

Wohnen am Wasser in neuallermöhe

*Planung und Realisierung eines
neuen Hamburger Stadtteils*



Freie und Hansestadt Hamburg
Stadtentwicklungsbehörde



inhalt

rahmenbedingungen für die planung von neuen wohngebieten in hamburg	4
planungsgeschichte von neuallermöhe	7
neuallermöhe-ost	11
neuallermöhe-west	15
detaillierung durch städtebauliche wettbewerbe	21
das system der oberflächenentwässerung	25
städtebauliche leitideen	28
verkehrsplanerische leitideen	29
realisierungsstrategie	33
baustoffe	37
fazit	41
literatur	43
statistik	44
infrastruktur	45
impressum	46

rahmenbedingungen ...

Rahmenbedingungen für die Planung neuer Wohngebiete in Hamburg

Der Stadtstaat Hamburg erstreckt sich über eine Fläche von 755 km², von denen 54,7 % besiedelt sind. Die Zahl der Einwohner Hamburgs war in den vergangenen 30 Jahren Schwankungen unterworfen: Von 1970 bis 1986 sank die Bevölkerung um ca. 220.000 Personen. Zwischen 1986 und 1997 stieg sie um 137.000 auf 1,7 Millionen Einwohner an und seit 1998 sinkt die Einwohnerzahl wiederum leicht.

Der steigende Wohnflächenverbrauch (zur Zeit im Durchschnitt 34 m² pro Person) im Zusammenhang mit dem Trend zu immer kleineren Haushalten (gegenwärtig sind 77 % aller Hamburger Haushalte Ein- und Zweipersonenhaushalte) und die anhaltende

Nachfrage nach Einfamilienhäusern sind die wichtigsten Gründe für einen kontinuierlichen Bedarf an zusätzlichen Wohnungen. In der Zeit verstärkter Zuzüge von außerhalb Hamburgs nach der Vereinigung der beiden deutschen Staaten hat der Stadtstaat Hamburg im Rahmen seines Wohnungsbauprogramms zusätzliche Bauflächen und Fördermittel bereitgestellt. Von rund 9000 Wohnungen die im Höhepunkt des Programms zwischen 1994 und 1996 jährlich fertiggestellt wurden, waren jeweils 6.000 öffentlich gefördert, d.h. über günstige Kredite der Stadt finanziert.

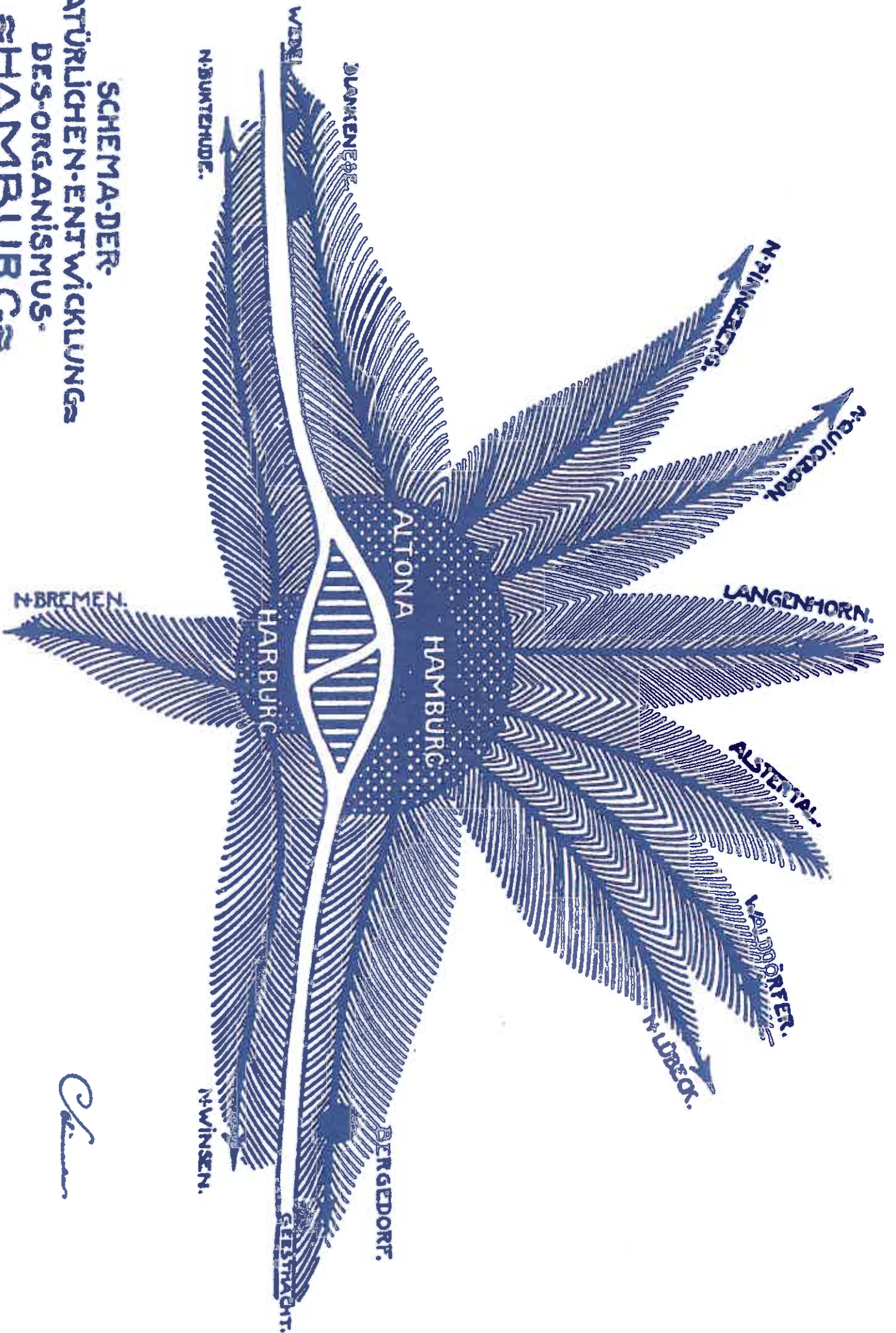
Auf Grund der jahrzehntelangen Bodenbevorratung ist Hamburg in der Lage, bei dringendem Wohnungsbedarf kurzfristig eigene Flächen mobilisieren zu können. Damit werden Bodenpreise und Mieten im

... für die planung

Vergleich zu anderen Millionenstädten relativ niedrig gehalten. Die Hamburger Stadtteile Billwerder und Allermöhe sind seit den 70er Jahren der bevorzugte Raum für großflächige Stadterweiterungen. Die Planungen für diesen Raum haben sich mit den Zyklen der wirtschaftlichen Entwicklung, den daraus entstandenen Planungszielen und dem Wandel der städtebaulichen Leitbilder verändert.

Dieses Heft beschreibt die Planung und administrativer Umsetzung des Baus von Neuallermöhe mit Schwerpunkt auf dem zweiten Bauvorhaben Neuallermöhe-West. Die Dokumentation verdeutlicht die unterschiedlichen städtebaulichen Haltungen, vor deren Hintergrund die beiden Stadtteile -Ost und -West im Abstand von 10 Jahren entstanden.

**SCHEMA-DER-
NATÜRLICHEN-ENTWICKLUNG
DES-ORGANISMUS-
HAMBURG**



St. ...

die plannungsgeschichte

Planungsgeschichte von Neuallermöhe

Neuallermöhe liegt 13 Kilometer östlich der Hamburger City und 2,5 Kilometer westlich vom Zentrum des Bezirkes Bergedorf. Die Planungsgeschichte für den Raum zwischen Bergedorf und Hamburger Zentrum, der heute als Süd-Ost-Achse bezeichnet wird, reicht zurück bis in die 20er Jahre.

Der damalige Hamburger Oberbaudirektor Fritz Schumacher sah in seinem Entwicklungskonzept für den Ballungsraum Hamburg bereits 1925 eine Bebauung des Raumes Billwerder-Allermöhe als Teil der süd-östlichen Aufbauachse Billstedt/Bergedorf/Schwarzenbek/Geesthacht vor. Ziel war die Konzentration von Bebauung an Haltepunkten des Schienenverkehrs. Seitdem hat Hamburg systematisch alle land-

wirtschaftlichen Flächen entlang der Bahnstrecke nach Berlin aufgekauft. Das Gebiet ist seit 60 Jahren auch mit der S-Bahnlinie Hamburg/Bergedorf/Aumühle hervorragend durch ein öffentliches Verkehrsmittel erschlossen. Die Fahrtzeit von Allermöhe bis zum Hauptbahnhof beträgt 18 Minuten. Seit 1981 ist das Gebiet an die Autobahn (A25) angeschlossen.

1973 lobte die Freie und Hansestadt Hamburg ein gutachterliches Planungsverfahren aus, um einen Programmplan für ein 1000 Hektar großes Gebiet erarbeiten zu lassen. In dem Gebiet sollten 28.000 Wohnungen für 80.000 Einwohner und Gewerbebetriebe mit 40.000 Arbeitsplätzen entstehen. Aus diesem Verfahren, dem damals bundesweit große Aufmerksamkeit geschenkt wurde, ging die „Freie Planungsgruppe Berlin“ als erster Preisträger hervor.

die planungsgeschichte

Die Planung verzichtete unter dem Eindruck der Kritik an den Großsiedlungen der 60er und 70er Jahre schon damals konsequent auf Hochhäuser. In Anlehnung an holländische Beispiele wurde die marschentypische Grabenstruktur für die Oberflächenentwicklungsernung aufgegriffen. Das Wohnen am Wasser wurde zum Leitmotiv für den neuen Stadtteil. Die Planung sah ursprünglich eine bandartige Entwicklung nördlich und südlich der Bahnstrecke vor. Davon wurde im Zuge der weiteren Planung abgerückt zugunsten einer inselartig um die Schnellbahnhaltepunkte konzentrierten Siedlungsentwicklung.

Das Gesamtprojekt Billwerder-Allermöhe wurde Mitte der 70er Jahre jedoch eingestellt, weil die erwartete demografische und wirtschaftliche Entwicklung nicht eintrat. 1979 entschloss sich der Senat, zunächst einen

123 Hektar großen Abschnitt „Neuallermöhe-Ost“ zu realisieren. Nach einem zeitaufwendigen, mehrstufigen Planungsprozess begannen 1982 die Erschließungsarbeiten für einen Stadtteil mit 3750 Wohnungen. Die Hochbauten entstanden zwischen 1984 und 1994, wobei die Bebauung von Norden nach Süden vorangetrieben wurde. Der Stadtteil wurde als in sich abgeschlossene Einheit konzipiert mit einer klaren Zäsur auf seiner Westseite. Anbindungsmöglichkeiten für weitere Bauabschnitte waren politisch nicht gewollt.

