



Living Bridge – Wohnbrücke über die Elbe

www.belebte-bruecke.de
vom 14.11.2007 – 19.02.2008

Abschlussbericht zum Hamburger Bürger-Dialog „Living Bridge – Wohnbrücke über die Elbe“

Impressum

TuTech Innovation GmbH
Rolf Lührs
Abteilung Interaktive Kommunikation
Harburger Schloßstraße 6 -12
21079 Hamburg
Telefon: +49 40 76629-6371
Telefax: +49 40 76629-6379
E-Mail: luehrs@tutech.de
Internet: www.tutech.de/ik
© TuTech Innovation GmbH 2007

Abschlussbericht zum
Hamburger Bürger-Dialog
„Living Bridge – Wohnbrücke über die Elbe“

14.11.2007 – 19.02.2008
www.belebte-bruecke.de

<i>Inhalt</i>	<i>Seite</i>
1. EINFÜHRUNG	3
2. TEILNEHMERINNEN UND TEILNEHMER	7
3. DISKUSSIONSVERLAUF	11
3.1 Dreistufiges Verfahren	13
3.2 Direkter Austausch von Bürgern und Experten	15
3.3 Befürworter und Gegner	15
4. DISKUSSIONSERGEBNISSE	17
4.1 Diskussionsergebnisse als Wikis	19
4.2 Unterforum Brückengestaltung	19
4.3 Unterforum Stadtentwicklung	31
4.4 Unterforum Realisierbarkeit	41
5. LIVE DISKUSSIONEN	51
5.1 Hadi Teherani	53
5.2 Prof. Jörn Walter	55
5.3 Jürgen Bruns-Berentelg	60
5.4 Konstantin Kleffel	65
5.5 Senator Axel Gedaschko	68
6. ÖFFENTLICHKEITSARBEIT UND MEDIENBERICHTERSTATTUNG	75
7. FAZIT	79

1 EINFÜHRUNG

1 Einführung

Die Metropole Hamburg mit ihren 1.7 Millionen Einwohnern wird durch eines ihrer zentralen Identifikationselemente, der Elbe, in mehrere Stadträume geteilt. Zur besseren Erschließung der südlich des Flusses liegenden Stadtregionen hat Hamburg im Rahmen des Leitbilds wachsende Stadt Projekte unter der Überschrift „Sprung über die Elbe“ ins Leben gerufen, von denen neue Impulse für ganz Hamburg ausgehen sollen. Eine der dafür notwendigen Voraussetzungen ist eine engere Verknüpfung und bessere Verkehrsanbindung der nördlichen und südlichen Stadtteile. Mit der „Living Bridge“ haben der Investor Dieter Becken und der Architekt Hadi Teherani (BRT Architekten) der Stadt Hamburg einen Entwurf präsentiert, der diese Problemlage aufgreift und zu ihrer Lösung beitragen möchte.

Die geplante „Living Bridge“ ist eine am Vorbild der „Ponte Vecchio“ in Florenz und der „Newcastle Bridge“ in London orientierte, bewohnbare Brücke, die neben Wohn- und Geschäftsnutzung auch gleichzeitig Fußgänger- und Autoverkehr zulässt. Der konkrete Entwurf ist 700m lang, umfasst 1.000 Wohnungen und soll die derzeit am nördlichen Ufer entstehende HafenCity mit dem bislang städtebaulich kaum entwickelten Kleiner Grasbrook im Süden verbinden. Die Finanzierung des Projektes liegt könnte durch Dieter Becken realisiert werden, der das Bauvorhaben der Stadt Hamburg im Austausch für die Baufläche und die zukünftige Pflege des Bauwerks anbietet.

Die öffentliche Diskussion des Themas in der Stadt Hamburg war seit der Vorstellung des Projektes intensiv und vielschichtig. Im Laufe dieser Zeit wurde klar, dass die Meinungen hinsichtlich des Projektes deutlich auseinandergehen. Für die Diskussion boten sich daher eine Reihe von grundsätzlichen Alternativen an: 1.) der Bau der Brücke nach dem Entwurf von BRT Architekten, 2.) die Durchführung

des Projektes anhand eines anderen Entwurfs, 3.) der Bau einer reinen Verkehrsbrücke ohne Wohnelemente oder 4.) der Abbruch des gesamten Projektes.

Vor diesem Hintergrund beauftragte die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt die TuTech Innovation GmbH damit, einen Online-diskurs zum Thema „Living Bridge“ zu planen, durchzuführen und auszuwerten. Hierbei kam erneut der sogenannte DEMOS – Prozess zum Einsatz¹, der sich bereits im Rahmen der Internetdiskurse - „Wachsende Stadt“, „Familienfreundlicher Wohnort Hamburg“, „Neugestaltung des Hamburger Domplatzes“ und „Bürgerbeteiligung an der Hamburger Haushaltsplanung“ – bewährt hatte.

Der „Bürgerdialog Living Bridge“ wurde am 14. November 2007 unter der Internetadresse www.belebte-bruecke.de gestartet und die Hamburger Bürgerinnen und Bürger zu folgenden Themen befragt:

- Fügt sich das Bauwerk in das Stadtbild ein, ist es eine Bereicherung?
- Ist die Living Bridge ein Bauwerk, mit dem die Hamburger und Hamburgerinnen sich identifizieren können?
- Wie muss eine attraktive Verbindung über die Elbe aussehen?
- Wie kann die Living Bridge mit „Leben“ gefüllt werden?
- Kann die Brücke ein attraktiver Wohnstandort sein und wenn ja für wen?
- Welche Auswirkungen hat die Living Bridge auf die Entwicklung der HafenCity und der Elbinseln?
- Welche Chancen und Risiken sind mit dem Projekt verbunden?

Die inhaltliche Diskussion wurde in drei Phasen geführt, von denen die ersten beiden vom 14.11. bis 14.12.2007 und die dritte Phase vom

¹ Der DEMOS-Prozess wurde im Rahmen des von der Europäischen Union geförderten Forschungs- und Entwicklungsprojektes DEMOS - Delphi Mediation Online System entwickelt und von den Pilotanwendern Hamburg und Bologna erfolgreich getestet.

12. bis 19.02.2008 stattfanden. Im Kontext des dreistufigen Verfahrens, mit dem die verschiedenen Aspekte des Themas erhoben, gebündelt und detaillierte Ergebnisse entwickelt wurden, haben sich etwa 500 Bürgerinnen und Bürger registriert. Sie verfassten insgesamt 1.682 Beiträge und bearbeiteten gemeinsam 22 so genannte Wikis², die die unterschiedlichsten Aspekte in der Diskussion zu der Living Bridge widerspiegeln.

Der von TuTech Innovation GmbH moderierte Online-Dialog wurde durch jeweils eineinhalbstündige Live Diskussionen mit den folgenden Experten unterstützt: Architekt Hadi Teherani, Oberbaudirektor Jörn Walter, Jürgen Bruns-Berentelg (Geschäftsführer der HafenCity Hamburg GmbH), Konstantin Kleffel (Präsident der Hamburgischen Architektenkammer) und der Senator der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Axel Gedaschko.

Der Verlauf und die Ergebnisse dieser Diskussion werden nachfolgend dokumentiert. Im Abschnitt 2 werden zunächst die Teilnehmerinnen und Teilnehmer charakterisiert. Die Beschreibung des Diskussionsverlaufs erfolgt in Abschnitt 3. Die Diskussionsergebnisse werden dann ausführlich in Abschnitt 4 behandelt.

² Wikis sind editierbare Webseiten. Zur Rolle der Wikis im Rahmen des Internetdiskurses vgl. 4.1 Diskussionsergebnisse als Wikis in diesem Bericht.

2 TEILNEHMERINNEN UND TEILNEHMER

2 Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Um an der Diskussion zur Living Bridge teilzunehmen, mussten sich die Bürgerinnen und Bürger zunächst auf der Plattform registrieren. Dieser Vorgang umfasste die freiwillige Abfrage einer Reihe von soziodemografischen Daten, die von ca. 80% der insgesamt 498 Teilnehmerinnen und Teilnehmern ausgefüllt wurden. Auf dieser Basis konnte die Verteilung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer hinsichtlich Geschlecht, Alter, formalem Bildungsgrad und Beschäftigungsstatus ermittelt werden.

Wie sich bereits in den vorangegangenen Diskursen zu stadtplanerischen Themen gezeigt hat, war auch bei der Diskussion über die Living Bridge der Anteil der männlichen Teilnehmer deutlich größer als der der Weiblichen (72% zu 28%). So beteiligten sich beispielsweise

am Diskurs zur wachsenden Stadt Hamburg, der 2002 von der TuTech durchgeführt wurde, ebenfalls knapp über 70% Männer.

Die Altersverteilung war vergleichbar mit dem vorangegangenen DEMOS-Diskurs zur Neugestaltung des Hamburger Domplatzes (2007). Sowohl im Living Bridge- als auch im Domplatzdiskurs haben sich am stärksten die Altersklassen der 30-44-Jährigen (34% und 39%) und die der 45-64-Jährigen (34% und 37%) beteiligt. Im Vergleich zur Gesamtheit der Hamburger Bevölkerung (26% und 25%) waren diese Gruppen demnach überdurchschnittlich vertreten. Das umgekehrte Verhältnis zeigt sich dagegen bei den Altergruppen der unter 18-Jährigen (3% und 1% gegenüber 16%) und der über 65-Jährigen (9% und 10% gegenüber 17%). Die Altersklasse der 18-29-Jährigen ist mit 20% im Living Bridge-Diskurs prozentual deutlich stärker vertreten als in der Gesamtheit der Hamburger Bevölkerung (15%).

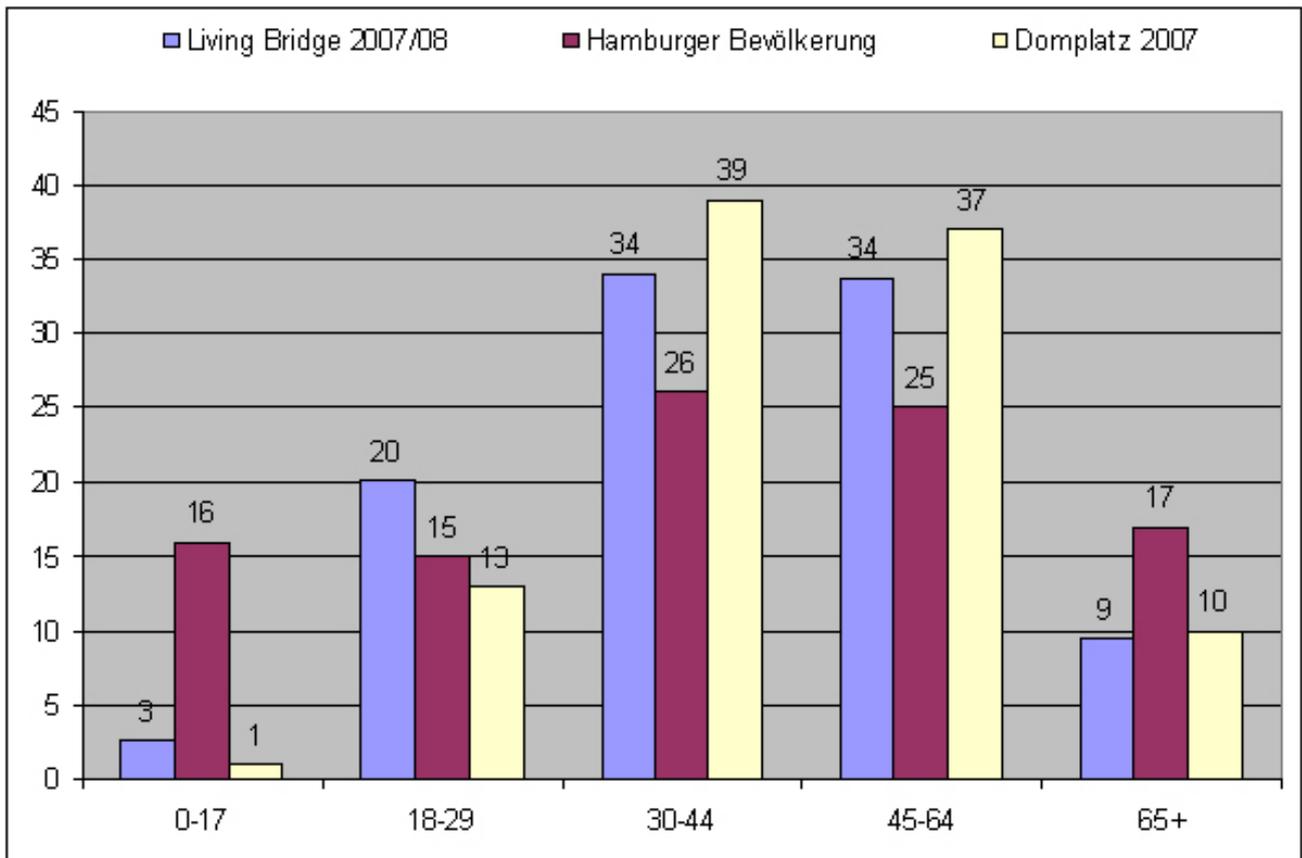


Abb. 1: Verteilung nach Altersklassen in Prozent

Der Bildungsstand der Teilnehmerinnen und Teilnehmer war überdurchschnittlich hoch. So haben 62,8% der Teilnehmenden ein Hochschulstudium, 18,7% ein Abitur bzw. Fachabitur abgeschlossen. Weitere 12,5% nannten die Mittlere Reife als Abschluss. Lediglich 3,7% gaben einen Hauptschulabschluss und 2,2% gar keinen Schulabschluss an.

Bei der Verteilung hinsichtlich ihrer beruflichen Beschäftigung nannte der Großteil der Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Beschäftigung in einem Angestelltenverhältnis (44,8%). Vergleichsweise hoch ist der Anteil von selbstständig Tätigen (26,8%). 9,8% befinden sich laut eigener Auskunft noch in der Ausbildung und 8,5% sind bereits im Ruhestand. Nur 5,8% waren und 4,3% der Befragten nicht erwerbstätig.

Die Verteilung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer über die sieben Hamburger Bezirke weicht z.T. deutlich vom Durchschnitt der Hamburger Bevölkerung ab. Im Unterschied zur Hamburger Bevölkerung waren Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus dem Bezirk Mitte deutlich überrepräsentiert. Sie stellten 23,2% der Teilnehmer im Unterschied zu 14% der Hamburgerinnen und Hamburger insgesamt. Dahinter kam der Bezirk Hamburg Nord (21,0%:16%) gefolgt von dem Bezirk Altona mit 17,6% gegenüber 14% in der Wohnbevölkerung. Die Beteiligung der Bezirk Eimsbüttel Wohnenden entsprach mit 14,6% in etwa dem Hamburger Durchschnitt. Stark unterrepräsentiert zeigten sich dagegen die Bezirke Harburg (6,3%:12%), Wandsbek (13,3%:23%) und Bergedorf (3,8%:7%).

Die geringere Beteiligung in den letzten drei Bezirken war bereits in der Diskussion zum Domplatz aufgefallen, bei diesem jedoch kamen nicht so viel Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus dem Bezirk Mitte (nur 17%). Die stärkste Nutzergruppe war damals dem Bezirk Eimsbüttel zuzuordnen (mehr als 19%). Diese deutliche Verschiebung könnte als Zeichen dafür gesehen werden, dass die Diskussion über

die Living Bridge eine relativ hohe Aufmerksamkeit unter den Anwohnerinnen und Anwohnern und der betroffenen Stadtteile erzeugte.

3 DISKUSSIONSVERLAUF

3 Diskussionsverlauf

Im Rahmen der Onlinediskussion zur Living Bridge in Hamburg haben sich 498 Teilnehmerinnen und Teilnehmer registriert und insgesamt 1682 Beiträge und Kommentare verfasst. Aus den unterschiedlichen Diskussionssträngen konnten die Moderatoren 22 eigenständige Themenwikis erstellen, die daraufhin von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern weiterentwickelt und ausgearbeitet wurden. Insgesamt haben 8435 unterschiedliche Besucher die einzelnen Inhalte der Webseite der Plattform ca. 150.000-mal aufgerufen.

Die Diskussionsatmosphäre war von einer kreativen und konstruktiven Grundstimmung geprägt. Allerdings wurde gleich zu Beginn der Verdacht geäußert, das Forum diene lediglich dazu, ein beschlossenes Projekt der Öffentlichkeit zu präsentieren und Nachfragen von Seiten der Moderation zu alternativen Ideen seien nur als Legitimationsversuche hierfür zu werten. Für die Mehrheit der Teilnehmerinnen und Teilnehmer konnte jedoch die Unabhängigkeit der Moderation glaubwürdig kommuniziert werden.

Wie bereits in den vorangegangenen DEMOS-Diskursen zu beobachten war, ließen sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer im Rahmen des moderierten Forums trotz der zum Teil recht hitzigen Debatten nur ausgesprochen selten zu Regelverletzungen, z.B. Beleidigungen anderer Teilnehmer, hinreißen. Solche Verstöße wurden von den Moderatoren gesperrt und mit der Bitte um Umformulierung an den Verfasser zurück geschickt. Nach der Überarbeitung war es der entsprechende Teilnehmerin oder dem Teilnehmer möglich, den Artikel wieder in das Forum zu stellen.

Die Beteiligten diskutierten den Entwurf der Living Bridge kritisch und konstruktiv. Die thematische Bandbreite wurde von den Diskutanten schnell erschlossen und in all ihren As-

pekten intensiv behandelt. Nachfragen seitens des Moderatorenteams wurden von den Nutzerinnen und Nutzern meist ausführlich beantwortet. Darüber hinaus konnte zudem einige Alternativentwürfe entwickelt und dargestellt werden.

3.1 Dreistufiges Verfahren

Wie bereits eingangs erwähnt wurde der Internetdiskurs in drei aufeinander folgende Phasen geführt, die auf die Erarbeitung konkreter Ergebnisse abzielten.

In der ersten Phase der Diskussion (14. November bis zum 21. November 2007) konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf der Basis der zur Verfügung gestellten Informationen und Materialien das Thema „Living Bridge“ mit viel Freiraum diskutieren, um die ganze Bandbreite der mit dem Thema verbundenen Aspekte aufzufächern. Als Grundlage für die Diskussion wurde eine Vielzahl von Materialien, Grafiken und Detailinformationen zum geplanten Bauvorhaben und der Idee der Living Bridge im Allgemeinen auf der Plattform zur Verfügung gestellt. Um den Dialog anzuregen, stellten die Moderatoren im Forum verschiedene Fragen zur Diskussion, die von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern aufgenommen und um weitere Aspekte ergänzt wurden. Am Ende dieser ersten Phase hatten sich die wichtigsten Diskussionsthemen deutlich herauskristallisiert, so dass für die zweite Phase eine Aufteilung der Themen auf drei Unterforen vorgenommen werden konnte.

Das Ziel der zweiten Phase (21. November bis 14. Dezember 2007) bestand nun darin, die Ideen und Argumente der Teilnehmer/innen zu vertiefen und die Ergebnisse in den bereits erwähnten Wikis (vgl. auch Abschnitt 4.1) zusammenzutragen. Dafür wurden zusätzlich zum Hauptforum drei Unterforen zu den folgenden Schwerpunkten eröffnet: Brückengestaltung, Stadtentwicklung und Realisierung. In den Foren konnten die entsprechenden Themen-

felder mit ihren zugehörigen Aspekten intensiv diskutiert und die einzelnen Argumente in den gemeinsam zu bearbeitenden Wikis ausformuliert werden. Diese Wikis dienten somit zugleich auch der Bündelung und Dokumentation der Diskussionsergebnisse.

Aus der Diskussion in den Unterforen resultierten die folgenden Entwürfe und Anregungen, die im Kapitel Diskussionsergebnisse ausführlich dargestellt werden:

Unterforum: **Brückengestaltung**

- Ja zum Entwurf von Hadi Teherani
- Nein zum Entwurf von Hadi Teherani
- Nein zum Kraftverkehr
- Ja zum Kraftverkehr
- Die „CREATIVE BRIDGE“
- Alternativer Living Bridge Entwurf
- Brückename

Unterforum: **Stadtentwicklung**

- Living Bridge schafft neue Sichtachsen
- Living Bridge beeinträchtigt die Sichtachsen
- Öffentlicher Personen Nahverkehr
- LB gefährdet Gewerbeflächen und Arbeitsplätze
- LB fördert Flächenverdichtung im Hafen und neue Arbeitsplätze
- Die Living Bridge macht Hamburg attraktiver
- Alternative Standorte / Trassenführung
- Die Living Bridge ist kein Leuchtturmprojekt

Unterforum: **Realisierbarkeit**

- Sicherheit
- Technische Aspekte
- Recht des Investors zur Umsetzung seiner Ideen
- Rechtliche Vorgaben und Zusätzliche Kosten
- Ein Rechenbeispiel zu den Kosten der Living Bridge
- Ein Wettbewerb ist unbedingt notwendig
- Kein Wettbewerb um jeden Preis

Nach der zweiten Phase wurde das Online-Forum – mit Ausnahme der Umfrage - zunächst über die Weihnachtszeit und Jahreswechsel geschlossen. Alle Inhalte, Beiträge und Wikis waren jedoch weiterhin öffentlich einsehbar. Während dieser Pause wurden die bisherigen Ergebnisse des Diskussionsforums analysiert und in einem Zwischenbericht zusammengefasst.

Zum Auftakt der 3. Phase fand am 11. Februar 2008 im Kesselhaus der HafenCity eine öffentliche Informationsveranstaltung statt, auf der nach der Begrüßung durch Senator Gedaschko, Rolf Lühns (TuTech Innovation GmbH) die bisherigen Ergebnisse der Internetdiskussion präsentierte. Im Anschluss erörterten die Teilnehmenden des Diskurses und interessierte Bürger mit Experten und Vertretern der Stadt Hamburg das Thema Living Bridge und seine vielschichtigen Aspekte. In dieser Diskussion überwogen die kritischen Beiträge zu dem Projektvorhaben. Insbesondere der Eingriff in bestehende Blickbeziehungen wurde von vielen Diskutanten als wichtiges Argument gegen die Realisierung der Brücke genannt.

Im direkten Anschluss an diese Veranstaltung wurde die dritte Phase des Online-Forums eröffnet, die vom 12. bis 19. Februar andauerte. Hier bot sich nun den Bürgerinnen und Bürgern erneut die Möglichkeit, den Themenkomplex Living Bridge auf der Grundlage der bisher erarbeiteten Für- und Gegenargumenten als auch den Ergebnissen der Präsenzveranstaltung abschließend zu betrachten und zu diskutieren. Die relativ kritische Stimmung dem Bau der „Living Bridge“ gegenüber, die sich im Kontext der Präsenzveranstaltung gezeigt hatte, setzte sich auch im Forum fort, in dem nur noch wenig Befürworter das Wort ergriffen. Insgesamt wurde zum Ende der letzten Phase aber auch deutlich, dass alle wichtigen Argumente dargelegt und die zentralen Fragen thematisiert worden waren.

3.2 Direkter Austausch von Bürgern und Experten

Um im Rahmen der Online-Diskussion Bürgerinnen und Bürger mit Experten und Vertretern aus Politik und Verwaltung in Kontakt zu bringen und einen direkten Meinungsaustausch zu ermöglichen, waren im Vorfeld des Dialogs Experten des Fachgebiets eingeladen worden, sich für jeweils 90 Minuten für eine Live Diskussion mit den Teilnehmer/innen im Forum zur Verfügung zu stellen:

- 19. November 2007: Prof. Jörn Walter (Hamburger Oberbaudirektor)
- 23. November 2007: Hadi Teherani (Architekt)
- 26. November 2007: Jürgen Bruns-Berentelg (Geschäftsführer der Hafencity Hamburg GmbH)
- 6. Dezember 2007: Konstantin Kleffel (Präsident der Hamburgischen Architektenkammer)
- 13. Dezember 2007: Axel Gedaschko (Senator für Stadtentwicklung und Umwelt)

Die Live Diskussionen wurden von vielen Teilnehmenden für eine sachliche und engagierte Auseinandersetzung genutzt. Dank unterschiedlichen Expertendiskussionen konnten zudem immer wieder neue interessante Anregungen in die Diskussion einfließen.

Darüber hinaus wurde die Online-Diskussion zur Living Bridge von Präsenzveranstaltungen begleitet, die einen Meinungsaustausch auch jenseits des Internetforums beförderten. So fand am 13. November 2007 die Auftaktveranstaltung für den Online-Dialog Living Bridge im Architektur-Centrum am Hamburger Stephansplatz statt. Zu dieser Veranstaltung fanden sich rund 350 interessierte Bürgerinnen und Bürger, Stadtplaner und Architekten ein, um sich das Projekt durch Architekt Hadi Teherani und Investor Dieter Becken vorstellen zu lassen und gemeinsam zu diskutieren. Nach einer multimedialen Präsentation der „Living Bridge“ unter städtebaulichen und architekto-

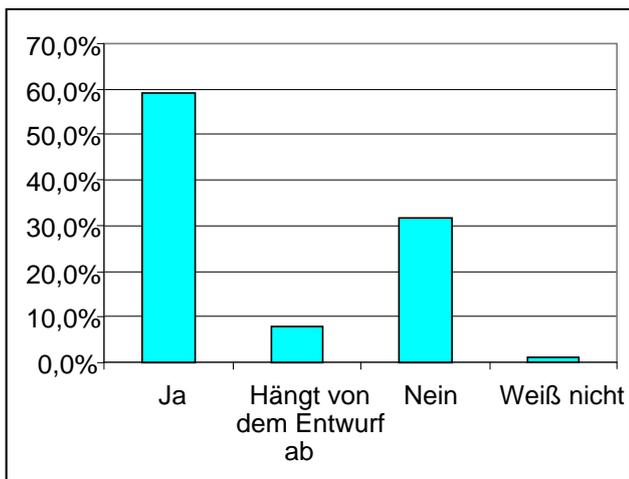
nischen Gesichtspunkten sowie der damit verbundenen Kosten diskutierten in der anschließenden Podiumsdiskussion der Präsident der Hamburgischen Architektenkammer, Konstantin Kleffel, Architekt Prof. Jörg Friedrich von friedrich+partner, Prof. Dr. Michael Koch von Hafencity Universität Hamburg sowie Oberbaudirektor Prof. Jörn Walter mit den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern die vielschichtigen Aspekte einer Living Bridge in Hamburg.

Am 11. Februar 2008 wurden im Rahmen einer weiteren öffentlichen Präsenzveranstaltung im Kesselhaus der Hafencity die Zwischenergebnisse der 1. und 2. Phase des Online-Dialogs vorgestellt. In der anschließenden Diskussion erörterten die Podiumsteilnehmer Frank Lammers (Teilnehmer Internetdiskurs), Dorle Olszewski (Teilnehmerin Internetdiskurs), Michael Klessmann (Anwohner Hafencity) und Hans-Jürgen Maass (Anwohner Wilhelmsburg) die verschiedenen Aspekte einer Living Bridge mit den anwesenden Bürgern, Experten und Vertretern aus Politik und Verwaltung.

3.3 Befürworter und Gegner

Neben der inhaltlichen Diskussion bot die Plattform die Möglichkeit, an einer Umfrage zum Bau der Living Bridge teilzunehmen. Gefragt wurde, ob in Hamburg eine Living Bridge gebaut werden sollte oder nicht bzw. ob die Zustimmung von dem entsprechenden Entwurf abhängig gemacht wird. Die Umfrage wurde zwischenzeitlich auch über www.hamburg.de beworben, allerdings konnte man nur teilnehmen, wenn man sich auf der Plattform registrieren ließ.

278 der 498 registrierten Nutzerinnen und Nutzer beteiligten sich an dieser Abstimmung: 31,8% der Befragten wählten die Antwortoption „Nein“ und standen damit doppelt so vielen Befürwortern einer Living Bridge gegenüber (59,3%). 7,8% der Teilnehmer machten ihre Zustimmung von der konkreten Ausgestaltung der Idee abhängig und 1,2% entschieden sich für die Kategorie „weiß nicht“.



Dieses eindeutige Abstimmungsergebnis findet jedoch keine Entsprechung in den Beiträgen des Online-Forums, in dem sich die Lager der Gegner und Befürworter als relativ ausgewogen präsentierten. Während sich hier zunächst zahlreiche Befürworter der Living Bridge zu Wort meldeten, wurde die Stimmung im Verlauf der Diskussion zunehmend kritischer. Insbesondere in der dritten Phase - nach der öffentlichen Diskussionsveranstaltung im Kesselhaus, bei der Vertreter aus Politik und Verwaltung als auch Experten mit den Bürgerinnen und Bürgern über das Vorhaben diskutierten - zogen sich die Befürworter der Living Bridge fast vollständig zurück. Damit übertrug sich die kritische Stimmung, die am Abend zuvor auch die Veranstaltung bestimmt hatte, auf das Forum.

Über die gesamte Diskussion hinweg zeigt sich jedoch ein sehr ausgewogenes Bild.³ 41,8% der aktiven Nutzer, die Beiträge im Forum verfassten, sprachen sich klar für den Bau der „Living Bridge“ aus, sie standen damit 35,6% der Nutzer gegenüber, die ihre Ablehnung im Forum zum Ausdruck brachten. Zwischen diesen beiden Positionen stand ein Anteil von 6,2% der Nutzer, der zwar nachdrücklich eine „Living Bridge“ befürwortete, sich jedoch ausdrücklich vom vorliegenden BRT-Entwurf distanzierte. Zu dieser Gruppe gehörten u.a. Karl-Ludwig Diehl und Karsten Breckwoldt, die eigene, alternative Entwürfe vorstellten. Bei den restlichen 16,5% der Nutzern konnte keine eindeutige Position

aus den Beiträgen heraus abgelesen werden, denn diese Personengruppe stellte vor allem Nachfragen zum Entwurf, diskutierte über die Angemessenheit des Verfahrens bei der Planung der „Living Bridge“, die richtige Namensgebung oder aber die Qualität der Diskussion im Onlineforum.

