

EIMSBÜTTEL 2040

ZUKUNFT. LEBENSWERT. GESTALTEN.

- | | | | |
|--|---|--|--|
| <p>Impulse</p> <ul style="list-style-type: none"> S-/U-Bahn-Haltestelle Bestand / Planung Fernbahnhof Bestand / Planung Magistralen | <p>Urbanisierungspotentiale</p> <ul style="list-style-type: none"> geringes Urbanisierungspotential mittleres Urbanisierungspotential hohes Urbanisierungspotential Gewerbeschwerpunkt | <p>Landschaftspotentiale</p> <ul style="list-style-type: none"> Qualifizierungsraum Landschaftsachse einschließlich der Verknüpfungen Grünes Wegenetz Gebäudeteil | <p>Identitätssorte</p> <ul style="list-style-type: none"> Urbane Kerne Urbane Straßen |
|--|---|--|--|



Auftraggeberin:



Hamburg Bezirksamt Eimsbüttel

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Eimsbüttel
Referat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Referat Stadt- und Landschaftsplanung

Grindelberg 62-66
20144 Hamburg
Telefon 040 . 428 01 0
www.hamburg.de/eimsbuettel

Bearbeitung:

Landschafts
architekten

Grindelberg Platz 6
10779 Berlin
Telefon 30 . 214 59 59 0
www.bgmr.de
ueero@bgmr.de

Prof. Dr. Carlo W. Becker
Anna Neuhaus
Marie-Kristin Schmidt

yellow^z

Choriner Str. 55
10435 Berlin
Telefon 030 . 246 277 06
www.yellowz.net
berlin@yellowz.net

Prof. Dr. Michael Koch
Oliver Bormann
Francesca Guarascio
Simone Risse

Hinweis:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für jedes Geschlecht.

Soweit nicht anders benannt, liegt das Urheberrecht der verwendeten Bilder, Grafiken und Abbildungen bei der Auftraggeberin und des Bearbeitungsteams.

INHALT

Vorwort	5
1. Anlass, Zielsetzung und Prozess	7
Anlass und Zielsetzung	7
Prozess	9
Beteiligung der Öffentlichkeit	9
2. Portrait Eimsbüttel	11
Eimsbüttel im Metropolenvergleich	13
Herausforderungen und Potentiale	13
Fazit	18
3. Eimsbüttel 2040 - Ziele und Handlungsfelder	21
Anforderungen	21
Übergeordnete Ziele	21
Handlungsfelder	22
Strategie der doppelten Innenentwicklung	23
Entwicklungsszenarien	23
4. Räumliches Leitbild 2040	28
Einbindung des Räumlichen Leitbildes	28
Begabungen und Impulse	28
Leitbildplan	29
5. Ausblick Eimsbüttel	36

EIMSBÜTTEL 2040: ZUKUNFT. LEBENSWERT. GESTALTEN.

Liebe Leserinnen und Leser,

Eimsbüttel wird in den nächsten Jahrzehnten wachsen. Doch wie lassen sich Zuzüge und die Anforderungen an die soziale und technische Infrastruktur vereinbaren und steuern?

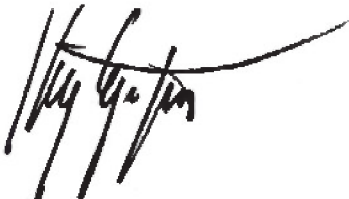
Der Bezirk Eimsbüttel hat dazu ein innovatives Instrument geschaffen: „Eimsbüttel 2040“ ist ein räumliches Leitbild, ein Regiebuch für die Schwerpunkte der Stadtentwicklung bis zum Jahr 2040. Damit möchten wir aktuellen Entwicklungen nicht kurzatmig hinterherlaufen, sondern „Zukunft. Lebenswert. Gestalten.“

Für „Eimsbüttel 2040“ wurden alle einzelnen Projekte und Planungen herangezogen, die sich auf die Gestaltung der Stadtteile auswirken. Das neue Leitbild ist aber keineswegs auf dem Reißbrett entstanden: Neben drei Fachworkshops haben wir eine aufwendige Öffentlichkeitsarbeit im Internet, auf Wochen- und Weihnachtsmärkten sowie mit Schülerinnen und Schülern gestartet. Rund 1.400 interessierte Bürgerinnen und Bürger haben sich bislang beteiligt! Und wir bleiben transparent: Der gesamte Prozess kann jederzeit unter www.eimsbuettel2040.de eingesehen werden.

Eimsbüttel 2040 soll für den künftigen konkreten Diskurs in den Quartieren eine fachlich gestützte Grundlage schaffen. Für die Stadtplanung sowie für die Entscheidungen in den politischen Gremien und die Zusammenarbeit mit Investoren und anderen privaten Akteuren. Der Leitbildplan soll richtungsweisende Vorgaben aufzeigen für die gewünschte räumliche Entwicklung Eimsbüttels. Und dies vor dem Hintergrund des Einwohnerwachstums, dem Trend „zurück in die Stadt der kurzen Wege“, steigender Konkurrenz um Unternehmen und Fachkräfte, Umweltbelange und Mobilitätsanforderungen.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre,

Ihr



Kay Gätgens
Bezirksamtsleiter Eimsbüttel



01

ANLASS, PROZESS UND ZIELSETZUNG

Hamburg wächst - Eimsbüttel muss (re)agieren.

Im Zuge eines anhaltenden gesamtstädtischen Wachstums erhöht sich der Entwicklungsdruck auch auf Eimsbüttel stark. Ziel der vorliegenden Studie ist es, eine koordinierte, übergreifende Entwicklungsperspektive für den Raum in qualitativer und quantitativer Hinsicht aufzuzeigen, um Eimsbüttel auch unter dynamischen Wachstumsbedingungen weiter lebenswert zu erhalten.

ANLASS UND ZIELSETZUNG

Der anhaltende Druck auf dem Hamburger Wohnungsmarkt ist durch Bevölkerungszuzug und damit stetig wachsenden Einwohnerzahlen auch künftig sehr hoch. Deshalb hat der Senat im Jahr 2011 mit den Bezirken einen „Vertrag für Hamburg“ geschlossen, der verbindliche Zahlen für Wohnungsbaugenehmigungen für jeden Bezirk vorsieht.

In den letzten Jahren ist es dem Bezirk Eimsbüttel regelmäßig gelungen, seine Verpflichtung von 700 Wohneinheiten pro Jahr mit der Genehmigung von durchschnittlich rund 1.000 Wohneinheiten jährlich zu übertreffen. In der Fortschreibung (2016) des „Vertrags für Hamburg“ wurde der Zielwert der genehmigten Wohneinheiten in Eimsbüttel auf 1.050 pro Jahr hochgesetzt. Innerhalb der Gesamtstadt muss auch der Bezirk Eimsbüttel seinen Anteil an dieser Entwicklung tragen und nicht nur entsprechende Flächen für Wohnraum zur Verfügung stellen, sondern darüber hinaus eine leistungsfähige technische und soziale und grüne Infrastruktur für die heutigen und zukünftig zu erwartenden Einwohner.

Herausforderung: Mehr Stadt an bestehenden Orten

Der Bezirk steht vor der Herausforderung jährlich im Mittel 1.050 Wohneinheiten zu realisieren, bis 2040 insgesamt ca. 25.200 Wohneinheiten. Eimsbüttel verfügt als einziger Bezirk Hamburgs über keine größeren Liegenschaften oder Kon-

versionsflächen. Die Wachstumsstrategie „Stadt an neuen Orten“ scheint daher wenig geeignet, will man nicht wesentlich in das Freiraumgefüge der Landschaftsachse eingreifen.