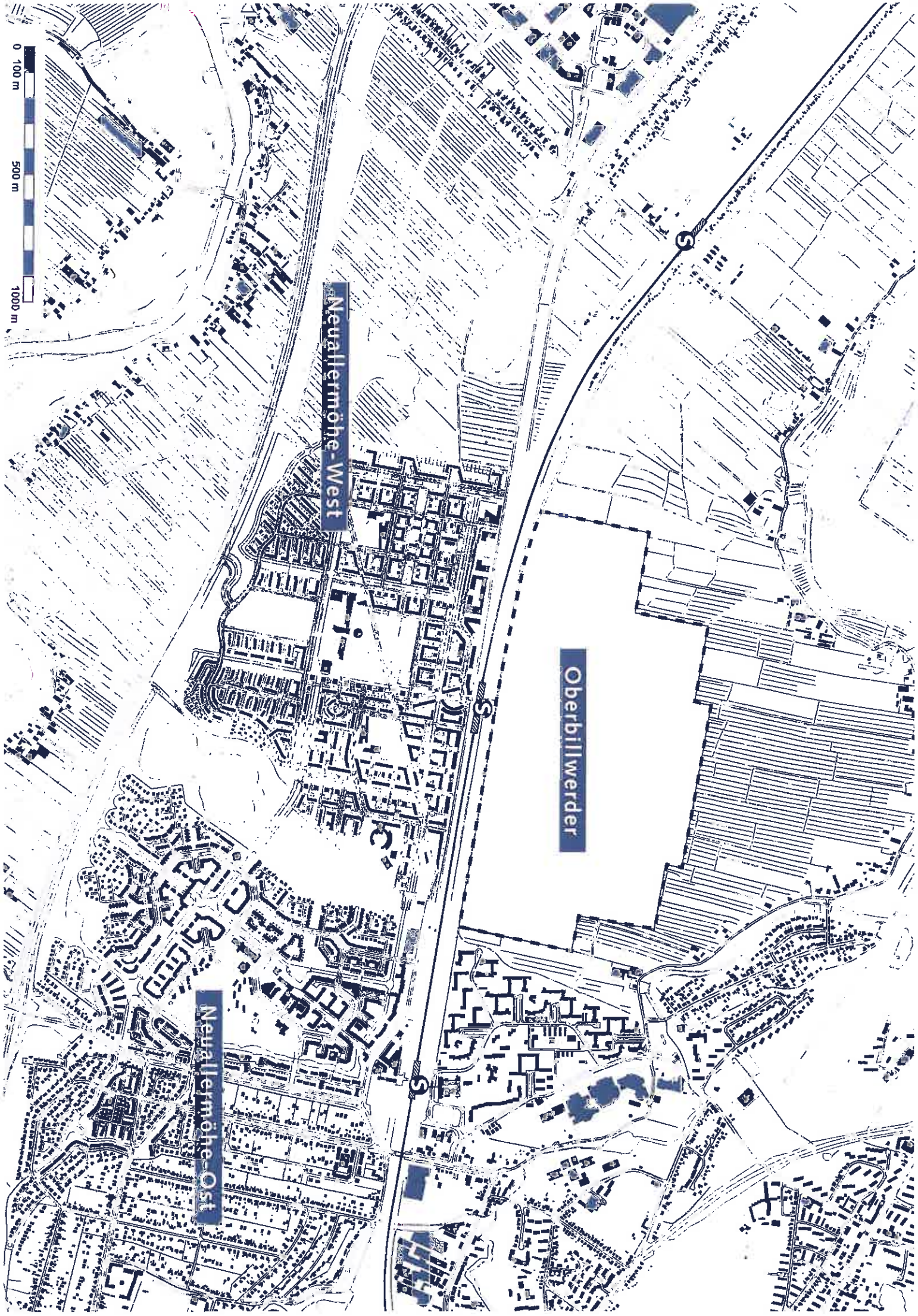
Angesichts der herrschenden Wohnungsnot wurde 1990 die Planung von Neuallermöhe-West aufgenommen. Die Erschließungsarbeiten für Neuallermöhe-West haben Ende 1992 begonnen. Zwischen dem Frühjahr 1994 und Herbst 1999 sind von Osten nach

Neuallermöhe-West

Oberbillwerder

Neuallermöhe-Ost

0 100 m
500 m
1000 m



die planungsgeschichte

Westen fortschreitend ca. 3.300 Wohnungen entstanden. Mit einer geplanten Gesamtzahl von 5.600 Wohnungen handelt es sich bei dem Projekt Neuallermöhe-West um das derzeit größte Wohnungsbauvorhaben in Hamburg und eines der größten in Deutschland der 90er Jahre überhaupt.

Für ein drittes Bauvorhaben (Oberbillwerder) nördlich der Bahnlinie gegenüber von Neuallermöhe-West gibt es seit 1997 strukturelle Überlegungen und einen Testentwurf. Aufgrund der geänderten politischen Ziele müssen die Planungen jedoch vollständig überarbeitet werden. Dabei hat die Schaffung von Arbeitsplätzen Priorität. Oberbillwerder wird einen deutlich höheren Gewerbeflächenanteil aufweisen als die bei den gebauten Stadteile, da ein ursprünglich getrennt geplantes Gewerbegebiet in den Stadteil integriert

werden soll. Damit wird der Diskussion um Nutzungsmischung und Schonung ökologisch und landschaftlich wertvoller Flächen Rechnung getragen.

Insgesamt werden die Zahl der ehemals vorgesehenen 3000 Wohneinheiten sowie die vorgesehene Wohnfläche für Oberbillwerder um die Hälfte reduziert. Damit wird dem Schutz der nördlich gelegenen Böberger Dünen gegenüber dem wachsenden Nutzungsdruck Rechnung getragen.

neuallermöhe-ost

Neuallermöhe-Ost

Die Flucht der Städter in die Umlandgemeinden aufzuhalten war angesichts rückläufigen Einwohnerzahlen ein Hauptmotiv für die Hamburger Planung der 70er Jahre. Insbesondere junge Familien sollten durch ein attraktives Angebot an Einfamilienhausgrundstücken und qualitativ hochwertigen Mietwohnungen innerhalb der Stadtgrenzen gehalten werden. Der Anteil an Einfamilienhäuser in Allermöhe-Ost ist mit 33 % relativ hoch, die durchschnittliche bauliche Dichte entsprechend niedrig. Die Bebauungsdichte fällt von einer viergeschossigen, fast geschlossenen Blockrandbebauung entlang der zentralen Fußgängerachse über dreigeschossige Gebäude und Reihenhäuser zum Rand des Stadtteils ab, wo mit freistehenden Einfamilienhäusern ein Übergang zum umgebenden

Grün entstehen sollte. Dies entsprach der Vorstellung, dass Allermöhe-Ost die letzte Stadterweiterung im Bezirk Bergedorf sein würde. Die Planung sah daher keine Anbindungsmöglichkeiten für weitere Bauabschnitte vor.

In Allermöhe-Ost sollte ein unverwechselbarer, vielfältiger und überschaubarer Stadtteil entstehen mit hohem Identifikationswert und anspruchsvollen Freiraumqualitäten. Dieser ausgeprägte Gestaltungswille ist in Abgrenzung gegen die Monotonie der meisten Großsiedlungen aus den 60er und 70er Jahren und gegen die Beliebigkeit der Einfamilienhausgebiete erwachsen.

Der damals relativ entspannte Wohnungsmarkt ließ Zeit für aufwendige Planungs- und Wettbewerbsver-



neuallemöhe-ost

fahren: Aus einem offenen städtebaulichen Wettbewerb mit 38 deutschen und holländischen Büros und einer zweiten gutachterlichen Stufe mit den ersten vier Preisträgern ging 1976 das Münchner Büro Petzold-Hansjakob als Sieger hervor. Kurz darauf beschloss die Hamburgische Bürgerschaft (das Stadtparlament) die vorläufige Einstellung des Projektes. Lediglich 490 Einfamilienhäuser am östlichen Gebietsrand wurden gebaut.

Das Büro Petzold-Hansjakob, Gewinner des städtebaulichen Verfahrens, erarbeitete einen sogenannten Funktionsplan. Dieser wurde zwischen den Behörden abgestimmt und zur Grundlage für den Bebauungsplan, den die Bürgerschaft im Mai 1982 beschloss. Der Bebauungsplan wurde ergänzt um einen Rahmenplan des Büros Patschan/Werner/Winking sowie einen

umfangreichen Gestaltungsrahmen. Diese Planwerke ließen Raum für eine vielfältige Ausformung von Teilgebieten im Wettbewerbsverfahren und sicherten gleichzeitig den städtebaulich-gestalterischen Zusammenhang im Gesamtgebiet.

Im Bereich des Geschosswohnungsbaus wurden 1981 und 1982 für zwei Teilgebiete konkurrierende Verfahren durchgeführt. Für die Einfamilienhausgebiete wurden neuartige Abschreibungsverfahren entwickelt, bei dem Bauträger und Architekten gemeinsam Entwürfe (städtebaulicher Lageplan und Grundrisse) mit einem Festpreis für die einzelnen Haustypen abgeben. Darüber hinaus gab es zwei Modellvorhaben, die vom Bundesbauministerium gefördert wurden, zu den Themen „kosten- und flächensparendes Bauen“ und „ökologisches Bauen“.

neuallermöhe-ost

Im Laufe des mehrstufigen Planungsprozesses zwischen 1973 und 1982 reduzierte sich die städtebauliche Dichte aufgrund veränderter Zielvorstellungen kontinuierlich. Neuallermöhe ist wohl das erste große Wohnungsbauvorhaben der Nachkriegszeit, bei dem auf Gebäude mit mehr als vier Geschossen verzichtet wurde. Gebaut wurde eine Mischung aus überwiegend dreigeschossigen Mietblocks und aus Einfamilienhäusern, zum großen Teil Reihenhäuser. Seit 1982 wurden 2500 Geschosswohnungen – fast ausschließlich als öffentlich geförderter Wohnungsbau – und 1250 Einfamilienhäuser errichtet.

neuallermöhe-west

Neuallermöhe-West

Die Vereinigung der beiden deutschen Staaten und die Übersiedlung von Deutschen aus Osteuropa führte Ende der 80er Jahre wieder zu einer deutlichen Zuwanderung. Der damalige Hamburger Senat beschloss 1990 ein ehrgeiziges Wohnungsbauprogramm: von 1992 bis 1995 wurden im Durchschnitt jährlich 5.100 öffentlich geförderte Wohnungen gebaut. Hierfür mussten auch die größten zusammenhängenden Wohnbauflächenreserven der Stadt in Billwerder-Allermöhe mobilisiert werden. Da die Planung unter erheblichem Zeitdruck stand, wurde die „Freie Planungsgruppe Berlin“ zusammen mit dem Hamburger Landschaftsplaner Wolf Pohl 1990 direkt mit der Erarbeitung eines städtebaulichen Strukturkonzeptes beauftragt. Auf einer Fläche von 163 Hektar sollte ein Wohnge-

biet mit 4.500 Wohnungen und den notwendigen Gemeinbedarfseinrichtungen (Schulen, Kindertagesheime usw.) entstehen.