Wie in den meisten Internetforen fiel das Engagement der Teilnehmer sehr unterschiedlich aus. Einige der Teilnehmer nahmen nur an der Umfrage teil, einige schrieben einen einzigen Kommentar bzw. antworteten auf einen einzigen Beitrag, während andere Nutzer an die hundert und mehr Beiträge verfassten. Mit 338 Einzelbeiträgen engagierte sich Teilnehmer Karl-Ludwig Diehl am stärksten. Herr Diehl präsentierte einen komplett eigenen Entwurf zur Living Bridge, der sich nicht nur in ästhetischer Hinsicht, sondern auch in Bezug auf die Trassenführung von Teheranis Entwurf unterschied. Der zweitaktivste Nutzer war jonpro, der als engagierter Befürworter der Living Bridge nach dem Entwurf von BRT auftrat. Den dritten Platz hinsichtlich der Beteiligungsintensität nahm der Teilnehmer Reimann als überzeugter Gegner des vorliegenden Entwurfs und Befürworter eines Architektur- und Investorenwettbewerbs ein. Es zeigt sich, dass die Diskussion auch von der Anzahl der Beiträge her relativ ausgewogen war, mit einer leicht stärkeren Tendenz für die Befürworter, die 27,5% aller Beiträge stellten im Gegensatz zu 20,9% der Gegner. Die Vertreter alternativer Positionen beteiligten sich mit 25,7% aller Beiträge an der Diskussion.

³ Nicht mit eingerechnet im Folgenden sind die Beiträge der Moderatoren und der geladenen Gäste in der Live Diskussion.

4 DISKUSSIONSERGEBNISSE

4 Diskussionsergebnisse

4.1 Diskussionsergebnisse als Wikis

Die im Folgenden dargestellten Ergebnisse sind im Laufe der Internetdiskussion erarbeitet worden. In jedem Unterforum haben die Moderatoren besonders intensiv diskutierte Themen gebündelt und zusammengefasst. Diese Zusammenfassungen bestehen aus Paraphrasierungen der Beiträge, enthalten aber auch wörtliche Formulierungen der Teilnehmer. Da jede Zusammenfassung immer auch eine Interpretation und Selektion der Diskussionsbeiträge mit sich bringt, wurde den Teilnehmern Gelegenheit gegeben, die Texte zu korrigieren oder zu ergänzen. Dieser Texterarbeitungs- bzw. Überarbeitungsprozess wurde mithilfe so genannter Wikis realisiert. Wikis sind einzelne Webseiten, die von jedem Leser auch geändert und abgespeichert werden können. Auf diese Weise können große Gruppen von Menschen an dem gleichen Text arbeiten – berühmtestes Beispiel dafür ist das Online Lexikon Wikipedia.

Für besonders kontrovers diskutierte Themen wurden mehrere Wikis eröffnet, um zu verhindern, dass Befürworter und Gegner die jeweils andere Position überschreiben. Zusätzlich wurden die einzelnen Versionen eines Wikis abgespeichert und zur Ansicht bereit gestellt, so dass alle Teilnehmer nachvollziehen konnten, wie sich die Texte entwickelt haben.

Inhaltlich und stilistisch unterscheiden sich die einzelnen Wikis erheblich. Wir haben in diesem Bericht bewusst auf eine förmliche Vereinheitlichung der Texte verzichtet, weil auch dadurch wieder Interpretationsschritte notwendig gewesen wären. Durch diese Art der Ergebnisdarstellung bleibt außerdem etwas von der Dynamik, Heterogenität und Lebendigkeit erhalten, die für die Internetdiskussion charakteristisch gewesen sind.

4.2 Unterforum Brückengestaltung

4.2.1 Ja zum Entwurf von Hadi Teherani

Beteiligte

Spoonetti, jonpro, magalishi, Lutz Wagner, Andre, Michael Kellner, Andreas, Bernd Zietlow, Hadi Teherani

→ Kurzbeschreibung

Das Design der Living Bridge wurde in vielen Diskussionssträngen intensiv behandelt. Dabei wurden gleichermaßen Argumente für und gegen den konkreten Entwurf von Hadi Teherani geäußert. Grundsätzlich wird von allen Diskutanten anerkannt, dass Design „Geschmackssache“ ist. Im Folgenden werden die Argumente der Befürworter des Entwurfes von Hadi Teherani dargestellt.

→ Langfassung

→ Einpassung in den Standort:

Betrachtet man den zukünftigen Standort der Living Bridge, so ist festzustellen, dass das industriell anmutende Design interessant ist und sich in den Hafenraum einpasst. Die ästhetische Assoziation eines Containers ist in diesem Zusammenhang eher positiv zu sehen.

Gerade weil die Living Bridge eine weitere von vielen anderen Brückenbauten in der Stadt ist, würde sie nicht deplaziert wirken, sondern sich einbinden. Die Gestaltung ist zwar aus der Sicht des einzelnen Betrachters diskutabel, aber dennoch passt sie sich in das Ensemble der bestehenden, ebenfalls sehr unterschiedlichen, Norderelbebrücken ein.

Die Simulation, welche die Living Bridge mit Blick aus der Fußgängerperspektive zeigt, lässt den Bau keineswegs riesenhaft wirken. Auch im Kontext der übrigen Bebauung passt sie sich ein und fällt nicht negativ auf.

Bei der mehrfach geäußerten Kritik, das Brückendesign sei zu „grob“, zu „groß“, zu „mas-

siv“, fehlt eine plausible Erklärung, warum diese Attribute zur Ablehnung führen sollten. Architektur soll dem Standort gerecht werden „die Seele des Ortes aufnehmen“. Betrachtet man den konkreten Standort des vorliegenden Entwurfes, stellt man fest, dass die Elbe ein breiter, mächtiger Strom ist und der Hafen auch nicht gerade ein Ort, der Zierlichkeit oder filigrane Strukturen aufweist.

➤ **Gradlinigkeit/ Eleganz**

Positiv aufgefasst wird, dass der Entwurf, gerade wegen seiner langgestreckten und schnörkellosen, geradlinigen Form, elegant ist.

Diese Gradlinigkeit ist speziell von Vorteil, da ein bunter Mix von Stilrichtungen an dieser Stelle nicht wünschenswert wäre, denn hierdurch könnte der Gesamteindruck der Stadt negativ beeinflusst werden.

Des Weiteren ist es vorstellbar, dass das geradlinige Design insbesondere nachts mit einer schönen Beleuchtung (z. B. auf den Dächern) attraktiv wirken könnte.

Gerade im Zusammenhang mit der HafenCity ist eine durchgehende, in sich geschlossene und vor allem einheitliche Linie gegenüber einem Häuserdesign, das keine klare Linie zu erkennen gibt, wie es z. B. am Sandtorkai zu finden ist, vorzuziehen. Am Sandtorkai ist jedes Haus auf eine bemühte Weise anders, von Weitem betrachtet ist das Auge irritiert und findet keine Ruhe.

Ein Vorwurf gegen den Designvorschlag von Hadi Teherani der mehrfach genannt wurde, ist, er wäre grob und wenig transparent. Durch die V-förmig angeordneten Pylonen, sowie durch die 4 oder 5 geplanten Durchbrüche bzw. Lücken im Riegel weist der Teherani-Entwurf genügend Struktur und „Auflockerung“ auf, sodass die Gefahr einer unangemessenen Grobschlächtheit nicht vorhanden ist.

Der Funktionalität und dem gradlinigen Design wäre es zuträglich, wenn der Brücken-

schlag selbst schnurgerade bliebe. Der schräge Schnitt, so wie von Teherani vorgeschlagen, hat ebenfalls eine elegante Wirkung.

➤ **Rationalität der Planung**

Neben der ästhetischen Argumentation folgen aus der rationalen Planung und der privaten Finanzierung des Baus einige Einflüsse auf das Design. Es ist anzunehmen, dass die ästhetischen Einschätzungen aller direkt Beteiligten den „Common Sense“ bzw. „Common taste“ der Hamburger Bürger berücksichtigen werden, denn schließlich müssen die Wohnungen, um das Projekt profitabel zu machen, auch vermietet werden. Ein Fehldesign trübe vor allem den Investor Becken finanziell stark.

Eines der Vorbilder für den Entwurf der Living Bridge war, laut dem Architekten Teherani, die Lange Reihe, also ein von vielen Hamburgern und Hamburgern gemochter und oft besuchter Ort. Insofern ist eine Orientierung an den Vorlieben der Einwohner der Stadt vorhanden.

Es besteht die Möglichkeit, die Macher der Living Bridge zu kleinen Veränderungen am Design zu bewegen, anstatt das ganze Projekt in Frage zu stellen. Es geht darum aufzuzeigen, dass Bauformen nicht einfach alleine entstehen, sondern sich nach einer Architekturtheorie entwickeln. Das Formengut erzeugt sich durch Vorgaben.

Die Frage geht dahin herauszufinden, um was es den Hamburgern gehen könnte, was sie zum Ausdruck bringen wollen. Dabei ist vorstellbar, dass den Investoren um Dieter Becken ein gewisser Vorrang in der Gestaltung eingeräumt wird. Es entspricht durchaus guter hamburgischer Tradition, ein prominentes Stadtareal nach dem Willen eines verdienten Bürgers dieser Stadt zu planen, wie es z. B. der Fall beim Ballindamm war, mit dem (seinerzeit als klotzig empfundenem) Hauptverwaltungsgebäude der von Albert Ballin zum weltweiten Erfolg geführten Hapag-Reederei.

4.2.2 Nein zum Entwurf von Hadi Teherani

Beteiligte

Flussmensch, veddel, magalishi, Lutz Wagner, Andre, Andreas, Bernd Zietlow, Prof. Jörn Walter, Karl-Ludwig Diehl, Tina Voggenreiter

➔ Kurzbeschreibung

Das Design der Living Bridge wurde in vielen Diskussionssträngen intensiv behandelt. Dabei wurden gleichermaßen Argumente für und gegen den konkreten Entwurf von Hadi Teherani geäußert. Grundsätzlich wird von allen Diskutanten anerkannt, dass Design „Geschmacksache“ ist. Hier finden sich die Argumente gegen das vorliegende Design und entsprechende Verbesserungsvorschläge.

➔ Langfassung

➔ Größe der Brücke

Angenommen wird, dass die Brücke aufgrund ihrer Größe und Bauform wie ein massiver Klotz quer über der Elbe liegen wird. In dem Informationsmaterial fehlen entsprechende Blicke und Sichtsimulationen auf und von der Brücke. Die Animation von BRT liefere nur unzureichende Informationen.

Als Konsequenz aus den Dimensionen des Bauvorhabens sollte die Brücke „leichter“ und weniger massiv ausfallen. Das gläserne Rohr mit einem ovalen Querschnitt, das als Entwurf für eine Living Bridge in London vorliegt, würde diesem Punkt entsprechen. Es wirkt gleichzeitig modern-stylish, und zugleich „leicht“ und transparent.

Betrachtet man das Fundament der Brücke im Verhältnis zu den Schiffen auf dem Wasser in einer der Simulationen von BRT, so ist es doppelt wenn nicht sogar fast dreimal so hoch wie die Schiffe. Gleiches gilt für den Vergleich mit den dargestellten Hochhäusern. Dies zeigt die riesigen Dimensionen des geplanten Baus. Zu einem ähnlichen Schluss muss man kommen, wenn man die Baumasse der Living Bridge im

Vergleich zu der des ebenfalls großen Hauptbahnhofes sieht.

Als Maßnahme gegen die befürchtete optische „Klobigkeit“ könnten die geplanten Büro-Spannen deutlich höher gebaut werden (schlank, aber hoch), sodass in der Relation dazu der Brückenriegel weniger massig wirkt.

➔ Nüchternheit des Designs

Die größten Akzeptanzprobleme dieses Entwurfes sind die Verbauung des Blicks von den Elbbrücken sowie das kastenförmige Design. Der Bau ist überaus nüchtern und die Architektur sollte freundlicher gestaltet werden. Ein solches Bauwerk muss über die Ästhetik eines Flughafengateways hinausgehen.

Die Einförmigkeit des Baus sollte sich speziell am Baakenhafen deutlich vom übrigen Verlauf der Brücke unterscheiden. Vielleicht könnte an dieser Stelle einiges von der alten Architektur der Speicherstadt übernommen werden. Sicherlich ist dies keine leichte Aufgabe, aber es würde gegen die Nüchternheit helfen und den Bau auflockern.

➔ Weitere Veränderungsvorschläge

Es wurde neben der oben genannten Kritik auf eine Reihe von Änderungs- und Verbesserungsvorschlägen für die Living Bridge hingewiesen, die hier dargestellt werden sollen. Es konnte die grundsätzliche Annahme getroffen werden, wenn die Living Bridge gebaut werden würde, dann „könnte die Brücke ein komplett anderes Design vertragen als das übliche quadratisch-metallen-gläserne Hamburger Allerlei“. So zum Beispiel durch mehr Grünflächen, unterschiedliche Farben und die Nutzung organischer Formen.

Der Entwurf sollte weniger gleichförmig aus einem Guss sein. Es sollten auch Öffnungen eingeplant werden, die es ermöglichen von der Straße auf die Elbe in den Hafen oder nach Osten zu sehen. Um die Auflockerung zu erreichen, wäre ein Gemisch unterschiedlicher Dächer, Traufhöhen und Ziegeldächer wün-

schenswert. Auch Klinker- oder Putzfassaden sind durchaus denkbar.

Am wirkungsvollsten ist es die Gestaltung mehreren Architekten zu überlassen, um Vielseitigkeit zu ermöglichen. Dabei können neben zeitgemäßen Fassaden auch Anregungen von Bauten auf der Veddel und der Speicherstadt weiterentwickelt werden.

Eine Living Bridge über die Elbe ist ein Sonderbauwerk, das eine ganz eigenständige Architektursprache verlangt und für das es kein Vorbild in der hier verlangten Form gibt. Insoweit ist also kein konkretes Design vorgegeben. Wichtig ist allerdings, dass es nicht in einem Widerspruch zu den bereits existierenden Elbbrücken (z. B. hinsichtlich der Höhenentwicklung) steht. Trotz des Sonderstatus sind natürlich auch die verschiedenen Fernblickbeziehungen zu beachten.

Ein weiterer Vorschlag wäre, die neue Brücke an die Grundformen der beiden bereits bestehenden Eisenbrücken anzupassen, in der Weise, dass die Oberkante der Living Bridge ebenfalls in Bogenform (Wellenform) verläuft. Dies wäre durch eine Anpassung der jeweiligen Geschosshöhen möglich.

4.2.3 Nein zum Kraftverkehr

Beteiligte

Lutz, Karl-Ludwig, Diehl, Iamy, Stadtarche, uschuett, Ik, Reimann, Tami, Weltstadt Hamburg, Jan, Veddel, Jonpro, Keek, Andimatt, Shlomo, Veddel, Norbert Zanto, Prof. Jörn Walter, Terworth, Jome, Hadi Teherani, Jürgen Bruns-Berentelg

Anmerkung: Die genannten Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben sich an der Diskussion zum Autoverkehr beteiligt, sind aber nicht pauschal der jeweiligen Pro/ Contra-Position zuzuordnen. Bitte beachten Sie auch das Wiki „Ja zum Kraftverkehr“.

➤ Kurzbeschreibung

Die Verkehrsanbindung der Living Bridge, sowie ihre eigene Aufgabe als Verkehrsweg, spielt bei diesem Projekt eine entscheidende Rolle. Allerdings herrscht Dissens über die Art und Weise der Anbindung, sowie darüber, ob die Living Bridge vollständig für den Autoverkehr gesperrt sein sollte. Im Folgenden werden die Argumente gegen PKW Verkehr, Hinweise auf die Vermehrung des Verkehrs durch die Brücke sowie Vorschläge für die alternative Organisation des Verkehrs auf der Brücke dargestellt.

➤ Langfassung

➤ Keine Pkws auf der Brücke

Grundsätzlich wird hier davon ausgegangen, dass es in Zukunft Städte braucht, in denen hauptsächlich zu Fuß gegangen wird. Aus dieser Annahme heraus ergeben sich die Argumente gegen den PKW und LKW-Verkehr auf der Living Bridge.

Der lange Riegel, des Entwurfes von Hadi Teherani spiegelt den Autoverkehrsfluss überdramatisch wider. Vielmehr sollte das Bauwerk „das zu Fuß gehen“ symbolisieren und Fußgänger, als die wichtigsten Nutzer, bevorzugen. Damit wird der Schluss gezogen, dass nur Fußgänger, Fahrradfahrer, ggf. Busse und Rettungsfahrzeuge die Brücke nutzen sollten. Diese Betrachtungsweise entspricht der Annahme der Krise des Automobils (Ölknappheit etc.) und vertritt die Forderung alternativer Hauptverkehrsmittel.

Festzustellen ist aus dieser Sicht, dass die Living Bridge in ihrer bisherigen Planung eine weitere Trasse für den Individualverkehr an einer Stelle schafft, an der langfristig eine ÖPNV-Trasse (U4-Verlängerung) die Aufgabe sinnvoller erfüllen würde.

Weniger grundsätzlich ist die Frage, ob verkehrstechnisch wirklich vier Fahrstreifen notwendig sind und es nicht sinnvoller wäre, auf der Brücke mehr Raum dem Fuß- und Fahrradverkehr zu Verfügung zu stellen.

Eine endgültige Einschätzung des Verkehrs auf der Brücke ist aufgrund fehlender Informationen schwierig: Welche Art von Kraftverkehr soll über die untere Ebene fahren, auch LKW und Busse? Wie viele Fahrzeuge täglich?

➤ **Zusätzlicher Verkehr**

Aus technischer Sicht dient eine Brücke zur Überwindung von Hindernissen in einer Verkehrsführung. Allerdings ist die Frage, ob die Living Bridge nicht selbst für zusätzlichen Verkehr sorgt. Die Argumente für diese Annahme sind im Folgenden dargestellt.

Die vorgesehene Verkehrsebene wird zu einer Hauptverkehrsachse zwischen der HafenCity und dem „kleinen Grasbrook“ und der Veddel avancieren. Hierdurch schafft die Living Bridge zusätzlichen Durchgangsverkehr in die Mitte der HafenCity. Eine zusätzliche Belastung wird auch durch die zukünftigen „Boomtown“ Wilhelmsburg ausgelöst werden.

Zu bedenken ist auch, dass eine Brücke an dieser Stelle für die HafenCity ein Problem darstellt, da sie gerade nicht im „Nichts“ endet, sondern in einer industriell und intensiv genutzten Fläche, die bereits jetzt durch starken (LKW-) Verkehr belastet ist. Dieser fließt nach dem Bau der Brücke dann durch die HafenCity.

Darüber hinaus erzeugt die Brücke selbst zusätzlichen Verkehr. So zum Beispiel durch die 1000 Wohnungen, die ca. 3000 Fahrten pro Tag verursachen. Zusätzlicher Verkehr wird auch durch die gewerbliche Nutzung der Brücke erzeugt.

Insgesamt stellt sich die Frage, ob die Straßen der HafenCity den zusätzlichen Verkehr, den die Bebauung und die Brücke erzeugen, überhaupt aufnehmen können. Es entsteht durch die HafenCity in ihrer Gesamtheit vermutlich eine Verkehrslast, die die Freihafenbrücke langfristig nicht aufnehmen kann. Schließlich ist zu prüfen, ob die verkehrliche Anbindung mit 4 Fahrspuren nicht so viel motorisierten

Individualverkehr in die HafenCity hineinbringt, dass die Verkehrsabwicklung vor dem Hintergrund der Speicherstadt und der engen Verbindungswege zur inneren Stadt nicht mehr sinnvoll gewährleistet werden kann. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Anbindung der Brücke im Norden entweder noch unausgereift, oder aber in den Simulationen nicht optimal dargestellt ist.

➤ **Alternative Verkehrsorganisation**

Neben der Kritik an der Art und Weise der verkehrlichen Planung wurden eine Reihe von weiteren Möglichkeiten der Regelung des Verkehrs und offene Fragen in der Diskussion aufgeworfen.

Eine Alternative wäre die Brücke zuerst als reine Verkehrsstrasse zu bauen und erst später mit Wohneinheiten zu versehen. Somit bliebe eine größere Flexibilität erhalten. Eine weitere Alternative wäre die Verwendung einer Seilbahn über die Brücke. Das Thema Fahrräder auf der Living Bridge war ebenfalls Teil der Diskussion. Grundsätzlich sollte es möglich sein, dass Fahrradfahrer auch die Promenadenebene als Verkehrsweg nutzen. Fahrradwege sollte es also sowohl oben als auch unten geben, um auch den Fahrraddurchgangsverkehr eine Möglichkeit zu bieten, die Elbe schnell zu überqueren.

Offene Fragen blieben hinsichtlich der Einbindung in das Gesamtverkehrsnetz der Stadt und dem rechtlichen Status der Verkehrswege auf der Brücke.

Welchen Bezug hat diese „Living Bridge“ zur Stadt, zu den Hauptverkehrsachsen und zur Elbe? Sie bietet sich z.B. als eine Verlängerung des alten Stadtgrabens an.

Zusätzlich wäre eine Klärung der Eigentumsverhältnisse der Verkehrswege auf der Brücke interessant. Wenn der Investor eine Privatbrücke über öffentlichen Grund baut, welche dem öffentlichen Verkehr freigegeben wird, dann ist fraglich, bei wem die Verantwortung für die

Brückenunterhaltung einschließlich Schneeräumung etc. liegen würde. Könnte es im Fall einer Privatbrücke gar eine Maut geben?

4.2.4 Ja zum Kraftverkehr

Beteiligte

Lutz, Karl-Ludwig, Diehl, Iamy, Stadtarche, Uschuetz, Ik, Reimann, Tami, Weltstadt Hamburg, Jan, Veddel, Jonpro, Keek, Andimatt, Shlomo, Veddel, Norbert Zanto, Prof. Jörn Walter, Terworth, Jome, Hadi Teherani, Jürgen Bruns-Berentelg

Anmerkung: Die genannten Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben sich an der Diskussion zum Autoverkehr beteiligt, sind aber nicht pauschal der jeweiligen Pro/ Contra-Position zuzuordnen. Bitte beachten Sie auch das Wiki „Nein zum Kraftverkehr“.

▣ Kurzbeschreibung

Die Verkehrsanbindung der Living Bridge spielt bei diesem Projekt eine entscheidende Rolle. Allerdings herrscht Dissens über die Art und Weise der Anbindung, sowie darüber, ob die Living Bridge vollständig für den Autoverkehr freigegeben werden sollte. Im Folgenden werden Argumente für den Kraftverkehr auf der Brücke genannt, sowie die Organisation der Parkplatz- und Liefersituation angesprochen.

▣ Langfassung

▣ Kraftfahrzeugverkehr

Die Living Bridge ist eine gelungene Idee, die neben einem architektonischen Highlight auch noch eine wichtige verkehrstechnische Funktion erfüllt, nämlich die zusätzliche Möglichkeit einer Elbüberquerung, ohne den Steuerzahler zu belasten. Das Automobil ist immer noch ein wichtiger Verkehrsträger und fordert als solcher Raum. In vielerlei Hinsicht wird diese Form von Individualverkehr auch auf längerer Sicht unverzichtbar bleiben. Viele brauchen beruflich ein Auto, Familien, die außerhalb der Innenstadt wohnen, kommen nur mühselig ohne Auto zurecht (Fahrten für Großeinkauf,

Kindergarten, Kinderfreizeiten, ...). Auch ein autofreier Grasbrook ist sicher nicht durchsetzbar. Somit muss auch auf der Living Bridge Kraftfahrzeugverkehr möglich sein.

Eine Möglichkeit das Zusammenspiel zwischen Fußgänger und Autoverkehr zu bewerkstelligen wäre, den Autoverkehr in den Untergrund der Brücke zu verbannen. Dies ermöglicht es, die obere Ebene der Brücke durchaus auf spielerisch/ chaotische Weise zu bebauen, ohne verkehrstechnische Probleme zu erzeugen. Das Verkehrskonzept der Brücke, zwei getrennte Ebenen für den Fahrzeugverkehr und darüber eine autofreie Fußgänger/Wohnebene zu schaffen, ist richtungweisend.

Hieran schließt sich der Vorschlag an, den gesamten Verkehr durch einen „doppelten Boden“ zu leiten, also eine Art Tunnel in der Brücke zu schaffen. Falls dies ein nicht zu lösendes Problem darstellt, bestünde die Alternative darin, den Verkehr (vielleicht nur 2-spurig) auf der elbaufwärts gelegenen Seite fahren zu lassen.

▣ Parkplätze

Durch die 1000 Wohnungen auf der Living Bridge ist es notwendig, ausreichenden Parkraum zur Verfügung zu stellen. Innerhalb der Diskussion wurden verschiedene Gedanken zu diesem Problemfeld entwickelt.

Es stellt sich von vornherein die Frage, wie Bewohner ihre Autos parken sollen.

Ein Rechenbeispiel zeigt die große Menge an Raum, die solche Parkflächen benötigen. Zwar lässt sich der anteilige Flächenbedarf der Fahrgasse durch Wahl der Stellplatzanordnung verringern, im Mittel kommt man dennoch auf einen Flächenanteil zwischen 30 % bis 40 % für Fahrgassen. Daher gilt die Annahme: Ein Stellplatz hat 17 m² Flächenbedarf = 20.400 m² bei 1200 Stellplätzen.

Mit allen Zufahrten und Fußwegen innerhalb des Parkraumes bedeutet dies vom Platzbedarf mindestens eine zusätzliche Parkebene neben

Verkehrsebene und Fußgängerebene, wobei eine Ebene schon relativ knapp wird (mit 2 Fahrgassen mit gegenüberliegenden Parkplätzen, also 4×300 Stellplätze = $300 \times 2,5$ m = 750 m Gesamtlänge der Stellplatzreihe zuzüglich Ein- und Ausfahrten). In der Breite ergibt sich folgender Platzbedarf: 4×5 m Stellplatz zuzüglich $2 \times 5,5$ m Fahrgasse = 31 m noch ein paar Fußwege dazu, gerundet auf 40 m macht eine Fläche von 30.000 m². Natürlich ergeben sich noch andere Probleme, wie Doppelparker etc.

Festzustellen ist, dass die Parkplatzfrage von Anfang an mitgeplant werden muss, damit sie sich im späteren Verlauf nicht zu einem massiven Problem ausweitet.

➔ **Lieferrn, Versorgung, Fahrradparken**

Neben dem Abstellen von Fahrzeugen erzeugt die geplante Nutzung einen erheblichen Versorgungsverkehr (Müllabfuhr, Paketdienste, Post, Apotheken-Service, Möbeltransporte). Auch diese Nutzungsweisen, die im Gegensatz zu Parkplätzen z. B. die volle Höhe von 4,50 m benötigen, sind zu berücksichtigen. Dazu kommen Sonderparkplätze z. B. für zu hohe PKW / Wohnmobile / Behinderte etc.

Außerdem sollten je Wohnung 2 verschließbare Fahrradparkstände (zusammen ca. 4-5 qm) vorgesehen werden. Für Gewerbe entsprechend.

4.2.5 Die „CREATIVE BRIDGE“

Beteiligte

Karsten Breckwoldt

➔ **Kurzbeschreibung**

Hamburg wächst. Der Motor des jetzigen Wachstums Hamburgs ist zweifelsfrei der Hafen. Wie wird das Wachstum zukünftig aussehen?

Die Thesen des amerikanischen Städteforschers und Wirtschaftswissenschaftlers Richard Florida über den Einflussfaktor Krea-

ktivität auf das wirtschaftliche Wachstum wurden weltweit als Leitbild für die Entwicklung von Metropolregionen herangezogen. Ebenso in Hamburg: Die GAL erarbeitete ihr Konzept der kreativen Stadt auf Basis der Thesen Floridas und die CDU erweiterte ihr Leitbild der wachsenden Stadt um die „Talentstadt“.

Kreativität ist die Voraussetzung für Innovation. Innovation ist die Voraussetzung, um im globalen Wettbewerb bestehen zu können.

Wird es langfristig neben dem Hafen einen zweiten Motor für Wachstum geben?

Wird sich Hamburg langfristig zu einer führenden internationalen Innovationsmetropole entwickeln?

Auf den Elbinseln (Wilhelmsburg, Veddel) wird in den nächsten Jahren im Sog der internationalen Bauausstellung und der internationalen Gartenschau sehr viel Neues entstehen.

Die Elbinsel wird vermutlich zukünftig Hamburgs kreative Mitte sein.

Wie könnte in diesem Zusammenhang eine Alternative zur Living Bridge gestaltet sein?:

Die „CREATIVE BRIDGE“ verbindet die City Hamburgs auf der Verlängerung der kreativen Achse der Kunstmeile (Galerie der Gegenwart, Kunsthalle, Museum für Kunst und Gewerbe, Zentralbibliothek, Kunstverein, Freie Akademie der Künste, Kunsthaus, Markthalle, Deichtorhallen) mit der neuen kreativen Mitte Hamburgs, der Elbinsel und wird dabei selbst zu einem kreativen Zentrum.

Ein Zentrum, in dem Kreativität gefördert, geliebt und gezeigt wird.

➔ **Langfassung**

Das Überqueren der CREATIVE BRIDGE ist auf vielfältige Arten möglich, es eröffnen sich immer wieder neue Blickwinkel, und wird somit zu einem großartigen und inspirierenden Erlebnis.



Die Creative Bridge besteht auf der oberen Ebene aus folgenden Komponenten:

- Ein zweigeschossiges, wasserstrahlförmiges Gebäude in der Mitte auf ganzer Länge der Brücke, welches die „Galerie der Zukunft“ (eine innovative Ausstellungshalle) und das „Heureka-Bad“, eines der längsten Schwimmbäder der Welt, beinhaltet.
- Eine „Fast-Crossing-Area“ für Radfahrer, Skater, Jogger, Segway-Fahrer und evtl. Schlittschuhfahrer
- Entspannungsoasen und natürlich Fußgängerbereiche
- An den Enden der Brücke und auf der Halbinsel Baakenhöft stehen die „Türme der Inspiration“ – Wohn-, Arbeits- und Aussichtstürme in Segelform. Segel, die den frischen Wind für Kreativität, neue Ideen und Innovation einfangen.