Stattdessen soll in Eimsbüttel konsequent eine Strategie der „doppelten Innenentwicklung“ verfolgt werden, die nicht angewiesen ist auf den Rückgriff auf die vorhandenen Grünräume, sondern vor allem die Potentiale entlang der Magistralen und in der Nähe der Stadtteilzentren sieht. Die Landschaftsachsen und wichtige Grünverbindungen sollen als grünes Rückgrat und Identitätsraum für den Bezirk gestärkt und weiterentwickelt werden. Die öffentlichen Räume entlang der großen Magistralen und der urbanen Straßen sollen gestärkt werden. Bestehende Siedlungsstrukturen müssen hinsichtlich ihrer baulich-räumlichen Potentiale, die Freiraumstrukturen bezüglich ihrer Nutzungs- und Vernetzungsintensivierung untersucht werden.

Das Leitbild für den Bezirk lautet daher: Mehr Stadt an bestehenden Orten!

Grundlagen

Bereits im Räumlichen Leitbild für Hamburg¹ wurde unter dem Thema „Wachsende Stadt“ die Zielbotschaft „Mehr Stadt in der Stadt“ formuliert. Auf Grundlage der im Leitbild erarbeiteten Stadtentwicklungszonierung aus Innenstadt, Innere Stadt / Kerngebiet, Urbanisierungszone und Äußeren Stadtteilen wurde diese

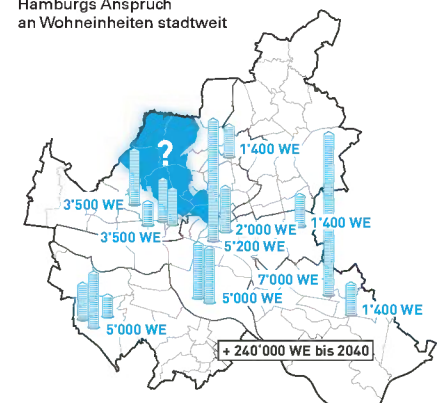
¹ Räumliches Leitbild Hamburg, BSU, Machleidt + partner mit FPB GmbH, 2007

Verdichtungsstrategie im Rahmen von zwei Fachbeiträgen² weiter konkretisiert. Anhand von zahlreichen Beispielen wird aufgezeigt, wie eine dichte und kompakte Stadt mit Qualitätsgewinn für alle und „grünem“ Mehrwert gestaltet werden kann.

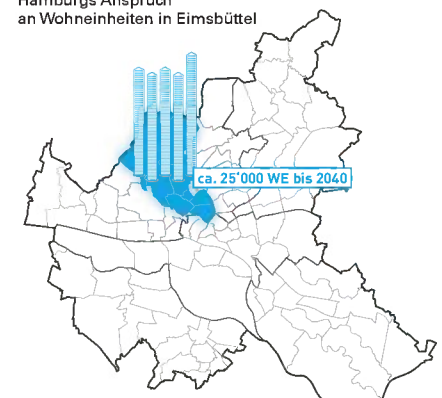
Die Bezirksentwicklungsplanung (BEP) 2014 – 2018 stellt als übergeordnetes Planungsinstrument eine maßgebliche Grundlage für das Entwicklungskonzept Eimsbüttel 2040

² Mehr Stadt in der Stadt – Chancen für mehr urbane Wohnqualitäten in Hamburg, BSU, büro lucherhandt, 2013 und Gemeinsam zu mehr Freiraumqualität in Hamburg, BSU, bgmr und HCU, 2013

Hamburgs Anspruch an Wohneinheiten stadtwweit



Hamburgs Anspruch an Wohneinheiten in Eimsbüttel



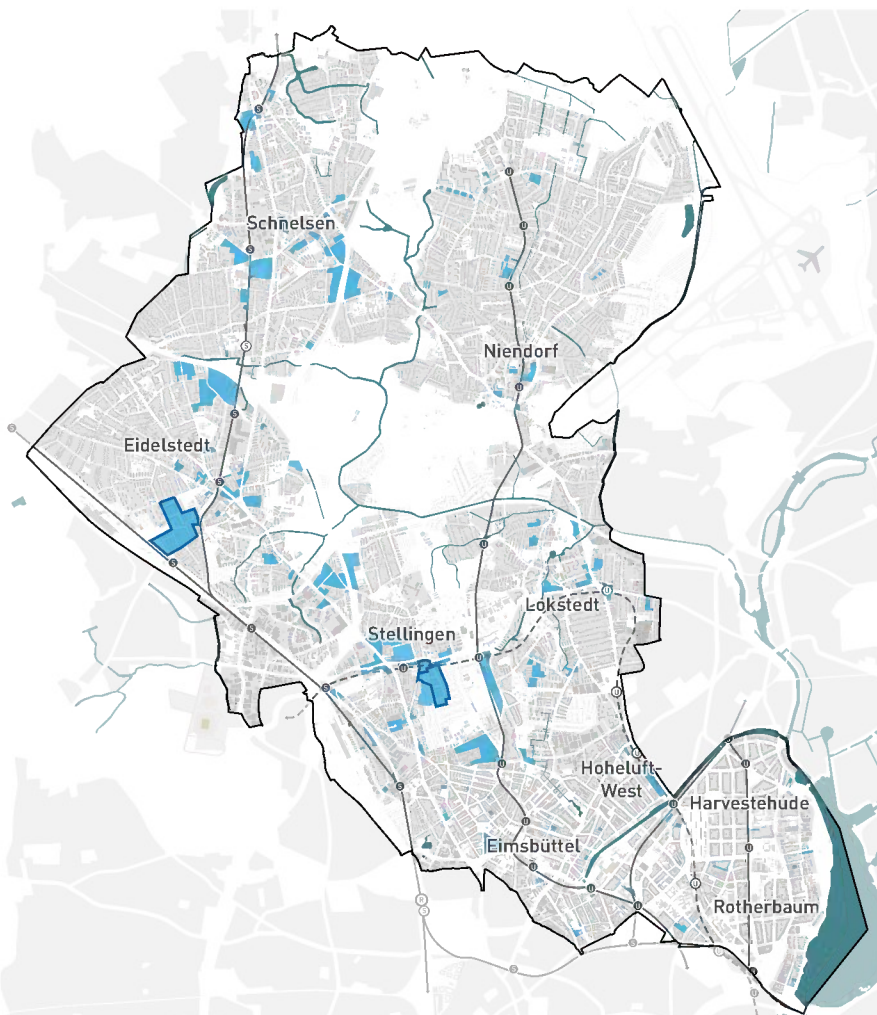
ar und zeigt die wesentlichen Leitlinien auf. Es benennt die beiden zentralen Herausforderungen: "die Stadt wächst" und "die Zusammensetzung der Stadtgesellschaft verändert sich". Für den Bezirk stellt sich somit die Aufgabe, einerseits möglichen Zuwachs an baulicher Nutzfläche auszuloten und Nachverdichtung mit Augenmaß und intelligenten Transformationsstrategien stadtverträglich und zukunftsorientiert zu gestalten. Gleichzeitig muss es gelingen, vorhandene Qualitäten und Charakteristika des Raumes zu erkennen und zu bewahren, die freiräumliche Versorgung zu sichern und die sozialen, stadtgesellschaftlichen Aspekte angemessen zu berücksichtigen. Stadtentwicklung bedeutet fast

immer Veränderung. Größere Flächenpotentiale für Wohnbauentwicklung können nicht aktiviert werden, ohne Zielkonflikte mit bestehenden Nutzungen aufzuwerfen. Man wird sich der Diskussion stellen müssen, welche Gebiete und/oder Qualitäten sich zugunsten einer weiteren Verdichtung verändern könnten bzw. müssten. Die Wachstumsdynamik als Motor der Transformation stellt aber gleichzeitig eine Chance für die Stadt dar, da sie wesentlich zur Verbesserung bestehender Stadtstrukturen beitragen kann.

