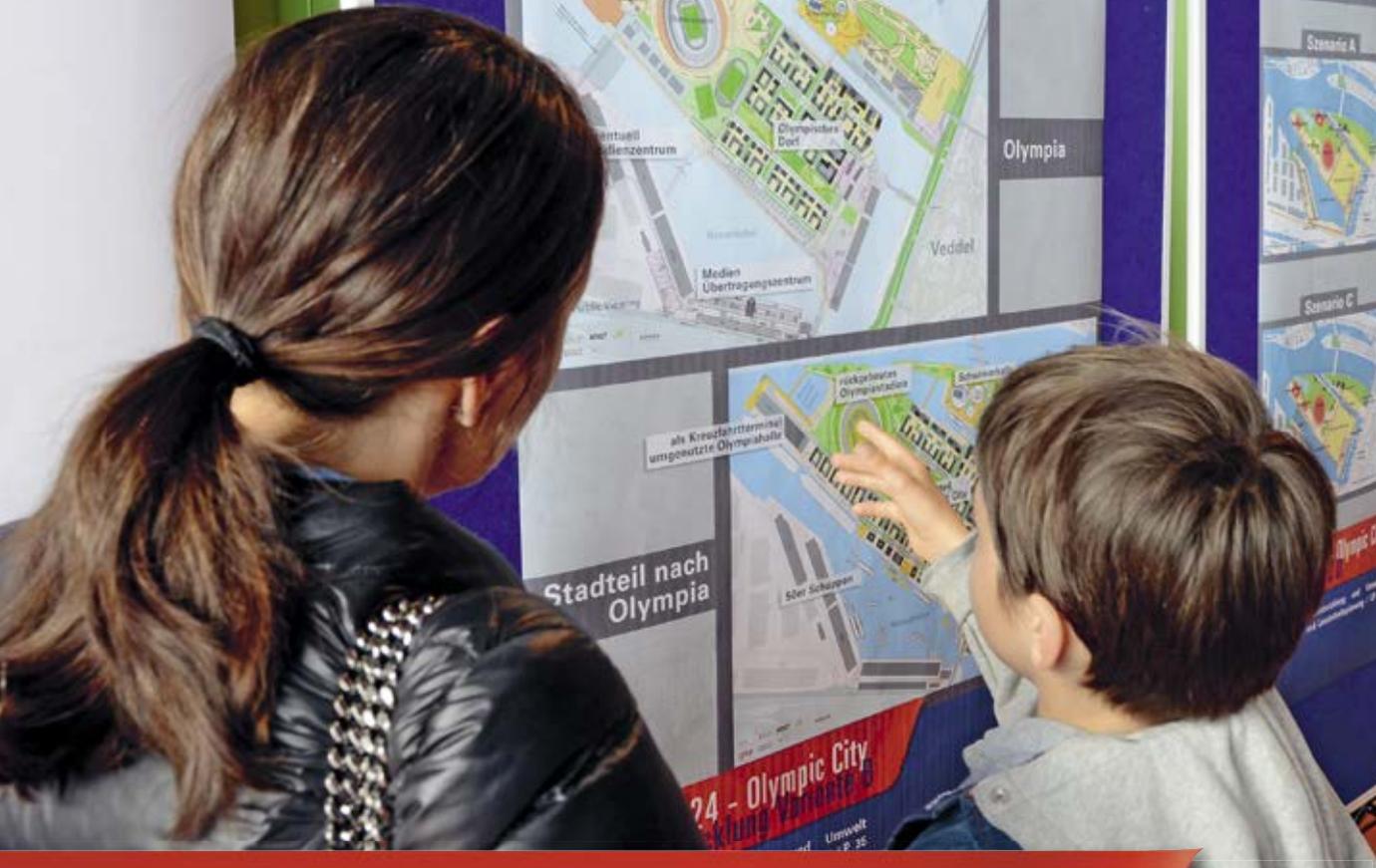




Stadtwerkstatt

9



Masterplan Olympic City Diskussion des Konzeptes und der Vorzugsvariante



Grußwort und Themeneinführung durch Dorothee Stapelfeldt, Senatorin für Stadtentwicklung und Wohnen	3
Auf dem Podium und am Rednerpult	5
Chronologie „Masterplan Olympic City*“ in 2015.	6
Kurz und Knapp: „Was ist ein Masterplan?“	7
Der Masterplan für die Olympic City, Kees Christiaanse	8
Diskussion/Anregungen/Sorgen rund um den Masterplan – Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern	14
Erst Olympiade, dann Nachnutzung für alle, Nikolaus Goetze	16
Neue Erschließungswege, Konrad Rothfuchs	19
Der Weg zu Olympia – Bewerbungsschritte im Überblick	22
Impressum	24

* Während der Erarbeitung des Masterplans wurde mit dem Begriff „Olympic City“ gearbeitet. Zwischenzeitlich wurde für den zukünftigen Stadtteil der Name „OlympiaCity“ ausgewählt. In dieser Dokumentationsbroschüre wird der Begriff aus der Planungsphase verwendet.

Programm der Veranstaltung

Begrüßung und **Fragen an das Publikum** durch Moderator Markus Birzer ■ **Einführung in das Thema** von Dr. Dorothee Stapelfeldt, Senatorin für Stadtentwicklung und Wohnen ■ **Film: Rückblick auf die Informationsveranstaltung zum Masterplan** am 2. Juni 2015 ■ **Vorstellung der Vorzugsvariante** „Masterplan Bebauung Kleiner Grasbrook“: Kees Christiaanse, KCAP ■ **Stand der Sportstättenplanung** „Masterplan Bebauung Kleiner Grasbrook“ erläutert durch Nikolaus Goetze, gmp ■ Konrad Rothfuchs, ARGUS, über die **Erschließung des Kleinen Grasbrook für Olympia und nach Olympia** ■ **Diskussion mit dem Publikum**: Oberbaudirektor Prof. Jörn Walter, Dr. Christoph Krupp, Leiter der Senatskanzlei, Kees Christiaanse, Nikolaus Goetze, Konrad Rothfuchs ■ Weitere Rückmeldungen an den Stellwänden und offener Ausklang

Liebe Leserinnen und Leser, liebe Gäste der neunten Stadtwerkstatt!

Olympische und Paralympische Spiele in Hamburg, das sind Spiele im Herzen der Stadt: Spiele der kurzen Wege mit Sportstätten, die dicht beieinander liegen und schnell zu erreichen sind. Spiele im und am Wasser, mitten im Hafen, an Flüssen, Kanälen und Seen. Mit diesem herausragenden Konzept bewirbt sich Hamburg für die Olympischen Spiele 2024 – und sucht zugleich das Gespräch mit den Bürgerinnen und Bürgern. Die hier dokumentierte Stadtwerkstatt, die im Hamburg Cruise Center mit über 800 Gästen stattfand, ist die bereits fünfte Dialogveranstaltung, mit der wir die Hamburgerinnen und Hamburger beteiligen und begeistern und von ihren Ideen und ihrer Kritik profitieren wollen. Vier Varianten des Masterplans, über die zu diesem Zeitpunkt noch keine Entscheidung getroffen war, wurden am 2. Juni 2015 in der MagnusHall diskutiert.

Kernareal der Olympischen und Paralympischen Spiele ist der Kleine Grasbrook. Noch wird das Gebiet als Lager- und Umschlagplatz der Hafenwirtschaft genutzt. Die dort beheimateten Betriebe haben sich jedoch bereit erklärt, ihre Flächen für Olympische Spiele zur Verfügung zu stellen. Im Gegenzug sagt der Senat zu, dass jedem Hafener Unternehmen, das verlagert werden muss, eine geeignete Alternative angeboten wird, die die Fortführung seiner Wirtschaftstätigkeit erlaubt.