Details zur oberen Ebene und der Bebauung an den Enden der Creative Bridge und auf der Halbinsel am Baakenhafen:

➤ Die Galerie der Zukunft:

Begegnung zwischen Kunst und innovativer Wirtschaft.

In der Mitte auf ganzer Länge der Brücke befindet sich ein 2-stöckiges gläsernes Gebäude, welches an einen Wasserstrahl erinnert. An einigen Stellen prasseln an dem Gebäude kleine Wasserfälle hinab.

Das Erdgeschoss dieses Gebäudes nimmt die „Galerie der Zukunft“ ein. Eine Ausstellungshalle/Galerie, in der sich Kunst und innovative Wirtschaft begegnen. Diese Ausstellungshalle ist stellenweise durch Freiluftzonen unterbrochen.

In dieser Ausstellungshalle werden zum einem innovative Produkte und Dienstleistungen, die in Hamburg entwickelt wurden, vor Markteinführung der Öffentlichkeit vorgestellt.

Beispiel: Die Firma SkySails aus Hamburg-Harburg bietet ein innovatives Windantriebssystem auf Basis von großen Zugdrachen für Frachtschiffe an. Erste Pilotsysteme sind zur-

zeit im Einsatz. In der Galerie der Zukunft wird diese Innovation der Öffentlichkeit präsentiert. Es werden Modelle dieses neuen Antriebssystems ausgestellt und Videos gezeigt. Natürlich neben vielen anderen Innovationen anderer Unternehmen.

Zum anderen haben (noch) unbekannte Künstler und Designer aus der Metropolregion die Möglichkeit, ihre Werke der Öffentlichkeit in der Galerie der Zukunft zu präsentieren.

Die Galerie der Zukunft ist eine Schaubühne der Hamburger Kreativität.

➔ **Heureka-Bad:**

Eines der längsten Schwimmbäder der Welt

Im oberen Geschoss des Gebäudes befindet sich eines der längsten Schwimmbäder der Welt, das Heureka-Bad - benannt nach dem griechischen Philosophen und Mathematiker Archimedes.

Archimedes stürzte mit einem „Heureka!“ (griechisch für „Ich habe es gefunden“) auf die Straßen von Syrakus, nachdem er in einem öffentlichen Badehaus einen Geistesblitz hatte. Er hatte beim Schwimmen das Prinzip des statischen Auftriebs entdeckt.

Im Heureka-Bad ist es möglich, die Elbe schwimmend zu überqueren und sich dabei inspirieren zu lassen. Zu beiden Seiten ist ein schöner Ausblick auf die Elbe zu genießen, da die Wände aus Glas sind. An einigen Stellen ist der Beckengrund ebenfalls transparent, so dass beim Schwimmen die Galerie der Zukunft im Erdgeschoss schemenhaft erkennbar ist.

Bei schönem Wetter wird unter freiem Himmel geschwommen, da das Schwimmbad ein „Carrion-Dach“ besitzt.

Umkleidezonen sind an mehreren Stellen des Bades vorhanden.

Will man nicht an seinen Ausgangspunkt zurückkehren, gibt es einen Service, der die Klei-

dung in abschließbaren Behältern von einer Umkleidezone zur anderen bringt.

Beim Schwimmen kann hier jeder seine eigene Inspiration finden und das Bad mit dem Ausruf „Heureka!“ verlassen.

➔ **Fast-Crossing-Area:**

für andere aktivierende und inspirierende Querungsmöglichkeiten: Fahrradfahren/ Skaten/ Joggen/ Segway driven/ eventuell Schlittschuhgleiten

Aktivität fördert Kreativität.

Auf der Brücke ist ein Areal für Radfahrer, Jogger, Segway-Fahrer und Skater eingerichtet. Im Winter könnte ein Teil dieser Area als Schlittschuhbahn hergerichtet und genutzt werden.

Vielleicht könnte man auch das Heureka-Bad im Winter zur Schlittschuhbahn umfunktionieren: -)

An den beiden Enden der Brücke befindet sich jeweils ein Fahrrad/ Skater/ Segway und eventuell Schlittschuh-Verleih.

➔ **Entspannung und kreative Pausen:**

Überall freier Blick auf die Elbe. Auf der Brücke gibt es viele Entspannungsoasen, in der die Sinne nach Anregung suchen. Kleine Gärten und Parks mit Sitzmöglichkeiten, Cafes und Sonnendecks.

Selbstverständlich wird es Windschutzeinrichtungen geben (Büsche, Hecken, Plexiglaswände).

Auf kleinen Bühnen in der Ausstellungshalle und im Freiluftbereich finden Brückentheater, Brückenmusik und Brückenlesungen statt.

➔ **Die Brücke wird zum Laufsteg**

In der Speicherstadt entwickelt sich ein neues Modezentrum.

Die Mode braucht eine Bühne.

Die Creative Bridge wird zum Laufsteg.

Werden hier eines Tages, ähnlich wie auf der spanischen Treppe in Rom, Top-Models die

neuesten Kreationen einem internationalen Publikum präsentieren?

Bei schlechtem Wetter finden die Modenschauen in der Galerie der Zukunft statt.

➤ **Türme der Inspiration - Segeltürme mit Denkräumen und Gedankenblitzen:**

Hamburg, die maritime Stadt der Brücken und Türme. Die Creative Bridge kombiniert diese Eigenschaften. An den beiden Enden der Brücke und auf der Halbinsel am Baakenhafen entstehen Wohn-, Arbeits- und Aussichtstürme. Hier haben Künstler, Designer, innovative Unternehmen und andere ihre Arbeitsstätten. Natürlich wird hier auch gewohnt. In den Gebäuden gibt es Gemeinschaftsräume, sogenannte „Denkräume“, in denen sich die Bewohner zum gemeinsamen Netzwerken und „Ideen ausbrüten“ treffen. Auch Kreativitätsschulen für Erwachsene haben sich in den Türmen angesiedelt.

Die Türme haben die Form von Segeln. Segel, die den frischen Wind für Kreativität, neue Ideen und Innovation einfangen.

Die Segeltürme werden jeweils von einem Rondell umgeben. Die Höhe der Türme ist an das Hamburger Stadtbild angepasst (ca. 100-130m/ also keine Wolkenkratzer).

Unter den Türmen werden Tiefgaragen angelegt.

An den Seiten der Gebäude gibt es mehrere öffentliche und private Aussichtsterrassen.

Von dort hat man einen wunderschönen Weitblick auf die Metropole.

Nachts kann man hier die Sterne fangen und Gedankenblitze beobachten, die per Laserstrahl von den Türmen in den Nachthimmel geschickt werden.

Im obersten Stockwerk des Turmes auf der Halbinsel Baakenhöft befindet sich das Restaurant „Zeit zum Träumen“ mit raum hohen Fenstern, die einen atemberaubenden Blick auf Hamburgs Skyline und den Hafen bieten. Hier werden köstliche, ungewöhnliche, fantasie- und kunstvoll arrangierte Kreationen zu

maßvollen Preisen serviert.

Das wasserstrahlförmige Gebäude in der Mitte der Brücke endet innerhalb der Segeltürme an den Enden der Brücke und „durchquert“ quasi den Turm auf der Halbinsel Baakenhöft.

4.2.6 Alternativer Living Bridge Entwurf

Beteiligte

Karl-Ludwig Diehl

➤ **Kurzbeschreibung**

Bestandteil der Idee ist die Verbindung der Bereiche der HafenCity mit dem Kleinen Grasbrook durch die Verlängerung des bisher geplanten Living Bridge-Verlaufs in Form eines großen Bogens.

➤ **Langfassung**

Das Gebiet zwischen Spreehafen, Hansahafen und Veddel ist ein wichtiger neuer Stadtentwicklungsraum von Hamburg. Hier befinden sich untergenutzte Flächen des alten Hafens, die auf eine Qualifizierung warten. Das Gebiet dieses oberen Kleinen Grasbrook liegt gegenüber dem oberen Bereich der HafenCity, wo sich der Baakenhafen befindet. Beide Areale liegen unterhalb der Elbbrücken. Auf diesen tobt der Verkehr. Sie zu Ausblicken in die Flusslandschaft zu nutzen, lohnt nicht.

Die Landzungen des oberen Teiles des Kleinen Grasbrook weisen alle auf die Hamburger Innenstadt. Aus den Hafenbecken des Hansahafens und des Moldauhafens reicht der Blick in die Flusslandschaft mit ihren Hafenaktivitäten. Auch von den verbliebenen Spitzen des Segelschiffhafens geht ein herrlicher Blick hin zur Innenstadt Hamburg und auf den Hafen- und Barkassenbetrieb.

Eine Living Bridge könnte viele alte Hafengebiete attraktiv miteinander verbinden und bei der Stadtentwicklung Hamburgs helfen. Sie sollte realisiert werden.

Im Laufe der Internet-Diskussion zum Entwurf einer Living Bridge des Hamburger Architekturbüros BRT kristallisierte sich die Idee heraus, durch einen großen Bogen Bereiche der Hafencity mit dem Kleinen Grasbrook zu verbinden. Dieser Bogen würde eine Promenade darstellen, die aus Baumreihen besteht und andererseits über Brücken führt. Von den Brücken könnten die Baakenhafenquerung und die Elbquerung als Living Bridges gestaltet werden.

Der Promenadenbogen könnte weitergeführt sein bis zu den 50er Schuppen am Hansahafen, ohne dass dort die Hafentätigkeit eingeschränkt werden müsste. Bei hochgeklappter Brücke könnten große Seeschiffe tief in den Hansahafen einfahren, damit die Ladung, z. B. Bananen, in die Hafenschuppen verbracht werden kann.

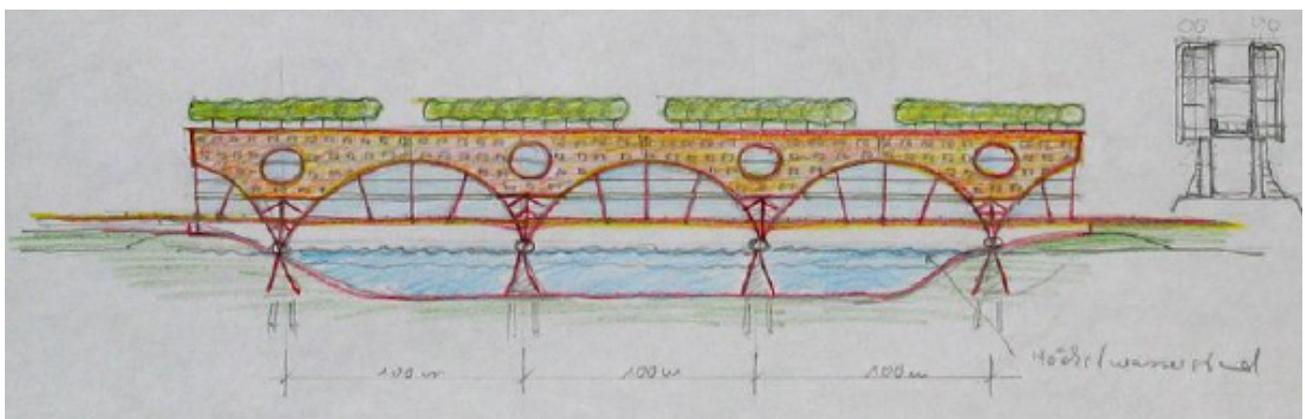
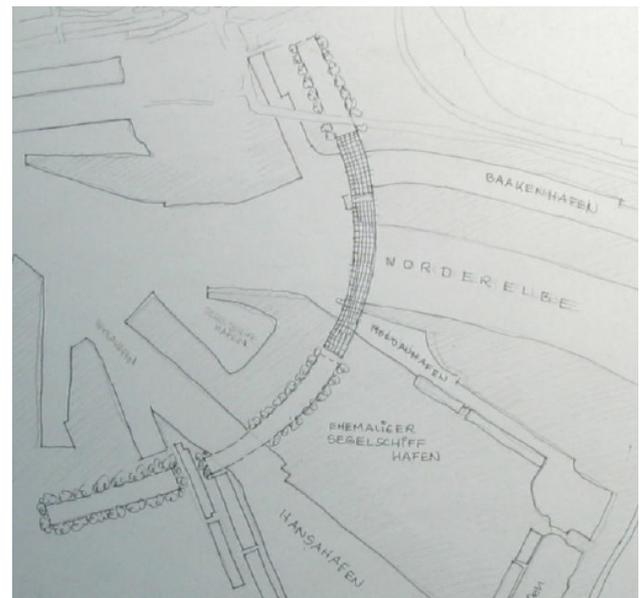
Eine Promenade als großer Bogen bringt also viele Vorteile bei der Entwicklung der oberen Hafencity und für den oberen Kleinen Grasbrook.

Ähnlich wie bei Flughafengebäuden ließen sich an die Living Bridges Terminals anschließen. Gemeint sind damit Gebäudeareale, die sich auf den Landzungen ausbreiten und ihre Erschließung von den Living Bridges und von der Promenade aus erhalten. Auf der Linie des großen Bogens verkehrt ein öffentliches Verkehrsmittel, das an den Terminals hält und den Spaziergang zu den Wohnungen oder den Arbeitsplätzen ermöglicht, die an die Terminals

angeschlossen sind. Natürlich lassen sich von den Terminals aus die Uferpromenaden und andere Spazierwege erreichen, die auf den Landzungen anzulegen wären.

Das öffentliche Verkehrsmittel, das vom Hauptbahnhof über die Living Bridges zu den Terminals schwebt, könnte eine Hängbahn sein, die bis zum 50er Schuppen am Hansahafen schwebt und dann den Weg am Spreehafen und am Verschiebebahnhof der Deutschen Bahn entlang nimmt, um zur Veddel zu gelangen und über die Freihafenbrücke den Weg zum Baakenhafenareal bis zum Hauptbahnhof nimmt.

Der große Bogen bringt der Stadt Hamburg also viele bisher unbekannte Vorteile. Man sollte sie nutzen.



Living Bridges über den Baakenhafen, die Elbe und den Moldauhafen würden eine neue Lebensqualität in die Stadt Hamburg bringen.

Es gibt sehr viele Möglichkeiten, wie diese Living Bridges aussehen können. Als eine greife ich aus den vielen Skizzen zu dem Thema eine hohe Living Bridge heraus, die aus großen verglasten Bögen besteht, die von einer Klinkerfassade gerahmt sind. Auf dem obersten Geschoß würde sich bei dieser Living Bridge eine traumhaft schöne Promenade befinden, von der ein weiter Blick über die Flusslandschaft möglich ist.

Terrassencafés würden den Aufenthalt zusätzlich attraktiv machen.

4.2.7 Brückennamen

Beteiligte

Abujok, Turaga, Terworth, Hanseat, magalishi, Karl-Ludwig Diehl, Peter Hoeffler und Iamy

➔ Kurzbeschreibung

Der Name der Living Bridge wird großen Einfluss auf ihrer Wahrnehmung im In- und Ausland ausüben. Die Diskussion zur Namensgebung konzentriert sich hauptsächlich auf die Frage, ob die Brücke einen englischen oder deutschen Namen tragen soll.

➔ Langfassung

➔ Argumente gegen englische Bezeichnung

Eine rein englische Bezeichnung der Brücke stelle eine Anbiederung an die heute hauptsächlich englische Marketingsprache dar. Die Vorteile eines englischen Namens sind jedoch gering, da Touristen gerade das typisch Hamburgische in der Stadt suchen und die konstruierten englischen Bezeichnungen auch für nicht deutsch-sprechende Personen schwer verständlich sind.

Des Weiteren kann angenommen werden, dass ein erfolgreiches Produkt oder Objekt keinen speziellen oder der Landessprache fer-

nen Namen benötigt. Es ist nicht notwendig, der Brücke einen englischen Namen zu geben, um im Ausland akzeptiert zu werden, vielmehr hat sich zum Beispiel der Name „Tor zur Welt“ ebenfalls etabliert.

➔ Argumente für eine englische Bezeichnung

Gerade englische Bezeichnungen haben in Hamburg Tradition - unter anderem durch die langjährigen engen Beziehungen Hamburgs zu England. In diesem Zusammenhang wird auch darauf hingewiesen werden, dass eine Sprache gerade durch neue Impulse von Fremdsprachen zukunftsfähig bleibt. Die Übernahme von Wörtern aus anderen Sprachen ist ein ganz normaler Prozess in der Sprachentwicklung. Daher sind Begriffe wie HafenCity oder Living Bridge durchaus passend.

Ein Projekt wie diese Brücke stelle ebenso eine Marke dar wie andere Produkte auch. Insofern wird eine einprägsame Bezeichnung für ihren Erfolg notwendig sein. Die Entscheidung über den Namen der Brücke bzw. das Brückenprojekt, ob Deutsch, englisch oder ein Kunstwort, liegt aber letztlich bei den Initiatoren und Bauherren. Da die Living Bridge, wenn sie gebaut wird, aufgrund ihrer Funktion ohnehin einen Straßennamen benötigt, wird dieser vermutlich ein deutscher Name sein.

➔ Alternativvorschläge zur Bezeichnung „Living Bridge“:

- Wohnbrücke
- Elbwohnbrücke
- Grasbrookspange
- Baakenbrücke
- Sprungbrücke
- Störtebekerbrücke
- Hamburg Bridge
- die 24 Stunden Tag Brücke
- Fünf Sterne-Brücke
- Bürgerbrücke

4.3 Unterforum Stadtentwicklung

4.3.1 Living Bridge schafft neue Sichtachsen

Beteiligte

Martin Jung, Michael Kellner, jonpro, Turaga, Björn Brinkmann, Karl-Ludwig Diehl, Collin, spoonetti

➔ Kurzbeschreibung

Die Living Bridge eröffnet neue und spannende Blickwinkel und Aussichten und stellt selbst eine visuelle Attraktion dar. Eine Störung bestehender Blickbeziehungen ist kein entscheidendes Argument gegen Living Bridge, da sich diese durch die weitere Entwicklung der HafenCity ohnehin stark verändern werden. Der Entwurf von Hadi Teherani könnte aber durch einige Veränderungen eine bessere „Durchsicht“ erfahren.

➔ Langfassung

Die Living Bridge versperrt nicht die Sichtachsen, sondern ermöglicht vielmehr neue und spannende Blickwinkel und Aussichten. Viele der von den Kritikern genannten Blickbeziehungen, die mit der Living Bridge zerstört würden, seien bisher überhaupt nicht existent oder werden sich durch die Entwicklung der HafenCity noch grundlegend wandeln.

Auch der Blick von der Freihafenbrücke wird sich im Rahmen der Neubebauung ohnehin grundlegend ändern. Die weiter in Richtung Baakenhöft gelegene Living Bridge dagegen wird für Passanten den Blick in den belebten Hafen erst öffnen und neue Blickwinkel ermöglichen.

Ein solches Bauwerk wäre zum Beispiel in Düsseldorf undenkbar, da sich dort beidseitig eine historisch gewachsene Stadt in die Rheinbucht schmiegt und der Fluss Platz bzw. Raum für Überflutung habe und als städtischer Erholungsraum genutzt wird. Die Blicke gehen weit rheinauf- und abwärts. In Hamburg hingegen

gibt es keine vergleichbaren innerstädtischen Blickbeziehungen, die durch die Living Bridge beeinträchtigt werden könnten: Von der City-Seite Hamburgs blickt man auf den Hafen ohne einen historischen Altstadt kern direkt am Flussufer. Durch die Living Bridge können neue Blickwinkel für mehr Spannung sorgen.

Sichtachsen sind ohnehin nicht immer für eine Stadt wichtig. Die Lüneburger Altstadt ist z. B. aufgrund ihrer verschachtelten Bauweise ohne Sichtachsen besonders spannend oder attraktiv. In den USA zeigt die Einhaltung der Sichtachsen aufgrund der Blockbauweise und schnurgerader Straßen dagegen, dass dies die Städte nicht lebenswerter macht, sondern sie verwechselbar und eintönig wirken lässt.

Dass gewisse Blickbeziehungen durch die Brücke verschwinden, lässt sich nicht leugnen, jedoch entstehen andererseits neue interessante Blickbeziehungen, die jetzt noch kaum vorhersehbar wären. Als Beispiel wird der Baakenhöft genannt, von dem der Blick nach Süd-Westen bisher nicht bemerkenswert ist. Eine architektonisch gute Living Bridge Lösung kann hier die Attraktivität noch steigern. Darüber hinaus hat der Teherani-Entwurf auf Höhe des Promenaden-Decks 8 Durchgänge zum Wasser auf jeder Seite.

➔ Vorschläge, um Sichtachsen der Living Bridge zu verbessern

Mögliche Vorschläge als Kompromiss zur Erhaltung der Sichtachsen trotz Living Bridge sind:

- Es wird eine Konstruktion im Sinne der Erasmus-Brücke vorgeschlagen, die eine „spektakuläre Konstruktion“ ist „ohne Blicke einzuschränken und dem Betrachter erlaubt, hüben und drüben auch visuell zu einem Raum zusammenzuziehen“.
- Die Brücke kann mithilfe begrünter Terrassen einen weiteren Blick über das alte Hafengebiet und die Flusslandschaft ermöglichen.
- 2-3 Öffnungen der durchgehenden Riegel könnten für weitere Sichtachsen sorgen.

- Die Sichtachsen könnten auch erhalten bleiben, wenn die Brücke zumindest teilweise als solche - durchsichtig, transparent - erkennbar bliebe.
- Ein verändertes Design: In Anlehnung der Londoner Towerbridge – zwei schlanke, tragende Türme mit Wohnungen und flache Bauten entlang der horizontalen Achsen - könnten den Baukörper verspielter machen und ein Querträger in luftiger Höhe böte sowohl Aussichten als auch Ansichten.
- Verlegung der Brücke auf die Ostseite der Elbbrücken, wo sie zusätzlich für die nötige Aufwertung des Stadtteils sorgen könnte.

4.3.2 Living Bridge beeinträchtigt die Sichtachsen

Beteiligte

k. dierks, okupfer, Carius, veddel, condor, Marco Polo, Kristina Sassenscheidt, Gerhard Bolten, Reimann, ma

▣ Kurzbeschreibung

Eine zentrale Frage der Diskussion ist die Bedeutung der Living Bridge in Bezug auf die Sichtachsen über und entlang der Elbe. Die Living Bridge - ein 700 Meter langes Bauwerk von 60 Metern Breite mit 4-7 Geschossen - könnte die Blickbeziehung über die Elbe bzw. wichtige Blickbeziehungen in den neuentstehenden Stadtteilen verstellen.

▣ Langfassung

Eine zentrale Frage der Diskussion ist die Bedeutung der Living Bridge in Bezug auf die Sichtachsen über und entlang der Elbe.

Die Living Bridge - ein 700 Meter langes Bauwerk von 60 Metern Breite mit 4-7 Geschossen - könnte die Blickbeziehung über die Elbe bzw. wichtige Blickbeziehungen in den neuentstehenden Stadtteilen verstellen.

▣ Größenverhältnis

Die Living Bridge wird im Teherani Entwurf als überdimensionierter „massiver Balken“ emp-

funden, der die bislang freie Blickachse entlang der Elbe einengt bzw. ganz versperrt.

Dagegen wird die Lage Hamburgs an der Elbe und die Weite des Blicks, der als Gegenpol zu den Gebäuden der Stadt fungiert, als besonderer Reiz gesehen, der durch die Brücke geschmälert wird. Dies umso mehr, als die „Elbe“ nun wieder in den Mittelpunkt des Interesses rückt. Die Brücke sprengt in dem vorliegenden Entwurf den als geeignet empfundenen Maßstab. Dies sei bereits bei den neuen Hochhäusern an den Landungsbrücken zu beobachten, und damit zerstöre die Brücke in ihrer geplanten Größe das Stadtbild.

▣ Blickbeziehungen

Es wird beklagt, dass die Living Bridge – inklusive der Privatisierung des besonders attraktiven und den Wohnwert auf der Living Bridge erheblich aufwertenden Blicks auf die Silhouette der Hamburger Metropole – zulasten aller anderen Menschen geht, die sich bislang dieses wunderbaren Blicks auf Hamburg von Zug und von der S-Bahn aus erfreuen konnten. Zudem verringere sie den Wiedererkennungswert Hamburgs für die auf diesem Weg in die Stadt hereinfahrenden Menschen.

Die Brücke beeinträchtigt historisch gewachsene Blickbeziehungen: zum Beispiel den Blick von Südwesten, wo über die östlichen HC-Flächen hinweg viele Kirchtürme zu sehen sind, die die Stadtansicht prägen und deren Alleinstellungsmerkmal bislang bei Neuplanungen immer berücksichtigt wurde. Eine Living Bridge neben weiteren neuen Leuchtturmprojekten wie z. B. der Elbphilharmonie, Kreuzfahrtterminal, Universitätsneubau würde diese Ansicht inklusive der Kirchtürme verbauen.

Die Living Bridge versperrt darüber hinaus den Blick auf die Einmündung der Norderelbe in den östlichen Freihafen, auf den Baakenhafen, auf die Norderelbbrücken und von den Norderelbbrücken in den Hafen hinein und macht die Hamburger Flusslandschaft unüberschaubar, wohingegen gerade in der wilden Abfolge von

Kanälen und Hafenbecken am nördlichen Elbufer ein Orientierungspunkt als dringend notwendig eingeschätzt wird.

Da der Nordteil der Brücke ca. 300 m durch die zukünftige HafenCity, von ihrem urbanen Rand, der in ca. 5 Jahren gebaut werden soll, bis zum Lohsepark verläuft, wird der östliche Teil der HafenCity, der ohnehin durch die Eisenbahngleise und die Versmannstraße im Norden und die Elbbrücken im Osten gefangen ist, nochmals in seiner Erreichbarkeit und Sichtbarkeit eingegrenzt. Von der Ostseite der Bebauung der HafenCity und vom Kleinen Grasbrook aus kann nicht mehr entlang der Elbe geschaut werden und die vorhandene differenzierte Stadtsilhouette verschwindet hinter einem sehr großen Gebäude. Gleichzeitig kann eine bebaute Brücke nicht die interessante Dynamik aufweisen, die eine nicht bebaute Brücke besitzt.

➤ **Erstellung einer neutralen Darstellung/ Simulation der tatsächlichen Sichtbeziehungen**

Es sollte eine neutrale Darstellung der jetzt gegebenen Sichtbeziehungen und der Bereiche, die nach dem Bau der Brücke nicht mehr sichtbar sein werden, erstellt werden, da die Videoanimation des Entwurfs nicht realistisch genug ist. Die hier vorliegende Videoanimation in Form eines Vogelfluges um das Projekt liefert nur eine angedeutete Gestaltung des Projektes, in der zudem die folgenden Unstimmigkeiten entdeckt wurden: „die Darstellungen der Bebauung am Baakenhöft – eine massive Bebauung mit einem Hochhauskomplex (Zeitfenster – 1.40). Diese massive Bebauung fehlt der Videoanimation bei der effektiv geführten Kamerafahrt (Zeitfenster – 1.20 bis – 0.30) durch die Fußgängerebene zum Fernblick (bei –0.50 bis –0.40) völlig. Hierbei wird ein freier Blick auf das Überseequartier gezeigt. Dieser dürfte bei einer Bebauung des Baakenhöft mit dem Hochhauskomplex unmöglich sein.“

Eine solche Animation/ Simulation muss alle möglichen Perspektiven berücksichtigen und in realistischer Weise abbilden. Derzeit wird

der Brückenteil über der Elbe selbst in seinen Sichtwirkungen, insbesondere aus Osten und Westen nicht beurteilungsfähig, weil keine Darstellungen aus der Elbbrückenperspektive und aus den Promenadenperspektiven für Fußgänger vorliegen. Auch die Frage nach der angeblichen „Nichtsichtbarkeit“ der Flusslandschaft von der Eisenbahnbrücke aufgrund der Trägerkonstruktionen muss durch eine möglichst realistische Simulation geklärt werden.

Die Entwurfszeichnungen sind wenig realistisch - als Beispiel wird hier die Auffälligkeit angeführt, dass zwischen der Fußgängerebene auf dem Kleinen Grasbrook und der Brücke (mit der viel höheren Passage) weder Treppen noch Ausfädelungsbauwerke für die Straße dargestellt werden. So stellt sich die Frage, von wem und in wessen Auftrag die Entwurfszeichnungen hergestellt wurden.

4.3.3 Öffentlicher Personen Nahverkehr

Beteiligte

Lutz, Karl-Ludwig, Diehl, Iamy, Stadtarche, Uschuetz, Ik, Reimann, Tami, Weltstadt Hamburg, Jan, Veddel, Jonpro, Keek, Andimatt, Shlomo, Veddel, Norbert Zanto, Prof. Jörn Walter, Terworth, Jome, Hadi Teherani, Jürgen Bruns-Berentelg

Anmerkung: Die genannten Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben sich an der Diskussion zum Verkehr beteiligt, sind aber nicht pauschal der jeweiligen Pro/ Contra-Position zuzuordnen. Bitte beachten Sie auch die Wikis zum Thema Kraftverkehr im Unterforum Brückengestaltung.

➤ **Kurzbeschreibung**

Der Erfolg eines Projektes wie der Living Bridge hängt von der gut geplanten und durchgeführten Anbindung an den ÖPNV ab. Im Anschluss werden die einzelnen Hinweise und Argumente zum Thema aufgeführt.

➤ **Langfassung**

Der für die Living Bridge vorgesehene Standort wird durch die geplante U4 verkehrstechnisch gut angebunden sein. Allerdings ist fraglich, ob die Streckenführung nicht unterhalb der Brücke bis auf den Grasbrook geführt werden könnte, um den Sprung auf die andere Elbseite wirklich zu vollbringen. Wichtig ist aber darüber hinaus die Fortsetzung der Planung an der Südseite, damit diese Seite nicht weniger attraktiv wird und das momentan bestehende Attraktivitätsgefälle zwischen Norden und Süden nicht auch durch dieses Bauwerk widerspiegelt wird.

Eine Priorität in der Verbindung von HafenCity und Hamburger Süden liegt zunächst einmal in einer sehr leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehrsanbindung, z. B. einer U-Bahn-Anbindung, die es möglich macht, sowohl Betriebe mit größeren Mitarbeiterzahlen als auch eine größere Zahl von Bewohnern südlich der Norderelbe zu platzieren. In diesem Zusammenhang seien geringe Umsteigezeiten usw. wünschenswert, um den ÖPNV für die Menschen attraktiv zu machen.