Im Bezirk wurden im Rahmen des Wohnungsbauprogramms sowie einzelner Nachverdichtungsstudien in den letzten Jahren systematisch

die Wohnbaupotentiale ermittelt. Diese ergeben in der Summe ein Flächenpotential von ca. 8.600 neuen Wohneinheiten bis 2020. Um die Zielgröße von 25.000 Wohnungen zu erreichen, müssen neben den unbebauten Flächen mittelfristig auch diejenigen mit betrachtet werden, die aufgrund ihrer geringen Dichte und strukturellen Merkmalen Potential zur Verdichtung und Entwicklung haben.

Mit der Erstellung des räumlichen Leitbildes EIMSBÜTTEL 2040 soll es dem Bezirk nun gelingen, nicht nur auf steigende Bedarfe ad hoc zu reagieren, sondern eine aktive gestaltende Rolle in der Stadtentwicklung einzunehmen.



PROZESS

Die Bearbeitung des Konzeptes Eimsbüttel 2040 war in zahlreiche Informations- und Abstimmungsgespräche sowie in drei größere Workshopveranstaltungen eingebunden. Es wurden einzelne Gespräche mit den Fachämtern der Stadt- und Landschaftsplanung, Bauprüfung, Management des öffentlichen Raums, dem Dezernat Soziales, Jugend und Gesundheit sowie der Arbeitsgruppe Bezirksentwicklungsplanung (BEP-AG) geführt.

Der erste Workshop mit der Verwaltung und den Nachbarbezirken diente der inhaltlichen Klärung und thematischen Annäherung, um die Identität(en) Eimsbüttels, Defizite und Potentiale im Bezirk zu identifizieren. Die spezifischen Herausforderungen, Leitlinien und relevante Zukunftsthemen der Bezirksentwicklung wurden herausgearbeitet.

Der zweite Workshop stand unter dem Motto "Dichter und Besser". Hier wurden Strategien und Maßnahmen der Gleichzeitigkeit zur Nachverdichtung und Qualifizierung vorhandener Stadtstrukturen diskutiert.

Im dritten Workshop, der Zukunftswerkstatt, wurden gemeinsam die räumlichen Entwicklungsschwerpunkte definiert, die dem Leitbild zugrunde liegen.

Mit Vertretern aus Politik und Verwaltung wurden im vierten Workshop das räumliche Leitbild und die sieben Kernthemen weiter konkretisiert.

BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Zeitgleich zum Erarbeitungsprozess erfolgte die Beteiligung der Bürger, die von dem Büro Zebalog konzipiert und begleitet wurde. Teil des Prozesses bildete hier der Bürgerdialog „Eimsbüttel 2040 - weiter wachsen, aber wie?“. Die Bürger waren hier aufgerufen, sich zu Qualitäten und Änderungsbedarfen des Bezirks zu äußern und konnten online unter www.eimsbuettel2040.de Orte von besonderer Qualität oder solche mit Entwicklungsbedarf auf einer Karte eingetragen. Parallel dazu wurde eine Umfrage zu den Themen Mobilität und Infrastruktur, Wohnen, Einkaufs-

fen, Freiraum und Grün, Soziales, Freizeit und Arbeiten durchgeführt. Im Rahmen einer aufsuchenden Beteiligung kamen Mitarbeiter des durchführenden Büros und der Bezirksverwaltung auf Wochen- und Weihnachtsmärkten ins Gespräch mit den Bürgern. An vier Schulen im Bezirk wurden außerdem Workshops mit Kindern und Jugendlichen durchgeführt, um auch jüngere Bevölkerungsgruppen zu erreichen.

Straße als Handlungsraum

Die meisten Beiträge und Kommentare entfielen auf die Themenblöcke Mobilität und Infrastruktur (56%), Freiraum und Grün (17%) und Wohnen (10%). In fast allen Stadtteilen waren die Nutzungskonflikte zwischen Fußgängern, Rad- und Autofahrern ein viel diskutiertes Thema. Während die Autofahrer sich über das immer geringer werdende Stellplatzangebot zugunsten von Rad- und Fußwegen beklagten, wünschten sich die anderen Verkehrsteilnehmer einen Ausbau von Fahrradwegen und des ÖPNVs sowie die Herstellung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum. Auf die Frage „Für wen brauchen wir in Zukunft mehr Platz auf den Straßen?“ nannten 26% der

Workshop „Dichter und Besser“



Befragten die Antwort „Fahrräder“, 0% „Straßengrün und Bäume“, 19% Fußgänger und Rollstuhlfahrer“ und 15% „Räume zum Verweilen“. Die Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Straßenraums spielt für die meisten Menschen somit eine wichtige Rolle.

Grün als Zukunftsthema

zum Thema „Wohnen - wo und wie neuen Wohnraum schaffen?“ waren die Stimmen der Bürger eindeutig. Flächenpotentiale werden auf bisher gewerblich genutzten Arealen, Marktplätzen, gering bebauten Grundstücken bzw. Baulücken oder mittels Aufstockung bestehender Gebäude und höherer Geschossigkeit bei Neubauten gesehen. Eine Bebauung von Grünflächen wird hingegen mehrheitlich ausgeschlossen. 18% der Befragten nannten zwar Kleingartenflächen als mögliche Wohnbauflächen, jedoch sollten die durch Bebauung entfallenen Kleingärten in Form von Dachgärten ersetzt werden. Der Erhalt und die Schaffung von neuen

Grün- und Erholungsmöglichkeiten werden von 27% der Befragten als wichtigstes Zukunftsthema im Bezirk benannt.

Die Leitthemen des vorliegenden Konzepts „Qualifizierung des Eimsbütteler Freiraumnetzes“ und „Mehr Stadt an bestehenden Orten“ sind somit auch in der Öffentlichkeit verankert. Diese Erkenntnisse aus der Bürgerbeteiligung wurden in den Workshopveranstaltungen mit Politik und Verwaltung entsprechend berücksichtigt und flossen in das Räumliche Leitbild Eimsbüttel 2040 ein.

In der zweiten Phase der Bürgerbeteiligung wurden die Ergebnisse des Räumlichen Leitbilds bewertet. In einer Online-Umfrage konnten die Bürger die für die Zukunft Eimsbüttel wichtigsten Handlungsfelder aus sieben Kernthemen auswählen. Die Beteiligung war sehr hoch. Mehr als 28.000 Bewertungen wurden von den Bürgern abgegeben. Auch diese Umfrage ergab, dass die Themenbe-

reiche Freiraum und Grünvernetzung sowie Mobilität und Infrastruktur für die Siedlungsentwicklung in Eimsbüttel besonders wichtig sind. Die meiste Zustimmung erhielt das Kernthema „Vielfältige Netze und Wege“, danach folgte das Thema „Qualifizierte Infrastruktur“.

Bürgerbeteiligung auf Weihnachts- und Wochenmärkten, Dezember 2016 und Januar 2017, zebraLog



Ergebnis der Online-Umfrage zu den sieben Kernthemen, November 2017, zebraLog



02

PORTRAIT EIMSBÜTTEL

Der Bezirk Eimsbüttel besteht aus zum Teil sehr unterschiedlichen Stadtteilen und „Lebenswelten“, sodass es keine übergreifende, für den Bezirk repräsentative Identität gibt. Stattdessen weist er eine Vielzahl von Stadtteil-Identitäten mit lokalen Charakteristika, Qualitäten und Defiziten auf. Diese Heterogenität stellt ein „Entwicklungskonzept Eimsbüttel 2040“ vor besondere Herausforderungen. Die Entwicklungsstrategie muss sich auf die unterschiedlichen Identitäten einstellen.