Der Gebietsaufbau für das Stadtquartier folgt mit den Straßen und Fleeten den linearen Strukturen von Grundstückspartellen und Gräben und ist auf den S-Bahnhof bezogen. Die Gesamtstruktur baut auf einem Modul von 67,5 x 70,0 Meter auf. Aus dem Ziel, das Oberflächenwasser weitgehend in offenen Fleeten abzuführen und dem erforderlichen Gefälle für die Drainage der Bauflächen ergibt sich ein Fleet-raster von 400 x 500 Meter. Das Straßenraumprofil beträgt etwa 20 Meter, das Fleetraumprofil etwa 30 Meter. Flächen und Bandraster erzeugen zusammen mit der entwickelten Bebauungstypologie ein Baukastensystem, das sich trotz der generellen Ordnungs-

neuallermöhe-west

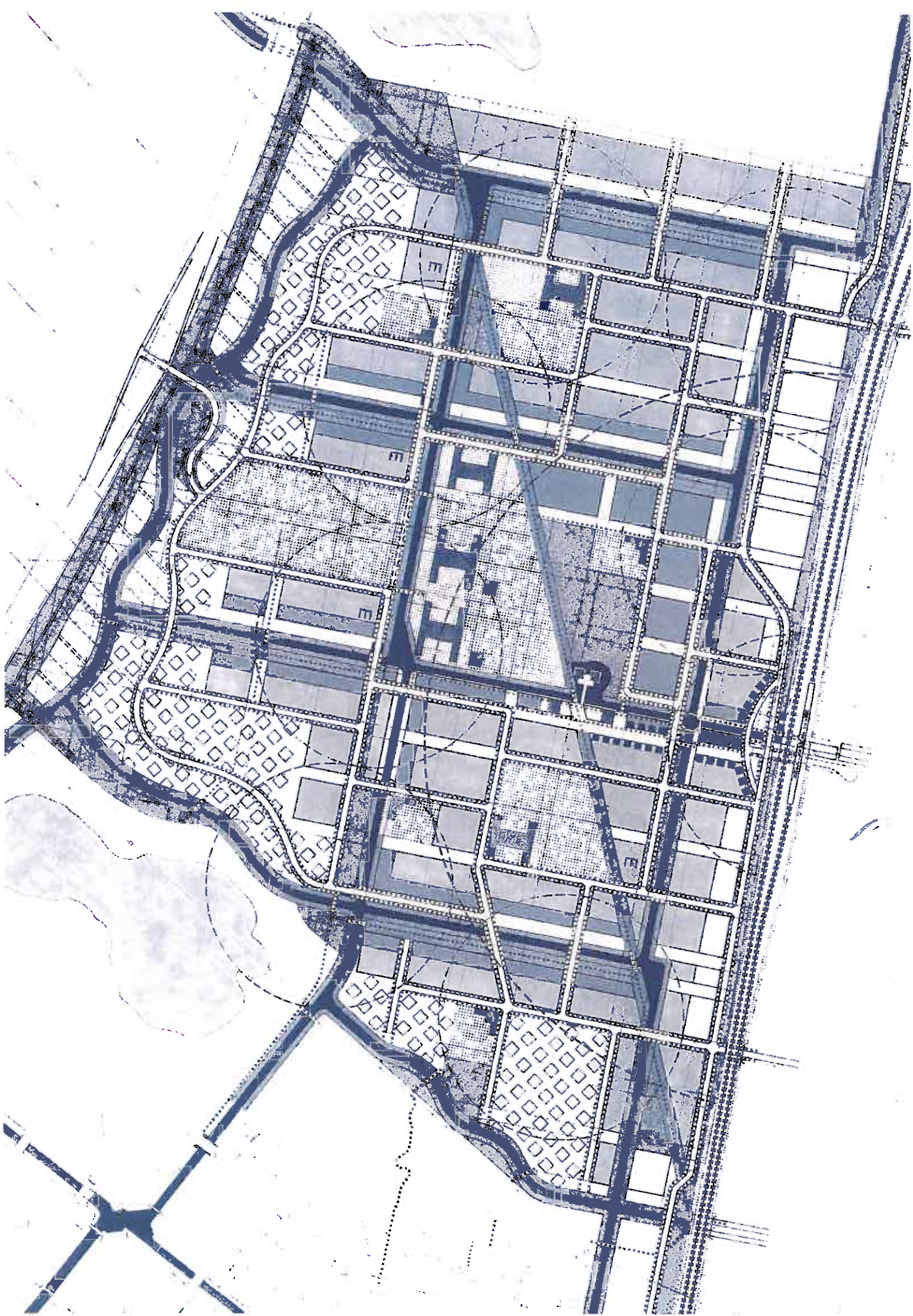
struktur vielfältig baulich ausgestaltet lässt. Ziel des Strukturkonzeptes war, für die weiteren städtebaulichen und hochbaulichen Planungen mit einem rationalen, klar definierten Maß an stadtplanerisch administrativen Bindungen ein Höchstmaß an städtebaulich architektonischen Chancen zu eröffnen.

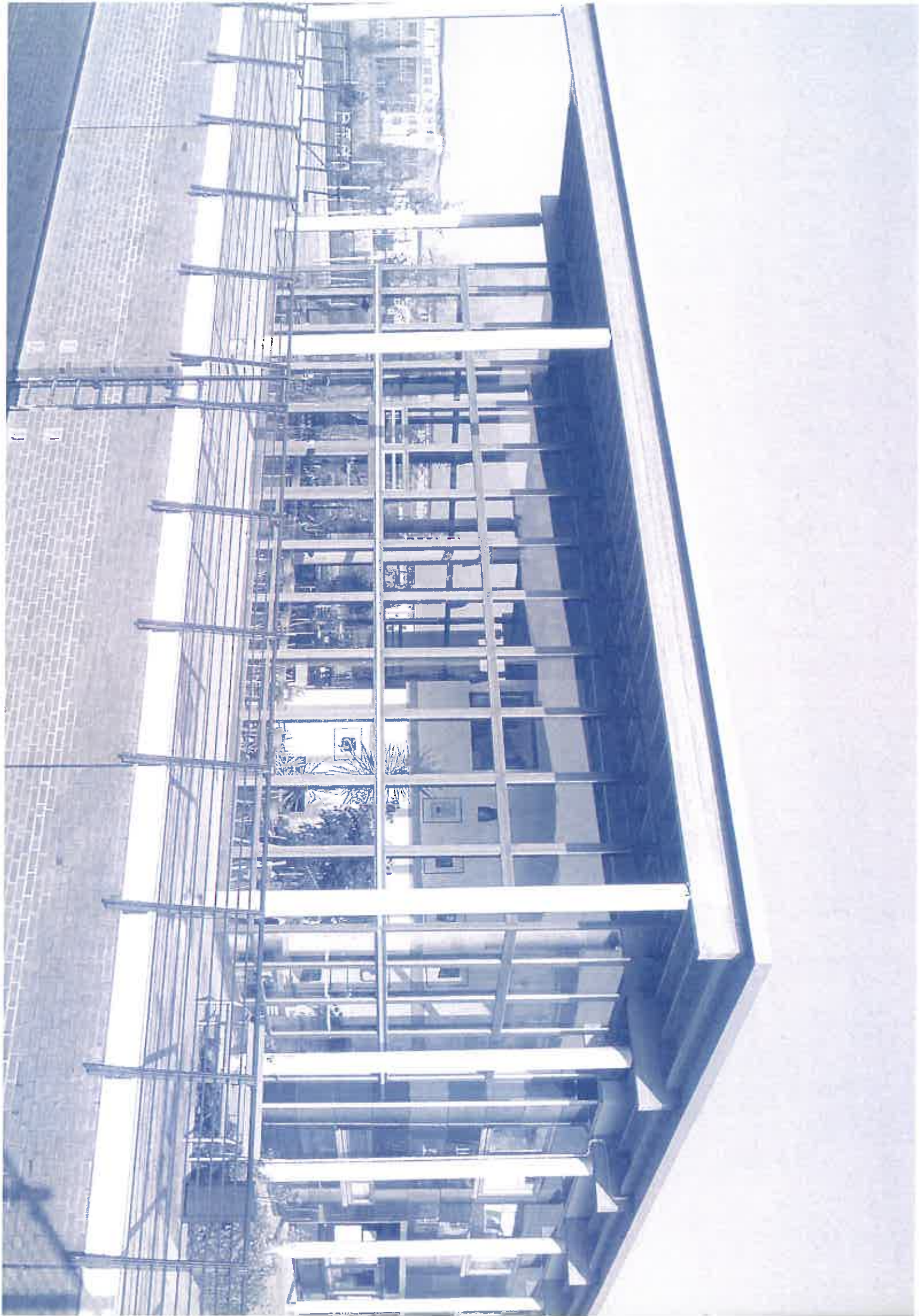
Neben dem Netz von Straßen und Fleeten prägen die diagonale Hainbuchenallee von Gebietstrand zu Gebietstrand und der großzügige Freiraum im Zentrum das städtebauliche Konzept. Die sogenannte „Grüne Mitte“ erwächst aus Freiflächen des Schulzentrums zusammen mit dem öffentlichen Park. Die angelagerten öffentlichen Nutzungen – das Schulzentrum, das evangelische Gemeindezentrum und das Bürgerhaus – sorgen zu unterschiedlichen Tageszeiten für eine Belebung dieses zentralen Freiraums. Am diagonalen

Geh- und Radweg, der die „Grüne Mitte“ durchkreuzt, sind auch die beiden Grundschulen angeordnet. Deren Freiflächen sind ebenfalls in den öffentlichen Stadtraum integriert und nicht wie oft gegenüber der Umgebung durch Zäune abgeschottet.