Personen, die die Brücke als reine Verkehrsverbindung nutzen, werden mit großer Wahrscheinlichkeit nicht zu Fuß gehen. Insofern ist der Aspekt einer effektiven ÖPNV An- und Verbindung sehr wichtig. Eine mögliche Alternativlösung zur U-Bahn etc. für dieses Problem ist eine Straßenbahn, allerdings sei diese seit 1978 politisch nicht mehr gewollt. Auch vorstellbar wäre eine spezielle Bahn, die nur auf dieser Brücke verkehrt. Damit hätte der Senat sein Gesicht gewahrt und die Straßenbahn nicht wieder eingeführt.

4.3.4 LB fördert Flächenverdichtung im Hafen und neue Arbeitsplätze

Beteiligte

Karl-Ludwig Diehl, Iamy

➤ **Kurzbeschreibung**

Die Living Bridge führt in ein nur noch wenig genutztes Areal. Es ist also möglich, eine sinnvolle Verdichtung der Gewerbeflächen vorzutreiben, die zu einer Qualifizierung und Mischnutzung des Stadtgebiets führen kann.

➤ **Langfassung**

➤ **Qualifizierung des Stadtgebiets/ Mischnutzung fördern**

Eine Living Bridge kann nur dann Sinn machen, wenn z. B. neben der Veddel unterhalb der Freihafenbrücke bis hin zum Hansahafen ein neuer Stadtteil aufgebaut wird. Dadurch entstehen mehr Arbeitsplätze, als derzeit in diesem nur noch untergenutzten „Freihafen“ vorhanden sind.

Der alte Hafen in diesem Bereich ist inzwischen „untergenutzt“, weil die großen Überseeschiffe nicht mehr dorthin gelangen können. Daher müsse man über eine neue Qualifizierung der Fläche des oberen Kleinen Grasbrook nachdenken, die durch die Living Bridge gefördert werden könne.

Es sollten jedoch keineswegs Arbeitsplätze vernichtet werden, sondern möglichst viele Arbeitsplätze durch eine Qualifizierung dieses Stadtgebietes hinzu kommen. Es müsse also vielmehr darum gehen, eine intensivere Mischnutzung hinzubekommen.

Die Living Bridge wäre demnach dann sinnvoll, wenn sie zwei sehr belebte Gebiete miteinander verbindet, in denen es „brummt“ und viele Arbeitsplätze vorhanden sind.

Wenn dort interessante Wohnlagen geboten werden und eine große Arbeitsplatzvielfalt neben den Hafenbetrieben vorhanden sei, würde auch der laufende Hafenbetrieb dazu beitragen, in dieses Gebiet zu ziehen. Diese Stadt-

fläche wird also genau aufgrund der „aufregenden Mischnutzung“ und des weiterhin laufenden Hafenbetriebes attraktiv sein.

Der Kleine Grasbrook böte Wasserflächen, romantisch mit Bäumen und mit alten Lagerhallen umgeben, die jedem Besucher des Gebietes ins Auge springen. Im Falle einer „Qualifizierung“ – ohne jedoch den Hafenbetrieb zu verdrängen - sei das Gebiet vielseitig nutzbar, z. B. für Wohnen, Spaziergänge, Kultur, für interessante zusätzliche Arbeitsplätze, andere Bewegungsformen in der Luft - als Schwebbahn - oder zu Wasser auf der Fähre. Gegen Sturmflut und andere Unbilden ließen sich geeignete Maßnahmen treffen.

Bei einer guten Mischnutzung auf diesem Gebiet des Kleinen Grasbrook würde beste Wohnlage mit kurzen Wegen im Stadtzentrum entstehen, statt Autos könnten Barkassen und andere öffentliche Nahverkehrsmittel genutzt werden. Auch das „zu Fuß gehen“ bietet sich bei solcher Stadtraumqualität an, die am Spreehafen, Saalehafen, Moldauhafen, Hansahafen, usw. existiert.

Eine Qualifizierung des gegenüber des Baakenhafens liegenden Gebietes kann ganz unterschiedlich erfolgen, die bunte Arbeitsplatzmischung, die sich hier aufbauen lässt, braucht die Verladungsaktivitäten im Hafen keinesfalls zu verdrängen. Da die Gebiete auf der Elbinsel wegen ihrer preiswerten Wohnungen genutzt würden, die Menschen aber bei steigenden Einkommen in „bessere Stadtgebiete“ abwandern, kann hierüber versucht werden, insgesamt die große Elbinsel aufzuwerten und die Leute zu halten.

➤ **Geplante Fläche der LB liegt weitestgehend brach**

Der Bereich der angedachten Living Bridge wird zwar manchmal als Wartebereich genutzt, sehr selten läge dort aber mehr als ein Schiff. Da direkt hinter der Brücke die Elbbrücken kommen, ist hier grundsätzlich wenig andere Nutzung möglich. Der Schuppen 48 würde durch die Living Bridge abgeschnitten werden, da er deutlich vor der Brücke liegt. Selbst Han-

sahafen und Moldauhafen könnten weiterhin angelaufen werden, obwohl hier neben geringer Industrie hauptsächlich Brachland ist.

Im Hansahafen gibt es eine riesige Müllhalde alter Autos, die zur Entsorgung nach Afrika verschifft und dort repariert und weiter gefahren werden. Dies ist, auch unter ökologischen Gesichtspunkten keine optimale und begrüßenswerte Nutzung. Diese zentrale und hochwertige Fläche müsse viel besser genutzt werden.

Pro Flächeneinheit ist das Gebiet zwischen Spreehafen, Hansahafen, Veddel und Elbe untergenutzt. Zudem stagnieren die Aktivitäten im Gebiet Moldauhafen, Spreehafen, Müggensburger Zollhafen, Saalehafen und Hansahafen trotz boomenden Hafens bereits seit längerer Zeit. Dort könnte durch eine Qualifizierung der Flächen sehr gut mehr Nutzfläche entstehen und deutlich mehr Arbeitsplätze geschaffen werden.

Vielgeschossigkeit sei in diesem Zusammenhang unentbehrlich für die Hafenwirtschaft und ließe verdichtete Hafensflächen zu. Über diesen Hallen („Himmel über den Hallen“?) könnten sich problemlos vielgeschossige Gewerberäume befinden, während unten ebenerdig ein- und ausgefahren wird.

Die „händeringende Suche nach angeblich nicht vorhandenen Flächen“ ist kein Hinderungsgrund, da sich Lastwagenrampen leicht bis auf die Höhe von zwei oder drei Geschossen führen lassen.

Auch andere Flächen liegen weitgehend brach. So liege direkt an der Brücke am Holthusenkaai die WITS-Hafenservice, der Moldauhafen ist bis 2028 an Tschechien verpachtet und wird nicht mehr genutzt. Darüber hinaus ist die Ro-Ro Anlage Schuppen 48, die einen Großteil der Asiastraße einnimmt, und das BUNDESAMT FÜR ERNÄHRUNG UND FORSTWIRTSCHAFT sowie das Logistikunternehmen HEUER Internationale Speditions-Gesellschaft Hamburg mbH. Im Hansahafen folgt dann z. B. das Museum. Diese Nutzungen bereiten im Zusammenhang mit

der Living Bridge keine Probleme. Kritischer sei eher die Bahnstrecke hinter der HafenCity/ Baakenhafen, welche aber bereits heute bestehe und somit die Living Bridge weniger beeinflusse als die Häuser vor Ort.

▣ **Gewerbefläche kann weiter verdichtet werden**

Diese Flächen, die von der Hafenlogistik verwendet werden, könnten wesentlich höher verdichtet werden. Es ließen sich auf dem Kleinen Grasbrook pro Flächeneinheit mehr Arbeitsplätze unterbringen.

Die Frage ist, wie viele Aktivitäten tatsächlich noch mit Freihafennutzung zu tun haben und ob der Freihafen im Bereich Moldauhafen, Spreehafen, Saalehafen und Hansahafen noch Sinn mache und diese „schwach genutzten Flächen“ wirklich noch eingezäunt bleiben müssten.

Daher kann durch strukturierte, vielgeschossige Hallen für die Lagerung und den Güterumschlag eine sinnvollere Flächennutzung angeregt werden. Es sollte zwischen Aktivitäten echter Freihafennutzung und anderweitiger Nutzung unterschieden werden.

Dadurch lassen sich Konzentrationen erzeugen, wo sehr große Seeschiffe anlanden, und von Gebieten unterscheiden, die nicht für Container dienen sollen. Es gibt sehr viele Kleinunternehmen in den alten Hallen, die sehr improvisiert agierten und preiswert untergebracht sind, was sich auf den geschützten Zustand des Freihafens zurückführen lässt, aber kaum eine Freihafenfunktion hat und eher als ein Versuch zur Weiternutzung der Hallen interpretiert wird, die bei Leerstand weiter vergammeln würden.

Für die angesprochene Firma Busse (siehe nachfolgendes Wiki) wird die (Halb)insel im Spreehafen vorgeschlagen. Auch hier kann die gewerbliche Nutzung wesentlich höher verdichtet werden. Auch über eine mehr geschossige Nutzung des Gebietes links und rechts der Köhlbrandbrücke auf Steinwerder kann nachgedacht werden.

4.3.5 LB gefährdet Gewerbeflächen und Arbeitsplätze

Beteiligte

Ulf, Baxter, mijuhh, jonpro, kpatjens, Andi

▣ **Kurzbeschreibung**

Eine Wohnbrücke, die in ein noch aktives Hafengebiet führt, verträgt sich nicht mit den sich auf der angrenzenden Fläche befindlichen Hafenbetrieben und kann unter Umständen sogar zu Arbeitsplatzverlust führen könnte.

▣ **Langfassung**

▣ **Hafenbetrieb lässt sich nicht mit Wohnbrücke vereinen**

Die Living Bridge ist zwar eine interessante Idee, aber tatsächlich kommt es in unmittelbar geplanter Nähe der Brücke zu Umschlagsaktivitäten, die auch nachts stattfinden und sich mit einer Wohnbrücke nicht vertragen. Im Hamburger Hafen gibt es – inklusive Wochenende - die Schichten I. (06.50-15.00), II. (15.00-23.10) und III. (23.10-06.50). Diese führen bei ungünstigen Winden zu einer Lärmbelastung der Anwohner der Living Bridge. Sollten diese dann gegen den Lärm klagen, könnte es evtl. zu behördlichen Einschränkungen der Umschlagsbetriebe kommen. Das wiederum gefiele den Reedern/Maklern sicherlich nicht, die dann eventuell andere Häfen mit ihren Schiffen anlaufen, was zu Verlust von Arbeitsplätzen im Hamburger Hafen führen könnte. Auch Lärm bedingte Schließungen würden Arbeitsplätze vernichten.

Die in der Nähe liegenden Terminals - am Schuppen 48, das Süd-West-Terminal im Steinwerder Hafen und die Umschlag- und Packstation in der Afrika- und Indiastraße - arbeiten im 24 Stunden Schichtdienst. Es stellt sich daher die Frage, welche Konzepte bezüglich des Lärmschutzes, der Feinstaubbelastung etc. vorlägen? Erfahrungen zeigen, dass trotz einer Entfernung von 1-2 km Luftlinie vom Tollerort-Terminal und dazwischen liegendem Baumbestand eine Feinstaubbelastung stattfindet.

Wie sollen unter diesen Umständen Wohn- und Gewerbefläche miteinander harmonieren? Wo werden die Prioritäten gesetzt? Zugunsten eines konsequenten und modernen Hafenausbaus zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen oder der Besiedlung wertvoller, vielleicht nicht richtig genutzter aber dennoch begehrter Gewerbeflächen? Entscheide man sich für Letzteres folgt daraus ein Verdrängungseffekt, der Arbeitsplätze kostet und schließlich auch zulasten des Steuerzahlers geht. Es bestehe die Befürchtung, dass der Hafen sein breites Leistungsspektrum nicht mehr anbieten kann und die verladene Wirtschaft einen anderen, attraktiveren Hafen suchen werde, wenn man sich für eine Living Bridge an dieser Stelle entscheide, auf der eine finanzkräftige Minderheit „schöner wohnen“ will. Die Folgen wären eine wirtschaftliche Verarmung Hamburgs gepaart mit der höheren Belastung der öffentlichen Haushalte, weil ein nicht unerheblicher Teil der im Hafen arbeitenden Menschen ihre Arbeit verlieren wird.

Als Negativbeispiel wird hier zudem die als „kühnes Wasserbauprojekt“ bezeichnete Havel-City in Berlin angeführt, die „kräftig in die Hosen gegangen“ sei, da letztlich niemand wirklich dort hinziehen wolle.

➤ **Hafenbetriebe und Gewerbe benötigen mehr Fläche**

Der Vorschlag, die Gewerbeflächen im Hafen zu verdichten, um hier Platz für die Brücke zu schaffen, ist nicht einfach umzusetzen. Zum Beispiel mögen einigen die Hallen am Museum zwar alt und überflüssig erscheinen, diese stünden jedoch unter Denkmalschutz und könnten somit gar nicht erneuert oder abgerissen werden, so gern die derzeitigen Nutzer dieses auch wollen.

Die deutsche Export-Wirtschaft ist gerade im Maschinen-Bau führend, die Verschiffung industrieller Anlagen allerdings nicht immer in Containern möglich. Hierfür benötige man leistungsfähige „Multi-Purpose-Terminals“ mit entsprechender Infrastruktur, d. h. auch La-

gerflächen für die verkehrsbedingte Zwischenlagerung. Diese Terminals können ebenfalls Containerschiffe abfertigen und tragen somit zur Beschleunigung des Containerumschlags bei, was eine wichtige Kennmarke für Reedereien darstellt. Ein attraktiver Hafen sollte daher ein breites Spektrum an Dienstleistungen und Verschiffungsmöglichkeiten anbieten und sich nicht nur, wie vorgeschlagen, auf die Containerverschiffung konzentrieren.

Die Flächen sind aber generell knapp und die „Zerstörung“ einer bestehenden Infrastruktur zu kostenintensiv, um sie dann anderen Orts zulasten des Steuerzahlers wieder zu errichten - von den individuellen Folgekosten der betroffenen Arbeitnehmer, z. B. infolge von Wohnungssuche und Umzügen, ganz abgesehen.

Auf den von anderen Teilnehmern als „brachliegend“ bezeichneten Flächen würden nicht Schrottautos, sondern u. a. hochwertige Industrieanlagen „Made in Germany“ verschifft. Diese Terminals, deren Umschlagszahlen stetig wachsen, arbeiten rund um die Uhr und erzeugen Lärm. Ein Umzug ist aufgrund des enorm anwachsenden Platzbedarfs quasi unmöglich.

Dies bestätigt sich auch durch Gespräche mit Unternehmern und Funktionären aus der Hafenwirtschaft im Zuge eines IBA-Labors, in denen ebenfalls bekräftigt wurde, dass der Hamburger Hafen nicht nur verdichtet werden kann, sondern auch zwingend müsse, weil die Zuwächse auf den derzeitigen Flächen schon heute nicht mehr bewältigt werden könnten. Es müsse also tatsächlich sehr gründlich über Alternativen nachgedacht werden, bevor die Flächen auf dem Grasbrook dem Hafen zugunsten einer Living Bridge entzogen werde.

Im Hafen und insbesondere in diesem Bereich des Hafens, herrscht eine eklatante Flächenknappheit und sehr viele dort ansässige Betriebe suchen händeringend zusätzliche Kapazitäten. So werde beispielsweise seit über 3 Jahren von der Stadt/HPA erfolglos ein alternativer Standort für die Firma Buss und

andere im mittleren Freihafen angesiedelte Firmen gesucht, die einem Containerterminal weichen sollen. Problematisch seien der Wasseranschluss und die Art der umgeschlagenen/ umzuschlagenden Güter. Wenn an einem in unmittelbarer Nachbarschaft gelegenen Terminal Projektladungen umgeschlagen werden – könnten dafür nicht, wie Hochregallager am Wasser gebaut werden, in denen Container ausgepackt würden. Das sei (leider) weltfremd. Der Hamburger Hafen lebe beim Containerumschlag auch ganz wesentlich von den nachgelagerten Dienstleistungen (Lagerhaltung) - werden diese zu teuer dann wandere die Ladung (und damit die Beschäftigung) ab.

Auf den Einwand, das Gebiet rund um das Überseezentrum sei eine brachliegende Gewerbefläche, wird gekontert, dass auch dieser Bereich der Teil eines pulsierenden Wirtschaftszentrums und somit ein „Jobmotor“ für die Hansestadt sei, der sich nicht mit einer gehobenen Wohnkultur in unmittelbarer Nähe vereinen ließe.

➤ **Gewährleistung der Schiffbarkeit**

Das Areal müsse auch weiterhin für große Schiffe befahrbar bleiben. Die größten Schiffe, die den Hamburger Hafen anlaufen, legen Unikai (Schuppen 48) an, z. B. Grimaldi. Neben dem Süd-West Terminal kommen Containerschiffe von über 240 m Länge. Neulich lag ein Bulk-Carrier von 270m Länge bei OAM in Warteposition. Und die QM II hat auch eine Länge von 345m und fährt in diesen Hafenteil. Viele größere Schiffe müssten dort anlegen und warten, da an den Terminals im Hafen Hochbetrieb herrsche. Wo sollen diese im Fall des Baus der Living Bridge warten?

Darüber hinaus befinden sich in unmittelbarer Nähe des vorgesehenen Standortes (sowie am Süden des Brückenschlages) rund 60 Unternehmen aus den Bereichen Umschlag, Lagerhaltung und Logistik, die auf den direkten Anschluss an seeschifftiefes Wasser angewiesen sind. Die Diskussion um den mittleren Freihafen zeige, dass alternative Standorte im Hafen mit

eben diesen Spezifikationen nicht vorhanden sind. Die Konsequenz wäre eine Abwanderung der Betriebe bzw. in vielen Fällen die Einstellung des Geschäftsbetriebes. Berücksichtige man zudem die Sekundäreffekte (nachgelagerte Dienstleistungen wie Transportunternehmen, Reinigungskräfte, Wachleute, etc.), dann steigt die Zahl der Betroffenen noch weiter an. Erschwerend hinzu kommt, dass in diesem sehr lebendigen Teil des Hafens besonders beschäftigungsintensive Betriebe angesiedelt sind - im Gegensatz zu den Containerterminals im Westen des Hafens.

Und so lautet das Fazit, dass mindestens 3000-5000 Arbeitsplätze mit dem Projekt Living Bridge zur Disposition stehen.

4.3.6 Die Living Bridge macht Hamburg attraktiver

Beteiligte

Renate, Nobert Zanto, Tina Voggenreiter, Terworth, ws, Raute, Jome, road runner, ma, Karl-Ludwig Diehl, Carius, magalishi, jonpro, Don Zippo, Hamburger123, Don Zippo, Bettina Feldmann

Die oben genannten Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben sich an der allgemeinen Diskussion zum Thema „Die Living Bridge als Leuchtturmprojekt“ beteiligt. Beachten Sie bitte auch das Wiki „Die Living Bridge macht Hamburg attraktiver“.

➤ **Kurzbeschreibung**

Es sind unterschiedliche Argumente dafür vorgebracht worden, dass die Living Bridge positiv für den Stand der Stadt Hamburg sein würde. Im Folgenden sind diese nachzuvollziehen.

➤ **Langfassung**

➤ **Living Bridge erhöht die Attraktivität der Stadt**

Die Weltstadt Hamburg braucht solche Großprojekte, wie die Living Bridge, um international Flagge zu zeigen. Des Weiteren wird die

Living Bridge die Sehenswürdigkeiten in Hamburg erweitern und damit die Attraktivität der Stadt erhöhen. Zur Strahlkraft der Stadt zählen nicht nur nüchterne Statistiken, sondern ebenfalls „Prestige“-Objekte, wie dieses. Vergleicht man die Aktivitäten von DAX-Unternehmen, so stellt man fest, dass in Hamburg kein Einziges seinen Sitz hat (München: 8, Ffm: 3). Insofern ist die Living Bridge zu befürworten, da die wirtschaftliche Dynamik, die von ihr ausgeht, nicht mit der Baufertigstellung endet, sondern aufgrund des Zuzugs von Menschen in die Wohnungen fortgesetzt wird.

Die Living Bridge hat die Chance im Gegensatz zum Michel auch überregional bekannt zu werden. Sie ist ein Zeichen gegen Kleinmut und eine konservative Grundhaltung. Die Living Bridge hat das Potential ein Magnet für Touristen zu werden und damit die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt zu unterstützen.

Bei jeder Kritik an einem herausragenden Projekt wie diesem, sollte bedacht werden, dass Großprojekte und stilistische Brüche immer zuerst negativ betrachtet wurden. Dies ist am Beispiel der Speicherstadt zu sehen. „Eine neue Architektur und diese „Living Bridge“ ist jetzt der nächste logische Schritt auf dem Weg zu einer modernen einzigartigen Stadtentwicklung ... andere Metropolen wären froh diese Idee umsetzen zu können.“

Ein weiterer Punkt ist, dass kein anderer Sektor es in Hamburg bisher geschafft hat, den Rang des Hafens einzunehmen. An dieser Stelle setzt die Living Bridge ein: Mit ihr hat Hamburg die Chance hat, ein europäisches, vielleicht weltweites Zentrum zukunftsweisender Architektur zu werden. Das ist nicht selbstverständlich und muss gewollt werden. Es ist der Wille notwendig Chancen zu ergreifen, die bereits schon länger als Option zur Verfügung stehen (Lighthouse-Tower u. a.).

Es ist ebenfalls die Chance, die Traditionalisten mit den Fortschrittlichen zu versöhnen. Die Notwendigkeit, den Süden zu entwickeln

(„Sprung über die Elbe“) stellt genau diese Chance dar. Dies ist allerdings kaum möglich, wenn die Architektur in der Stadt sich nicht modernisiert.

Gerade im Hinblick auf die Möglichkeit des Abflauens des Globalisierungstrends und der Konkurrenz für den Hamburger Hafen, die von Cuxhaven etc. ausgehen könnte, braucht Hamburg Projekte, die seine Attraktivität jenseits des Hafens herausstellen. Die Brücke kann hier nachsetzen, um den Ruf Hamburgs als Ort mit Dynamik und Fortschrittlichkeit zu untermauern.

4.3.7 Die Living Bridge ist kein Leuchtturmprojekt

Beteiligte

Renate, Nobert Zanto, Tina Voggenreiter, Terworth, ws, Raute, Jome, road runner, ma, Karl-Ludwig Diehl, Carius, magalishi, jonpro, Don Zippo, Hamburger123, Don Zippo, Bettina Feldmann

Die oben genannten Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben sich an der allgemeinen Diskussion zum Thema „Die Living Bridge als Leuchtturmprojekt“ beteiligt. Beachten Sie bitte auch das Wiki „Die Living Bridge macht Hamburg attraktiver“.

➔ Kurzbeschreibung

Hier finden sie die Argumente, die dafür sprechen, dass die Living Bridge unnötig für den Bestand im internationalen Wettbewerb ist und die Kritik an der Ausführung, wenn man die Living Bridge als Leuchtturmprojekt akzeptiert.

➔ Langfassung

➔ Unnötig für den Bestand im internationalen Wettbewerb

Die Frage, welche Art von Bauten Hamburg braucht, um im internationalen Wettbewerb zu bestehen, stellt sich auch im Kontext der Living Bridge.

Es kann dafür argumentiert werden, dass die Living Bridge ein unnötiges Projekt ist, da Hamburg bereits mit genug herausragenden Bauten, speziell auch des Architekten Teherani, ausgestattet ist und die Living Bridge nicht als weiteres Leuchtturmprojekt benötigt. Außerdem gibt es bereits neue Leuchtturmprojekte, wie die Elbphilharmonie, das Kreuzfahrtterminal oder der Universitätsneubau, welche bereits beschlossen sind und ihre Strahlkraft entwickeln werden. Ein weiteres Projekt mit einem anderen Stil könnte sich sogar negativ für Hamburg auswirken „Wenn Hamburg sich zu einem Disney Land, Dubai oder Las Vegas entwickeln soll, d. h. eine Stadt die nur aus einzelnen städtebaulichen Objekten besteht und der Rest der Stadt ist einfache graue „Wohnmasse“ dann ist dieses Großprojekt hilfreich und richtig.“

Des Weiteren ist eines der Merkmale von Hamburg der gewachsene Stadtzusammenhang und die interessanten einzelnen Viertel, die gerade durch ihre Zurückhaltung zu Wahrzeichen der Stadt geworden sind. Ein „Protz“-Bau widerspricht dieser Art der Attraktivität. Stellt man sich vor, dass das Living Bridge Projekt unfertig abgebrochen werden müsse, so kommt man zu dem Schluss, dass misslungene Großprojekte ein Zeichen von Provinzialität und in Hamburg bisher kaum zu finden sind.

Kritik an der Ausführung eines solchen Leuchtturmprojektes

Ohne eine grundsätzliche Ablehnung gegenüber sogenannten Leuchtturmprojekten zu haben, wie sie in der Planung des „Sprungs über die Elbe“ vorgesehen sind, können Argumente gegen dieses spezielle Projekt vorgebracht werden.

Die Living Bridge eignet sich nicht als Leuchtturmprojekt, da sie kein öffentliches Gebäude ist und auch ihre funktionale Aufgabe als Brücke nicht vollständig erfüllt. Diese Art von Leuchtturmprojekten werde in der Realität nicht benötigt und sprengen die in der Stadt Hamburg üblichen Maßstäbe. Des Weiteren

sind viele Leuchtturmprojekte nur unzureichend auf ihre Realisierbarkeit und Funktionalität hin untersucht – es stellt sich die Frage, ob dies bei der Living Bridge auch so ist.

Betrachtet man die Stadt als Ganzes, dann wäre ein Leuchtturmprojekt südlich der Elbe geeigneter um den Sprung über die Elbe zu schaffen.

Tatsächlich kann die Living Bridge nur ein Leuchtturm für die Stadt sein, wenn die Hamburger sie annehmen und aktiv nutzen. Nur so wird sie zu einer lebenden Brücke.

4.3.8 Alternative Standorte/ Trassenführung

Beteiligte

Karl-Ludwig Diehl, spoonetti, Jan, veddel, Jürgen Bruns-Berentelg

➤ Kurzbeschreibung

Einige Teilnehmer plädieren für einen alternativen Standort bzw. eine veränderte Trassenführung der Living Bridge.

➤ Langfassung

➤ Verlagerung nach Osten

Die Verlegung der Brücke auf die Ostseite der Elbbrücken würde zum Erhalt der bisherigen Sichtachsen beitragen, nach Osten einen Blick in den grüneren Teil Hamburgs bieten und andererseits für die nötige Aufwertung des Stadtteils sorgen.

➤ Optimierte Lage

Die Brücke sollte in Bezug auf ihren Standort so optimiert werden, dass sie kein endgültiges Abschneiden des Baakenhafens und der Norderelbe bewirkt, da diese Wasserflächen als essentiell für eine funktionierende östliche HafenCity bewertet werden und für eine Vielzahl maritimer Nutzungen erhalten und erreichbar bleiben sollten. Sie dürfe darüber hinaus nicht als „trennend“ zwischen Ost- und Westteil der HafenCity wirken – in Bezug auf Blickbe-

ziehungen als auch wichtige Verkehrsverbindungen. In der derzeit angedachten Lage bestehe die Gefahr, den Ostteil der HafenCity zu einem Gebiet „zweiter Klasse“ zu machen. Es wird auch vorgeschlagen, die Brücke in einem Bereich von ca. 100 m zu verschieben, um das Baakenhöft und die Spitze des Kleinen Grasbrooks – die prägnanten Orte der jeweiligen Halbinseln - nicht zu isolieren.

➔ **Gerade Brückenführung:**

Die Integration der Living Bridge als Fortführung des Lohseparks schafft eine sehr lange lineare Achse, die im Norden keine Anbindung besitzt, sondern gegen die Ericusspitze mit der Spiegel-Bebauung läuft, und im Süden auf Grund des jetzigen Planungsstandes des Kleinen Grasbrooks keine Weiterführung oder kein Gegenüber hat. Eine solch lange lineare Achse ist jedoch nicht gut in den städtebaulichen Kontext zu integrieren und die Brücke muss daher so gedreht werden, dass sie nicht als lineare Fortführung des Parks erscheint.

Zudem wird angemerkt, dass Brückenbauer normalerweise versucht, ein Hindernis möglichst senkrecht zu queren, wohingegen ein „schiefer“ Verlauf lediglich bei harten technischen Randbedingungen (z. B. ICE-Trassen/moderne Autobahnen) gewählt würde.

➔ **Verlängerte Trassenführung**

Auch eine Verlängerung der Brücke in Richtung Süden ist denkbar, um damit die Anbindung der südlichen Stadtteile weiter voranzutreiben:

➔ **Entwurf:**

http://fotoalbum.web.de/gast/spaceoffice/Hamburg_Living_BridgeneueTrass

➔ **Erläuterungen zum Entwurf:**

Zwei Wege über die Elbe bis zur Ecke am 50er Schuppen werden gezeigt.

Living Bridges über Baakenhafen, Elbe sowie Moldauhafen mit Fortsetzung bis zu den 50er Schuppen. Über den Hansahafen führt eine Klappbrücke:

<http://fotoalbum.web.de/gast/spaceoffice/>

Hamburg_LivingBridgeAlternati

Die Bogenform setze sich aus Grünanlagenstrecken und Living Bridges zusammen. An die Brückenköpfe der Living Bridges sollten Nutzbauten angelagert sein, die über den zugeordneten Terminal erreichbar sind. Eine aufgestellte Bahn, die automatisch gesteuert fährt, startet am Hauptbahnhof, führt an der Bahnlinie entlang und biegt dann am Ende der Grünanlage auf die Trasse der Living Bridge ab und fährt bis zu dem 50er Schuppen und kehrt im großen Bogen auf der „potenziellen Hochtrasse“ an der Veddel vorbei bis zum Hauptbahnhof zurück. Dadurch entstehe eine gute Anbindung an den S-Bahnhof Veddel und den Hauptbahnhof, usw. Die Terminals bilden Verteiler zu den Bauten an den Brückenköpfen und schaffen zusätzliche Anreize, die Living Bridges aufzusuchen. Die grünen Linien auf dem 2. Plan sind Andeutungen von Promenaden entlang der Kaikante.