Die alles bestimmende Grundidee unserer Olympiabewerbung ist die Nachhaltigkeit. Nach Beendigung der Olympischen und Paralympischen Spiele kann der Kleine Grasbrook zum jüngsten und vielleicht attraktivsten Wohnquartier Hamburgs weiterentwickelt werden. Das



prominent im Elbstrom gelegene Quartier kann dabei gleich zwei große Stadtentwicklungsvorhaben stärker mit der Innenstadt verbinden: es wird ein Trittstein für den „Sprung über die Elbe“ in den Hamburger Süden und für „Stromaufwärts an Elbe und Bille“, die Entwicklung des Hamburger Ostens, sein. Dafür stehen auch die Planungen für den Bau der neuen S- und U-Bahnen „Elbbrücken“ und „OlympiaCity“ sowie die geplanten Brückenquerungen und der neue Olympiapark auf dem Kleinen Grasbrook, der mit dem Lohsepark in der Hafencity über die neue Norderelbbrücke verbunden werden kann.

Die Planungen für den künftigen Stadtteil bestimmen dabei die städtebauliche Gestaltung der OlympiaCity, nicht umgekehrt. Diese Herangehensweise ist außerordentlich wichtig. Sie bedeutet, dass für die Olympischen und Paralympischen Spiele nur gebaut und gestaltet wird, was im künftigen Quartier Bestand hat oder unproblematisch zurückgebaut werden kann. So planen wir langfristig einen Stadtteil für Hamburg, der im Sommer 2024 großartige Spiele beherbergen kann.

Ihre

Dorothee Stapelfeldt

Senatorin für Stadtentwicklung und Wohnen

Impressionen 1



Diskussionsveranstaltung Masterplan Olympic City

23. Juni 2015 | 19.00 Uhr

CruiseCenter Hafencity
Großer Grasbrook 19 | 20457 Hamburg
U4 Haltestelle Überseequartier

Stadtwerkstatt Hamburg

STADT
WERK
STATT
auf Orange Kassen

Eine Veranstaltung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Eintritt frei
www.hamburg.de/stadtwerkstatt


Hamburg



Veranstaltung am 2. 6. 2015



Veranstaltung am 2. 6. 2015



Auf dem Podium und am Rednerpult

Dr. Dorothee Stapelfeldt

Senatorin für Stadtentwicklung und Wohnen

Kees Christiaanse

KCAP | Kees Christiaanse architects and planners

Nikolaus Goetze

gmp Architekten · von Gerkan, Marg und Partner

Dr. Christoph Krupp

Leiter der Hamburger Senatskanzlei

Konrad Rothfuchs

ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung

Prof. Jörn Walter

Oberbaudirektor der Stadt Hamburg

Moderation: Markus Birzer



v.l.n.r.: Dr. Christoph Krupp, Prof. Jörn Walter, Nikolaus Goetze, Moderator Markus Birzer, Kees Christiaanse, Konrad Rothfuchs

Chronologie „Masterplan Olympic City“ 2015

Christoph Holstein, Staatsrat der Behörde für Inneres und Sport, auf der Informationsveranstaltung zum Masterplan am 2. Juni 2015:

„Hamburg hat sich verpflichtet, die Bürgerinnen und Bürger in einem Referendum am 29.11.2015 über die Frage entscheiden zu lassen: Sollen wir uns um Olympische und Paralympische Spiele bewerben, oder sollen wir das nicht tun? Es wird eine demokratische Entscheidung sein, und der Senat wird diese Entscheidung akzeptieren und umsetzen. Wir brauchen die Diskussion, damit jede Hamburgerin, jeder Hamburger diese Entscheidung treffen kann. Und zwar nicht nur aus dem Bauch heraus, sondern nachdem die Fakten vorliegen, soweit sie belastbar und nachprüfbar sind. Wir brauchen auch die kritischen Fragen und den Streit in der Sache. Weil die Antworten, die wir auf diese kritischen Fragen geben müssen, zu der Transparenz führen, die wir versprochen haben.“

Die bei der Informationsveranstaltung am 2. Juni 2015 präsentierten Entwürfe finden Sie unter:

[www.hamburg.de/stadtwerkstatt/
veranstaltungen/4507962/9-olympic-city/](http://www.hamburg.de/stadtwerkstatt/veranstaltungen/4507962/9-olympic-city/)

Die bei der Stadtwerkstatt am 23. Juni 2015 präsentierten Ideen finden Sie unter:

[www.hamburg.de/stadtwerkstatt/
veranstaltungen/4539456/10-olympic-city/](http://www.hamburg.de/stadtwerkstatt/veranstaltungen/4539456/10-olympic-city/)

Der Prozess des Masterplans „Olympic City“ im Überblick

28. Januar 2015

Bürgerwerkstatt 1: Wettkampf- und Trainingsstätten

19. Februar 2015

Bürgerwerkstatt 2: Verkehr und Tourismus

26. Februar 2015

Bürgerwerkstatt 3: Die Entwicklung des Kleinen Grasbrooks zum neuen Stadtteil „Olympic City“

02. Juni 2015

Informationsveranstaltung zum Masterplan

23. Juni 2015

Stadtwerkstatt „Masterplan Olympic City“

07. Juli 2015

Stadtwerkstatt „Sportstätten für die Spiele“

14. Juli 2015

Stadtwerkstatt „Olympia 2024 – Herausforderungen und Chancen für die Mobilität“

28. Juli 2015

Fertigstellung der Planwerke durch die Planer

August / September 2015

Kostenberechnungen und Schlussabstimmung

09. Oktober 2015

Öffentliche Vorstellung des Masterplans

Was ist ein Masterplan?

Bevor ein Stadtteil im Detail entwickelt werden kann, müssen erst einmal die groben städtebaulichen Strukturen geklärt werden: Wie sollen die unterschiedlichen Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen, Kultur etc.) verteilt werden? Wo sollen bedeutende größere Einrichtungen angeordnet werden? Wo sollen sich die Gebäude befinden? Wie hoch sollen sie sein? Wo wird es Grünflächen und Plätze geben? Wie funktioniert die verkehrliche Erschließung? Wie bewegen sich Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer im neuen Stadtteil?

Zur Festlegung eines solchen Rahmens wird ein so genannter Masterplan erstellt, der Antworten auf diese Fragen gibt und die grobe planerische Grundlage für die künftige Entwicklung abbildet.

Dieses aus Plänen und Texten bestehende Dokument skizziert die Ziele der Stadt(teil)entwicklung und beschreibt die entstehenden Quartiere und deren Nutzungen. Dabei muss

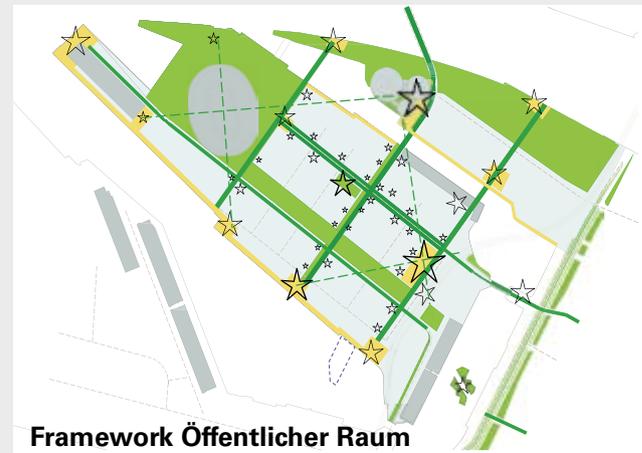
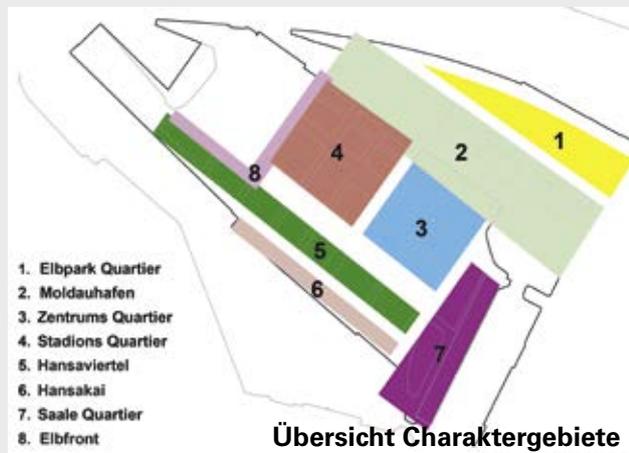
es ein fortschreibungsfähiges, flexibles Konzept bieten, das sich an mögliche Änderungen der Rahmenbedingungen und dem Entwicklungsbedarf während des weiteren Planungsprozesses anpassen kann, ohne jedoch die grundlegenden Ziele aufzugeben.