In Neuallermöhe-West sollten alle Schulformen vor Ort anboten werden, denn in anderen Bergedorfer Stadtteilen standen Kapazitäten in weiterführenden Schulen nicht mehr zur Verfügung. Das Angebot richtet sich auch an den Stadtteil Neuallermöhe-Ost, der lediglich mit einer Grundschule ausgestattet ist. Daraus ergibt sich für Neuallermöhe-West ein auffällig hohe Zahl von Schulen.

Die Geschosswohnungen sind drei- oder viergeschossig gebaut. Entlang der Fleete, an der „Grünen Mitte“





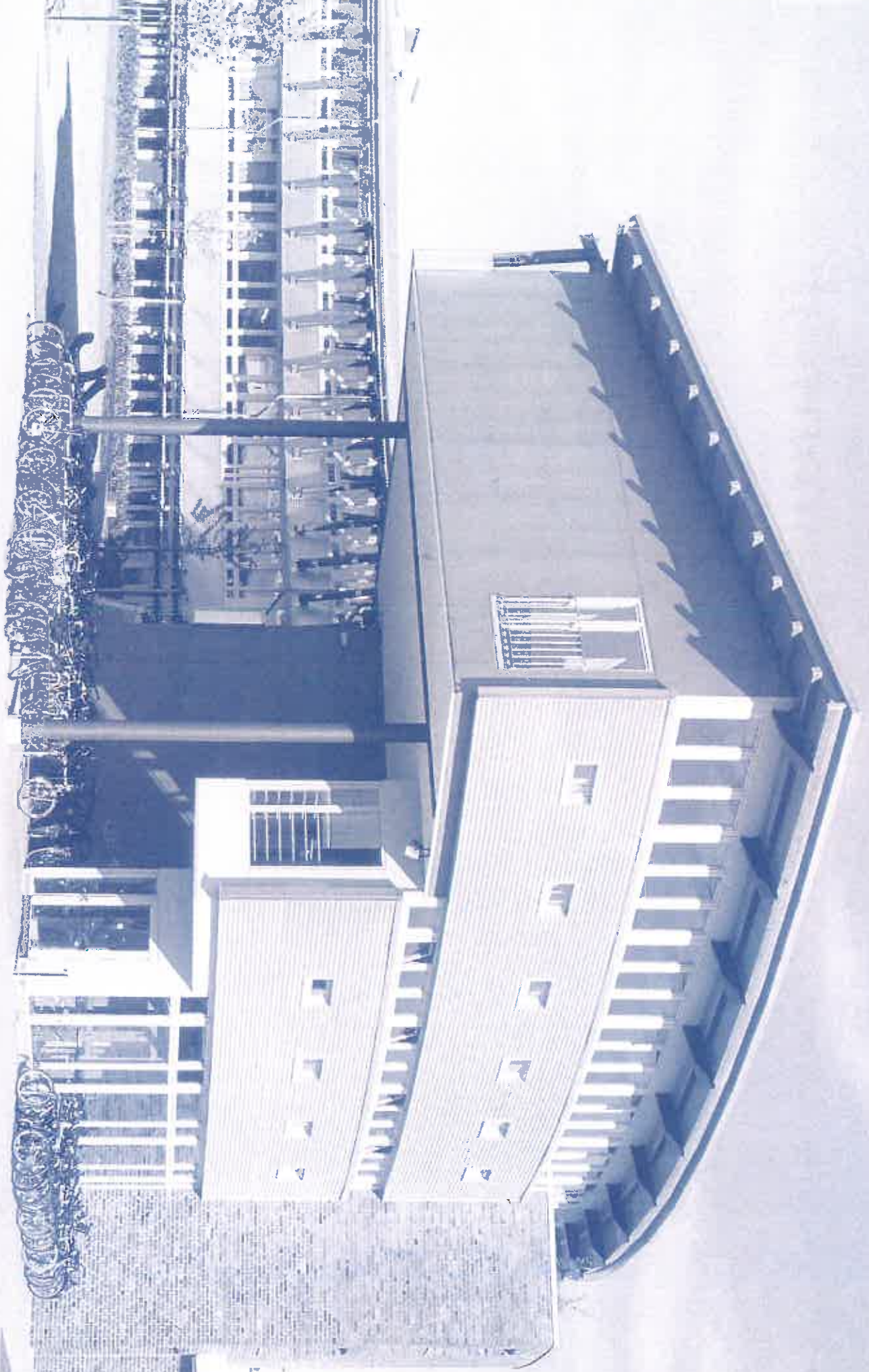
neuallemöhe-west

und am westlich angrenzenden Landschaftspark befinden sich die bevorzugten Wohnlagen. Hier wurde die Wohnbebauung durch ein viertes Geschoss verdichtet. Im Süden liegen die weniger dicht bebauten Flächen für Einfamilienhäuser und die Sportflächen für das Schulzentrum. Entstanden ist ein Sportpark, der außerhalb der Schulzeiten den Bewohnerinnen und Bewohnern des Stadtteils zur Verfügung steht. Der Sportpark bietet Spielfelder für unterschiedliche Sportarten, darunter auch Tennisplätze, die für ein geringes Entgelt genutzt werden können.

Entlang der Bahnlinie sind Flächen für Arbeitsstätten vorgesehen. Am Bahnhofsvorplatz entstehen die wichtigsten zentralen Versorgungseinrichtungen: neben mehreren Supermärkten und kleineren Läden auch Arztpraxen, eine Bücherhalle und eine Außenstelle des Bezirksamtes. Im Westen ist ein Gewerbegebiet für kleinere Gewerbebetriebe und im Osten eine Fläche für Dienstleistungsbetriebe vorgesehen.

Bürgerhaus an der „Grünen Mitte“

Architektur: Büro Spengler/Wiescholek, Foto: Gissela Köhler



detaillierung durch

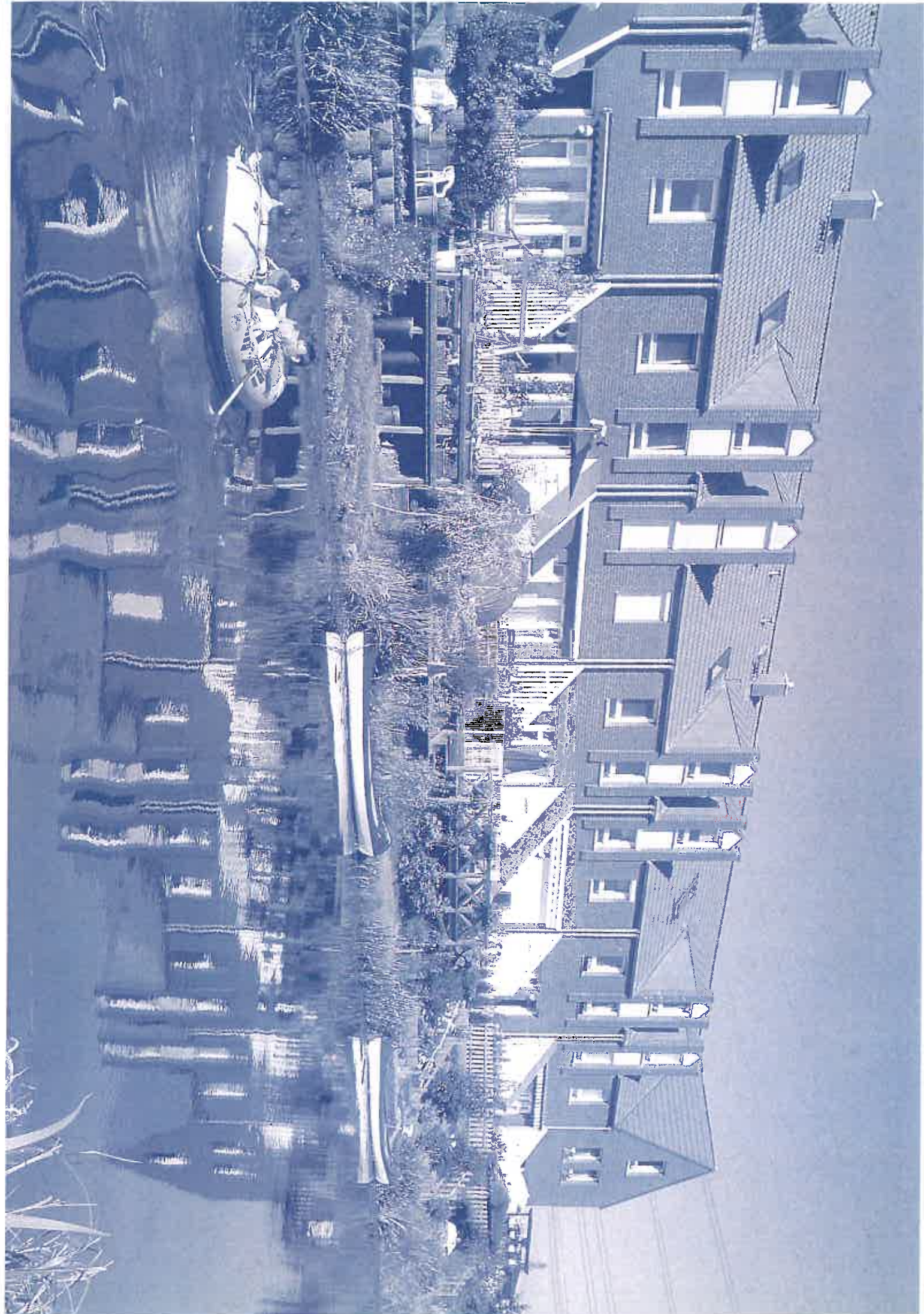
Detaillierung durch städtebauliche Wettbewerbe

Wie schon in Allermöhe-Ost konnte auf einen detaillierten Bebauungsplan verzichtet werden, da sich die gesamten Flächen im Eigentum der Stadt Hamburg befanden und in den Grundstücksverträgen weitgehende Vorgaben gemacht werden konnten. Der 1992 verabschiedete Bebauungsplan setzt daher entsprechend dem Strukturkonzept nur die grundlegenden Elemente wie Geschossigkeit, Haupterschließung, öffentliche Grünflächen und Fleete, Gemeinbedarfsflächen und die Flächen für Arbeitsstätten fest.