4.4 Unterforum Realisierbarkeit

4.4.1 Sicherheit

Beteiligte

badörp, Keek, Flussmensch, Reimann, Otmar, Turaga, Norbert Zanto, veddel, Reimann, Fritzhöger

➔ **Kurzbeschreibung**

Die Sicherheit der Brücke und ihrer möglichen Bewohner wurde in unterschiedlichen Diskussionssträngen thematisiert. Demnach stellen Brände, Schiffskollisionen und Terrorangriffe die größte Gefahr für die Living Bridge dar.

➔ **Langfassung**

➔ **Brände**

Ein Feuer auf der Living Bridge würde ihre Bewohner massiv gefährden. Die entsprechenden Maßnahmen zum Brandschutz sind bisher nicht endgültig geklärt. Es ist also notwendig, dass die Planung in diesem Punkt ins Detail geht

und die Ergebnisse entsprechend mit der Feuerwehr etc. abgestimmt werden. Auch im Hinblick auf eine Genehmigung des Baus wird dies unumgänglich sein.

Ein weiteres Problem, das sich mit der Gestaltung der Brücke überschneidet, sind die notwendigen Zufahrtswege für Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge, die vermutlich über die Promenade verlaufen müssten.

☞ **Schiffskollisionen**

Eine Kollision von Binnen- und Seeschiffen mit Brückenpfeilern ist nicht ausgeschlossen und speziell bei Hochwasser könnten Schiffsführer die Durchfahrtshöhe falsch einschätzen, wie bereits an den Elbbrücken geschehen. Es besteht die Gefahr eines Zusammenstoßes mit einem Chemietanker, der speziell durch einen Brand sehr gefährlich werden könnte. Legt man den gleichen Sicherheitsstandard an, wie bei der Planung der U4, die wegen einer möglichen Schiffskollision nicht überirdisch laufen darf, kann auch eine bewohnte Brücke nicht gebaut werden.

Des Weiteren ist ein Stahlseil geplant, welches die Brücke gegen eine Kollision mit größeren Schiffen sichern soll, aber kleinere Schiffe problemlos hindurch lassen würde. Gegen das Argument, dass auch die U4 nicht oberirdisch gebaut hätte werden können, ist einzuwenden, dass diese in direkter Nähe der Kreuzfahrtschiffe verlaufen wäre, während die Schiffe der Living Bridge nicht Nahe kommen. Außerdem wäre ein Hochbahnviadukt deutlich filigraner und damit weniger stabil als eine massive Konstruktion wie die Living Bridge.

Die Gefahr einer Kollision mit einem Schiff wird aufgrund der schon existierenden Elbbrücke nicht durch die Living Bridge an sich vergrößert. Dieselbe Gefahr droht jedem Gebäude, das dicht an der Elbe gebaut ist.

☞ **Terrorgefahr**

Die Living Bridge würde, durch ihre Größe und Symbolkraft, für Terroristen ein bevorzugtes

Ziel in Hamburg darstellen.

☞ **Veränderung des Aussehens der Brücke**

Die Notwendigkeit der Sicherung der Brücke und der Einhaltung der baulichen Vorschriften wird die tatsächliche Bauform deutlich verändern. Des Weiteren darf die Sicherung der Living Bridge gegen etwaige Gefahren keine Kosten jenseits der normalen Polizeiarbeit verursachen. Ebenso muss die klimatische Entwicklung (Meeresspiegel, Unwetter) beim Bau der Brücke beachtet werden. Zusätzlich stellt sich die Frage, ob die Wirtschaftlichkeit des Projektes auch nach der Erfüllung der Bauvorschriften und Sicherheitsmaßnahmen noch so gegeben ist, wie bisher.

4.4.2 Technische Aspekte

Beteiligte

Keek, Reimann, Karl-Ludwig Diehl, Norbert Zanto, Anne, Tami, jonpro, Gareth, lamy, Pffigunde, veddel

☞ **Kurzbeschreibung**

Die technischen Details der Living Bridge waren ebenfalls Teil der Diskussion. Hier stellen sich vier Themen als zentral heraus: die Frage der Windbelastung des Bauwerks, der Lärmbelastung, der Schiffbarkeit der Elbe und Energiebelastung/ Energieeffizienz.

☞ **Langfassung**

☞ **Windbelastung**

Aufgrund der Lage und der Bauform wird für die beabsichtigte Wohnbebauung mit deutlichen Windbelastungen zu rechnen sein. Dies könnte das Wohlbefinden der Bewohner negativ beeinflussen, da eine 700m lange Windschneise in Nord-West-Ausrichtung und kräftiger Sogwirkungen bei Ost- bzw. Westwind entsteht.

Die Fußgängerebene präsentiert sich bei Wind in Längsrichtung zur Brücke gegenüber der sonstigen Umgebung strömungstechnisch als ein Kanal mit dem Effekt einer Verengung. Diese Verengung hat Einfluss auf die Strömungs-

bzw. Windgeschwindigkeiten. An Verengungen erhöht sich die Strömungsgeschwindigkeit (Venturi-Effekt) und hohe Windgeschwindigkeiten entstehen, die wiederum zu einer unangenehmen, zugigen Fußgängerebene führen. Auch der Wind in Querrichtung hat einen Einfluss auf die Fußgängerebene, da es durch die Sogwirkung auf der Wind abgewandten Seite eines Gebäudes dort zu Verwirbelungen kommt.

Allerdings wird entgegnet, dass der Wind kaum ein Problem darstellen wird, da die Living Bridge darauf durch die Bauform Rücksicht nehmen kann. Mit Hilfe von Bepflanzung kann das Problem der Kanalwirkung des Gebäudes deutlich verringert werden.

➔ **Lärmbelastung**

Der Bau und der Betrieb der Brücke führen zu vermehrter Lärmbelastung im Umfeld. Speziell die Wohngebiete links und rechts neben dem Bau in der HafenCity würden stark durch die Geräuschentwicklung belastet. Allerdings wird die Brücke vermutlich keinen, im Vergleich zu sonstigen Stadtgeräuschen, unverhältnismäßigen Lärm erzeugen.

Es stellt sich ebenfalls die Frage, wie viel Lärm von der Kraftfahrstraße die Fußgängerebene erreichen wird. Davon abgesehen würden die Fußgänger spätestens beim Verlassen der Brücke mit der vierspurigen Straße und den entsprechenden Geräuschen konfrontiert. Des Weiteren könnte die Brücke zur Hauptverkehrsachse zwischen HafenCity, dem kleinen Grasbrook und Veddel avancieren und somit die Belastung noch vergrößern.

Als Lösung für die Geräuschprobleme kann die Straße komplett auf die elbaufwärts gelegene Seite geführt werden, um die „schöne“ elbaufwärts gerichtete Seite zu entlasten. Allerdings würde nur ein komplettes Verbot von Pkws auf der Brücke das Lärmproblem vollständig lösen.

➔ **Schiffsfahrtsweg**

Die Elbe ist ein vielbefahrener Fluss, sodass sich die Frage stellt, inwieweit die Living Bridge die Schiffbarkeit beeinflussen würde.

Die Brücke kann eine Behinderung für den Schiffsverkehr darstellen, da sie eine kaum änderbare feste Durchfahrtshöhe für Schiffe festlegt. An der Diskussion über die Höhe der Kohlbrandbrücke kann man erkennen, dass dies in Zukunft ein Problem werden könnte.

In der Binnenschifffahrt setzen sich neue Formen der Warenstapelung durch, die derzeit eine Diskussion über den Ausbau etlicher Kanäle (Anheben der Brücken) hervorrufen. Allerdings ist dies bei der Wohnbrücke relativ problemlos, denn sie liegt wie die Elbbrücken im Tidebereich. Bei Ebbe ist somit immer eine ausreichende Durchfahrtshöhe gegeben. Die nächste echte Höhenbegrenzung ist die Brücke der 404 bei Geesthacht einschl. Schleusen. Des Weiteren stellt die Living Bridge mit einer geplanten Durchfahrtshöhe von 11,50 m keine andere Behinderung dar als die beiden bestehenden Elbbrücken.

➔ **Energiebelastung/Energieeffizienz**

Eine interessante Frage stellt die Energieeffizienz des Baus dar. Die großen Fensterfronten zu beiden, vom Wind belasteten Seiten wird das Problem der Dämmung auf. Es hat sich gezeigt, dass das Arbeiten in voll verglasten Büros für die Mitarbeiter im Sommer überaus unangenehm sein kann.

Allerdings ist eine geschlossene, zusammenhängende Bauweise hinsichtlich der Wärmeisolierung generell sinnvoll, da so die Oberfläche relativ klein wird. Eine z. B. geschickt verbaute Vorwand-Verglasung könnte bei ähnlicher Optik den Energiebedarf minimieren.

Aus rein technischer Sicht ist es kein Problem, den Energiebedarf eines Gebäudes mit hohem Flächenanteil von Glas in der Fassade oder einer voll verglasten Fassade „hinzurechnen“.

Verbleibt die Frage nach der Behaglichkeit eines Wohnraumes. Glasflächen haben aufgrund Ihrer bauphysikalischen Eigenschaften geringere Oberflächentemperaturen als nach heutigem Stand wärmegeämmte Außenwände. Der „behagliche“ Temperaturbereich für Wohnräume liegt zwischen 18° bis 20°. Diese Temperaturen werden auf der Innenseite von isolierverglasten Fenstern nicht erreicht. Temperaturunterschiede in einem größeren Raum führen zu thermisch bedingten Luftbewegungen bzw. zu Zugerscheinungen, welche das Wohnklima ebenfalls negativ beeinflussen. Dies ist einer der Detailpunkte der Zweifel an der langfristigen Annahme des Baus durch die Bewohner aufkommen lässt.

Der Architekt hat natürlich Möglichkeiten die v. g. Problematik zu beeinflussen, indem er z. B. vorgelagerte Wintergärten als Wärmepuffer nutzt, aufwendigere Mehrscheiben-Verglasungen oder beheizten Verglasungen, Bodenkonvektoren oder Sonnenschutz einplant. Allerdings haben die effektivsten Maßnahmen wieder einen erheblichen Einfluss auf die Fassadengestaltung.

4.4.3 Recht des Investors zur Umsetzung seiner Ideen

Beteiligte

Ton, Satorius2@, magalishi, Flchristoph, Jonpro

→ Kurzbeschreibung

Die Finanzierung eines Großprojektes im öffentlichen Raum stellt immer einen wichtigen Punkt in der Planung dar. Im Falle der Living Bridge ist dieser Punkt noch von einer Besonderheit gekennzeichnet, nämlich der bereits gesicherten privaten Finanzierung. Gerade dieser Punkt führte zu einer Reihe von unterschiedlichen Positionen. Eine dieser Positionen ist, dass dem Investor, aufgrund seines Risikos etc., Freiraum bei der Gestaltung gelassen werden muss.

→ Langfassung

Es ist vernünftig anzunehmen, dass die private Finanzierung des Baus ein Entgegenkommen gegenüber dem Investor verlangt. Im Folgenden werden die Argumente dafür dargestellt.

Der Architekt und der Investor planen, kalkulieren und gestalten ihren Entwurf seit mehreren Jahren. Daher liegt es letztlich bei den Projektverantwortlichen, aufgrund ihrer Planung, der Sammlung von Sachverstand zum Thema, der langwierigen analytischen Durchdringung des Themas und auch die erheblichen finanziellen Risiken, die einzelnen ästhetischen und inhaltlichen Entscheidungen zum Projekt zu treffen.

Natürlich muss die private Finanzierung krisenfest gesichert sein, um dem Investor auch einen gewissen Spielraum lassen zu können. Eine zu starke Einflussnahme auf die planerischen Vorgänge wäre falsch. Aus Sicht des Steuerzahlers ist eine private Finanzierung, überaus positiv zu bewerten und es wäre unvernünftig, diese nicht anzunehmen.

Ein Objekt, wie die Living Bridge kann von den Investoren steuerwirksam eingesetzt werden. Dies geschieht durch steuerliche Subventionen. Das Ziel hierbei ist Investoren einen Anreiz zu geben ihr Kapital einzusetzen.

Eine Selbstverständlichkeit ist das aber offenbar nicht, denn oft sind gerade herausragende Bauten staatlich und gerade die Kritiker rufen auch immer wieder nach staatlicher Kontrolle über die Planungen. Mit dieser wäre dann aber auch eine staatliche Finanzierung erforderlich, denn wenn die Stadt das Sagen hat, warum sollte ein Investor dann sein Geld in dieses dann städtische Objekt stecken.

Eine rein private Finanzierung, die das Projekt auf wirtschaftliche Verwertbarkeit hin optimiert, könnte als Unterordnung des Städtebaus unter die marktwirtschaftlichen Mechanismen verstanden werden. Dagegen kann

die Frage gestellt werden, welches alternative Finanzierungskonzept es für den Bau von öffentlichen Einrichtungen wie Radwegen, Polizeischutz, etc. geben soll, ohne dass irgendwo „Profite“ erwirtschaftet werden, die dann zum Wohle kommunaler Aufgaben besteuert werden können.

4.4.4 Rechtliche Vorgaben und zusätzliche Kosten

Beteiligte

Reimann, Jan, Oliver, Reimann, Reimann, Marco Polo, Jürgen Bruns-Berentelg

➔ Kurzbeschreibung

Die Finanzierung ist ein zentrales Thema beim Bau eines Großprojektes wie das der Living Bridge. Hier nun die Argumente, die auf die Rechtlichen Vorgaben für das Bauen in Deutschland und auf mögliche zusätzliche Kosten für die Stadt Hamburg eingehen.

➔ Langfassung

➔ Rechtliche Vorgaben für das Bauen

Ein Gebäude vom Umfang der Living Bridge und speziell ein Verkehrsweg unterliegen einer Reihe von Rechtsvorschriften, die auch die Finanzierung des Baus beeinflussen. Das Hamburger Wegegesetz schreibt vor, dass die Stadt Hamburg der Träger für öffentliche Wege ist. Ob diese Wege nun öffentlich oder privat finanziert werden, ist eine Entscheidung der Stadt.

Grundsätzlich gilt für jede Form von Bauten, dass die jeweilige Baukultur eingehalten wird. Die Vorgabe der Baukultur gilt für privat und staatlich finanzierte Bauvorhaben und steht im Einklang mit dem Grundgesetz §14 Abs.2, das beinhaltet, das Eigentum verpflichtet.

Zudem gibt es noch die Hamburgische Bauordnung (HBauO) §12, die vorschreibt, dass Gestaltung und die Einhaltung dieser Bauordnung durch die Bauaufsichtsbehörde, also der Stadt, nach HbauO §58, zu bewerkstelligen ist.

Zuletzt sei noch der Punkt genannt, dass der HafenCity-Masterplan eine Bebauung, wie sie die Living Bridge Planung vorsieht (Riegel, Hochhaus am Baakenhöft), nicht vorsieht.

➔ Zusätzliche Kosten für die Öffentlichkeit

Es kann bei der Betrachtung der vorliegenden Planung die These vertreten werden, dass Folgekosten aus dem Bau entstehen, für die die Stadt Hamburg und damit ihre Einwohner aufkommen müssen.

Hierbei ist wichtig, dass die theoretisch attraktive Idee nicht nur entlang des konkreten Entwurfs debattiert wird. Vor allem, da die veröffentlichte Meinung sich auf die erfolgreiche private Finanzierung konzentriert. Nicht jedes finanzierte Projekt muss auch zwingend umsetzbar sein.

Klar ist, dass der Investor seine Refinanzierung aus dem Verkauf der Wohnungen ziehen möchte und langfristig Renditen aus der Vermietung der geplanten Büroflächen realisieren will. Hierbei kann es aber sein, dass der Mieter eine öffentliche Einrichtung wird. Dies wäre nicht der erste Fall eines Mietverhältnisses zwischen dem Investor und der öffentlichen Hand. Hierdurch würde die Stadt doch noch die Refinanzierung übernehmen.

Darüber hinaus entstehen der Stadt durch den Bau der Living Bridge erheblichen Kosten für zusätzlich erforderliche Infrastrukturmaßnahmen (verkehrliche Anbindung etc.).

Des Weiteren wird häufig von einer Finanzierung der Brücke durch das zur Verfügungstellen von kostenlosen Grundstücken in der HafenCity gesprochen. Dies führt zu finanzieller Intransparenz und sollte daher auf ein Bezahlmodell für eine entsprechende Realisierungsleistung des Investors umgestellt werden.

Natürlich gilt für jedes Großprojekt, dass die finanziellen Belange außerordentlich hohen Stellenwert besitzen müssen, weil Großpro-

jekte durch erhebliche finanzielle Risiken gekennzeichnet sind. Konkret bedeutet das, dass nicht nur die Bereitschaft die Brücke privat zu realisieren, finanziell gesichert sein muss, sondern auch die Kosten der Grundstücksinanspruchnahme durch die Brücke - der Entfall von Bebauungsmöglichkeiten in der HafenCity, die erhöhten Verkehrserschließungskosten bei einer starken Befahrung, die zusätzliche Breite der Brücke aufgrund der privaten Bebauung, und die zusätzlichen Instandsetzungs- und Instandhaltungskosten - zu einer seriösen finanziellen Gesamtbetrachtung dazugehören.

4.4.5 Ein Rechenbeispiel zu den Kosten der Living Bridge

Beteiligte

Reimann

➔ Kurzbeschreibung

Die Finanzierung eines Großprojektes im öffentlichen Raum stellt immer einen wichtigen Punkt in der Planung dar. Im Falle der Living Bridge ist dieser Punkt noch von einer Besonderheit gekennzeichnet, nämlich der bereits gesicherten privaten Finanzierung. Gerade dieser Punkt führte zu einer Reihe von unterschiedlichen Positionen. Die Living Bridge ist ein kostspieliges Projekt, deren einzelne Posten hier aufgeschlüsselt sind.

➔ Langfassung

Bei Betrachtung der Rahmenbedingungen ergibt sich Folgendes:

- Es wird von dem Investor eine Brücke der Stadt „geschenkt“, dafür gibt es als Anschub des Projektes öffentlichen Grund und Boden in nicht unerheblichen Wert.
- Die Baukosten für die „lebende Brücke“ müssen sich refinanzieren und Rendite erzielen, d. h. in diesem Fall Vermarktung von Wohnraum (nach Angaben von Herrn Becken Eigentumswohnungen mit einem angestrebten Preis von 3.000 bis 3.500 €/m², Vermietung zwischen 8 bis 10 €/m²) und Vermietung von Büroflächen.

- Die Vermarktung des für rund 370 Mio. € erstellten Bauvolumens (Angabe des Investors) muss die Brücke refinanzieren. Das Bauvolumen beträgt von Schätzungen anhand der Animation Bürofläche in den Büro-Riegeln: ca. 15.000 bis 20.000 m² Bürofläche, Gewerbefläche Fußgängerebene: ca. 20.000 bis 25.000 m², Wohnfläche: 95.000 bis 100.000 m² - macht in der Summe ca. 130.000 bis 145.000 m² Fläche

Dazu werden die Baukosten wie folgt eingeschätzt:

- ca. 130.000.000 € Mio. Bauwerk Wohnfläche
- ca. 30.000.000 € Mio Bauwerk Gewerbefläche
- ca. 35.000.000 € Mio Bauwerk Bürofläche
- ca. 70.000.000 € Mio Bauwerk Brücke und aufwendigere Gründung wegen Bebauung
- ca. 20.000.000 € Mio Außenanlagen/ Parkplätze
- ca. 55.000.000 € Mio Baunebenkosten für Planung, Genehmigungen etc.
- ca. 20.000.000 € Mio für Reserve, Zinsen-Vorfinanzierung, sonstige Bauherrenaufgaben

Die ca. 70.000.000 € Bauwerkskosten für das Brückenbauwerk (4-spurig, aufwendige Gründung wegen zusätzlichen Lasten aus der zusätzlichen Bebauung, Überbreite ca. 55 bis 60 m wegen der oberen Bebauung) sind also aus der Vermarktung aus dem restlichen Bauvolumen zu erzielen, Rendite bleibt erst mal unbeachtet.

Leider stellt der Investor zu den Baukosten und Bauvolumen keine konkreten Zahlen zur Verfügung, mit denen er die Präsentation transparenter machen könnte. Daher beruhen diese Zahlen auf Schätzungen, sollten sie völlig unrealistisch sein, wäre es am Investor hier Klarheit zu schaffen.

Es ist daher im Gesamtzusammenhang müßig über eine Reduzierung der Höhe, Auflockerung der Bebauung, Art der Nutzung für die reale Bebauung zu diskutieren. Entweder es gibt dies - städtebaulich höchst bedenkliche - Bauvolumen oder weitere zusätzliche Anschübe der Stadt in Form von Grundstücken zur Verwertung durch

den Investor (kostet dem Steuerzahler) oder keine „belebte Brücke“ über der Elbe.

4.4.6 Ein Wettbewerb ist unbedingt notwendig

Beteiligte

Reimann, Oliver, Piffigunde, Anakin, s. jaeger, t.w.i.t., Karl-Ludwig Diehl, Markus Erich-Delat-re

→ Kurzbeschreibung

Ein Spannungsfeld tat sich hinsichtlich der Art und Weise der Planung der Brücke auf. Auf der einen Seite ist die Living Bridge in dem vorliegenden Vorschlag aus privater Hand finanziert, auf der anderen Seite stellt sich die Frage, ob das Design eines solch großen Projektes nicht auf jeden Fall durch einen Architekturwettbewerb bestimmt werden sollte. Hier finden sie die Argumente, die für die Durchführung eines Wettbewerbs zum Thema Living Bridge sprechen.

→ Langfassung

In der Regel wird bei einem Bauvorhaben zunächst ein Bedarf festgestellt, die Eckdaten des Projektes werden ermittelt und im Anschluss ein Ideen- oder Realisierungswettbewerb für Architekten und Ingenieure ausgeschrieben. Dies ist bei der Living Bridge nicht der Fall. Gerade alternative, qualifizierte Lösungen im Zuge eines Wettbewerbes zu erstellen und die Ergebnisse der öffentlichen Diskussion zu präsentieren, wäre Aufgabe der Stadt Hamburg gewesen. Allerdings wurde von der Stadt der Zeitpunkt verpasst zu dem vorliegenden Projekt einen Architektenwettbewerb (bei öffentlicher Finanzierung) bzw. einen Investorenwettbewerb (bei privater Finanzierung) auszuschreiben. Der sinnvollste Weg ist eigentlich einen gelungenen Ideenwettbewerb mit anschließender öffentlicher Diskussion der Wettbewerbsergebnisse und Mut zur Realisierung des besten Kompromisses zwischen Architektur, Städtebau, Nutzung und Wirtschaftlichkeit zu zeigen.

Konkret muss ein Investorenwettbewerb oder sonstiger Wettbewerb passend zu einem ÖPP-Modell (Öffentlich-Private Partnerschaft – Modell) durchgeführt werden. Dieses Vorgehen ist im höchsten Maße investorenfreundlich und würde zu den besten Ergebnissen führen. Des Weiteren stellt sich die Frage, warum es einem Investor nicht zumutbar sein sollte, einen Architektenwettbewerb durchzuführen. Dieser Weg ist bei der Realisierung der HafenCity die Regel, wie man am jüngsten Beispiel, der Ericusspitze mit dem Wettbewerbsauslober R. Vogel als Investor, sehen kann. Die Tatsache, dass Wettbewerbe zum normalen Verfahren in der HafenCity gehören, spricht dafür, dass auch bei der Living Bridge ein solcher Wettbewerb die wahrscheinlichste Lösung ist.

Es kann so gesehen werden, dass es zu den Aufgaben der Stadt gehört, über einen Investorenwettbewerb, für den es unterschiedliche Modelle gibt, das Interesse von potentiellen Investoren zu wecken. So könnte es zum Beispiel ein Public-Private-Partnership-Modell mit Anhandgabe eines Grundstückes für den Investor geben. Bei einem Wettbewerb, bei dem aus städtebaulicher Sicht eine Reihe von vernünftigen Vorschlägen entwickelt werden, findet sich sicherlich ein Investor.

Die vorliegende Präsentation des Teherani-Entwurfes stellt einen gut gemachten Wettbewerbsbeitrag dar, welcher vorhandene Probleme sehr gut „wegretuschiert“ und auf optische Wirkung anstelle sachlicher Information setzt. Aus dieser Sicht hätte dieser Entwurf im Rahmen eines Wettbewerbes kaum eine Chance auf die vorderen Plätze zugelangen bzw. realisiert zu werden.

Ein Kompromiss wäre ein Grundstück in der HafenCity an einen Investor abzugeben, um diesen zu motivieren, die Brücke zu finanzieren. Prinzipiell wäre dies der gleich Weg, der von Herrn Becken angestrebt wird, aber es gäbe die Möglichkeit eines Wettbewerbs.

Bei der Vergabe städtischer Grundstücke muss man von einer entsprechenden öffentlichen Ausschreibung oder einem vergleichbaren Investorenauswahlverfahren ausgehen. Diese Vorgabe wird insbesondere vor dem Hintergrund der aktuellen Rechtsprechung des OLG Düsseldorf unverzichtbar. Angesichts der städtebaulich gravierenden Bedeutung eines derartigen Vorhabens kann es auch nicht ohne einen Architektenwettbewerb mit diversen vorgeschalteten Fachgutachten zur technischen und rechtlichen Machbarkeit gehen.

Die HafenCity ist ein gutes Beispiel. Da wartet die Stadt nicht, bis ein Investoren/Architekten Team irgendetwas vorschlägt, um dann die Baugenehmigung zu erteilen. Im Gegenteil: Die Politik gestaltet die Rahmen- und Nutzungsbedingungen und dann gibt es eine Ausschreibung bzw. einen Wettbewerb und der „Beste“ gewinnt.

Könnte ein Architekturwettbewerb für die langfristige Neugestaltung nicht auch kritische Stimmen - F. Marg, E. Kossak u. a. - an der Auswahljury beteiligen?

4.4.7 Kein Wettbewerb um jeden Preis

Beteiligte

Jonpro, Prof Jörn Walter, Magalishi, Hadi Teherani, Veddel, Tina Voggenreiter, Axek Gedaschko

➤ Kurzbeschreibung

Ein Spannungsfeld tat sich hinsichtlich der Art und Weise der Planung der Brücke auf. Auf der einen Seite ist die Living Bridge in dem vorliegenden Vorschlag aus privater Hand finanziert, auf der anderen Seite stellt sich die Frage, ob das Design eines solch großen Projektes nicht auf jeden Fall durch einen Architekturwettbewerb bestimmt werden sollte. Hier finden Sie die Argumente, die sich gegenüber einem Wettbewerb kritisch äußern.

➤ Langfassung

Da es sich um einen privat finanzierten und initiierten Bau handelt, ist die Forderung nach einem Architekturwettbewerb und alternativen Entwürfen nicht nachzuvollziehen. In diesem Zusammenhang passt die Idee eines Architekturwettbewerbs nicht, denn hier handelt es sich nicht um ein Bauprojekt der öffentlichen Hand. Es gibt einen Investor, der mit dem Architekten ein Konzept erarbeitet hat. Es ist also unnötig einen Wettbewerb durchzuführen, denn es gibt bereits eine Festlegung auf einen Architekten vonseiten des Investors.

Die Idee einer belebten Brücke und der vorliegende Entwurf wurden mit sicherlich hohen Kosten und Mühen des Initiators entwickelt, sodass ein Wettbewerb diese Kosten nur noch vergrößern würden. Dies ist ein abschreckendes Beispiel für innovative Investoren, die in Zukunft in Hamburg aktiv werden wollen. Zusammenfassend schränkt der Ruf nach einem Architekturwettbewerb die Freiheit des Investors ein und darf diesem in keinem Falle aufgezwungen werden.

Es steht außer Frage, dass die Entwicklung der Veddel, des Kleinen Grasbrooks, der Living Bridge in einem engen stadtentwicklungspolitischen Zusammenhang steht.

Das Architektenhaus BRT vertritt die Meinung, dass das konkrete Angebot an die Stadt im engen Zusammenhang mit dem vorliegenden Entwurf steht und nicht ohne Weiteres auf ein anderes Konzept übertragbar ist. Des Weiteren liegt die Entscheidung über einen Wettbewerb nicht im Ermessen der Architekten selbst.

Betrachtet man die bisherigen Ergebnisse von Architekturwettbewerben in der HafenCity, so muss man feststellen, dass die Ergebnisse eher mäßig sind. Das, einzige gute Gebäude, das eigentlich gelungene Kühne & Nagel-Haus wurde am Ende durch einen Kran auf dem Dach wieder verunstaltet.

Ein Wettbewerb entsteht über den Bau ohnehin, in dem Fachleute in die Diskussion eingebunden werden. Diese Personen (Stadtplaner, Architekten, Soziologen etc.) müssen in der Lage sein, einen Entwurf auf Herz und Nieren zu prüfen. Hierdurch entsteht eine Art Wettbewerb.

5 LIVE DISKUSSIONEN

5 Live Diskussionen

Die Fragen stellten verschiedene Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Bürgerdialog „Living Bridge“

5.1 Hadi Teherani

Der Hamburger Architekt Hadi Teherani (BRT Architekten) hat den zur Diskussion stehenden Entwurf vorgelegt. Die Live Diskussion hat am 23.11.2007 stattgefunden.

Wie sehen Sie persönlich dieses Internetforum und die Möglichkeit für die Bürger sich zu dem Thema und speziell zu Ihrem Entwurf zu äußern?

Hadi Teherani: Guten Abend, zuerst war ich skeptisch diesem Forum gegenüber. Aber zunehmend bin ich begeistert darüber, wie das Thema hier konstruktiv diskutiert wird, dass zeigt, dass das Thema den Hamburgern wichtig ist. Ich freue mich auf weitere Beiträge.

In diesem Forum wurde viele über das Design diskutiert. Wären Sie prinzipiell auch bereit den bestehenden Entwurf zu verändern? Könnten Sie sich vorstellen, auch Anregungen aus diesem Forum zu berücksichtigen?