Eimsbüttel ist flächenmäßig der kleinste, aber gleichzeitig dichtest besiedelte Hamburger Bezirk - 14% der gesamtstädtischen Bevölkerung lebt hier. Er setzt sich aus neun Stadtteilen zusammen, die jeweils unterschiedliche Identitäten, stadträumliche Merkmale und besondere Angebote aufweisen. Die im räumlichen Leitbild erarbeiteten drei Stadtentwicklungszonen geben eine erste stadtstrukturelle Orientierung. Im Kerngebiet mit fast 104.000 Einwohnern liegen die Stadtteile Hoheluft-West, Harvestehude,

Eimsbüttel und Rotherbaum. In der Urbanisierungszone mit etwa 53.000 Einwohnern Lokstedt und Stellingen und die Stadtteile Eidelstedt, Schnelsen und Niendorf bilden die Äußeren Stadtteile des Bezirks mit zusammen 102.000 Einwohnern.

Übergeordnete Planungen

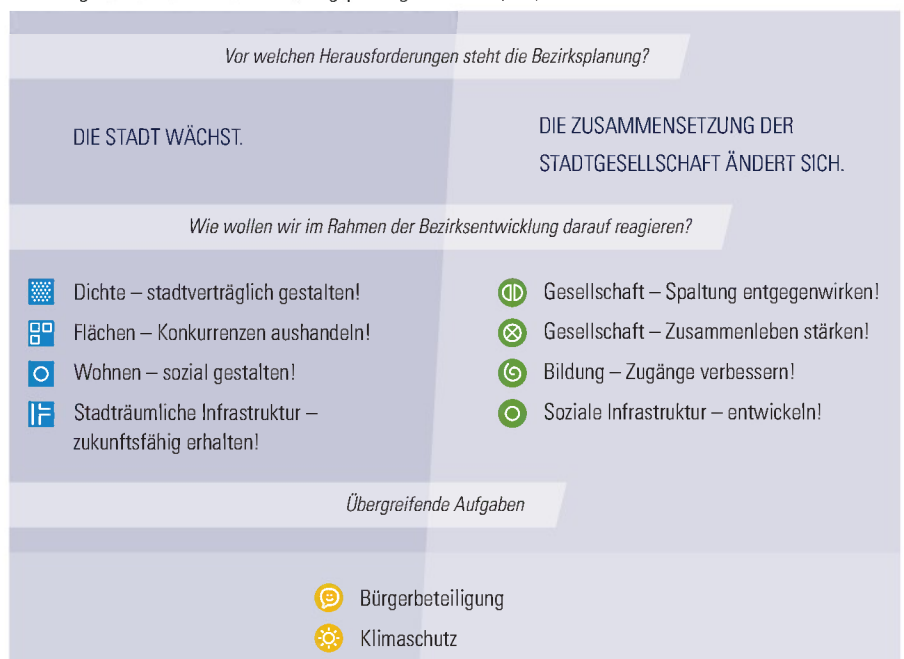
Für den Bezirk existieren zahlreiche Konzepte und Planungen, die bei der Erstellung des Leitbildes Berücksichtigung finden.

Die bezirkliche Entwicklungsplanung (BEP) nimmt hier eine besondere Rolle ein. Sie dient als Ziel-, Handlungs- und Orientierungsrahmen für die zukünftige Entwicklung des Bezirks Eimsbüttel. Sie benennt Herausforderungen und zeigt Entwicklungschancen und Gestaltungsmöglichkeiten auf. Sie wird von einer dezernats- und ämterübergreifenden Arbeitsgruppe erarbeitet und regelmäßig mit Politik und Öffentlichkeit abgestimmt und stets fortgeschrieben. Die Fortschreibung 2014 bis

2018 setzt sich vor allem mit den Themen des kontinuierlichen Wachstums der Stadt und der Veränderung der Stadtgesellschaft auseinander. Für diese zentralen Herausforderungen werden jeweils vier themenbezogene Handlungsfelder formuliert.

Als übergreifende Aufgaben werden die Themen „Bürgerbeteiligung“ und „Klimaschutz“ genannt. Die in der BEP formulierten Leitlinien dienen nun als Grundlage für das Entwicklungskonzept Eimsbüttel 2040. Der Fokus liegt dabei vermehrt auf der räumlichen Ebene des Stadtwachstums und seiner Gestaltungsspielräume, ohne jedoch die soziodemographischen Aspekte zu vernachlässigen.

Herausforderungen und Handlungsfelder des Bezirks Eimsbüttel
Abbildung aus der Bezirklichen Entwicklungsplanung 2014 - 2018 (BEP)



Dichte-Check (Hamburger Stadtteilprofile 2016, Statistikamt Nord, Stand Januar 2018)

Metropolenvergleich



Bezirksvergleich

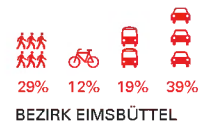
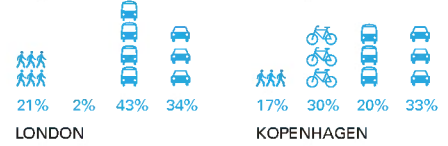
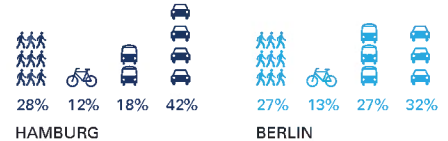


Stadtteilvergleich



Mobilitäts-Check (Mobilitätsprogramm 2013)

Metropolenvergleich

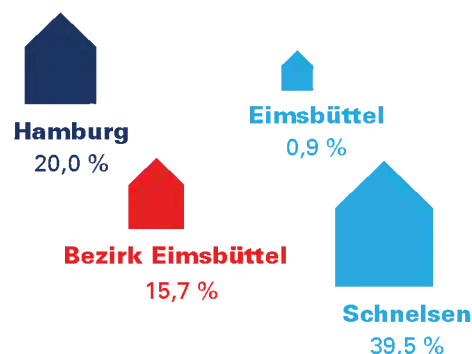


Stadtteilprofile (Hamburger Stadtteilprofile 2016, Statistikamt Nord, Stand Januar 2018)

	Fläche in km ²	Bevölkerung	Anteil < 18 Jahren	Anteil > 65 Jahren	Anteil Ausländer	Haushalte mit Kindern
Eimsbüttel	3,2	57.055	12,6 %	12,5 %	12,0 %	12,9 %
Rotherbaum	2,7	16.456	13,6 %	15,8 %	16,8 %	13,4 %
Harvestehude	2,1	17.822	15,7 %	20,4 %	12,8 %	15,9 %
Hoheluft-West	0,7	13.089	12,8 %	13,5 %	10,5 %	13,7 %
Lokstedt	4,9	28.426	16,9 %	20,4 %	13,8 %	19,1 %
Stellingen	6,1	25.634	13,8 %	19,1 %	18,5 %	15,1 %
Eidelstedt	8,7	32.403	16,3 %	22,3 %	15,9 %	18,9 %
Niendorf	12,4	41.836	15,7 %	26,0 %	10,5 %	18,5 %
Schnelsen	9,0	29.409	18,6 %	20,1 %	13,8 %	23,1 %