Details wie die genaue Gestaltung von Park und Freiflächen, die Gestaltung der Gebäude oder die Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes sind in einem Masterplan angerissen, aber nicht abschließend festgelegt. Ein Masterplan schafft zudem kein Baurecht – hierzu bedarf es der sich anschließenden Bebauungsplanung.

HAMBURGER MASTERPLÄNE

Beispiele für Projekte mit einem vorangestellten Masterplan sind in Hamburg neben der aktuellen Olympic City (<http://www.hamburg.de/spiele-fuer-hamburg>) die prominente HafenCity (www.hafenCity.com) und das Projekt Neue Mitte Altona (<http://www.hamburg.de/mitte-altona>).

Beispiele für Planungsebenen im Masterplan



Der Masterplan für die Olympic City

Kees Christiaanse vom niederländischen Architekturbüro KCAP über den Entwicklungsprozess und die Auswahl der bevorzugten Masterplan-Variante

Olympia wird in ganz Hamburg und Umgebung stattfinden. Hauptaustragungsort der Spiele aber wird der Kleine Grasbrook sein. Hier sollen die drei zentralen olympischen Sportanlagen errichtet werden: das Olympiastadion, die Schwimmarena und die Olympiahalle, außerdem das olympische Dorf für die erwarteten 17.000 Athleten, Trainer und Betreuer sowie das Pressezentrum für mehr als 30.000 Medienvertreter. Nach Austragung der Spiele wird das Gebiet zu einem attraktiven Stadtquartier weiterentwickelt: die großen Schauplätze werden umgebaut oder anders genutzt, die Wohnbebauung wird insbesondere auf den Gebäuden und der Infrastruktur des olympischen Dorfes aufsetzen.

Vom Legacy Mode zum Olympic Mode

Schon diese Skizzierung unseres Vorhabens zeigt: Wir müssen Olympia vom Ende her, aus der Perspektive des anschließend entstehenden Stadtquartiers denken. Wir bezeichnen daher die Zeit der Spiele als „olympischer Betrieb“ oder „Olympic Mode“, die Zeit des Stadtquartiers danach als „olympisches Vermächtnis“ oder „Legacy Mode“. Für beide Szenarien entwickeln wir Pläne. Dabei gehen wir wie in London vor, der Olympiastadt 2012: Die Nachnutzung des zentralen Geländes der Olympischen Spiele ist das Leitmotiv für die Gestaltung des Geländes während der Olympischen Spiele. Das heißt: Wir werden die Investitionen für die drei, vier

Wochen Spielzeit so einsetzen, dass sie bestmöglich als städtebauliche Infrastruktur für das später entstehende Stadtviertel funktionieren.

Nur einen Steinwurf von der HafenCity entfernt

Der Kleine Grasbrook ist ein aus drei Inseln bestehendes Hafenviertel, das in unmittelbarer Nachbarschaft zur Veddel am südlichen Kopf der Freihafenelbbrücke beginnt und sich bis zu den denkmalgeschützten 50er Schuppen am Hansahafen erstreckt. Mit seinen drei „Fingern“ ragt das Quartier weit in den Hamburger Hafen hinein, die Distanz zwischen HafenCity und Hauptinsel beträgt nur wenige hundert Meter. Die Planungen für Olympia erstrecken sich im Wesentlichen auf die Hauptinsel und ihre nördlich gelegene Halbinsel. Südlich des Hansahafens soll das Pressezentrum für die Olympischen und Paralympischen Spiele entstehen.

Der Kleine Grasbrook: ein Quartier mit einzigartigen Qualitäten

Der Kleine Grasbrook ist zentrumsnah, seine Was-serlage einzigartig. Seine Geschichte und Gegenwart als Hafengebiet verleiht dem Quartier einen „genius loci“ (deutsch: Geist des Ortes), der überall spürbar ist: in den alten Speichern und Schuppen, den modernen Hallen und Terminals, den alten Beamtenhäusern, Böschungen und Kaimauern. Diesen Geist wollen wir aufnehmen und weiter entfalten. Quartiere, die sich aus Hafengebieten oder ehemaligen Industriebrachen entwickeln, sind häufig Gründerzentren für Kreativgewerbe, aus dem heraus sich die moderne Ökonomie von heute entwickeln kann. Der Kleine Grasbrook ist

ein ökologisch und kulturell aufregender Ort, den es zu bewahren und weiterzuentwickeln gilt.

Der „Work-in-Progress-Mode“: vier Masterplan-Varianten zu Beginn

Ein so großes Vorhaben wie die Planung und Ausrichtung Olympischer und Paralympischer Spiele ist nur als

Prozess machbar: Man entwickelt Ideen, spielt sie durch, verbessert oder verwirft sie. Wir haben daher zunächst vier Masterplan-Varianten für die Bebauung des Kleinen Grasbrooks im Olympic Mode entwickelt. Die Varianten A bis D unterscheiden sich durch die Anordnung der drei bedeutendsten olympischen Sportstätten: In zwei Entwürfen befanden sich Olympiastadion, Olympiahalle

Die vier Varianten des Masterplans



Variante A



Variante B



Variante C



Variante D

und olympische Schwimmarena kompakt zusammen auf der Hauptinsel, in zwei Entwürfen verteilten sie sich auf Haupt- und Nachbarinsel. Je nach Verteilung der Schauplätze stand dem olympischen Dorf mehr oder weniger Raum zur Verfügung, so dass es entweder kompakt auf der Hauptinsel errichtet werden konnte oder sich über beide Inseln erstreckte.

Städtebauliche und sicherheitstechnische Anforderungen an die Olympic City

Um aus den vorliegenden Varianten die bestmögliche auszuwählen, haben wir sie im Hinblick auf folgenden Anforderungen intensiv geprüft:

■ Bewältigung der Besucherströme

Während der Olympischen und Paralympischen Spiele müssen die Besucherströme schnell und sicher auf das Olympiagelände geleitet, dort verteilt und wieder zurückgeleitet werden. Dazu müssen nicht nur genügend Brücken, Fuß- und Verkehrswege, sondern auch genügend Bewegungsflächen geschaffen werden, damit es nicht zu Drängeleien kommt. Alle vier Varianten planen hierfür die künftige neue S- und U-Bahnstation Elbbrücken sowie die Anbindung des Kleinen Grasbrook über die U-Bahnlinie 4 ein. Darüber hinaus sehen die Varianten unterschiedliche Brückenverbindungen zwischen Haupt- und Halbinseln, dem Kleinen Grasbrook gesamt und der HafenCity im Norden sowie zur Veddel im Osten vor.

■ Sicherheit und Logistik

Während der Spiele müssen hohe Sicherheitsvorkehrungen getroffen werden. Insbesondere das olympische Dorf muss intensiv geschützt werden. Ein großer Standortvorteil des Kleinen Grasbrooks ist seine Lage im Fluss: Die Halbinseln sind von drei, die Hauptinsel von vier Seiten mit Wasser umgeben und dadurch geschützt.