Hadi Teherani. Im ersten Schritt geht es um die Akzeptanz des Prinzips einer Brücke mit der vorgeschlagenen Nutzung. Die konkrete Form wird sich im Rahmen des Planungsprozesses weiterentwickeln und konkretisieren. Für gute Ideen sind wir immer offen.

Ihr Entwurf hat ohne Frage eine zeitlose und urbane Qualität, wirkt aber auch sehr kühl. - Da könnt man sich beim Anblick dessen selbst im Sommer einen Schnupfen holen. Könnten Sie nicht etwas Farbe ins Spiel bringen?

Hadi Teherani. Wir sind bei der Planung hinsichtlich Farben und Materialien nicht so weit ins Detail gegangen. Die Farbigkeit zieht ein mit der Nutzung und den Nutzern.

Ihre Planungen zusammen mit Herrn Becken sind schon sehr weit fortgeschritten. Sollte es zu einer Entscheidung für Ihren Entwurf kommen, welche Zeitspanne würden Sie für die Umsetzung dieses Projekts ansetzen?

Hadi Teherani. Für Brücke und die Gebäude beträgt die Bauzeit ca. 3,5 Jahre. Für die Genehmigung gehen wir von einem Zeitraum von ca. 2 Jahren aus. Also könnte die Brücke 2012/13 fertig gestellt sein.

Wenn ich Ihre Zeichnungen richtig interpretiere, wird es ungefähr alle 100 m einen schmalen Durchbruch („Sehschlitz“) zwischen den Wohn-Riegeln geben, die den Fußgängern einen kurzen Blick aufs Wasser ermöglichen. Halten Sie diese (großen) Abstände für ausreichend, um beim Fußgänger nicht ein Gefühl von „Eingepferchtsein“ zu erzeugen?

Hadi Teherani. Im Erdgeschoss wollen wir die größtmögliche Transparenz erreichen. Hier haben wir alle 30-40 m Durchblicke und zusätzliche Durchgänge von bis zu 10m Breite. Außerdem ist es möglich auf beiden Wasserseiten auf außen liegenden Promenaden von 6 m Breite mit Blick über die Elbe zu flanieren.

Wie schätzen Sie den Einfluss des Autoverkehrs (Lärm und Abgase) auf die Fußgängerebene ein? - In Ihrem Entwurf sind dort mehrere mit Glas umrahmte Durchbrüche vorgesehen.

Hadi Teherani: Anderes als bei einer normalen Strasse fangen sich die Abgase nicht im Straßenraum, sondern werden durch den Wind unter der Brücke fortgetragen. Die Luftqualität auf der Brücke wird die beste in ganz Hamburg sein.

Wenn ich es richtig verstanden habe, sollen die Fahrradfahrer die untere Ebene der Brücke benutzen. Sehen Sie hier auch andere Möglichkeiten?

Hadi Teherani: Aus unserer Sicht ist es grundsätzlich möglich, dass Fahrradfahrer auch die Promenadenebene benutzen können. Die Frage wird im Rahmen des verkehrlichen Gesamtkonzeptes für die Brücke zu klären sein.

Haben Sie sich vielleicht auch Gedanken darüber gemacht, was südlich der Brücke passieren könnte, oder meinen Sie, dass das Projekt nach dem Prinzip: „bauen wir zunächst eine Eisenbahnlinie, und dann werden schon Städte entlang der Linie sowieso entstehen, wie es z.B. mit der Transsibirischen Eisenbahnlinie der Fall war“, nur ein Anstoß zu sein braucht.

Zweite Frage: Was halten Sie von einem „Catwalk“ auf den Dächern der westlichen Hauszeile? Der Ausblick von dort oben wäre ja gigantisch...

Hadi Teherani: Hamburg wächst über die Brücke und Wilhelmsburg kommt ihm entgegen. Ein Catwalk ist eine interessante Idee, aber nach unserem Ermessen unnötig, da der Ausblick von der Brücke auf Erdgeschossniveau genauso attraktiv sein wird.

Wie viel Raum ist auf der Living Bridge für Theater, Museen, etc. eingeplant und wie wird sich dieser Raum architektonisch abheben?

Hadi Teherani: Wir können uns eine ergänzende kulturelle Nutzung auf der Brücke gut vorstellen. Ein Theater könnte die Form der Riegel durchaus aufbrechen.

Ein modernes und zukunftsorientiertes Projekt wie die Living Bridge sollte auch energieökonomisch modern sein, um sich international vielschichtigen Respekt zu verdienen. Gibt es Pläne für alternative Energieversorgungen, wie z.B. Solarzellen auf den Dächern oder Passivtechnik im Heizungsbereich? Ist eine selbstversorgende Living Bridge denkbar?

Hadi Teherani: Es gehört zu unserem Grundprinzipien erneuerbare und alternative Energieformen zu nutzen. Dies haben wir in vielen Projekten auch schon umgesetzt. Auf diesem Gebiet haben wir gemeinsam mit der Industrie viele neue Wege beschritten.

Zurzeit untersuchen wir die Nutzung der Wasserkraft unter der Brücke zur zusätzlichen Energieversorgung.

Ihr Brücken-Entwurf enthält in allen Ebenen gerade Linienführungen, auch der Dach-Bereich der beiden Wohn-„Riegel“ verläuft gera-

de, horizontal. Nun gehört nicht viel Phantasie dazu, stattdessen sich einen „wellenförmigen“ Verlauf der Dachkante vorzustellen, der die bogenförmige Grundstruktur der beiden benachbarten alten Elbbrücken aufnehmen würde und sich somit vermutlich harmonischer in die bestehende Landschaft einfügen würde. Warum haben Sie von einer bogenförmigen Dachlinie Abstand genommen bzw. wäre es noch eine mögliche Option für Sie?

Hadi Teherani: Das ist eine gute Idee, die wir auch diskutiert haben. Aber letztendlich haben wir uns für die gradlinige Form entschieden.

Herr Teherani, die V-förmigen Pylone finden sich auch an den Innenseiten der Wohn-Riegel wieder. Ist das für die Statik unerlässlich? Während ich sie an den Außenseiten ob finde (auch positiv zur gestalterischen Akzentuierung) empfinde ich sie im (begrenzten) Innenraum tendenziell als störend. Zur Strukturierung der Vertikale fände ich Kandelaber oder Bäume (oder beides) gelungener.

Hadi Teherani: Die Pylonen sind statisch notwendig. Wir finden, dass man auch im Innenraum spüren sollte, dass man sich auf einer Brücke befindet.

In meinem gesamten Bekanntenkreis gibt es niemanden, der Ihr Brückenprojekt in dieser Form gutheißt. Es entbehrt jeder Leichtigkeit und zerstört mit seiner Monstrosität die freie Optik über den Fluss. Zudem gleicht das Innere der Brücke einer Betonschlucht.

Haben Sie beim vielen Optimieren die grundsätzlichen Mängel verdrängt?

Hadi Teherani: Architektur ist wie jede Kunstform Geschmackssache. Bei dem Entwurf der Living Bridge haben wir uns ein Straßenraumprofil ähnlich dem der Langen Reihe vorgestellt. Wenn die Lange Reihe oder der Neue Wall Betonschluchten sind, dann werden Sie vielleicht auch die Living Bridge als Betonschlucht empfinden. Wir wissen allerdings, dass viele Menschen diese Strassen gerne besuchen.

Der Bereich nördlich der Brücke (Östlicher Magdeburger Hafen) ist relativ schnell, eventuell zeitgleich, fertig gestellt. Südlich der Brücke ist im Rahmen des Sprungs über die Elbe nicht so schnell mit einer Bebauung zu rechnen. Glauben Sie, dass sich die Mieter im Erdgeschoss (Gastronomie, Läden, ...) der Living Bridge dort halten können, bis auch der Süden erschlossen ist?

Hadi Teherani: Die Hafencity hat als Naherholungsgebiet die Elbinsel und diese über die Brücke erreicht werden. Die Brücke wird zusätzlich durch Tourismus belebt werden.

Herr Teherani, also ich würde gerne auf der Living Bridge wohnen. Kann ich mich bei Ihnen schon einmal auf einer Reservierungsliste verewigen? Bei dieser lustig gemeinten Bemerkungen fallen mir noch spontan die Fragen nach Mietpreisen und der Deckenhöhe der Wohnungen ein.

Hadi Teherani: Die Mietpreise sollen pro qm zwischen 9-12 EUR liegen. Die Höhe der Decken in den Wohnungen beträgt ca. 3 m. Wir empfehlen ihnen eine Wohnung zur Westseite mit Blick auf das Überseequartier.

Ich habe mir eben die Abstimmungsergebnisse zur Frage „Soll es eine Living Bridge geben, oder nicht?“ angesehen. Die Befürwortung ist inzwischen eindeutig, zuvor gab es zwei gleichgroße Blöcke der Zustimmung und Ablehnung. Vermutlich ist die Zustimmung so hoch geworden, weil deutlich wurde, Ihr Entwurf wird nicht zwangsläufig gebaut, sondern es wird erst einmal nur allgemein zugestimmt oder abgelehnt, ob es eine Living Bridge für Hamburg geben sollte. Wenn es zu einer Zustimmung in Hamburg kommt, wird man einen Gestaltungswettbewerb erwarten dürfen, der zu vielen Living Bridges mit breiter Ideenvielfalt und damit zu einem Auswahlverfahren führt. Würden Sie das akzeptieren, oder setzen Sie einzig und allein darauf, Ihr Konzept zu bauen, keine anderen Entwerfer für Alternativentwürfe zu akzeptieren? Gehört die Idee nur noch Ihnen. Vor Jahren hatte ich auch Living Bridges skizziert. Ich habe einen Teil meiner Zeichnungen hier gezeigt.

Hadi Teherani: Bei uns handelt es sich nicht um Skizzen sondern um einen mit großem Aufwand durchgeplanten und kalkulierten Entwurf, der über mehrere Jahre hinweg entwickelt und optimiert wurde. Das konkrete Angebot an die Stadt steht im engen Zusammenhang mit dem vorliegenden Entwurf und ist nicht ohne weiteres auf ein anderes Konzept übertragbar. Eine Entscheidung über einen Wettbewerb liegt nicht in unserem Ermessen.

Dann hätte ich doch gerne gewusst, wie viele Quadratmeter BGF Bürofläche Sie am Baakenhöft geplant haben, um die Brücke realisieren zu können (die Bürobügel). Und außerdem interessiert mich die Rampenlänge der Auffahrten zur Brücke...vom hochwassersicheren Terrain bis Fahrbahnebene bzw. Flanierebene (Rettungsfahrzeuge etc.) - es wäre schön, wenn Sie darüber Auskunft geben könnten.

Hadi Teherani: Die Informationen zur BGF können sie den Plänen entnehmen, die hier eingestellt sind: Die Rampen haben eine Länge von ca. 80 m.

5.2 Prof. Jörn Walter

Prof. Jörn Walter ist Oberbaudirektor in Hamburg. Die Live Diskussion hat am 19.11.2007 stattgefunden.

Wie Sie vielleicht im Forum bereits gelesen haben, sind die Ansichten der Teilnehmerinnen und Teilnehmer sehr ambivalent in Hinsicht auf eine Wohnbrücke über die Elbe. Wie ist Ihre Einschätzung zu einer solchen Brücke an diesem Standort?

Prof. Jörn Walter: Zunächst einmal ist die Idee interessant, die Elbinsel und die HafenCity mit einer belebten Brücke zu verbinden. Das könnte zum einen ein Beitrag sein, der Brücke selbst ein städtebauliches Thema zu geben, zum anderen aber auch die große Entfernung gut zu überwinden helfen.

Inwieweit Sie das Geschehen hier im Forum in den vergangenen Tagen beobachtet haben und

was ihr Eindruck der bisherigen Diskussion?

Prof. Jörn Walter: Ja, ich habe die Diskussion verfolgt. Ich finde sie sehr interessant, mit zum Teil überraschenden und neuen Beiträgen. Das Meinungsbild pro und kontra scheint mir im Moment ausgewogen zu sein.

Inwiefern fließen die Beiträge und Meinungen, die auf dieser Website geäußert werden, in die endgültige Entscheidungsfindung mit ein?

Prof. Jörn Walter: Die Stadt hat ganz bewusst diese große und offene Diskussionsplattform gewählt, da noch keine Vorentscheidungen zur Realisierung der Living Bridge getroffen wurden. Vielmehr soll die Diskussion eine wichtige Entscheidungsbasis liefern, bevor kosten-trächtige weitere Untersuchungen eingeleitet werden. Insoweit werden alle Beiträge und das Stimmungsbild insgesamt ausnahmslos in die endgültige Entscheidung Eingang finden.

Der (Freihafen-)Zaun um den Kleinen Grasbrook steht immer noch. Es wirkt so, als tue sich nichts. Oder doch? Nun gibt es also die Idee der Living Bridge. Wie weit ist sie im „Volksleben“ der Verwaltung Ihres Hauses schon verankert? Soll Sie kommen? Oder ist alles noch Schnee von morgen, der sowieso schmelzen soll, und alles, schön ausgedacht, geht wieder den Bach (Elbe) hinunter? Wenn befürwortet, erwartet man doch einen Wettbewerb. Wird er kommen?

Prof. Jörn Walter: Sie haben Recht, der Zaun steht immer noch. Das bedauere ich mindestens genauso wie Sie, hoffe aber sehr, dass mit der Neuzuschneidung der Freihafengrenzen im kommenden Jahr (endlich!!!) eine Lösung gefunden wird. Der Zaun ist tatsächlich das unnötigste Bauwerk, dass wir in Hamburg noch haben.

Zur Living-Bridge: Im „Behördenalltag“ ist die Living Bridge noch nicht angekommen. Kann sie auch nicht, denn wir sind ja mit diesem Forum erst dabei, eine Entscheidung darüber herbeizuführen, ob wir uns damit intensiv weiterbeschäftigen wollen und sollen. Ich gehe allerdings davon aus, dass es gerade nicht das Ziel ist, den Schnee von Morgen schon schmel-

zen zu lassen, bevor er gefallen ist.

Was halten Sie von einer Ausschreibung eines internationalen Architekten-Wettbewerbs zum Thema „Living Bridge“?

Prof. Jörn Walter: Auch über diese Frage wird noch zu entscheiden sein, sofern wir einen Investor finden, der bereit ist, sich auf ein solches Verfahren einzulassen.

Könnten sie sich auch mit einem schlankeren Design der Brücke anfreunden?

Prof. Jörn Walter: Ja, auch das kann ich mir gut vorstellen.

Glauben Sie, dass sich das Projekt „Living Bridge“ mit den im Rahmen des Klimawandels zu erwartenden topographischen Veränderungen vereinbaren lässt?

Prof. Jörn Walter: Vom Prinzip her ja. Man muss aber sagen, vor dem Hintergrund der aktuell täglich wachsenden Kenntnisse bedarf das Thema sicherlich einer genaueren Untersuchung. Das wäre Gegenstand der Machbarkeitsstudie.

Müsste dann nicht bei einem Entwurf auch die Energieeffizienz stärker berücksichtigt werden?

Prof. Jörn Walter: Das steht außer Frage, ist aber sicherlich einer der nächsten Planungsstufen vorbehalten.

Ist die Energie-Bilanz eines aufgeständerten Gebäudes nicht von vornherein schlechter als die eines „bodenständigen“ Gebäudes (Heizkosten)?

Prof. Jörn Walter: Das ist in der Grundtendenz zwar richtig (4 Außenseiten), hängt aber letztendlich von einer solchen Vielzahl von Faktoren ab, dass die Frage erst im Zuge einer detaillierten Durchplanung und energetischen Bilanz richtig beantwortet werden kann.

Ist die Möglichkeit für Schiffe / Boote, unter der Living Bridge hindurchzufahren, die gleiche, wie bei den bestehenden Elbbrücken?

Prof. Jörn Walter: Ja, dem ist so.

Findet denn nicht weiter westlich mehr Seeschiffsverkehr statt? Der Kreuzfahrtterminal ist doch auch nicht weit entfernt. Wie wird dies berücksichtigt?

Prof. Jörn Walter: Das ist richtig, aber auch völlig unproblematisch im Hinblick auf den Standort der geplanten Living Bridge.

Warum sehen alle Gebäude gleich aus? Warum keine U-Bahn über die Brücke?

Prof. Jörn Walter: Wiewohl ich der Auffassung bin, dass das eigentliche Brückenbauwerk über die Elbe eine einheitliche architektonische Gestalt haben sollte, kann ich mir durchaus eine Differenzierung der baulichen Struktur auf der Brücke gut vorstellen. Auch das würde zu den Aufgaben einer weiteren Präzisierung einer möglichen Living Bridge gehören.

Warum wird die Brücke nicht genutzt, die U-Bahn Richtung Wilhelmsburg weiterzuführen?

Prof. Jörn Walter: Diese Lösung bietet sich nach den Entscheidungen zur U-Bahnführung in der HafenCity wirklich nicht mehr an. Wir liegen an der Station HafenCity Universität so tief, dass es sehr viel günstiger und unproblematischer ist, mit einer unterirdischen Querung der Elbe den Kleinen Grasbrook zu erschließen.

Der südliche Brückenkopf der Living Bridge mündet in ein Gebiet, das heute noch Brach ist, jedenfalls unbewohnt. Wie lange wird es dauern, bis sich dort eine Urbanität entwickelt hat, die es lohnt, die Brücke nach Süden hin zu durchqueren?

Prof. Jörn Walter: Ich gehe davon aus, dass die weitere Entwicklung im Bereich des Überseezentrums bereits im kommenden Jahrzehnt zur Entscheidung ansteht und die des weiter südlich gelegenen Oswaldkais nach dem Jahre 2025.

Wo sie das Überseequartier nennen: gibt es da eigentlich keine Probleme mit der Queen Mary? Das ist doch ganz schön nah dran...

Prof. Jörn Walter: Das würde ich gerne klarstellen: Das Überseequartier liegt in der HafenCity, das Überseezentrum aber südlich der Elbe auf dem Kleinen Grasbrook. Wir reden also von zwei verschiedenen Gebieten.

Die Living Bridge wäre eine der Hauptattraktionen Hamburgs im nächsten Jahrzehnt, sofern Sie denn gebaut würde. Im Zusammenspiel insbesondere mit der Elbphilharmonie und den weiteren interessanten und wassernahen Bauten und Anlagen könnte hier ein wirklich einzigartiges Ensemble entstehen, das Hamburg um eine faszinierende Facette bereichern würde. Wie sehen Sie diese touristische Komponente?

Prof. Jörn Walter: Es steht für mich außer Frage, dass eine Living Bridge auch eine Touristenattraktion wäre. Dies sollte für unsere Entscheidung in Hamburg aber nicht der maßgebliche Grund sein. Die Living Bridge ist dann gut, wenn sie im Alltag zu einer deutlich engeren Verknüpfung zwischen HafenCity und Veddel führen würde. Sofern eine solche Brücke dann auch noch von touristischem Interesse ist, wäre es umso besser.

Wie wird es nach dem Internetforum weitergehen?

Wie wird die weitere Entscheidungsfindung aussehen?

Wann wird die Entscheidung getroffen?

Prof. Jörn Walter: In jedem Fall wird der Senat eine Entscheidung treffen müssen, ob er das Projekt weiterführen will. In Anbetracht der Bedeutung gehe ich weiter davon aus, dass auch die Ausschüsse der Hamburger Bürgerschaft mit der Angelegenheit befasst werden. Das Alles wird - auch wegen der bevorstehenden Wahl im Februar - wohl nicht vor Mitte 2008 möglich sein.

Also ab Mitte 2008 kann frühestens mit einer genaueren Aussage gerechnet werden, was aus der Ideen werden darf. Hm. Was tut Ihre Behörde bis dahin? Passiv wird sie ja nun nicht mehr bleiben können, da die Parteien und Ausschüsse das Thema aufbereitet haben wollen.

Gibt es denn schon Meinungen, die ein Spektrum ergeben? Also: was kam bisher von den Parteien dazu? Was ist vom Senat her spürbar geworden?

Wie ist überhaupt das Thema in den Kreisen zu erleben, die am dichtesten an den Entscheidungsträgern dran sind? Kann man dazu schon „feelings“ preisgeben?

Gibt es konkrete Ablehnungen, geäußerte Zweifel am Projekt? Wer befürwortet in Hamburg eine solche Idee sehr direkt.

Prof. Jörn Walter: Soweit ich es übersehe, ist die Lage sehr differenziert und offen. Die Parteien haben sich meines Wissens noch nicht festgelegt.

Die Architektursprache der Living Bridge und der Ideengehalt der Nutzungen für die Räumlichkeiten auf einem solchen Bauwerk werden das Entscheidende neben der Finanzierbarkeit sein. Ist hier wirklich eine Ideenfreiheit für Hamburg gegeben, oder engt man sich schon von Vorneherein zu stark ein, wenn es um eine Living Bridge geht? Wie soll man es sich als weiteren Vorgang vorstellen, wenn es zu einer Living Bridge kommen darf? Was wären die nächsten Schritte? Was sind die gestalterischen Grundsätze, die in Hamburg erwartet werden? Oder kann man sich auch mit guten Ideen völlig außerhalb des bisher Üblichen anfreunden?

Prof. Jörn Walter: Eine Living Bridge über die Elbe ist sicherlich ein solches Sonderbauwerk, dass eine ganz eigenständige Architektursprache verlangt und für dass es kein Vorbild in Hamburg oder anderswo in der hier verlangten Form gibt. Insoweit ist also kein konkretes Design vorgegeben. Wichtig wäre mir allerdings, dass sie nicht in einem Widerspruch zu den Elbbrücken (z.B. hinsichtlich der Höhenentwicklung) in den verschiedenen Fernblickbeziehungen steht, die zu beachten sind.

Bei dem vielbeschworenen Sprung über die Elbe handelt es sich leider immer nur um einen halben Sprung in die Mitte der Elbe. Gibt es Pläne die Konzepte, z.B. den Park, bis südlich der Elbe nach Harburg fortzuführen?

Prof. Jörn Walter: Es gibt natürlich die Absicht, den Sprung auch von Wilhelmsburg zur Harburger Schloßinsel zu vollziehen. Ob dies aber mit einem Park, mit einer Brücke, einer Fährverbindung o.a. geschieht, darüber ist noch keine Entscheidung gefallen. Ich würde es begrüßen, wenn Sie hierzu Ihre Ideen in die weitere Diskussion einbringen würden.

Wie stehen Sie der hier bereits geäußerten Kritik gegenüber, die geplante Baumasse würde die großzügigen Blickbeziehungen entlang der Elbe abschneiden, die doch gerade die HafenCity verbinden soll?

Prof. Jörn Walter: Es ist zunächst einmal nicht zutreffend, dass alle Blickbeziehungen aus der HafenCity in Richtung Süden und vice versa beeinträchtigt würden. Konkret sind es genaugenommen nur die Blickbeziehungen entlang der Elbe und aus dem unmittelbaren Nahbereich der Brücke in Richtung Süden. Die Blickbeziehungen von den Elbbrücken auf die Hamburger Innenstadt werden sich hingegen nicht wesentlich verändern, was unter anderem auch mit der Schräglage der Brücke zusammenhängt. Unabhängig davon: Wichtig ist letztendlich, ob das, was man mit der neuen Living Bridge sieht, besser oder schlechter ist, als das, was man heute mit Blick auf die Industrieanlagen sieht, die nicht zu den „optischen Leckerbissen“ des Hamburger Hafens gehören. Es könnte sein, dass die Qualitäten der Blicke durch das Bauwerk wesentlich gesteigert werden können, wenn es denn eine wirkliche architektonische Attraktion ist.

Finden Sie als Stadtplaner nicht falsch über ein so großes und veränderndes Projekt zu entscheiden wo ein Gesamtkonzept für die anzubindenden Stadtteile fehlt??

Prof. Jörn Walter: Das finde ich nicht, weil es ein solches Gesamtkonzept für die anzubindenden Stadtteile gibt!

Hat die geplante Elbvertiefung einen Einfluss auf die Fliessgeschwindigkeit der Elbe und damit auf die Standsicherheit der Brückenpfeiler?

Prof. Jörn Walter: Ich gehe davon aus, dass die endgültige Lösung zum Ausbau der Elbe weder das eine noch das andere zur Folge haben wird.

Bei all dem Treiben, dass die etablierten Interessensträger (Becken, Teherani, Axel-Springer-Verlag) veranstalten, sehe kaum Chancen für einen negativen Bescheid. Vermutlich werden auch deshalb kaum Kriterien zur Entscheidungsfindung, bzw. Abwägung gesammelt. Aus meiner Sicht geht es nur nachrangig um die Gestaltung einer Brücke, sondern vor allem um geschenkte Grundstücke in der Hafen-City oder anderswo. Welchen Nutzen bringt die Brücke der Allgemeinheit konkret? Welche Kosten verursacht sie investiv und fortlaufend im Haushalt der FHH? Teilen Sie den Anspruch, dass die Hamburgerinnen und Hamburger vollumfänglich vor dem positiven „Bescheid“ über die Randbedingungen aufgeklärt werden müssen? Werden Sie sich für die Verbreitung der entsprechenden Informationen einsetzen? Und: Warum, bzw. nicht, möchten Sie gern in der Living Bridge wohnen?

Prof. Jörn Walter: Zunächst einmal bin ich der Meinung, dass wir sowohl mit den öffentlichen Veranstaltungen, wie diesem Internetforum, maßgeblich zu einer breiten Information der Hamburger Öffentlichkeit beitragen. Und es wird nicht der letzte Planungsschritt bei diesem Projekt sein. Ganz unabhängig von der konkreten Situation kann ich mir im Übrigen gut vorstellen, in der Living Bridge zu wohnen.

Eine der für mich dringendsten Fragen im Zusammenhang mit der Living Bridge ist die wasserseitige Erreichbarkeit weiter Teile der neuen Hafencity: Mir fallen zahlreiche Nutzungen ein die neben der Architektur zukünftig zum Flair des neuen Stadtteil beitragen könnten. Ein beliebiges Beispiel wäre ein weiteres großes Museumsschiff ähnlich der Cap San Diego. Es könnte zum Beispiel als Jugendherberge und Stadteiltreff genutzt werden. Leider könnte ein solches Schiff nach Bau der Living Bridge nicht mehr im östlichen Teil der Hafencity liegen.

Gleiches gilt für einen Yachthafen oder ähnliche Nutzungen. Grade im Osten der Hafencity wären jedoch in Zukunft Attraktionen nötig. Wie ließe sich ein solches Problem lösen?

Prof. Jörn Walter: Meine Vorstellung wäre, dass wir uns weiterhin möglichst viele Optionen für eine künftige Wassernutzung auch im östlichen Teil der HafenCity bewahren.

An dieser Stelle würde ich mir von Ihnen vielleicht ein, zwei etwas konkretere Ideen oder Anregungen wünschen, wie wir zukünftig „... weiterhin möglichst viele Optionen für eine künftige Wassernutzung auch im östlichen Teil der HafenCity bewahren.“

Die Living Bridge läßt die beschriebenen Nutzungen definitiv nicht zu. Schlicht gesprochen bleiben nur drei Auswege:

- Die Bewohner der östlichen HC müssen für alle Zeit auf die Nutzungen verzichten.
- Die Living Bridge wird nicht gebaut
- Die Living Bridge wird in deutlich anderer Form gebaut

Prof. Jörn Walter: Ich verstehe den Kommentar nicht ganz. Nehmen wir an, die Brücke würde genauso gebaut, wie BRT, dass vorgeschlagen hat, dann würden lediglich große Seeschiffe den Baakenhafen nicht mehr anlaufen können, aber alle anderen. Ginge es um ein Thema wie um einen dauerhaften Liegeplatz, könnte vorher ein großes Seeschiff in den Baakenhafen verbracht werden. Für alle übrigen wasserbezogenen Nutzungen (Pontons, Jugendherbergen, Binnenschiffe, kleinere Segelschiffer usw. usw.) sind nach wie vor alle Optionen offen. Es könnte aber auch überlegt werden, ob z.B. die Zufahrt zum Baakenhafen durch eine Klappbrücke auch für größere Schiffe langfristig offengehalten werden soll. Dies wäre zwar eine Modifikation zum derzeitigen Entwurf von BRT, aber eine im Übrigen durchaus mögliche Handlungsalternative.

Hierzugebe ich zu bedenken, dass ein Schiff auch der Pflege bedarf, wenn es nicht irgendwann untergehen soll. Die Idee ist nett, aber ohne Klappbrücken-Element wird das nicht gehen. Anders wäre ein Werftbesuch nicht möglich.

Prof. Jörn Walter: Auch richtig, aber dennoch eine Frage von Jahrzehnten!

Wenn die weitere Diskussion zur Herausbildung eines Ideenwettbewerbs zugelassen wird, kommt es dann zu einem Stadtentwicklungs-Maßnahmen-Paket Veddel, Kleiner Grasbrook und Living Bridge? Ich vermute, dass sich aufgrund der raschen Veränderung der Formensprachen in der Architektur neue Bilder vom Stadtraum eignen würden, um mehr Entwicklungsdynamik zu entfachen! Diese braucht die Stadt ja immerzu...

Prof. Jörn Walter: Es steht außer Frage, dass die Entwicklung der Veddel, des Kleinen Grasbrook, der Living Bridge in einem engen stadtentwicklungspolitischen Zusammenhang stehen. Im Übrigen stehe ich einer gestalterischen Entwicklungsdynamik nicht nur neutral, sondern ausgesprochen positiv gegenüber.

Ich könnte mir nicht vorstellen, dort zu wohnen. Selbst wenn unter meiner Wohnung nur ein kleines Binnenschiff gegen den Pfeiler donnern würde, wäre mir diese Vorstellung nicht sympathisch. Wie soll es sich eigentlich mit dem Eigentum an den Häusern / Wohnungen verhalten? Ist das möglich, über der Wasserstraße?

Prof. Jörn Walter: Die Frage, ob es sich um Miet- oder Eigentumswohnungen handeln würde, bedarf noch einer weiteren Klärung. Festlegungen gibt es dazu noch nicht.