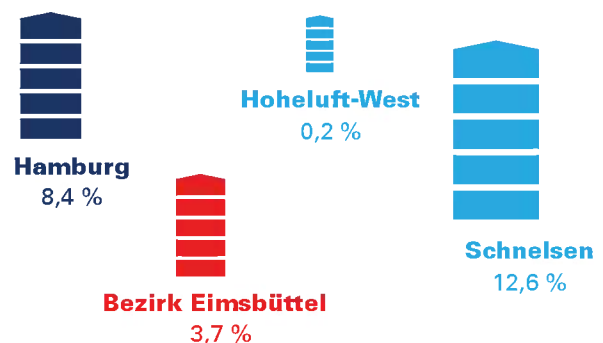
Anteil EFH-Gebiete

Hamburger Stadtteilprofile 2016, Statistikamt Nord, Stand Januar 2018)



Anteil Sozialwohnungen

(Hamburger Stadtteilprofile 2016, Statistikamt Nord, Stand Januar 2018)



EIMSBÜTTEL IM METROPOLENVERGLEICH

Dichte-Check

Im Vergleich zu anderen Metropolen besitzt Hamburg mit 25 Einwohnern pro Hektar eine vergleichsweise geringe Einwohnerdichte, jedoch ist Eimsbüttel innerhalb Hamburgs der am dichtesten besiedelte Bezirk und ein stark nachgefragter Wohnstandort. Innerbezirklich weisen die Stadtteile Hoheluft-West mit 192 Einwohnern pro Hektar und Eimsbüttel mit 175 Einwohnern pro Hektar eine sehr hohe, die übrigen Stadtteile eine bei Weitem geringere Dichte auf. In den Stadtteilen mit geringer Dichte lebt zudem ein vergleichsweise hoher Anteil an älteren Menschen.

>> Der Bezirk Eimsbüttel sollte die Gebiete mit geringer Dichte und einem relativ hohen Anteil an älteren Menschen stärker in den Fokus nehmen.

Mobilitäts-Check

Die Wahl des Verkehrsmittels in Hamburg setzt sich verglichen mit anderen Metropolen aus einem hohen Anteil an motorisiertem Individualverkehrs (MIV) und einem geringem Anteil am Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zusammen. Der Radverkehr spielt bisher eine eher untergeordnete Rolle. Innerhalb des Bezirks Eimsbüttel verschiebt sich der Anteil Individualverkehr/Öffentlicher Verkehr (ÖV) erwartungsgemäß zwischen zentral gelegenen und äußeren Standorten; die Herausforderungen an künftige Mobilität sind je nach Stadtteil sehr unterschiedlich gelagert.

In dicht bebauten Stadtquartieren werden viele Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt. Je höher die bauliche Dichte ist, umso geringer ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs.

>> Zukunftsorientierte Mobilität ist für Eimsbüttel ein wichtiger Schlüssel zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung.

HERAUSFORDERUNGEN UND POTENTIALE

Demographie

Im Bezirk Eimsbüttel leben ca. 262.000 Einwohner auf einer Fläche von etwa 50 qkm. Im Vergleich zur Gesamtstadt ist der Anteil der unter 18-Jährigen leicht unterdurchschnittlich (Hamburg: 16,2%; Bezirk Eimsbüttel: 15,1%), der Anteil der Älteren über 65 Jahre dagegen leicht überdurchschnittlich (Hamburg: 18,3%; Bezirk Eimsbüttel: 19,0%).

Der Anteil an Ausländern sowie der Anteil an Haushalten mit Kindern ist durchschnittlich geringer als in der Gesamtstadt. Betrachtet man die einzelnen Stadtteile ergibt sich ein differenziertes Bild. In den im Kerngebiet liegenden Stadtteilen leben durchschnittlich weniger Kinder und Jugendliche (13,7%), aber auch weniger Senioren (15,5%). Nur in Harvestehude ist ein erhöhter Anteil an Senioren von 20,4% zu finden. In den äußeren Stadtteilen (Eidelstedt, Niendorf, Schnelsen) ist der Anteil an den unter 18-Jährigen sowie über 65-Jährigen wesentlich höher. In Niendorf liegt der Anteil der Senioren bei 26,0%. In Schnelsen leben überdurchschnittlich viele Kinder und Jugendliche. Der Anteil der Haushalte mit Kindern liegt bei 23,1%.

Gemäß des Demografie-Konzepts Hamburg 2030 wird die gesamtstädtische Bevölkerung „mehr, älter und vielfältiger.“ Dies gilt auch für den Bezirk Eimsbüttel. Es wird von einem Bevölkerungszuwachs von ca. 30.000 Einwohnern bis 2040 ausgegangen.

>> Die unterschiedlichen demographischen Verhältnisse erfordern

differenzierte Strategien in Bezug auf soziale, grüne und Bildungsinfrastrukturen.

Identitäten

Der Bezirk Eimsbüttel hat aufgrund seiner Heterogenität keine gemeinsame, übergeordnete Identität, sondern gleicht einem Mosaik aus vielfältigen Teilräumen mit jeweils eigener Prägung.

Diese Vielfalt gilt es zu lesen und weiter zu kultivieren: Harvestehude und Rotherbaum mit den typischen Stadtvillen und der Nähe zur Alster, der Ortsteil Eimsbüttel und Hoheluft-West mit urbanem Flair, aber vergleichsweise wenig Grünflächen in kompakter Gründerzeitstruktur. Die Stadtteile Lokstedt und Stellingen bilden die Urbanisierungszone und sind weniger eindeutig definiert. Sie sind geprägt von Brüchen und Kontrasten und ohne starke Zentren, dafür mit einigen Besonderheiten wie Hagenbecks Tierpark und dem Stadtpark Eimsbüttel. Niendorf wiederum ist ein Stadtteil mit „Wohnqualitäten im Eigenheim“, einer geringen Dichte und dem Landschaftsraum des Niendorfer Geheges als Erholungsgebiet. Schnelsen und Eidelstedt mit einem hohen Anteil des Wohnens in geringer Dichte weisen gleichzeitig größere gewerbliche Nutzungen auf, die sich aufgrund der Autobahnnahe hier konzentrieren.

Bestimmte Straßen wie die Osterstraße, Tibarg oder die Grelckstraße stehen für die Identität von Orten. Tennis am Rothenbaum oder das Niendorfer Gehege prägen ein Image von Sport bis zur Natur in der Stadt. Der Isemarkt oder das Hofcafé Ramke stehen für einen urbanen und ländlichen Lebensstil, der sich im Bezirk verknüpfen lässt.

>> Zukünftige Stadtentwicklung steht vor der Herausforderung, den Stadtumbau weiter voranzutreiben und gleichzeitig die Identitäten der einzelnen Ortsteile zu sichern.

Dichte - von urban bis ländlich...



Identitätsanker - von Highlights bis Heimat...



Freiräume - von der Alster bis zur Kollau...



Stadtstruktur und Wohntypologien

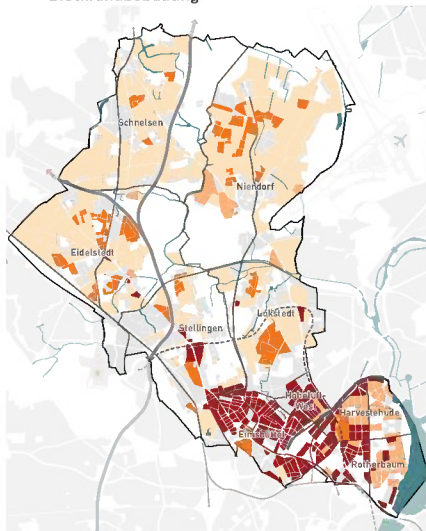
Die drei im räumlichen Leitbild Hamburg dargestellten Stadtentwicklungszonen geben eine erste stadtstrukturelle Orientierung. Im Kerngebiet liegen die Stadtteile Hoheluft-West, Harvestehude, Eimsbüttel und Rotherbaum, in der Urbanisierungszone Lokstedt und Stellingen, die Stadtteile Eidelstedt, Schnelsen und Niendorf bilden die Äußeren Stadtteile.