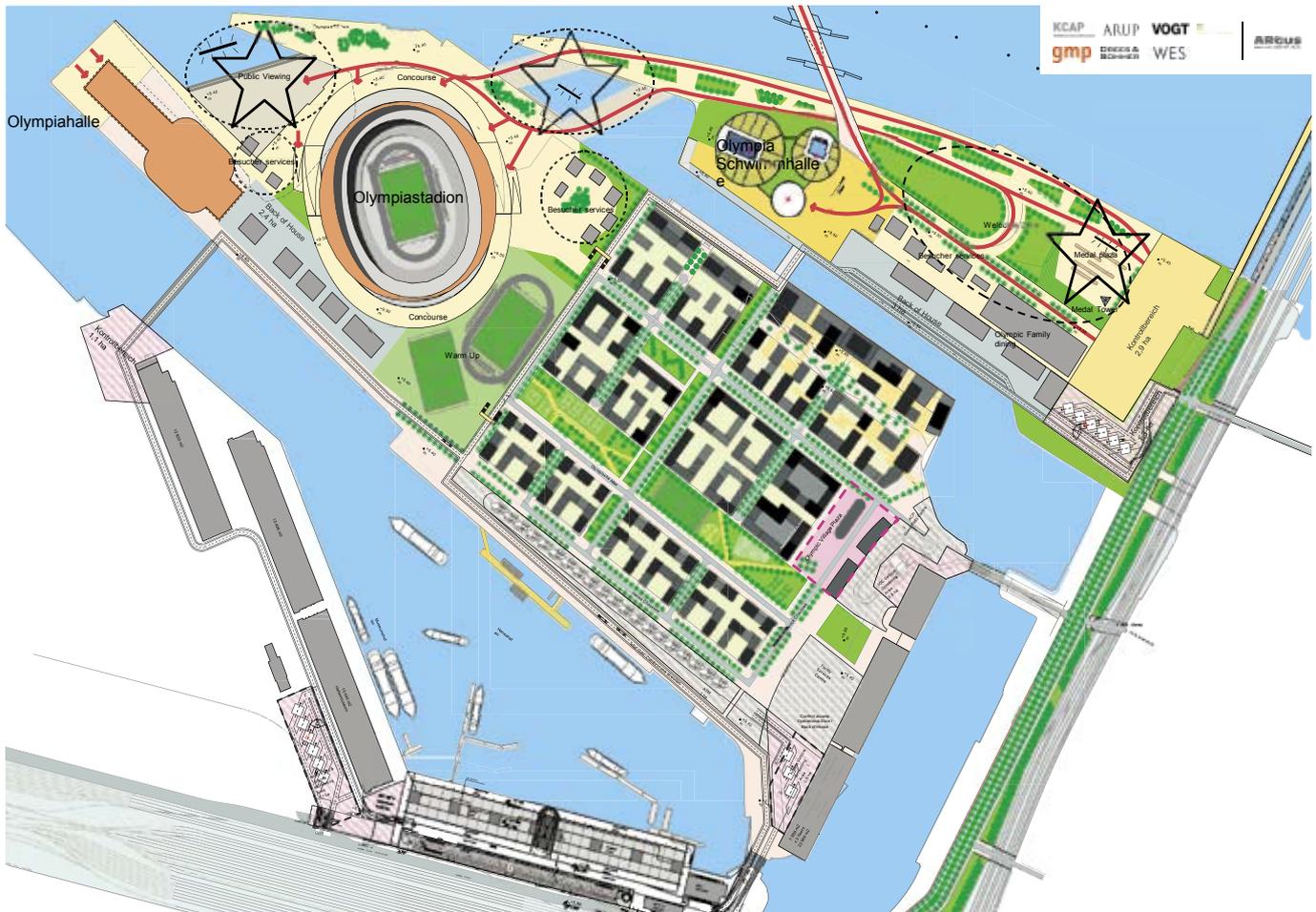
Entsprechend bedeutsam ist die Anordnung des olympischen Dorfes. Befindet es sich auf einer Insel, ist es leichter zu sichern als wenn es sich über zwei Inseln erstreckt und durch einen Hafen voneinander getrennt wird. Ebenso verhält es sich mit der Logistik: Sie muss sicherstellen, dass sowohl die drei großen Schauplätze als auch das olympische Dorf möglichst effizient und vor allem komplikationslos versorgt werden können.

■ Nachhaltigkeit

Die drei zentralen Sportanlagen müssen so angeordnet werden, dass ihre Integration in das später entstehende Viertel problemlos möglich ist. Dazu gehört eine vorausschauende, die Anforderungen eines Stadtquartiers erfüllende Idee. Wird die Olympiahalle beispielsweise am Hansahafen platziert, so kann sie später zum Schiffsterminal umgebaut werden. Werden alle drei Schauplätze auf der Hauptinsel angeordnet, entsteht auf der nördlichen Nachbarinsel Platz für einen großzügigen Park.

Masterplan-Variante B: Bestmögliche Lenkung der Zuschauerströme

Nach eingehender Prüfung aller Varianten sowohl im „Olympic Mode“ als auch im „Legacy Mode“ haben wir uns für die Variante B entschieden: Sie überzeugt durch die ideale Lenkung und Verteilung der Zuschauerströme. Bei den anderen drei Varianten kam es durch eine zu enge Anordnung der Schauplätze zu sicherheitsrelevanten Engpässen. Die Masterplan-Variante B hingegen verteilt sie gleichmäßig auf die Inseln: Das Olympiastadion wird prominent auf der Hauptinsel mit Blick auf Elbe und HafenCity errichtet, die Olympiahalle liegt auf der Landspitze am Hansahafen und die Schwimmarena auf der nördlichen Nachbarinsel. Durch die großzügige Verteilung entstehen genügend Flächen,



Variante B – Olympischer Modus

die größere Zuschauermengen auffangen können. Auch können alle drei Schauplätze und das olympische Dorf gut über Land und Wasser logistisch versorgt werden. Das olympische Dorf hat genügend Platz, um kompakt auf der Hauptinsel errichtet zu werden. Alle weiteren Planungen für den „Olympic und Legacy Mode“ basieren gegenwärtig auf der Variante B.

Der aktuelle Stand im „Olympic Mode“

Die Masterplan-Variante B sieht eine diagonal verlaufene Brücke über die Norderelbe von der HafenCity zum nördlichen Teil des Kleinen Grasbrooks vor. Im „Olympic Mode“ wird sie als Fußgängerbrücke genutzt, die die Besucherströme durch den Olympischen Park zu den verschiedenen Schauplätzen leiten wird, im „Legacy Mode“ wird sie auch für den Verkehr geöffnet.



Variante B – Olympischer Modus | Arbeitsmodell

Weitere Besucherströme können über den öffentlichen Nahverkehr befördert werden: über die neue U- und S-Bahnstation „Elbbrücken“ und die Anbindung des Kleinen Grasbrooks an die U-Bahnlinie 4, die oberirdisch auf Stelzen verlaufen und im „Olympic Mode“ aus Sicherheitsgründen als Fußweg genutzt werden wird. Die am Saalehafen gelegenen, alten Speicher werden

als historisches Erbe erhalten und sowohl im „Olympic Mode“ als auch im „Legacy Mode“ genutzt, beispielsweise als Büroräume.