5.3 Jürgen Bruns-Berentelg

Jürgen Bruns-Berentelg ist Geschäftsführer der HafenCity Hamburg GmbH. Die Live Diskussion hat am 26.11.2007 stattgefunden.

Vielleicht haben Sie im Forum bereits gelesen, dass die Ansichten der Teilnehmerinnen und Teilnehmer hinsichtlich einer Wohnbrücke über die Elbe sehr weit auseinander gehen. Wie ist Ihre Einschätzung zu einer möglichen Umsetzung einer solchen Brücke an diesem

Standort?

Jürgen Bruns-Berentelg: Das ist eine komplizierte Frage, die sich auf Basis der heute vorliegenden Informationen nicht sachgerecht beantworten lässt, zumal bei einem Großprojekt dieser Größenordnung die Rahmenbedingungen der Planung und Realisierung ganz entscheidend sind.

Welche Bedeutung hätte eine solche Brücke aus Ihrer Sicht für die Entwicklung der HafenCity?

Jürgen Bruns-Berentelg: Die Brücke ist zumindest als Nahverkehrsanbindung zum Kleinen Grasbrook notwendig, da auf diese Art und Weise die beiden städtischen Gebiete HafenCity und Kleiner Grasbrook zusammengeführt werden. Dadurch wird ein gemeinsamer Stadtraum geschaffen, der als städtebauliches Gesamtkonzept den Sprung über die Elbe flächenhaft repräsentiert.

Meines Erachtens lässt sich aus Sicht der HafenCity die Bedeutung der Brücke gar nicht adäquat beurteilen. Warum glauben Sie dennoch, einen Beitrag zu dieser Diskussion leisten zu können?

Jürgen Bruns-Berentelg: 1. Die Brücke selbst führt - wie schon erwähnt - mehr als 300 m durch die HafenCity. 2. ist die Brücke ein Großprojekt, bei dessen Beurteilung die HafenCity Hamburg GmbH erhebliche Kompetenz einbringen kann, z. B. haben wir das Überseequartier mit über 800 Mio. Euro Investitionsvolumen auf den Weg gebracht. 3. Ich halte eine Brückenverbindung für sinnvoll.

Befürchten Sie negative Auswirkungen der Living Bridge auf die HafenCity? Worin könnten Sie bestehen?

Jürgen Bruns-Berentelg: Negative Auswirkungen sehe ich insbesondere dadurch, dass zum heutigen Zeitpunkt die Brücke 300 m in die HafenCity in bebauter Form hineinführt und dadurch eine Trennwirkung produziert. Das lässt sich durch eine andere Brückenkonzeption beheben. Des Weiteren wird häufig von einer Finanzierung der Brücke durch das zur

Verfügungstellen von kostenlosen Grundstücken in der HafenCity gesprochen. Dies führt zu finanzieller Intransparenz und sollte daher auf ein Bezahlmodell für eine entsprechende Realisierungsleistung des Investors umgestellt werden. Schließlich ist zu prüfen, ob die verkehrliche Anbindung mit 4 Fahrspuren nicht so viel motorisierten Individualverkehr in die HafenCity hineinbringt, dass die Verkehrsabwicklung vor dem Hintergrund der Speicherstadt und der engen Verbindungswege zur inneren Stadt nicht sinnvoll gewährleistet werden kann. Man muss daher meines Erachtens den Autoverkehr über die Elbbrücken führen und die Brücke sollte eine verkehrlich eingeschränkte Funktion bekommen.

Hier im Forum wurde ein Paar Mal angesprochen, dass die Brücke den östlichen Teil der Hafencity abschneidet und dadurch die Hafencity in einen „strahlenden“ und einen hinteren, eher benachteiligten Teil aufsplittet. Sehen sie auch diese Gefahr?

Jürgen Bruns-Berentelg: Durch die jetzige Brückenkonzeption sehe ich diese Gefahr eindeutig gegeben, halte sie aber für korrigierbar wie oben erläutert.

Sie meinen, indem man den verkehr auf der Brücke einschränkt?

Jürgen Bruns-Berentelg: Der motorisierte Individualverkehr sollte von der Brücke weitgehend oder völlig ausgeschlossen werden, was auch sowohl ökologische Vorteile bringt als auch Durchgangsverkehr durch die HafenCity in die innere Stadt über die Living Bridge vermeidet. Insofern lässt sich auch die Dimensionierung der Brücke optimieren.

Wie integriert sich das hier diskutierte Bauwerk aus Ihrer Sicht in die angrenzenden Stadtteile und wo genau sehen Sie ihre Vor- und Nachteile?

Jürgen Bruns-Berentelg: Die Integration der Living Bridge als Fortführung des Lohseparks schafft eine sehr lange lineare Achse, die im Norden keine Anbindung besitzt, sondern gegen die Ericusspitze mit der Spiegel-Bebauung

läuft, und im Süden auf Grund des jetzigen Planungsstandes des Kleinen Grasbrooks keine Weiterführung oder kein Gegenüber hat. Der Lohsepark schafft zusammen mit der Living Bridge eine sehr lange lineare Achse, die meines Erachtens nicht gut in den städtebaulichen Kontext integrierbar ist. Eine Brücke ausgehend vom Baakenhöft sollte daher aus meiner Sicht gedreht werden, so dass sie nicht als lineare Fortführung des Parks erscheint. Zu den anderen städtebaulichen Integrationsaspekten habe ich schon etwas gesagt.

Welche Verkehrsfunktionen sollte die Brücke Ihrer Ansicht wahrnehmen?

Jürgen Bruns-Berentelg: Fußgänger, Fahrradfahrer, ggf. Busse und Rettungsfahrzeuge sollten die Brücke nutzen können.

Mit großem Elan wird die Entwicklung der Hafencity betrieben. Eine Living Bridge käme der Stadtentwicklung sehr zugute. Sind auch diese oder andere Alternativen zum BRT-Projekt ein Thema? Sie formulieren vorsichtig, sah ich. Begrüßen erst einmal nur eine Brückenverbindung. Aber kann es für Sie auch mehr sein?

Jürgen Bruns-Berentelg: Eine Priorität in der Verbindung von HafenCity und Hamburger Süden sehe ich zunächst einmal in einer sehr leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehrsanbindung, z. B. einer U-Bahn-Anbindung, die es möglich macht, sowohl Betriebe mit größeren Mitarbeiterzahlen als auch eine größere Zahl von Bewohnern südlich der Norderelbe zu platzieren. Wenn finanzielle Prioritäten gesetzt werden müssten, würde ich die Realisierung einer U-Bahn-Anbindung, nachrangig eine S-Bahn-Anbindung und dann eine Brücke als Verbindung für die interne Verbindung von HafenCity und den Arealen südlich der Norderelbe vorziehen. Die Bebauung der Brücke ist für mich eine nach geordnete Priorität.

Sehr geehrter Herr Bruns-Berentelg, 1997 gab es eine Ausstellung und ein Buch zum Thema Living Bridges, plötzlich waren diese Living Bridges wieder en vogue. Jetzt hat BRT in Hamburg das Thema zur Diskussion gestellt,

und zwar in einer Form, die suggerieren soll, es soll so gebaut werden, wie BRT es erdacht hat. Es muss aber nach besseren Ideen gesucht werden, wenn wirklich in Hamburg ein solches Projekt gebaut werden soll. Nur die beste Idee kann gut genug für Hamburg sein! Würden Sie dem zustimmen?

Jürgen Bruns-Berentelg: Ich glaube, die Grundsatzfrage an dieser Stelle ist die, ob eine bebaute Brücke die Vorteile bringen kann, die wir uns von der Integration von HafenCity und Kleinem Grasbrook erwarten, ohne dass erhebliche Nachteile sowohl wirtschaftlicher als auch stadtentwicklungsstrategischer Art entstehen. Zum jetzigen Zeitpunkt bin ich skeptisch, ob das auf der Basis der vorhandenen Entwurfs- und Informationstiefe sinnvoll beurteilt werden kann.

Warum wird eigentlich immer wieder auf die finanziellen Kosten des Projekts Bezug genommen, die doch angeblich privat abgedeckt werden können? Sollte nicht die symbolische Bedeutung des Projekts als Verknüpfung des Nordens und des Südens der Stadt Priorität haben?

Jürgen Bruns-Berentelg: Moorfleet, Sie haben Recht. Brücken haben eine sehr hohe symbolische Bedeutung, die sie in der Vergangenheit an vielen Stellen bei der Integration verschiedener Stadtteile bewiesen haben. Ein berühmtes Beispiel steht mit Koop van Zuit in Rotterdam. Allerdings gilt für jedes Großprojekt, dass die finanziellen Belange außerordentlich hohen Stellenwert besitzen müssen, weil Großprojekte durch erhebliche finanzielle Risiken gekennzeichnet sind. Konkret bedeutet das, dass nicht nur die Bereitschaft die Brücke privat zu realisieren, finanziell gesichert sein muss, sondern auch die Kosten der Grundstücksinanspruchnahme durch die Brücke der Entfall von Bebauungsmöglichkeiten in der HafenCity, die erhöhten Verkehrserschließungskosten bei einer starken Befahrung, die zusätzliche Breite der Brücke auf Grund der privaten Bebauung, und die zusätzlichen Instandsetzungs- und Instandhaltungskosten gehören z. B. zu einer seriösen finanziellen Gesamtbetrachtung. Bisher

liegen noch keine verlässlichen Informationen vor, z. B. ist im Sommer diesen Jahres in der Zeitschrift der Handelskammer der reine Brückenbaupreis mit ca. 100 Mio. Euro von Dieter Becken angegeben worden, nach jetziger mündlicher Darstellung von Dieter Becken sollen die Kosten für die Brücke ohne Bebauung nur 60 Mio. Euro betragen. Hier muss eine viel größere Klarheit geschaffen werden, so dass nicht finanziell eine Belastung entsteht, die zu einer erheblichen Subvention eines ansonsten guten privaten Vorhabens führt. Transparenz ist dringend notwendig.

Herr Becken hat die finanzielle Realisierbarkeit der Brücke bereits verschiedentlich dargelegt. Ist das nicht genügend Grund, zügig die Brücke zu realisieren, bevor möglicherweise veränderte Kosten und steigende Zinsen das Projekt gefährden?

Jürgen Bruns-Berentelg: Bei jedem Großprojekt gilt die Regel, dass die Gesamtkosten für die öffentliche Hand und natürlich auch für den Privaten sorgfältig ermittelt werden müssen, um nicht in eine schwerverträgliche Situation hineinzugeraten. Die Analyse von Großprojekten weltweit zeigt, dass der überwiegende Teil mit Kostenüberschreitungen von über 50% zu Buche schlägt, nachdem sorgfältig analysiert wurde. (Für den Interessenten das Buch von Bent Flyvbjerg, Megaprojects and Risk) Daher ist Schnelligkeit nicht die größte Priorität, zumal im Süden ohnehin noch nicht auf absehbare Zeit in größerem Maße gebaut werden kann.

Wenn das Tollkühne Projekt des namhaften Star-Architekten so wird, wie das futuristisch schön anzuschauende aber im täglichen Alltagsgebrauch völlig Nutzerunfreundliche Glasgebilde am Anckerplatz, dann sind hier Bedenken anzumelden, die weniger mit dem Design als Vielmehr mit dem Gebrauchswert eines solchen Kunstwerkes zu betrachten sind.

Haben Sie neben Design und Funktionalität auch an einen Architekten gedacht, der in der Lage ist, ein Brückengebäude unter Gesichtspunkten derer zu schaffen, die darauf Leben

und Arbeiten werden? Die Angestellten in Büros des Anckerplatzes (Glasgebäude) frieren im Winter und schwitzen im Sommer.

Jürgen Bruns-Berentelg: In der HafenCity sprechen mit allen Investoren über Konzepte des nachhaltigen Bauens und schließen mit den Ersten auch Verträge dazu ab. Dazu gehört auch, neben der Energieeffizienz das Thema des Wohlfühlens am Arbeitsort und damit die Einhaltung von angemessenen Arbeitsraumtemperaturen. Wir würden jeden Investor natürlich drängen, dass er sich diesem Zertifizierungsprozess unterwirft und wir glauben, dass die technischen Voraussetzungen heute sehr viel weiter sind als vor einigen Jahren auch Bürobauten ohne eine tiefe gemauerte Lochfassade ökologisch nachhaltig und gleichzeitig mit hohem Arbeitswohlgefühlwert zu realisieren.

Zuerst gab es einen Entwurf ohne Hochhaus. Vermutlich soll durch die im Hochhaus geplanten Büroflächen die Living Bridge teilfinanziert werden. Wie ist Ihre Meinung zu einem Hochhaus auf dem Baakenhöft?

Jürgen Bruns-Berentelg: Das Baakenhöft gehört in eine Trilogie innerer Standorte in der HafenCity, die ansonsten durch den Standort des Science Centers, des gegenüberliegenden Hochhausstandortes neben der HafenCity Universität und eben dem Baakenhöft gebildet wird. Für diese Standorte ist eine Bebauung von max. ca. 70 m vorgesehen, eine Höhe, die von der inneren Stadt - z. B. der Kennedy Brücke - aus nicht mehr wahrnehmbar ist und dennoch eine markante südliche Stadtansicht produziert. Wenn sie von einem Hochhaus in dieser Dimension sprechen, so bin ich voll bei Ihnen.

*Zu oft wird beklagt, eine Living Bridge führe zu einer Hinterhofsituation des Bereiches zwischen Freihafenbrücke und Living Bridge. Nun kann es aber auch genau umgekehrt sein. Der Stadtraum wäre gut gegliedert und außerdem gäbe es einen spektakulären Blick von der Living Bridge. Es könnten also zwei neue Qualitäten auf einmal entstehen!
Ich denke, es kommt auf die Art der Living*

Bridge an und auf die Art der Randbebauung an der Elbe in diesem Gebiet.

Jürgen Bruns-Berentelg: Sicherlich entsteht keine Hinterhofsituation, dazu ist die Living Bridge ein viel zu guter architektonischer Entwurf. Allerdings kann von der Ostseite der Bebauung der HafenCity und vom Kleinen Grasbrook die Elbe nicht mehr entlang geschaut werden und die damit vorhandene differenzierte Stadtsilhouette verschwindet hinter einem sehr großen, wenn auch gut gemachten Gebäude. Gleichzeitig kann eine Brücke, die bebaut wird, nicht die interessante Dynamik aufweisen, die eine nicht bebaute Brücke besitzt. Beide Aspekte sollten in die Überlegung einbezogen werden. Ich vermute, dass diese beiden Gründe auch nicht unbedeutend sind dafür, dass so selten heute bebaute Brücken über breite Flusslandschaften gebaut werden, auch wenn das technisch ohne Probleme möglich ist.

Wie sehen Sie die Problematik mit den verdeckten Sichtachsen, die eine solche Brücke bewirken würde. Ist das ein Problem für die Hafencity und ihre neuen Bewohner?

Jürgen Bruns-Berentelg: Die Frage ist zunächst einmal zweigeteilt zu beantworten.

1. führt der Nordteil der Brücke ca. 300 m durch die zukünftige HafenCity, von deren urbanen Rand, der in ca. 5 Jahren gebaut werden soll, bis zum Lohsepark. Dadurch wird der östliche Teil der HafenCity, der ohnehin durch die Eisenbahngleise und die Versmannstraße im Norden und die Elbbrücken im Osten gefangen ist, nochmals in seiner Erreichbarkeit und Sichtbarkeit eingegrenzt. 2. Der Brückenteil über der Elbe selbst ist zum heutigen Zeitpunkt in seinen Sichtwirkungen, insbesondere aus Osten und Westen nicht beurteilungsfähig, weil aus der Elbbrückenperspektive und aus den Promenadenperspektiven für Fußgänger keine Darstellungen vorliegen.

Sind denn Darstellungen aus den von Ihnen genannten Perspektiven bei BRT in Arbeit?

Jürgen Bruns-Berentelg: Ich hoffe ja.

Würde die HafenCity nicht eine gute Fortsetzung des Lohseparks darstellen und sich so hervorragend in die HafenCity integrieren?

Jürgen Bruns-Berentelg: Ich glaube, Sie meinen nicht die HafenCity, sondern die Living Bridge. Ich hatte das schon aus städtebaulicher Sicht kommentiert. Im Übrigen müssen wir uns zur Zeit auch Gedanken um den Zugschnitt des Lohseparks machen, um das Thema Hannoverscher Bahnhof und Deportation besser zu integrieren, als wir das zum Zeitpunkt des Masterplanbeschlusses im Jahre 2000 konnten.

Wie schnell sollte Ihrer Meinung nach mit der Erschließung/Bebauung auf dem Kleinen Grasbrook begonnen werden, wenn die „Living Bridge“ gebaut wird?

Jürgen Bruns-Berentelg: Die Geschwindigkeit der Anschlussbebauung auf dem Kleinen Grasbrook hängt nicht von der Living Bridge ab, sondern von der Olympia-Bewerbungssituation Hamburgs. Angedacht ist heute, die Bewerbung bis Ende der 20-er Jahre aufrecht zu erhalten, was nur eine begrenzte Anschlussbebauung für die Brücke ermöglichen würde.

Beißt sich eine Wohnbrücke nicht mit einem möglichen Olympia-Stadion in unmittelbarer Nachbarschaft?

Jürgen Bruns-Berentelg: Nein, das glaube ich nicht, zumal das Stadion ja sicherlich weit genug entfernt sein wird, so dass eine Wohnbebauung auch baurechtlich in Richtung des Kleinen Grasbrooks möglich sein wird. Die entscheidende Frage ist aus meiner Sicht, wie das Stadion verkehrlich angebunden sein wird, und in welchem Maße Großveranstaltungen in der Nachnutzungsphase zum Tragen kommen oder ob das Stadion erheblich zurückgebaut werden wird, was nach meiner Kenntnis der Fall sein sollte.

Wäre aus Ihrer Sicht auch ein neuer - deutlich kleinteiliger - Entwurf für eine „Living-Bridge“ vorstellbar? Könnte in der Hafen-City mittelfristig auch der Bau von Townhouses mit unterschiedlicher Fassadengestaltung realisiert

werden?

Jürgen Bruns-Berentelg: 1. Ja, es käme auf einen Versuch an, bei dem die konzeptionellen Fragen anders gelöst werden müssten, als wir das in der Vergangenheit z. B. am Dalmannkai gemacht haben. Dort haben wir Wohnungsbauvorhaben nach sehr unterschiedlichen konzeptionellen Vorschlägen von mehr als 16 Investoren realisieren lassen, so dass bei aller Einheitlichkeit im städtebaulichen Duktus konzeptionell und wirtschaftlich sehr viele unterschiedliche Wohnungstypen für unterschiedliche Nutzergruppen von Genossenschaften zu Baugemeinschaften zu Seniorenwohnen bis hin zu Luxuswohnen entstanden ist. Die Schwierigkeit, durch einen Investor ein solches Konzept umzusetzen, ist offensichtlich; vielleicht kann man unterschiedliche Investoren in eine Bebauung mit unterschiedlichen Konzepten einbinden. Das Thema Townhouses ist für die HafenCity eines, das überlegt wird, aber zurzeit nicht auf der Agenda steht.

Die Living Bridge im jetzigen Vorschlag mag aus Sicht der HafenCity Nachteile haben. Wären diese durch einen alternativen Standort der Living Bridge so zu reduzieren, dass dennoch der Vorteil der Verbindung in Richtung Süden gewahrt bliebe?

Jürgen Bruns-Berentelg: Eine richtige Standortalternative drängt sich nicht auf. Ich glaube, man kann und sollte die Brücke in einem Bereich von ca. 100 m verschieben, um das Baakenhöft und die Spitze des Kleinen Grasbrooks nicht durch die Brücke sehr stark zu isolieren, weil sie die prägnanten Orte der jeweiligen Halbinseln sind. Eine grundsätzlich andere Lage, z. B. direkt vor den Elbbrücken als zusätzliche Querung, macht weder verkehrlich noch städtebaulich Sinn und eine Querung im zentralen Bereich der östlichen HafenCity mit einer Durchbindung nach Norden über das Großmarktareal zur Amsinckstraße zerschneidet sowohl die HafenCity, führt zur erheblichen Verlärmung der östlich und westlich gelegenen Wohngebiete und zu einer weniger guten Erschließungswirkung des Kleinen Grasbrooks.

5.4 Konstantin Kleffel

Konstantin Kleffel ist Präsident der Hamburgischen Architektenkammer. Die Live Diskussion hat am 6.12.2007 stattgefunden.

Wie Sie vielleicht im Forum bereits gelesen haben, führen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer eine sehr angeregte Diskussion zum Entwurf einer Wohnbrücke über die Elbe.

Wie sehen Sie persönlich dieses Internetforum und die Möglichkeit für die Bürger sich zu dem Thema zu äußern?

Konstantin Kleffel: Ich würde die Frage gerne in Analogie zu der Internetbefragung zum Projekt Domplatz beantworten. Diese war allerdings durch den vorausgehenden Wettbewerbsvorgang und die massive öffentliche Schelte präjudiziert. Das ist im Falle der Living Bridge nicht der Fall. Hier kann man auf eine ausgewogenere Meinungsbildung zählen, weshalb es mir richtig erscheint, eine solche in das gesamte Willensbildungsverfahren einzubauen.

Wenn man die Diskussionsstränge überblickt, fällt auf, dass zunächst gemeint wurde, es ginge nur darum, den BRT-Entwurf zu loben und darauf zu drängen, dass er gebaut wird, und andererseits wurde zunächst eine Ablehnung gefordert. Die Lager waren etwa gleichwertig.

Ich gab mir Mühe, bewusst zu machen, es müsse nach besseren Entwürfen gesucht werden, ohne Vergleich ergäbe sich wenig Sinn, eine Entscheidung für eine BRT-L.B. zu fällen.

Sollte es zu einer Grundsatzabstimmung kommen, ob überhaupt eine Living Bridge in Hamburg gebaut werden soll, und wird dann danach ein Verfahren in Gang gesetzt, durch das nach besseren Ideen gesucht wird? Was ist Ihre Meinung dazu?

Es müsste ja außerdem deutlich darauf abgehoben werden, ob die andere Seite der Hafen City, also der Kleine Grasbrook zum nächsten qualitativ hochwertigen Stadtentwicklungsraum wird. Wenn man das will, muss auch eine intelligentere Verdichtung der Logistikunter-

nehmen erfolgen. Es muss also noch viel geklärt werden. Sehen Sie das auch so? In der gegenwärtigen Situation macht eine Living Bridge wenig Sinn.

Konstantin Kleffel: Sie wissen ja, dass ich eine Living Bridge - wenn wir darunter eine massiv überbaute Brücke, wie von BRT vorgeschlagen, verstehen - in dieser Position, aber auch in jeder anderen, nicht für richtig halte. Deshalb find ich es zurzeit müßig, die Frage zu beantworten, ob es sinnvoll oder notwendig sein könnte, ein Verfahren zu fordern, in welchem alternative Lösungen erlangt würden.

Das macht jetzt ihre Position deutlicher. Nun gut. Also Ablehnung, deswegen auch kein Verfahren zur Findung der besten Idee. Anders gefragt: Was sollte Vorrang haben? Was wäre für HH wichtiger als eine Living Bridge?

Konstantin Kleffel: Tausend und mehr Dinge und vor allem eine Brücke ohne „Living“.

Meinen Sie, dass eine Living-Bridge, in welcher Form auch immer sie gebaut werden würde, ihre Strahlkraft über die Stadt Hamburg hinaus entfaltet und zu einem Leuchtturm der Hamburger Architektur wird?

Konstantin Kleffel: Selbstverständlich würde ein Projekt dieser Größenordnung und einer derart prominenten Lage im Stadtraum Strahlkraft entfalten. Mir würde allerdings die einer erfolgreichen Elbphilharmonie genügen. Ich wollte eine solche Strahlkraft nicht gegen einen - wie ich meine - Fehler für Stadtraum und Landschaftsraum aufrechnen.

Wenn man davon ausgeht, dass sich Verkehr wie Flüssigkeit verhält, hätten Sie dann nicht auch massive Befürchtungen, dass ein zusätzliches „Ventil“ an dieser Stelle dazu führen würde, dass sich dies sowohl für die Hafen-City als auch für die Veddel verheerend auswirken wird? Schließlich herrscht hier ein erheblicher Verkehrsdruck, sowohl des Individual- als auch des Güterverkehrs.

Sind Sie der Ansicht, dass als erster Schritt überprüft werden sollte, wo sich eine Elbquerung anbietet, und erst als zweiter Schritt die

Frage nach der Realisierung stellt?

Konstantin Kleffel: Der tatsächliche Umfang des Verkehrs ließe sich ohne weiteres steuern. Meine Sorge ist ja zunächst, dass auf der Südseite noch viel zu wenig vorhanden ist, an das die Brücke anbinden würde. Ich wiederhole, dass ich eine richtig dimensionierte Brückenverbindung, allerdings massiv überbaute, für notwendig und richtig halte.

Am südlichen Ende der Brücke ist ja kein Niemandsland, sondern der in hohem Maß industriell genutzte Hafen. Er ist ein Umschlagspunkt für intensive Verkehrsströme.

Ich verstehe Sie richtig, dass Sie es ablehnen würden, die Living-Bridge auch als vierspurige Elbquerung zu nutzen? Könnte dann die Idee, dass die Stadt dem Bauherren das Grundstück schenkt, und dafür die Brücke bekommt noch realistisch sein?

Konstantin Kleffel: Sie haben mich richtig verstanden: Eine vierspurige Brücke, womöglich auch noch zum Zwecke von Transporten aus dem Gewerbegebiet auf der Südseite oder zu diesem hin, wäre, insbesondere für die HafenCity selbst, verhängnisvoll, ist aber wohl von niemandem gemeint gewesen. Noch einmal: Eine maßvoll dimensionierte Fuß- und Fahrverkehrsbrückenverbindung ja, der Riegel eines mehrgeschossigen Bauwerks auf der Brücke nein.

Sie haben bereits erwähnt, dass Sie eine Brücke an der geplanten Stelle für sinnvoll halten.

Für wie wichtig halten Sie diese im stadtplanerischen Kontext? Wäre es ein Muss an dieser Stelle eine Brücke zu errichten?

Konstantin Kleffel: Ja, in der Tat. Ich bin davon überzeugt, dass ein Sprung über die Elbe, mit dem ja nicht nur Transport und zum Beispiel Pendlerverkehr gemeint sein kann, alleine über die alten Elbbrücken nicht gelingen kann.

Das Living-Bridge-Projekt sieht auch eine spangenartige Überbauung mit sogen. Hochhäusern vor, deren Höhe bereits mehrfach als

zu groß kritisiert wurde. Es geht hier also auch um das Thema Hochhaus-Architektur in Hamburg. Womit begründen Sie die grundsätzliche Ablehnung von Wolkenkratzer-Architektur in Hamburg? Können Sie sich eine (auch extreme) Wolkenkratzer-Architektur vorstellen, die spezifisch hamburgische Züge trägt? Die unsere angestrebte Alleinstellung sichern, aber aus der Vergangenheitsbezogenheit herausführen würde? Wenn Architektur (auch) das Selbstverständnis seines Bauherren reflektieren soll, müssen wir dann nicht in Hamburg, einer der größten Städte Europas und der größten unter den Nicht-Regierungssitzen, zwangsläufig hohe und höchste Häuser bauen?

Konstantin Kleffel: Ihre Frage verdiente grundsätzlich eine differenzierte Antwort. Gestatten Sie mir allerdings, Ihnen schmunzelnd zu sagen, dass ich mich durch Ihre Frage nicht zu einer so grundsätzlichen Aussage verführen lassen möchte. Das als Hochhaus entworfene Torbauwerk über der Living Bridge am Ufer der HafenCity scheint mir allerdings in den bisher entwickelten städtebaulichen Kontext der HafenCity nicht ganz hineinzupassen.

Ich finde es bedauerlich, dass Sie auf keine einzige meiner Fragen eingegangen sind. Es verstärkt sich bei mir der Eindruck, dass in Hamburg tatsächlich eine Hochhaus-„Phobie“ existiert, eine reflexhafte Ablehnung, für die es keine stichhaltigen Gründe gibt.

Schade. Ich hoffte, man könne hier diskutieren.

Konstantin Kleffel: Eine ganz kurze Antwort würde ich doch gerne versuchen: Ich bin, glaube ich, frei von „Phobien“. Es geht doch in Wirklichkeit darum, nicht die Stadt Hamburg in Gänze, sondern empfindliche Stadtbereiche (und das ist nicht nur die Innenstadt selbst) rücksichtsvoll zu behandeln. Mit dem Unilever-Hochhaus bin ich nach wie vor völlig einverstanden. Im Falle des neuen Hochhauses in dem Bavaria-Bereich bin ich mehr als im Zweifel, die beiden alten Wohnhochhäuser am nördlichen Elbufer, das heißt an der Palmaille halte ich nach wie vor für abscheulich hässlich. Der frühere Oberbaudirektor Egbert Kos-

sak konnte sich für ein Hochhaus den Standort nördlich der Elbbrücken, unmittelbar östlich des Heidenkampsweg (Hamburger Stadtreinigung) vorstellen, ich selbst auch.

Einem Presseartikel entnahm ich, dass Sie die Trasse der BRT-Living Bridge gut finden, aber den Bau der L.B. ihnen zu riskant erscheint. Mir gefiel ganz besonders die Trasse nicht. Ich vermute, es lassen sich wesentlich bessere Ideen zu einer Living Bridge finden. Meinen Sie nicht auch?

Konstantin Kleffel: Meine Aussage war: Wenn eine Brücke, dann ist diese im Kontext mit der HafenCity geometrisch auch richtig angeordnet. Damit meine ich, dass eine Brückenverbindung an dieser Stelle richtig wäre, meine aber sehr wohl weiterhin, dass die vorgeschlagene Lösung mit ihrer massiven Überbauung nicht richtig ist.