Städtebaulich/landschaftsplanerische Wettbewerbe brachten Ideen für eine detailliertere Ausgestaltung einzelner Bereiche (Maßstab 1:1000). Die Wettbe-

werbsaufgabe bestand insbesondere darin, im Rahmen des Gesamtkonzeptes Quartiere mit eigenständigen Identitäten zu entwickeln. Insgesamt wurden drei städtebaulich/landschaftsplanerische und ein rein landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb durchgeführt. Die Detaillierung des Strukturkonzeptes durch die Wettbewerbsergebnisse machte deutlich, dass ohne einen Verlust an Freiraumqualität 5.600 anstatt der ursprünglich geplanten 4.500 Wohnungen im Gesamtgebiet gebaut werden konnten.

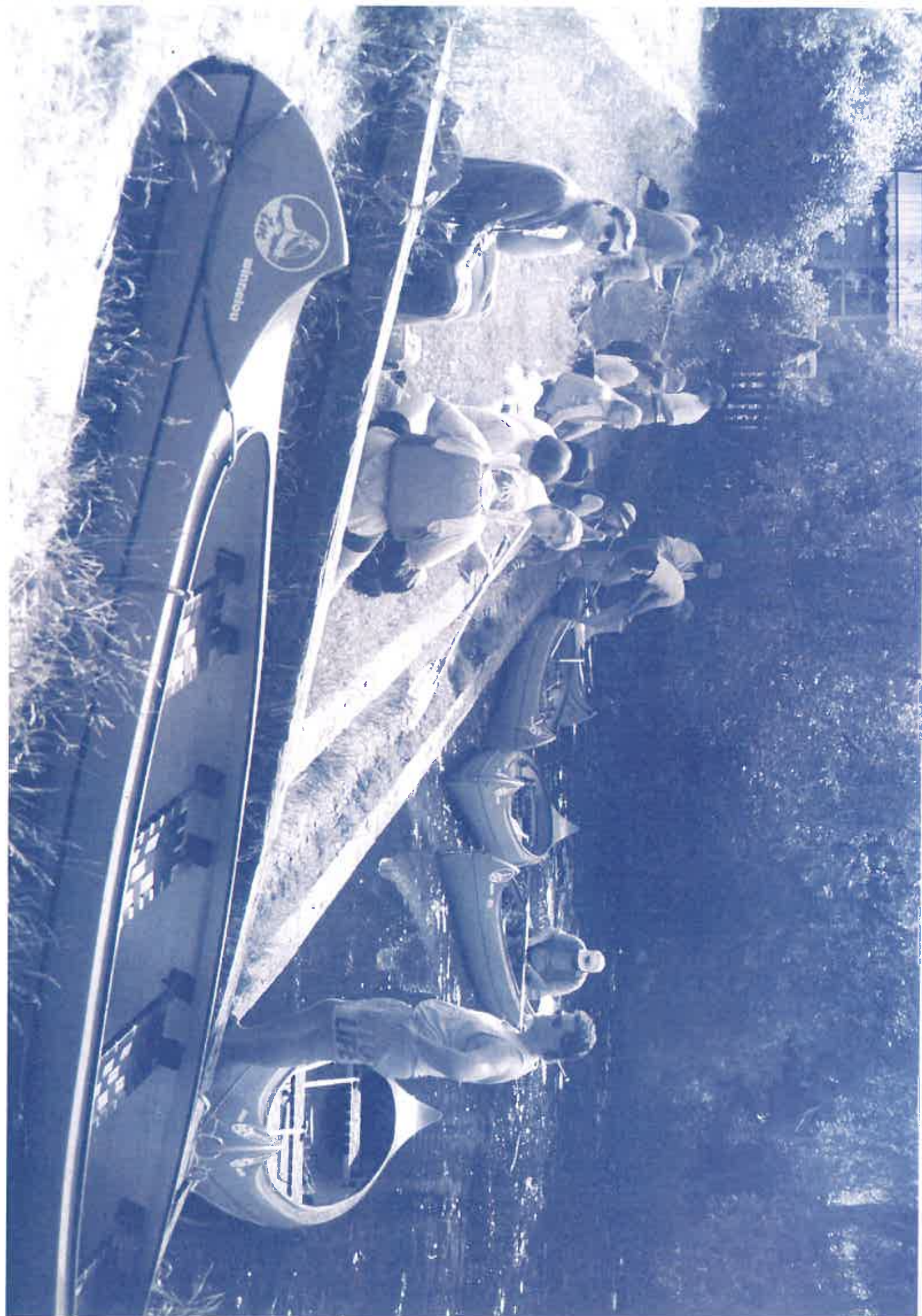
Hochbauwettbewerbe für eine Grund- und Gesamtschule und für das Sekundarstufenzentrum wurden vom Bezirksamt Bergedorf durchgeführt. Das Sekundarstufenzentrum mit Gesamtschule, Haupt- und Realschule, Gymnasium sowie drei Sporthallen bildet den südlichen Rand der „Grünen Mitte“. Die Gesamt-



... Städtebauliche Wettbewerbe

schule und das Gymnasium verbindet der hierzu rechtwinklig angeordnete Fachraumtrakt. Das in den Park gestellte Forum mit einer voll ausgestatteten Bühne dient den drei Schulen als gemeinsame Aula und gleichzeitig dem Stadtreil als Veranstaltungsraum.

Für die Reihenausgebiete wurden bis 1997 zwei kombinierte Architekten-/Bauträgerwettbewerbe durchgeführt. Bei diesen Verfahren bieten Bauträger und Architekten in Konkurrenz zueinander Hausträgen für einen festen Preis an. Die Stadt wählt die Bauträger aus, die einen hohen Wohnwert und eine ansprechende Gestaltung zu einem günstigen Preis anbieten.



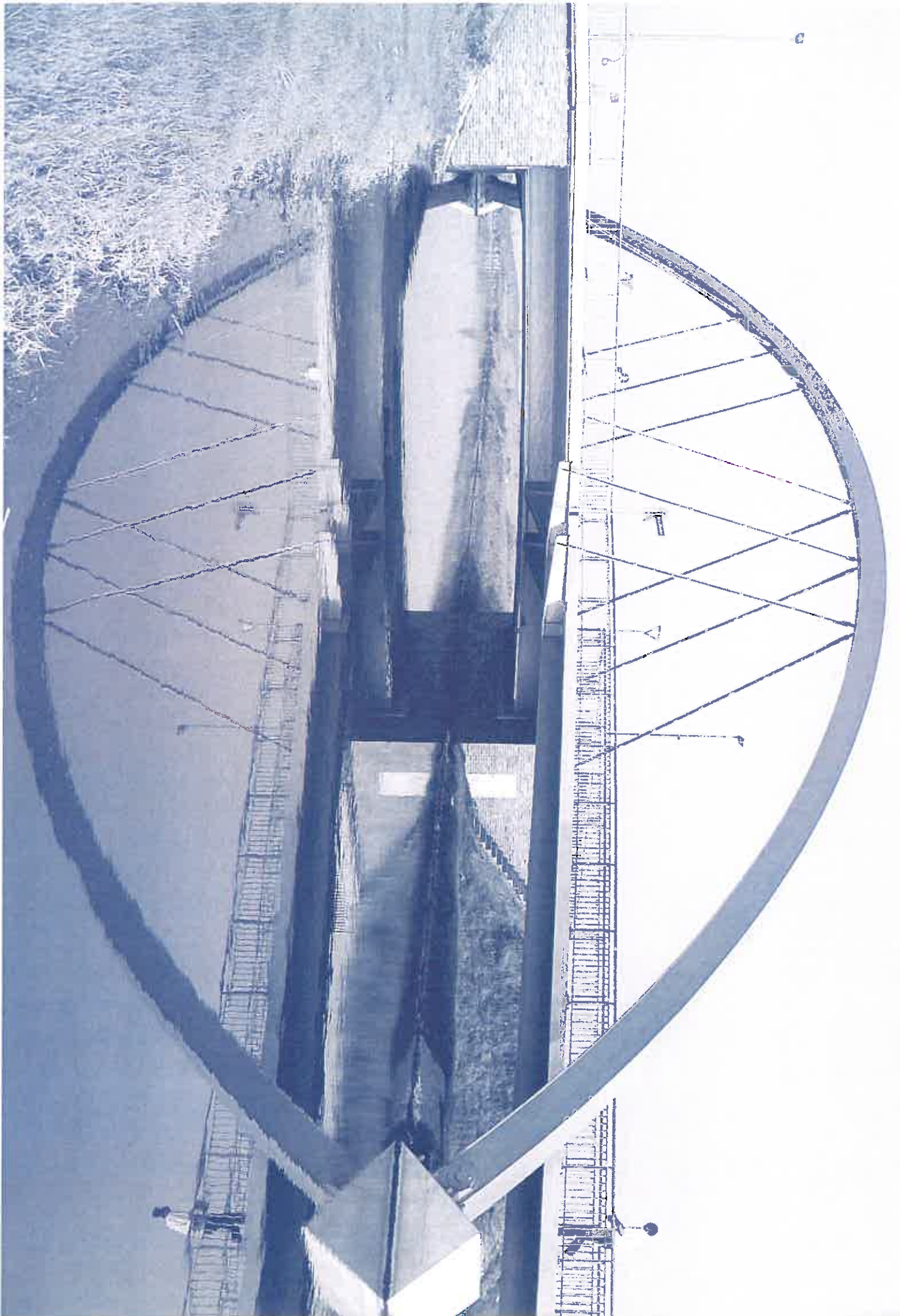
die oberflächenentwässerung

Das System der Oberflächenentwässerung

Der hohe Grundwasserstand in der Marsch hat die Ingenieur-Planung von Neuallermöhe vor besondere Aufgaben gestellt. Zur Entwässerung des Geländes wurde ein System offener Kanäle angelegt, das die in diesem Gebiet seit Jahrhunderten existierenden landwirtschaftlichen Gräben ersetzt. Ein Schöpfwerk erlaubt die Regulierung des Wasserstandes auf $-0,7$ bis $-0,4$ Meter NN. Bei einem Fleetabstand von 400 Meter und einer Aufhöhung der Bauflächen um durchschnittlich etwa 80 cm gegenüber dem ursprünglichen Geländeniveau ist das Ableiten des Regenwassers von Dächern, Straßen und sonstigen versiegelten Flächen mit Gefälle in die Fleete möglich. Im Bereich des Geschosswohnungsbaus werden die Flächen über kurze Sielleitungen, im Bereich der Reihenhäuser

über Gräben mit Anschluss an die Fleete entwässert. Die Aufhöhung des Geländes erlaubt zudem die Ausstattung der Geschosswohnungsbauten mit halb versenkten Kellern und Garagen, die vergleichsweise kostengünstig sind.