Der Bezirk setzt sich zusammen aus einem Patchwork unterschiedlichster Siedlungstypen mit differenzierten Wohnlagen von mondän bis bescheiden, von städtisch bis ländlich, wobei Dichte und städtische Prägung von Süden nach Norden tendenziell abnehmen.

In den Stadtteilen Hoheluft-West und Eimsbüttel findet sich baulich dichte, meist gründerzeitliche Blockrandbebauung. In Harvestehude und Rotherbaum prägen Villenbauungen des 19. Jahrhunderts das Stadtbild. In Lokstedt und Stellingen finden sich viele Wohnsiedlungen der Nachkriegsmoderne in Form von

Stadtstruktur

- Ein- und Zweifamilienhausgebiete
- Villen- und Reihenhausbebauung
- Zeilen- und Hochhausbebauung
- Blockrandbebauung



Zeilenbebauung und in den Äußeren Stadtteilen nimmt der Anteil an Einfamilienhausgebieten stark zu. Im Stadtteil Eimsbüttel liegt dieser Anteil bei knapp 1%, in Schnelsen hingegen bei knapp 40%, wobei hier auch der Anteil an Sozialwohnungen mit fast 13% überdurchschnittlich hoch ist.

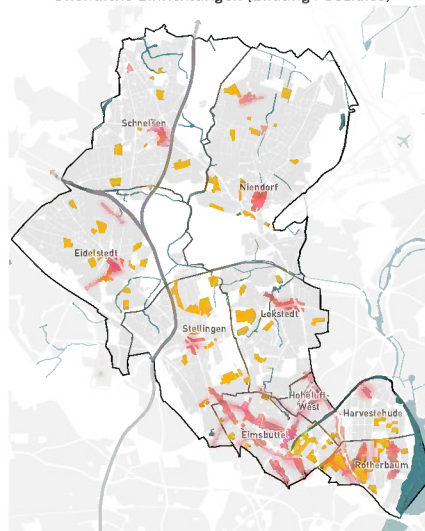
>> Im Sinne der doppelten Innenentwicklung sollen die Möglichkeiten der Nachverdichtung ausgelotet und gleichzeitig städtebauliche und freiräumliche Defizite behoben werden. Dafür müssen maßgeschneiderte Lösungen für unterschiedliche Siedlungs- und Nutzungstypen an verschiedenen Standorten entwickelt werden.

Zentren

Identitätsbildend für die einzelnen Stadtteile sind meist ihre Zentren. Die Rolle der alten Kerne und Zentren wandelt sich jedoch zum Teil - und neue kommen hinzu: das Universitätsviertel entwickelt sich derzeit sehr dynamisch zu einem urbanen Anziehungspunkt. Lokstedt und Stellingen verfügen jedoch nicht über eigene, starke Zentren.

Zentren und (Teil-)Öffentlichkeiten

- Stadtteilzentren und Straßen
- Öffentliche Einrichtungen (Bildung / Soziales)



Die soziale Infrastruktur und die zahlreichen Bildungseinrichtungen sind wichtige Orte des Austauschs. Als Anker der sozialen Infrastruktur dienen z.B. Stadtteilhäuser/ Bürgerhäuser. Sie sind zentrale Anlaufstellen für alle Generationen.

>> Bevölkerungswachstum sichert die soziale Infrastruktur, sie muss aber auch mitwachsen! Dazu müssen frühzeitig Bedarfe ermittelt und geeignete Flächen gesucht werden.

Arbeitswelten

Etwa 11% der Siedlungsfläche des Bezirks Eimsbüttel besteht aus gewerblich genutzten Gebieten. 8% der Fläche aus öffentlichen Einrichtungen. Uni und Verwaltung und Dienstleistung im Kerngebiet, Beiersdorf und NDR in Lokstedt. Großflächiges Gewerbe liegt eher in den äußeren Stadtteilen. Nedderfeld, Holstenkamp, Stellingen beispielsweise sind wichtige Standorte. Auffallend sind die geringe Bauhöhe: ein Großteil der gewerblich genutzten Flächen in den Äußeren Stadtteilen und in der Urbanisierungszone sind nur eingeschossig. Fachmärkte, Supermärkte wie z.B. an der Holsteiner Chaussee in Eidelstedt sind nach dem Muster „große ebenerdige Stellplatzflächen an der Straße und ein großer Flachbau“ gebaut. Eine Verschwendung von Fläche.

Gewerbe- und Handwerkerhöfe wie die derzeit in Nedderfeld entstehende „Meistermeile“ sind gute Beispiele für eine verdichtete und flächensparende Bauweise.

Noch gibt es wenig Impulse von den großen Unternehmen in Eimsbüttel. Bei großen Konzernen und Institutionen wie Beiersdorf, NDR etc. gilt es, Herausforderungen aufzuspüren und Allianzen zu schmieden, um die großen Player in die Stadtentwicklung einzubinden. Beiersdorf setzt derzeit mit dem geplanten Neubau seiner Konzernzentrale in Eimsbüttel ein

eichen für weiteres Wachstum und Standorttreue.

Die Gewerbegebiete sind meist multifunktional und wenig verknüpft mit den Stadtquartieren. Eine ortsnahe Nutzungsmischung ist Voraussetzung für die Stadt der kurzen Wege, um Arbeitsplätze im Bezirk zu halten.

> Aktives Management der Gewerbegebiete im Sinne von Profilierung, Baukultur, Flächenrecycling, Verdichtung, Transformation, Imagebildung ist bisher kein zentrales Thema. Ansatzpunkte könnten sein: Quartiersmanagement, Flächenzusammenlegung und -tatsache, Koordination gemeinsamer Infrastruktur (Kita, Kanäle...), Aufwertung der öffentlichen/Außenräume zur Adressbildung.

Freiräume

Der Bezirk Eimsbüttel hat zwei bedeutende Landschaftsachsen des Hamburger Grünen Netzes. Vollständig im Bezirk liegt die Eimsbüttler Achse, die von der Innenstadt bis an den Stadtrand führt. Dagegen liegt nur ein kleiner Teil der Alster-Achse, die als wichtige innerstädtische

Landschaftsachse drei Bezirke mit der Innenstadt verbindet, im Bezirk Eimsbüttel.

Der 2. Grüne Ring verbindet die Eimsbüttler Landschaftsachse mit den benachbarten Achsen in Richtung Altona und Hamburg-Nord. Die Landschaftsachsen und der 2. Grüne Ring setzen sich aus einer Vielzahl von grünbestimmten Flächen wie den landwirtschaftlichen Flächen im Norden, den Waldflächen des Nienendorfer Geheges, aber auch aus Parkanlagen, Kleingärten, Friedhöfen, Spielplätzen, Sportflächen, Gewässerbegleiträumen sowie Hagenbecks Tierpark zusammen.

Außerhalb dieses Kerngerüsts liegen kleine und größere Grünflächen wie Trittsteine über den Bezirk verteilt.

>> Die zahlreichen Einzelflächen des Grünen Netzes ergeben heute ein Patchwork, das stärker als Verbund zu denken ist.

Das Potential des Grünen Netzes aktivieren

Die Flächen des Grünen Netzes und in besonderem Maße die Landschaftsachsen und der Grüne Ring haben ein wertvolles Potential als ökologischer, klimatischer Entlastungs- und Erholungsraum. Allerdings ist dieses Potential nicht zusammenhängend erlebbar. Die Wegführung ist an vielen Stellen nicht durchgängig oder uneindeutig, Kullissenräume sind nicht klar definiert, Zäune versperren die Erlebbarkeit. Die bestehenden Flächen besitzen noch Qualifizierungspotential.