Also Sie meinen, die Lage der Brücke sei richtig, sie müsse aber feingliedrig werden. Wo soll sie denn hinführen? Was wäre der Sinn einer solchen Brücke? Drüben auf dem Kleinen Grasbrook sind doch nur alte verwahrloste Hallen? Also müsste doch auf der anderen Seite ein sinnvoller Nutzraum erreichbar sein, aber welcher? Was soll der Sinn Ihrer feingliedrigen Brücke sein? Ich sehe ihn noch nicht. Die Veddel ist auch dann noch schwierig zu erreichen, Wilhelmsburg wird darüber überhaupt nicht besser erreichbar, also was soll eine „feingliedrige“ Brücke?

Konstantin Kleffel: Wenn Sie noch ein bisschen weiter nach Süden schauen und die Konzepte von „Sprung über die Elbe“, Entwicklung von Wilhelmsburg und „Internationale Bauausstellung 2013“ zusammen denken, erscheint Ihnen dann eine Brückenverbindung in Ergänzung zu den alten Elbbrücken nicht auch als sinnvoll?

Hier im Forum wurde bereits das Thema Frischluftzufuhr zur Innenstadt angesprochen. Es wurde angemerkt, dass ein solches Bauwerk das Klima in der Innenstadt beeinträchtigen könnte. Können Sie uns zu diesem Thema

weitere Informationen liefern? Sind Ihnen aus Hamburg z.B. Windgutachten bekannt?

Konstantin Kleffel: Da ich eine mehrgeschossige Überbauung der Brücke nicht für richtig halte, sehen Sie mir bitte nach, dass mich die Frage von Zugluft an dieser Stelle auch nicht interessiert. Einzelheiten der Diskussion eines Zugluftproblems in der HafenCity sind mir nicht bekannt. Allerdings befinden wir uns ja im Elbraum und wenn ich am nördlichen Elbufer oder in Övelgönne spazieren gehe, nehme ich Zugluft nicht nur in Kauf, sondern freue mich meistens über jegliche Naturerscheinungen. Auch an dem neu entwickelten Ufer der Innenstadt von Genua oder von Kopenhagen gibt es Zugluft.

Ihr Einwand bei der Auftaktveranstaltung gegen die Wohnbrücke ist unvergessen. Sie verlangten quasi einen Nachweis dafür, dass der fertige Bau nicht verwahrlost, nicht zur Ruine wird. Sehen Sie diese Gefahr für Wohnstraßen mit Geschäften und Freizeiteinrichtungen in Hamburg grundsätzlich oder nur auf einem Weg über die Elbe? Oder vielleicht nur, wenn die Planung nicht von Ihnen stammt? Mit einem so fadenscheinigen Einwand ziehen Sie in meinen Augen die neutrale Position des Präsidenten der Architektenkammer in Zweifel.

Konstantin Kleffel: Seien Sie sicher, dass die Frage wer der Verfasser des Entwurfes ist, hinsichtlich meiner Anmerkung keinerlei Einfluss hatte. Ich hielte es für fahrlässig, nicht mit allen Mitteln - angesprochen hatte ich die Vertragsgestaltungen zwischen der FHH und den privaten Investoren - dafür Sorge zu tragen, dass eine mögliche Verwahrlosung auch über einen mittel und langfristigen Zeitraum von Jahrzehnten vermieden oder jedenfalls möglichst erschwert wird. Es wäre doch blauäugig, als gegeben anzunehmen, dass dies nicht über einen jahrzehntelangen Zeitraum tatsächlich passieren kann. Und dann wäre der Schade für die Stadt Hamburg allerdings immens.

Warum sollte im Fall einer Wohnbrücke über die Elbe das Verwahrlosungspotential höher liegen als an anderen Stellen der Innenstadt

mit vergleichbaren Nutzungen? Sehen Sie dafür einen konkreten Indikator?

Konstantin Kleffel: Sie haben recht, Verwahrlosung kann jedem Projekt passieren. In diesem Falle, ich wiederhole mich, wäre der Schade für die Stadt Hamburg allerdings immens.

In der Tat, das konzipierte Bauwerk ist riskant. Andererseits drängt alles zu einer Querung der Elbe, um die gegenüberliegende Seite aufzuschließen. Sind Sie grundsätzlich gegen eine Living Bridge, oder scheint ihnen der Zeitpunkt sehr schlecht gewählt? Wenn Sie im Prinzip nichts gegen eine Living Bridge hätten, ab wann könnte ein solches Bauwerk überhaupt Sinn machen?

Konstantin Kleffel: Nicht eine Living Bridge, das heißt eine massiv überbaute Brücke, sondern eine richtig dimensionierte und feingliedrige Brückenverbindung sollte meines Erachtens in allernächster Zukunft an Angriff genommen werden.

Sie sehen nicht die Notwendigkeit einer urbanen Verbindung zwischen den Elbseiten? Eine reine Verkehrsbrücke dieser Dimension trennt doch mehr als sie verbindet.

Mir scheint, deutsche Städte suchen ihre Zukunft allzu sehr in der Vergangenheit. Wenn Hamburg auch in diesen Strudel geraten sollte, werden sich Architekten in Deutschland bald nur noch mit dem Schrumpfen und dem Wiederaufbau von Schlössern beschäftigen, nicht mit einer urbanen Wende, die sich Hamburg immerhin politisch auf die Fahnen geschrieben hat.

Konstantin Kleffel: Zu Ihrer ersten Frage: Eine Analogie zum ponte vecchio bzw. zur Rialto-Brücke sehe ich nicht. Der Querschnitt der Elbe ist mit demjenigen des kanalisierten Canale Grande bzw. des kanalisierten Arno nicht zu vergleichen. Also, was mich angeht, keine „urbane“ Brücke. Zu Ihrer zweiten Frage: Ohne auf die Berliner Schlossdiskussion eingehen zu wollen, Ihre Sorge teile ich gegenwärtig nicht, ich finde vielmehr, dass in allen möglichen deutschen Städten in den letzten

Jahren hervorragende Neubauten entstanden sind.

5.5 Axel Gedaschko

Axel Gedaschko ist Senator für Stadtentwicklung und Umwelt in Hamburg. Die Live Diskussion hat am 13.12.2007 stattgefunden.

Wie ist Ihre Einschätzung zu einer Living Bridge an diesem Standort?

Axel Gedaschko: Ich freue mich über die angeregte Diskussion über das städtebauliche Projekt. Ich selbst bin grundsätzlich Befürworter einer solchen belebten Brücke. Gleichwohl gibt es noch viele Fragen, die letztendlich darüber entscheiden werden, ob und gegebenenfalls wie ein solcher Plan an dieser Stelle realisiert werden kann.

Können Sie uns noch ein wenig mehr zu den von Ihnen angedeuteten Fragen erzählen? Wo sehen Sie weiteren Klärungsbedarf?

Axel Gedaschko: Die Fragen reichen vom Grundstückserwerb über den Anprallschutz, Nutzung des Straßen- und Wegeraumes, Wirkung des Gebäudekomplexes, Nutzungsarten, Planungsrecht, wie auch die Frage des Rechtes zur Überbauung einer Bundeswasserstraße mit möglichen Auswirkungen auf den Hafen bis hin zum Thema der Sichtachsen.

Halten Sie die Lage der Living Bridge als Verlängerung der Achse des Lohse-Parks für optimal?

Axel Gedaschko: Ich habe mit einer solchen Achsenkonstruktion keine Probleme. Letztendlich kommt es entscheidend darauf an, welche konzeptionelle Lösung für den Teil der Brücke in der HafenCity gefunden wird.

Reicht Ihrer Meinung nach eine Stahltrasse unter Wasser, von einem Ufer zum anderen gespannt, als Anprallschutz für Schiffe aus?

Axel Gedaschko: Diese Frage kann ich ehrlicherweise nicht beurteilen, aber grundsätzlich wird sicherlich eine Schutzvorrichtung gefun-

den werden, die den notwendigen Anforderungen genügt. Es dürfte nur eine Frage des Preises sein.

Wie bewerten Sie die bisherigen Ergebnisse dieses Forums und werden die Ergebnisse in die weitere Entscheidungsfindung einfließen?

Axel Gedaschko: Mehrere Dinge haben mich überrascht. 1. Die große Zahl der Teilnehmer. 2. Die vielen und sehr detaillierten Vorschläge zur Gestaltung einer solchen Brücke. Dabei ist für mich deutlich geworden, dass es eine breite Zustimmung für die Grundidee einer solchen Brücke gibt. Ferner ist auch festzustellen, dass der Streit über die äußere Erscheinung der Brücke zu treffender Weise von fast allen als eine Geschmacksfrage angesehen wird.

Mein Wunsch und meine Erwartung ist es, dass die Ergebnisse aus diesem Forum, aber auch die Meinungen aus den öffentlichen Veranstaltungen in die letztendlich politisch zu treffende Entscheidung einbezogen werden. Und ich würde mir wünschen, dass soviel wie möglich von den Ideen der Teilnehmer in die weiteren Überlegungen der Planer Einfluss finden.

Der Entwurf von Herrn Teherani wurde hier schon häufiger mit einem Container verglichen und als zu groß beschrieben. Könnten Sie sich auch eine kleinere Wohnbrücke vorstellen?

Axel Gedaschko: Selbstverständlich kann ich mir auch eine kleinere Brücke vorstellen. Entscheidend wird letztendlich sein, ab welchem Volumen sich eine solche Brücke für den Investor rechnet. Dies kann auch die Grenzen dessen überschreiten, was aus Sicht der Entscheider das Maß des Zulässigen und Machbaren überschreitet.

Ist es denn so, dass genau dieses Volumen des Entwurfs gebraucht wird, damit es sich rechnet? Oder ist da doch noch eine Reduktion möglich?

Axel Gedaschko: Da ich die Rechnung der Investoren nicht kenne, kann ich diese Frage nicht wirklich beantworten.

Im Forum wurde angemerkt, dass die geplante Brücke etwa die Höhe der Grindelhochhäuser haben wird. Ist da die Befürchtung nicht berechtigt, die Brücke werde den Blick über die Elbe verstellen?

Axel Gedaschko: Nach meiner Einschätzung wird nicht die Höhe als solches entscheidend sein für die Beeinträchtigung von Sichtachsen, sondern die Frage wie geschlossen der Brückenkörper als solches realisiert wird. In der jetzigen Form sind die Blickmöglichkeiten sehr eingeschränkt. Eine gewisse Grundhöhe, unabhängig von den eigentlichen Gebäuden, entsteht bereits aus der Notwendigkeit diese Brücke so zu konstruieren, dass die Elbe beispielsweise für Binnenschiffe mit doppelter Containerbelegung befahrbar bleibt.

Interessant, also doppelte Containerbelegung. Um welche Höhe handelt es sich dabei bezogen auf einen zu definierenden Wasserstand?

Axel Gedaschko: Die benachbarten Elbbrücken geben die Mindesthöhe vor.

Der BRT-Entwurf sieht wie Büro-Architektur aus. Sollte ein Projekt dieser Dimension Ähnlichkeit mit der City-Nord aufweisen?

Axel Gedaschko: Wie ich eben bereits schrieb, ist die Bewertung von Architektur auch immer eine Geschmacksfrage. Diese Konstruktion entspricht dem typischen Stil von Hadi Teherani. Für mich ist weniger dieser Stil ein Punkt der Überlegung, als vielmehr die Geschlossenheit der Konstruktion.

Trotzdem die Frage: Welche Materialien und welche Farbigkeit wünschen Sie sich für das Projekt Living Bridge?

Axel Gedaschko: In den Bereichen der Wasserquerung halte ich den Einsatz von Glas zur Unterstreichung des Gedankens der Transparenz für die richtige Wahl. Im Bereich der festen Querung kann ich mir aber auch durchaus andere Baumaterialien wie zum Beispiel auch Backstein vorstellen.

Ich möchte vorschlagen, im Festsaal des Hamburger Rathauses eine Entwurfswerkstatt zum

Thema Living Bridge als Verbindung zweier Stadträume in der Entwicklungsphase einzurichten, damit sowohl diejenigen in Hamburg, die über keinen Internetanschluss verfügen, aber auch diejenigen in Deutschland, denen das ein Hamburg-Aufenthalt wert wäre, gemeinsam Überlegungen zu diesem Thema anstellen können und eigene Idee dazu einbringen können. Dies könnte dabei hilfreich sein, dass Hamburg um Einwohner wächst, die von vorneherein die Stadtentwicklung mit gestalten wollen. Was halten Sie von der Idee?

Axel Gedaschko: Zunächst werden wir dieses Forum weiterführen und für alle Nichtinternetnutzer eine Bürgerdialogveranstaltung zu diesem Thema durchführen. Erst wenn die grundsätzliche Frage zum ob geklärt ist, stellt sich die Frage nach einer Entwurfswerkstatt.

Man stelle sich nur einmal den 24 stündigen Auto- samt Schwerlastverkehr vor, der auf dieser sog. L. B. stattfinden soll. Unglaublich, dass dort 1000 Wohnungen entstehen sollen; wer denkt sich so etwas aus!?! Es würden dort unmittelbar ungeheuerere Mengen an Abgasen, CO₂ und Feinstaub anfallen, zudem noch eine ständige enorm hohe Lärmbelastigung! Dort sollen auch Kinder aufwachsen?

Zwischen Schickimicki- Läden und Wohnungen mit ständig geschlossenen Fenstern - das darf einfach nicht wahr werden! Wie weit steht denn die Hamburger Regierung bereits unter dem Druck der bereits bekannten Investoren? Ein einziger Albtraum ist das Ganze; hoffentlich bleibt es nur ein finanzieller Traum Herrn Teheranis. Lassen Sie den Mann wieder Toilettenhäuschen bauen!

Axel Gedaschko: Zu Ihrem sehr engagierten Beitrag ist darauf hinzuweisen, dass genau die Frage der verkehrlichen Nutzung eine wesentliche Frage, nicht nur hinsichtlich der Verkehrsauswirkungen sondern auch hinsichtlich der Nutzung der Brücke ist. Für mich ist jedenfalls nicht vorstellbar, dass hier eine vierspurige Hauptverkehrsstraße entsteht, da auch jenseits der Brücke die entsprechenden Quartiere nicht auf einen solchen Verkehrsfluss eingerichtet sind. Damit beantwortet sich

auch von allein die Frage nach den Immissionsbelastigungen.

Im Teherani Entwurf ist eine vierspurige Straße auf der unteren Ebene vorgesehen. Ich stelle es mir nicht sehr angenehm vor, direkt da drüber zu wohnen. Aber abgesehen davon: Dadurch wird viel neuer Verkehr erzeugt werden - sowohl in der HafenCity als auch auf der Veddel. Kann das im Interesse der Stadt sein?

Axel Gedaschko: Ich kann mir an dieser Stelle keine vierspurige Hauptverkehrsstraße vorstellen.

Bisher liegt nur der Entwurf von BRT vor. Nun gibt es auf der Welt sicher viele berühmte Architekten, die Interesse an der Realisierung eines solchen Projektes hätten. Warum gibt es keinen Architekturwettbewerb? Oder ist der vielleicht noch geplant??

Axel Gedaschko: Dies ist letztendlich keine Frage, ob Architekten Interesse am Wettbewerb haben, sondern ob es Investoren gibt, die sich auf einen solchen Wettbewerb einlassen. Wenn wie hier Architekt und Investor sich in einer Person vereinigen, ist dieses Interesse natürlich gering ausgeprägt. In dem Moment, wo es ernsthafte weitere Investoren gibt, erhalte dieser Gedanke aber eine berechtigte Grundlage.

Wäre es denn nicht Aufgabe der Stadt über einen Investorenwettbewerb, es gibt dazu ja die unterschiedlichsten Modelle, das Interesse von potentiellen Investoren zu wecken? Es könnte z.B. ein PPP-Modell mit Anhandgabe eines Grundstückes für den Investor geben.

Axel Gedaschko: Diese Frage ist in der Tat zu klären. Aber vorher ist die Grundfrage, über die wir hier diskutieren, ob die Brücke überhaupt gebaut werden soll, positiv zu klären.

Welche Nutzung ist nach dem Olympia-Aus für den Kleinen Grasbrook vorgesehen?

Axel Gedaschko: Hier rüber machen sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter meiner Behörde derzeit Gedanken. Vor dem Hintergrund der extrem erfolgreichen Realisierung der Ha-

fenCity besteht ohnehin ein hoher Druck, auch in kommenden Jahren eine Entwicklungsmöglichkeit vorzuhalten. Allerdings ist in einigen Teilen eine Hafennutzung bestandskräftig.

Braucht Hamburg ihrer Meinung nach ein Bauwerk, dass Hamburg in aller Welt berühmt macht?

Axel Gedaschko: Ich glaube auf die Mischung kommt es an. Ein knallbunter Strauß städtebaulicher Paradiesvögel macht kein Stadtbild aus. Aber eine wohldosierte Mischung aus herausragenden Bauwerken und gelungenem Stadtbild macht Hamburg besonders. Hier sehe ich in erster Linie die Elbphilharmonie als Bauwerk, das Hamburg international bekannt machen wird.

Im Zusammenhang zur Frage hinsichtlich eines Wettbewerbes antworteten Sie, dass es zu klären gilt, ob eine solche Brücke mit Wohnbebauung realisiert werden soll.

Wäre eine Alternativlösung mit einer anspruchsvoll gestalteten Verkehrsbrücke nicht grundsätzlich überlegenswert?

Axel Gedaschko: Die Frage stellt sich dann, wenn das Ergebnis der Überlegungen zur Living Bridge negativ ist.

Die mögliche Erschließungsfunktion der Living Bridge zur besseren verkehrlichen Anbindung des Hamburger Südens wurde in den bisherigen Live Diskussionen bereits sehr kontrovers diskutiert und führt fast zwangsläufig zu Konflikten mit den beabsichtigten Wohnnutzungen auf der Brücke. Sie selbst möchten offenbar der Living Bridge keine wesentliche Erschließungsfunktion für die weitere Entwicklung des Hamburger Südens im Rahmen des angestrebten „Sprungs über die Elbe“ beimessen. Welche Alternativen dazu bestehen denn aus Ihrer Sicht?

Axel Gedaschko: Eine solche Brücke kann keine Haupteerschließungsfunktion für den überörtlichen Verkehr haben. Das Straßennetz vor und nach der Brücke ist nicht für solche Verkehrsmengen geeignet. Die Erschließung muss insbesondere durch einen guten öffent-

lichen Nahverkehr in Form von S- und U-Bahn, aber auch rad- und fußläufige Verbindungen über die Living Bridge erfolgen.

Sicher kann das Bauprojekt „Living Bridge“ als ein weiterer Verknüpfungspunkt für den Sprung über die Elbe sinnvoll sein. Dennoch lehne ich den derzeit diskutierten Entwurf ab - spektakuläre Solitärbauten wirken nur als Ausnahme. Wäre ihrer Meinung nach auch ein anderer Entwurf, der in einen Dialog mit den historisch gewachsenen Räumen tritt und diese nicht einfach ignoriert, vorstellbar?

Könnte ein Architekturwettbewerb für die langfristige Neugestaltung nicht auch kritische Stimmen - F. Marg, E. Kossak u. a. - an der Auswahljury beteiligen?

Ist ihrer Auffassung nach mittelfristig die Realisierung von individuell gestalteten Townhouses für kleine Baugruppen in der Hafencity möglich?

Warum steht die langfristige Entwicklung und Neugestaltung anderer zentraler Stadträume nicht auch im Mittelpunkt der Stadtplanung? Wenn ich die Trostlosigkeit der großen Bergstraße und der historischen Mitte von Altona sehe, frage ich mich schon, warum die BSU sich nicht stärker für einen teilweisen Abbruch von Fehlplanungen der 60er und 70er Jahre und die Wiederinwertsetzung dieser historischen Orte durch ein kleinteiligeres Straßen- und Bebauungsmuster, engagiert.

Axel Gedaschko: Ich sehe die besondere Herausforderung hier weniger in der Herstellung eines Dialogs mit historisch gewachsenen Räumen. Vielmehr ist die Herausforderung meines Erachtens noch größer: Die HafenCity ist ein komplett neues Gebiet und auch auf dem Grasbrook wird alles neu entstehen. Es gibt also keinen historisch gewachsenen Rahmen, an dem man sich orientieren könnte. Die Frage nach den Wettbewerben stellt sich, wie schon mehrfach dargestellt, erst nach dem grundsätzlichen Ja zu einer solchen Idee. Und einige der von Ihnen benannten Teilnehmer in einer Jury wären grundsätzlich gegen eine Brücke an dieser Stelle. Ihren Gedanken der Realisierung von Stadthäusern halte ich nicht

nur für sympathisch, sondern auch notwendig, um eine Vielfalt an Wohnformen in der Hafen-City zu realisieren.

Ihre Frage nach der Entwicklung anderer zentraler Stadträume kann ich gleichfalls positiv beantworten: Wir machen uns intensiv Gedanken über die Nutzung der Harburger Schlossinsel, über die Nachnutzung des jetzigen Bahngeländes des Fernbahnhofes Altona, über das gesamte Gelände nördlich und südlich der Elbbrücken oder auch der Nachnutzungen zahlreicher Konversionsflächen.

Hier im Forum haben in den letzten Tagen einige Bürger ihre Befürchtungen geäußert, dass die Living Bridge sich nicht mit den umliegenden Hafenbetrieben vereinen lässt. So vermuten sie, dass die möglichen Bewohner der Brücke sich über Lärm und Emissionen beschweren könnten, was unter Umständen zu einer Verlagerung oder gar Schließung der angrenzenden Betriebe und somit zu Arbeitsplatzverlusten führen könnte. Wie schätzen Sie diese Problematik ein?

Axel Gedaschko: Selbstverständlich sind diejenigen Betriebe, die zuerst da waren, in der Ausübung ihres Betriebes und ihrer Entwicklungsmöglichkeiten schutzwürdig. Unabhängig davon ergibt eine erste unabhängige lärmtechnische Abschätzung, dass die Lärmsituation auch hinsichtlich der Wohnnutzung beherrschbar ist.

Wie wahrscheinlich ist denn ein Weiterbau der U4 südlich der Elbe - zur Attraktivitätssteigerung des Umfelds südlich der Living Bridge?

Axel Gedaschko: Alleine nur zur Attraktivitätssteigerung wird es keine Fortführung der U4 geben, zumal direkt am nördlichen Ende der Living Bridge der Ausgang der Haltestation der U-Bahn-Station HafenCity Universität wäre. Eine Fortführung kann nur im Kontext mit dem Sprung über die Elbe gesehen werden. Entsprechende Berechnungen, die auf eine Zuschussmöglichkeit durch den Bund hinaus laufen, müssen noch erstellt werden. Hierfür ist aber wiederum Voraussetzung, dass die Entwicklungen auf Wilhelmsburg im

Zusammenhang mit der IBA die Einwohnerentwicklung voraussehen lassen.

Zum Entwurf von Karl Ludwig Diehl

Details zu diesem Entwurf finden sich unter folgender URL: http://fotoalbum.web.de/gast/spaceoffice/Hamburg_LivingBridgeAlternati

Karl-Ludwig Diehl

Im Verlaufe der Diskussion zeichnete ich eine alternative Lösung in Form eines großen Bogens, der als Promenade auch mit einer Living Bridge über die Elbe, etc. versehen werden könnte. Der Gedanke gefiel mir, weil er die Diskussion erzeugt, wie mit den beiden Stadtentwicklungsräumen am Baakenhafen und am oberen Kleinen Grasbrook besser umzugehen sei. Auch bietet die Bogenform bessere Stadtentwicklungsmöglichkeiten und schöne Blickbeziehungen auf die Innenstadt und den Hafenbetrieb.

Halten sie es für denkbar, dass sich Stadtteile von Hamburg und Regionen um Hamburg herum zu Segelschiff-Bauvereinen zusammenschließen, damit es zu Großseglern kommt, mit denen ölunabhängig ungewöhnliche Sport- und Reiseveranstaltungen durchgeführt werden könnten? Solche Großsegler könnten im Hansahafen auf einer Werft gebaut werden und dort zum Liegen kommen, so dass sie das historische Hafenbild neu erstehen lassen. In einem solchen Fall würde ein großer Bogen als Promenade mit einer Living Bridge über der Elbe umso mehr Sinn machen.

Axel Gedaschko: Die von Ihnen aufgeworfene Bogenkonstruktion setzt sich nur bedingt mit dem Thema Lebendige Brücke auseinander (soweit ich Ihre Pläne kenne...). Fraglos brauchen wir auf jeden Fall eine Brückenverbindung über den Barkenhafen.

Karl-Ludwig Diehl: Diese Antwort verstehe ich nicht.

Axel Gedaschko: Ich habe eben versucht, flüchtig auf Ihre Pläne zu sehen und dies sah

für mich für eine reine Brückenkonstruktion aus. Geben Sie mir bitte einen Tipp: ist das so oder anders?

Karl-Ludwig Diehl: Hallo Herr Gedaschko, es handelt sich um eine Living Bridge, welche einerseits die Bogenform der Elbbrücken aufnimmt und in diesem Bereich verglast ist, andererseits durch eine Fassade gerahmt ist, die mit Klinkern verkleidet ist.

Ähnlich wie bei dem Vorschlag von Herrn Teherani wird auf der Brücke flaniert, ins Cafe gegangen, gewohnt und gearbeitet. In Richtung Hamburger Innenstadt würden sich auf den vielen Etagen Terrassen befinden, die den Ausblick auf den Hafen erlauben. Auf dem Dach der Living Bridge ist eine Dachterrasse mit Cafes, etc. Die Bögen verweisen also auf die Elbbrücken. Die Architektur birgt in sich eine vielgeschossige Konstruktion mit Nutzräumen, so die skizzierte Idee.

6 ÖFFENTLICHKEITSARBEIT UND MEDIENBERICHTERSTATTUNG

6 Öffentlichkeitsarbeit und Medienberichterstattung

Die hohe Beteiligung am Onlinediskurs zur Living Bridge kann unterschiedlich erklärt werden. Sicherlich haben die Maßnahmen zur Bekanntmachung der Beteiligungsmöglichkeit einen Teil dazu beigetragen. Hierzu gehörte die Positionierung der beschriebenen Umfrage zur Living Bridge auf hamburg.de. Des Weiteren wurden elektronische Medien und Verteiler solcher Personen, die sich bereits an Onlinediskursen zu Bauvorhaben in der Stadt Hamburg beteiligt haben genutzt, um diese Personen zur aktuellen Diskussion einzuladen. Zusätzlich kamen moderne Formen des social networking zum Einsatz, um die betroffene Zielgruppe anzusprechen.

Die Reaktionen der Medien auf den Onlinediskurs⁴ waren vielfältig und richteten sich gleichermaßen auf das Thema der Diskussion als auch auf die Form des Onlinediskurses. Alle bekannten Hamburger Printmedien, wie zum Beispiel Hamburger Abendblatt, BILD, Hamburger Morgenpost, die Welt, TAZ etc., nahmen das Thema auf und berichteten ausführlich darüber. Die Strahlkraft des Themas war groß genug um auch überregionale Berichterstattung zu erzeugen, wie beispielweise in der Süddeutschen Zeitung oder im Weser Kurier. Auch im Rundfunk auf NDR 90,3 wurde mehrfach berichtet.

In den Onlinemedien gab es ebenfalls eine breite Resonanz. Auch hier waren es Thema und Form, mit denen sich lokale und überregionale Webseiten auseinandersetzten. Zu nennen wären hier die Onlineangebote etablierter Medien, wie [spiegel online](http://spiegel.de), [welt-online](http://welt-online.de), stern.de und [NDR-online](http://NDR-online.de). Aber auch etablierte Weblogs und Webseiten von Privatpersonen und Organisationen behandelten die Thematik. Beispielfähig wären hier PR-Blogger.de und hamburg.de zu nennen.

⁴ PtLinks zu den einzelnen Artikeln finden Sie unter www.belebtebruecke.de

7 FAZIT

7 Fazit

Mit der Internetdiskussion zur Living Bridge ist es gelungen, eine inhaltlich anspruchsvolle Debatte über die Vor- und Nachteile der geplanten Brücke zu initiieren, die von den Medien sehr intensiv begleitet worden ist. An dieser Debatte haben sich Bürger, Experten und politische Entscheidungsträger aktiv beteiligt und so einen Meinungsbildungsprozess befördert, der zum Zeitpunkt der Berichtslegung nicht abgeschlossen ist.

Nahezu alle relevanten thematischen Aspekte und Argumente für und gegen das Projekt sind vorgebracht und ausformuliert worden. Darauf hat sich die Diskussion aber keineswegs beschränkt. Thematisiert wurde auch die Rolle Hamburgs im Wettbewerb internationaler Metropolen, der Beitrag von Architektur zum Hamburgischen Selbstverständnis, die Ambivalenz von Tradition und Modernität in der Stadtentwicklung sowie Fragen der Bürgerbeteiligung an wichtigen städtebaulichen Projekten.

Das inhaltliche Ergebnis ist uneinheitlich, die Trennung zwischen Befürwortern und Gegnern des Projektes scheint quer durch alle Bevölkerungsgruppen und politischen Lager zu verlaufen.

„Dass die Bürger in staatlich eingerichteten Internet-Foren über prominente Bauvorhaben diskutieren und abstimmen können, schien bisher undenkbar. Gefürchtet war (...) vor allem der öffentliche Geschmack, dem Fachleute grundsätzlich regressiv Modernitätsfeindlichkeit unterstellen“, schrieb Till Briegleb im Feuilleton der Süddeutschen Zeitung über das Beteiligungsprojekt zur Living Bridge.

Dieses Vorurteil ist durch die Diskussionsergebnisse eindrucksvoll widerlegt worden. Während die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sich in der Online-Umfrage mehrheitlich für die Living Bridge ausgesprochen haben, haben

sich im öffentlichen Diskurs vor allem die Experten kritisch geäußert, am deutlichsten die Hamburgische Architektenkammer.

Durch die Kombination von E-Partizipation und Präsenzveranstaltungen sowie durch die breite mediale Berichterstattung hatten die Hamburgerinnen und Hamburger die Gelegenheit, ihre Meinung zur Living Bridge zu artikulieren. Viele haben diese Gelegenheit genutzt oder die Diskussion passiv verfolgt. Wie immer auch die politische Entscheidung hinsichtlich der Living Bridge jetzt ausfällt, besteht nach diesem Beteiligungsverfahren kaum die Gefahr, dass wichtige Argumente übersehen werden.