Die Bepflanzung der Fleetufer hat nicht nur gestalterische Gründe. Sie stärkt zugleich die Selbstreinigungskraft des Gewässers. Das Niederschlagswasser wird am südwestlichen Ende des Fleetnetzes über das Schöpfwerk Allermöhe (östlich des Eichbaunsees) der Dove-Elbe zugeführt. Über einen Zufluss südlich der Autobahnanschlussstelle „Nettelmburg“ wird Wasser aus der Dove-Elbe in das Fleetsystem geleitet, um einen regelmäßigen Austausch des Fleetwassers zu gewährleisten. Das zuströmende Wasser erhöht den Wasserstand in den Fleeten kurzzeitig um 30 cm. Der



die oberflächenentwässerung

Wasserstrom kann mit Hilfe von Staubauwerken gezielt in einzelne Fleetabschnitte geleitet werden. Allein in Neuallermöhe-West sorgen zehn Staubauwerke für die Steuerung des sogenannten Spülwassers.

Das Leitmotiv des Wohnens am Wasser korrespondiert in Neuallermöhe mit den technischen Erfordernissen für die Entwässerung des Gebietes und die oberirdische Ableitung des Regenwassers. Die Bedeutung der Fleete für Freizeit und Kinderspiel erschließen sich sofort jedem Besucher und verleihen dem Stadtteil den besonderen Charakter. Die Wasserläufe sind durchgehend befahrbar: sowohl für die Mähboote der Wasserwirtschaft als auch für ausgedehnte Kanufahrten.

In Allermöhe-West erlauben insgesamt 21 Straßen- und 24 Fußgängerbrücken die Querung der Fleete in einem Abstand von jeweils 200 Metern. Während die Brücken in Allermöhe-Ost noch überwiegend als Funktionsbauwerke verstanden wurden, wurden in Allermöhe-West einige Brücken zu markanten Stadtzeichen ausgebildet, wie z. B. die Stahlbogenbrücken im Verlauf der diagonalen Hainbuchenallee.

Für weitere Informationen siehe Faltpapier der Stadtentwicklungsbehörde „Brücken in Neuallermöhe-West“, 1998

Bogenbrücke

Entwurf: Architekturbüro Winking
Foto: Carl Werner Schmidt-Luchs

städttebauliche leitideen

Städtebauliche Leitideen

Die Planung von Allermöhe-Ost ist vom Ideal einer kleinstädtischen oder sogar ländlichen Siedlung mit gebrochenen, auf keinen Fall strengen Formen geprägt, das aus der Kritik an zu hohen und anonymen Gebäuden entstand. Die Planung für den zweiten Abschnitt Allermöhe-West orientiert sich demgegenüber an einem städtischen Quartier der 20er Jahre und an der Gartenstadt. Das Wohnen am Wasser wurde noch stärker entwurfsbestimmend. Die in Neuallermöhe-West verhältnismäßig geringe Anzahl von Einfamilienhäusern gegenüber den Geschosswohnungen beruht auf den dringenden Anforderungen des Wohnungsbauprogramms. Die verkehrlich gut angebundene Flächen sollten zudem durch eine intensivere Bebau-

ung besser ausgenutzt werden. Entsprechend den Darstellungen des Flächennutzungsplanes enthalten beide Stadtteile nur kleine Gewerbeflächen und außer das Wohnen ergänzende Folgeeinrichtungen keine weiteren Nutzungen.

Verkehrsplanerische Leitideen

Verkehrsplanerische Leitideen

Das Erschließungskonzept des älteren Stadteils Allermöhe-Ost basiert auf der Trennung von Kraftfahrzeug- und Fußgänger-/Radfahrerverkehr. Damit einher geht eine strenge Hierarchisierung der Straßen: Von den zwei Sammelstraßenringen – der Haupterschließung – zweigen zahlreiche Sackgassen – die Feinerschließung – ab. Außer durch eine Bustrasse sind die Straßenringe nicht miteinander verbunden, um den quartiersinternen Verkehr möglichst gering zu halten. Die Sammelstraßen sollen den Verkehr gebündelt zur angrenzenden Hauptverkehrsstraße bringen. Von dieser Hierarchisierung profitieren in erster Linie die Einfamilienhausgebiete, die von Verkehrslärm weitgehend verschont bleiben.

Der gewünschte Verkehrsberuhigungseffekt der geschwungenen Sammelstraßen ist begrenzt, weil die Kurven – entsprechend den Hamburger Richtlinien für die Straßenplanung – sogar Bussen ein zügiges Durchfahren gestatten. Eine vom S-Bahnhof ausgehende zentrale Fußgängerachse und die fleetbegleitenden Wege sind ausschließlich für Fußgänger konzipiert, während es für Radfahrer nur entlang der Sammelstraßen speziell ausgebaute Wege gibt.

Die Planung für das jüngere Allermöhe-West vermeidet eine das Auto bevorzugende Hierarchisierung und sieht stattdessen eine möglichst gleichrangige, netzartige Erschließung vor. Die Straße wird als multifunktionaler Teil des öffentlichen Raumes aufgefasst. Die nicht autofahrenden Bewohnerinnen und Be-

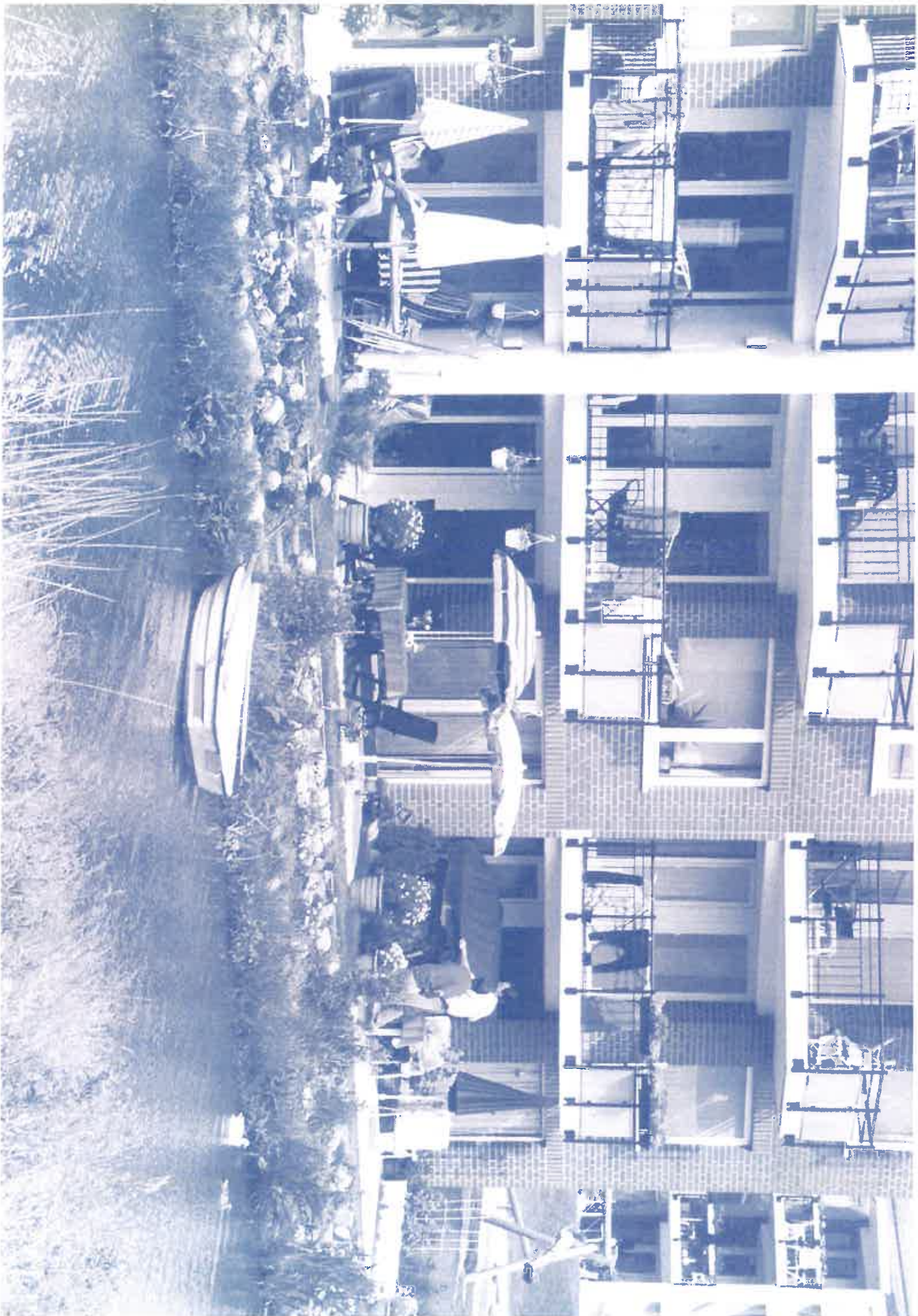
verkehrsplannerische Leitideen

wohner sollen nicht auf andere Wege abgedrängt werden. Die Koexistenz von Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer ist die Grundlage für den Entwurf des Straßenprofils. Breite und Gestaltung der Fahrbahnen sind auf Geschwindigkeitsdämpfung (30 km/h) ausgelegt. Die Fahrbahnen sind 4,75 m breit; wo Busse fahren, sind sie 6,50 m breit. In den öffentlichen Straßen sind die PKW-Stellplätze grundsätzlich in Längsrichtung vorgesehen, um den Eindruck einer Stellplatzanlage zu vermeiden. Zwischen Fußweg und Fahrbahn bzw. Parkstreifen liegt ein durchgehender Baumstreifen.

Die Häuser sind weitaus konsequenter als in Allernöhe-Ost zur Straße orientiert: Sie stehen näher an der Straße und geben ihr dadurch eine räumliche Fassung. Die Zugänge der Gebäude sind grundsätz-

lich zur Straße und nicht nur zur Ost- und Nordseite der Gebäude orientiert, wie sonst häufig. Dieses Prinzip stärkt den öffentlichen Charakter der Straße und verbessert damit das subjektive Sicherheitsempfinden.