Die Freiraumansprüche sind in den drei Zonen unterschiedlich. Im Kerngebiet ist der Bedarf an (klassischen) Grünräumen (Spielplätze, Parks) besonders hoch (klein, kompakt, nutzungsintensiv).

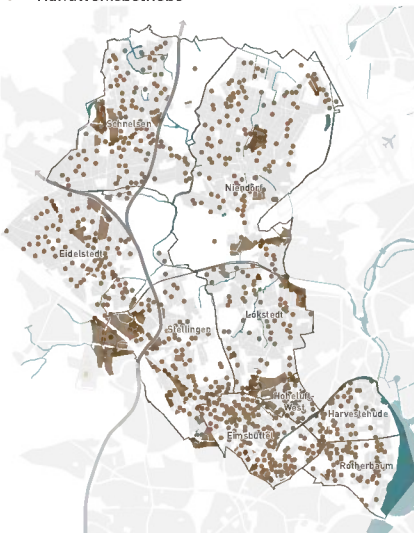
Im Konzept der gründerzeitlichen Stadt ist diese Struktur bereits angelegt. In der Urbanisierungszone wird die grüne Flächenkulisse vermehrt durch Kleingärten, Sportflächen und den Tierpark Hagenbeck geprägt. Mit der zunehmenden Verdichtung wird der Bedarf an öffentlichen Grünflächen deutlich ansteigen und der Nutzungsdruck sich erhöhen. Die Mehrfachnutzung wird hier eine besondere Rolle spielen.

In den Äußeren Stadtteilen übernimmt die Landschaft wichtige Freiraumfunktionen. Landwirtschaftliche Flächen und der Wald gewinnen als Erholungsraum an Bedeutung. Das Wegesystem der Stadt und das der Landschaft sind derzeit nicht optimal aufeinander abgestimmt, die Anbindung zwischen beiden ist verbesserungsfähig. Die Aufgabe wird daher sein, verstärkt Bezüge herzustellen und für die grünen Flächennutzungen eine integrierte Freiraumqualifizierung durchzuführen.

Die Gewässer sind ein weiteres Pfund im Freiraumsystem des Be-

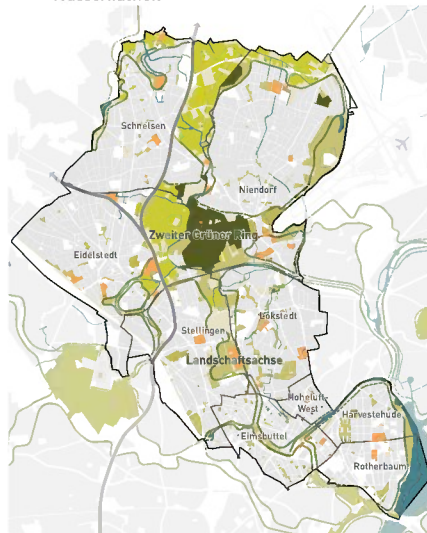
Arbeitswelten

- Gewerbegebiete
- Handwerksbetriebe



Freiräume

- Waldflächen
- Landwirtschaftsflächen
- Öffentliche Parkanlagen, Kleingärten, Friedhöfe
- Sportflächen
- Wasserflächen



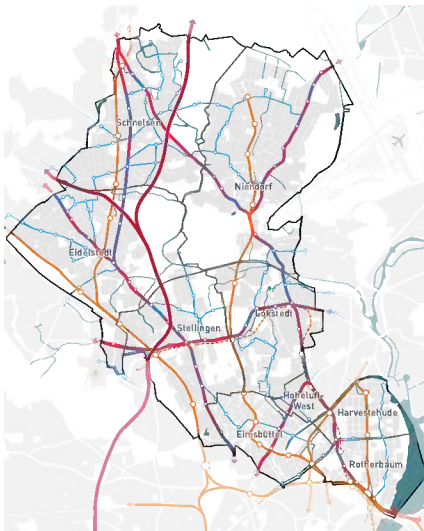
zirkes. Die Alster gibt Rotherbaum und Harvestehude einen eindeutigen landschaftlichen Bezugsraum und Identität. Auch die übrigen, kleineren Fließgewässer haben eine hohe Bedeutung für den Bezirk. Sie sind aber häufig weniger erlebbar, manchmal sogar überhaupt nicht zugänglich. Hier schlummert ein wichtiges Potential zur Qualifizierung der bezirklichen Freiräume.

>> Die Herausforderung wird sein, dieses kleinteilige Netz erlebbarer zu machen.

Bei knappen Flächen werden Strategien der Multicodierung immer wichtiger. Anstelle des Nebeneinanders von Nutzungen wird es darum gehen, dass durch Überlagerung und Mehrfachnutzung graue Infrastrukturf lächen, monostrukturierte Grünflächen und bebaute Flächen als Freiraum nutzbarer werden. Potentiale für die Mehrfachnutzung sind die Dächer, Stellplatzanlagen, Sportplätze, Schulhöfe und vor allem die Straßen. Mit dem Deckel über der Autobahn wird als größtes Projekt gezeigt, wie die Multicodierung funktionieren kann.

Verkehr

- Autobahn
- Hauptstraßen / Magistralen
- S- und U-Bahnnetz
- Planung U5
- Busliniennetz



>> Ein großes Potential für qualitätsvolle Freiräume ist in Eimsbüttel vorhanden. Es muss aber aktiviert werden. Multicodierung kommt nicht von allein, sondern muss von der Konzeption bis zur Pflege entwickelt und betrieben werden. Dafür sind die entsprechenden Ressourcen erforderlich.

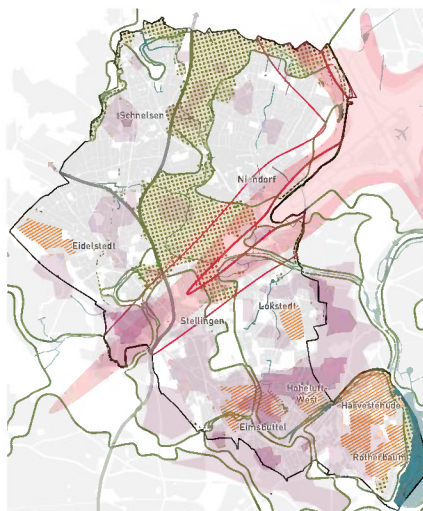
Verkehr und Mobilität

Mobilität ist ein Schlüsselthema der Stadtentwicklung und bietet perspektivisch große Chancen zum Umbau hinsichtlich einer fußgängerfreundlichen, umweltgerechten und gesunden Stadt der kurzen Wege. Die unterschiedlich gut erschlossenen Stadtteile bilden sich entsprechend in unterschiedlichem Mobilitätsverhalten, der Norden fährt Auto, der Süden mit der Bahn und Fahrrad. Besonders prägend sind die großen Magistralen mit erheblichen Verkehrsbelastungen.

>> Eine Kernfrage ist, wie diese Straßen von einem Verkehrsraum zu einem urbanen Stadtraum umgebaut werden können. Städtebauliche Verdichtung und Qualifizierung des

Restriktionen

- Landschaftsschutzgebiet
- Häufige bioklimatische Belastung 2010 / 2050
- Fluglärmmzone / Siedlungsbeschränkung
- Städtebauliche Erhaltungsverordnung



Straßenraumes für Fußgänger und Radfahrer werden Hand in Hand gehen müssen.