Der derzeitige Planungsstand im „Legacy Mode“

Nach Beendigung der Olympischen Spiele stellt die Grundfläche des olympischen Dorfes das Startvolumen für die Wohnbebauung dar. Zur Unterbringung der Athletinnen und Athleten und ihres Betreuerstabes werden rund 3.000 Wohnungen gebaut. Sie sind die Ausgangsbasis für eine diverse, variantenreiche Wohnbebauung: unterschiedliche Blockgrößen, eine unterschiedliche Verdichtung, neue Übergänge zwischen öffentlichem und privatem Bereich, Gewerbe im Parterre, darüber Gärten und Schulen und Wohnungen – noch ist alles denkbar. Die drei großen Sportanlagen auf dem Kleinen Grasbrook (Olympiastadion, Olympiahalle und Schwimmarena) werden umgebaut oder umgenutzt. Dazu gibt es zum jetzigen Zeitpunkt unterschiedliche Ideen: So kann das Olympiastadion mit seinen 70.000 Plätzen, die für die Olympiade benötigt werden, auf 20.000 Plätze rückgebaut werden, so dass Europa-meisterschaften ausgetragen werden können. Ebenso denkbar aber ist, dass die Stadionhülle für den Bau von Wohnungen nachgenutzt wird.

Leben auf der Insel im Süden

Der Kleine Grasbrook wird sich über seine Wasserkanten, seine Hafenbecken und seiner Lage an der Elbe definieren. Dem öffentlichen Raum, also den unterschiedlichen Quartiers- und zentralen Plätzen, den Parks und Parkzonen mit Sport- und Spielplätzen, kommt dabei eine herausragende Rolle zu. Der Olympische Park wird sich als Promenade entlang des Elbufers von der Freihafenbrücke bis zum Veddelhöft und über verschiedene Brückenverbindungen bis auf die Hauptinsel erstrecken. Und der Moldauhafen, der beschaulichste und kleinste Hafen des Viertels, könnte zur Gracht werden – mit der Elbphilharmonie am Horizont.



Kees Christiaanse KCAP

Diskussion / Sorgen rund um den Masterplan

Dutzende von Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Dialogveranstaltungen nutzen die offenen Diskussionen oder schreiben ihre Kritik und Anregungen an Themenwände. Insgesamt mehr als 1.000 Hinweise konnten so bislang gesammelt, ausgewertet und in den Planungsprozess mit einbezogen werden. Hier finden Sie eine Auswahl der in den Diskussionen am häufigsten genannten Hinweise, Wünsche und Sorgen.

Ja, jein, nein und sieben Jahre Planung reichen nicht aus

Das Spektrum der Äußerungen reichte von großer Begeisterung bis zur kompletten Ablehnung Olympias: Der überwiegende Teil der Teilnehmerinnen und Teilnehmer sieht in den Spielen eine große Chance, hat aber Fragen und Sorgen. Ein kleinerer Teil lehnt das Ereignis grundsätzlich ab, insbesondere aufgrund der als unkalkulierbar eingeschätzten Kosten. Auch besteht die Sorge, dass die sieben Jahre von der Entscheidung 2017 bis zum Start der Olympischen Spiele 2024 für die Planung und Realisierung nicht ausreichen werden. Allein die Verlagerung der Hafенbetriebe, die Sondierung und Räumung von Altlasten und Kampfmitteln des gesamten Areals würden sehr viel mehr Zeit in Anspruch nehmen.

Kein Stadtteil im Hafen ohne Olympia

Eine große Sorge, die insbesondere die Vertreterinnen und Vertreter der Hafенwirtschaft bewegt, ist die Verdrängung der Hafенwirtschaft durch die städtebaulichen Pläne des Hamburger Senats. Die Unternehmer betonten, dass sie ausschließlich für Olympia bereit

seien, ihre Standorte auf dem Kleinen Grasbrook aufzugeben. Sie argwöhnen, dass die Stadt die Olympiabewerbung lediglich als Vorwand nehme, um Wohngebiete im Hafen anzusiedeln. Die Frage „Machen wir hier Olympia oder entsteht hier ein neuer Stadtteil?“ beantwortete der Leiter der Senatskanzlei jedoch klar und eindeutig: „Der Kleine Grasbrook ist Hafengebiet und ohne Olympia bleibt das Hafен.“

Kein Olympia auf Kosten der Hafенwirtschaft

Eine weitere Sorge betrifft die Verlagerung der Betriebe auf alternative Hafенflächen. Zwar habe der Senat der Hafенwirtschaft zugesagt, jedem Betrieb eine adäquate Fläche anzubieten. Angesichts der knappen Flächenressourcen aber fragen sich viele Unternehmer, wo die Betriebe hin sollen und was aus den Schiffs Liegeplätzen an den Dalben passieren wird. Auch für viele Bürgerinnen und Bürger ist der Hafен existenziell. „Was wäre Hamburg ohne Hafен?“ fragen sie sich. Damit Hamburg das „Tor zur Welt“ bleibe, müsse der Hafен in seiner jetzigen Form erhalten bleiben. Ein Beteiligter betonte, dass nicht die Olympischen Spiele, sondern in erster Linie der Hafен zu Hamburg gehöre.

Kein überteuertes Wohnen und kein „Architektur-zoo“ im neuen Hafenviertel

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer regten an, in dem neuen Stadtviertel für genügend bezahlbare Single- und Familienwohnungen zu sorgen. Darüber hinaus könne der Bau des komplett neuen Viertels dazu genutzt werden, Inklusion in Hamburg in seiner ganzen Bandbreite umzusetzen. Um Freiflächen zu erhalten, sollen die



Wohnhäuser höher gebaut werden und sich nicht nur auf das auf das Areal des olympischen Dorfes, sondern auch auf die Gebiete südwestlich des Stadions und nördlich des Moldauhafens erstrecken. Für Gebäude und Infrastruktur wurde eine strikte Gestaltungssatzung gefordert, damit kein „Architekturzoo“ entstehe. Allerdings bezweifelten mehrere Stimmen, ob man überhaupt im Hafen wohnen könne. Diese Frage stelle sich erst recht, wenn die angedachten Kreuzfahrt-Terminals am Hansahafen gebaut werden.

Statement von Marie Bär, Vertreterin des Bündnisses NOlympia

„Wir halten die Planungen der Stadt für Olympia für Größenwahnsinnig und in ihren Kosten unbeherrschbar. Das kann man an der Elbphilharmonie sehen: was die Stadt erzählt und was am Ende dabei herauskommt. Wir rechnen mit Kosten in zweistelliger Milliardenhöhe und sind überzeugt davon, dass man diese Gelder deutlich besser einsetzen kann. Die Verdrängung des Hafens

und Verbleib der Hafenbetriebe sowie der Hochwasserschutz sind weitere Themen. Auch die Nachnutzung halten wir für nicht optimal. Wir lehnen den Sicherheitswahn ab und befürchten, dass die angrenzenden Viertel Veddel und Wilhelmsburg gentrifiziert werden. Aus diesen und vielen weiteren Gründen sagen wir NO zu Olympia und hoffen, dass Sie alle das noch einmal kritisch beleuchten und gucken werden, ob es wirklich der ganzen Stadt guttut, wenn Olympia nach Hamburg kommt.“



Erst Olympiade, dann Sportstätten für alle

Nikolaus Goetze vom Architekturbüro gmp stellte die Ideen für die Sportstättenplanung vor

Wir finden es sinnvoll, dass die zentralen Sportstätten auf den Höfen des Grasbrook zur Innenstadt ausgerichtet liegen, von dort aus auch wahrgenommen werden und vor allem, dass jeder Hamburger sie gut erreichen kann. Olympische Sportstätten der Zukunft müssen eine Nachnutzung haben. Eine Möglichkeit ist, dass man nach den Spielen die Konstruktion des künftigen Olympiastadions nutzt, um darin preiswerten Wohnraum zu schaffen. Eine andere Möglichkeit könnte sein, ein Leichtathletik-Stadion mit 20.000 Zuschauerplätzen als Teil eines Sportparks vorzusehen. Denkbar wäre bei der Stadionplanung, dass die wellenförmige Konstruktion der Tribünen ondulierend gestaltet wird, so dass die Zuschauer vom Stadion aus auf die Stadtsilhouette der HafenCity schauen können. Im Stadion-Ring stellen wir uns während der Olympiade einen Rundweg vor, auf dem man sich trifft, die Möglichkeit hat, die Cafés und Bars zu besuchen und den Blick auf die City genießen kann.