Die Blockstruktur und die netzartige Erschließung gewährleisten, dass jedes Wohnhaus eine ruhige, private und eine öffentliche Seite bekommt, ein Stück Grün und ein Stück Straße. Diagonal zu der Haupterschließung des Straßennetzes bietet die Hainbuchenallee Abkürzungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer. Sie ist mit 16 m Gesamtbreite (davon 5 m befestigte Wegfläche) so bemessen, dass sich Fußgänger und Radfahrer in diesem Raum weitgehend konfliktfrei bewegen können. Entlang der Fleece gibt es auf einer Seite Fußwege als Spazierwege und



Verkehrsplannerische Leitideen

nicht als notwendiges Erschließungselement. Die andere Fleetseite ist jeweils private Gartenfläche. In Allermöhe-Ost wurde dieses Prinzip nur bei dem östlichen, landschaftlich gestalteten Fleet angewendet, während das westliche, eher städtische geprägte Fleet weitgehend auf beiden Ufern zugänglich ist. Im Gegensatz zu Allermöhe-Ost profitieren in Allermöhe-West auch die Erdgeschosswohnungen der Miethäuser von der bevorzugten Fleetlage.

realisierungsstrategie

Realisierungsstrategie

Neuallermöhe ist ein neuer, eigenständigen Stadtteil mit allen notwendigen Infrastruktureinrichtungen.

Die Stadt hat als Eigentümerin der Flächen sämtliche technische und soziale Infrastruktur finanziert: Schulen, Kindergärten, Sozialeinrichtungen, Bürgerhaus, Lärmschutzwall, Autobahnanschluss, S-Bahn-Haltestelle etc.. Ein Teil der Kosten fließt durch den Verkauf von Baugrundstücken zurück.

Bei geförderten Geschosswohnungsbau zahlen Bau-träger für Grundstücke gemäß der zu realisierenden Ausnutzung DM 430,- pro Quadratmeter Wohnfläche. Einfamilienhausgrundstücke kosten je nach Lage und Größe zwischen DM 300,- und DM 400,- pro Quadratmeter Grundstücksfläche. Die Grundstücke

für den Geschosswohnungsbau werden von der Finanzbehörde direkt an interessierte Bau-träger vergeben. Dabei handelt es sich um städtische Wohnungsbau-gesellschaften, Genossenschaften, freie Wohnungsunter-nehmen und private Einzelbauherren. In Neuallermöhe-West haben fast 50 Bau-träger Grundstücke gekauft, auf denen zwischen 22 und 282 Wohnungen pro Grundstück gebaut wurden.

Die Reihenhausgrundstücke werden dagegen über Wettbewerbsverfahren (kombinierter Architekten-/Bau-träger-Wettbewerb) an Bau-firmen vergeben, die einen oder mehrere Haustypen zu Festpreisen er-richten. Kaufwillige erwerben ein Grundstück direkt von der Finanzbehörde, nachdem sie mit einer dieser Bau-firmen einen Vertrag über den Bau eines Hauses abgeschlossen haben. Auch Erwerber von Eigenhei-

realisierungsstrategie

men oder Eigentumswohnungen können von der Wohnungsbaukreditanstalt günstige Kredite erhalten, sofern sie bestimmte Einkommensgrenzen nicht überschreiten. Daneben gibt es einzelne Reihenhäuser, die angemietet werden können.

In Neuallermöhe wurden fast ausschließlich öffentlich geförderte Wohnungen gebaut. Die Hälfte der Geschosswohnungen in Neuallermöhe-West entfallen auf den 1. Förderweg mit einer Kaltmiete von derzeit 9,90 DM/qm, ein Viertel auf den 3. Förderweg mit nach Einkommen gestaffelten Mieten zwischen 11,90 DM und 13,90 DM/qm. Hieraus ergibt sich ein Gesamtkreditvolumen von über einer Milliarde DM, das Hamburg zur Verfügung gestellt hat. Der Rest entfällt auf die Eigentumsfinanzierung und den freifinanzierten Wohnungsbau.

Hamburg hat als Eigentümerin der Flächen das Projekt ohne Hilfe eines treuhänderischen Trägers innerhalb der Verwaltung planerisch betrieben. Die einzelnen Dienststellen der Verwaltung haben wiederum private Auftragnehmer mit Teilleistungen beauftragt. Die üblichen Zuständigkeitsregelungen innerhalb der Verwaltung wurden nicht verändert. Eine besondere organisatorische Einheit wurde nicht gebildet. Auf der anderen Seite wurden die Hochbauten von einer großen Zahl von Bauträgern und Architekten geplant und gebaut. Folglich war auch eine Vielzahl von Akteuren an der Planung und Realisierung beteiligt.

Die planerische Verantwortung für das Projekt lag bei der Stadtentwicklungsbehörde. Sie hatte für die Koordinierung der Planung und Umsetzung eigens eine

realisierungsstrategie

Stelle eingerichtet. Aufgabe des Koordinators war die Vertretung der geplanten städtebaulichen Qualitäten gegenüber Bauträgern und deren Architekten und darüber hinaus gegenüber anderen Dienststellen, damit diese Qualitäten nicht durch spezifische Anforderungen einzelner Ressorts verloren gehen.

Der gegebene Zeitdruck zwang dazu, eine Vielzahl von Arbeitsschritten parallel abzuwickeln. Während in Teilbereichen noch an der Ausdifferenzierung des Strukturkonzeptes gearbeitet wurde, wurden in anderen Teilbereichen bereits Ausführungspläne für die ersten Hochbauten gefertigt und die ersten Brücken gebaut.

Auch die Hochbauplanung musste koordiniert werden, da in der Regel mehrere Bauträger einen Baublock

bauten. Auf detaillierte Gestaltungsatzungen oder Gestaltungsrahmen wurde verzichtet, da die Erarbeitung zeitaufwendig ist und sie die Umsetzung der beabsichtigten städtebaulich/gestalterischen Qualitäten nur bei einer starken Erfolgskontrolle gewährleisten können. Die Hochbauentwürfe wurden stattdessen blockweise mit den Beteiligten diskutiert und alle notwendigen Absprachen gemeinsam getroffen. Das umfasste funktionale Aspekte (Tiefgaragenzufahrten, Stellplatzzuordnungen, Müllplätze etc.) und architektonische Aspekte (Traufhöhen, Dachformen, Materialien, Farben etc.). Eine im Bezirk Bergedorf angesiedelte Kommission aus Fachleuten der Verwaltung, einer freien Architektin und Politikern der verschiedenen Parteien begutachtete jeden Hochbauentwurf, bevor eine Baugenehmigung erteilt wurde. Diese Gestaltungskommission war bereits für Neuallemöhe-

realisierungsstrategie

Ost in Anlehnung an holländische Baugenehmigungs- bzw. „Schönheits-Kommissionen“ eingerichtet worden.

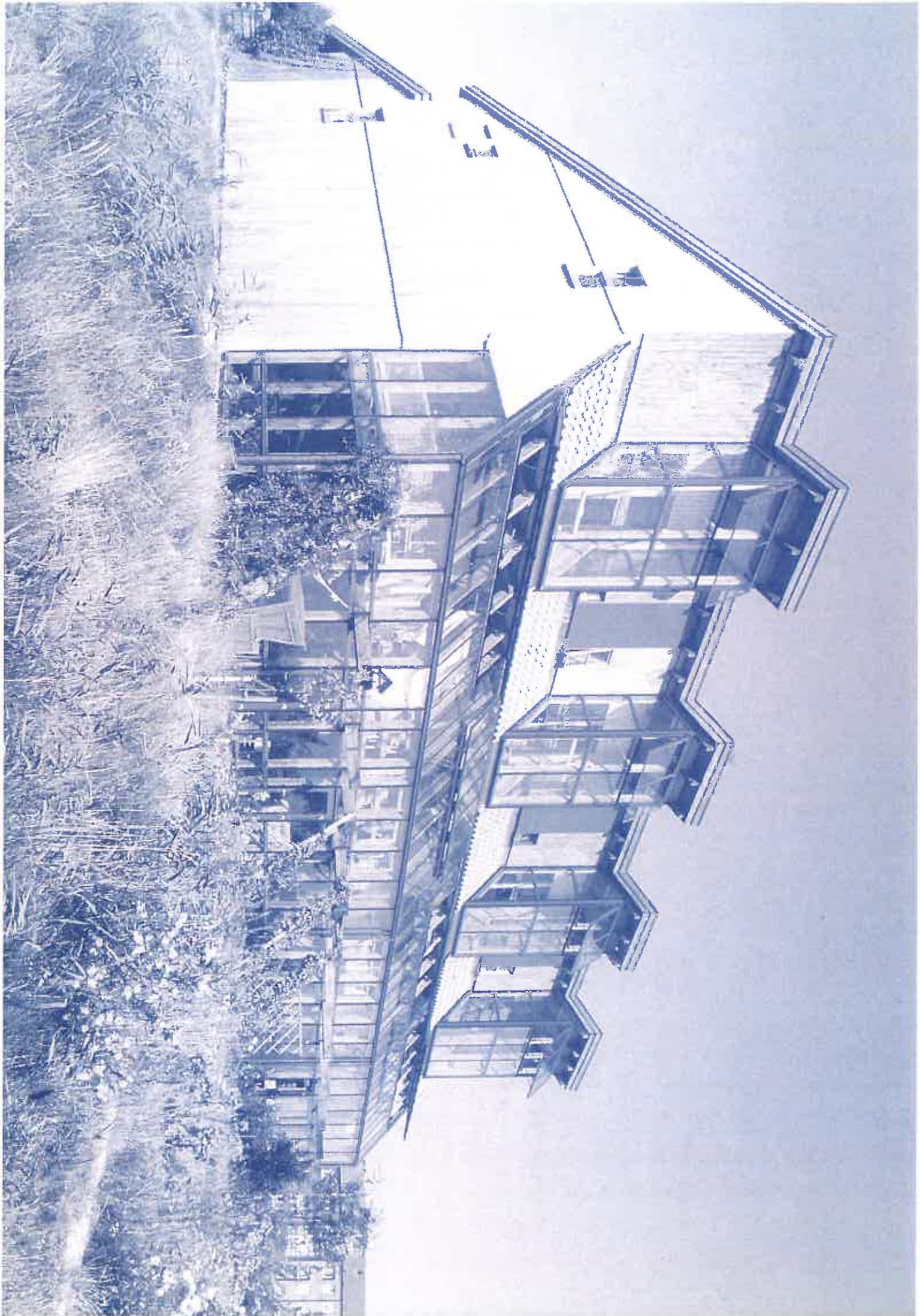
Vom Beginn der städtebaulichen Überlegungen für Neuallermöhe-West im Jahre 1990 bis zum Bezug der ersten Wohnungen vergingen nur fünf Jahre: eine kurze Zeit angesichts der komplexen und großen Aufgabe. Bis Herbst 1999 wurden hier 3.300 Wohnungen fertiggestellt. Die Planungen sind bis auf kleinere Flächen abgeschlossen, so dass der Stadtreil bei unvermindertem Tempo bis zum Jahre 2001 fertiggebaut worden wäre.