Die Bändigung der Verkehrsräume wie der Knoten Kieler Straße / Eimsbütteler Markt, die zahlreichen Tankstellen als Baulandpotential oder fehlende Straßenbäume sind Herausforderungen, die heute anzugehen sind. Aktuelle Planungen und Projekte im Bereich Verkehr bringen auch Veränderungen in der Bewertung von Standorten mit sich. Die Deckel auf der Autobahn schaffen ein verändertes, ruhigeres Umfeld, neue Grünräume entstehen. Der neue Fernbahnhof Diebsteich wird städtebaulich bis in den Bezirk Eimsbüttel hineinwirken. Der Ersatz des Metrobusses 5 durch eine unterirdische U-Bahn kann auch für eine Aufwertung des öffentlichen Raums beitragen. Neue U-Bahnhöfe an dieser geplanten U5 sowie der neue S-Bahn- und AKN-Haltestellen-Süd verbessern die Erschließung und damit die Lagegunst.

Restriktionen

Restriktionen stellen häufig gleichzeitig auch Qualitätsmerkmale dar. In den Gebieten mit Erhaltungsverordnung werden städtebauliche Ensembles mit einem hohem baukulturellen Wert gesichert. In den Landschaftsschutzgebieten wird die Natur- und Erholungslandschaft geschützt. Ca. 20 % der Bezirksfläche sind als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen, es sind die großen zusammenhängenden landwirtschaftlich genutzten Flächen im Norden auf der Geest und die Waldflächen wie das Niendorfer Gehege.

Entlang der Kollau befinden sich Überschwemmungsgebiete, diese machen deutlich, dass Natur eine Dynamik hat. Die Kollau als der längste Fluss im Bezirk ist bisher wenig als naturräumliche Struktur entwickelt und erfahrbar. Zwar ist der Kollau-

vanderweg der längste gewässerbegleitende Weg im Bezirk Eimsbüttel, allerdings könnten die Auen gewässertypischer entwickelt werden. Eine Restriktion ergibt sich aus dem Fluglärm, wobei Hamburg sich über die gesetzlichen Lärmschutzbedingungen eine eigene Siedlungsbeschränkung über die gesetzlichen Lärmschutzbedingungen hinaus auferlegt hat, um Entwicklungspotentiale des Flughafens zu sichern. Ein klassischer Nutzungskonflikt, da damit Potentiale des Wohnungsbaus eingeschränkt werden.

Urban Heat-Gebiete stellen keine formellen Restriktionen der Stadtentwicklung dar, in Urban-Heat-Gebieten sind aber Einschränkungen der Lebensqualität zu erwarten, wenn Tropennächte und Hitzeperioden über längere Zeit andauern. Nach den Klimaprognosen werden diese in den nächsten Jahrzehnten zunehmen. Betroffen sind vor allem die

Kernzone, die Urbanisierungszone und Teilbereiche der Äußeren Stadt mit verdichteten Siedlungs- und Gewerbegebieten. Als Frischluftschneise entlastend wirkt aufgrund der Großräumigkeit die Landschaftsachse in die angrenzenden Siedlungsgebiete.

>> Die Herausforderung wird sein, die Stadt zu verdichten, sie aber dennoch von den negativen Folgen des Klimawandels zu entkoppeln.

FAZIT

Für die bezirkliche Entwicklung spielen unterschiedliche Wirkkräfte eine Rolle. Wichtige Treiber, die zur dynamischen Veränderung von Stadtraum und Lebenswelt beitragen sind u.a.

- Bevölkerungswachstum durch Zuzug
- Gesellschaftliche Trends
- Entwicklungen am Immobilienmarkt
- Klimawandel
- Künftige Mobilitätsangebote

Die durch die genannten Faktoren evozierten Veränderungen bergen neben vielfältigen Chancen jedoch auch negative Folgeerscheinungen, die es frühzeitig zu erkennen gilt. Dazu zählen

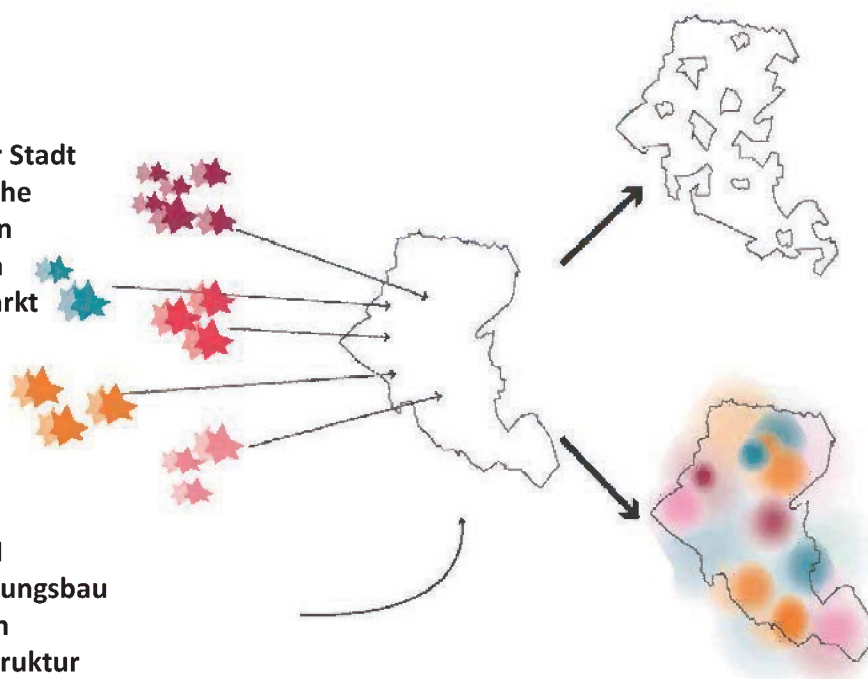
- Gentrifizierung und Segregation
- Nivellierung von Eigenarten
- Verinselung

TREIBER

- Wachstum der Stadt
- Gesellschaftliche Veränderungen
- Entwicklungen Immobilienmarkt
- E-Commerce
- Klimawandel
- ...

WEITERE THEMEN

- Sozialer Wohnungsbau
- Knappe Kassen
- Update Infrastruktur
- Soziale Wohnfolgeeinrichtungen
- ...



Segregation
Nivellierung
Verinselung
Gentrifizierung

Gemischte Stadt
Gerechte Stadt
Nachhaltige Stadt
Stadt im Gleichgewicht

- sozio-demographische Herausforderungen
- Verlust an Lebensqualität durch Hitzebelastung und Freiraummangel

Die Herausforderungen für Eimsbützel in einer Zeitperspektive 2040 sind also vielfältig.

Wesentliche Ziele einer nachhaltigen, zukunftsorientierten Stadtentwicklung bestehen daher in

>> der Moderation von Flächenkonkurrenzen in einem dichter werdenden Bezirk

>> dem Umgang mit gesellschaftlicher Heterogenität – demografischer Wandel und Bevölkerungszusammensetzung

>> der Einbindung der Bevölkerung in Entwicklungsentscheidungen

>> der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und gesunden Lebensverhältnissen

>> der Sicherung einer stadtverträglichen Mobilität

>> der Vernetzung und Qualifizierung der Freiräume

>> der Anpassung an den Klimawandel

Im Zuge der Entwicklung werden immer auch Zielkonflikte und Konkurrenzen auftreten, da sich nicht alle Anforderungen und Interessen miteinander verbinden lassen. Hier müssen kluge Strategien zur Mehrfachnutzung des begrenzten Raumes befördert und die Kommunikation zwischen den Schlüsselakteuren gesucht werden. Dabei sind zuweilen unliebsame Entscheidungen zu treffen oder Kompromisse auszuhandeln.