Olympiastadion: kompletter Rückbau oder Sportstätte für die Zukunft?

Bei einem Rückbau des Stadions stellen wir uns Wohnungen in Ergänzung zu einem Jugend- oder Studentenhotel vor. Das Stadion könnte in der Nachnutzung auch eine Sportstätte für die Öffentlichkeit werden, die man vom Lohsepark aus auf dem Weg ins olympische Dorf erreicht. Eine reduziertere Variante wäre, dass man wie bei der Trabrennbahn in Farmsen die Ränder des Stadions mit einer sechsgeschossigen Wohnungsbebauung

nachbaut. Hier ginge allerdings das Olympia Stadion als olympisches Erbe verloren.

Eine zweite Variante ist die Integration eines Pylons, der als olympisches Erbe anschließend erhalten bliebe. Er könnte eine Art begehbare Skulptur werden, über die die Besucher nach oben gehen und auf einer Plattform ebenfalls den Blick auf die HafenCity genießen können – auch die Möglichkeit der Integration eines Hotels wäre hier denkbar.

Schwimmarena: späteres Sport- und Freizeitbad

Die olympische Schwimmarena gegenüber dem Baakenhafen soll später als Sport- und Freizeitbad mit vielen Rutschen genutzt werden und den Masterplan abrunden. In unseren ersten Konzeptideen gibt es Analogien zu der Form von Wassertropfen und dem Thema „Schwimmen“. In der olympischen Nutzung haben wir dann in einem dieser „Tropfen“ das Schwimmbad mit 12.000 Zuschauerplätzen, im anderen den Sprungturm und Platz für 5.000 Zuschauer vorgesehen. In der Umnutzung würden wir aber nach wie vor auch einen Teil der Zuschauerplätze belassen, so dass dort auch



später Wettkämpfe stattfinden können. Nur der Sprungturm wird nicht weiter betrieben werden können, der Teil wird dann in einen Wasser-Spaßbereich umgebaut.

Ein anderer Weg wäre ein ganz klassisches Schwimmstadion als eine Stahlbeton-Schalenkonstruktion, die in den Bereichen geöffnet wird, in denen auch Tageslicht in das Schwimmbad hineinfallen soll. In der Nachnutzung bleiben Teile der Tribünen belassen und werden durch attraktive Freizeitnutzungen wie zum Beispiel einem Saunabereich ergänzt. Das Ganze wurde schon mit Bäderland diskutiert.

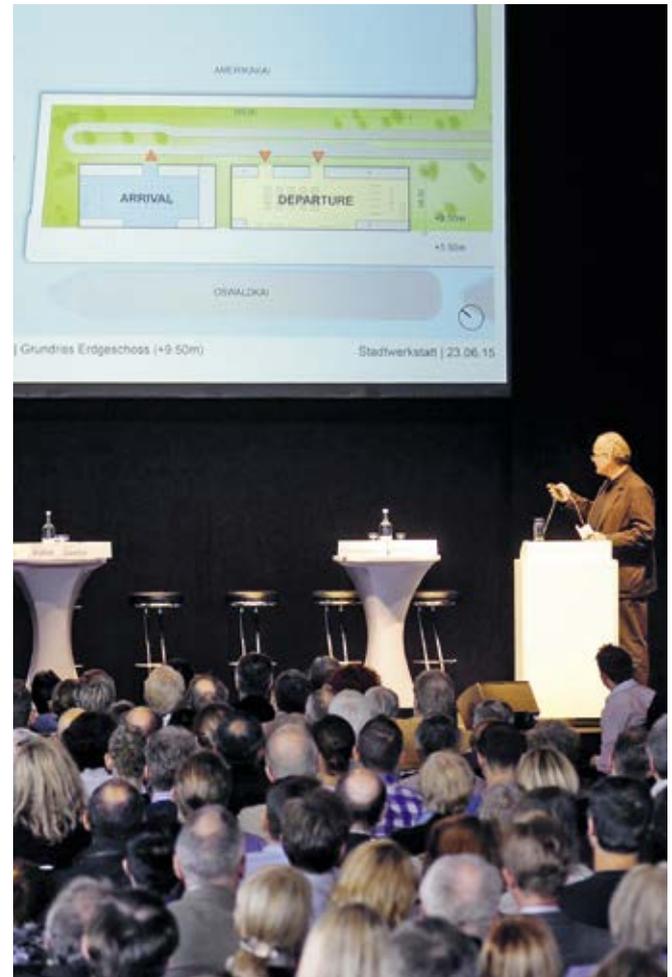


Olympiahalle: künftiges Kreuzfahrtterminal?

Auch die Olympiahalle wollen wir natürlich nachnutzen. Uns kam die Idee eines zusätzlichen Kreuzfahrtterminals, um dem zunehmenden Passagieraufkommen für Kreuzfahrtschiffe in Hamburg gerecht zu werden. Für die Spiele würde man dann seitlich vorläufige „Taschen“ anbauen, die man dann später wieder abbaut. Mit provisorisch andockten Sitzplätzen könnten wir dann 15.000 Zuschauer empfangen.

Beim umgekehrten Gedanke, dass wir eine Olympiahalle bauen, die dann aber in ein Kreuzfahrtterminal

umgenutzt wird, gehen wir von einer sehr großen Halle aus. In der Nachnutzung wird sie von großen Trägern überdacht, damit sie stützenfrei bleibt. Zusätzlich sehen wir parallel noch ein Hotel vor. Die Halle selbst lässt sich für die Funktion eines Kreuzfahrtterminals einfach organisieren. Während der Olympiizeit würden hier dann 15.000 Sitze provisorisch errichtet werden. Man könnte den Hotelbau temporär als Rundfunk-Zentrum nutzen.



Nikolaus Götze gmp

Bürgeranregungen zu den Sportstätten

Zur Nachnutzung der Sportstätten gab es gegenläufige Meinungen: Ein Teilnehmer wünschte sich eine komplette Umnutzung oder den Rückbau des Olympiastadions. Die Lage sei zu wertvoll für ein Leichtathletik-Stadion, welches zudem nicht dauerhaft benötigt werde. Andere Stimmen sprachen sich für den Erhalt des Olympiastadions aus, da in Hamburg keine vergleichbare Anlage vorhanden sei. Das Stadion sei auch aus touristischen Aspekten vollständig zu erhalten. Es könnte auch für Großkonzerte, einen Papstbesuch oder Ähnliches genutzt werden. Sollte ein Rückbau unumgänglich sein, so ein Teilnehmer, soll dieser auf etwa 40.000 Plätze begrenzt werden. Es gab jedoch auch die Forderung, die Stadionhülle ausschließlich für den Wohnungsbau zu nutzen.

Schwimmhalle für weitere Wettkämpfe erhalten

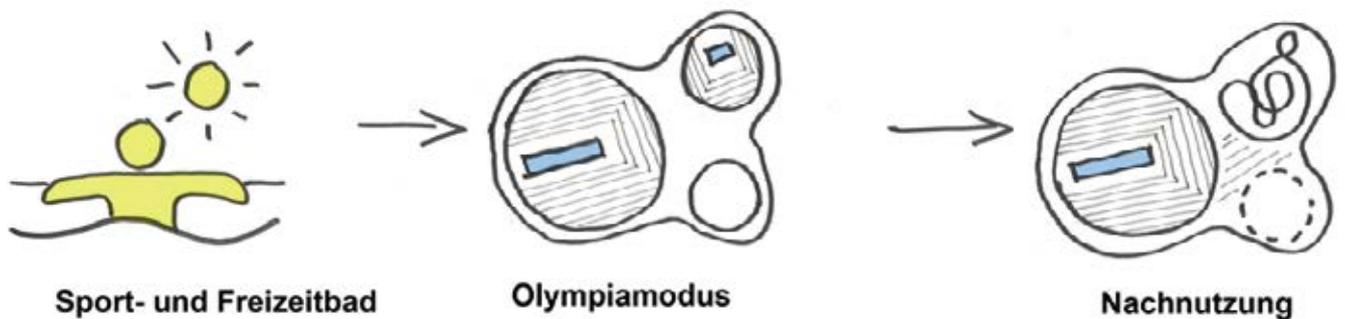
Teilnehmer forderten, die Austragungsorte und die Begleitsportplätze („Warm-up-Plätze“) nach den Olympischen Spielen zu erhalten. Besonders die Schwimmhalle mit den dazugehörigen Einrichtungen solle bestehen bleiben, um die Möglichkeit für die Veranstaltung Deutscher, Europa- und Weltmeisterschaften offen zu

halten. Die von gmp vorgestellte Nachnutzungsoption des Sprungbereiches der Schwimmarena als „Rutschendome“ wurde kontrovers diskutiert: Die Bewertungen reichten von „wirtschaftlicher Quatsch“ über „schlechter Witz“ bis hin zu „super Idee“. Zudem wurde ein freier Eintritt für die Schwimmanlagen gefordert.

Breitensport fördern, Kunst und Kultur mitdenken

Vielfach wurde gefordert, auch im Vorfeld von Olympia den Breitensport zu fördern und die Sportfachverbände in die Gestaltung der Sportstätten mit einzubeziehen.

Ein weiterer Besucher hofft, dass das Konzept, als Besucher von den Dächern aller drei Sportstätten schauen zu können, beibehalten wird – dies sei ein Alleinstellungsmerkmal bei der Bewerbung. Für die Nachnutzung der Sportstätten wurde gefordert, auch Raum für Kunst und Kultur mitzudenken.



Schwimmarena V1 Nachnutzung

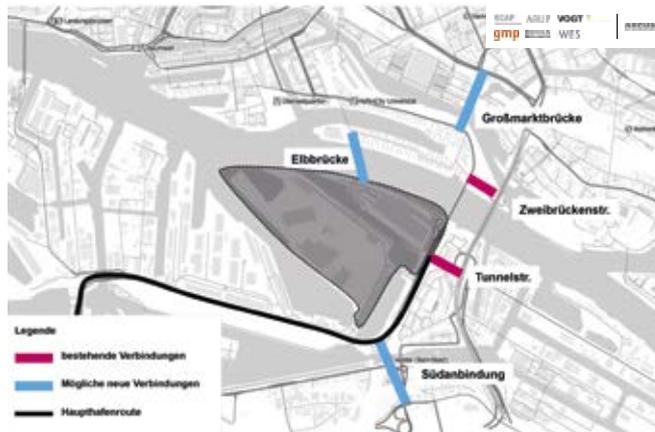
Neue Erschließungselemente

Konrad Rothfuchs vom Stadt- und Verkehrsplanungsbüro ARGUS stellte die Erschließungsplanungen vor

Die Erschließung des Kleinen Grasbrooks erfolgt heute im Wesentlichen über drei Punkte: Von Süden her über die Haupthafenroute mit dem Veddeler Damm und der Sachsenbrücke; von Norden über die Zweibrückenstraße und die Freihafenelbbrücke sowie von den großen Elbbrücken aus über den Veddeler Marktplatz und die Tunnelstraße.

Moderne und emissionsfreie Mobilität

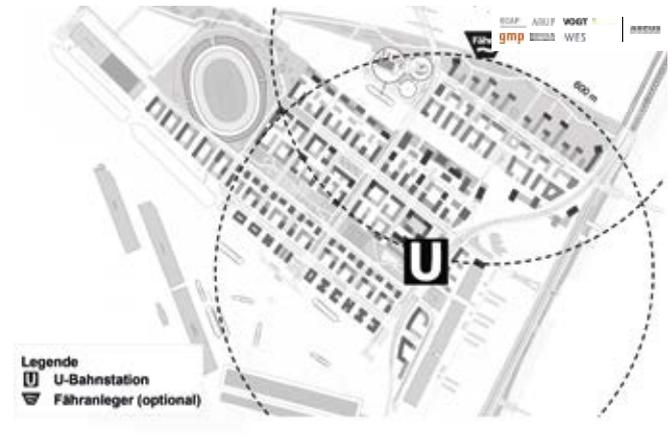
Der geplante Stadtteil soll auch nach den Olympischen Spielen Maßstäbe für eine modernere, emissionsarme Verkehrsplanung setzen. Das bedeutet, dass wir auf jeden Fall eine Weiterentwicklung unserer Mobilität auch in diesem Stadtteil mitdenken und sichern müssen.



Nach Olympischer Modus | Erweitertes Straßennetz

Rund 42 Prozent der heutigen Hamburger Wege werden von den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Hamburg mit dem PKW zurückgelegt, und 58 Prozent der Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit U- und S-Bahn. Als Zielvorgabe für unsere Planung haben wir zwischen 25 und 35 Prozent verbleibenden Kfz-Verkehr. Entsprechend werden dann mehr Wege zu Fuß, per Rad oder mit dem ÖPNV zurückgelegt werden.

Drei Ebenen sind dabei zu betrachten: Die erste Ebene ist die Stadt, die dafür sorgen muss, dass z. B. eine Bahnerweiterung realisiert und das Radroutennetz ausgebaut wird. Die zweite Ebene betrifft das Quartier, bei dem es sehr wichtig wird, dass wir an eine gute Nahversorgung denken, die kurze Wege ermöglicht. Die dritte Ebene betrifft die Gebäude, zum Beispiel die Frage: Bauen wir Fahrradabstellplätze in einer Tiefgarage hinter zwei Brandtüren oder dicht am Eingang, so



Nach Olympischer Modus | ÖPNV | Verlängerung der U4

dass sie eine sehr gute Nutzungsqualität haben? Apps und andere Informationssysteme werden in zehn, fünfzehn Jahren eine noch größere Rolle spielen – ebenso wie Carsharing und Mobilitäts-Stationen, die auf Quartiersebene eingerichtet werden.

Neue Elbbrücke, Großmarktbrücke und Südanbindung

Wir haben um den Kleinen Grasbrook herum drei zusätzliche, größere Erschließungselemente untersucht: die neue Elbbrücke, die neue Großmarktbrücke und eine Südanbindung. Die Großmarktbrücke würde ermöglichen, den Kleinen Grasbrook und die östliche Hafencity in Richtung Norden und Nordosten gut anzubinden. Könnte im Süden beispielsweise durch einen Tunnel unter dem Muggenburger Zollhafen eine Anbindung an die Autobahn in Georgswerder geschaffen werden, entstünde eine direkte Verbindung von der Haupthafenroute an die Autobahnen in Richtung Berlin und Hannover.

Mit dem Fahrrad käme man nach dem Bau einer neuen Brücke über die Norderelbe innerhalb von zehn Minuten bereits in die zentralen Bereiche der Hafencity, in zwanzig Minuten in die Innenstadt und in dreißig Minuten nach Altona. Eine Verlegung der aus Wilhelmsburg kommenden Velorouten wird eine Verkürzung der Wegebeziehungen in die Innenstadt zur Folge haben.

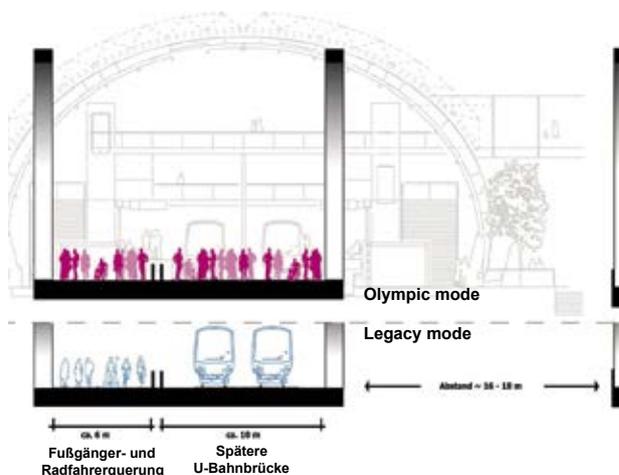
Bei der Planung des Straßennetzes ist es sehr wichtig, dass es in Hierarchien organisiert wird und neben dem Netz für den motorisierten Verkehr ein enges Netz für den Fuß- und Radverkehr entsteht. Die fußläufige Anbindung der Veddel führt heute über die Tunnelstraße und über die Straßenunterführung Veddeler Damm. Wir gehen bei der Planung jetzt erst mal davon aus, dass wir mit diesen beiden Durchlässe arbeiten und hier vernünftige Fuß- und Radwege entwickeln

U-Bahn-Brücke zunächst nur für Fußgänger

Bei der geplanten U-Bahn-Haltestelle ist wichtig, dass sie mit maximal 600 Metern Entfernung für das neue Quartier und die Sportstätten in wenigen Minuten erreichbar ist. Als ergänzendes Element für die Anbindung des Quartiers sollte auch eine Fährverbindung mitgedacht werden.

Während der Olympiade hätten wir also drei Zugänge zum Gelände: am Baakenhöft, den Elbbrücken und über die Veddel. Die U-Bahn kann aus Sicherheitsgründen nicht in das olympische Dorf verlaufen, sondern soll erst später realisiert werden. Trotzdem soll die Brücke über die Elbe für die U-Bahn schon vorher gebaut werden, um sie während der Spiele komplett für Fußgängerinnen und Fußgänger nutzen zu können. Die Ver- und Entsorgung des Geländes wird während der Spiele über rückwärtige Erschließungsachsen gesichert, die auch von Rettungsfahrzeugen genutzt werden können.

Zuwegung U-Bahnbrücke



Konzeptioneller Querschnitt

Viele Sorgen und Ideen der Bürgerinnen und Bürger

„Emissionsfrei“ stieß zwar auf Zustimmung, war einigen Teilnehmerinnen und Teilnehmern aber noch zu wenig: Sie sprachen sich für einen autofreien Kleinen Grasbrook aus und forderten die Planer auf, mutig zu sein und auf die Realisierung privaten Wohneigentums zu verzichten sowie keine PKW-Stellplätze und nur Krankenwagen, Möbelwagen und Lieferverkehr mit E-Fahrzeugen im Quartier zu erlauben. Zudem sollte das Ausleihen von Elektro-Fahrrädern möglich sein.

Zu den geplanten neuen Brücken gab es kontroverse Meinungen: Zum einen forderte ein Diskussionsteilnehmer, die neue Elbbrücke in der Verlängerung des Lohse-Parks frei vom motorisierten Individualverkehr zu planen, um eine emissionsfreie Elbquerung zu schaffen. Eine andere Stimme sprach sich hingegen für eine Erschließung durch die Verlängerung von drei Straßen aus dem olympischen Dorf aus – damit der Grasbrook für den Individualverkehr offen bleibe. Zusätzlich wurden weitere feste Brücken über die Norderelbe vorgeschlagen, die sich als Klappbrücken oder Brücken mit herausnehmbaren Mittelteil realisieren ließen. Mit einer weiteren festen Brücke über den Hansahafen würden für Fußgänger insgesamt drei Zugangspunkte während der Olympischen Spiele entstehen.

Verlängerung der U4 bis Veddeler Damm?

Bezüglich des Schienennahverkehrs-Konzeptes schlug ein Teilnehmer zusätzlich zum U- und S-Bahnhof Elbbrücken eine Erweiterung der U-Bahn Linie 4 bis zu einer Haltestelle am Veddeler Damm vor. Schon bei der Veranstaltung am 2. Juni waren überdachte Fußwege zwischen den Stationen von ÖPNV und den Sportstätten als Schutz vor Regen und Sonne von einem Teilnehmer gefordert worden, ebenso wie die Möglichkeit, mit

einem Taxi zum Olympiastadion vorfahren zu können und genügend Parkplätze, beispielsweise in Form von großflächige Tiefgaragen, vorzuhalten.

Eine andere Teilnehmerin befürchtete, dass besonders der Hamburger Süden in einem Verkehrschaos ersticken werde, sollte ein U-Bahn-Ausbau nicht vor den Olympischen Spielen realisiert werden. Eine weitere Meldung erwartete insgesamt ein Verkehrs-Chaos. Wie auch schon in den Bürgerwerkstätten wurde erneut gefordert, Fähren zu nutzen und diese weiter auszubauen.

„Olympia-Weiche“ für S-Bahnen aus dem Süden?

Eine andere Stimme plädierte für eine Variante der aus Harburg kommenden S-Bahnen nördlich der Elbbrücken über die Güterumgehungsbahn: Eine direkte Fahrt nach Rothenburgsort und Barmbek sei dann möglich, ohne den ohnehin stark frequentierten Hauptbahnhof zusätzlich zu belasten.

Zudem gab es Fragen zum Transport zu und von möglichen Kreuzfahrtschiffen am Kleinen Grasbrook. Viele Teilnehmer sprachen sich grundsätzlich gegen ein Kreuzfahrtterminal aus.

Der Weg zu Olympia

Die Bewerbungs-Schritte zu den Olympischen und Paralympischen Sommerspielen 2024 im Überblick

15. September 2015

Interessensbekundung Hamburgs und des Deutschen Olympischen Sportbundes (DOSB) gegenüber dem Internationalen Olympischen Komitee (IOC); Hamburg wird „Candidate City“, wie auch andere Bewerberstädte

29. November 2015

Referendum über die Ausrichtung der Spiele in Hamburg – Abstimmung der Bürgerinnen und Bürger Hamburgs

Winter 2015

Seminar des IOC für alle Bewerberstädte: Informationen zur Unterstützung bei den Spielen und zu den Anforderungen an die Durchführung

5. Februar 2016

Abgabetermin der ersten offiziellen Bewerbungsunterlagen (Teil I) beim IOC

August 2016

Olympische und Paralympische Sommerspiele in Rio de Janeiro

Januar 2017

Abgabetermin für die entscheidende Bewerbungsunterlage

Frühjahr 2017

Prüfung aller Bewerbungsunterlagen durch die IOC-Evaluierungskommission

Juni 2017

Bericht der IOC-Evaluierungskommission zu allen abgegebenen Bewerbungsunterlagen

Juni 2017

Präsentation der Konzepte aller Kandidatenstädte am Rande einer IOC-Sitzung und vor der IOC-Mitgliederversammlung

Herbst 2017

Entscheidung über die ausrichtende Stadt in Lima (Peru) durch das IOC

Impressionen 2



Impressum

Herausgeber:

Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW)

Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg

V.i.S.d.P.: Dr. Magnus-Sebastian Kutz

E-Mail: stadtwerkstatt@bsw.hamburg.de

weitere Informationen: www.hamburg.de/stadtwerkstatt

Bestellungen über:

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

„Stadtmodell Hamburg“

Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg

Tel: 040/428 40-50 50

E-Mail: stadtmodell-hamburg@bsw.hamburg.de

Konzeption und Redaktion:

Claudius Lieven

Referat Stadtwerkstatt und Partizipationsverfahren (BSW)

Texte tlw.: Petra Bäurle, www.klartext-kommunikation.de,

Richard Lemloh, www.listenandtell.de

Gestaltung:

Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung

Abbildungsnachweis:

S. 2, Mitte lks. u. unten, oben rechts,

Seite 24: Michael Zapf

alle anderen Fotos: Patrick Piel

Visualisierungen: gmp, KCAP, Argus

Auflage: 2.000, September 2015

**STADT
WERK
STATT**
auf Dialoge bauen




Hamburg

Behörde für
Stadtentwicklung
und Wohnen