Der Bau der restlichen Wohnungen wird jedoch mehr Zeit benötigen. Die erheblichen Anstrengungen bei der Vorbereitung von Wohnungsbauprojekten an vielen Orten in Hamburg in der Zeit zwischen 1990 und 1997 haben dazu geführt, dass sehr viele Projekte baureif wurden, auf die die seit 1998 verringerten Fördermittel zu verteilen sind.

Baustoffe

Die Außenwände der Gebäude in Allermöhe sind fast ausschließlich mit den in Hamburg üblichen roten oder gelben Ziegeln verblendet, die einen optimalen Witterungsschutz bieten und wenig Pflege benötigen. Neben dem traditionellen Mauern der Wände Stein auf Stein finden zunehmend auch vortfabrizierte Betonteile und großformatige Kalksandsteinblöcke Verwendung. Im Reihenhausbau werden die Wände häufig als Betonfertigteile oder Holzständerkonstruktionen auf die Baustelle geliefert. Nach außen sind diese Fertigteilkonstruktionen nicht mehr von der traditionellen Bauweise zu unterscheiden. Nur bei einem älteren Baublock eines skandinavischen Herstellers in Neuallermöhe-Ost ist erkennbar, dass die Gebäude hier komplett aus Fertigteilen zusammengesetzt sind.

Im Rahmen eines vom Bundesbauministerium geförderten Modellvorhabens sind auf einer Teilfläche in Neuallermöhe-Ost 36 Einfamilienhäuser nach ökologischen Prinzipien gebaut worden. Vorgaben für das Wettbewerbsverfahren waren unter anderem die Reduzierung des Energie- und Wasserverbrauchs sowie die Verwendung baubiologisch empfohlener Baustoffe. Während die ersten Häuser relativ aufwendig mit begrüntem Dächern und vollständig aus Holz errichtet wurden, sind die ökologischen Komponenten der späteren Häuser nicht mehr so offensichtlich von außen erkennbar. Alle Häuser sind mit einer Komposttoilette ausgestattet, so dass keine Fäkalien abgeleitet werden müssen. Das sogenannte Grauwasser – vom Wäschewaschen, Duschen, Geschirrspülen etc. – wird in eine Pflanzenkläranlage östlich der Einfamilienhausfläche geleitet. Darin wird es soweit gereinigt,



das das Abwasser in das Fleet geleitet werden kann. Der Anschluss dieser Häuser über ein Sietnetz an die Kläranlage war deshalb nicht erforderlich.

Das Modellvorhaben war an diesem Standort jedoch wenig erfolgreich: Die Grundstücke ließen sich schlecht verkaufen. Die Bauwilligen, die sich für ein Einfamilienhaus in Neuallermöhe entschieden, und auch die Bauträger, die geförderte Geschosswohnungen er-

richteten, waren aufgrund der geringen Kostenobergrenzen im geförderten Wohnungsbau selten gewillt bzw. finanziell in der Lage, die höheren Kosten für ökologische Standards zu tragen. Daher wurde bei der Planung von Allermöhe-West auf derartige Forderungen verzichtet. In Neuallermöhe ist das System der oberirdischen Ableitung bzw. Versickerung von Regenwasser der wichtigste Beitrag zur Umweltverträglichkeit des Bauvorhabens.



Fazit

In Neuallermöhe wurden qualitativ hochwertige Wohnungen in einer kindergerechten Umgebung gebaut. Das Fleetsystem trägt stark zur großzügigen Wirkung des Stadtteils und seiner überdurchschnittlichen Grünausstattung bei. Vieles, was bei der Planung von Neuallermöhe-Ost Ende der 70er/Anfang der 80er-Jahre noch ungewöhnlich war – wie z. B. der konsequente Verzicht auf Hochhäuser – ist heute beim Siedlungsbau in Deutschland selbstverständlich.

Die in Neuallermöhe-West gegenüber -Ost strengeren Formen in Städtebau und Hochbau stießen in der Fachöffentlichkeit auf Zustimmung. Von Nicht-Fachleuten werden sie häufig als zu nüchtern kritisiert. Der neue Stadtteil Allermöhe-West weist deutlich urba-

nere stadträumliche Qualitäten als sein Vorgänger auf. Dennoch ist die städtebauliche Dichte im Vergleich zu innerstädtischen Quartieren immer noch gering. Die Lage des Stadtteils, eingerahmt von Barrieren (Bahntrasse, Autobahn und dessen Zubringer, Grüngürtel), ist für seine schlechte Vernetzung mit den umgebenden Stadtteilen verantwortlich. Diese Faktoren zusammen mit dem Zeitdruck, den die akute Wohnungsnot mit sich brachte, bedingen eine relative Monostruktur des gesamten Gebietes. Außer der erforderlichen sozialen Infrastruktur und einem Minimum an Nahversorgung ließen sich andere Funktionen nur schwer ansiedeln.

Mit dem schnellen Bau neuer großer Wohnquartiere kann ein wichtiger Beitrag zur Deckung von akuter Wohnungsnachfrage geleistet werden. Die Nachteile

der schnellen Besiedlung sind aber kaum zu vermeiden. Die städtebauliche Planung kann nur einen Teil zu einer hohen Lebensqualität in diesen Quartieren beitragen. In Neullermöhe ist es zweifellos gelungen, ein attraktives Angebot für junge Familien mit Kindern zu schaffen. In Zeiten hoher Jugendarbeitslosigkeit und eines steigenden Anteils ausländischer Bevölkerung bestehen aber noch weitergehende Ansprüche an den Stadtteil und seine Integrationsfähigkeit für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen.

Insbesondere Hauseigentümer haben als Vermieter die wichtige Aufgabe, für eine ausgewogene Mieterstruktur zu sorgen. Die Wohnungsunternehmen in Neullermöhe-West haben einen Verein gegründet, der sich als Werbe- und Aktionsgemeinschaft versteht. Mit Veranstaltungen und Festen werden für Bewoh-

nerinnen und Bewohner Anlässe geschaffen, sich zu treffen, ins Gespräch zu kommen und über gemeinsame Aktivitäten ein Gemeinschaftsgefühl zu entwickeln. Damit wird die Basis für eine Identifikation mit dem Stadtteil geschaffen. Zudem verfügt der Verein über Gelder, die in den nächsten Jahren für verschiedene Kunstprojekte bzw. Aktionskunst ausgegeben werden können. Diese Aktivitäten für die Gemeinschaft werden auch von der öffentlichen Hand gestützt.

Darüber hinaus müssen in den nächsten Jahren auch erwerbsorientierte Angebote im Stadtteil entstehen. Im vorgesehenen Gewerbegebiet könnten Existenzgründer Raum finden um beispielsweise einfache gewerbliche Arbeiten zu leisten. Dadurch könnte die Integration von Arbeitsstätten in das Wohnquartier

fazit, literatur

gelingen, die den Bewohnerinnen und Bewohnern unmittelbar zugute kommen. Ziel der künftigen Be-

mühungen muss es sein, die sozialen Strukturen des Gebietes stabil zu halten.

Literatur:

Gerd Albers, Klaus Müller-Ibold, Tassilo Braune, Wolfgang Schriemendorf, 1974: Hamburg Billwerder-Allermöhe, Ein Stadtentwicklungsprojekt auf dem Prüfstand, Vorbereitung, Sequenzen und Ergebnisse des gutachterlichen Planverfahrens 1973, Artikel in: Stadtbauwelt, Heft 42, Juni 1974

Reinhard Buff, 1982: Der neue Anfang für ein fast aufgegebenes Stadtentwicklungsprojekt, Artikel in: Stadt, Monatshefte für Wohnungs- und Städtebau, Heft 9 '82, Hrsg.: Neue Heimat

Dieter Polkowski, 1991: Hamburg Neu-Allermöhe, eine Stadterweiterung der 80er Jahre, Artikel in: Raumplanung Heft 53

Dieter Polkowski, 1994: Hamburg Allermöhe-West – Ein neuer Stadtteil auf der „grünen Wiese“, Artikel in: Raumplanung Heft 65

Andreas Kellner, 1997: Stadtentwicklungsplanung für Hamburg Billwerder-Allermöhe, 2. internationaler Frankfurter Städtebau-Diskurs zur Planung und Entwicklung neuer Stadtteile, Magistrat der Stadt Frankfurt, Amt für kommunale Gesamtentwicklung (Hrsg.), S. 67ff

	Neuallermöhe	
	-West (Endausbau)	-Ost
Einwohner	15.000	10.000
Wohneinheiten	5.600	3.750
- davon Geschloßwohnungen	4.750	2.500
- davon Einfamilienhäuser	850	1.250
Größe des Baugebietes in ha	163	123
Einwohnerdichte bezogen auf das Baugebiet in Personen pro Hektar	34	30
Wohnbauflächen (inkl. 10 % Feinerschließung) in Hektar	66	74
durchschnittliche GFZ der Nettobauflächen	0,8	0,5
Bezug der ersten Wohnungen	1995	1985
Gewerbeflächen in Hektar	3,4	1,1
Gemeinbedarfsflächen in Hektar	17,9	3,3
Verkehrsflächen in Hektar	27	14
interne Grünflächen inkl. Wasserfläche und Quartierssportanlagen in Hektar	44	28
Parkplätze für Autos insgesamt (inkl. privat) pro Wohnung	ca. 1,1	ca. 1,0
Park&Ride-Parkplätze	-	420
Bike&Ride-Plätze	300	ca. 200
Kosten für die Erschließung des Geländes in DM pro Wohnung	ca. 50.000,-	ca. 34.000,-

infrastruktur

	Neuallermöhe	
	-West (Erdausbau)	-Ost
Grundschulen	3	1
Gesamtschulen	2	-
Realschulen	1	-
Gymnasium	1	-
Kindertagesheime	5	2
Jugendclubs	2	1
Kirchen, Gemeindezentren	2	4
Bürgerhäuser	1	1
Supermärkte	3	2

impressum

Impressum:

Stadtentwicklungsbehörde

Alter Steinweg 4

20459 Hamburg

Tel: 040 / 428 41 - 30 04

Gestaltung:

eigenart grafik und idee

Druck:

Confront, Druck & Verlags-GmbH

Auflage: 2000

Stand: Januar 2000

Anmerkung zur Verteilung:

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlbewerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Bürgerschafts- und Bundestagswahlen sowie für Wahlen zur Bezirksversammlung. Mißbräuchlich ist insbesondere die Verteilung zur Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung.

Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

Die genannten Beschränkungen gelten unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Druckschrift dem Empfänger zugegangen ist.

Den Parteien ist es jedoch gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.



Stadtentwicklungsbehörde Hamburg
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg