

ZUKUNFT:WERFT

Sietas

ZwischenRaum und Wandel

Masterarbeit von
Finja Volmari



“Cities have the capability of providing something for everybody, only because, and only when, they are created by everybody.”

- Jane Jacobs, The Death and Life of Great American Cities, S. 238

EIN WORT VORWEG

Diese Arbeit war für mich eine ganz besondere Herzensangelegenheit, denn die letzte Arbeit meines jahrelangen Studiums über meine eigene Heimat schreiben zu können, hat mir eine große persönliche Motivation gegeben. Über viele Jahre hinweg habe ich die leerstehende Sietas-Werft immer wieder gesehen und mir dabei oft gedacht, was für ein Potenzial in diesem Ort steckt und was aus ihm entstehen könnte. Genau diese Gedanken und meine Faszination für das Gelände haben mich schließlich dazu bewegt, meine Abschlussarbeit der Sietas-Werft zu widmen und mich dabei nicht nur mit ihrer möglichen Zukunft, sondern auch ein Stück weit mit der Zukunft meiner Heimat auseinanderzusetzen.

Zuallererst möchte ich meinen Eltern von Herzen danken, die mich über all die Jahre hinweg unterstützt, immer an mich geglaubt und mir immer wieder gezeigt haben, wie stolz sie auf mich sind. Euer Rückhalt und eure Ermutigung haben mich durch viele schwierige Phasen meines Studiums gebracht und ohne euch wäre dieser Weg gar nicht möglich gewesen.

Ein besonderer Dank gilt außerdem Frau Stokman, die mir die Möglichkeit gegeben hat, eine Arbeit zu schreiben, die für mich nicht nur fachlich, sondern auch persönlich eine große Bedeutung hat. Durch Ihre Anregungen und kritischen Hinweise haben Sie mich immer wieder dazu ermutigt, Inhalte zu hinterfragen und Ideen weiterzuentwickeln.

Ebenso möchte ich Herrn Hartlock danken, der mich bereits seit meinem Bachelorstudium in Detmold begleitet hat. Von Anfang an haben Sie mir die Freude am Entwerfen vermittelt und mir gezeigt, dass Entwerfen nicht nur Arbeit ist, sondern vor allem Spaß machen kann und immer Raum für eigene Ideen und persönliche Entwicklung bietet. Vielen Dank, dass Sie sich immer wieder Zeit für Gespräche und neue Impulse genommen haben.

Natürlich möchte ich auch Herrn Ciger und Herrn Stolzenberger danken, durch die ich die Möglichkeit hatte, die Sietas-Werft persönlich zu begehen und mir vor Ort ein eigenes Bild zu machen. Durch Ihre Einblicke und die persönlichen Geschichten rund um die Werft konnte ich die Bedeutung dieses Ortes besser greifen und vor allem die Emotionen und Erinnerungen, die mit der Werft verbunden sind, besser verstehen.

Last but not least möchte ich all meinen Liebsten danken, die meine Launen, meine Auf und Abs und die vielen Gedanken rund um diese Arbeit immer wieder ertragen und mich auf unterschiedlichste Weise unterstützt haben. Eure Geduld und eure Ermutigung haben wesentlich dazu beigetragen, dass ich diese Zeit überstehen und abschließen konnte.

Ich wünsche allen viel Freude beim Lesen dieser Arbeit!

INHALT

1.	EINFÜHRUNG	2
	1.1 ANLASS UND RELEVANZ	4
	1.2 ZIEL	5
2.	DIE SIETAS-WERFT	6
	2.1 LAGE UND VERORTUNG	8
	2.2 HISTORISCHE BETRACHTUNG	10
	2.3 HEUTIGER BESTAND	12
	2.4 LAGE IM STADT-LAND-KONTEXT UND SPANNUNGSFELDER	14
3.	AUSEINANDERSETZUNG MIT DEM PLANUNGSRAUM UND DER UMGEBUNG	16
	3.1 RELEVANTE HERAUSFORDERUNGEN	18
	3.1.1 DEMOGRAPHISCHER WANDEL	18
	3.1.2 WOHNRAUMMANGEL	20
	3.1.3 NUTZUNGSKONFLIKT WOHNEN UND GEWERBE	22
	3.1.4 NUTZUNGSDEFIZITE UND ABHÄNGIGKEIT VOM PKW	24
	3.1.5 FREIRAUM ALS ÖKOLOGISCHE UND SOZIALE RESSOURCE	28
	3.1.6 DYNAMIKEN DES WASSERS	30
	3.1.7 ALTLASTEN	32
	3.1.8 ZWISCHENCONCLUSIO	33
	3.2 PLANERISCHE ANSÄTZE FÜR STADT- UND FREIRAUMWANDEL	34
	3.2.1 TRANSFORMATION VON HAFEN- UND INDUSTRIEAREALEN	34
	3.2.1.1 UMGANG MIT DEM BESTAND - ZIRKULÄRE ANSÄTZE	34
	3.2.1.2 UMGANG MIT DEN ALTLASTEN - PHYTOREMEDIATION	37
	3.2.2 BESTANDTEILE EINES ZUKUNFTSFÄHIGEN QUARTIERS	38
	3.2.2.1 NEUE WOHNFORMEN UND GEMEINSCHAFTLICHES LEBEN	38
	3.2.2.2 HANDWERKERHÖFE	41

3.2.2.3	FREIRAUM ALS SOZIALE INFRASTRUKTUR UND DER UMGANG MIT WASSER	42
3.2.2.4	AUTOARME QUARTIERE UND GETEILTE MOBILITÄT	43
3.2.3	CONCLUSIO	44
3.3	VERDICHTUNG DER ERKENNTNISSE UND IDENTITÄTSBILDUNG	46
3.3.1	SYNTHESE DER ANALYSE	46
3.3.2	RÄUMLICHE UND KULTURELLE IDENTITÄT DER SIETAS-WERFT	46

4.	VISION	48
4.1	LEITPRINZIPIEN	50
4.2	HERLEITUNG	51
4.3	RAHMENPLAN	54

5.	TRANSFORMATIVER MASTERPLAN	56
----	----------------------------	----

6.	DER ENTWURF	66
6.1	STÄDTEBAULICHE IDEE	68
6.2	FREIRAUM UND LANDSCHAFT	80
6.3	INFRASTRUKTUR UND SYSTEME	90
6.4	SOZIALES	94

7.	FAZIT UND AUSBLICK	96
7.1	SCHLUSSFOLGERUNG	98
7.2	AUSBLICK	99

ABBILDUNGSVERZEICHNIS	102
LITERATURVERZEICHNIS	104

1.

EINFÜHRUNG

Diese Arbeit widmet sich der Transformation der ehemaligen Sietas-Werft. Im Fokus steht die Frage, wie ein historisch gewachsener Ort unter den Bedingungen aktueller gesellschaftlicher, ökologischer und räumlicher Herausforderungen zu einem zukunftsfähigen Quartier weiterentwickelt werden kann.

1.1 | ANLASS UND RELEVANZ

Die Sietas-Werft war über viele Jahrzehnte ein zentraler Arbeitgeber im Hamburger Westen und fest im wirtschaftlichen und sozialen Gefüge des Alten Landes verankert. Generationen von Familien aus Neuenfelde, Cranz, Buxtehude und Jork fanden dort im Schiffbau Arbeit. Als älteste Werft Deutschlands blickt sie auf eine 390-jährige Geschichte zurück (vgl. Schiff & Hafen 2010).

Durch ihre Lage am Übergang der Este zur Elbe war die Sietas-Werft über Jahrzehnte eng mit dem Hafenbetrieb verbunden und auf den Bau von Küsten- und Containerschiffen spezialisiert (vgl. Schiff & Hafen 2010). Mit dem wirtschaftlichen Strukturwandel, der zunehmenden Konkurrenz und dem globalen Preisdruck geriet die Werft zunehmend in finanzielle Schwierigkeiten, bis sie im Jahr 2021 endgültig Insolvenz anmelden musste (vgl. WELT 2021). Mit der Stilllegung verlor die Region nicht nur einen traditionsreichen Arbeitgeber, sondern auch ein Stück industrieller Identität. Das rund 14 Hektar große Areal blieb über Jahre hinweg ungenutzt.

Im November 2025 wurde das Gelände von der Freien und Hansestadt Hamburg erworben. Der Erwerb wird als Teil einer aktiven Bodenpolitik verstanden, denn Hamburg möchte Wirtschaftsflächen erhalten, über Erbbaurecht langfristig steuern und zugleich Flächen für den Hochwasserschutz sichern. Das Areal soll dabei weiterhin gewerblich bzw. industriell genutzt werden und produzierendes Gewerbe unterbringen (vgl. Zeit Online 2025). Damit setzen die offiziellen Überlegungen der Stadt bislang vor allem auf konventionelle Strategien des Flächenerhalts für Handwerk und Industrie. Alternative Vorstellungen, die das große räumliche Potenzial des Areals nutzen, werden bislang nicht diskutiert. Gerade in Anbetracht der Lage zwischen Este und Elbe, Deichen und Wohngebieten sowie der technischen, historischen Gebäude eröffnet das Gelände mehr Möglichkeiten, als eine rein wirtschaftliche bzw. gewerbliche Nachnutzung.

Vor diesem Hintergrund soll diese Arbeit als kontrastierender Beitrag zu den bestehenden Entwicklungsüberlegungen dienen. Er soll ein alternatives Szenario aufzeigen, das die industriellen Spuren des Ortes in eine nachhaltige Quartiersentwicklung übersetzt. Der Raum soll vielschichtig gedacht werden und verschiedene Nutzungen und Strategien in ein integratives Konzept einbinden, denn mit dem jahrelangen Leerstand der Werft verschärfen sich viele Herausforderungen in der Metropolregion Hamburg. Der akute Wohnraumangel, Flächenknappheit und demographischer Wandel betreffen nicht nur die Stadt, sondern zunehmend auch das Umland. Städte wie Buxtehude, Stade oder Jork geraten unter Druck, da Nachfrage und Infrastruktur nicht im Gleichgewicht zu den jeweiligen Entwicklungen stehen (vgl. Wüest Partner 2025, vgl. Wegweiser Kommune 2025). Insbesondere in den peripheren Stadtteilen Hamburgs sowie dem Alten Land zeigt sich ein fortschreitender demographischer Wandel. Junge Menschen wandern ab, während die ältere Bevölkerung wächst (vgl. Wegweiser Kommune 2025). Es fehlen flexible Wohnformen und soziale Infrastruktur, die den Anforderungen einer alternden und zugleich wachsenden Bevölkerung gerecht werden. Neubauten auf der grünen Wiese stoßen dabei sowohl an ökologische als auch an politische Grenzen. Daher rückt das städtebauliche Ziel der Innenentwicklung stärker in den Fokus, mit besonderem Augenmerk auf die Umnutzung und Transformation bereits erschlossener Areale wie der Sietas-Werft (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2020). Globale Krisen, steigende Baukosten und ökologische Anforderungen verstärken diesen Trend und machen deutlich, dass die Zukunft des Bauens weniger im reinen Neubau, sondern vielmehr in einer nachhaltigen Weiterentwicklung bestehender Flächen liegt. Hinzu kommen steigende Ansprüche in der Mobilität, Versorgung und Erholungsqualität, nicht zuletzt unter den Bedingungen des Klimawandels.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage: Wie lässt sich ein ehemaliges Werftareal zu einem zukunftsfähigen, generationenübergreifenden Quartier entwickeln, das Wohnen, Arbeiten und Leben verbindet?

Die Sietas-Werft bietet sowohl räumlich als auch strategisch enormes Potenzial zur Umnutzung. Wie viele alte Industrie- und Hafenareale hat auch die Sietas-Werft einen ganz eigenen Charme, der sich für neue urbane Qualitäten nutzen lässt.

Seit der Stilllegung 2021 stehen große Flächen und Hallen leer oder werden nur temporär genutzt. Diese Strukturen können heute für neue, zukunftsfähige Nutzungen aktiviert werden, wie für Wohnen, Arbeiten, soziale Infrastruktur. Die freiräumliche Gestaltung spielt dabei eine zentrale Rolle, insbesondere im Übergang zwischen ländlichem und urbanem Raum. Wasserflächen und Außenräume können dabei zur Attraktivität und Identität des Quartiers beitragen.

Angeichts des demographischen Wandels, des steigenden Wohnraumbedarfs und den wachsenden Anforderungen an Nachhaltigkeit wird deutlich, dass eine Umnutzung von Innenflächen wie der Sietas-Werft ein wichtiger Baustein für die Stadtentwicklung der Zukunft ist. So werden bestehende Infrastrukturen reaktiviert, umgenutzt und intelligent ergänzt (vgl. Stöckner 2005). Diese Arbeit verfolgt nicht nur das Ziel, einen zukunftsweisenden Ort zu entwickeln, sondern möchte zugleich den bislang wenig beachteten Stadtteilen Cranz und Neuenfelde neue Sichtbarkeit verleihen. Während im Zuge der Internationalen Bauausstellung (IBA) seit 2006 insbesondere die Stadtteile Wilhelmsburg und Neugraben zunehmend entwickelt und an die Gesamtstadt angenähert werden, bleiben die peripher gelegenen Stadtteile entlang der Elbe weitgehend unbeachtet. Die folgende Arbeit soll genau dort ansetzen und zeigen, dass gerade in diesen scheinbar randständigen Räumen ein bislang unterschätztes Potenzial liegt.

1.2 | ZIEL

Ziel dieser Masterarbeit ist die Entwicklung eines konzeptionellen städtebaulich-freiraumplanerischen Entwurfs für das Gelände der ehemaligen Sietas-Werft in Hamburg-Neuenfelde. Im Fokus steht die Frage, wie ein ehemals industriell genutztes Areal in ein zukunftsfähiges, gemischt genutztes Quartier überführt werden kann, das den Herausforderungen des demographischen Wandels, des Wohnraummangels und der sozialen wie ökologischen Transformation gerecht wird.

Diese Arbeit verfolgt ein Szenario, in dem die Freie und Hansestadt Hamburg das Areal nach der Zwangsversteigerung erwirbt und die Entwicklung gemeinwohlorientiert steuert. Dieses Szenario eröffnet die Möglichkeit, langfristige Strategien für Wohnen, Freiraum und Infrastruktur umzusetzen.

Die Arbeit gliedert sich dabei in zwei Teile. Der erste Abschnitt, der theoretisch – konzeptionelle Teil, behandelt die demographischen und wohnungspolitischen Entwicklungen in Hamburg und dem Umland, die Grundlagen zur Umnutzung ehemaliger Industrie- und Hafenareale sowie Prinzipien nachhaltiger Stadt- und Freiraumentwicklung. Dabei wird untersucht, wie neue Wohnformen und gemeinschaftliche Strukturen als Antwort auf aktuelle Herausforderungen funktionieren können. Alle behandelten Themen werden dabei stets in Zusammenhang mit dem Plangebiet gesetzt, um am Ende eine schlüssige Überleitung zum zweiten Abschnitt der Arbeit zu schaffen.

Der zweite Abschnitt der Arbeit ist der entwerferisch-praktische Teil. Aufbauend auf der Analyse des ersten Abschnitts entsteht ein städtebaulich-freiraumplanerischer Entwurf in mehreren Phasen, von der Bestandsaufnahme über die Konzeptentwicklung bis zur vertiefenden Ausarbeitung. Ziel ist ein Konzept, das generationenübergreifende Wohnformen, gemeinschaftliche Flächen und multifunktionale Begegnungsorte integriert und die vorhandene Bausubstanz und die landschaftliche Lage als Qualitäten nutzt.

2.

DIE SIETAS-WERFT

Dieses Kapitel widmet sich der räumlichen, historischen und kontextuellen Verortung der Sietas-Werft und schafft damit die Grundlage für das Verständnis der späteren Analyse- und Entwurfsansätze.

2.1 | LAGE UND VERORTUNG

Das Gelände der ehemaligen Sietas-Werft liegt im Hamburger Westen, im Stadtteil Neuenfelde, unmittelbar am Neuenfelder Fährdeich und direkt an der Mündung der Este in die Elbe. Es bildet die städtebauliche Schnittstelle zwischen den Ortsteilen Cranz, Neuenfelde und dem niedersächsischen Alten Land mit Gemeinden wie Jork und der Hansestadt Buxtehude. Obwohl das Areal administrativ zu Neuenfelde gehört, ist die räumliche und soziale Nähe zu Cranz deutlich stärker ausgeprägt. Der Ortskern von Neuenfelde liegt rund zwei Kilometer entfernt, während Cranz unmittelbar angrenzt. Damit besteht eine funktionale und alltägliche Zugehörigkeit zum benachbarten Cranz.

Das ehemalige Werftareal umfasst insgesamt rund 16 Hektar Fläche, dabei besteht das Areal der Sietas-Gruppe aus mehreren zusammenhängenden Grundstücken. Unmittelbar westlich schließen weitere industriell genutzte Flächen an, die zwar nicht mehr zum definierten Werftgelände gehören, aufgrund ihrer direkten räumlichen Verbindung jedoch in die Gesamtbetrachtung einbezogen werden sollten. Zudem liegen östlich angrenzende Grundstücke außerhalb des Eigentums der Sietas-Gruppe, deren Lage jedoch eine funktionale Verflechtung mit dem Kernareal nahelegt. Für eine zukunftsorientierte Entwicklung des gesamten Standorts ist es daher sinnvoll, auch diese angrenzenden Bereiche mitzudenken. Darüber hinaus wird der Betrachtungsraum um das Gebiet an der Estemündung in Hamburg-Cranz erweitert, da es sich dort um einen strategisch wichtigen Ort handelt. Der Platz am ehemaligen Fähranleger grenzt im Norden unmittelbar an das Werft-Gelände und besitzt durch seine Lage gegenüber von Blankenese eine besondere Bedeutung sowohl für Bewohner:innen als auch für Tourist:innen.

Auf den Flurstücken befinden sich derzeit insgesamt zehn Hallen bzw. Hallenkomplexe; ein Großteil davon steht derzeit leer oder weist erhebliche Mängel auf. Die Hallen sind Zeugnisse der langen industriellen Nutzung

und spiegeln die unterschiedlichen Entwicklungsphasen der Werft wider.

Das östlichste Grundstück wird derzeit als Standort für Flüchtlingsunterkünfte genutzt. Diese temporäre Nutzung prägt das Bild des Standortes und zeigt zugleich die Spannungsfelder im Übergang von industrieller Branche zu potenziell neuer Quartiersentwicklung, da sie Wohnraumnutzung vorwegnimmt, ohne dass die dafür notwendigen infrastrukturellen, verkehrstechnischen und sozialen Rahmenbedingungen bislang gegeben sind.

Das Gelände liegt unmittelbar am Estesperwerk, das den Übergang zwischen der Este und der Elbe markiert. Das Estesperwerk ist ein zentrales technisches Bauwerk des Hamburger Hochwasserschutzes und prägt die landschaftliche Kulisse des Areals. Auf der anderen Elbseite, ca. 2,5 Kilometer Luftlinie, liegt Blankenese, so dass man von der Werft aus direkt auf das Hamburger Elbufer und den Blankeneser Hang blicken kann.

Gegenüber dem Neuenfelder Fährdeich, auf der anderen Straßenseite, befinden sich vereinzelt Einfamilienhäuser und kleine Obsthöfe. Die Bebauung ist dort locker und landwirtschaftlich geprägt, wodurch das Areal eine markante Kante zwischen Industrie und Kulturlandschaft bildet.

Das Areal liegt zwischen dem Neuenfelder Fährdeich, der Erschließungsseite und dem Neuenfelder Hauptdeich, nördlich des Areals. Von dort aus bestehen Busverbindungen Richtung Finkenwerder, Neuenfelde, Jork und Buxtehude.

Die Nähe zu Finkenwerder mit Airbus, aber auch zu Jork und Buxtehude, verdeutlicht die Lage des Areals im Spannungsfeld zwischen Stadt und Land. Die Verbindung zur Elbe und die Zugehörigkeit zur Metropole Hamburg machen den Ort strategisch bedeutsam, während die umliegenden Obstplantagen und Deiche den landschaftlichen Charakter bewahren.

Das Gesamtareal der Sietas-Werft und der angrenzenden Flächen ist somit ein einzigartiger Übergangsraum,



geprägt durch industrielle Geschichte und landschaftliche Einbindung. Seine Transformation bietet die Chance, die Potenziale von Wasser, Landschaft und Bestand zu einem neuen, zukunftsfähigen Quartier zu verknüpfen.

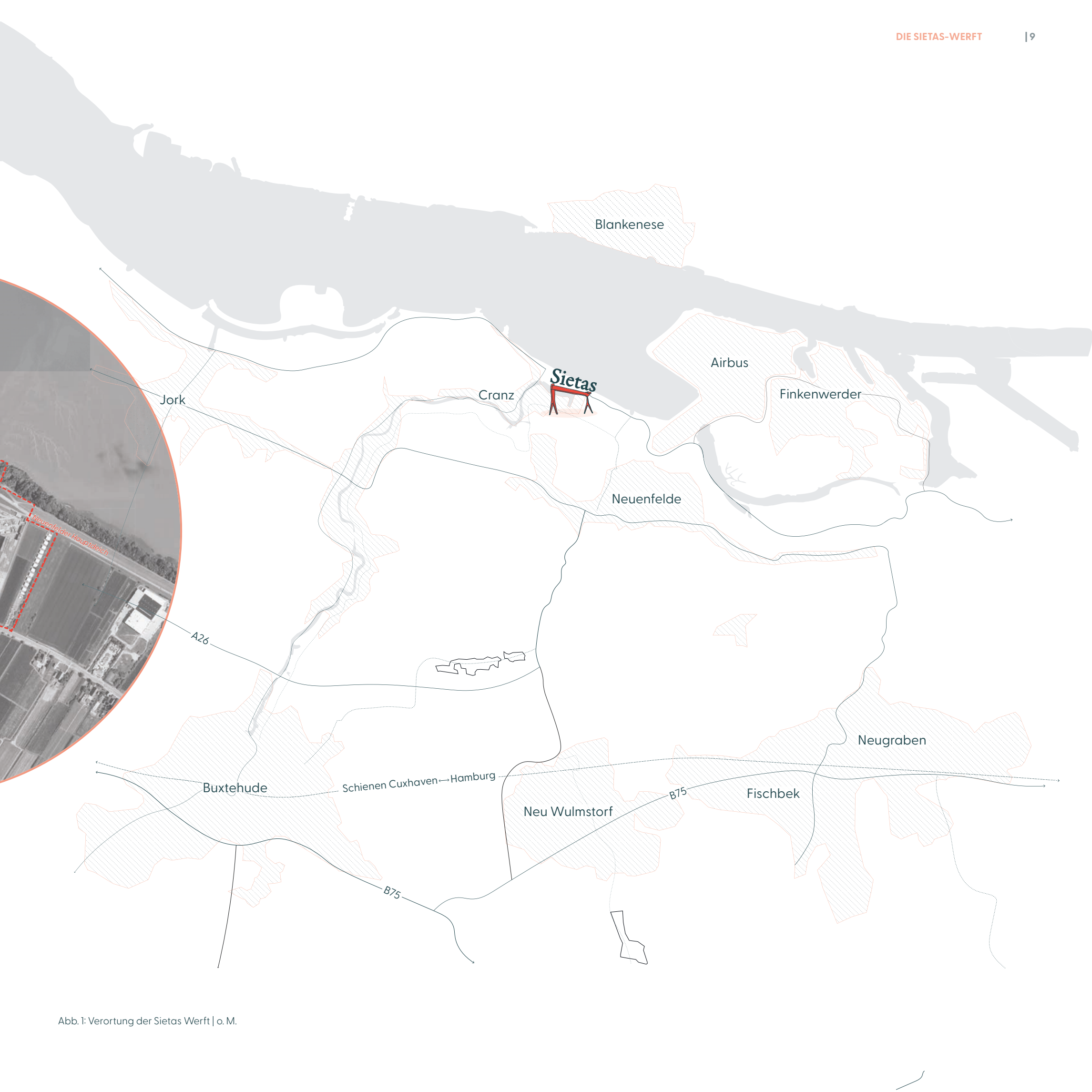


Abb. 1: Verortung der Sietas Werft | o. M.

2.2 | HISTORISCHE BETRACHTUNG

Um die Bedeutung für die Identität des Westens Hamburgs und sein Umland zu verstehen, ist es essenziell, die Geschichte der Sietas-Werft zu betrachten.

Als älteste Werft Deutschlands wurde die Sietas-Werft 1635 von Carsten Sietasch in Hamburg-Neuenfelde gegründet (vgl. Schiff & Hafen 2010). Grund war vermutlich eine Dorfwirtschaft an der Mündung des schiffbaren Flusses Este in die Elbe, denn dieser Ort war ein regionaler Knotenpunkt für Fischer und Schiffer, die dort mit ihren Booten anlegten und Zoll entrichten mussten. Da sie, um ihre Waren flussaufwärts transportieren zu können, Boote brauchten, bot es sich an, an diesem Standort eine Werft zu errichten (vgl. ebd.).

In den ersten 150 Jahren konzentrierte sich die Werft auf den Bau von Holzschiffen für den lokalen Bedarf. Dazu gehörten beispielsweise Kähne, Jollen und kleine Wasserverfahrzeuge. Vor allem aber Reparaturen waren ein wichtiger Geschäftszweig. Nach einer Flaute während der Napoleonischen Kriege erlebte der Schiffbau unter der Leitung von Hinrich Sietas 1818 einen Aufschwung. So wurden auch Schiffe gebaut, die bis Südamerika fahren konnten. Später konzentrierte sich die Werft erfolgreich auf Nischenmärkte wie den Bau von Fischkuttern, ein frühes Zeichen für die Flexibilität, das die Werftgeschichte prägt (vgl. ebd.).

Nach der Übernahme durch Johann Jacob Sietas Ende des 19. Jahrhunderts vollzog sich der entscheidende Sprung vom Holz- zum Eisen- und Stahlschiffbau. Während andere Werften an dieser technischen Entwicklung scheiterten, lieferte die Sietas-Werft nur wenige Jahre später ihr erstes aus Eisen gebautes Schiff aus (vgl. Schiff & Hafen 2010).

Nach einer langen Periode des nahezu vollständigen Erliegens durch den ersten Weltkrieg begann die Werft nach dem Krieg wieder zu expandieren und die Werft wurde durch Ankäufe angrenzender Grundstücke vergrößert. Neue Produktionsabläufe ermöglichten, dass Schiffe nun in Serien gebaut wurden, was den Bau einer

größeren Anzahl an Schiffen möglich machte (vgl. ebd.). In dieser Phase expandierte die Werft erheblich durch die Übernahme benachbarter Werften wie der Holst Werft, der Rancke Werft und der Norderwerft im Hamburger Hafen. Die Neuenfelder Maschinenfabrik wurde 1970 als Tochterfirma gegründet und wurde durch die Spezialisierung auf Schiffskräne und Rudermaschinen zu einem wichtigen Teil der Sietas-Gruppe (vgl. Schiff & Hafen 2010).

Zwischen 1966 und 2008 setzte sich die Sietas Werft an die Spitze einer Revolution im Schiffbau. So baute sie 1966 vor den Großwerften das erste Containerschiff in Deutschland. Dieser Bau-Typ wurde 2001 mit 52 Schiffen die größte Containerschiffserie, die je auf einer deutschen Werft gebaut wurde.

Nach der Übernahme von Hinrich Sietas wurden die Anlagen der Werft kontinuierlich modernisiert. Ein Meilenstein war 1999 die Fertigstellung des neuen Estesperwerks mit einer Durchfahrtsbreite von 40 Metern, die der Werft den Bau von größeren Schiffen ermöglichte (vgl. ebd.).

Die Wirtschafts- und Finanzkrise traf 2008 jedoch auch die Sietas-Werft hart. Die Konzentration auf den Containerschiffbau wurde aufgrund des massiven Nachfrageeinbruchs zum Verhängnis. Infolge der Krise wurden Aufträge storniert und aufgrund von Fehlkalkulationen stand die Werft kurz vor einer Insolvenz. Eine radikale Neuausrichtung 2009 unter einer neuen, seit 1635 erstmals familienfremden Leitung, brachte die Werft weg vom Containerschiffbau hin zum Fokus auf den Bau von Spezialschiffen, wie Fähren, Schwergutschiffe oder Offshore-Schiffen. Die Einführung moderner Produktionsmethoden verkürzte dabei die Durchlaufzeiten und erhöhte die Produktion (vgl. Schiff & Hafen 2010).

Im Dezember 2010 erhielt die Sietas-Werft den Auftrag für das erste in Deutschland zu bauende Offshore-Windkraft-Transport- und Installationsschiff (vgl. Hamburger Abendblatt 2010). Ende 2011 wurde aufgrund einer Überschuldung Insolvenz angemeldet (vgl. Preuß

/ Zamponi 2012). Im Rahmen des Insolvenzverfahrens wurden die Sietas-Unternehmen getrennt voneinander verkauft. Die Sietas Werft wurde im März 2014 von der Terraline GmbH in Hamburg übernommen, welche zur Pella Shipyard in St. Petersburg sitzend gehört. Die noch verbliebenen Mitarbeiter:innen wurden übernommen (vgl. Spiegel Online 2014). Auch die in Pella Sietas-Werft umbenannte Werft arbeitete im Spezialschiffbau. 2021 meldete die Pella Sietas-Werft abermals Insolvenz an, denn die Corona-Pandemie führte zu Liquiditätsengpässen und zusammen mit der „dramatische[n] wirtschaftliche[n] Situation im deutschen Schiffbau“ (Dean 2021 zitiert in NDR 2021) zur Zahlungsunfähigkeit der Werft. Insgesamt waren ca. 650 Mitarbeiter:innen der Werft von der Krise betroffen (vgl. ebd.).

Seit dem Anmelden der Insolvenz 2021 versuchen einige letzte Arbeiter:innen auf dem Gelände sowie der Insolvenzverwalter dort Geld einzunehmen, wo es möglich ist. Lagerhallen werden vermietet, das Areal kann von Produktionsfirmen als Filmkulisse angemietet werden, und einzelne Maschinen oder andere Gegenstände sind bereits verkauft (Ortsbegehung 2025).

Im September 2024 sollten zwei der vier letzten Kai-Kräne abgebaut und verkauft werden (vgl. NDR 2024a). Auch die Zukunft des „Jucho-Portalkrans“, das Aushängeschild der Sietas Werft und des Alten Landes, war ungewiss. Eine grüne Bürgerschaftsabgeordnete und ein 17-jähriger Lokalpolitiker setzten sich für den Erhalt der denkmalgeschützten Kräne ein und stoppten den Abbau (vgl. NDR 2024a). Einige Tage später kam allerdings die Nachricht, dass durch Versäumnisse der Kulturbehörde die Kräne doch abgebaut und verkauft werden dürfen, mit Ausnahme des Wahrzeichens des Alten Landes, dem Jucho-Kran. Das Einzeldenkmal ist ein „besonderes Zeugnis des industriellen Erbes von Neuenfelde“ (vgl. NDR 2024b) und steht weiterhin unter Denkmalschutz. Damit stellt der Jucho-Kran heute das einzige verbliebene Denkmal auf dem Areal dar und ist zugleich ein wichtiges Symbol für die industrielle Ver-

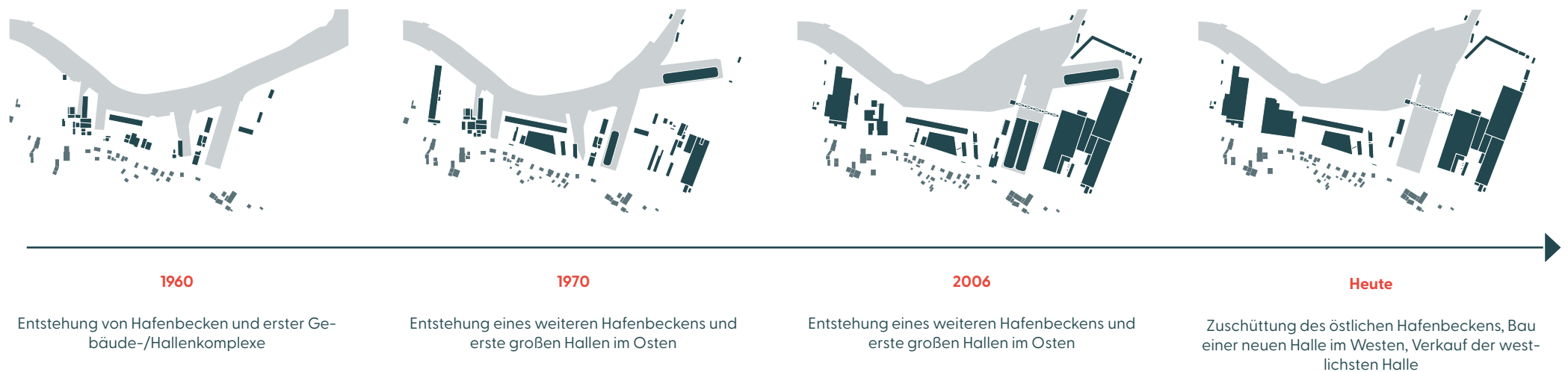


Abb. 2: Bauliche Veränderungen über Jahre | o. M.

gangenheit des Ortes (vgl. Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) Hamburg o.J.).

Einige Jahre später, 2025, nahm das Insolvenzverfahren eine teilweise überraschende Wendung. Aufgrund der gegen Russland verhängten Sanktionen, infolge des Ukraine-Krieges, konnte die Werft nicht über einen herkömmlichen Investorenprozess verwertet werden, sodass es zu einer Zwangsversteigerung im November 2025 gekommen ist (vgl. WELT 2025). Die Freie und Hansestadt Hamburg hat das Areal erworben und plant, das Werftareal zu einem industriell genutzten Standort weiterzuentwickeln. Ein Großteil der Fläche soll im Erbbaurecht an Unternehmen vergeben werden, um so den Hamburger Westen als Industriestandort zu stärken (vgl. ebd.).

2.3 | HEUTIGER BESTAND

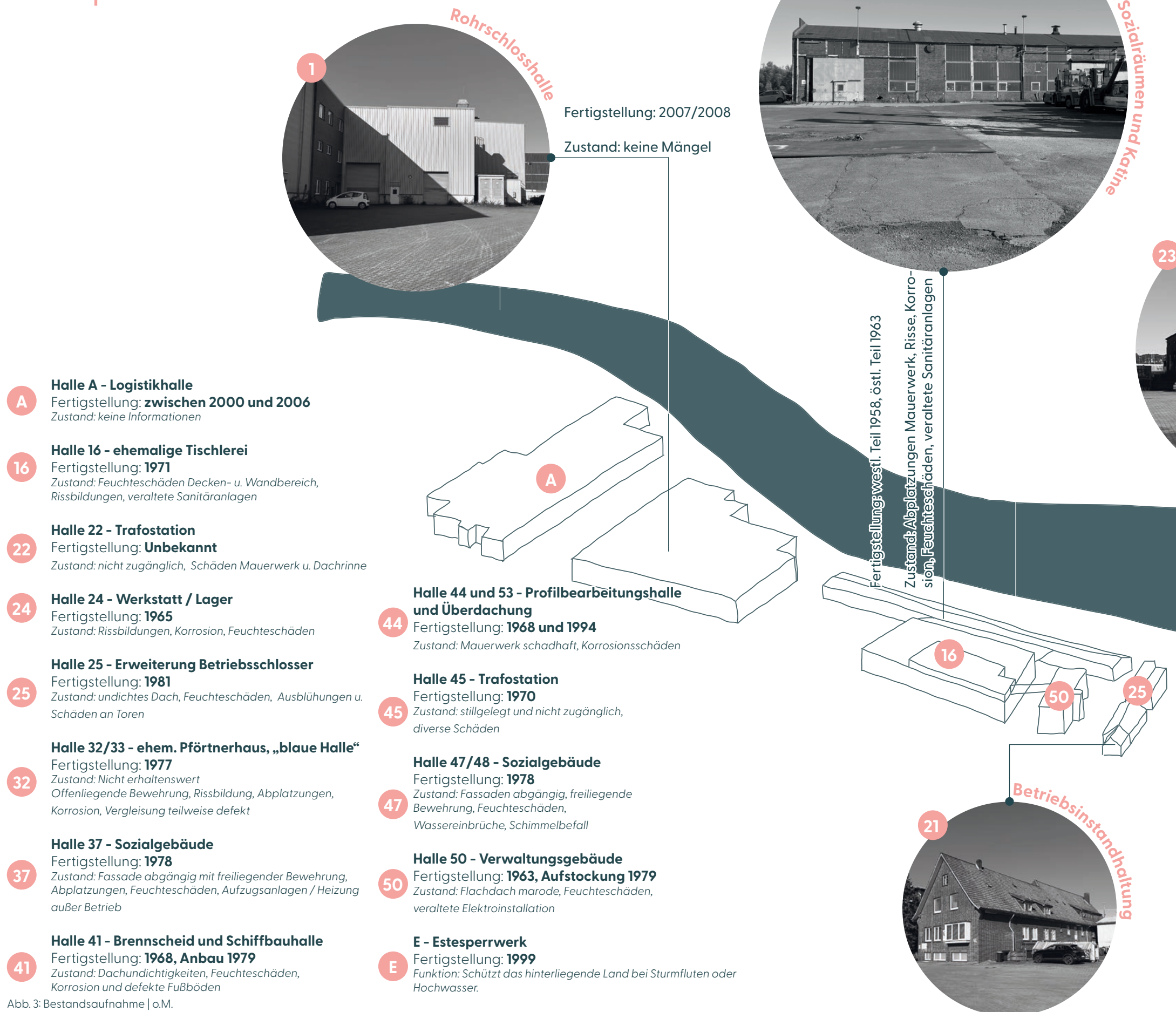
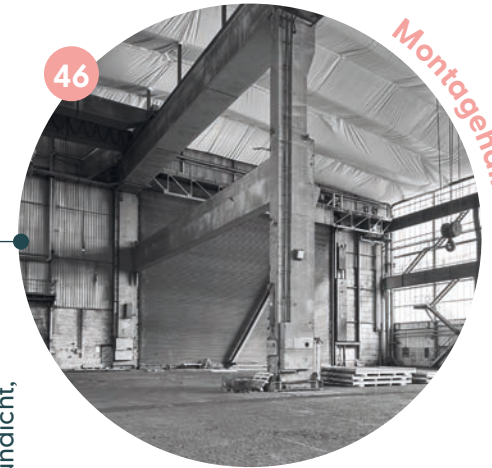


Abb. 3: Bestandsaufnahme | o.M.

Jucho - Portalkran



Montagehalle



Werkstatt / Lager



23

Fertigstellung: vermutlich Anfang 1950er
Zustand: Abplatzungen Fugen u. Mauerwerk, Risse, Korrosion, defekte Fensterschäden

Fertigstellung: seit 1999 auf dem Werftgelände

Einziges Denkmal auf dem Gelände

Fertigstellung: 1976

Zustand: Dach abgängig, undicht, Wasser in Halle

Fertigstellung: 1978

Zustand: Hallendach, Oberlichter undicht, Anprallschäden und Korrosion

Fertigstellung: unbekannt, augenscheinlich ältestes Gebäude auf dem Gelände

Zustand: Dach, Mauerwerk und Außenhölzer schadhaft, Feuchteschäden und veraltete Sanitäranlagen

Schiffbauhallen



2.4 | LAGE IM STADT-LAND-KONTEXT UND SPANNUNGSFELDER

Die Sietas-Werft liegt am westlichen Rand Hamburgs, eingebettet zwischen den Ortsteilen Neuenfelde, Cranz, Finkenwerder und dem Alten Land. Die Lage ist somit im unmittelbaren Übergangsraum zwischen urbaner Verdichtung durch die Zugehörigkeit zur Freien und Hansestadt Hamburg und den dennoch prägenden ländlichen Strukturen und verleiht dem Areal eine besondere Bedeutung. Obwohl Neuenfelde administrativ zu Hamburg gehört, ist es räumlich, kulturell und landschaftlich eng mit dem Alten Land verbunden. Dieses Spannungsfeld zwischen Stadt und Land, zwischen industrieller Nutzung und landwirtschaftlicher Produktion prägt die Identität des Ortes.

Die Lage im Stadt-Land-Übergang ist durch ein Nebeneinander unterschiedlicher Strukturen, Maßstäbe und Interessen charakterisiert. Während Hamburg in den vergangenen Jahrzehnten stetig gewachsen ist und eine bauliche Dichte aufweist, zeigt sich das Alte Land weiterhin von landwirtschaftlicher Prägung, kleinteiligen Siedlungsstrukturen und einer starken Ortsgemeinschaft. Obwohl die Sietas-Werft landschaftlich klar im ländlichen Raum des Alten Landes liegt, fungiert sie funktional als Schwelle zur Metropole, denn es treffen die Anforderungen eines global angebundenen Wirtschafts- und Hafenstandortes auf die Strukturen einer agrarisch geprägten Kulturlandschaft. Das Gebiet rund um die Sietas-Werft bildet damit eine funktionale bzw. strukturelle Schnittstelle, an der sowohl urbane als auch ländliche Ansprüche sichtbar werden im Hinblick auf Wohnraum, Mobilität, Versorgung und Freiraumnutzung. Dieses Spannungsfeld macht den Standort besonders interessant für die Entwicklung neuer Quartierstypologien, die Stadt und Land stärker in Beziehung setzen und hybride Lebens- und Arbeitsformen ermöglichen. Gleichzeitig wird das Gebiet durch die unmittelbare Nachbarschaft zum Flugzeughersteller Airbus in Finkenwerder geprägt. Der internationale Konzern ist einer der größten Arbeitgeber der Region und steht sinnbildlich für die industrielle Dimension des Raums (vgl. Freie

und Hansestadt Hamburg o.J.a.). Diese Nachbarschaft bringt jedoch auch Zielkonflikte mit sich. Der industrielle Betrieb erzeugt Lärm, Verkehr und Anforderungen, die mit einer rein wohnortorientierten Nutzung schwer vereinbar sind. Zugleich birgt die Nähe Chancen für Synergien im Bereich Infrastruktur, Mobilität oder Energie. Die Sietas-Werft könnte hier als vermittelnder Raum fungieren, als Übergangszone zwischen industriellem Standort und landschaftlich geprägtem Kulturraum. Außerdem kann die Nähe des Areals zum Flugzeughersteller gerade in Bezug auf Wohnraum einen wichtigen Standort darstellen. Allein durch die Größe des Arbeitgebers Airbus und seine Reichweite für potenzielle Arbeitnehmer:innen ist die Sietas-Werft als neuer, potenzieller Wohnort ein wichtiges Projekt.

Inhaltlich wie räumlich steht das Areal zudem im Spannungsfeld zwischen Vergangenheit und Zukunft. Während es jahrhundertlang ein Ort der Arbeit und Produktion war, eröffnen sich nun neue Möglichkeiten, es in einen Ort des täglichen Lebens zu transformieren. Die bisherigen Überlegungen zur Nachnutzung konzentrieren sich nach derzeitigem Stand auf gewerbliche oder industrielle Nachnutzungen (vgl. WELT 2025). Eine solche monofunktionale Nutzung würde das Potenzial des Areals weder ausschöpfen noch die Herausforderungen und Probleme des Umlandes lösen. Stattdessen

bedarf es einer gemeinwohlorientierten und gemischten Entwicklung, die sowohl den Wohnraumbedarf als auch soziale, ökologische und freiraumplanerische Qualitäten integriert. Gerade im Kontext wachsender Flächenknappheit, demographischer Veränderungen und des Klimawandels kann die Sietas-Werft zu einem Beispiel werden, wie sich bestehende Industrieareale in resiliente, multifunktionale Quartiere überführen lassen. Diese Rahmenbedingungen machen deutlich, dass zukünftige Entwicklungsstrategien über eine rein funktionale Nachnutzung hinausgehen müssen. Eine zukunftsfähige Transformation des Sietas-Areals sollte Antworten auf die strukturellen Herausforderungen des Raums geben, wie durch neue Wohnformen, einer Förderung der sozialen Durchmischung sowie multifunktionale Freiräume, die ökologische und soziale Leistungen vereinen, und durch eine nachhaltige Mobilitäts- und Versorgungsstrategie, die Teilhabe für alle Generationen ermöglicht.

Die Lage der Sietas-Werft im Übergang zwischen Stadt und Land eröffnet die Möglichkeit, hybride Quartierstypologien zu entwickeln, die städtische Dichte mit landschaftlicher Offenheit verbinden. Das Areal kann damit als Modellraum fungieren, in dem sich urbane und ländliche Lebensweise räumlich und funktional verbinden.

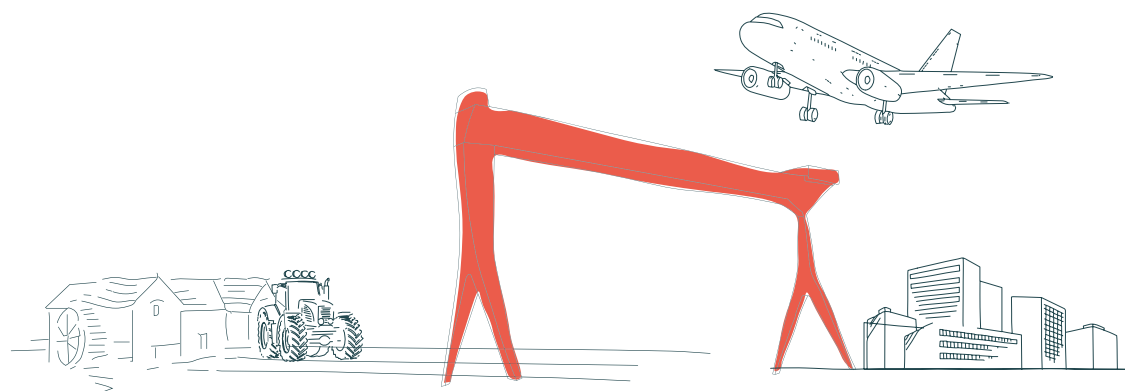


Abb. 4: Collage Spannungsfeld

3.

AUSEINANDERSETZUNG MIT DEM PLANUNGSRAUM UND DER UMGEBUNG

Aufbauend auf der historischen und räumlichen Einordnung des vorangegangenen Kapitels richtet sich der Blick nun auf die aktuellen Herausforderungen und Entwicklungsperspektiven der Sietas-Werft.

3.1 | RELEVANTE HERAUSFORDERUNGEN

Die zukünftige Entwicklung der Sietas-Werft kann nur gelingen, wenn sie im Kontext der bestehenden Herausforderungen der angrenzenden Umgebung gedacht wird. Die strukturellen Defizite, wie eine mangelnde Nahversorgung oder eine monostrukturelle Wohnbebauung, wirken sich direkt auf die Lebensqualität vor Ort aus und beeinflussen maßgeblich die Potenziale einer nachhaltigen Quartiersentwicklung. Hinzu kommen übergeordnete Herausforderungen wie der demographische Wandel, der wachsende Wohnraumbedarf der Metropolregion Hamburg und die Notwendigkeit, Klimaanpassung und Flächenschutz miteinander zu vereinen. Dieses Kapitel beleuchtet die zentralen Spannungsfelder, die für die Entwicklung der Sietas-Werft nicht nur Rahmenbedingungen, sondern auch Impulsgeber für innovative, gemeinwohlorientierte Lösungen darstellen.

3.1.1 | DEMOGRAPHISCHER WANDEL

Wie in ganz Deutschland lässt sich auch in der Freien und Hansestadt Hamburg ein fortschreitender demographischer Wandel beobachten (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2019). Während die innerstädtischen Stadtteile bislang nur in abgeschwächter Form betroffen sind, treten die Folgen in peripheren Stadt- und Ortsteilen deutlich mehr zutage. Besonders in Neuenfelde und Cranz wird der demographische Wandel zunehmend zu einer strukturellen Herausforderung, da beide zu den bevölkerungsärmsten Stadtteilen Hamburgs zählen und nur über begrenzte Anpassungskapazitäten verfügen (vgl. ebd.).

Bereits 2017 weisen beide Stadtteile demographische Besonderheiten im stadtweiten Vergleich auf. Zwar lag der Anteil der unter 18-Jährigen mit rund 18 % zwar über dem Hamburger Durchschnitt von 15,9 % (vgl. Freie und

Hansestadt Hamburg 2019), aktuelle Prognosen zeigen jedoch einen deutlichen Rückgang dieser Altersgruppe, insbesondere in Neuenfelde (vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2024). In Cranz wird zwar nur ein leichter Rückgang beziehungsweise eine stabile Entwicklung der Bevölkerung zwischen 6 und 18 Jahren erwartet, dennoch fehlt auch dort langfristig ein ausreichender Nachwuchs, um bestehende soziale und infrastrukturelle Strukturen zu sichern (vgl. ebd.). Gleichzeitig ist in beiden Stadtteilen ein deutlicher Anstieg der über 65-Jährigen zu verzeichnen (vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2024). Insgesamt wird für Neuenfelde und Cranz bis 2040 ein Bevölkerungsrückgang zwischen 1,3 % (Cranz) und 3,8 % (Neuenfelde) prognostiziert (vgl. ebd.) (vgl. Abb. 5). Diese Entwicklung führt zu einer doppelten Problemlage, denn zum einen schrumpft die Gesamtbevölkerung, zum anderen altert sie zunehmend.

Für die betroffenen Stadtteile bedeutet dies konkrete Herausforderungen, denn eine alternde und gleichzeitig rückläufige Bevölkerung gefährdet langfristig die Auslastung und Tragfähigkeit sozialer Infrastrukturen

wie Schulen, Nahversorgung oder Freizeitangebote. Gleichzeitig steigt der Bedarf an altersgerechter Infrastruktur wie Pflege- und Gesundheitsangeboten, die in dieser peripheren Lage nur eingeschränkt vorhanden sind. Die Gefahr besteht, dass sich diese Defizite weiter verstärken und die Attraktivität der Stadtteile insbesondere für jüngere Bevölkerungsgruppen weiter abnimmt. Im Hamburger Umland wie in der Hansestadt Buxtehude und der Gemeinde Jork zeigen sich ähnliche demographische Verschiebungen (vgl. Landkreis Stade 2021). Zwar wird dort ein moderates Bevölkerungswachstum prognostiziert (3,5% in Buxtehude und 3,7% in Jork), dieses basiert jedoch ausschließlich auf Zuzügen und nicht auf einem natürlichen Bevölkerungszuwachs (vgl. ebd.). Gleichzeitig steigt auch dort der Anteil der über 65- und über 80-Jährigen deutlich an. Dabei ist besonders Buxtehude stark betroffen, während Jork nur einen moderaten Zuwachs zu erwarten hat (vgl. ebd.). Diese Entwicklungen sind unter anderem auf einen Stadt-Umland-Effekt zurückzuführen, denn Familien mit Kindern zieht es vermehrt in die angrenzenden Gemeinden, während junge Erwachsene und kinderlose Paare in

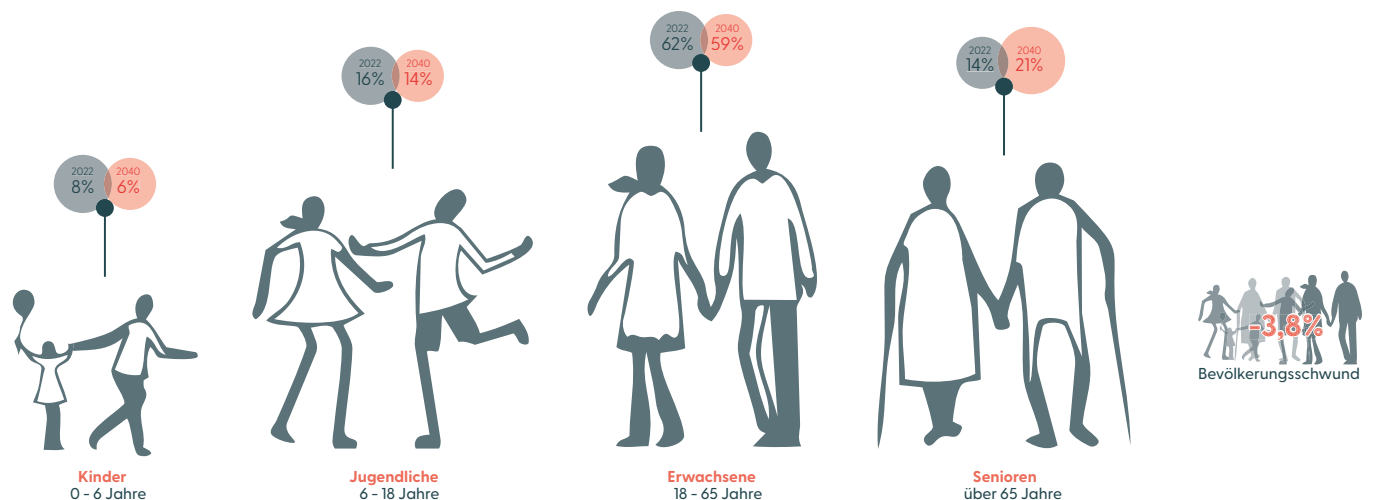


Abb. 5: Demographische Veränderung Neuenfelde

der Stadt verbleiben (vgl. ebd.). Gründe liegen hierfür unter anderem in Wohnkosten, verfügbaren Flächen und dem Wunsch nach einem ruhigen Wohnumfeld.

Für Orte wie Cranz und Neuenfelde ergibt sich daraus eine ambivalente Situation. Einerseits besteht grundsätzlich das Potenzial, als Wohnstandort an Bedeutung zu gewinnen, da es Flächen für neuen Wohnraum gibt, andererseits fehlen bislang die infrastrukturellen und räumlichen Voraussetzungen, um insbesondere junge Haushalte langfristig zu binden.

Das Sietas-Areal bietet in diesem Kontext die Chance, gezielt auf die Herausforderungen und auch auf Potenziale des demographischen Wandels zu reagieren. Durch die Entwicklung neuer, flexibler und altersgerechter Wohn- und Nutzungsstrukturen kann ein Angebot geschaffen werden, das sowohl ältere Menschen versorgt als auch jüngere Bevölkerungsgruppen anspricht. Damit kann das Areal einen wichtigen Beitrag zur sozialen Stabilisierung und zur langfristigen Sicherung der Lebensqualität der Stadtteile leisten.

3.1.2 | WOHNRAUMMANGEL

Hamburg steht seit Jahren vor der Herausforderung, ausreichend bezahlbaren Wohnraum bereitzustellen (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg o.J.b). Trotz hoher Bautätigkeit übersteigt die Nachfrage das Angebot deutlich, denn der anhaltende Zuzug, steigende Grundstückspreise und die begrenzte Flächenverfügbarkeit führen dazu, dass Wohnraum zunehmend zur knappen Ressource wird (vgl. ebd.).

Die Stadt reagiert auf diese Entwicklung mit einer aktiven Wohnungspolitik und dem Ziel, jährlich rund 10.000 neue Wohneinheiten zu schaffen, davon mindestens ein Drittel im geförderten Wohnungsbau (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg o.J.c). Maßnahmen wie die Priorisierung großer Bauvorhaben und gesetzliche Anpassungen sollen Planungsprozesse beschleunigen und die Wohnraumbereitstellung verbessern (vgl. ebd.). Dennoch zeigen sich strukturelle Grenzen dieser Strategie, denn die Flächenverfügbarkeit innerhalb der Stadt ist begrenzt und Neubauten auf der 'grünen Wiese' stoßen zunehmend auf ökologische und politische Widerstände. Gleichzeitig steigt die Zahl der Ein- und Zwei-Personenhaushalte stetig an, wodurch der Bedarf an kleineren, flexiblen Wohnformen weiter zunimmt. Die bestehenden Instrumente reichen daher nicht aus, um

Abb. 6: Bestandsanalyse Siedlungsstruktur | M. 1: 10.000

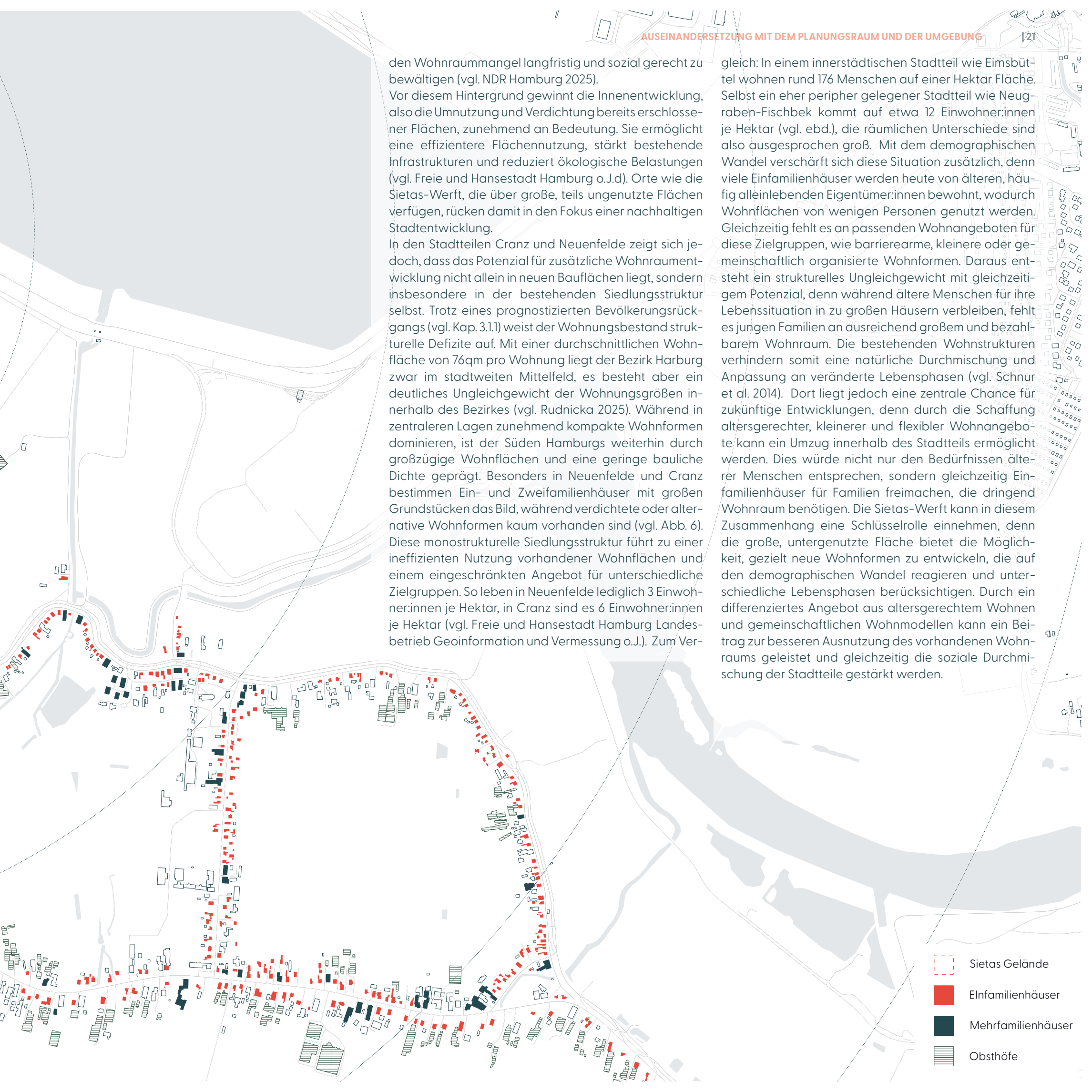


den Wohnraummangel langfristig und sozial gerecht zu bewältigen (vgl. NDR Hamburg 2025).

Vor diesem Hintergrund gewinnt die Innenentwicklung, also die Umnutzung und Verdichtung bereits erschlossener Flächen, zunehmend an Bedeutung. Sie ermöglicht eine effizientere Flächennutzung, stärkt bestehende Infrastrukturen und reduziert ökologische Belastungen (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg o.J.d). Orte wie die Sietas-Werft, die über große, teils ungenutzte Flächen verfügen, rücken damit in den Fokus einer nachhaltigen Stadtentwicklung.

In den Stadtteilen Cranz und Neuenfelde zeigt sich jedoch, dass das Potenzial für zusätzliche Wohnraumentwicklung nicht allein in neuen Bauflächen liegt, sondern insbesondere in der bestehenden Siedlungsstruktur selbst. Trotz eines prognostizierten Bevölkerungsrückgangs (vgl. Kap. 3.1.1) weist der Wohnungsbestand strukturelle Defizite auf. Mit einer durchschnittlichen Wohnfläche von 76qm pro Wohnung liegt der Bezirk Harburg zwar im stadtweiten Mittelfeld, es besteht aber ein deutliches Ungleichgewicht der Wohnungsgrößen innerhalb des Bezirkes (vgl. Rudnicka 2025). Während in zentraleren Lagen zunehmend kompakte Wohnformen dominieren, ist der Süden Hamburgs weiterhin durch großzügige Wohnflächen und eine geringe bauliche Dichte geprägt. Besonders in Neuenfelde und Cranz bestimmen Ein- und Zweifamilienhäuser mit großen Grundstücken das Bild, während verdichtete oder alternative Wohnformen kaum vorhanden sind (vgl. Abb. 6). Diese monostrukturelle Siedlungsstruktur führt zu einer ineffizienten Nutzung vorhandener Wohnflächen und einem eingeschränkten Angebot für unterschiedliche Zielgruppen. So leben in Neuenfelde lediglich 3 Einwohner:innen je Hektar, in Cranz sind es 6 Einwohner:innen je Hektar (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung o.J.). Zum Ver-

gleich: In einem innerstädtischen Stadtteil wie Eimsbüt-
tel wohnen rund 176 Menschen auf einer Hektar Fläche. Selbst ein eher peripher gelegener Stadtteil wie Neug-
raben-Fischbek kommt auf etwa 12 Einwohner:innen je Hektar (vgl. ebd.), die räumlichen Unterschiede sind also ausgesprochen groß. Mit dem demographischen Wandel verschärft sich diese Situation zusätzlich, denn viele Einfamilienhäuser werden heute von älteren, häufig alleinlebenden Eigentümer:innen bewohnt, wodurch Wohnflächen von wenigen Personen genutzt werden. Gleichzeitig fehlt es an passenden Wohnangeboten für diese Zielgruppen, wie barrierearme, kleinere oder gemeinschaftlich organisierte Wohnformen. Daraus entsteht ein strukturelles Ungleichgewicht mit gleichzeitigem Potenzial, denn während ältere Menschen für ihre Lebenssituation in zu großen Häusern verbleiben, fehlt es jungen Familien an ausreichend großem und bezahlbarem Wohnraum. Die bestehenden Wohnstrukturen verhindern somit eine natürliche Durchmischung und Anpassung an veränderte Lebensphasen (vgl. Schnur et al. 2014). Dort liegt jedoch eine zentrale Chance für zukünftige Entwicklungen, denn durch die Schaffung altersgerechter, kleinerer und flexibler Wohnangebote kann ein Umzug innerhalb des Stadtteils ermöglicht werden. Dies würde nicht nur den Bedürfnissen älterer Menschen entsprechen, sondern gleichzeitig Einfamilienhäuser für Familien freimachen, die dringend Wohnraum benötigen. Die Sietas-Werft kann in diesem Zusammenhang eine Schlüsselrolle einnehmen, denn die große, untergenutzte Fläche bietet die Möglichkeit, gezielt neue Wohnformen zu entwickeln, die auf den demographischen Wandel reagieren und unterschiedliche Lebensphasen berücksichtigen. Durch ein differenziertes Angebot aus altersgerechtem Wohnen und gemeinschaftlichen Wohnmodellen kann ein Beitrag zur besseren Ausnutzung des vorhandenen Wohnraums geleistet und gleichzeitig die soziale Durchmischung der Stadtteile gestärkt werden.

- 
- Sietas Gelände
 - Einfamilienhäuser
 - Mehrfamilienhäuser
 - Obsthöfe

3.1.3 | NUTZUNGSKONFLIKT WOHNEN UND GEWERBE

Neben der anhaltenden Wohnraumnachfrage steht Hamburg darüber hinaus zunehmend vor der Herausforderung, ausreichend Flächen für kleinteiliges und mittelständisches Gewerbe bereitzustellen (vgl. Kuttenkeuler et.al. 2021). Besonders Handwerks- und Produktionsbetriebe leiden unter steigenden Mieten, Verdrängungen und mangelnden Erweiterungsflächen, denn die städtische Flächenstrategie priorisiert den Wohnungsbau, was die Flächenkonkurrenz zu Lasten gewerblicher Nutzungen verschärft. Besonders das Handwerk ist von dieser Entwicklung stark betroffen, denn verfügbare und geeignete Gewerbeflächen sind eine Voraussetzung für den Bestand und die Weiterentwicklung des Hamburger Handwerks. Leider führen steigende Grundstückspreise und die Umwandlungen ehemals gewerblicher Areale zu Wohnzwecken zur spürbaren Verdrängung (ebd.). Insbesondere produzierende Betriebe werden aufgrund des Lärms und den infrastrukturellen Anforderungen häufig als störend eingestuft und finden aufgrund dessen kaum noch geeignete Standorte innerhalb des Stadtgebietes. Diese Entwicklung betrifft allerdings nicht mehr nur klassische Industriegebiete, sondern zunehmend auch das verarbeitende Bau- und Ausbaugewerbe sowie Dienstleistungs- und Lebensmittelhandwerke. Konkurrierende Nutzungsansprüche wie Wohnen, Verkehr und Grünflächen verknappen und verteuern dementsprechend zunehmend attraktive Flächen (vgl. Kuttenkeuler et.al. 2021). Zu der zur Verdrängung führenden Flächenstrategie der Stadt kommt, dass die bezirkliche Wirtschaftsförderung aufgrund des geringen Angebots und hoher Verkehrswerte kaum mehr handwerksgeeignete Flächen vermitteln kann, da selbst planerisch ausgewiesene Gewerbeflächen aufgrund ungünstiger Zuschnitte, unzureichender Erschließung oder fehlender Infrastruktur nicht den funktionalen Anforderungen kleiner und mittlerer Betriebe entsprechen (vgl. ebd.). Die hohe Nachfrage nach gewerblichen Flächen verdeutlicht den bestehenden Druck. So lag die Leerstandsquote

der von der Sprinkenhof GmbH verwalteten städtischen Gewerbeimmobilien bereits 2019 bei nur 1,7% (vgl. Kuttenkeuler et.al. 2021). In dieser Arbeit muss dieser wichtige Aspekt berücksichtigt werden, denn derzeitige Planungen für das Gelände der Sietas-Werft zielen auf eine gewerbliche Nutzung, um dem Gewerbeflächenbedarf in der Stadt Hamburg gerecht zu werden (vgl. Zeit Online 2025). Die Werft war über Jahrhunderte ein Ort der Produktion und der handwerklichen Arbeit und verfügt bereits über dafür wichtige Infrastrukturen, sie ist für eine gewerbliche oder industrielle Umnutzung dementsprechend sehr geeignet. Eine rein wohnungsbezogene Nachnutzung würde nicht nur die Identität des Ortes schwächen, sondern auch die Chance des wohnort-

Abb. 7: Bestandsanalyse Gewerbestruktur | M. 1: 25.000



nahen Arbeitens und der regionalen Wertschöpfung verspielen. Ein zentraler Aspekt, der die Bedeutung einer gemischt genutzten Fläche unterstreicht, ist das unmittelbare wirtschaftliche Umfeld der Sietas-Werft. Das Areal liegt in einer Region, in der unterschiedliche gewerbliche Strukturen zusammenkommen. Mit Airbus in Finkenwerder befindet sich einer der größten industriellen Arbeitgeber:innen Norddeutschlands in direkter Nachbarschaft. Neben diversen Arbeitsplätzen zieht der Standort ein breites Netz an weiteren Dienstleistungs- und Handwerkerbetrieben an und ist ein wichtiger Ausbildungsstandort in der gesamten Metropolregion Hamburgs. Ergänzt wird diese industrielle und logistische Wirtschaftsstruktur durch die zahlreichen Obstbaubetriebe des Alten Landes, die neben ortsnahe Arbeitskräften auch sehr auf Saisonarbeiter:innen aus dem Ausland angewiesen sind (vgl. Abb. 7).

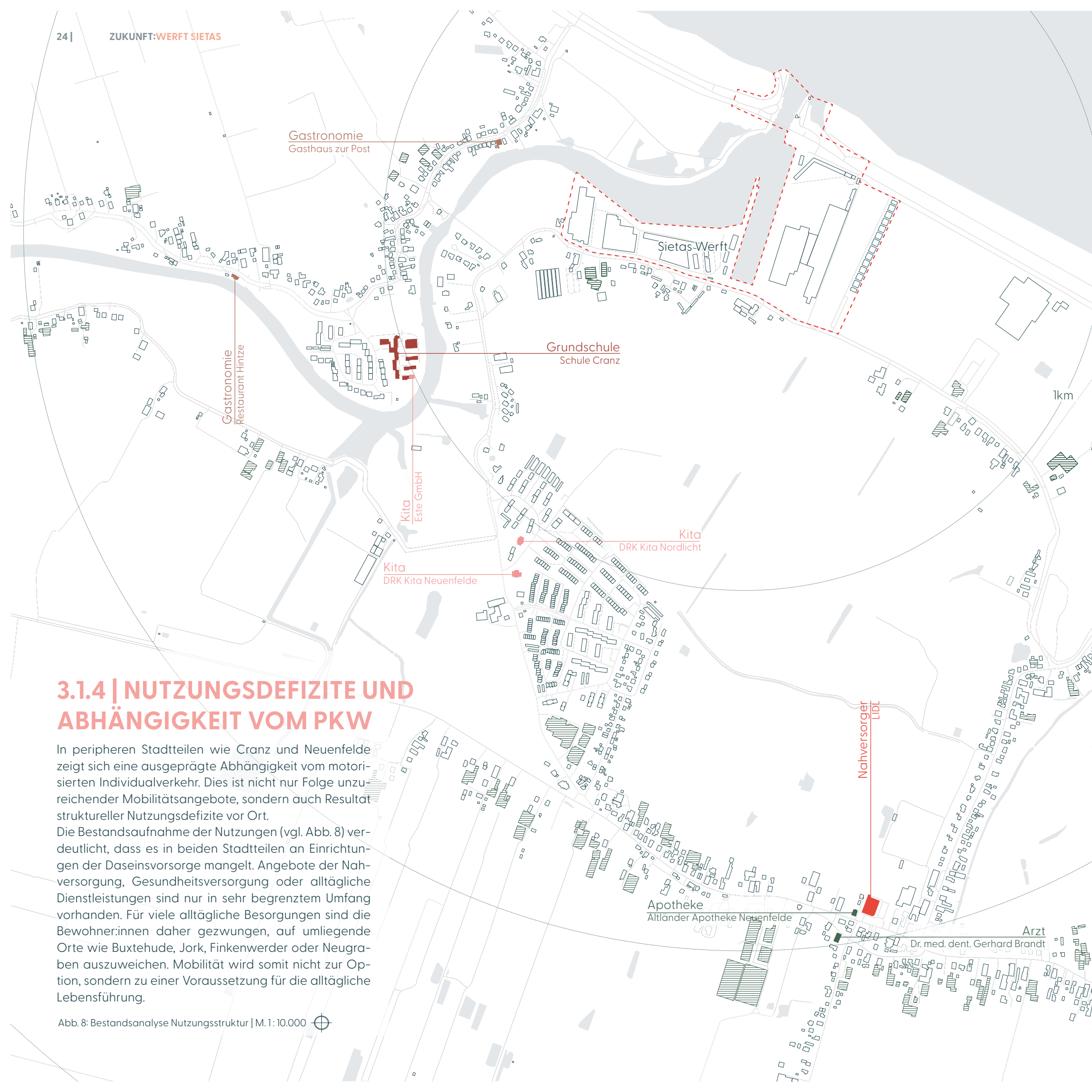
Die wirtschaftliche Verflechtung aus unterschiedlichen Wirtschaftsformen macht das Sietas-Areal zu einem geeigneten Standort für ein gemischt genutztes Quartier. Es liegt strategisch zwischen industriellen Großstrukturen wie Airbus und kleinteiligem Handwerk bzw. landwirtschaftlich geprägten Betrieben. Durch die Lage an der Schnittstelle dieser unterschiedlichen Wirtschaftsbereiche besitzt die Werft ein hohes Potenzial, produktive Nutzungen, kleinteiliges Gewerbe und flexible Wohnformen räumlich und konzeptionell miteinander zu vereinen. Eine hybride Entwicklung kann die bestehenden Wirtschaftsstrukturen sinnvoll ergänzen und darüber hinaus Synergien schaffen, wie durch gemeinschaftliche Werkstätten. Auf diese Weise kann das Areal die historische produktive Identität des Ortes weiterführen und gleichzeitig eine zukunftsfähige Grundlage für die lokale Wertschöpfung schaffen.



3.1.4 | NUTZUNGSDEFIZITE UND ABHÄNGIGKEIT VOM PKW

In peripheren Stadtteilen wie Cranz und Neuenfelde zeigt sich eine ausgeprägte Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr. Dies ist nicht nur Folge unzureichender Mobilitätsangebote, sondern auch Resultat struktureller Nutzungsdefizite vor Ort.

Die Bestandsaufnahme der Nutzungen (vgl. Abb. 8) verdeutlicht, dass es in beiden Stadtteilen an Einrichtungen der Daseinsvorsorge mangelt. Angebote der Nahversorgung, Gesundheitsversorgung oder alltägliche Dienstleistungen sind nur in sehr begrenztem Umfang vorhanden. Für viele alltägliche Besorgungen sind die Bewohner:innen daher gezwungen, auf umliegende Orte wie Buxtehude, Jork, Finkenwerder oder Neugraben auszuweichen. Mobilität wird somit nicht zur Option, sondern zu einer Voraussetzung für die alltägliche Lebensführung.





Vor diesem Hintergrund verstärkt sich die Abhängigkeit vom PKW zusätzlich, da die vorhandenen Mobilitätsangebote diesen notwendigen Wegen nur unzureichend gerecht werden. Zwar existieren Busverbindungen in die umliegenden Zentren, deren Taktung ist jedoch mit meist nur stündlicher Frequenz stark eingeschränkt (vgl. Abb.x). Insbesondere die Anbindung an die nächstgelegenen S-Bahn-Haltestellen in Neugraben oder Buxtehude ist mit Fahrzeiten von 45 und 60 Minuten wenig attraktiv und kaum konkurrenzfähig zum Auto. Der öffentliche Nahverkehr kann somit die funktionalen Defizite vor Ort nicht kompensieren. Diese PKW-Abhängigkeit ist folglich nicht nur eine Frage der Mobilität, sondern der Ausdruck eines räumlichen Ungleichge-

wichts zwischen Wohnen und Versorgung. Diese Problematik wurde durch die Einstellung der Fährverbindung zwischen Cranz und Blankenese zusätzlich verschärft. Die Verbindung stellte lange Zeit eine direkte und vergleichsweise schnelle Anbindung an den Hamburger Norden dar und war damit für Pendler:innen und Tourist:innen eine wichtige Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Seit dem Stillliegen der Sietas-Werft und der damit fehlenden Entschlackung der Elbe, wurde die Fährverbindung nach und nach eingestellt, da die Fähren je nach Wasserstand nur unregelmäßig fahren konnten. Durch die durch die Unzuverlässigkeit fehlende Auslastung entfiel diese Verbindung folglich vollständig (vgl. NDR.de 2024c).

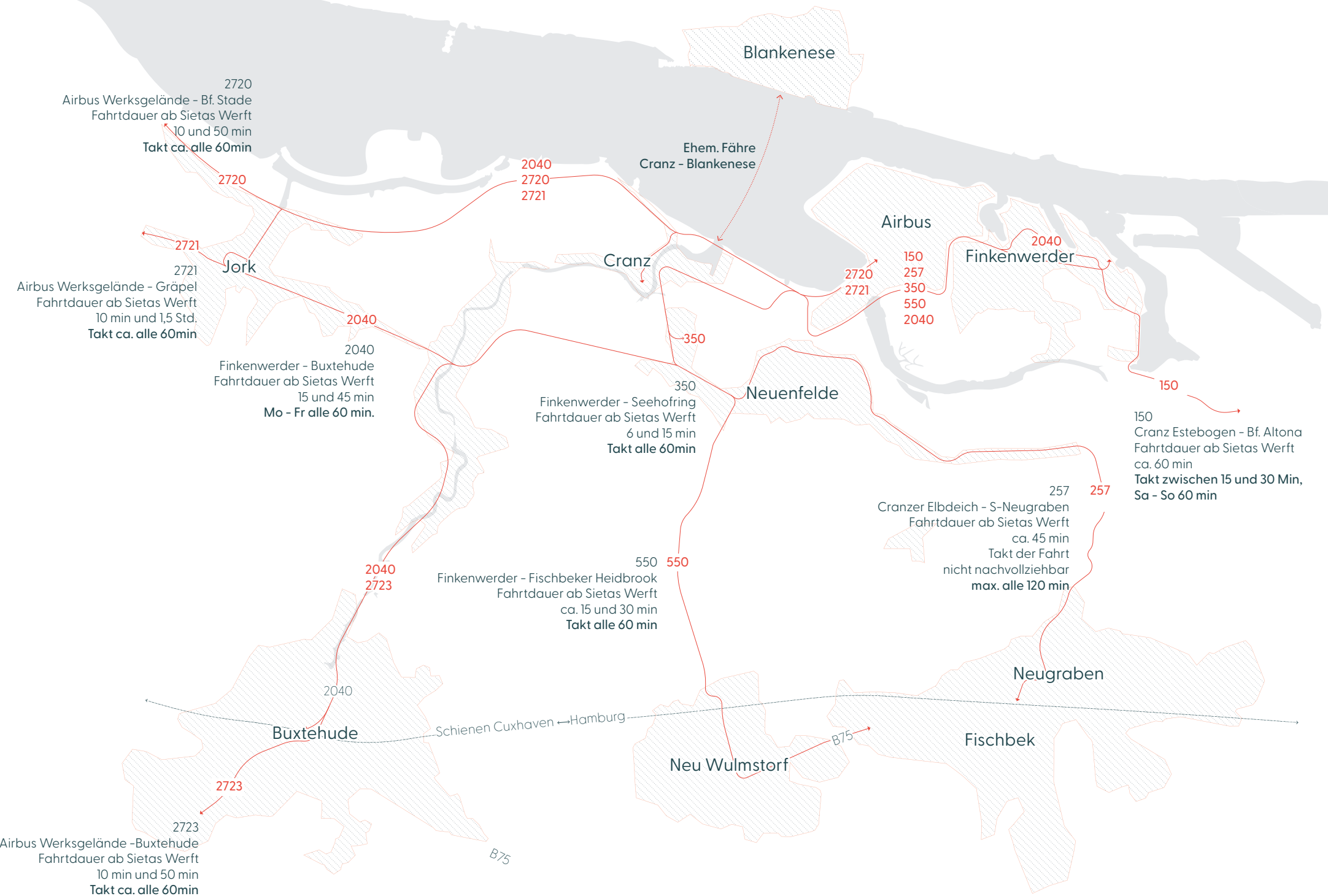


Abb. 9: Bestandsaufnahme ÖPNV | o. M.

Die Einstellung der Fähre kann dabei auch als verkehrspolitisch problematisches Signal gewertet werden, denn in einer Zeit, in der eine Verkehrswende und die Stärkung des Umweltverbundes zentrale Ziele der Stadtentwicklung darstellen, wurde eine bestehende wassergebundene ÖPNV-Verbindung aufgegeben, anstatt sie zu stabilisieren und weiterzuentwickeln. Damit ging nicht nur eine wichtige infrastrukturelle Verbindung verloren, sondern auch ein Potenzial für eine nachhaltige Mobilitätsalternative. Die räumliche Abkopplung im Zusammenhang mit den anderen Defiziten hat sowohl soziale als auch wirtschaftliche Auswirkungen auf den Ort, während gleichzeitig die Belastung durch den motorisierten Individualverkehr zunimmt. Insbesondere die Ortsdurchfahrten Cranz und Neuenfelde sind durch den Pendler:innenverkehr, vor allem durch den großen Arbeitgeber Airbus und durch die A7 als wichtige Verbindung Richtung Hamburg, stark frequentiert. Für Personen ohne eigenes Fahrzeug führt

diese Situation zu erheblichen Einschränkungen in der Mobilität und der gesellschaftlichen Teilhabe. Vor diesem Hintergrund wird deutlich, dass eine zukunftsfähige Entwicklung nicht allein über eine Verbesserung der Mobilitätsangebote erfolgen kann, sondern eng mit einer funktionalen Stärkung des Standortes verknüpft werden muss. Für das Sietas-Areal ergibt sich daraus die Chance, durch die Integration wohnortnaher Nutzungen Wege zu reduzieren und neue Formen der Alltagsmobilität zu ermöglichen. Ergänzend dazu kann durch multimodale Schnittstellen, den Ausbau von Radverbindungen sowie eine mögliche Reaktivierung der Fährverbindung, eine nachhaltige und weniger autoabhängige Mobilitätsstruktur etabliert werden, die den Standort stärker mit dem Umland und der Metropole verknüpft.

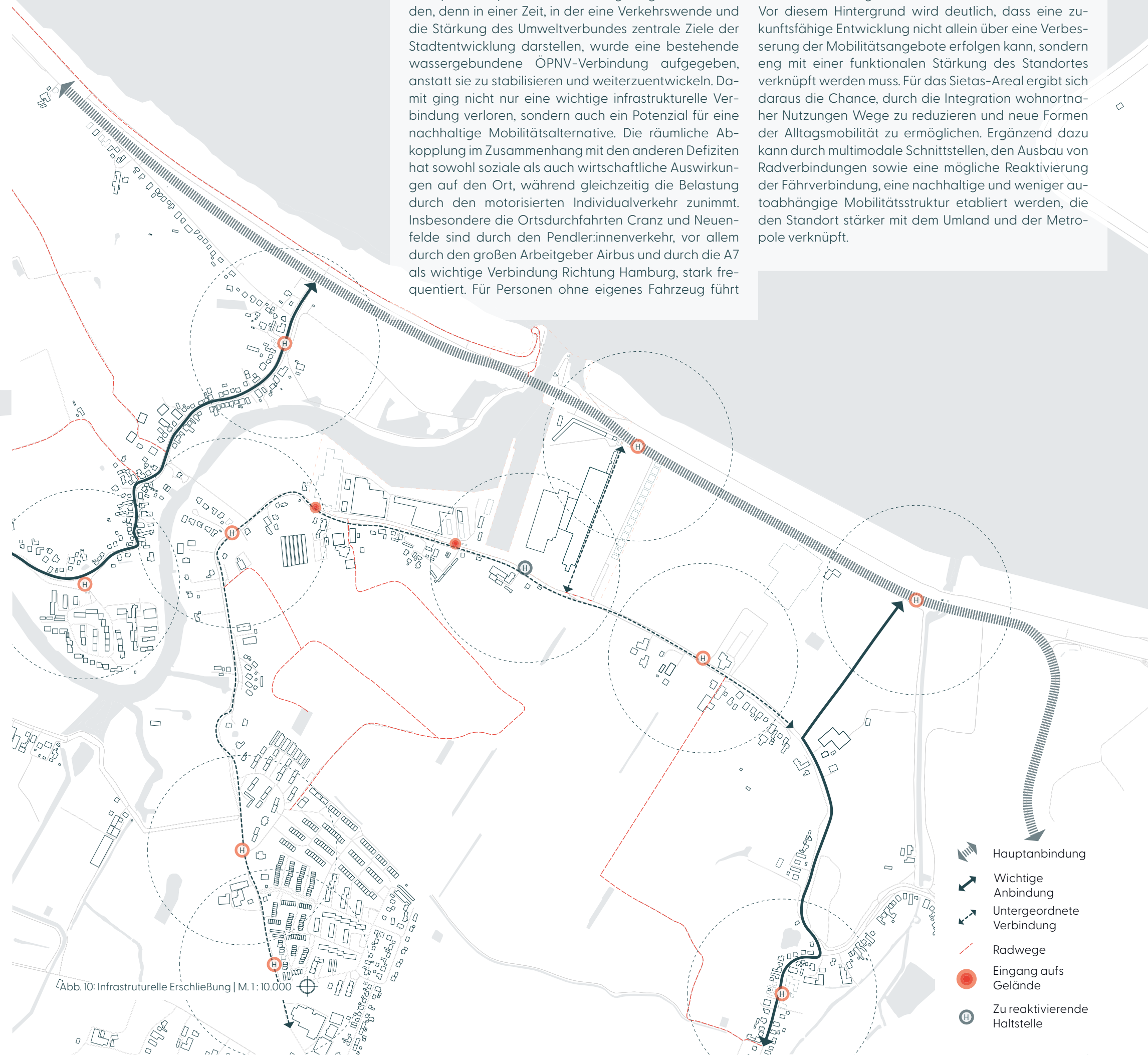


Abb. 10: Infrastrukturelle Erschließung | M. 1: 10.000

-  Hauptanbindung
-  Wichtige Anbindung
-  Untergeordnete Verbindung
-  Radwege
-  Eingang aufs Gelände
-  Zu reaktivierende Haltestelle

3.1.5 | FREIRAUM ALS ÖKOLOGISCHE UND SOZIALE RESSOURCE

Die Situation des Freiraums in Cranz und Neuenfelde ist von einem grundlegenden Widerspruch geprägt. Während die Stadtteile in eine vielfältige Kulturlandschaft aus Obstplantagen, Deichen und Gewässern eingebettet sind, fehlt es gleichzeitig nahezu vollständig an öffentlich zugänglichen und gemeinschaftlich nutzbaren Freiräumen (vgl. Abb. 11).

Besonders deutlich wird dieses Defizit am Gelände der Sietas-Werft selbst. Das Areal stellt derzeit einen extremen Gegenpol zur umgebenden Landschaft dar, denn es ist nahezu vollständig versiegelt, weist keine Vegetation auf und bietet weder Aufenthaltsqualität noch ökologische Funktionen. Gleichzeitig ist auch der Zugang zum Wasser durch Verschlickung und infrastrukturelle Barrieren stark eingeschränkt.

Auch im umliegenden Siedlungsgefüge zeigt sich ein strukturelles Freiraumdefizit. Die Wohnstruktur in Cranz und Neuenfelde ist stark durch Einfamilienhäuser mit privaten Gärten geprägt. So ist zwar ausreichend privates Grün vorhanden, es fehlt jedoch an öffentlich zugänglichen Räumen für Begegnung, Bewegung und gemeinschaftliche Nutzungen. Orte, die das soziale Leben im öffentlichen Raum ermöglichen, sind demnach kaum vorhanden.

Ein zentraler, aber bislang unterentwickelter Ort ist der Platz an der Estemündung nördlich des Werft-Geländes. Trotz seiner besonderen Lage mit direktem Blickbezug nach Blankenese und seiner Bedeutung für Bewohner:innen und Besucher:innen, handelt es sich derzeit um eine weitgehend versiegelte Fläche mit sehr geringer Aufenthaltsqualität. Es zeigt exemplarisch, dass selbst vorhandene öffentliche Räume ihr Potenzial nicht ausschöpfen.

Diese lokale Unterversorgung ist besonders problematisch, da öffentliche Freiräume eine zentrale Rolle für die Lebensqualität in Stadtteilen einnehmen. Sie übernehmen nicht nur wichtige ökologische Funktionen, für Biodiversität, Wasserrückhalt und Mikroklima, sondern sind auch essentiell für soziale Interaktion, Bewe-

gung und gesundheitliches Wohlbefinden (vgl. Glander / Karn 2021). Gerade in peripheren, infrastrukturell schwächeren Räumen wie Cranz und Neuenfelde verstärkt das Fehlen solcher Räume bestehende strukturelle Defizite zusätzlich. Vor dem Hintergrund wachsender Verdichtung und steigender Wohnraumnachfrage geraten Freiräume jedoch zunehmend unter Druck und es besteht die Gefahr, dass insbesondere in unterversorgten Stadtteilen wie Cranz und Neuenfelde notwendige Freiraumqualitäten weiter vernachlässigt werden. Dabei sind sie als "Fundament des Stadtökosystems" (Glander / Karn 2021, S. 66) zu verstehen und unverzichtbar für eine nachhaltige Stadtentwicklung.

Die Freie und Hansestadt Hamburg reagiert auf dieses Spannungsfeld mit planerischen Leitlinien wie dem "Hamburger Maß", das eine enge Verknüpfung von baulicher Entwicklung und Freiraumschaffung fordert (vgl. vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2020). Besonders betont wird dabei die Notwendigkeit, vor allem unterversorgte Stadtteile gezielt zu stärken und wohnortnahe, multifunktionale Freiräume zu schaffen (vgl. ebd.). Für die Entwicklung der Sietas-Werft ergibt sich daraus die zentrale Aufgabe, das Areal nicht nur als neuen Wohn- und Arbeitsstandort zu begreifen, sondern vor allem als Potenzialfläche zur freiräumlichen Versorgung der gesamten Umgebung. Vor allem durch seine Lage zwischen Wasser, Deich und Kulturlandschaft besitzt das Gelände enormes Potenzial, ökologische, klimatische und soziale Funktionen miteinander zu verknüpfen. Die derzeitigen Defizite machen deutlich, dass der Freiraum nicht als Restfläche, sondern als zentrale Ressource der Quartiersentwicklung verstanden werden muss. In der Transformation der Sietas-Werft liegt somit die Chance, nicht nur das Areal selbst aufzuwerten, sondern einen dringend benötigten öffentlichen Mehrwert für Cranz und Neuenfelde zu schaffen.



Abb. 11: Bestandsanalyse Freiraum | M. 1: 25.000

3.1.6 | DYNAMIKEN DES WASSERS

Das Handlungsfeld Wasser ist eines der wichtigsten Themen bei der Auseinandersetzung mit der Sietas-Werft, denn sie liegt in einem Raum, der sowohl von dem dynamischen System der Tideelbe als auch von dem tidebeeinflussten Unterlauf der Este geprägt ist. Die Wasserstände und Strömungsverhältnisse unterliegen dort starken Schwankungen, die langfristige Auswirkungen auf die Nutzbarkeit, Sicherheit und räumliche Entwicklung des Gebiets haben, denn zwischen Cuxhaven und Geesthacht wird die Elbe durch Schwankungen der Gezeiten vollständig beeinflusst (vgl. tide°elbe o.J.). Zwischen Hoch- und Niedrigwasser liegen heute alle sechs Stunden durchschnittlich 3,83m Höhenunterschied, Dieser mehrmals täglich auftretende Tidenhub setzt enorme Wassermassen in Bewegung, die wiederum große Mengen an Sand und Schlick mobilisieren und verlagern (vgl. ebd.).

Durch die Strömung entsteht am Gewässerrand ein Sog, der Sedimente aufnimmt und flussaufwärts transportiert. Da der einströmende Tidenstrom stärker ist als der ausströmende Tidenstrom, werden insgesamt mehr Sedimente in Richtung Binnenland verlagert, als in die Nordsee zurückgeführt werden; dies wird auch als „Tidal Dumping“ (tide°elbe o.J.) bezeichnet. Die dabei eingetragenen Sedimente sinken bei abnehmender Strömungsgeschwindigkeit ab und formen neue Untiefen oder Erhöhungen, die die Strömungsmuster der Elbe kontinuierlich verändern (vgl. ebd.).

Die Tidedynamik hat sich über die letzten Jahre grundlegend verändert bzw. verstärkt. Am Pegel Hamburg – St. Pauli ist der Tidenhub im 20. Jahrhundert von 1,60m auf 3,66m angestiegen (Wert aus 2022) (vgl. Hein / Hilder 2023). Ein Grund für diese enorme Zunahme ist insbesondere die wiederholte Vertiefung und Verbreiterung der Fahrrinne. Die Eingriffe führen zu einer stärkeren Verlagerung von Sedimenten, einer erhöhten Erosion in den äußeren Mündungsbereichen und resultieren in einer zunehmenden Verschlickung im Elbästuar. Mit der letzten Elbvertiefung 2021 verstärkte sich das Tidepum-

pen erneut, sodass an den Rändern der Fahrrinne die Sedimentation seitdem deutlich zunimmt und die Tiefenentwicklung in Teilen der Mündung trotz massiv erhöhter Baggeraktivitäten rückläufig ist (vgl. ebd.). Durch das verstärkte Tidepumpen gelangen immer größere Schlickmengen in die inneren Ästuargebiete, wodurch insbesondere Fahrrinnenränder oder tidearme Bereiche wie Hafenbecken oder Seitenarme zunehmend betroffen sind (vgl. tide°elbe o.J.).

Für Cranz und die Sietas-Werft hat diese Entwicklung direkte Folgen, denn für die Zeit, in der die Werft im Betrieb war, wurde die Fahrrinne zwischen Elbe und Este regelmäßig ausgebagert, mit der Insolvenz der Werft entfiel diese Unterhaltung jedoch, sodass die Verbindung zunehmend verschlickte. Diese zunehmende Verschlickung beeinträchtigt jedoch den funktionalen Hochwasserschutz. Das Este-Sperrwerk spielt eine zentrale Rolle im Hochwasserschutz der Region, denn es vollendet die Deichlinien entlang der Este und bildet damit eine Schutzbarriere. Es verhindert, dass Sturmfluten oder extreme Wasserstände aus der Elbe in das Hinterland eindringen und schützt es vor Überflutungen (vgl. HPA / ReGe Hamburg o.J.). Mit steigendem Verschlickungsgrad verliert das Esteserrwerk seine volle Funktionsfähigkeit und in extremen Fällen kann das Sperrwerk aufgrund der Verschlickung nicht mehr rechtzeitig schließen, was insbesondere bei Sturmfluten ein erhebliches Risiko darstellt. Sowohl die Sietas-Werft als auch die angrenzenden Wohngebiete in Cranz, Hove und Estebrügge sind dadurch potenziell gefährdet (vgl. Bürgerverein Jork o.J.).

Als Reaktion auf den fortschreitenden Klimawandel und den globalen und regionalen Meeresspiegelanstieg beschloss Hamburg 2012 ein umfassendes Deicherhöhungsprogramm, das insbesondere die Stadtteile Cranz und Neuenfelde weiter schützen soll (vgl. HPA / ReGe Hamburg o.J.). Für den Hauptdeich wurde eine neue Schutzhöhe von 9,00m-9,40m ü. NN festgelegt, was einer Erhöhung von etwa 70cm entspricht. Das Es-

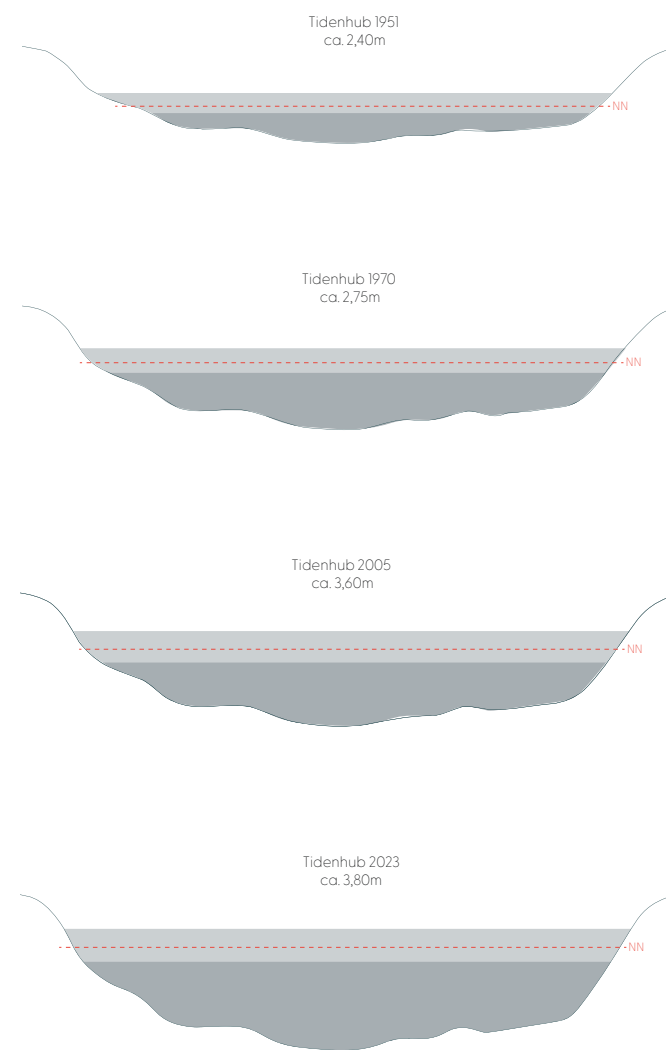


Abb. 12: Veränderung des Tidenhubs der Elbe | o. M.

te-Sperrwerk ist wichtiger Bestandteil dieser Deichlinie (vgl. ebd.).

Die zukünftige Entwicklung braucht somit ein robustes und multifunktionales Regenwassermanagement, welches aus Retentionsflächen und gedrosselten Ableitungsmöglichkeiten besteht. Diese müssen zu zentralen Bestandteilen des Hochwasserschutzes werden und gleichzeitig das Potenzial des Wassers für die Freiraumqualität aufzeigen. Dafür ist die beschriebene Wasserdynamik in mehrfacher Hinsicht entscheidend. Sie zeigt deutlich, dass Wasser kein statisches, sondern ein hochdynamisches System ist, dessen Zustand sich sowohl täglich als auch langfristig verändert. Wasserstände, Strömungen oder Sedimenttransporte folgen keinem stabilen Gleichgewicht, sondern bilden ein Wechselspiel, das sowohl durch natürliche Prozesse als auch durch anthropogene Einflüsse geprägt ist. Für das Sietas-Areal bedeutet dies, dass Planung und Nutzung stets unter den Bedingungen eines veränderlichen Wasserzustands erfolgen müssen, denn Wassertiefen, Uferlinien oder Strömungsverhältnisse können sich im Verlauf weniger Jahre deutlich verschieben. Gleichzeitig eröffnet die Lage am Wasser wichtige Potenziale, so können offene Wasserflächen oder landschaftliche Retentionsräume dazu beitragen, den Hochwasserschutz zu verbessern und gleichzeitig eine atmosphärisch starke Identität für das Areal zu schaffen. Die Transformation der Werft bietet die Chance, diese Dynamik nicht als Bedrohung, sondern als gestalterischen und ökologischen Impuls zu nutzen.

Die Sietas-Werft ist in Hinblick auf den Hochwasserschutz nicht nur in hohem Maße abhängig von der Funktionsfähigkeit des Este-Sperrwerks, sondern hat durch den hohen Versiegelungsgrad auf dem Gelände auch ein hohes Risiko für Überflutung bei Starkregenereignissen. Die Starkregenanalyse verdeutlicht, dass sich bei extremen Starkregenereignissen umfangreiche Wasseransammlungen bilden (vgl. Abb. 13). Diese sammeln sich sowohl im Bereich des ehemaligen Hafenbeckens, entlang des Neuenfelder Fährdeichs als auch in mehreren topografisch tieferliegenden Senken zwischen den Hallen. Nahezu das gesamte Areal steht unter Wasser, da große Teile des Geländes über keine funktionierende Ableitungsstruktur verfügen. Damit sind Starkregen und tidebedingter Rückstau miteinander verknüpft, da Regenwasser weder versickert noch abgeleitet wird und auf ein System trifft, dass unter Sturmflutbedingungen bereits unter hohem Druck steht.

Abb. 13: Bestandsanalyse Starkregen | M. 1: 5.000



3.1.7 | ALTLASTEN

Die im vorigen Kapitel beschriebene notwendige Entsiegelung stellt jedoch eine zentrale Herausforderung dar. Das Gelände der Sietas-Werft liegt in einem Gebiet, das geologisch und historisch stark durch die Nähe zur Elbe geprägt ist. Die Elbe wird jedoch intensiv für industrielle Zwecke genutzt, wodurch sich Schadstoffe im Wasser und insbesondere in den Sedimenten angereichert haben.

Die Flurstücke der Sietas-Werft liegen auf einer altlastverdächtigen Fläche (vgl. Bellmann 2024). Ein Teil des heutigen Werftgeländes besteht aus künstlichen Aufschüttungen, die zwischen 1981 und 1991 mit aus der Elbe und Este ausgebaggerten feinkörnigen Sedimenten verfüllt wurden (vgl. ebd.). Diese Sedimente enthalten typischerweise Schadstoffe wie Arsen, Schwermetalle und weitere anorganische Stoffe, die sich über Jahrzehnte im Hafenschlick angereichert haben. Da die genaue Zusammensetzung des Bodens unbekannt ist und sich schluffige, sandige Schichten bei Eingriffen leicht vermischen können, sind bei Bau- oder Nutzungsänderungen umfassende Bodenuntersuchungen erforderlich, um Belastungen zu lokalisieren und eine sicherere Entsorgung zu gewährleisten. Während die derzeitige Versiegelung diese Altlasten weitgehend einschließt, wird das Problem im Zuge der Entsiegelung relevant, da die belasteten Bodenschichten freigelegt werden (vgl. Bellmann 2024).

Der Werftstandort selbst weist darüber hinaus spezifische Altlasten aus der jahrzehntelangen industriellen Nutzung auf, etwa durch Öle, Treibstoffe und andere Schadstoffe, die in Boden und Grundwasser eingetragen wurden. Gleichzeitig enthalten einige der bestehenden Hallen Baustoffe mit Asbest, wie beispielsweise Wellblechdächer (vgl. Bellmann 2024). Auch diese Bauteile müssen im Zuge der Umgestaltung fachgerecht zurückgebaut und entsorgt werden. Insgesamt ergibt sich daraus eine komplexe Belastungssituation, die bei einer Umnutzung umfassende Untersuchungen, gezielte Sanierungsmaßnahmen sowie einen sorgfältigen

Umgang mit dem Boden erfordert. Die Altlasten stellen somit einen zentralen Planungs- und Kostenfaktor für die Entwicklung des Areals dar.

Die vorhandenen Bodenbelastungen stellen nicht nur eine Restriktion dar, sondern eröffnen auch die Chance, innovative Sanierungs- und Reinigungsstrategien anzuwenden. Verfahren der Phytoremediation können kontaminierte Flächen ökologisch aufwerten und zugleich neue grüne Pufferzonen schaffen, die ein ökologisches und gestalterisches Bindeglied zwischen der

Werft und dem angrenzenden Landschaftsraum darstellen (vgl. Kap. 3.2.1.2). Die Transformation der Werft kann somit auf mehreren Ebenen als ein Testfeld für nachhaltige Transformationsstrategien dienen und Lösungen und Möglichkeiten für andere Umnutzungskonzepte und Areale eröffnen.

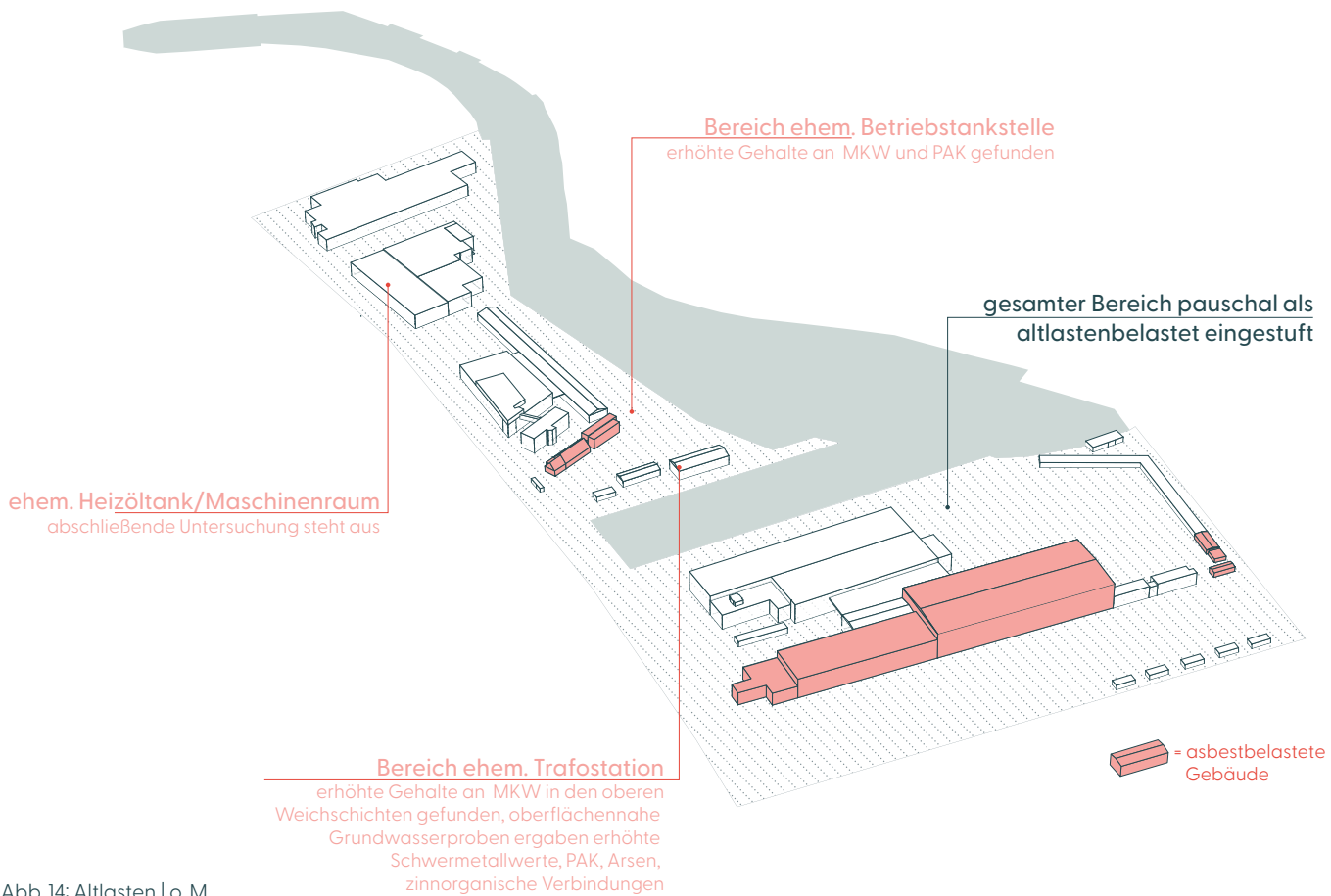


Abb. 14: Altlasten | o. M.

3.1.8 | ZWISCHENCONCLUSIO

Die Analyse der Ausgangssituation zeigt deutlich, dass das Umfeld der Sietas-Werft und die Sietas-Werft selbst von einer Vielzahl räumlicher, sozialer und ökologischer Herausforderungen geprägt sind. Wohnraummangel, demografischer Wandel, der fortschreitende Verlust infrastruktureller Angebote sowie die zunehmenden Auswirkungen des Klimawandels treffen hier aufeinander. Trotz Leerstand und struktureller Defizite birgt das Areal großes Potenzial für eine nachhaltige Transformation. Die in diesem Kapitel aufgezeigten Problemfelder verdeutlichen, dass konventionelle Entwicklungsstrategien, die auf monofunktionale Nachnutzungen oder rein ökonomische Zielsetzungen deuten, den komplexen Anforderungen des Ortes nicht gerecht werden können. Vielmehr bedarf es innovativer planerischer Ansätze, die ökologische, soziale und räumliche Dimensionen integrativ zusammendenken. Die beschriebenen demografischen und freiraumbezogenen Herausforderungen bilden die konzeptionelle Grundlage für die folgenden theoretischen Ansätze. Diese sollen als Impulse für eine zukunftsorientierte Entwicklung der Sietas-Werft dienen und zugleich potenzielle Antworten auf die zentrale Forschungsfrage dieser Arbeit „Wie lässt sich ein ehemaliges Werftareal zu einem zukunftsfähigen, generationenübergreifenden Quartier entwickeln, das Wohnen, Arbeiten und Leben verbindet?“ liefern.

3.2 | PLANERISCHE ANSÄTZE FÜR STADT- UND FREIRAUMWANDEL

Das folgende Kapitel widmet sich den theoretischen und konzeptionellen Grundlagen einer solchen Transformation. Es werden Leitbilder, Strategien und Referenzen vorgestellt, die zeigen, wie Umnutzung, Nachverdichtung und Freiraumentwicklung in einen zukunftsfähigen, gemeinwohlorientierten Planungsansatz überführt werden können. Dabei wird zwischen Methoden der Umnutzung und planerischen Ansätzen unterschieden. Diese Ansätze bilden das Fundament für die spätere Entwicklung eines Entwurfs, der die Sietas-Werft zwischen Stadt und Land neu interpretiert.

3.2.1 | TRANSFORMATION VON HAFEN- UND INDUSTRIEAREALEN

Im ersten Schritt richtet sich der Blick auf die prozessualen Grundlagen der Planung. Es wird betrachtet, auf welche Weise das Gelände durch zirkuläre Strategien des Weiterbaus sowie durch ökologische Sanierungsprozesse schrittweise in eine neue Nutzung überführt werden kann.

3.2.1.1 | UMGANG MIT DEM BESTAND - ZIRKULÄRE ANSÄTZE

Die in Kapitel 2.2 dargestellte historische Entwicklung der Sietas-Werft zeigt, wie eng der Ort mit industriellen Produktionsprozessen verknüpft war bzw. ist. Daraus leitet sich die Notwendigkeit ab, Strategien der Transformation ehemaliger Hafen- und Industrieareale zu betrachten, um die vorhandenen Strukturen in eine zukunftsfähige Nutzung zu überführen.

Die Umnutzung von Hafen- und Industriearealen zählt zu den zentralen Aufgaben einer nachhaltigen Stadt- und Regionalentwicklung (vgl. Stöckner 2005). Besonders in Metropolregionen wie Hamburg, die durch begrenzte Flächenreserven, steigende Bevölkerungszahlen und wirtschaftlichen Strukturwandel geprägt sind, gewinnen ehemals industrielle Areale als Entwicklungsräume zunehmend an Bedeutung. Alte Werften, Lager- und Hafenflächen stellen dabei nicht nur ein historisches Erbe dar, sondern zugleich eine räumliche Ressource, deren Reaktivierung im Sinne der Innenentwicklung erhebliche Potenziale birgt (vgl. ebd.).

Die Notwendigkeit der Umnutzung solcher Flächen leitet sich aus verschiedenen stadtentwicklungspolitischen, ökonomischen und ökologischen Herausforderungen ab. An erster Stelle steht der haushälterische Umgang mit der endlichen Ressource Boden. Im Sinne des Leitprinzips "Innenentwicklung vor Außenentwicklung" (vgl. Stöckner 2005, S. VII) wird angestrebt, die inneren Reserven des Siedlungsbestands zu aktivieren, bevor neue Flächen auf der sogenannten "grünen Wiese" in Anspruch genommen werden. Diese Strategie dient nicht nur der Reduzierung von Flächenverbrauch und Zersiedelung, sondern auch der Erhaltung bestehender Infrastrukturen und der Steigerung der Standortqualität. Städte, denen es gelingt, brachgefallene oder untergenutzte Flächen funktional und gestalterisch zu erneuern, sichern sich langfristig Vorteile im Wettbewerb der Standorte und tragen zu einer nachhaltigen Stadtstruktur bei (vgl. Stöckner 2005).

Gleichzeitig eröffnen Umnutzungen erhebliche Chancen, denn ehemalige Hafen- und Werftareale verfügen meist über zentrale Lagen, eine starke infrastrukturelle Anbindung und das städtebaulich einzigartige Potenzial, Wasserlagen in neue urbane Qualitäten zu überführen. Projekte dieser Art können nicht nur zur Schaffung dringend benötigter Wohn- und Arbeitsräume beitragen, sondern auch zur Identitätsstiftung, zur Integration neuer Freiraumqualitäten und zur ökologischen Auf-

wertung des Stadtraums. Das Element Wasser wird dabei zu einem identitätsstiftenden Faktor, der die Attraktivität von Folgeprojekten wesentlich erhöht (vgl. ebd.).

Die Sietas-Werft in Hamburg Neuenfelde steht dabei exemplarisch für diese übergeordneten Entwicklungen. Ihre Stilllegung markiert nicht nur den Verlust eines bedeutenden Industriestandortes, sondern eröffnet zugleich die Chance, ein Areal mit stark landschaftlichem Bezug und technischer Infrastruktur neu zu denken. Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung kann die Transformation des Werftareals zu einem Modellfall für die Umnutzung industrieller Bestandsflächen werden, die sowohl ressourcenschonend als auch sozial und funktional zukunftsweisend ist.

Vor diesem Hintergrund werden im Folgenden theoretische Grundlagen und Strategien der Kreislaufwirtschaft beleuchtet, die eine nachhaltige Transformation solcher Standorte ermöglichen. Die Konzepte der Reuse, Adaptive Reuse und Urban Mining stehen dabei im Fokus, denn sie formulieren Prinzipien der Wiederverwendung, Ressourcenschonung und funktionalen Anpassung, die eine zirkuläre und resiliente Stadtentwicklung im Bestand ermöglichen.

Der zirkuläre Ansatz hat seinen Ursprung in der Wirtschaft und Industrie und verfolgt das Ziel der „Entkoppelung des Wirtschaftswachstums von der Erschöpfung natürlicher Ressourcen und der Umweltzerstörung (...)“ (Jackson, 2009, zitiert nach Williams, 2019, S. 4). Im Mittelpunkt steht die Neugestaltung von Prozessen und Stoffkreisläufen, sodass Materialien möglichst lange im Umlauf bleiben. Abfälle sollen so behandelt und Produkte so gestaltet werden, dass sie durch Wartung, Wiederverwendung, Sanierung, Wiederaufbereitung, Recycling oder Kompostierung erneut in den Kreislauf zurückgeführt werden können (vgl. Williams 2014). Die Kreislaufwirtschaft zielt darauf ab, Materialien nicht zu Abfall werden zu lassen. Dadurch soll sie einen Bei-

trag zu bewältigungszentralen ökologischen Herausforderungen wie Klimawandel, Biodiversitätsverlust sowie Abfall- und Umweltverschmutzung leisten, indem sie die wirtschaftlichen Aktivitäten vom Verbrauch endlicher Ressourcen trennt. (vgl. Ellen MacArthur Foundation o.J.). Die Notwendigkeit solcher Ansätze ergibt sich aus den massiven Umweltbelastungen, die der Bausektor verursacht. Bis zu 50% der globalen CO₂-Emissionen, 40% des Primärenergieverbrauchs und mehr als die Hälfte des Rohstoffverbrauchs entfallen auf Bauwesen und Infrastruktur. Gleichzeitig entstehen in Deutschland jährlich über 230 Millionen Tonnen Bau- und Abbruchabfälle, was ca. 55% des gesamten Abfallauskommens ausmacht (vgl. Schmidt und Sept 2023).

Der Begriff „Reuse“ beschreibt im städtebaulichen und architektonischen Kontext die Wiederverwendung bestehender Strukturen, Materialien und Flächen. Er steht für eine grundlegende Umkehr im Planungsverständnis, weg vom linearen Verbrauch von Ressourcen, hin zur Mehrfachnutzung und Transformation des Bestehenden (vgl. Schmidt und Sept 2023).

Ein wichtiger Ansatz im Sinne der Wiederverwendung ist die sogenannte adaptive Reuse, eine Disziplin in der Architektur und Stadtplanung, die zunehmend an Bedeutung gewinnt (vgl. Stone 2020). Der Ansatz beschäftigt sich mit der Frage, wie mit dem umfangreichen Bestand an Gebäuden umzugehen ist, deren ursprüngliche Nutzung nicht mehr zeitgemäß ist. Adaptive Reuse beschreibt dabei die Umnutzung solcher Gebäude zugunsten neuer Nutzer:innen und räumlicher Strukturen. Ein typisches Beispiel ist die Transformation einer alten Fabrikhalle in ein Museum (vgl. ebd.).

Im Zeitalter der Kreislaufwirtschaft bietet das Konzept ein zukunftsweisendes Modell für den Umgang mit der gebauten Umwelt, denn adaptive Reuse gilt als ein umweltfreundliches und dabei gesundheitsförderndes Modell. Die gebaute Umgebung wird dabei als ein „Palimpsest“ (Stone 2020, S. 2) verstanden, eine Art wie-

derbeschreibbare Leinwand, auf der neue Nutzungen die Geschichte des Ortes nicht auslöschen, sondern ergänzen (vgl. Rodolfo Machado nach Stone 2020, S. 2). Die Anpassung von Gebäuden hat durch die Herausforderungen des Klimawandels und den Umgang mit dem baulichen Erbe eine zentrale Rolle in der heutigen Architekturpraxis eingenommen (vgl. Stone 2020). Die adaptive Wiederverwendung von Gebäuden spielt eine entscheidende Rolle beim Erhalt von Gebäuden und dessen kulturellem Erbe. Sie schafft eine direkte Beziehung zur Geschichte und zum Kontext eines Ortes und gleichzeitig erzeugt das Bestehen der Gebäude über ihre ursprünglichen Funktionen hinweg ein Gefühl von „Kontinuität und Stabilität“ (dt. Übersetzung aus Stone 2020, Vorwort) über Generationen hinweg. Somit tragen lange bestehende Gebäude einen hohen Wert und sind essenziell für die kulturelle Zukunft von Städten (vgl. Stone 2020). Nicht nur das kulturelle Erbe bleibt bestehen, sondern die Wiederverwendung bewahrt auch die „verkörperte Energie“ (dt. Übersetzung aus Stone 2020, S. 135) bestehender Materialien und reduziert so den Bedarf an neuen Materialien. Da bereits ein Großteil des zukünftigen Gebäudebestandes existiert, muss dieser nachhaltiger und optimierter genutzt werden (vgl. Stone 2020).

Urban Mining ist ein Prozess, der dort ansetzt, wo adaptive Reuse nicht mehr möglich ist. Urban Mining kann als eine Art Strategie definiert werden, die darauf abzielt, die „Nachhaltigkeit des städtischen Metabolismus zu erhöhen“ (dt. Übersetzung aus Brunner 2011, S. 339). Im Allgemeinen bezeichnet der Begriff die systematische Wiederverwendung anthropogener Materialien aus städtischen Gebieten. Das Konzept basiert auf der Tatsache, dass Städte große Bestände an Materialien enthalten, die ein erhebliches Ressourcenpotenzial darstellen (vgl. Brunner 2011). Die Ursprünge des „Urban Mining Thinking“ werden der Urbanistin Jane Jacobs in den 1960er Jahren zugeschrieben, die das „Abfallrecycling als ein profitables und wettbewerbsfähiges Ge-

schäft für die Gewinnung seltener Metalle und anderer Rohstoffe“ (dt. Übersetzung aus Abreu et. Al. 2023, S. 3) in der Stadt voraussah (vgl. Abreu et. Al. 2023). Das Konzept des Urban Mining nutzt die kontinuierlich wachsenden „anthropogenen Lagerstätten“ (dt. Übersetzung aus Abreu et. Al. 2023, S. 1), die durch die Produktion von Waren und dessen Verbrauch entstehen und bietet damit effektive Lösungsansätze für zentrale Herausforderungen der nachhaltigen Stadtentwicklung. Nicht nur die Wertrückgewinnung wird dadurch gesteigert, sondern auch negative Folgen für die Umwelt und die Gesellschaft werden durch eine geringere Abfallmenge reduziert. Diese beiden Effekte lassen sich auch unter dem Begriff „Upcycling“ (Abreu et. Al. 2023 S. 13) zusammenfassen (vgl. ebd.). Der Schwerpunkt von Urban Mining liegt dabei weniger auf der Verlängerung der Produktlebensdauer durch Reparatur oder Wiederaufbereitung, sondern auf der stofflichen Verwertung (vgl. Abreu et. Al. 2023).

Urban Mining reagiert damit auf zentrale Herausforderungen des Zeitalters, nämlich die Rohstoffknappheit, eine hohe Importabhängigkeit und eine ökologische Überlastung. Deutschland ist beispielsweise bei vielen Metallen zu 100% importabhängig, während das inländische Materiallager ungenutzt bleibt (vgl. Umweltbundesamt 2017). Durch Rückbau, Recycling und Wiederverwertung können somit wertvolle Metalle, Baustoffe und Materialien zurückgewonnen und in neue Bauprozesse eingespeist werden (vgl. ebd.). Technisch basiert Urban Mining auf der Erfassung, Analyse und gezielten Erschließung dieser Materiallager, von der Dokumentation über Materialpässe bis hin zu innovativen Rückbau- und Sortiertechnologien. Im Kontext der Stadtplanung eröffnet dieser Ansatz eine neue Perspektive, denn Gebäude werden so nicht mehr als Endprodukte, sondern als dynamische Materialdepots verstanden (vgl. Umweltbundesamt 2017).

Gerade im Fall der Sietas-Werft mit ihren großflächigen Hallen, Stahlstrukturen und Betonbauten kann Urban

Mining eine Grundlage für ressourcenschonende Umnutzung bilden. Die Wiederverwendung oder gezielte Rückgewinnung von Bauteilen trägt nicht nur zur CO₂-Reduktion bei, sondern bewahrt auch die industrielle Materialästhetik des Ortes.

Die vorgestellten Ansätze stellen somit die Verbindung zwischen Ressourcenschonung und sozialer Innovation her. Es geht nicht nur um bauliche Erhaltung, sondern um die Wiederbelebung und das Neudenken von Orten, die ihre ursprüngliche Funktion verloren haben. Entscheidend ist dabei die Fähigkeit, den Bestand als Potenzial zu begreifen und nicht als Hemmnis für die Entwicklung.

Für die Sietas-Werft bedeutet dies, den industriellen Bestand als Ressource und Identitätsträger zu begreifen, anstatt ihn nur durch Neubau zu ersetzen. Die Wiederverwendung vorhandener Strukturen, die Rückgewinnung von Materialien und die flexible Weiterentwicklung der Gebäude eröffnen die Möglichkeit, ein zukunftsfähiges Quartier zu schaffen. Die zukünftige räumliche Struktur des Quartiers soll sich in ihrer Nutzung und Atmosphäre vom öffentlichen zum privaten Raum entwickeln.

Bei der Bewertung der bestehenden Gebäude und Strukturen wird ein qualitativer Bewertungsansatz verfolgt. Dabei erhalten städtebauliche, freiräumliche sowie denkmal-, identitäts- und kulturbezogene Kriterien ein höheres Gewicht als die rein bauliche Eignung oder wirtschaftliche Adaptierbarkeit. Ziel ist es, die Bestandsbauten zu erhalten, die einen Beitrag zur räumlichen Identität und zur Geschichte des Ortes leisten sowie das Quartier atmosphärisch prägen. Gleichzeitig spielt auch die Ressourcengewinnung im Sinne der Rückbaubarkeit und Wiederverwertung eine zentrale Rolle. Gebäude, die keine funktionale oder gestalterische Qualität aufweisen, können gezielt rückgebaut werden, um Materialien in den Kreislauf zurückzuführen und so die Grundsätze von Reuse, Urban Mining und adaptive Reuse in der Planung umzusetzen. Obwohl sich auf dem

Gelände, abgesehen vom Jucho-Kran, keine denkmalgeschützten Gebäude befinden, sollen im Rahmen der Entwicklung so viele Gebäude wie möglich erhalten und weitergedacht werden, um den Charakter und die Identität des Ortes zu erhalten.

Ein Beispielprojekt ist das Projekt Varvsstaden in Malmö und es zeigt beispielhaft, wie urban Mining als Leitprinzip in der Stadtentwicklung umgesetzt werden kann. Auf dem ehemaligen Werft- und Industrieareal entsteht über 25 Jahre ein neues Stadtviertel mit Wohnungen, Arbeitsplätzen und Grünflächen (vgl. European Commission o.J.). Das Projekt verfolgt das System des selektiven Rückbaus, so werden Materialien wie Stahlträger,

Ziegel oder Fenster sorgfältig geborgen und in einer Materialbank dokumentiert. Durch eine Datenerfassung kann die Menge und der Zustand der Materialien erfasst werden. So können Planungsbüros auf die vorhandenen Ressourcen zugreifen und sie gezielt in ihren Bauprojekten integrieren. Ziel ist es, rund 80% der Materialien wiederzuverwenden und so 30.000t CO₂ einzusparen. Durch das Urban Mining kann die industrielle Geschichte des Ortes in die neue Architektur überführt werden und die Baukosten durch die Wiederverwendung der Materialien gesenkt werden. Varvsstaden zeigt, dass der strategische Ansatz des urban Minings Kreislaufwirtschaft, Klimaschutz und kulturelle Identität miteinander verbindet und als ein essentielles Instrument in der Architektur und Stadtplanung gelten sollte (vgl. European Commission o.J.).

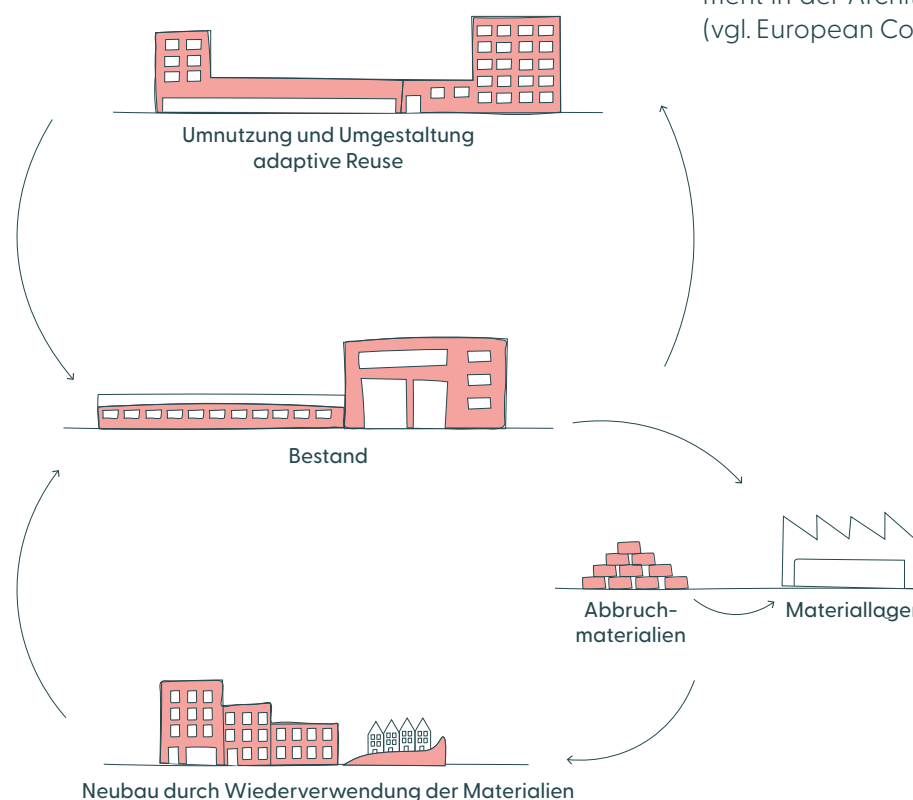


Abb. 15: Urban Mining

3.2.1.2 | UMGANG MIT DEN ALTLASTEN - PHYTOREMEDIATION

Das Gelände der ehemaligen Sietas-Werft ist infolge jahrzehntelanger industrieller Nutzung und durch Aufspülungen mit Elbsedimenten in weiten Bereichen mit Schadstoffen belastet (vgl. Abb. 14). Nachgewiesen wurden insbesondere Schwermetalle, Minterölkohlenwasserstoffe (MKW), Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) und organische Zinnverbindungen sowie Dioxine (vgl. Bellmann 2024). Diese Stoffe sind langlebig, biologisch nicht abbaubar und stellen eine potenzielle Gefährdung für Boden, Wasser und Umwelt dar. Eine konventionelle Sanierung, beispielsweise durch Bodenaustausch oder chemische Verfahren, wäre aufgrund der Größe des Areal, der ökologischen Eingriffe und der hohen Entsorgungskosten ökonomisch und ökologisch kaum vertretbar.

Eine zukunftsfähige und umweltfreundliche Alternative zur Bodensanierung bietet die Phytoremediation. Dabei werden Pflanzen gezielt eingesetzt, um Schadstoffe aus dem Boden, dem Wasser oder der Luft zu entfernen, zu binden oder umzuwandeln (vgl. Ali et al. 2013; EPA 2012). Die Methode nutzt dabei natürliche Stoffwechselprozesse und die Symbiose von Pflanzenwurzeln und Bodenmikroorganismen, um Schadstoffe zu stabilisieren oder abzubauen. Sie gilt als besonders effizient, kostengünstig und vor allem landschaftsverträglich und ist damit ein geeignetes Verfahren für großflächige, mäßig kontaminierte Standorte wie die Sietas-Werft (vgl. ebd.).

Phytoremediation umfasst verschiedene biologische Mechanismen, die einzeln oder kombiniert eingesetzt werden können. Dabei kommen je nach Schadstoffart und Standortbedingungen unterschiedliche Verfahren

zum Einsatz. Im Folgenden wird ein Auszug kurz dargestellt, um ein Gefühl für das Verfahren bzw. die Funktionsweise zu vermitteln.

Phytoextraktion und Phytomining – Aufnahme, Entfernung und Rückgewinnung von Schwermetallen: Die Phytoextraktion oder Phytomining beschreibt die Aufnahme von Schwermetallen durch Pflanzen, die diese in oberirdischen Pflanzenteilen anreichern. Nach der Ernte kann die Biomasse entsorgt oder zur Rückgewinnung von Metallen genutzt werden. Pflanzen wie Sonnenblumen, indischer Senf oder Schwingelarten können Schwermetalle wie Arsen, Zink oder Kupfer aufnehmen und über mehrere Vegetationszyklen schrittweise reduzieren (vgl. Ali et al. 2013). Dieses Verfahren eignet sich insbesondere für großflächige, schwermetallbelastete Bereiche wie die Spülfelder.

Phytostabilisierung – Immobilisierung von Schadstoffen: Die Phytostabilisierung zielt nicht auf die Entfernung, sondern auf die Immobilisierung von Schadstoffen ab. Durch Wurzelsysteme und bodenchemische Prozesse werden Schadstoffe gebunden und ihre Ausbreitung

verhindert. Dabei können tiefwurzelnde Pflanzen wie Schilf, Weiden oder Pappeln verwendet werden. Die Pflanzen bilden zudem eine schützende Vegetationsdecke, die Bodenerosion reduziert und die Fläche ökologisch stabilisiert (vgl. Ali et al. 2013).

Phytofiltration – Reinigung kontaminierter Wasserbereiche: Die Phytofiltration wird zur Reinigung belasteter Wasser- und Sickerwasserströme eingesetzt. Pflanzenwurzeln binden dabei gelöste Schadstoffe und können so zur Verbesserung der Wasserqualität beitragen. So können in künstlich angelegten Feuchtgebieten Pflanzen wie Schilf, Rohrkolben der Wasserlinsen eingesetzt werden (vgl. Ali et al. 2013).

Rhizodegradation: Rhizodegradation nutzt die Wechselwirkung zwischen Pflanzenwurzeln und Mikroorganismen, um organische Schadstoffe wie Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW) oder PAK (Polyzyklisch aromatische Kohlenwasserstoffe) biologisch abzubauen (vgl. Ali et al. 2013). Da das Werftgebiet unmittelbar an tidebeeinflussten Wasserflächen grenzt, können Wasserpflanzen wie Schilf oder Wasserhyazinthen dort

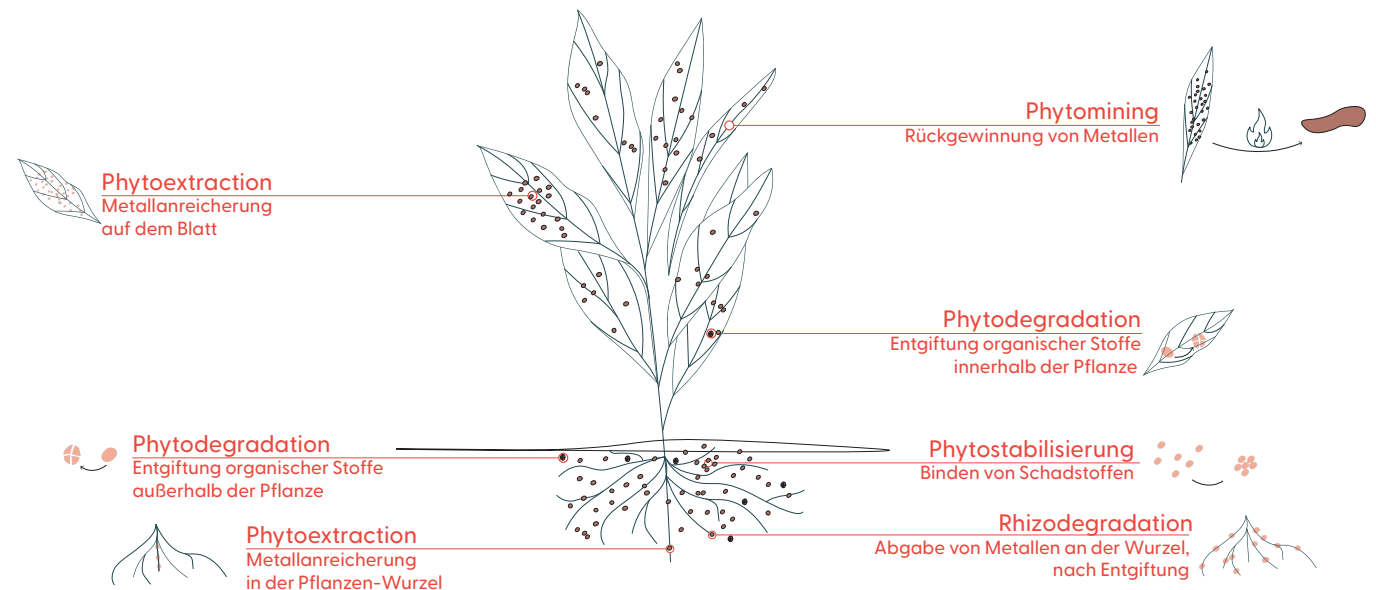


Abb. 16: Phytoremediation

Schwermetalle und organische Schadstoffe aufnehmen oder binden, und es entsteht eine Pufferzone (vgl. Ali et al. 2013). Für die Entwicklung der Sietas-Werft weniger relevante Methoden werden bewusst nicht weiter thematisiert.

Vorteile

Die Phytoremediation bietet für die Transformation des Werftareals eine Vielzahl von Vorteilen. Zum einen kann es eine Kosteneinsparung gegenüber klassischen Sanierungsverfahren geben. Gleichzeitig wird die Bodenstruktur geschont, die Biodiversität wird gefördert und das Mikroklima verbessert. Darüber hinaus gibt es eine Reduktion der Ausbreitung von Schadstoffen über Wind und Wasser (vgl. EPA 2012). Gleichzeitig können begrünte Sanierungsflächen gestalterisch in das Freiraumkonzept integriert werden und als Zwischennutzungen dienen. Durch die mehrjährigen Vegetationszyklen kann der Boden schrittweise entlastet werden, ohne großflächige Eingriffe.

Einschränkungen

Phytoremediation ist vor allem für mäßig belastete Böden geeignet. Stark kontaminierte Bereiche, wie einzelne Betriebszonen mit Öl- oder Teerschäden, müssen vorab gezielt saniert oder abgedeckt werden (vgl. Ali et al. 2013). Zudem ist der Prozess zeitintensiv, eine spürbare Reduktion der Schadstoffgehalte kann mehrere Vegetationsperioden dauern (vgl. EPA 2012). Für die Sietas-Werft würde sich demnach ein kombinierter Ansatz anbieten, so könnten stark kontaminierte Bereiche durch Sofortmaßnahmen abgedichtet und gesichert werden, gekoppelt mit einer langfristigen, flächendeckenden Phytosanierung.

Die Phytoremediation kann für das Gelände der Sietas-Werft einen zukunftsfähigen, kosteneffizienten und ökologisch verträglichen Lösungsansatz zur schrittweisen Dekontamination der belasteten Böden darstellen.

Die Methode verbindet Bodensanierung, Landschaftsgestaltung und ökologische Aufwertung zu einem ganzheitlichen Aspekt. Durch den Einsatz geeigneter Pflanzenarten kann eine nachhaltige Regeneration eingeleitet werden, die das Gelände langfristig für Nutzungen vorbereitet und zugleich einen Beitrag zur Verbesserung des Ökosystems der Sietas-Werft leistet.

Ein Beispielprojekt für die Anwendung von Phytoremediation ist De Ceuveld in Amsterdam (vgl. LANDEZINE o.J.). Auf dem ehemaligen Werftareal wurde ein selbstreinigender Park geschaffen, in dem die speziell für Phytoremediation geeigneten Pflanzen Schadstoffe aus dem Boden aufnehmen und so zu einer natürlichen Sanierung des Bodens beitragen. In diese Landschaft wurden ausrangierte Hausboote für kreative und soziale Initiativen umgebaut und über einen Stegpfad miteinander verbunden. Gleichzeitig wird die wachsende Biomasse der Pflanzen energetisch genutzt und Abfall- und Wasserkreisläufe werden möglichst geschlossen (vgl. ebd.).

3.2.2 | BESTANDTEILE EINES ZUKUNFTSFÄHIGEN QUARTIERS

Im zweiten Schritt wird betrachtet, welche Strukturen und Nutzungen auf dem transformierten Areal entstehen sollen. Es werden neue Wohn- und Lebensformen, freiräumliche Strukturen und Mobilitätskonzepte betrachtet, die den sozialen und funktionalen Anforderungen eines zukunftsfähigen Quartiers entsprechen.

3.2.2.1 | NEUE WOHNFORMEN UND GEMEINSCHAFTLICHES LEBEN

Aufbauend auf die in Kapitel 3.1.1 und 3.1.2 analysierten Entwicklungen des demographischen Wandels und des anhaltenden Wohnraummangels werden im Folgenden vielversprechende Wohnmodelle vorgestellt, die diesen strukturellen Veränderungen begegnen und neue, generationenübergreifende Formen des Zusammenlebens ermöglichen. Die monostrukturelle Wohnform in Cranz und Neuenfelde, die stark vom Einfamilienhaus geprägt ist, gepaart mit der zunehmenden Überalterung macht deutlich, wie notwendig neue, gemeinschaftlich orientierte Wohnmodelle sind. Sogenannte neue Wohnformen können wichtige Impulse für eine soziale und räumliche Entwicklung geben, denn sie reagieren auf demographische und räumliche Entwicklungen und ermöglichen einen nachhaltigen und gemeinschaftlichen Umgang mit vorhandenen Flächen.

Übergeordnet lassen sich neue Wohnformen in drei Kategorien gliedern: in gemeinschaftlich organisierte Wohnformen, zielgruppenorientierte Modelle sowie neue Typologien und Wohnformate, die auf Flexibilität und soziale Interaktion setzen (vgl. Sternberg / Weis 2021). In der Entwicklung des Sietas-Areals können diese Wohnformen gezielt genutzt werden, um ein durchmisches, resilientes Quartier zu schaffen, das sowohl den Bedürfnissen junger Familien als auch älteren Menschen gerecht wird. Im Folgenden werden geeignete neue Wohnformen vorgestellt, die Teil der Entwicklung des Sietas-Areals sein werden.

Gemeinschaftlich orientierte Wohnmodelle

Baugemeinschaften gelten als wichtiger Bestandteil einer innovativen Baukultur und demokratischen Stadt-

entwicklung, da sie Partizipation und soziale Durchmischung fördern (vgl. Bundesverband Baugemeinschaften e.V. o.J.) Es handelt sich dabei um Zusammenschlüsse privater Haushalte, die gemeinsam planen, bauen und wohnen. Im Zentrum des Modells steht dabei die Idee, individuellen Wohnraum mit gemeinschaftlichem Leben zu verbinden und dabei Kosten zu sparen. Diese Projekte können dabei in unterschiedlichen Eigentumsformaten realisiert werden, also als Eigentum, Genossenschaft oder als eine Mischung aus Eigentum und Miete. Die Realisierung von Bauvorhaben der Baugemeinschaften zeichnet sich durch ein hohes Maß an Eigeninitiative und Mitbestimmung aus (vgl. ebd.). Häufig handelt es sich dabei auch um generationenübergreifende Gemeinschaften, in denen sich Menschen unterschiedlichen Alters gegenseitig im Alltag unterstützen können. Neben den privaten Wohnungen entstehen gemeinschaftlich genutzte Räume wie Gästewohnun-

gen, Gemeinschaftsräume, Waschküchen oder geteilte Fortbewegungsmittel wie Autos oder Lastenräder (vgl. Bundesverband Baugemeinschaften e.V. o.J.). Durch die vielen positiven Aspekte des Projektes werden Baugemeinschaften in Hamburg gezielt gefördert. So stellt die Stadt bereits in vielen städtebaulichen Entwicklungen gezielt Flächen für Baugemeinschaften bereit und unterstützt diese darüber hinaus finanziell (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg o.J.e). Es gibt bereits Studien, die zeigen, dass Baugemeinschaften nicht nur als ein "sozialer Anker" (vgl. Borscheid / Breckner 2025 S. 11) von Quartieren gelten und zur Stabilisierung und Belebung des Wohnumfeldes beitragen, sondern darüber hinaus innerhalb der Baugemeinschaften ein hohes Maß an Vertrauen und Zuneigung das alltägliche Leben bestimmen (vgl. Borscheid / Breckner 2025). Baugemeinschaften sind also ein wichtiges Modell, um lebendige Nachbarschaften ent-

stehen zu lassen, die soziale Nachhaltigkeit fördern und eine attraktive Alternative zum herkömmlichen Einfamilienhaus darstellen. Das Modell der Baugemeinschaft hat auch einige Überschneidungen mit dem Modell des Mehrgenerationenwohnens. Im Mittelpunkt dieser Wohnformen steht der Gedanke, ein solidarisches und generationenübergreifendes Miteinander zu fördern. Es soll dabei eine Gemeinschaft entstehen, die auf gegenseitiger Unterstützung und gemeinsamer Verantwortung basiert. Diese Wohnform wird zunehmend als Antwort auf gesellschaftliche Veränderungen gesehen und soll vor allem das isolierte Wohnen älterer Menschen ablösen (vgl. Schomburg 2023).

Ein weiteres Wohnmodell sind Cluster-Wohnungen. Sie reagieren auf den Wunsch vieler Menschen nach mehr Gemeinschaft bei gleichzeitig bezahlbarem und qualitativ hochwertigem Wohnraum, denn diese Wohnform kombiniert die Vorteile von Kleinstwohnungen und Wohngemeinschaften (vgl. BBRS 2020). Der räumliche Aufbau von Cluster-Wohnungen ist so gegliedert, dass mehrere private Wohneinheiten, die "Cluster", um eine großzügige Gemeinschaftsfläche orientiert sind. Die Cluster sind meist ausgestattet mit eigenem Bad und kleinen Teeküchen und werden durch das Angebot in den Gemeinschaftsbereichen sinnvoll ergänzt, wie durch große vollausgestattete Küchen oder flexible Mehrzweckräume (vgl. ebd.). Bei Cluster-Wohnungen handelt es sich um eine langfristig angelegte, gemeinschaftliche Lebensform, bei der die Bewohner:innen aktiv an der Planung, Verwaltung und Ausgestaltung ihres Zusammenlebens beteiligt sind, oft unterstützt durch genossenschaftliche Strukturen (vgl. BBRS 2020). Häufig sind vor allem alleinstehende und alleinerziehende Menschen, Senioren oder Studierende Zielgruppen einer solchen Wohnform. Darüber hinaus eignet sich die Typologie auch für inklusive Wohnprojekte, bei denen Menschen mit Behinderung selbstbestimmt leben können und durch Pflegedienste oder Konzepte

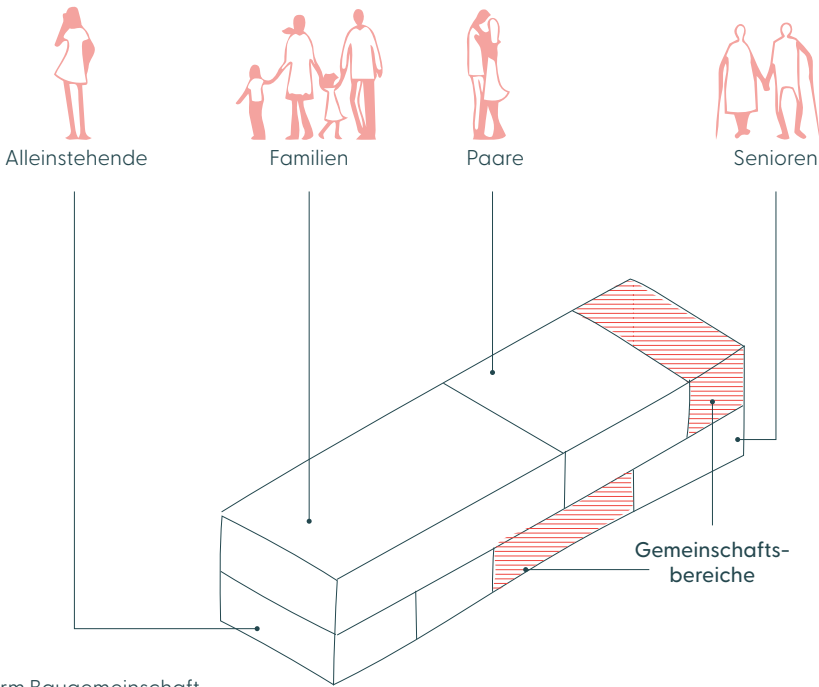


Abb. 17: Wohnform Baugemeinschaft

wie “Wohnen für Hilfe” von beispielsweise Studierenden unterstützt werden (vgl. ebd.). Gleichzeitig bietet dieses Modell ökonomische und ökologische Vorteile, da die durchschnittliche Wohnfläche deutlich unter dem bundesweiten Durchschnitt von 47qm liegt und somit Kosten und Ressourcen spart (vgl. BBRS 2020). Das Modell schafft ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen privatem und gemeinschaftlichem Raum, denn es vereint die Vorteile individueller Selbstbestimmung mit kollektiver Verantwortung und ist somit ein Modell, das auch in einem neuen Quartier, wie auf dem ehemaligen Werftgelände der Sietas-Werft, zukunftsfähige Wohnstrukturen schaffen kann.

Zielgruppenorientierte Modelle

Pflegewohngemeinschaften, oft auch als Senioren-Wohngemeinschaften bezeichnet, stellen eine attrak-

tive alternative Wohnform für teils pflegebedürftige Menschen dar, die gemeinschaftliches Wohnen mit individueller Betreuung verbinden wollen (vgl. Bundesministerium für Gesundheit 2025). Im Gegensatz zu klassischen Pflegeheimen verfolgen sie kein institutionelles Konzept, sondern orientieren sich an den Strukturen eines familiären Haushalts (vgl. ebd.). Die Bewohner:innen leben in einer gemeinschaftlichen Wohnung, gestalten ihren Alltag gemeinsam durch gemeinsames Kochen oder Unternehmungen und werden dabei von Angehörigen sowie professionellen Betreuungskräften unterstützt. Ziel dieser Wohnform ist es, pflegebedürftigen Menschen zu ermöglichen, möglichst lange selbstständig in einer eigenen häuslichen Umgebung zu leben, ohne dabei auf sich alleine gestellt zu sein. Der große Vorteil dieses Wohnmodells liegt in der Verbindung von Selbstständigkeit, sozialer Nähe und bedarfsgerechter

Unterstützung. Jede Person verfügt über ein eigenes Zimmer, während Gemeinschaftsräume für gemeinsame Aktivitäten zur Verfügung stehen (vgl. Bundesministerium für Gesundheit 2025). Insgesamt stellt diese Art von Wohngemeinschaften somit ein zukunftsweises Modell dar, da es den steigenden Pflegebedarf der alternden Gesellschaft berücksichtigt und gleichzeitig eine neue Form des gemeinschaftlichen Zusammenlebens fördert.

Ebenfalls interessante Wohnmodelle sind diese, die auf Flexibilität und soziale Interaktion setzen. Ein interessantes Beispiel für die Sietas-Werft ist dabei das Mitarbeiter:innen-Wohnen bzw. das Wohnen auf Zeit, denn das Konzept des Mitarbeiter:innen-Wohnens gewinnt vor allem in Zeiten von Fachkräftemangel und steigenden Wohnkosten zunehmend an Bedeutung (vgl. Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (vgl. BMWBS) 2024). Es knüpft dabei an die Tradition des historischen Werkwohnungsbaus an, die immer relevanter wurde, sobald Wohnraum knapp war. Heute wird das Modell auch als strategisches Instrument zur Fachkräftegewinnung und -Bindung verstanden. Insbesondere in Regionen mit angespanntem Wohnungsmarkt kann dieses Modell einen entscheidenden Beitrag leisten. Ziel dieses Modells ist es, Angestellten erschwinglichen und qualitativen Wohnraum zu bieten. Für Unternehmen wie Airbus, die in Finkenwerder zahlreiche Arbeitskräfte, darunter Leiharbeiter:innen, Auszubildende oder Facharbeiter:innen aus dem Ausland beschäftigen, stellt die Schaffung oder Vermittlung von bezahlbarem Wohnraum eine Möglichkeit dar, kurze Arbeitswege und stabile Beschäftigungsverhältnisse zu sichern (vgl. Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (vgl. BMWBS) 2024). Durch dieses Modell profitieren vor allem neu eingestellte Mitarbeiter:innen, Auszubildende oder Familien mit Kindern, die Schwierigkeiten haben, passenden Wohnraum in der Nähe der Arbeitsstelle zu finden. Aber auch vor allem für zeitlich befristete Leiharbeiter:innen bie-

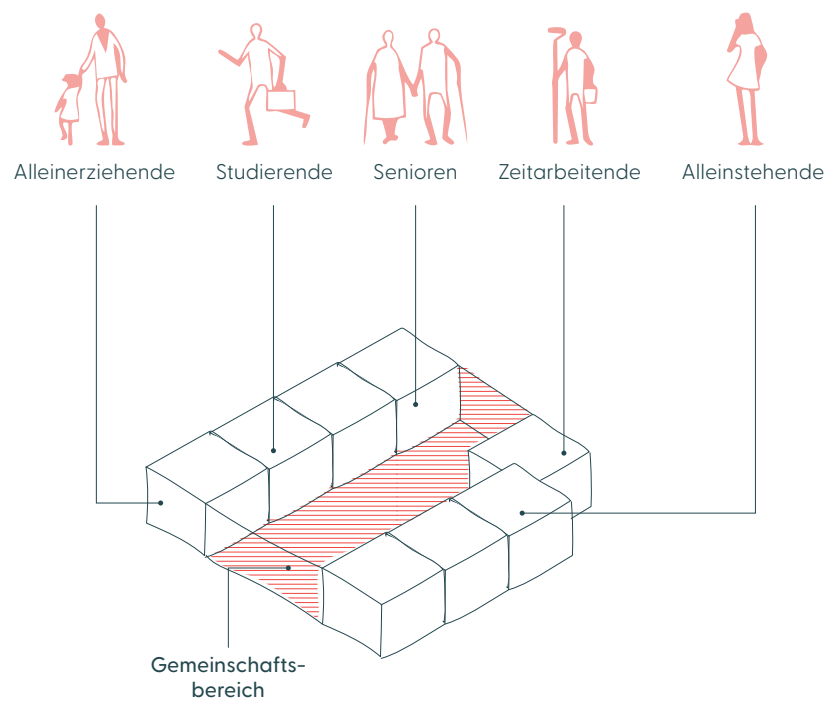


Abb. 18: Wohnform Cluster-Wohnungen

ten diese Wohnungen oder möblierte Apartments auf Zeit eine flexible und bedarfsgerechte Lösung. Solche temporären Wohnformen sind zunehmend gefragt, da viele Arbeitnehmer:innen mehrere Wohnsitze brauchen oder für projektbasierte Tätigkeiten zeitweise an einem anderen Standort leben (vgl. BMWVB 2024).

Im Kontext der Sietas-Werft könnte das Konzept des Mitarbeiter:innen-Wohnens besonders interessant sein, denn die Nähe zu Airbus und den diversen Obsthöfen und dem damit stets hohen Bedarf an Fach- und Saisonkräften bietet hier die Chance, temporären oder dauerhaft bezahlbaren Wohnraum für Arbeitnehmer:innen zu schaffen. Ergänzt durch gemeinschaftliche und öffentliche Angebote wie Co-Working-Spaces ließe sich eine neue und hybride Wohn- bzw. Nutzungsform entwickeln, die Wohnen und Arbeiten verbindet und so nicht nur dem steigenden Wohnraumbedarf, sondern auch den Strukturen der Region gerecht wird.

Wie die vorangegangene Vorstellung unterschiedlicher Wohnmodelle zeigt, bieten neue Wohnformen vielfältige Ansätze, um auf die Herausforderungen von Cranz und Neuenfelde zu reagieren. Seniorengerechte Angebote sind essentiell, um auf die Überalterung und das Ein-Personen-Einfamilienhaus zu reagieren. Gleichzeitig stellen Wohnen-auf-Zeit-Modelle für (große) Unternehmen oder Saisonarbeiter:innen eine vielversprechende Wohnform dar. Baugemeinschaften bieten Familien die Chance, kostengünstiger und bedarfsgerecht zu bauen und zu wohnen und stärken dabei noch gezielt das Miteinander und die Entwicklung des Quartiers. Durch die Kombination unterschiedlicher Wohnmodelle kann das Sietas-Areal zu einem Pilotquartier für zeitgemäßes, generationenübergreifendes und sozial integriertes Wohnen werden.

3.2.2.2 | Handwerkerhöfe

Für eine ganzheitliche Betrachtung bedarf es allerdings der Berücksichtigung einer weiteren Thematik, denn aufbauend auf den in Kapitel 3.1.4 beschriebenen Nutzungskonflikt zwischen Wohnen und Gewerbe ist es an dieser Stelle sinnvoll und notwendig, sich mit dem Gewerbe als integralen Bestandteil gemischter Quartiere auseinanderzusetzen. Grundlage hierfür bildet die Gewerbeflächenstrategie 2030 der Handwerkskammer Hamburg, in der das Konzept der Handwerkerhöfe als zentrales Instrument vorgestellt wird. Es reagiert auf die zunehmende Flächenkonkurrenz in der Stadt und zielt darauf ab, produktive Nutzungen langfristig zu sichern (vgl. Kuttenkeuler et.al. 2021). Das Hauptziel der Handwerkerhöfe besteht darin, passend ausgestattete und zugleich bezahlbare Gewerbeflächen im städtischen Raum zu schaffen. Sie gelten als "existenzielle Voraussetzung für den Fortbestand und die Weiterentwicklung des Hamburger Handwerks" (Kuttenkeuler et.al. 2021), S. 4), denn angesichts steigender Bodenpreise und der Verdrängung handwerklicher Betriebe aus der Stadt stellen sie eine räumliche und wirtschaftliche Antwort auf den strukturellen Wandel urbaner Produktionslandschaften dar (vgl. Kuttenkeuler et.al. 2021).

Typologisch zeichnen sich die Handwerkerhöfe durch eine kompakte und mehrgeschossige Bauweise aus. Sie vereinen mehrere Betriebe unterschiedlicher Gewerbe an einem Standort, die in der Regel über eigene, funktional getrennte Betriebsräume verfügen. Ergänzend können gemeinschaftlich genutzte Räume wie Lagerräume, Werkstätten oder Lagerzonen zur Verfügung stehen, um Synergien in der Nutzung zu fördern (vgl. Kuttenkeuler et.al. 2021). Eine gute Erreichbarkeit für Lieferverkehr und Kunden gilt als wesentlicher Erfolgsfaktor, dementsprechend eignen sich verkehrsgünstige Standorte an Magistralen oder in Übergangslagen zwischen Wohnen und Gewerbe besonders. Das Konzept adres-

siert Betriebe mit einem Flächenbedarf bis etwa 500 qm (vgl. ebd.). Über die wirtschaftliche Bedeutung hinaus übernehmen Handwerkerhöfe auch städtebauliche und sozialräumliche Funktionen, denn als quartiersbezogene Ankerpunkte wirken sie der Verdrängung des Handwerks entgegen und sichern gleichzeitig die wohnortnahe Versorgung mit handwerklichen Dienstleistungen. In gemischten Quartieren leisten sie einen Beitrag zur Vereinbarkeit von Wohnen und Arbeiten, indem sie lärmintensive oder verkehrsaktive Nutzungen in dafür definierten Gebäudestrukturen bündeln. Darüber hinaus fördern Handwerkerhöfe den Austausch und die Kooperation zwischen Betrieben, denn die räumliche Nähe verschiedener Gewerbe fördert die Wissens- und Ressourcenteilung, die gemeinsame Nutzung von technischer Infrastruktur und die Entwicklung innovativer Produkte. Handwerkerhöfe werden damit zu Orten urbaner Produktion, die wirtschaftliche Aktivität und soziale Interaktion miteinander vereinen (vgl. Kuttenkeuler et.al. 2021).

Der Standort der Sietas-Werft eignet sich vor allem wegen der infrastrukturellen Ausstattung und Anbindung sehr gut. Als ehemaliger Produktionsstandort sind viele strukturelle Voraussetzungen bereits vorhanden und die Geschichte der Sietas-Werft als Arbeiter:innensstandort lässt sich in zukunftsorientierte Modelle übersetzen. Das Konzept des Handwerkerhofs kann dabei eine zentrale Rolle als Vermittler zwischen Wohnen und Arbeiten übernehmen, denn es ermöglicht, die produktive Identität des Ortes fortzuführen und gleichzeitig eine sozial und funktional gemischte Quartiersstruktur zu schaffen. Durch die Integration eines Handwerkerhofs können kleinteilige und lärmempfindliche Gewerbeformen in das neue Quartier eingebettet, das lokale Handwerk gestärkt werden und dabei wohnortnahe Arbeitsplätze sichern. Darüber hinaus kann der Verdrängung durch Wohnraum entgegengewirkt werden und eine verträgliche Lösung für die alternative Entwicklung des Standorts entstehen.

3.2.2.3 | FREIRAUM ALS SOZIALE INFRASTRUKTUR UND DER UMGANG MIT WASSER

Während Neuenfelde und Cranz bislang von Obstplantagen, Deichlandschaften und privaten Gärten geprägt sind, mangelt es in der Region an öffentlichen und gemeinschaftlich nutzbaren Räumen für Begegnung, Aufenthalt und Bewegung (vgl. Abb. 11, Kap. 3.1.5). Die Gestaltung des Freiraums auf dem ehemaligen Werftareal eröffnet daher die Chance, einen neuen sozialen Mittelpunkt zu schaffen, der die bislang kleinteilige, monofunktionale Struktur des Umlands aufbricht und neue Qualitäten für das gemeinschaftliche Leben schafft. Städtische Freiräume gelten heute als elementare Bestandteile sozialer Infrastruktur. Sie strukturieren den Alltag und bieten Raum für „Begegnung, Integration und die Aushandlung von sozialen Rollen und Entwicklungen“ (Kost / Petrow 2022, S. 308). Gerade Ereignisse wie die COVID-19-Pandemie haben verdeutlicht, welche zentrale Bedeutung soziale Infrastrukturen für alle Bevölkerungsgruppen besitzen. Freiräume müssen daher inklusiv gedacht werden, die unterschiedlichen Bedürfnisse und Lebensrealitäten verschiedener Gruppen berücksichtigen und allen Menschen einen gleichberechtigten Zugang ermöglichen (vgl. Kost / Petrow 2022). Im folgenden Abschnitt werden daher planerische Ansätze vorgestellt, die Freiraum als integrale soziale Infrastruktur und als Motor für Teilhabe und Integration begreifen.

Ein Ansatz, der den Freiraum als soziale Infrastruktur versteht, ist das Konzept der Selbstversorgung bzw. des gemeinschaftlichen Gärtnerns. Das gemeinschaftliche Gärtnern zählt zu den ältesten Freiraumpraktiken und erlebt in Zeiten der „new urban gardener“ (Kost / Pe-

trow 2022, S 15) wiederkehrende Bedeutung (vgl. ebd.). Besonders für Menschen mit Migrationshintergrund spielt das Anpflanzen vertrauter Obst- und Gemüsesorten eine wichtige kulturelle und emotionale Rolle, denn es ermöglicht die Pflege von Traditionen und die Herstellung sozialer Verbindungen. Interkulturelle Gemeinschaftsgärten können als Räume der Teilhabe und des Austauschs dienen, denn sie schaffen Mikroöffentlichkeiten, in denen Kommunikation, Integration und gegenseitiges Verständnis entstehen (vgl. Kost / Petrow 2022). Der Aufenthalt im Garten wirkt sich nachweislich förderlich auf das menschliche Wohlbefinden aus, denn Natur und Grünräume schaffen Raum für Bewegung und Entspannung und reduzieren dabei Stress (vgl. Haubenhöfer et al. 2016). Besonders gemeinschaftlich genutzte Gärten haben ein hohes pädagogisches und gesundheitliches Potenzial, denn sie regen zu einem erhöhten Konsum von frischem Obst und Gemüse an, was langfristig zu gesünderen Essgewohnheiten führen kann. Dabei fördern gemeinschaftliche Gärten das soziale Miteinander, indem sie den Aufbau von Beziehungen und das Entstehen eines Gemeinschaftsgefühls stärken. Im interkulturellen Kontext können sie zudem den Austausch zwischen verschiedenen Kulturen begünstigen und zur Bewahrung sowie Weitergabe kultureller und religiöser Traditionen beitragen (vgl. Haubenhöfer et al. 2016). Insbesondere im Kontext der Sietas-Werft bietet sich dieses Modell an, denn das umliegende Alte Land ist traditionell von Obst- und Gemüseanbau geprägt und die Einbindung gemeinschaftlicher Gärten würde eine direkte Verbindung zwischen der neuen Quartiersidentität und der bestehenden produktiven Kulturlandschaft schaffen.

Neben den Gärten sollte der Freiraum jedoch auch öffentliche Bewegungs- und Sportangebote umfassen. Wie die Analyse gezeigt hat, mangelt es in der Umgebung der Werft bislang an wohnortnahen Möglichkeiten für körperliche Betätigung, Sport gilt allerdings nicht nur als gesundheitsfördernd, sondern auch

als Impulsgeber sozialer Integration (vgl. Dorau et.al. 2017). Besonders für benachteiligte Gruppen schafft er niedrigschwellige Zugänge zu Gemeinschaft und Teilhabe. In einer gemeinwohlorientierten Quartiersentwicklung, wie auf dem Sietas-Areal, muss Sport daher als Querschnittsaufgabe verstanden und in der Stadt- und Freiraumplanung strategisch mitgedacht werden. Multifunktionale Freiräume, die verschiedene Bewegungsformen und gleichzeitig soziale Begegnungen fördern, erhöhen den Nutzen des öffentlichen Raums. Sie sollten barriere- und konsumfrei sein, um möglichst vielen Menschen die Nutzung zu ermöglichen. So können Sport- und Bewegungsräume zu lebendigen Treffpunkten werden, die die Belebung des Quartiers fördern und soziale Integration im Stadt-Land-Übergang ermöglichen (vgl. Dorau et.al. 2017).

Gleichzeitig muss das Wasser im Freiraumkonzept der Sietas-Werft eine zentrale Rolle einnehmen. Das Areal liegt unmittelbar an der Mündung der Este in die Elbe und die Analyse hat gezeigt, dass Wasseransammlungen und die Zugänglichkeit des Wassers auf dem Gelände eine große Herausforderung darstellen.

Im sozialen Kontext ist Wasser weit mehr als ein ästhetisches oder erhholungsförderndes Element, denn es besitzt das Potenzial, durch gezielte und partizipative Gestaltung Orte der Begegnung und der gemeinschaftlichen Verantwortung zu schaffen (vgl. Dreiseitl / Grau 2006). Schon in der Vergangenheit waren Brunnen und Wasseranlagen zentrale Orte des öffentlichen Lebens. Es waren Orte, an denen Menschen sich begegneten, ins Gespräch kamen und alltägliche Handlungen wie das Schöpfen von Wasser zum sozialen Ereignis wurden. Wasser war und ist damit ein „Symbol der Beziehung zwischen Mensch und Umwelt“ (Dreiseitl / Grau 2006, S. 42). Für die Entwicklung der Sietas-Werft bedeutet dies, das Wasser nicht nur funktional, sondern auch als identitätsstiftendes und soziales Element bewusst zu nutzen und räumlich zu inszenieren. Durch die gezielte Gestaltung zugänglicher und erlebbarer

Wasserbereiche kann das Wasser zu einem zentralen Ort des Quartiers werden, der Begegnung, Aufenthalt und gemeinschaftliche Nutzung fördert. Dabei geht es insbesondere darum, das Wasser in den Alltag der Bewohner:innen zu integrieren und so eine neue Beziehung zwischen Mensch und Landschaft herzustellen.

Es gibt mehrere interessante Ansätze und Projekte, die einen nachhaltigen Umgang mit Wasser und Retention zeigen. Ein interessantes Projekt, welches in der Entwicklung der Sietas-Werft als ein Vorbild dienen kann, ist der Tidepark in Rotterdam (vgl. De Urbanisten o.J.). Die vom Klimawandel stark betroffene Stadt integriert Wasser seit langem bewusst in ihre Planung. Im ehemaligen Industriehafen Keilehaven entstand so der erste Park, in dem die natürlichen Gezeitenbewegungen erlebt werden. Durch abgestufte Uferflächen werden diese je nach Wasserstand überschwemmt und wieder freigelegt und schaffen zugleich Lebensräume für Pflanzen und für Tiere, denn unterschiedliche Höhenstufen, Sandflächen und bepflanzte Zonen bilden eine urbane Wassermündung, die die Biodiversität fördert. Recycelte Materialien fördern außerdem zusätzliche Organismen, die zur Wasserreinigung beitragen. (vgl. De Urbanisten o.J.). Der Tidepark zeigt, wie man mit den Herausforderungen des Klimawandels umgehen und das Wasser bewusst in die Freiraumentwicklung mit einbinden kann.

Ein weiteres Beispiel für die Erlebbarkeit von Wasser ist das Projekt Wild Mile in Chicago (vgl. WILD MILE o.J.). Es ist ein schwimmender Öko-Park, der einen ehemals industriell geprägten Abschnitt des Chicago-Rivers in einen lebendigen Natur- und Erlebnisraum verwandelt. Die schwimmende Insel schafft neue Lebensräume für Pflanzen und Tiere und trägt zu Verbesserung der Wasserqualität bei, indem recycelte Materialien und bepflanzte Module die Ansiedelung von Organismen fördern, die das Flussökosystem stabilisieren (vgl. ebd.). Durch das Projekt können Menschen die Dynamiken



Abb. 19: WILD MILE Chicago (vgl. WILD MILE o.J.)

des Wassers intensiver erleben, da der Park sich mit dem Wasser bewegt.

Beide Projekte zeigen beispielhaft, wie Wasser nicht nur als gestalterisches Element, sondern als aktiver Bestandteil von Freiraum, Ökologie und Nutzung integriert werden kann. Sie liefern wichtige Ansätze für die Entwicklung der Werft, denn sie zeigen einen produktiven Umgang mit Wasserdynamiken, die ökologische Aktivierung des Wassers sowie die Schaffung neuer, direkt erlebbarer Aufenthaltsräume am und auf dem Wasser. In diesem Sinne können kollektive Räume entstehen, die nicht nur die Atmosphäre des Ortes prägen, sondern auch das soziale Gefüge des Quartiers stärken und einen Beitrag zum nachhaltigen Umgang mit Wasser schaffen. Wasserflächen, Uferzonen und Aufenthaltsbereiche können zu lebendigen Treffpunkten werden, an denen Menschen aller Generationen zusammenkommen und soziale Integration auf natürliche Weise entsteht.

3.2.2.4 | AUTOARME QUARTIERE UND GETEILTE MOBILITÄT

Vor dem Hintergrund der im Kapitel 3.1.4 dargestellten strukturellen PKW-Abhängigkeit in Cranz und Neuenfelde gewinnen Konzepte geteilter Mobilität zunehmend an Bedeutung (vgl. Stein 2016). Autoarme Wohnquartiere zielen nicht auf ein vollständiges Verbot privater Fahrzeuge, sondern auf eine deutliche Reduktion des Autobesitzes durch räumliche, ökonomische und soziale Anreize. Sie gelten als praktikabler Ansatz, um Stadt- und Siedlungsstrukturen schrittweise in Richtung einer nachhaltigen Mobilitätskultur zu transformieren (vgl. ebd.). Durch sichtbare Stellplatzkosten, ein attraktives Fuß- und Radwegenetz sowie die Integration alternativer Mobilitätsangebote wie Car-Sharing oder ÖPNV wird der private Pkw-Besitz reduziert und der Straßenraum neu verteilt. Der dadurch gewonnene Freiraum kann in Aufenthalts-, Grün- oder Begegnungsflächen umgewandelt werden, was nicht nur ökologische, sondern auch soziale Mehrwerte schafft. Beispiele wie das Quartier Vauban in Freiburg zeigen, dass autoarme Strukturen nicht mit einem Verlust an Lebensqualität einhergehen, sondern vielmehr zu einer ruhigen, sicheren und gemeinschaftlichen Wohnumgebung führen (vgl. Stein 2016). Car-Sharing spielt in diesem Kontext eine zentrale Rolle, da es individuelle Flexibilität erhält, ohne den Besitz eines eigenen Fahrzeugs voraussetzen (vgl. Çelik et al. 2025). Es trägt nachweislich zur Reduktion des Motorisierungsgrades bei und ist damit ein wichtiger Bestandteil einer postfossilen, multimodalen Mobilität. Die Einrichtung quartiersnaher Mobilitätsstationen, die Car-Sharing-Angebote mit Fahrradverleihsystemen und ÖPNV-Haltestellen verknüpfen, gelten als Schlüsselmaßnahmen für den Erfolg solcher Konzepte (vgl. Çelik et al. 2025).

Die Reduzierung des Pkw-Vorkommens im Quartier setzt voraus, dass alltägliche Wege räumlich verkürzt und wesentliche Funktionen des täglichen Bedarfs fußläufig oder mit dem Fahrrad erreichbar sind. Neben der Verbesserung der Radwegeinfrastruktur und ÖPNV-Dichte und -Taktung muss daher die soziale und funktionale Infrastruktur im Quartier gezielt gestärkt werden. Dazu gehören wohnortnahe Nahversorgungsangebote wie ein Lebensmittelmarkt oder kleinere Einzelhandels-einrichtungen, eine Apotheke sowie ärztliche Grundversorgung, die gemeinsam mit gemeinschaftlichen Einrichtungen wie beispielsweise einer Quartiers-Kita oder einem Nachbarschaftstreff die Grundlage eines Quartiers mit kurzen Wegen bildet. Diese Nutzungen tragen wesentlich zur alltäglichen Selbstversorgung bei und erhöhen zugleich die soziale Interaktion und Identifikation der Bewohner:innen mit ihrem Wohnumfeld. Für die Entwicklung des Sietas-Areals bedeutet dies, dass die Integration solcher Einrichtungen nicht als Zusatz, sondern als integraler Bestandteil des städtebaulichen Konzepts verstanden werden muss. Erst durch die räumliche Nähe von Wohnen, Versorgung und Begegnung kann die Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr im Alltag deutlich reduziert werden.

3.2.3 | CONCLUSIO

Die in Kapitel 3.2 dargestellten planerischen Ansätze verdeutlichen, dass die Transformation der Sietas-Werft nur durch eine integrative Verknüpfung von Kreislaufwirtschaft und Bestandsaktivierung, flexiblen baulichen Strukturen und einem integrierten Freiraumkonzept gelingen kann. Gemeinsam mit den in Kapitel 3.1 herausgearbeiteten räumlichen, sozialen und ökologischen Herausforderungen bildet dies den theoretischen und analytischen Rahmen für das weitere Vorgehen.

Um den Weg vom Problemverständnis hin zur konkreten räumlichen Strategie zu präzisieren, ist es notwendig, die gewonnenen Erkenntnisse zu verdichten und auf ihre Bedeutung für die Forschungsfrage „Wie lässt sich ein ehemaliges Werftareal zu einem zukunftsfähigen, generationenübergreifenden Quartier entwickeln, das Wohnen, Arbeiten und Leben verbindet?“ zurückzuführen.

Diese Frage wird in Kapitel 3.3 aufgegriffen, das zentrale Erkenntnisse zusammenführt und daraus Leitthesen und Transformationserfordernisse entwickelt. Sie bilden die inhaltliche Grundlage für das nachfolgende Kapitel, in dem der Masterplan erarbeitet wird.

3.3 | VERDICHTUNG DER ERKENNTNISSE UND IDENTITÄTSBILDUNG

3.3.1 | SYNTHESE DER ANALYSE

Die Analyse der Ausgangssituation in Kapitel 3.1 macht deutlich, dass die Sietas-Werft in einem räumlichen und funktionalen Gefüge liegt, das von diversen strukturellen und ökologischen Herausforderungen geprägt ist. Die umliegenden Stadtteile Cranz und Neuenfelde weisen eine ausgeprägte monostrukturelle Siedlungsform auf, die sich durch Einfamilienhausbebauung mit einer geringen baulichen Dichte und ein Defizit an sozialer und technischer Infrastruktur auszeichnet. Gleichzeitig ist der demographische Wandel in der Region klar erkennbar, denn eine alternde Bevölkerung, sinkende Haushaltsgrößen und fehlende Angebote für jüngere Zielgruppen erzeugen eine wachsende Disparität zwischen vorhandenen und benötigten Wohnformen. Die Mangelversorgung im Bereich Nahversorgung, Gesundheit, Mobilität und soziale Infrastruktur führt zu einer strukturellen Abhängigkeit vom Pkw und verhindert, dass die angrenzenden Quartiere zu resilienten und alltagsnah funktionierenden Wohnorten werden. Zudem offenbart die Analyse erhebliche ökologische Belastungen. Altlasten, hohe Versiegelung, natürliche und anthropogene Schadstoffe und Starkregenereignisse stellen weitere Herausforderungen dar. Gleichzeitig besteht trotz der Lage am Wasser kein nutzbarer oder zugänglicher Wasserbezug, der das Potenzial der Este und Elbe als landschaftliches und mikroklimatisches Element ausschöpft.

Zudem verdeutlichen die theoretischen Ansätze in Kapitel 3.2, dass diese Herausforderungen nur durch einen interdisziplinären Ansatz gelingen können, der Stadt- und Freiraumstrategien miteinander vernetzt und sowohl Bestand als auch die Landschaft als aktive Ressource begreift.

Kreislaufwirtschaftliche Modelle bieten dabei einen geeigneten Rahmen, um die industrielle Substanz der Werft nicht nur zu bewahren, sondern als bauliche und materielle Ressource in die Transformation einzubinden. Gleichzeitig erfordern die beschriebenen sozialen und demographischen Entwicklungen neue Wohnformen, die gemeinschaftliches, flexibles und generationenübergreifendes Wohnen ermöglichen. Aus freiraumplanerischer Sicht ist es besonders relevant, eine ausgewogene Relation zwischen baulicher Dichte und unversiegelten, qualitätsvollen öffentlichen Räumen herzustellen. Die Analyse der Starkregenereignisse zeigt deutlich, dass Retentionsflächen, Verdunstungsstrategien und offene Wasserführungen integraler Bestandteile der Entwicklung sein müssen. Zugleich bedarf es sozialräumlichen Aufenthaltsqualitäten, die zugleich als ökologischer und sozialer Begegnungsraum fungieren.

In der Synthese beider Kapitel wird deutlich, dass die Transformation der Sietas-Werft nicht als rein räumliches Projekt verstanden werden kann, sondern es sich vielmehr um einen vielschichtigen Umbauprozess handelt. Dabei verzahnen sich die ökologische Regeneration mit der sozialräumlichen Weiterentwicklung und den ökonomischen Nutzungsimpulsen. Die zentrale Herausforderung ist dabei, die unterschiedlichen Maßstabsebenen, von der Quartiersentwicklung hin zur regionalen Einbindung, in eine Entwicklungslogik zu überführen.

Vor dem Hintergrund dieser Erkenntnisse lässt sich die Forschungsfrage wie folgt weiter präzisieren: Die Entwicklung eines zukunftsfähigen, generationenübergreifenden Quartiers auf dem ehemaligen Werftareal setzt voraus, die industrielle Geschichte, die landschaftliche Lage und die sozialen Bedarfe gleichwertig zu berücksichtigen und in eine integrierte räumliche Strategie zu überführen. Die Ergebnisse der Analyse bilden damit die Grundlage für die im nächsten Kapitel formulierten

Identitätsmerkmale, Leitthesen und Transformationserfordernisse, die den Orientierungsrahmen für den Masterplan bilden.

3.3.2 | RÄUMLICHE UND KULTURELLE IDENTITÄT DER SIETAS-WERFT

Die Identität der Sietas-Werft ist das Ergebnis einer über Jahrhunderte gewachsenen industriellen Prägung, einer besonderen landschaftlichen Lage und einer tief verwurzelten sozialen und räumlichen Bedeutung im Alten Land. Als Produktionsort, Arbeitgeber und (damaliger) technischer Innovation war sie Bestandteil des Umlandes und prägte die Kultur und Struktur der angrenzenden Gemeinden. Dieses industrielle Erbe ist bis heute im baulichen Bestand, den räumlichen Strukturen und vor allem in der kollektiven Wahrnehmung verankert.

Die Sietas-Werft ist in ihrer materiellen Identität stark durch ihre industrielle Bausubstanz, die großmaßstäblichen Hallen und die Werftstruktur geprägt. Die Infrastrukturen machen den über Jahrhunderte lang stattgefundenen Schiffsbau bis heute sichtbar und erzeugen eine besondere räumliche Atmosphäre. Ihre räumlichen Strukturen prägen Blickbeziehungen und Raumkanten entlang des Hafenbeckens. Diese industrielle Materialität bildet ein tragfähiges strukturelles und gestalterisches Rückgrat für die Quartiersentwicklung. Sie ermöglicht die Wiederverwendung von Gebäuden und Etablierung neuer Nutzungen, die den Charakter erhalten und dennoch neue Funktionen integrieren.

Auch in sozialräumlicher Hinsicht weist das Areal eine eigenständige Identität auf. Die Werft war über Generationen hinweg ein Ort der lokalen Arbeit, des Austausches und sozioökonomischer Ankerpunkt. Mit der Stilllegung verlor die Region mehr als einen Produkti-

onsstandort, denn es entstand eine Lücke in der lokalen Identität. Die Werft markiert einen Übergang von einem industriellen zu einem postindustriellen Zugang, der viel Raum für eine Neuinterpretation und eine Neuauslegung bietet. Diese immaterielle Identität verpflichtet dazu, neue Formen von Arbeit, Produktion und handwerklicher Kultur einzubinden. Sie begründet die Notwendigkeit hybrider Typologien, kleinteiliger Gewerbeflächen und produktiver Nachbarschaften, die an die Historie des Ortes anknüpfen.

Gleichzeitig verleiht die Lage der Werft zwischen Wasser und der produktiven Kulturlandschaft des Alten Landes eine einzigartige landschaftlich-räumliche Identität. Es ist ein Übergangsraum zwischen städtischer und ländlicher Prägung, industrieller Großmaßstäblichkeit und kleinteiligen landwirtschaftlichen Strukturen. Das Wasser ist dabei nicht nur eine technische Herausforderung, sondern muss ein zentraler Identitätsträger werden, denn das Wasser prägt die historische Werfttätigkeit, strukturiert das Areal räumlich und hat einen enormen atmosphärischen Wert. Wasser und Freiraum können dabei zu primären Strukturen des Quartiers werden, indem sie als Leitelemente das Quartier innen und nach außen vernetzen. Dennoch zeigt die Analyse, dass die Sietas-Werft nicht nur Potenziale aufweist, sondern auch Spannungsfelder inner- und außerhalb der Werft existieren. So stehen Produktion und Wohnen im Konflikt, da der historische Gewerbestandort auf den Wohnraumbedarf der Metropole Hamburg trifft. Gleichzeitig verlangen die räumlichen Maßstabsansprüche differenzierte Übergänge zwischen den großmaßstäblichen Industriegebäuden hin zu kleinteiligen Wohnkulturen. Außerdem steht der (Hoch-)Wasserschutz den atmosphärischen und ökologischen Qualitäten gegenüber. Des Weiteren erfordert die räumliche Isolation der Werft neue Mobilitäts- und Versorgungsstrukturen, von denen nicht nur das neu entstehende Quartier profitieren soll. Und zuguterletzt muss das Areal sich in das offene, landschaftlich geprägte Umland

anpassen und die bislang nahezu gänzlich versiegelte Fläche öffnen.

Aus dieser Vielschichtigkeit ergibt sich die Chance, das Areal nicht nur umzunutzen, sondern neu zu interpretieren. Die Identität der Sietas-Werft bietet damit die Grundlage für die Entwicklung eines Quartiers, das historische Schichten weiterführt, neue Wohn- und Arbeitsmodelle integriert und Wasser sowie die Landschaft als gestaltende Ressource aktiv nutzt. Im folgenden Kapitel werden Prinzipien und Leitziele definiert, die die nachfolgende Planung leiten.

Im folgenden Kapitel werden Prinzipien und Leitziele definiert, die die nachfolgende Planung leiten.

4.



VISION

Aufbauend auf den zuvor gewonnenen Erkenntnissen richtet sich der Blick nun auf die übergeordnete Vision für die zukünftige Entwicklung der Sietas-Werft.

4.1 | LEITPRINZIPIEN

Die Entwicklung des Sietas-Areals ist nicht nur aufgrund der im ersten Teil dieser Arbeit dargestellten Problemlagen und Potenziale dringend erforderlich, sondern verlangt zugleich einen sensiblen Umgang mit dem historischen und industriellen Erbe des Ortes. Die Transformation des ehemaligen Werftgeländes versteht sich daher als Balance zwischen dem Respekt vor der Geschichte und der Schaffung neuer zukunftsfähiger Strukturen.

Ziel der Entwicklung ist es, einen neuen urbanen Impuls zu setzen und damit den Charakter von Cranz und Neuenfelde neu zu definieren und nachhaltig zu prägen. Die formulierten Leitziele bilden dabei den roten Faden der Entwurfsentwicklung, sie greifen ineinander, ergänzen sich gegenseitig und schaffen die Grundlage für einen Ort, der sowohl den Bedürfnissen der Menschen als auch der Geschichte und Identität der Sietas-Werft gerecht wird.

1. INDUSTRIELLES ERBE

Die bestehenden Gebäude, die einen tiefen Einblick in die Geschichte der Werft geben, werden nicht überbaut oder abgerissen, sondern gezielt in den Entwurf integriert. Sie bilden räumliche Ankerpunkte und leiten die städtebauliche Entwicklung des Quartiers. Durch ihre Anpassung, Umnutzung und Weiterverwendung bleibt die industrielle Identität des Ortes sichtbar.

2. VIELFALT UND MISCHUNG

Die historische Rolle der Werft als Arbeits- und Produktionsstandort wird in zeitgemäße, hybride Nutzungen übersetzt. Wohnen und Arbeiten sind miteinander verflochten, um eine lebendige, resiliente und sozial stabile Nachbarschaft zu ermöglichen. Unterschiedliche Nutzungen ergänzen sich dabei gegenseitig und fördern so eine nachhaltige Alltagsstruktur.

3. LANDSCHAFT IST STRUKTURGEBER

Der Freiraum nimmt eine zentrale ordnende Funktion im Quartier ein und verbindet die unterschiedlichen Nutzungen und Teilquartiere miteinander. Es werden die landschaftlichen Strukturen des Umlandes aufgegriffen, und so entsteht ein zusammenhängendes Freiraumsystem, das sowohl Orientierung schafft, als auch ökologische und vor allem soziale Qualitäten stärkt.

4. ENTWICKLUNG ALS PROZESS

Die Transformation der Werft wird als ein dynamischer Umbauprozess verstanden. Das Quartier entwickelt sich schrittweise zu einem lernfähigem Ort, in dem zukunftsorientierte und sozial inklusive Transformation passiert. Temporäre Nutzungen und flexible Strukturen ermöglichen es, auf veränderte Anforderungen zu reagieren und das Quartier langfristig weiterzuentwickeln.

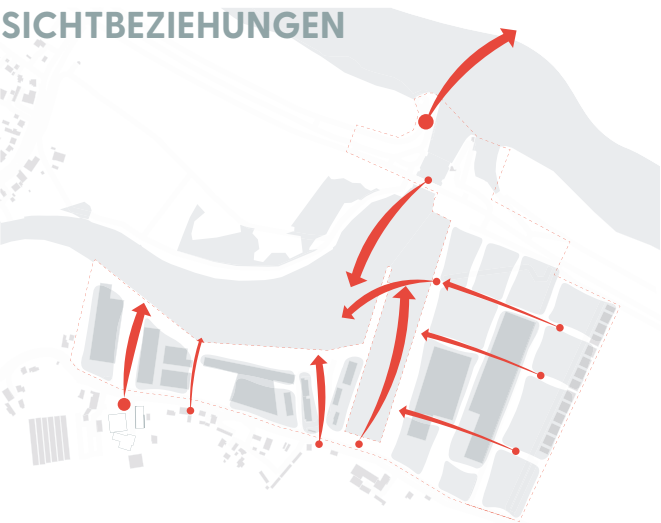


Abb. 23: Sichtbeziehungen | orig. M. 1: 10.000, M. verändert

Die Analyse der Sichtbeziehungen auf dem Gelände stellt eine wesentliche Grundlage für die zukünftige räumliche Gestaltung dar. Durch die gezielte Herstellung und Inszenierung von Blickbeziehungen können zentrale Orte und räumliche Schwerpunkte klar ablesbar gemacht werden. Sichtachsen innerhalb des Quartiers sowie Verbindungen in das umliegende Umfeld tragen dazu bei, wichtige Ankerpunkte hervorzuheben und die Orientierung im Quartier zu erleichtern.

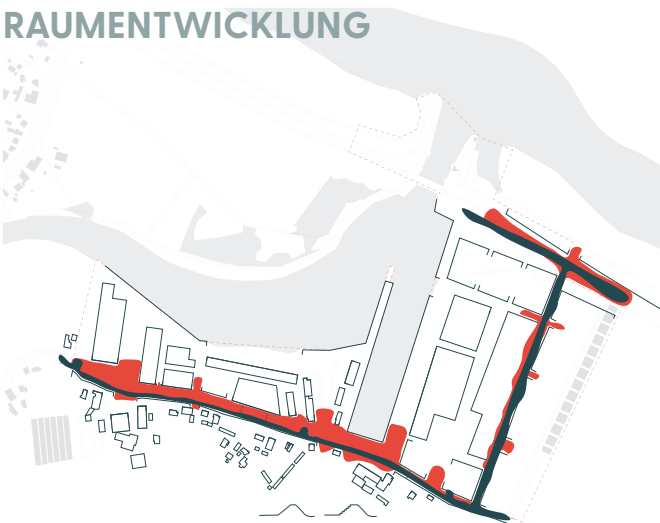


Abb. 24: Verlauf alte / neue Raumentwicklung | orig. M. 1: 10.000, M. verändert

Der öffentliche Raum verläuft im Bestand derzeit ausschließlich entlang des Neuenfelder Fährdeichs im südlichen Bereich des Geländes, denn eine räumliche Trennung zwischen Bestandsbebauung im Süden und dem Werftgelände entsteht durch einen Zaun nördlich der Straße sowie durch den Deich südlich davon. Gezielte Öffnungen sowie eine freiere Straßenraumgestaltung sollen das neue Quartier stärker mit den bestehenden Strukturen verzahnen. Öffnungen im Deich, durch beispielsweise Treppenanlagen, verbinden die unterschiedlichen Höhenniveaus miteinander und lassen den öffentlichen Raum fließend ineinander übergehen. Zudem wird die Raumkante entlang der Hafenkante punktuell geöffnet, um das Wasser stärker in die räumliche Wahrnehmung des Quartiers einzubeziehen und die besondere Lage des Areals am Wasser erlebbar zu machen.

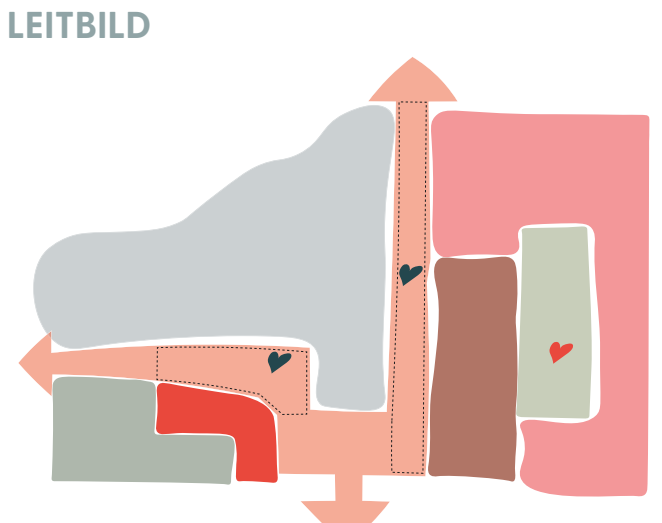


Abb. 25: Leitbild | o. M.

Aus der räumlichen Herleitung entwickelt sich ein Leitbild, das durch zentrale Achsen geprägt ist, welche die unterschiedlichen Teilbereiche miteinander verbindet und strukturiert. Entlang dieser Achse entstehen gezielt inszenierte öffentliche Orte mit unterschiedlichen räumlichen Qualitäten und Nutzungscharakteren. Sie fungieren als verbindende Elemente zwischen den Teilquartieren und tragen dazu bei, die verschiedenen Funktionen und Identitäten des Geländes zu einem zusammenhängenden städtebaulichen Gesamtbild zu vereinen.

ANPASSUNG DER HÖHENENTWICKLUNG

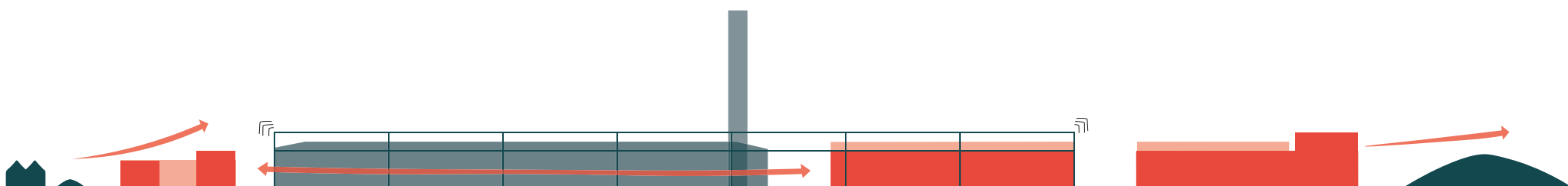
Ein zentrales Ziel des Entwurfs besteht darin, die unterschiedlichen Höhenlagen, die das Quartier umgeben, harmonisch miteinander zu verbinden. Im Süden entlang des Neuenfelder Fährdeichs besteht ein deut-

licher Maßstabssprung zwischen der kleinteiligen Einfamilienhausstruktur und den großmaßstäblichen Bestandshallen. Die neuen baulichen Strukturen sollen diesen Übergang vermitteln und beiden bestehenden Typologien eine klare räumliche Präsenz und Berechtigung verleihen. Gleichzeitig orientieren sich die neuen Gebäude im Norden des Quartiers am Neuenfelder

Hauptdeich, welcher im Zuge des Deicherhöhungsprogramms weiter angehoben wird. Die höhere Bebauung reagiert auf diese markante topographische Kante und formuliert zugleich eine urbane Raumkante entlang der wichtigen Verbindung zwischen Finkenwerder und dem Alten Land.



Die bestehenden Strukturen liegen in starkem Höhenkontrast, wodurch Sichtbezüge fehlen und bislang keine räumliche Beziehung zwischen der Sietas-Werft und ihrer Umgebung entsteht.



Die Gebäudehöhen orientieren sich an den Bestandsbauten, neue Sichtbezüge werden geschaffen und es entstehen Synergien zwischen dem Werftareal und seinem Umfeld.

4.3 | RAHMENPLAN

Der konzeptionelle Rahmenplan ergibt sich aus den der Analyse herausgearbeiteten Strukturen. Er definiert wichtige Orte und Raumkanten, zeigt wichtige Verbindungen und definiert erste Nutzungsfelder. Die Aktivierung und Attraktivierung des Aussichtspunktes und der Haltestelle Richtung Blankenese stellt eine wichtige Instanz des Konzeptes der Sietas-Werft dar, denn es erschließt das Quartier auf einer neuen Ebene. Gleichzeitig spielt die Begrünung des Areals eine wichtige Rolle und soll es so an die sehr grüne Umgebung anpassen. Eingänge in das Quartier werden definiert sowie erste Raumkanten bestimmt. Der Plan soll ein grobes Zielbild zur folgenden Entwicklung sein.



Abb. 27: Konzeptioneller Rahmenplan| orig. M1:5.000, M. verändert

5.

TRANSFORMATIVER MASTERPLAN

Aufbauend auf der historischen und räumlichen Einordnung des vorangegangenen Kapitels richtet sich der Blick nun auf die aktuellen Herausforderungen und Entwicklungsperspektiven der Sietas-Werft. Es werden die strukturellen, sozialen und ökologischen Rahmenbedingungen beleuchtet, welche die zukünftige Transformation der Sietas-Werft beeinflussen. Im Anschluss werden planerisch-konzeptionelle Ansätze vorgestellt, die potenzielle Lösungsansätze für die Transformation der Werft sind und einen ersten Rahmen für die Entwurfsentwicklung schaffen.

WASSER

Um das Wasser für eine zukünftige Entwicklung nutzbar zu machen, ist die **Entschlickung der Este und der Zufahrt zur Elbe** essenziell. Dafür muss der Schlick ausgebaggert werden und es müssen Maßnahmen ergriffen werden, um die erneute **Sedimentablagerung zu verlangsamen und zu verringern**. Entlang der Hafenkante wird Röhricht angepflanzt. Es verlangsamt die Strömung, fördert die Ablagerung von Sedimenten und verhindert erneute Aufwirbelung. So wird die Wirkung der Ausbaggerung langfristig unterstützt.



PHASE 0

Die erste Phase bzw. Phase 0 des Transformationsprozesses widmet sich der grundlegenden Sanierung des Areal und betrifft mehrere Ebenen: die Gebäude, den Boden sowie das Wasser. Bestehende Gebäude teilweise zurückgebaut oder saniert, um sie für zukünftige Nutzungen vorzubereiten. Parallel dazu wird der Boden geöffnet und an ausgewählten Stellen durch das Verfahren der Phytoremediation gereinigt. Ein zentraler Bestandteil dieser Phase ist zudem das Konzept des Urban Mining. Materialien aus rückgebauten Gebäudeteilen werden gesammelt, aufbereitet und in einem Materiallager zwischengespeichert, um im weiteren Entwicklungsprozess erneut verwendet zu werden. Neben Baustoffen werden auch Bodenaushubmaterialien aufbereitet, sodass sie später für neue Oberflächen und Versiegelungen genutzt werden können. Parallel zur Sanierung wird die grundlegende Erschließungsstruktur hergestellt. Die zentrale Nord-Süd-Verbindung wird angelegt, ebenso wie die Anlieferungs- und Zufahrtsstraßen innerhalb des Quartiers. Zudem wird die Haltestelle am Neuenfelder Fährdeich wird reaktiviert. In dieser Phase verbleiben die bestehenden Flüchtlingsunterkünfte zunächst auf dem Gelände, da die entsprechenden Flächen noch nicht unmittelbar benötigt werden. Zeitgleich werden Relikte aus der Werftzeit gesammelt und im zukünftigen Sietas-Park zwischengelagert und später als gestalterische Elemente eingesetzt.

Ziel dieser Phase ist es, die baulichen und ökologischen Voraussetzungen für die weitere Entwicklung zu schaffen und gleichzeitig die materiellen und historischen Ressourcen des Ortes zu sichern.

Halle 1: Teilabriss

Halle 1 ist die jüngste und sehr große Halle. Gespräche vor Ort zeigen, dass sich unter den aktuellen wirtschaftlichen Bedingungen kaum Nutzer:innen für einen so großen Raum finden. Aus städtebaulicher Sicht bietet es sich daher an, die **Halle in mehrere Bereiche zu gliedern**, um ihre Massivität zu reduzieren und **einen besseren Bezug zur kleinteiligeren Umgebung** herzustellen.

Halle A: Teilabriss

Halle A ist relativ groß und markiert im **Westen den Übergang zur Landschaft** und zu bestehenden Wohngebäuden. Um die Raumkante besser auszubilden und **das Gebäude maßvoll zu verkleinern**, werden einzelne Teile zurückgebaut. Die Konstruktion der Halle ermöglicht einen gezielten und koordinierbaren Rückbau.

Phase 0

FREIRAUM

Das Areal ist derzeit vollständig versiegelt, der Betonboden jedoch stark sanierungsbedürftig und muss ersetzt werden. Teile des **alten Belags können bzw. sollen in die neue Freiraumgestaltung** integriert werden, um die Geschichte des Ortes sichtbar zu halten.

PHYTOREMEDIATION

Die zukünftigen Baufelder und Freiflächen werden im Rahmen eines **großflächigen Testfeldes zur Phytoremediation** entwickelt. Ziel ist es, zu untersuchen, inwiefern diese Methode der Bodenreinigung unter realen Bedingungen wirksam und langfristig anwendbar ist. Dabei wird zwischen zwei unterschiedlichen Flächentypen unterschieden:

- 1. Temporäre Phytoremediation (Baufelder)**
Zukünftige Wohnbauflächen werden vor der Bebauung durch geeignete Pflanzen gereinigt. Mit **Baubeginn werden die kontaminierten Pflanzen entfernt** und entsorgt.
- 2. Dauerhafte Phytoremediation (Grüne Fugen)**
Die Grünen Fugen bleiben langfristig Reinigungsflächen. Hier wird die **Reinigungsintensität über einen längeren Zeitraum beobachtbar**.

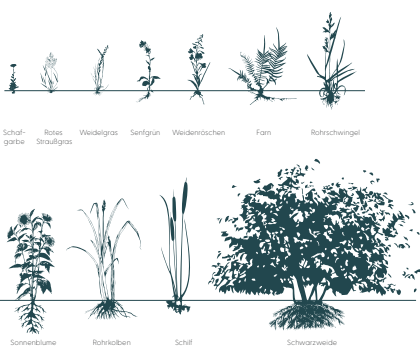


Abb. 29: Pflanzen Phytoremediation

Abb. 28: Transformativer Masterplan Phase 0 | orig. M.1: 2.000, M. verändert

ERSCHLIEßUNG

Die Herstellung der Erschließung ist ein wichtiger Schritt für die Entwicklung des Quartiers und es wird direkt unterschieden, welche **Flächen für den Autoverkehr und Lieferverkehr** vorgesehen sind und welche **Wege ausschließlich dem Fuß- und Radverkehr** zur Verfügung stehen sollen. Außerdem wird das Quartier frühzeitig besser an den ÖPNV angebunden. Die **Haltestelle am Neuenfelder Fährdeich** wird reaktiviert.

getrennte Erschließungswege für Fuß- und Radverkehr, MIV und Anlieferung



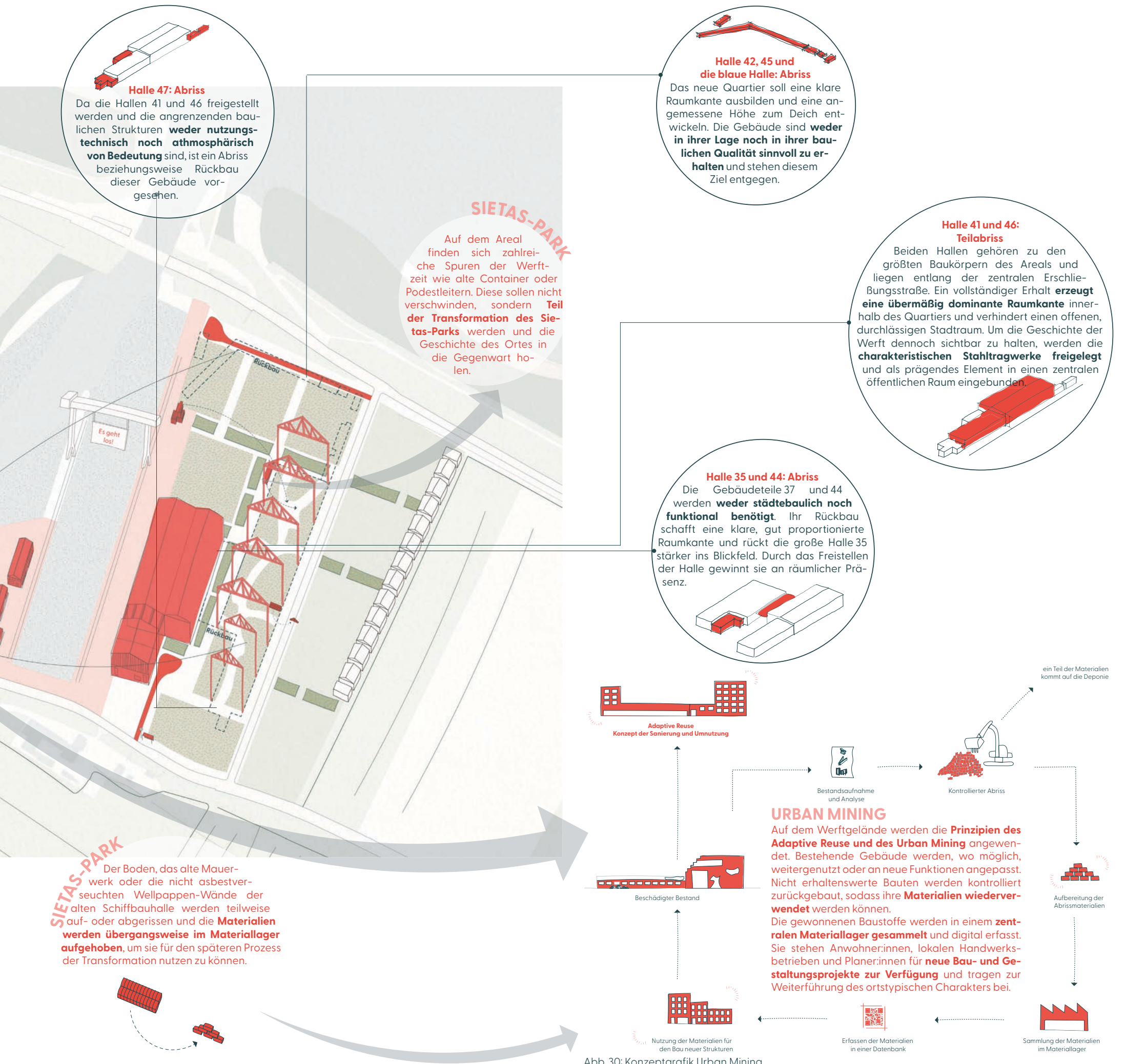


Abb. 30: Konzeptgrafik Urban Mining

PHASE 1

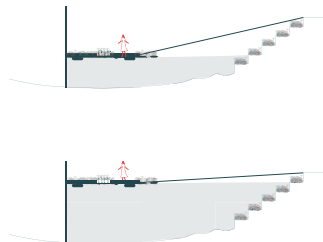
Nach der grundlegenden Sanierung werden erste Gebäude mit neuen Nutzungen aktiviert. Parallel dazu werden die Phytoremediationsflächen weiterhin genutzt, um insbesondere die zukünftigen Wohnbaufelder schrittweise vorzubereiten.

In dieser Phase gewinnt die überregionale Erschließung an Bedeutung. Die Fährverbindung zwischen Cranz und Blankenese wird reaktiviert und stärkt die überörtliche Anbindung des Quartiers. Gleichzeitig entsteht die erste Quartiersgarage, um den ruhenden Verkehr gezielt zu bündeln und den öffentlichen Raum zu entlasten, denn erste Unternehmen ziehen in das Quartier ein und beleben das Gelände durch neue Nutzungen. In der „Halle für Alle“ entstehen zentrale Einrichtungen wie Gesundheitsangebote oder ein Nahversorger, die wichtige Ankerpunkte für das Quartier und die umliegenden Stadtteile darstellen. Ergänzend werden soziale Nutzungen etabliert, etwa die Sietas-Küche, das Sietas-Haus oder eine Nachbarschaftswerkstatt, die Raum für gemeinschaftliche Aktivitäten bieten.

Auch der öffentliche Raum wird in dieser Phase gezielt aktiviert. Erste Elemente des Sietas-Parks entstehen, wobei Materialien aus dem Urban Mining-Prozess und Relikte der Werftgeschichte direkt in die Gestaltung integriert werden. Aus ehemaligen Hallenböden können beispielsweise Sitzmöglichkeiten, Retentionsflächen oder Mauerelemente entstehen, die die ursprünglichen Gebäudeumrisse sichtbar machen. Gleichzeitig wird die Sietas-Promenade angelegt und ein Steg öffnet das Quartier erstmals zum Wasser hin und schafft ein neues Biotop.

Das Quartier soll in dieser Phase sichtbar werden. Erste Nutzungen sollen Menschen sowie Unternehmen auf die Entwicklung des Areals aufmerksam machen und diese dazu verleiten, sich aktiv in den Transformationsprozess einzubringen.

Der öffentliche Raum wird durch eine **Sitztreppe** und einen **Biotopsteg** zum Wasser hin geöffnet, um die Dynamiken des Wassers mit dem öffentlichen Raum zu verbinden.

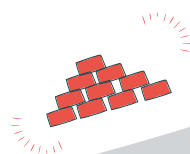


GEWERBE
Erste Unternehmen ziehen in das Quartier, um es zu beleben.



URBAN MINING

Die **Materialien aus dem Materiallager** können für die Umnutzung/Anpassung der alten Gebäude oder für die Gestaltung des öffentlichen Freiraums **genutzt** werden.



Der Sietas-Park wird durch die **Errichtung von beispielsweise Bänken oder Retentionsbecken** aus den alten Steinen aus Boden und Wänden gestaltet und nutzbar gemacht. Die **alten Relikte werden im Park angeordnet** und werden ein wichtiger Bestandteil der Parkgestaltung und der historischen Atmosphäre.

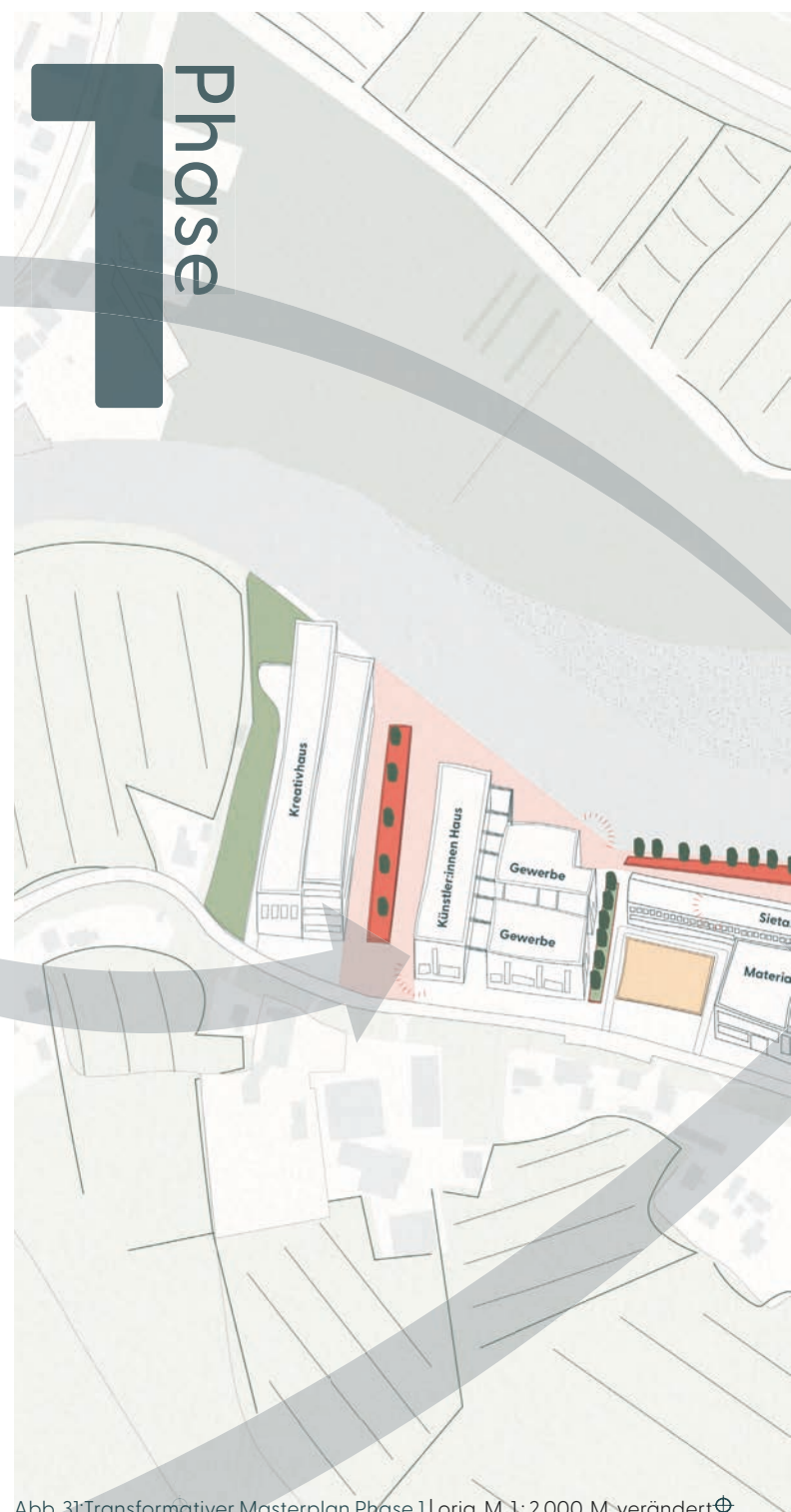
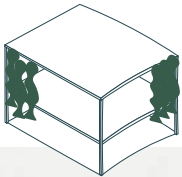


Abb. 31: Transformativer Masterplan Phase 1 | orig. M. 1: 2.000, M. verändert

ERSCHLIEBUNG

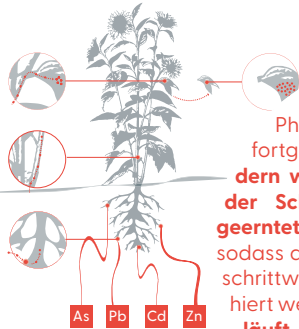


Die erste **Quartiersgarage** ermöglicht es Nutzer:innen das Quartier zu erschließen und zu verweilen, ohne den öffentlichen Raum mit PKWs zu beeinträchtigen.

ERSCHLIEBUNG

Die **Fähranbindung nach Blankenese** wird reaktiviert, um das Quartier frühstmöglich auf verschiedenen Wegen zu erschließen und erreichbar zu machen. Potenzielle Arbeiter:innen und Bewohner:innen können so schnell und einfach von der anderen Elbseite das Sietas-Areal erreichen.

PHYTOREMEDIATION



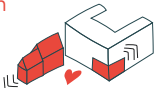
Der Prozess der Phytoremediation wird fortgeführt. In den **Wohnfeldern** werden die Pflanzen nach der Schadstoffaufnahme gezielt geerntet und fachgerecht entsorgt, sodass die gebundenen Schadstoffe schrittweise aus dem Boden extrahiert werden. In den **Grünen Fugen** läuft der Reinigungsprozess dauerhaft weiter.

SIETAS PARK / FREIRAUM

Die Fragmente des ehemaligen Betonbodens lassen sich als **Steinwege** in die Grünflächen des Parks integrieren.

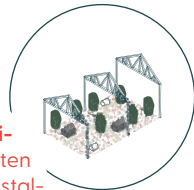
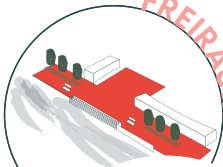
SOZIALES

Soziale Nutzungen und Treffpunkte werden im Quartier belebt und bilden die **Chance für Engagement und Teilhabe** von Bewohner:innen aus der Umgebung, Arbeitnehmer/-geber:innen und potenziellen Bewohner:innen



Durch die Aktivierung des öffentlichen Raums sowie die Ansiedlung von Unternehmen und sozialen Nutzungen im Quartier rückt das **Projekt zunehmend in den Fokus der Öffentlichkeit**. Immer mehr Menschen werden auf die Entwicklung aufmerksam und beginnen, sich für das Vorhaben zu interessieren. Dadurch entsteht die Möglichkeit, dass sich **Bewohner:innen, Initiativen und Akteur:innen aktiv beteiligen, gemeinsam Ideen einbringen und die zukünftige Entwicklung mitgestalten**. Auf diese Weise können Bedarfe frühzeitig erkannt, diskutiert und in die Planung integriert werden.

FREIRAUM



Der **öffentliche Raum** wird aktiviert und die wichtigsten Freiräume werden gestaltet. Der Sietas Platz, die Promenade und der Sietas Park werden für den Aufenthalt zugänglich gemacht.



Menschen aus der Umgebung

Sie können ihr direktes Umfeld aktiv mitgestalten, kennen die spezifischen Bedarfe und wissen, welche Nutzungen und Qualitäten das Quartier benötigt. Durch ihre Beteiligung kann das Areal gezielt und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Darüber hinaus wird die Toleranz der Entwicklung des Areals durch die frühzeitige Einbindung gestärkt und die Angebote werden besser angenommen.

Bilden des Sietas-Vereins als Steuerungsinstanz

PHASE 2

Nachdem der Bestand in der vorigen Phase aktiviert wurde, werden nun verstärkt Bautätigkeiten gestartet. Dabei können Materialien aus dem Materiallager, wie Fenster oder Türen, werden gezielt in Neubauten eingesetzt, um Ressourcen zu schonen und die Geschichte des Ortes sichtbar weiterzuführen.

Auch die Erschließungsstruktur wird weiter ausgebaut. Zwei weitere Quartiersgaragen entstehen, um den ruhenden Verkehr vollständig aus dem öffentlichen Raum herauszuhalten. Zusätzlich wird das Quartier durch einen Bootssteg im ehemaligen Hafenbecken um eine neue wasserbezogene Erschließungsebene ergänzt. Menschen können auf diese Weise das Areal mit einem Boot erschließen und das Boot als potenzielles Fortbewegungsmittel wird ermöglicht, denn mit Beginn der baulichen Entwicklung ziehen die ersten Bewohner:innen in das Quartier ein. Zunächst werden wichtige Raumkanten und Gebäudestrukturen ausgebildet und wichtige Plätze und Raumbeziehungen zu schaffen. Unterschiedliche Wohnformen wie flexible Wohnangebote, Senioren-Wohngemeinschaften und erste Baugemeinschaften sorgen für eine soziale Durchmischung und ermöglichen so möglichst vielen Menschen ein passendes Zuhause. Als wichtiger Bestandteil der Entwicklung soll sich aus interessierten Menschen aus der Umgebung, zukünftigen Bewohner:innen, Unternehmen und der Stadt Hamburg ein Verein, der Sietas-Verein, gründen, der die Entwicklung gemeinschaftlich begleitet und steuert.

Der Sietas-Park wird um sportliche Angebote erweitert und gewinnt zunehmend an Aufenthaltsqualität. Materialien wie ehemalige Wellbleche können dabei beispielsweise für Gewächshäuser oder andere freiraumbezogene Strukturen genutzt und so zur sichtbaren Weiterverwendung historischer Elemente beitragen.

Das Quartier wird in dieser Phase baulich geprägt und eine erste Nachbarschaft soll die räumliche Identität des Ortes sichtbar formen.

Sietas Verein



Gewerbetreibende

Die unterschiedlichen Unternehmen können ihre **branchenspezifische Expertise** einbringen und so ihre individuellen Bedarfe und Anforderungen artikulieren. Durch diese Beteiligung wird das Quartier einerseits für ein breites **Spektrum an Unternehmen attraktiv und zugänglich gestaltet**. Andererseits kann durch den Austausch mit den Bewohnenden des Quartiers sowie der umliegenden Umgebung ein **gegenseitiges Verständnis** gefördert werden, das zu Toleranz und einem friedlichen Zusammenleben beiträgt.



(Zukünftige) Bewohner:innen

Da in das Quartier Menschen mit unterschiedlichen Lebensrealitäten einziehen sollen, werden **vielfältige Perspektiven und Bedarfe** in die Entwicklung eingebracht. Familien haben beispielsweise andere Anforderungen als Auszubildende oder Senior:innen, sodass durch die **Mischung dieser Perspektiven eine möglichst umfassende Berücksichtigung** unterschiedlicher Wünsche und Bedürfnisse ermöglicht wird. Die Möglichkeit für Bewohner:innen, sich aktiv in die Quartiersentwicklung einzubringen, **fördert zudem das soziale Miteinander** und trägt zu einer **höheren Identifikation** sowie zu einer steigenden Zufriedenheit bei.



Stadt Hamburg

Die Einbindung der Stadt in das Entwicklungskonzept ist von zentraler Bedeutung, um **Bedarfe und Anforderungen** frühzeitig und direkt in die Quartiersentwicklung **einfließen** zu lassen. Mit zunehmender Etablierung des Quartiers kann die Rolle der Stadt schrittweise zurückgenommen werden. Insbesondere in der Anfangsphase ist ihre Präsenz jedoch wichtig, um eine **klare Ansprechstelle** zu gewährleisten und die Entwicklung steuernd zu begleiten.

FREIRAUM

Auch nach abgeschlossener, intensiver Reinigung bleiben die **Wohnfelder und der Sietas-Park stark begrünt**, sodass sie sich gestalterisch an die Phytoremediationsflächen anpassen.

Phase
2

Erste Bewohner:innen beziehen das Quartier als wichtige Akteur:innen

Abb. 32: Transformativer Masterplan Phase 2 | orig. M.1: 2.000, M. verändert

WOHNEN

Die Wohninnenhöfe sollen von den jeweiligen Bewohner:innen nach ihren gemeinsamen **Wünschen gestaltet** und genutzt werden. Die Flächen sollen einen **gemeinschaftlichen Rückzugsort** darstellen und den Bewohner:innen Raum für Entfaltung bieten.

WOHNEN

Die **ersten Raumgebenden Strukturen** werden im Raum gebaut, um die öffentlichen Räume und die **wichtigen Raumkanten** zu bestimmen. Es werden durch eine Mischung von Wohnformen und Angeboten unterschiedliche Menschen und Nutzer:innengruppen in das Quartier gezogen.

en
fass-
werden.
ster, al-
e, die sich
ekt:innen,
turen auf
ugriff auf

Für die neuen Gebäude können und sollen die in der **Datenbank erfassenden Materialien genutzt** werden. Denkbar sind etwa Türen, Fenster, altes Mauerwerk oder alte Rohre, die sich als Regenrinnen eignen. Architekt:innen, die neuen Gebäude und Strukturen auf dem Gelände planen, haben Zugriff auf die Materialien der abgerissenen Bauten und können sie in ihre Entwürfe integrieren. So werden Ressourcen geschenkt und historische Materialien in die Gegenwart übersetzt.

SIETAS-PARK
-Park
Sport-
erangebote

Der Sietas-Park wird durch Sport-, Spiel- und Gärterangebote zu einem zentralen Quartierspunkt. Außerdem wird er von den Phytoremediationsflächen zu stark bepflanzten Flächen umgestaltet, da die verunreinigten Pflanzen eine intensive Nutzung gesundheitsgefährdend machen würden.

en
hen
oder
kom-
eiten.
tan-

Die **Wellbleche**, die während der Abrissarbeiten sorgfältig im Materiallager gesichert wurden, können nun **für kleine Gewächshäuschen** genutzt werden. Auch alte **Holz- oder Steinfragmente** lassen sich zu **kompakten Hochbeeten** weiterverarbeiten. Gleichzeitig können alte Rohe für Stangen von beispielsweise Basketballkörben fungieren.

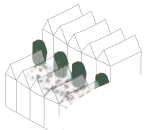
WASSER

Das Sietas-Areal soll künftig ein Ort bleiben, der eng mit dem Wasser und seiner Werftgeschichte verbunden ist. Im ehemaligen Hafenbecken entsteht daher ein **kleiner Bootshafen**, der von einem Segelverein betrieben wird. Auf diese Weise bleibt die **maritime Identität des Ortes** lebendig und zugleich entsteht ein Mehrwert für die Öffentlichkeit: Das Wasser wird erlebbar, gemeinschaftlich nutzbar und als **identitätsstiftendes Element** in die zukünftige Entwicklung integriert.

ur:innen zukünftiger Entwicklungen

GEWERBE 2: KREATIVES GEWERBE

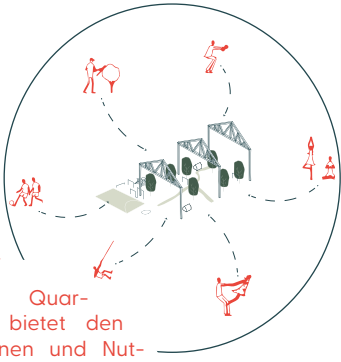
Diese Gebäude richten sich an das „leisere“ und kreative Gewerbe, beispielsweise Ateliers, Werbetechnikbetriebe oder Fotostudios. Da diese Nutzungen den **Übergang zum Wohnen** bilden, ist eine wohnverträgliche Ausgestaltung besonders wichtig.



Grüne Fugen bilden die Fortführung der Verbindungsachsen in den Landschaftsraum und bilden gleichzeitig die Übergänge zwischen den einzelnen Wohnhöfen.

URBAN MINING

Die bei der Sanierung, der Gestaltung des öffentlichen Raums und dem Bau der neuen Gebäude übrig gebliebenen Materialien werden nicht entsorgt, sondern **können sowohl von den Handwerksbetrieben auf dem Gelände als auch vom Nachbarschaftshandwerk** genutzt und weiterverwendet werden. Da die Gestaltung des Freiraums ein fortlaufender Prozess ist, können die Materialien auch künftig dafür eingesetzt werden.



SIETAS - PARK

Der Quartiersplatz bietet den Bewohner:innen und Nutzer:innen **Raum zur Aneignung und aktiven Nutzung**. Als soziale Mitte des Quartiers wird er zu einem **Ort der Begegnung**, des Austauschs und des gemeinschaftlichen Zusammenkommens.



Abb. 33: Transformativer Masterplan Phase 3 | orig. M.1 : 2.000, M. verändert ⊕

GEWERBE 1: PRODUKTIVES GEWERBE

Diese Gebäude sind für das **produzierende und „lautere“ Gewerbe** wie für Handwerks- und Tischlereibetriebe, Schweißereien oder Anlieferungsbereiche vorgesehen. **Die großzügigen Gebäudekörper** bieten ausreichend Raum für flächenintensive Nutzungen.

GEWERBE 3 / DIENSTLEISTUNG UND SOZIALE INFRASTRUKTUR

Hier finden sich **dienstleistungsorientierte und sozialräumliche Angebote**, die keinen, nur geringen oder lediglich temporären Lärm verursachen. Denkbar sind Nahversorger, Gesundheits- oder Bildungseinrichtungen, gastronomische Angebote, kreative Werkstätten wie Modellbau, Co-Working-Flächen oder soziale Träger. Diese Nutzungen bilden nicht nur einen sanften Übergang zum Wohnen, sondern sollen zugleich das **öffentliche Erdgeschoss** entlang der Sietas-Promenade beleben und aktivieren.



WOHNEN Zielgruppe Wohnen 1: Flexibles Wohnen

Diese Wohnungen sprechen Menschen an, deren Lebenssituation sich verändert oder nur vorübergehend an einem Ort stattfindet, wie **Studierende, Auszubildende, Projektbeschäftigte, temporär Angestellte oder ältere Menschen**, die barrierearme und gut angebundene Wohnmöglichkeiten brauchen. Über **Wohnen-auf-Zeit-Modelle** in Zusammenarbeit mit lokalen Unternehmen entsteht ein Angebot, das unterschiedlichen Nutzergruppen gerecht wird. Die Wohnungen sind praktisch geschnitten und liegen in einem urbanen Umfeld mit **kurzen Wegen zu Dienstleistungen, Arbeitsplätzen und öffentlichen Räumen**. Die Nähe zum Wasser und zu gemeinschaftlich nutzbaren Bereichen unterstützt einen lebendigen Alltag mit hoher Lebensqualität. Insgesamt trägt diese Wohnform zu einer **kompakten, belebten Quartiersstruktur bei und bietet flexible Lösungen** für verschiedene Lebensphasen.



WOHNEN Zielgruppe Wohnen 2: Gemeinschaftliches Wohnen

Diese Wohnform richtet sich an Menschen, die bewusst in einem **sozial gemischten und gemeinschaftlich organisierten Umfeld** leben wollen wie Familien, Alleinlebende, ältere Menschen und Haushalte mit unterschiedlichen Einkommen. Neben klassischen **Miet- und Eigentumswohnungen finden sich hier auch Baugemeinschaften, soziale Wohnprojekte, wie Senioren-Wgs oder Cluster-Wohnungen** und Anteile des sozialen Wohnungsbaus. Gemeinschaftsräume, geteilte Freiflächen und flexible Grundrisse fördern ein nachbarschaftliches Miteinander und bringen verschiedene Lebensentwürfe unter einem Dach zusammen. So entsteht ein **sozialer Mittelpunkt im Quartier, der dessen Zusammenhalt und Identität langfristig stärkt**.



WOHNEN Zielgruppe Wohnen 3: Landschaftliches Wohnen

Diese Kategorie umfasst kleinteilige Wohnformen mit starkem Bezug zu Freiräumen und zur umgebenden Landschaft. Der Schwerpunkt liegt auf **Eigentumswohnungen, ergänzt durch einzelne soziale Wohnprojekte und kleinere Baugemeinschaften**. Die niedrige, differenzierte Bebauung ermöglicht eine **starke Identifikation der Bewohnerinnen und Bewohner mit ihrem Umfeld**. Private und halbprivate Außenbereiche wie Gärten oder gemeinschaftliche Grünflächen prägen das Erscheinungsbild. Diese Wohnform bildet den Übergang zur Landschaft und zum bestehenden Quartier, bietet ruhige, **familienfreundliche Wohnangebote** und erweitert die Vielfalt im Gesamtangebot.

PHASE 3

In der abschließenden Phase werden die letzten baulichen Maßnahmen umgesetzt und verbleibende Gebäude fertiggestellt und damit werden alle Raumkanten und baulichen Strukturen vollständig ausgebildet. Die unterschiedlichen Baufelder sprechen nun gezielt verschiedene Zielgruppen an und ermöglichen eine vielfältige soziale Struktur. Unterschiedliche Gewerbeformen, von produktiven und kreativen Nutzungen bis hin zu Dienstleistungen, entwickeln sich parallel und stärken die wirtschaftliche Stabilität des Quartiers. Gleichzeitig entwickelt sich der Sietas-Park zu einem Ort der Aneignung für die Bewohner:innen. Er soll als Erweiterung des privaten Wohnumfeldes fungieren und bietet Raum für individuelle Gestaltung und gemeinschaftliche Nutzung.

Auch nach Abschluss der baulichen Maßnahmen soll das Quartier ein lernfähiger Ort bleiben. Flexible Gebäudestrukturen und anpassungsfähige Wohnformen ermöglichen es, auf zukünftige Veränderungen zu reagieren. Das Quartier wächst gemeinsam mit seinen Bewohner:innen und bleibt ein dynamischer Ort zwischen Raum und Wandel.

6.

DER ENTWURF

Auf Grundlage des transformativen Masterplans widmet sich dieses Kapitel der konkreten räumlichen Ausarbeitung des Projekts.



Abb. 34: Masterplan / Lageplan | orig. M. 1: 1.000, M. verändert

6.1 | STÄDTEBAULICHE IDEE

SZENARIO ZUKUNFT:WERFT

Im Lageplan des neuen Sietas-Quartiers wird die Transformation des ehemaligen Werftgeländes in seiner räumlichen Gesamtstruktur ablesbar. Die unterschiedlichen Bausteine des Quartiers fügen sich dabei zu einem vielschichtigen System zusammen, in dem gewerbliche Nutzungen, gemeinschaftliche Orte sowie öffentliche Freiräume und Wohnstrukturen in enger Beziehung zueinander stehen.

Im westlichen Bereich entwickeln sich gewerblich geprägte Strukturen, die durch flexibel nutzbare Hallen und gemeinschaftlich organisierte Freiräume ergänzt werden. Zentrale Plätze und verbindende Wegebeziehungen tragen dazu bei, das Quartier in seiner Gesamtheit erfahrbar zu machen und zugleich neue Bezüge zum Wasserraum herzustellen. Die Öffnung bislang abgeschlossener Bereiche sowie die Ergänzung neuer Querungen stärken die innere Vernetzung des Areals und ermöglichen eine neue Durchlässigkeit innerhalb des Quartiers.

Im östlichen Bereich treten wohnbezogene Strukturen stärker in den Vordergrund und werden durch öffentliche Nutzungen ergänzt, die als vermittelnde Elemente zwischen Alltag, Gemeinschaft und Freiraum fungieren. Der Sietas-Park übernimmt dabei eine zentrale Rolle als verbindendes landschaftliches Element, das unterschiedliche Nutzungen miteinander verknüpft und zugleich einen räumlichen Übergang zum umgebenden Landschaftsraum ausbildet.

Prägnante Baukörper und differenzierte Höhenentwicklungen schaffen darüber hinaus räumliche Orientierungspunkte und tragen dazu bei, das Quartier sowohl innerhalb des Areals als auch im übergeordneten Kontext klar ablesbar zu machen.

DIE BESTANDTEILE

Wasser

Das Wasser bildet einen zentralen Bestandteil des Freiraums. Die breite Treppe am Sietas-Platz und der Steg, der die Bewegungen des Wassers aufnimmt, machen das **Ufer erlebbar und begehbar** und erweitern das Freiraumangebot um eine zusätzliche Ebene.

Gewerbe

Die gewerblichen Angebote sollen die historische Bedeutung des Standorts als **Arbeits- und Produktionsort aufgreifen und in zeitgemäße, vielfältige Nutzungen** überführen. Die Tradition der Sietas-Werft wird damit in ein hybrides, zukunftsfähiges Gewerbeprofil übersetzt, das **unterschiedlichen Bedürfnissen** gerecht wird. Lärmintensive Produktion wird gebündelt, während leisere Gewerbeformen das Umfeld ergänzen und neue Arbeitsmöglichkeiten schaffen. Gleichzeitig bringen kreative Unternehmen **neue Impulse ins Quartier** und tragen aktiv zur Weiterentwicklung und Gestaltung des Ortes bei.

Soziale Einrichtungen: Sietas-Haus, Nachbarschaftshandwerk, Nachbarschaftsküche

Die sozialen Einrichtungen bringen Bewohner:innen des neuen Quartiers, Menschen aus der Umgebung und Beschäftigte der ansässigen Betriebe zusammen und schaffen **Orte der Begegnung**. Das Sietas-Haus dient als flexibler Treffpunkt für Vereine, Jugendangebote und nachbarschaftliche Initiativen und bietet Gruppen Raum, die bislang keinen passenden Ort hatten. Die Nachbarschaftsküche ist ein niedrigschwelliger Ort für eine warme Mahlzeit, der Handwerksbetriebe, Beschäftigte, Besucher:innen und Anwohnende versorgt und zugleich **sozialer Anker und Treffpunkt ist**. Das Nachbarschaftshandwerk stellt einen gemeinschaftlich nutzbaren Raum bereit, in dem Materialien und Werkzeuge geteilt und genutzt werden können, nach dem Prinzip einer „Bibliothek der Dinge“. Hier können Menschen handwerklich arbeiten, kreativ werden, sich gegenseitig unterstützen und insbesondere Materialien aus den alten Hallen weiterverwenden.

Abb. 35: Entwurfserklärungen | o. M.

Reaktivierung der Fähranbindung

Die Wiederaufnahme der Fährverbindung zwischen Blankenese und Cranz setzt einen **wichtigen Impuls für die Entwicklung der Stadtteile Cranz und Neuenfelde**. Durch die erneute Anbindung an die nördliche Elbseite entstehen neue Möglichkeiten für Besucher:innen und Pendler:innen, wodurch **beide Uferseiten stärker miteinander verflochten werden**. Gleichzeitig wird der Aussichtspunkt im Zuge der Reaktivierung aufgewertet und erhält eine kleine, einladende Eingangssituation für Gäste, die aus Blankenese ankommen. Die Stadtteile Cranz und Neuenfelde gewinnen damit nicht nur infrastrukturell, sondern auch **symbolisch an Bedeutung**. Die Reaktivierung stellt die Sichtbarkeit beider Stadtteile nun wieder her und stärkt ihr Selbstverständnis.

Segelverein

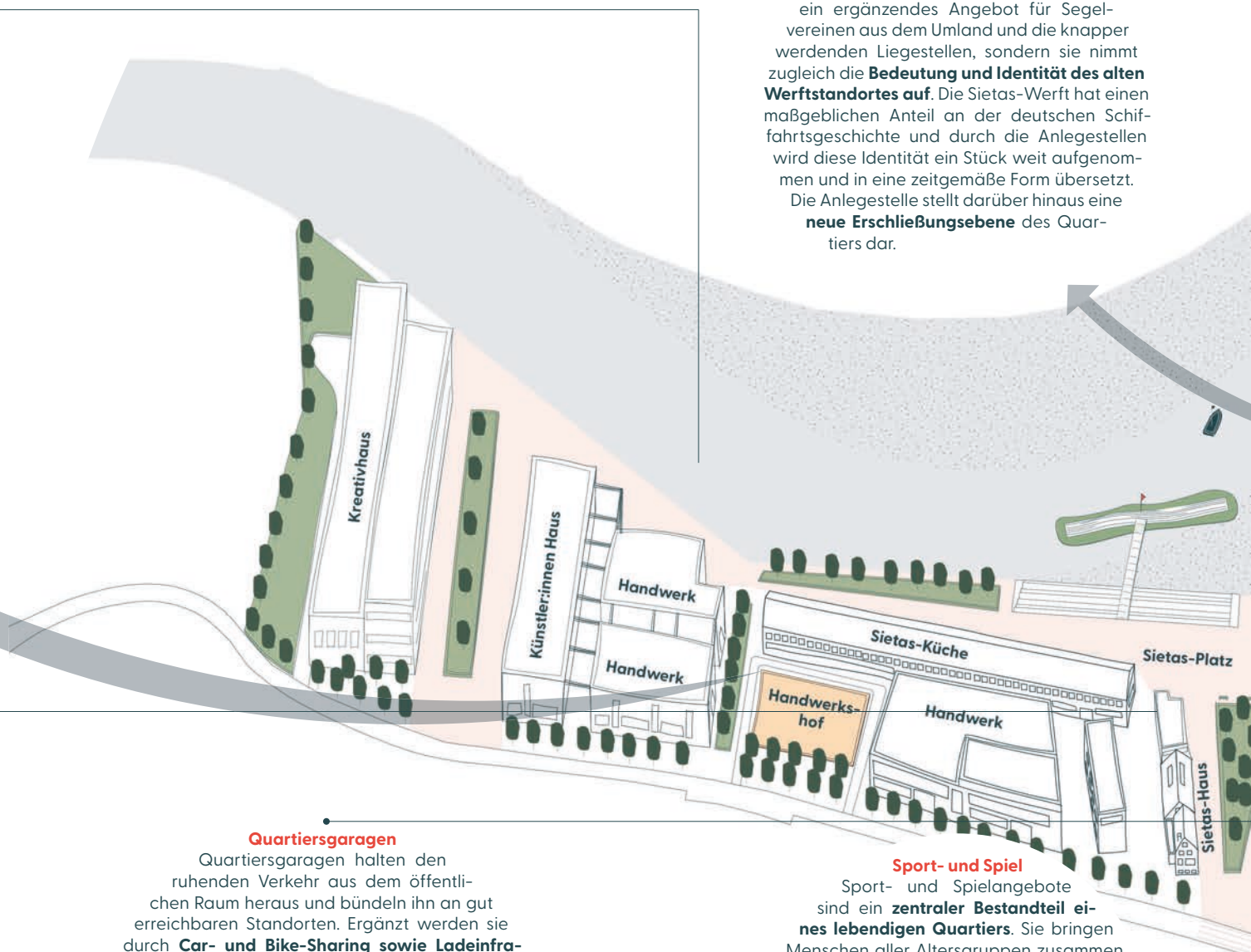
Die neue Bootanlegestelle im alten Hafenbecken ist nicht nur ein ergänzendes Angebot für Segelvereine aus dem Umland und die knapper werdenden Liegestellen, sondern sie nimmt zugleich die **Bedeutung und Identität des alten Werftstandortes auf**. Die Sietas-Werft hat einen maßgeblichen Anteil an der deutschen Schifffahrtsgeschichte und durch die Anlegestellen wird diese Identität ein Stück weit aufgenommen und in eine zeitgemäße Form übersetzt. Die Anlegestelle stellt darüber hinaus eine **neue Erschließungsebene** des Quartiers dar.

Quartiersgaragen

Quartiersgaragen halten den ruhenden Verkehr aus dem öffentlichen Raum heraus und bündeln ihn an gut erreichbaren Standorten. Ergänzt werden sie durch **Car- und Bike-Sharing sowie Ladeinfrastruktur**, die eine moderne und nachhaltige Mobilität unterstützen. Auf dem Areal sind drei Quartiersgaragen vorgesehen. Sie decken den Bedarf der Wohnungen sowie der Arbeits- und Produktionsstätten ab und sorgen für eine effiziente, flächensparende Organisation der Mobilität. Gleichzeitig bleiben die Gebäude langfristig flexibel nutzbar, denn sinkt der Bedarf an privaten PKW, können sie in **andere Funktionen wie Gewerbe, soziale Einrichtungen oder gemeinschaftliche Angebote umgewandelt** werden. So tragen sie zur **Zukunftsfähigkeit** des Quartiers bei.

Sport- und Spiel

Sport- und Spielangebote sind ein **zentraler Bestandteil eines lebendigen Quartiers**. Sie bringen Menschen aller Altersgruppen zusammen, fördern soziale Kontakte und bieten Kindern Raum zum Entdecken und Bewegen. Gleichzeitig stärken Sport- und Bewegungsflächen **Gesundheit und Wohlbefinden** und unterstützen einen aktiven Lebensstil. Durch die Weiterverwendung von Materialien aus den abgerissenen Hallen für neue Spiel- und Sportgeräte **werden Ressourcen geschont und die Identität** des Areals bewahrt, da Elemente der früheren Nutzung sichtbar bleiben.



Neue Wohnformen

Die neuen Wohnformen sind ein **zentraler Baustein** für die zukünftige Entwicklung der Sietas-Werft. Sie **reagieren auf die Überalterung** der umliegenden Stadtteile und den **anhaltenden Wohnraumman- gel** und schaffen ein vielfältiges Angebot für unterschiedliche Lebenssituationen. Flexible Modelle wie Cluster-Wohnungen bieten befristeten Wohnraum für Pendler:innen, Auszubildende oder Schichtarbeitende und entsprechen damit dem Bedarf großer Arbeitgeber wie Airbus. Senioren- und Pflege-WGs ermöglichen älteren Menschen ein selbstbestimmtes Leben in Gemeinschaft und wirken Vereinsamung entgegen. Flächen für Baugemeinschaften fördern eine diverse Bewohnerschaft und stärken das soziale Miteinander. Durch die Mischung verschiedener Haushaltsformen entsteht ein **lebendiges Quartier**, das die langfristige Entwicklung des gesamten Areals positiv prägt.

Halle für Alle

Die Halle für Alle bildet ein **zentrales Schlüsselgebäude**, um die **Nutzungsdefizite** im Umfeld auszugleichen. Sie bietet ausreichend Raum, um dringend benötigte **Gesundheitsangebote**, einen **Nahversorger**, **flexible Arbeitsräume** und weitere quartiersrelevante Nutzungen unterzubringen. Gleichzeitig bleibt genügend Fläche, um zusätzliche Bedarfe, die im Entwicklungsprozess identifiziert wurden, direkt und unkompliziert umzusetzen. Damit entsteht ein Ort, der sowohl individuelle Entfaltung ermöglicht als auch zentrale, gemeinschaftlich notwendige Funktionen erfüllt. Die Halle für Alle wird so zu einem **verbindenden Mittelpunkt des Quartiers**.

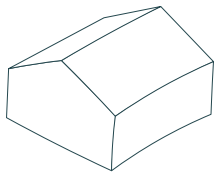
Gemeinschaftliches Gärtnern

Gärtnerische Angebote wie gemeinschaftliche Ernteflächen und über das Quartier verteilte Gewächshäuser greifen den **prägenden Charakter des Alten Landes** auf und übertragen ihn in eine zeitgemäße Quartiersentwicklung. Sie schaffen Orte der Begegnung, des gemeinsamen Arbeitens und des unmittelbaren Naturerlebens und tragen so wesentlich zum Wohlbefinden der Nutzer:innen bei. Gleichzeitig **fördern sie das Miteinander und eröffnen vielfältige Nutzungsmöglichkeiten**, vom Verkauf eigener Produkte über gemeinsames Kochen bis hin zu kleinen gastronomischen Angeboten auf Basis selbst angebauter Erzeugnisse. Materialien der abgerissenen Hallen können zudem für den Bau von Gewächshäusern oder ähnlichen Strukturen wiederverwendet werden.

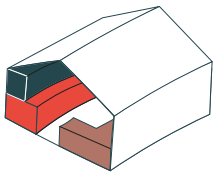


STÄDTEBAULICHE PRINZIPIEN

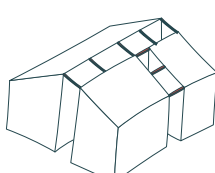
Bestand



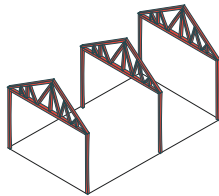
(große) Hallen umnutzen für neue (gewerbliche) Nutzungen



Haus-in-Haus-Konzept für Nutzungsmischung

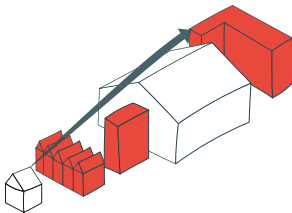


Zerteilung bestehender Hallen für eine optimale Anpassung an unterschiedliche Bedarfe

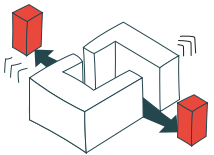


Tragwerkstrukturen stehen lassen, Gebäudehülle entfernen

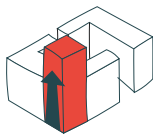
Neubau



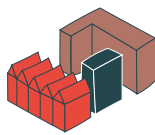
Bestand sinnvoll ergänzen, bspw. durch Höhenangleichung



Blockstrukturen zeigen klare Raumkanten, innen öffnen

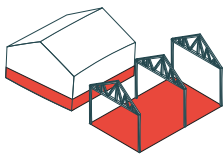


Hochpunkte an wichtigen Stellen



Mischung von Typologien für unterschiedliche Nutzungen und Wohnformen

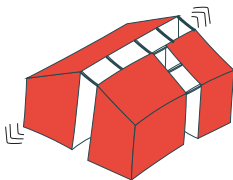
Nutzungen



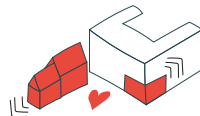
lebendiges Erdgeschoss zur Aktivierung des Freiraums



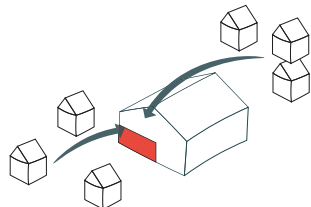
Mischung von Wohnen und Arbeiten an zentralen Orten



Gewerbenutzungen

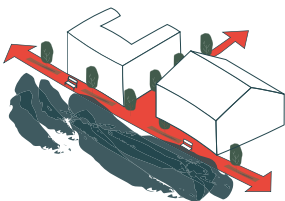


Soziale Treffpunkte

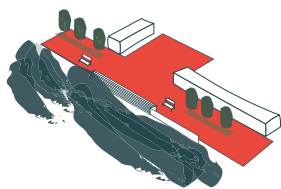


Nutzungsergänzung für das Umland wie bspw. ein Nahversorger

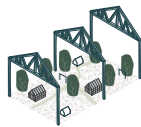
Freiraum



Verbindender Freiraum bspw. die Hafenpromenade



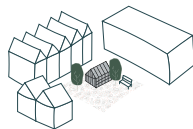
Platzsituationen zum Verweilen und Zusammenkommen



Urbanes Grün mit unterschiedlichen Nutzungen und Angeboten

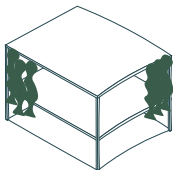


Grüne Fuge

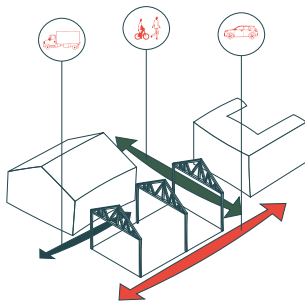


Privates/- Gemeinschaftsgrün Wohnninhöfe

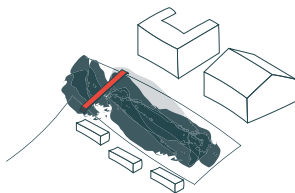
Mobilität



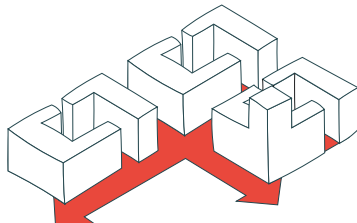
Quartiersgaragen integriert in Wohngebäude oder als begrüntes Stahlgerüst



getrennte Erschließungswege für Fuß- und Radverkehr, MIV und Anlieferung



Ergänzung einer Fußgänger:innenbrücke über das alte Hafenbecken



autofreie Nachbarschaften

Abb. 36: Städtebauliche Prinzipien | o. M.

Der Entwicklungsprozess der Sietas-Werft basiert auf einer Reihe übergeordneter städtebaulicher Prinzipien, die als konzeptionelle Grundlage für die räumliche Transformation des Areals dienen. Diese Prinzipien strukturieren die einzelnen Entwurfsentscheidungen und bilden zugleich den Rahmen für den Umgang mit dem bestehenden Hallenbestand. Ein zentrales Element dieser Transformation ist die gezielte Öffnung und Umstrukturierung der ehemals geschlossenen Hallenstrukturen. Durch das Aufbrechen

ausgewählter Bereiche und die Ergänzung neuer Durchwegungen entsteht ein zusammenhängendes räumliches Gefüge, das eine verbesserte Durchlässigkeit innerhalb des Quartiers ermöglicht und bislang voneinander getrennte Teilbereiche miteinander verknüpft. Die Transformation der Hallen ist damit nicht nur ein baulicher Eingriff, sondern ein wesentliches städtebauliches Mittel zur Herstellung von Vernetzung. In ihrer Gesamtheit bilden die städtebaulichen Prinzipien gemeinsam mit der Umgestaltung des Bestands ein

robustes räumliches und funktionales Gerüst, das die Entwicklung der ehemaligen Werft zu einem zukunftsfähigen und vielschichtigen Quartier ermöglicht. Durch das Zusammenspiel von Bestandserhalt, gezielten Eingriffen und der Ausbildung neuer Freiräume, entsteht eine Struktur, die sowohl die Geschichte des Ortes lesbar hält als auch neue Verbindungen und Nutzungsmöglichkeiten eröffnet.

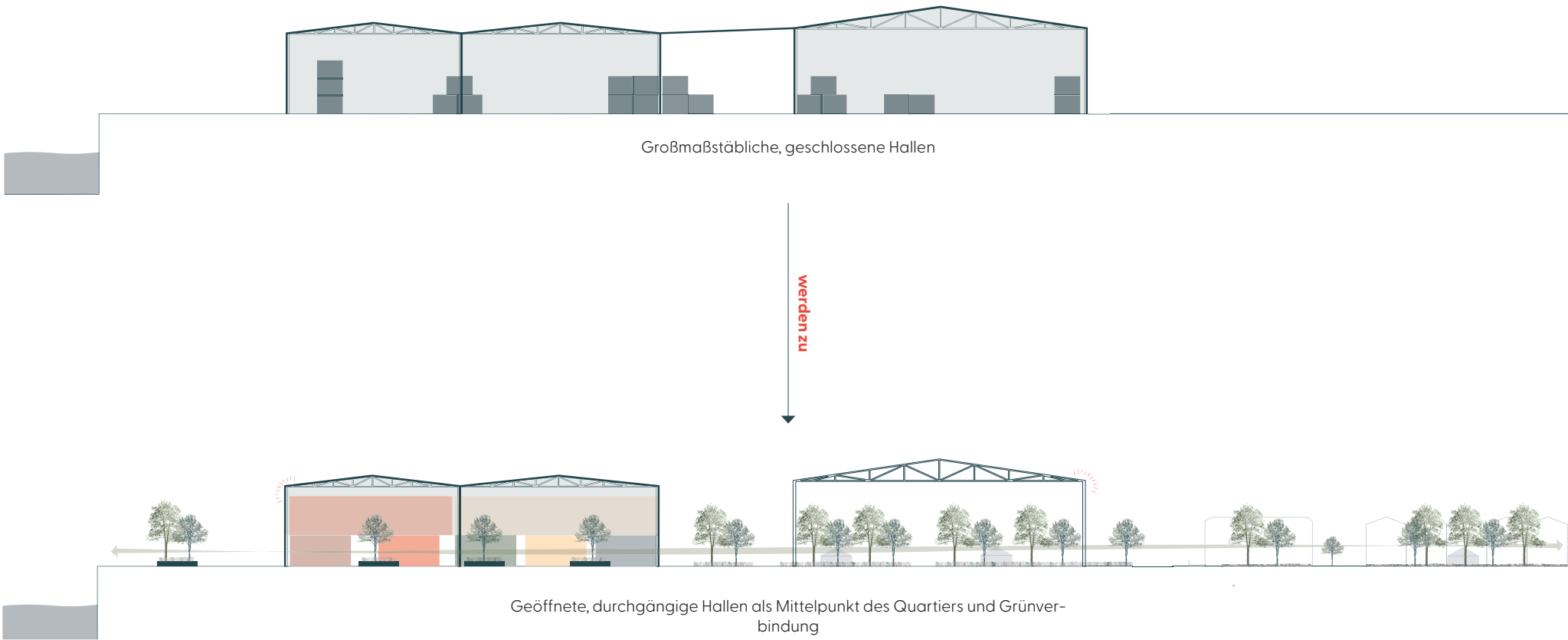


Abb. 37: Schnitt C - C': Konzeptionelle Darstellung Veränderung Übergang Hafenkante | orig. M. 1: 500, M. verändert

HÖHENENTWICKLUNG

Prägnante Hochpunkte an ausgewählten Standorten schaffen Orientierungspunkte innerhalb des Quartiers und machen das Gelände auch von außen gut ablesbar. Die Höhenentwicklung folgt dabei dem bereits in der Vision beschriebenen Prinzip: Ausgehend vom kleinteiligen und niedrigen Bestand der Einfamilienhäuser am Deich steigt die Bebauung schrittweise an, in Richtung des Neuenfelder Deichs entsteht eine dichtere und höhere Bebauung, die eine klare urbane Raumkante zur Straße und zum Deich ausbildet. Die klare Raumkante der Gebäude führt Nutzer:innen gezielt in Richtung Norden und leitet sie zum reaktivierten Fähranleger mit Verbindung nach Blankenese. Auf diese Weise wird das Quartier über das Wasser erschlossen und eine zusätzliche Quermöglichkeit der Elbe geschaffen, die sowohl für Pendler:innen als auch für Besucher:innen von Bedeutung ist. Gleichzeitig können Gastronomiebetriebe in Cranz, welche wirtschaftlich durch Einstellung der Fähre Konsequenzen gespürt haben, von dieser Verbindung profitieren.

Diese gestaffelte Höhenentwicklung trägt dazu bei, den Übergang zwischen der bestehenden kleinteiligen Bebauung und der neuen Quartiersstruktur sensibel zu gestalten und gleichzeitig eine starke städtebauliche Präsenz entlang der wichtigsten Verkehrsverbindungen zwischen dem Alten Land und der A7 zu schaffen.

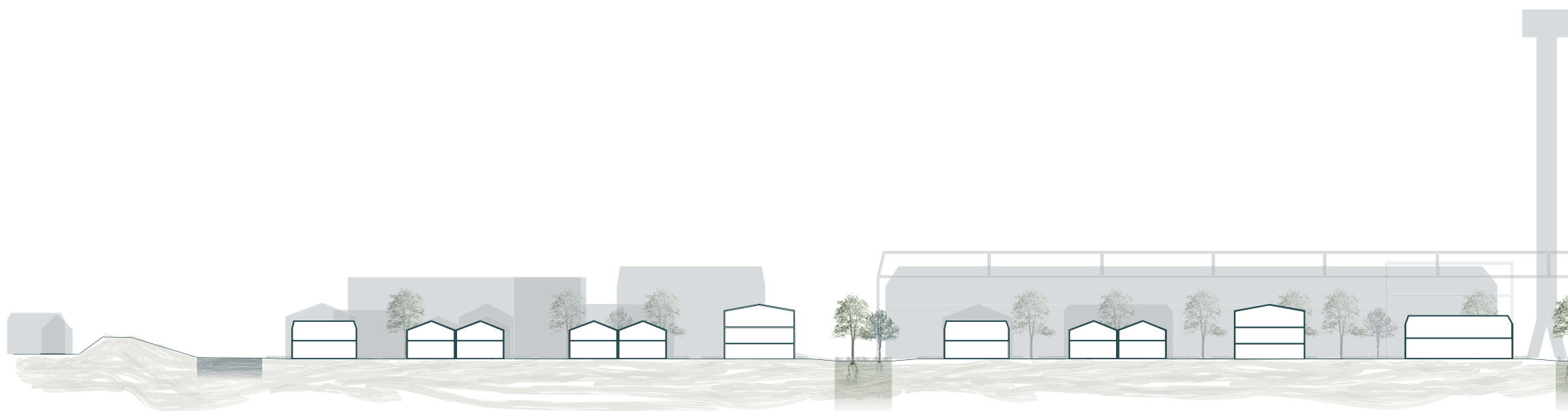


Abb. 38: Schnitt B - B' | orig. M.1:1.000, M. verändert



HALLE FÜR ALLE

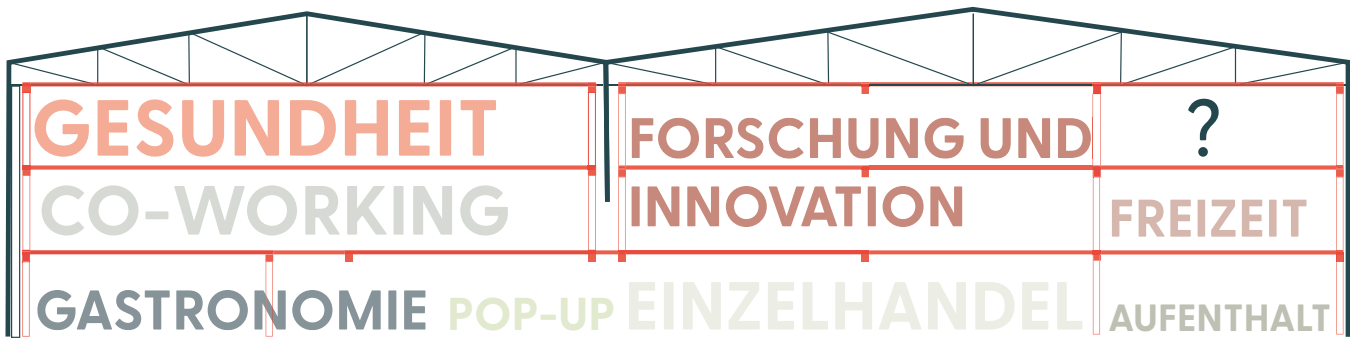


Abb. 39: Konzeptgrafik Halle für Alle | o.M.

Im östlichen Teil des Quartiers bildet die 'Halle für Alle' einen zentralen Baustein für die Lösung der Nutzungsdefizite der Umgebung. Durch einen Haus-in-Haus-Umbau innerhalb der ehemaligen Schiffsbauhalle entstehen flexible Räume, die unterschiedlichen Nutzungen Platz bieten, neben Gesundheits- und Versorgungsangeboten finden hier auch soziale, kulturelle und gemeinschaftliche Einrichtungen Platz. Die Halle ist im Erdgeschoss auf beiden Seiten geöffnet und stellt dadurch eine wichtige Durchwegung sowie eine räumliche Verbindung zwischen verschiedenen Quartierbereichen dar. Durch das Konzept des adaptive Reuse lässt sich dieses Gebäude somit optimal umnutzen, ohne wertvollen Charme oder graue Energie zu verlieren.

ÖFFENTLICHES ERDGESCHOSS

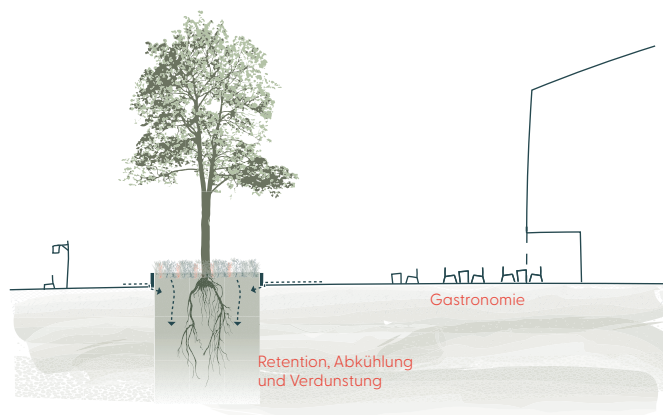


Abb. 40: Öffentliches Erdgeschoss Sietas Promenade
Variante Gastronomie | o.M.

Entlang der Sietas-Promenade entstehen Wohnblöcke, deren Erdgeschosszonen bewusst öffentlich orientiert sind. Zum Wasser hin entstehen somit öffentlich nutzbare Bereiche; die Erdgeschosszonen übernehmen dabei eine zentrale Rolle für die Aktivierung der Uferbereiche und tragen wesentlich zur Ausbildung lebendiger Freiräume bei. Die Nutzungen orientieren sich dabei gezielt zum Wasser und schaffen Adressen entlang der Uferkante, wodurch eine klare räumliche Beziehung zwischen Gebäude und Freiraum entsteht. Durch die Anordnung von beispielsweise kleinen Gewerbeeinheiten, gemeinschaftlichen Räumen, Cafés oder sozialen Treffpunkten, wird der Wasserraum nicht nur visuell erlebbar, sondern auch funktional in das alltägliche Leben des Quartiers eingebunden.

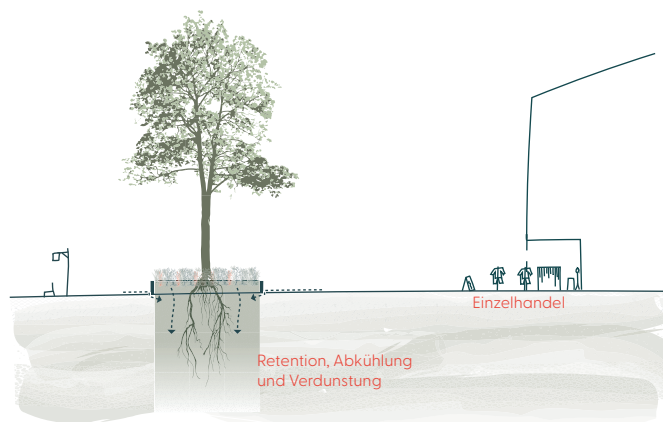


Abb. 41: Öffentliches Erdgeschoss Sietas Promenade
Variante Einzelhandel | o.M.

Auf der Innenseite des Quartiers, insbesondere im Umfeld des Sietas-Parks, ist die partielle Etablierung öffentlicher Nutzungen grundsätzlich ebenfalls denkbar. Die Konzentration öffentlich wirksamer Erdgeschossnutzungen soll jedoch bewusst vorrangig zum Wasser hin orientiert werden, um dort eine klare räumliche Adresse und eine zusammenhängende Belebung des öffentlichen Raums zu erzeugen. Dennoch bleibt die Möglichkeit erhalten, im weiteren Entwicklungsverlauf zusätzliche öffentliche Nutzungen zum Park hin zu ergänzen, sofern sich entsprechende Bedarfe herausbilden. Vor dem Hintergrund der aktuellen Ausgangssituation des Areals erscheint ein unmittelbarer Bedarf hierfür jedoch zunächst begrenzt, weshalb die Bündelung der öffentlichen Erdgeschossnutzungen entlang des Wassers als angemessene und strukturierende Maßnahme verstanden wird.

NEUE WOHNFORMEN

Die zu Beginn der Arbeit durchgeführte Analyse hat gezeigt, dass die Stadtteile Cranz und Neuenfelde stark durch monostrukturelle Siedlungsstrukturen geprägt sind. Gleichzeitig wird die Bevölkerungsstruktur zunehmend durch Überalterung gekennzeichnet, wodurch vermehrt Einfamilienhäuser von Einzelpersonen bewohnt werden.

Im neuen Quartier werden unterschiedliche Wohnformen kombiniert, um auf diese vielfältigen Bedürfnisse der Bewohner:innen zu reagieren und langfristig eine soziale Durchmischung zu ermöglichen. Neben klassischen Wohnungen entstehen gemeinschaftliche und flexible Wohnmodelle wie Cluster-Wohnungen, darunter auch Senioren-WGs oder Mehrgenerationenangebote durch Baugemeinschaften. Ergänzt werden diese durch Wohnformen in Kombination mit kleinteiligem Gewerbe, bei denen Wohnen und Arbeiten räumlich miteinander verknüpft werden.

Im Lageplan werden bewusst keine expliziten Wohnformen verortet, es werden nur Baufelder mit Schwerpunkten bestimmt, um die individuelle Entwicklung nach den jeweiligen Bedarfen zu fördern. Es sollen jedoch extra Flächen für diese Wohnmodelle freigehalten werden.

Diese differenzierten Wohnangebote schaffen nicht nur neuen Wohnraum, sondern ermöglichen auch neue Lebensmodelle innerhalb des Quartiers. Ältere Menschen erhalten die Möglichkeit, innerhalb ihres vertrauten Umfelds in kleinere, altersgerechte Wohnungen umzuziehen, wodurch gleichzeitig größere Bestandswohnungen für Familien frei werden können. Gemeinschaftliche Wohnformen fördern zudem den sozialen Austausch, die gegenseitige Unterstützung im Alltag und eine stärkere Identifikation mit dem Wohnort.

Für das Quartier entsteht dadurch ein vielfältiges und lebendiges Wohnumfeld, das unterschiedliche Generationen und Lebensentwürfe zusammenführt. Die neuen Wohnformen tragen dazu bei, die bislang monostrukturellen Wohnangebote der Umgebung zu ergänzen und ein resilienteres Quartier zu schaffen, das sich an verändernde Lebensphasen und gesellschaftliche Entwicklungen anpassen kann.

URBAN MINING UND ADAPTIVE REUSE

Die Transformation des ehemaligen Werftareals basiert auf dem Prinzip des Urban Mining und der gezielten Weiterverwendung vorhandener Ressourcen. Statt eines vollständigen Rückbaus wird der Bestand als Material- und Strukturquelle verstanden, deren Potenziale bewusst in die Gestaltung des neuen Quartiers integriert werden. Dadurch kann ein bedeutender Anteil an grauer Energie erhalten und der Ressourcenverbrauch im Transformationsprozess deutlich reduziert werden.

Ein zentraler Bestandteil dieser Strategie ist die Wiederverwendung vorhandener Materialien für die Gestaltung des öffentlichen Raums. Bauteile wie Betonplatten, Klinker, Stahl- und Steinelemente aus dem Rückbau werden aufgearbeitet und in neuen Zusammenhängen eingesetzt, beispielsweise für Platzflächen, Wegekannten, Sitzmöglichkeiten oder landschaftliche Elemente. Die Materialien tragen dabei nicht nur zur Ressourcenschonung bei, sondern bewahren zugleich Spuren der industriellen Vergangenheit und machen die Geschichte des Ortes im Freiraum sichtbar.

Gleichzeitig kommt der Umnutzung bestehender Gebäude eine besondere Bedeutung zu, denn ehemalige Hallen und Werftstrukturen werden nicht vollständig ersetzt, sondern in neue Nutzungen überführt und räumlich weiterentwickelt. Durch die Integration neuer Geschossebenen, Haus- und Haus-Strukturen oder ergänzender Einbauten entstehen vielfältige Nutzungsangebote für Wohnen, Gewerbe und gemeinschaftliche Funktionen. Diese Form des Adaptive Reuse ermöglicht es, vorhandene Bauvolumen effizient weiterzunutzen und gleichzeitig identitätsstiftende Räume zu erhalten. Urban Mining und adaptive Reuse leisten damit nicht nur einen wesentlichen Beitrag zur Nachhaltigkeit des Quartiers, sondern stärken auch dessen räumliche und atmosphärische Qualität. Die bewusste Weiterverwendung von Materialien und Strukturen verbindet Vergangenheit und Zukunft des Ortes und trägt dazu bei, eine eigenständige und ortsspezifische Identität zu entwickeln.

PHYTOREMEDIATION

Aufgrund der industriellen Vornutzung des Areals stellt die Altlastenproblematik eine zentrale Herausforderung der Transformation dar, ein Thema, das nicht nur für das Sietas-Areal, sondern für zahlreiche ehemalige Industrieflächen von hoher Relevanz ist. Vor diesem Hintergrund wird die Phytoremediation im Entwurf bewusst als Testfeld gedacht, um den Einsatz pflanzenbasierter Reinigungsverfahren exemplarisch zu erproben und langfristig weiterzuentwickeln.

Die Anwendung erfolgt dabei in zwei unterschiedlichen Maßstabsebenen. In den zukünftigen Baufeldern wird Phytoremediation zunächst übergangsweise eingesetzt, um belastete Böden vor einer baulichen Nutzung schrittweise zu stabilisieren und zu reinigen. Ergänzend dazu wird das System dauerhaft in den grünen Fugen des Quartiers verankert. Diese langfristig angelegten Pflanzbereiche ermöglichen es, den Fortschritt der Bodenreinigung kontinuierlich zu beobachten und in regelmäßigen Abständen zu überprüfen. Gleichzeitig entstehen robuste Freiraumstrukturen, die flexibel auf zukünftige Entwicklungen reagieren können.

Über ihre technische Funktion hinaus leisten die eingesetzten Pflanzen einen wichtigen Beitrag zur Aufwertung des Freiraums. Sie übernehmen Aufgaben der Bodenreinigung und unterstützen durch ihre flächige und kontinuierliche Verteilung im öffentlichen Raum die Retention von Niederschlagswasser. Dadurch entsteht ein dezentrales System, das Wasser aufnimmt, speichert und verzögert ableitet und so zur klimaangepassten Entwicklung des Quartiers beiträgt. Zugleich prägen die unterschiedlichen Pflanzenbilder die räumliche Identität des öffentlichen Raums und schaffen vielfältige Freiraumqualitäten. Phytoremediation wird damit nicht nur als technische Maßnahme verstanden, sondern als integraler Bestandteil eines gestalterischen und ökologisch wirksamen Freiraumsystems.

STÄDTEBAULICHE KENNZAHLEN

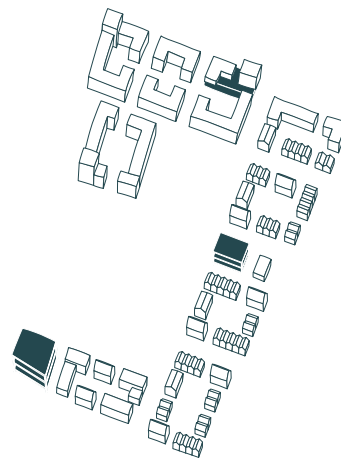
GRÜNRAUM



3,5 ha

Im Zuge der Entwicklung wurden aus ehemals rund 15 ha vollständig versiegelter Fläche etwa 3,5 ha öffentlicher Grünraum geschaffen. Darüber hinaus ergänzen gemeinschaftlich nutzbare Freiräume in den Wohnhöfen sowie private Gärten mit insgesamt etwa 2 ha privater Grünfläche das Freiraumangebot des Quartiers.

NEUBAU

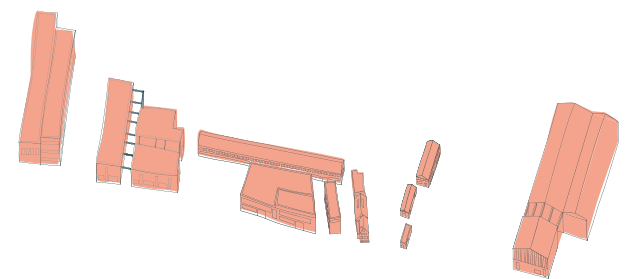


650 WE

Insgesamt sind rund 70.000qm Baufläche entstanden. Unter Berücksichtigung der im Erdgeschoss verorteten Gewerbeflächen ergeben sich daraus etwa 600 - 650 Wohneinheiten. Diese verteilen sich auf vielfältige Wohnformen, darunter Clusterwohnungen, Senioren-Wohngemeinschaften, Baugemeinschaftsprojekte sowie aufgelockerte Bebauungstypologien wie kleine Mehrfamilienhäuser, Reihenhäuser und Doppelhäuser.

In den Quartiersgaragen entstehen rund 430 Stellplätze. Abzüglich etwa 25 Stellplätze für die Gewerbeeinheiten ergibt sich ein Stellplatzschlüssel von ca. 0,6 für den Wohnungsbau. Dieser im Vergleich zum Umfeld reduzierte Schlüssel wird durch eine ausgebaute ÖPNV-Anbindung, den Ausbau von Radverbindungen sowie die gezielte Integration von Sharing-Angeboten begründet. Ergänzend wurden zahlreiche Nutzungen des täglichen Bedarfs im Quartier verortet, sodass die Notwendigkeit eines eigenen Pkw deutlich reduziert werden sollte.

BESTANDSERHALT



65.000 QM

Aus den Bestandsflächen wurden rund 65.000qm einer neuen Nutzung zugeführt. Dazu zählen auch Haus-in-Haus-Konzepte innerhalb früherer Hallenbauten ohne bestehende Geschossstruktur. Die konsequenteumnutzung der vorhandenen Substanz leistet damit einen wesentlichen Beitrag zum Erhalt grauer Energie und zur Reduzierung des Ressourcenverbrauchs.

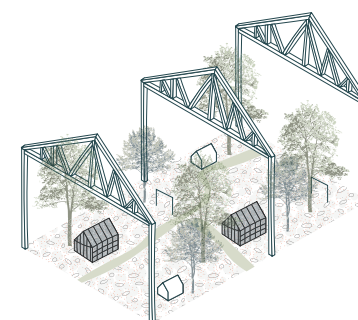
Daraus entsteht ein nahezu ausgeglichenes Verhältnis zwischen Neubau und Bestand. So wurden rund 48% der Flächen aus vorhandener Bausubstanz entwickelt, während 52% als Neubaufächen ergänzt wurden. Dieses Verhältnis unterstreicht die Bedeutung der Bestandserhaltung als zentralen Bestandteil der Quartiersentwicklung und den damit verbundenen Erhalt grauer Energie.

6.2 | FREIRAUM UND LANDSCHAFT

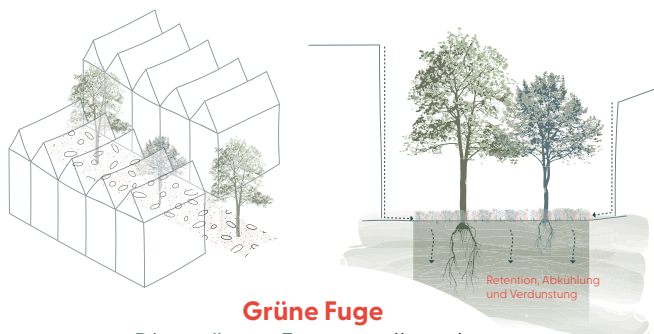
FREIRAUMKONZEPT



Die Sietas-Promenade und der Sietas-Platz bilden die **zentralen öffentlichen Räume des Quartiers**. Entlang der Promenade wird das Wasser an ausgewählten Stellen zugänglich gemacht und **aktive Erdgeschosszonen** mit Gastronomie, kleinteiligem Gewerbe und Aufenthaltsbereichen sorgen für eine kontinuierliche Belebung. Als verbindendes Rückgrat des Quartiers verknüpft die Promenade zentrale Orte, prägende Bestandsgebäude konzentrieren sich entlang dieser Achse und tragen dazu bei, die **Geschichte des Ortes sichtbar** zu halten. Historische Elemente wie der Jucho-Kran und seine Schienen bleiben erhalten und stärken Identität und Charakter des Quartiers. Ergänzend **Grünelemente unterstützen** darüber hinaus das **Mikroklima durch Verschattung** und Retention und tragen zur räumlichen Qualität und Aufenthaltsattraktivität bei.



Sietas-Park
Der Sietas-Park wird von den bestehenden Hallenstrukturen der ehemaligen Schiffbauhalle gerahmt und als **naturnaher Freiraum** entwickelt. Als räumliche Schnittstelle zwischen der Halle für Alle, den angrenzenden Wohnbereichen übernimmt er eine vermittelnde Rolle innerhalb des Quartiersgefüges. Für die Bewohner:innen bildet der Sietas-Park dabei einen **zentralen Alltags- und Begegnungsort**, denn obwohl grundsätzlich öffentlich zugänglich, richtet sich seine Nutzung in besonderem Maße an die Menschen, die im Quartier leben und es regelmäßig nutzen.



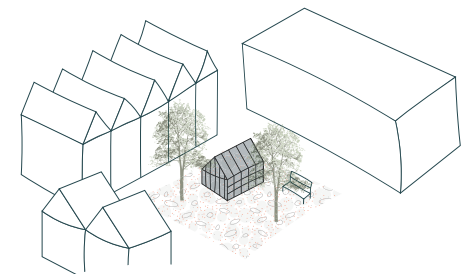
Grüne Fuge

Die grünen Fugen sollen das Quartier **räumlich und ökologisch aufwerten**. Zum einen erfüllen sie eine wichtige Funktion im Hinblick auf die **Abkühlung von Hitzeinseln** und die Retention durch die Aufnahme von Wasser, zum anderen wird der öffentliche Raum begrünt und insgesamt attraktiver gestaltet. Die grünen Fugen sind die Flächen, in denen der **Prozess der Phytoremediation** durchgängig stattfindet. Das verbindende Grün stellt die Verbindung der unterschiedlichen Räume dar und dient der **Attraktivierung der Wegebeziehungen**.



Sietas-Hof Handwerkershof

Der Sietas-Hof ist ein **gemeinschaftlicher Ort** für die umliegenden Handwerksbetriebe. Er ist vielseitig nutzbar und dient als eher privater Rückzugs- und Pausenort, als Lagerfläche, aber auch als Arbeitsraum. Im Hof können die Arbeiter:innen des Quartiers zusammenkommen, gemeinsam arbeiten, sich austauschen und voneinander lernen. Vor allem für das Quartiersgefüge ist der Handwerker-Hof ein zentraler Bestandteil, denn sie **fördern den Austausch und die Kooperation** zwischen Betrieben.



Sietas-Wohnen privates Gemeinschaftsgrün

Die Wohnninnenhöfe bilden den **privatesten gemeinschaftlich** genutzten Freiraum innerhalb der Wohnstrukturen und ergänzen die kleineren privaten Gärten durch zusätzliche gemeinschaftliche Nutzungen. Sie bieten den jeweiligen Bewohner:innen **Raum für Begegnung, Austausch und gemeinschaftliche Aktivitäten** im unmittelbaren Wohnumfeld. Eine intensive Begrünung sowie nutzbare Aufenthaltsbereiche schaffen vielfältige Möglichkeiten zur Aneignung und fördern das gemeinschaftliche Miteinander.

Der Sietas-Park

Der Sietas-Park liegt im Herzen des Quartiers und nimmt als zentrale Freifläche eine besondere Rolle ein. Er fungiert nicht nur als erweiterter Garten der angrenzenden Wohnhöfe, sondern auch als Ort der Aneignung, so können Bewohner:innen hier vielfältige Aktivitäten entfalten, von Spiel und Sport bis zu ruhigen Rückzugsbereichen und den Raum auf eigene Weise gestalten. Zugleich ist der Park eine Art Freiluftmuseum der Werftgeschichte. Historische Relikte und Materialien aus dem ehemaligen Werftbetrieb werden sichtbar eingebunden und schaffen eine Verbindung zwischen Vergangenheit und Gegenwart. Die Gestaltung macht die Geschichte des Ortes erfahrbar und lädt zur aktiven Entdeckung ein, wodurch der Park eine doppelte Funktion erhält, denn er ist sowohl sozialer Treffpunkt als auch Ausstellungsraum für die Zeugnisse der industriellen Vergangenheit. So können alte Rohre und Stangen zu Sport- und Spielgeräten umfunktioniert werden oder alte Bodensteine werden zu Bänken und Sitzmauern umgebaut. Die Entwicklung des Parks orientiert sich

dabei an den Bedürfnissen der Bewohner:innen und ist auf eine flexible, kontinuierliche Transformation ausgerichtet, die soziale Nutzung, kulturelle Erinnerung und eine ökologische Aufwertung miteinander verbindet. Die organisch geformten Strukturen des Parks kontrastieren bewusst mit der überwiegend geradlinigen Umgebung. Sie erzeugen eine auflockernde Wirkung, die die starre Nachbarschaft durchbricht, und vermitteln den Eindruck einer lebendigen, sich wandelnden Natur in Verbindung mit der Historie des Ortes.

Darüber hinaus dient der Sietas-Park als räumliche Vermittlungszone zwischen den öffentlichen Wasserbereichen und den angrenzenden Wohnnutzungen. Die Erdgeschosszone kann perspektivisch teilöffentlich gestaltet werden, etwa durch Cafés oder soziale Treffpunkte, behält jedoch vorrangig die Funktion eines erweiterten Gartens für die Bewohner:innen.

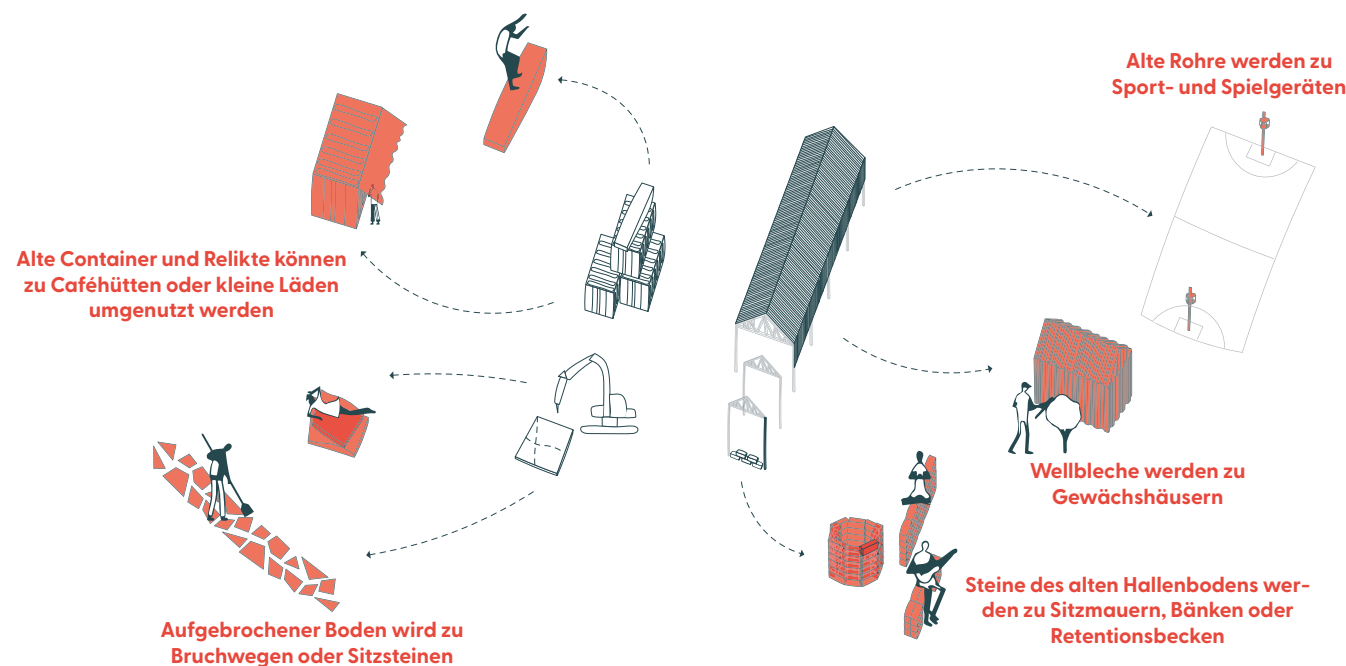


Abb. 43: Konzeptionelle Darstellung Materialitäten Sietas-Park

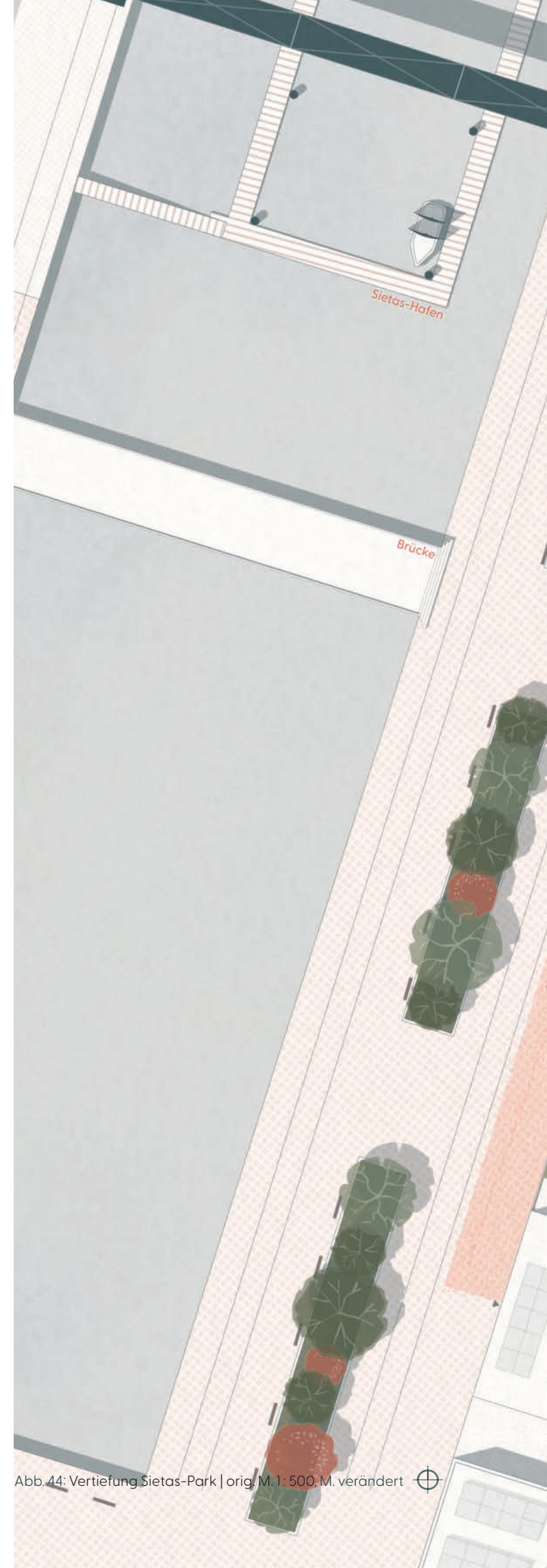


Abb. 44: Vertiefung Sietas-Park | orig. M. 1: 500, M. verändert



Jucho-Kran

Sietas-Promenade

Halle für Alle -
Dienstleistung und
soziale Infrastruktur

Sietas-Park

Quartiersgarage

Nahversorgung

Neuer Fahrweg

Zielgruppe Wohnen 3
Landschaftliches Wohnen

Quartiersgarage

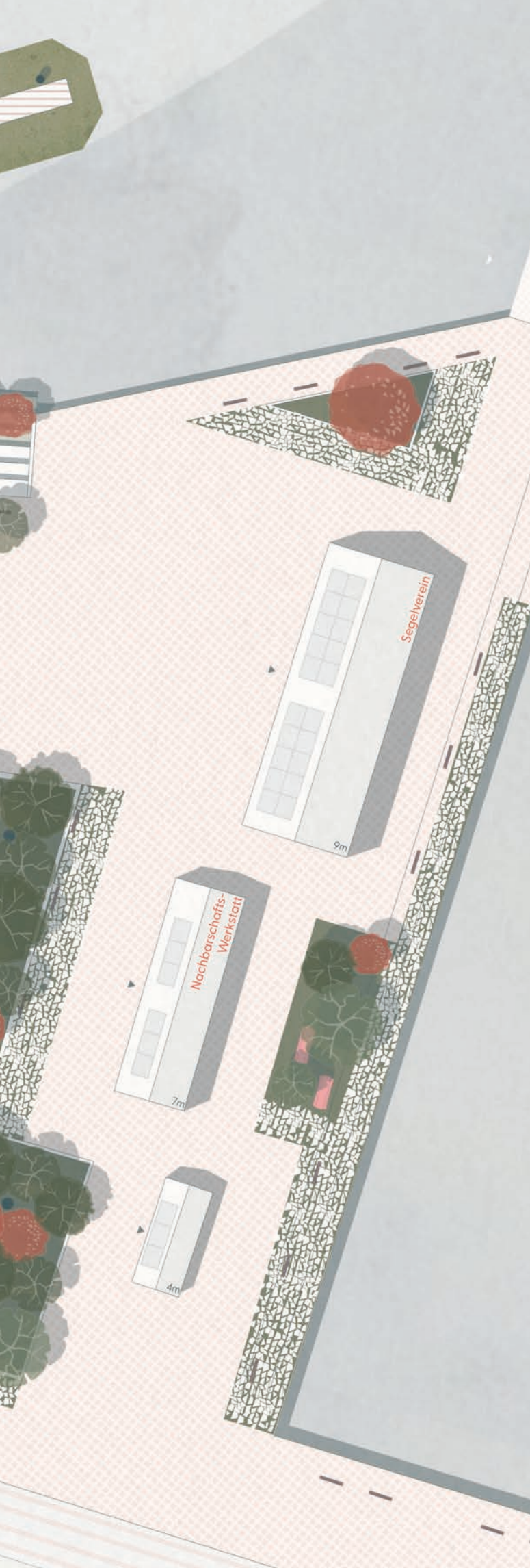


Abb. 45: Visualisierung Sietas-Park





Abb. 46: Vertiefung Sietas-Platz | orig. M.1: 500, M. verändert



Der Sietas-Platz

Der Sietas-Platz bildet einen der wichtigsten öffentlichen Räume des Quartiers, denn er fungiert als sozialer Ankerpunkt, an dem sich unterschiedliche Nutzungen und Menschen begegnen. Die umliegenden sozialen Einrichtungen orientieren sich bewusst zum Platz hin, sodass er als lebendiger Mittelpunkt wahrgenommen wird. Ein zentrales Element ist dabei die Nachbarschaftsküche, die als offener Treffpunkt viele Menschen anziehen soll. Hier können Handwerker:innen und Künstler:innen aber auch Bewohner:innen und Menschen der Umgebung ihre Pausen verbringen und miteinander ins Gespräch kommen. Es wird dadurch zu einem niedrighschwelligen Ort der Begegnung, der das soziale Gefüge des Quartiers stärkt. Auch das Sietas-Haus spielt eine wichtige Rolle. Als zentraler Treffpunkt bietet es Raum für Jugendtreffs, Vereinsaktivitäten oder kleinere Veranstaltungen. Es ergänzt den Platz funktional und schafft zusätzliche Möglichkeiten für gemeinschaftliches Leben.

Die großzügige Freifläche des Sietas-Platzes ermöglicht eine Vielzahl unterschiedlicher Aktivitäten. Durch seine Offenheit kann der Platz je nach Bedarf bespielt

werden wie durch Kulturfeste, Flohmärkte oder temporäre Märkte oder saisonale Aktionen. Von diesen Aktivitäten profitiert nicht nur der Platz selbst, sondern das gesamte Quartier und dessen Umgebung.

Eine besondere Qualität des Sietas-Platzes ist darüber hinaus seine direkte Beziehung zum Wasser. Die Treppeanlage und die Gestaltung des Ufers machen das Wasser als öffentlichen Raum erlebbar. Die Dynamik des Wassers wird so in den Stadtraum übertragen und prägt die Atmosphäre des Platzes. Ein geplanter Bootsanleger im ehemaligen Hafenbecken erweitert diese Verbindung. Er soll als zusätzliche Anlaufstelle dienen und das Quartier auf einer neuen Ebene erschließen, sowohl funktional als auch identitätsstiftend.

Außerdem trägt der Sietas-Platz Spuren der Geschichte des Geländes. Obwohl der Boden aufgrund seines schlechten Zustands großflächig erneuert werden musste, bleiben einzelne porositätsversiegelte Flächen des alten Bruchbodens erhalten. Diese historischen Fragmente verleihen dem Platz eine besondere Materialität und erinnern an die industrielle Vergangenheit des Ortes.

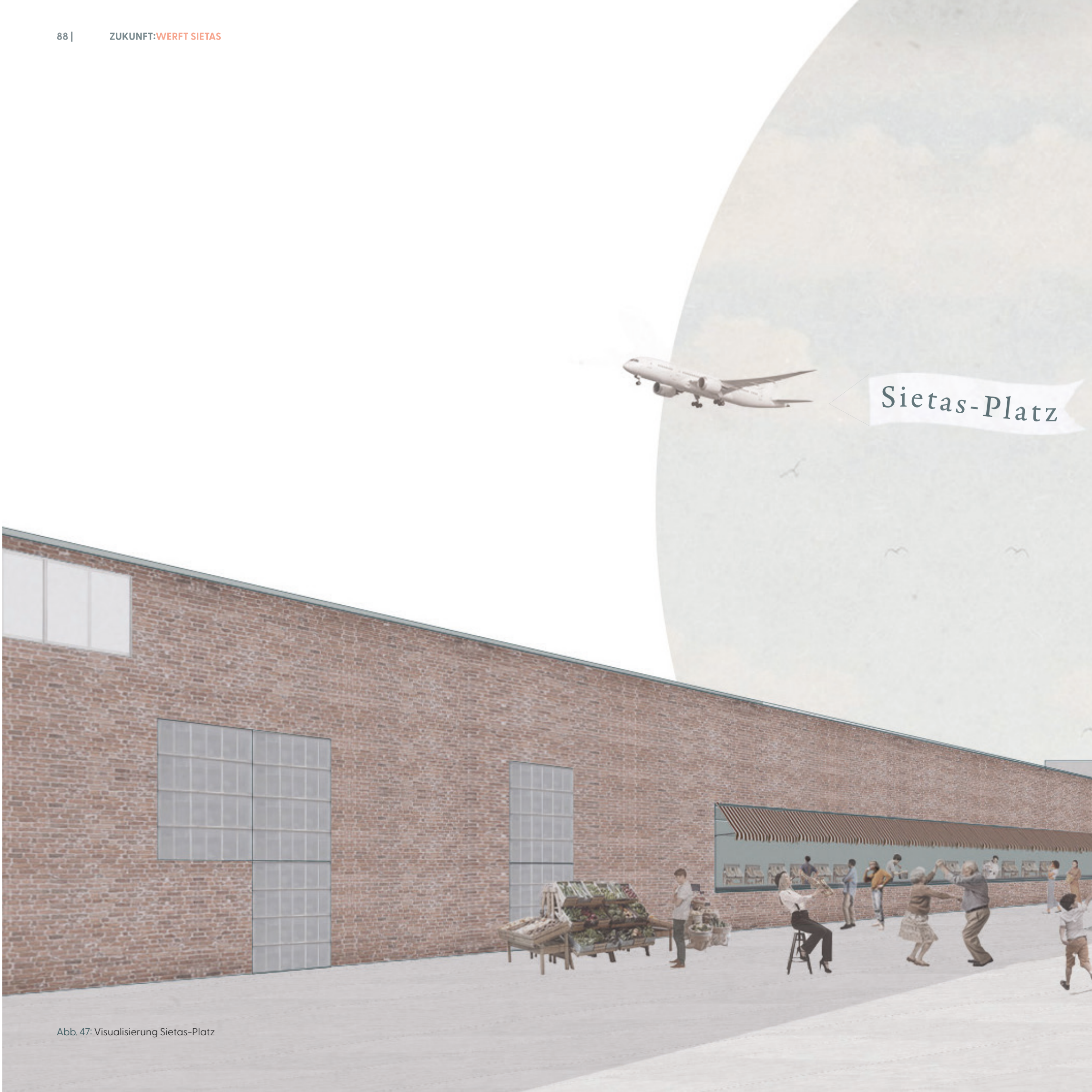


Abb. 47: Visualisierung Sietas-Platz



6.3 | INFRASTRUKTUR UND SYSTEME

MOBILITÄT

Im Zuge der Quartiersentwicklung wurden neue Straßenschnitte für den Neuenfelder Fährdeich sowie für die zentrale Erschließungsstraße innerhalb des Quartiers entwickelt. Beide Straßenräume übernehmen eine wichtige Rolle für die zukünftige Mobilität und mussten daher an veränderte Anforderungen angepasst werden. So wurde die durch das Quartier verlaufende Straße Neuer Fährweg im Vergleich zur heutigen Bestandsituation moderat verbreitert, um den zukünftigen Anforderungen durch zusätzliche Nutzungen und eine steigende Zahl an Bewohner:innen gerecht zu werden. Bei der Straßenverkehrsfläche innerhalb des Quartiers Neuer Fährweg handelt es sich um eine gemeinsam genutzte Fahrbahn für Radverkehr und motorisierten Individualverkehr.

Diese Entscheidung basiert zum einen auf der Annahme eines insgesamt moderaten Verkehrsaufkommens, das eine sichere Nutzung der geteilten Fahrbahn ermöglicht, zum anderen trägt die gemeinsame Nutzung dazu bei, den motorisierten Verkehr bewusst zu verlangsamen und damit ein quartiersverträgliches Geschwindigkeitsniveau zu fördern. Die Straße erhält dadurch einen eher nachbarschaftlichen Charakter und unterstützt die angestrebte Aufenthaltsqualität innerhalb des Quartiers. Der Lieferverkehr für die ansässigen Unternehmen wird weiterhin über die östlich des Quartiers verlaufende Erschließungsstraße geführt. Gleichzeitig wird der denkmalgeschützte Neuenfelder Fährdeich im Süden des Quartiers um einen gesonderten Radweg ergänzt. Hintergrund hierfür ist das historische Kopfsteinpflaster, das aus denkmalpflegerischen Gründen erhalten bleiben muss, für Radfahrer:innen jedoch nur eingeschränkt nutzbar ist. Durch die Ergänzung eines separaten Radwegs kann die bestehende Oberfläche bewahrt werden. Diese Maßnahme trägt wesentlich dazu bei, die Attraktivität des Radverkehrs in diesem Bereich zu erhöhen.

Ergänzend zu den infrastrukturellen Maßnahmen wird das Mobilitätsangebot im Quartier durch verschiedene Sharing-Angebote erweitert. An den drei Quartiersgaragen sind unter anderem Stationen für Leihfahrräder

vorgesehen, wodurch flexible und kurzfristig verfügbare Mobilitätsoptionen geschaffen werden. Darüber hinaus ist vorgesehen, stationsbasiertes Car-Sharing im Quartier zu etablieren, um die gemeinschaftliche Nutzung von PKWs zu fördern und den Bedarf an privaten PKWs langfristig zu reduzieren. Auch private Sharing-Initiativen werden begrüßt, da sie das Angebot ergänzen. Die Quartiersgaragen selbst sollten so konzipiert sein, dass sie langfristig an veränderte Mobilitätsbedürfnisse angepasst werden können. Würde der Be-

darf an Stellplätzen infolge eines weiter ausgebauten ÖPNV-Netztes und einer zunehmenden Nutzung von Sharing-Angeboten zukünftig sinken, könnten die Gebäude flexibel umgenutzt werden. So werden zukünftige Entwicklungen berücksichtigt und alternative Nutzungen ermöglicht.

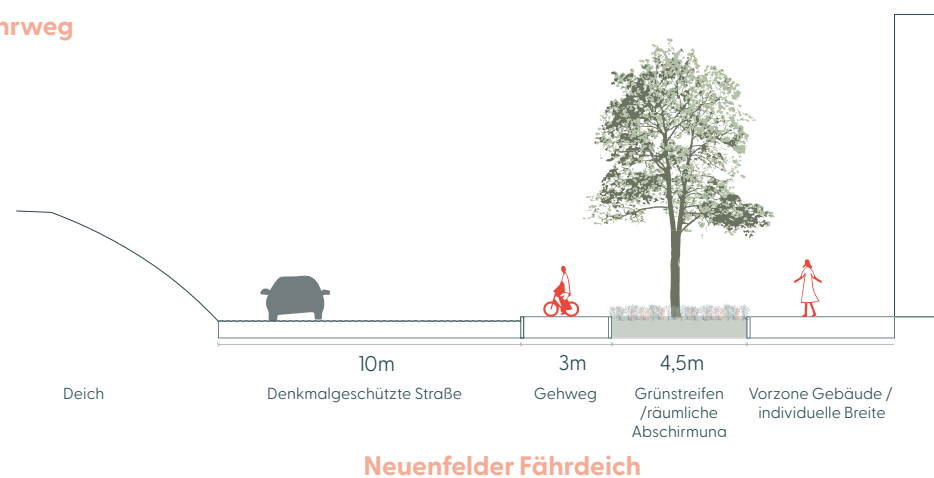
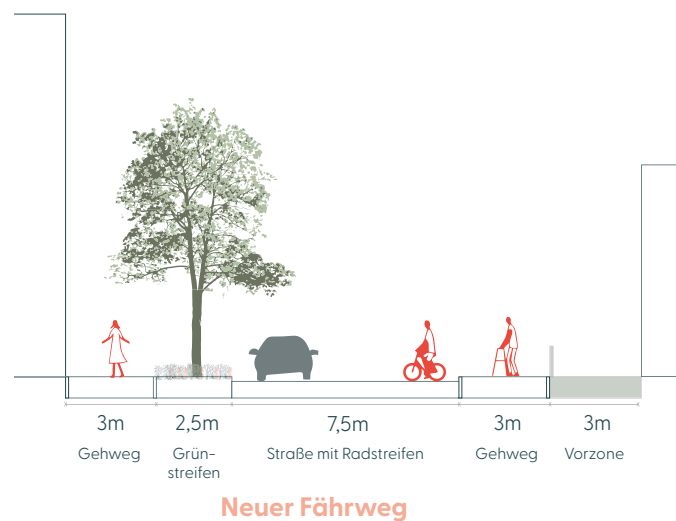


Abb. 48: Neue Straßenschnitte | M. 1 : 250

ERSCHLIESSUNGSHIERARCHIEN

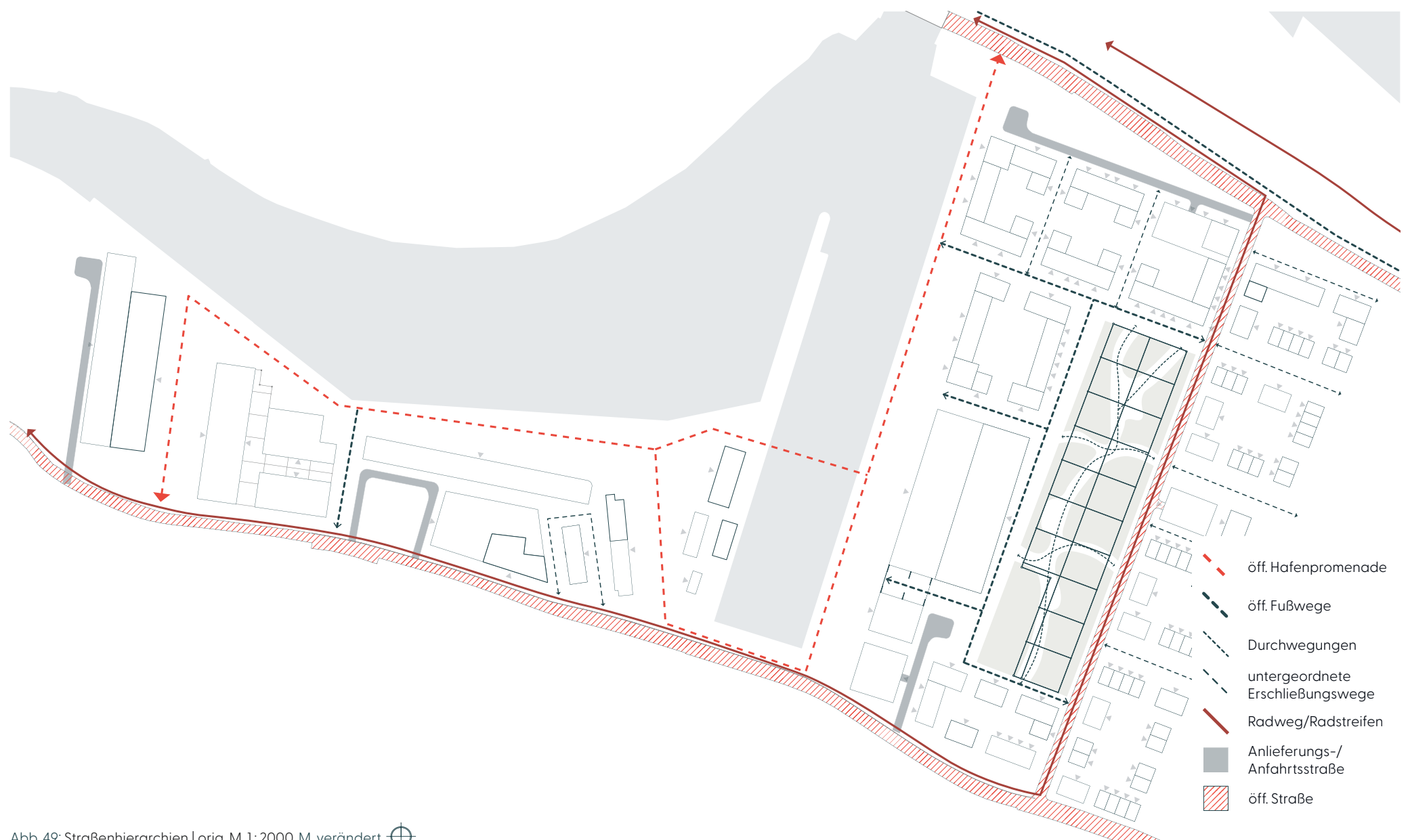


Abb. 49: Straßenhierarchien | orig. M. 1:2000, M. verändert

ENERGIE

Das Energiekonzept des Sietas-Quartiers versteht das Areal als integriertes, nachhaltiges System, das unterschiedliche ökologische und technische Maßnahmen miteinander verbindet. Über das Gelände verteilte Regenwassersammelbehälter ermöglichen die Speicherung und gezielte Nutzung von Niederschlagswasser. Gründächer auf Bestands- und Neubauten tragen zur Verdunstung und Abkühlung sowie zur Reduzierung von Hitzeinseln bei und leisten gemeinsam mit den großzügigen Grünflächen einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas. Die Vegetationsflächen fördern darüber hinaus Verdunstungsprozesse, schaffen Verschattung und erhöhen die Aufenthaltsqualität innerhalb des Quartiers. Ergänzend hierzu bilden Photovoltaikanlagen auf geeigneten Dächern einen wesentlichen Baustein der Energieversorgung. Die erzeugte Energie kann innerhalb des Quartiers verteilt und auf Gebäude übergrei-

fend genutzt werden, wodurch ein vernetztes System der lokalen Energiegewinnung entsteht.

Einen weiteren wesentlichen Beitrag zur energetischen Gesamtbilanz leistet der bewusste Umgang mit dem Bestand im Sinne von Urban Mining, adaptive Reuse und Phytoremediation. Durch die Weiterverwendung vorhandener Gebäudestrukturen, der Wiederverwendung bestehender Materialien und der umweltfreundlichen Bodenreinigung werden Ressourcen geschont und der Energieaufwand für Neubau und Materialproduktion deutlich reduziert. Der Erhalt und die Umnutzung der historischen Hallen tragen somit nicht nur zur Identität des Ortes bei, sondern stellen auch zugleich einen wichtigen Baustein einer ressourcenschonenden und langfristig nachhaltigen Quartiersentwicklung dar.

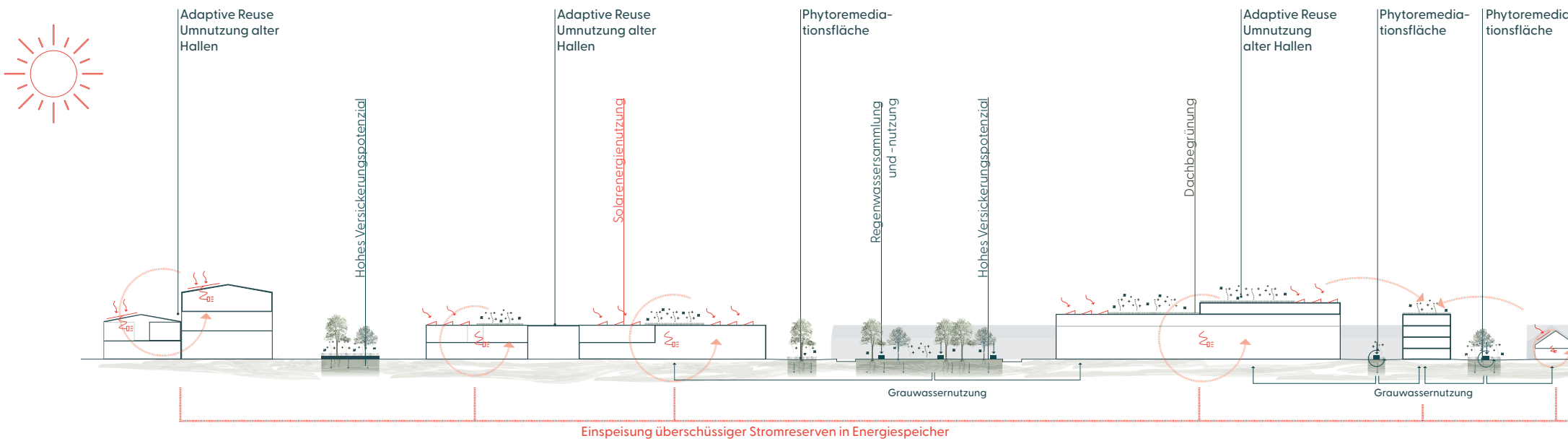
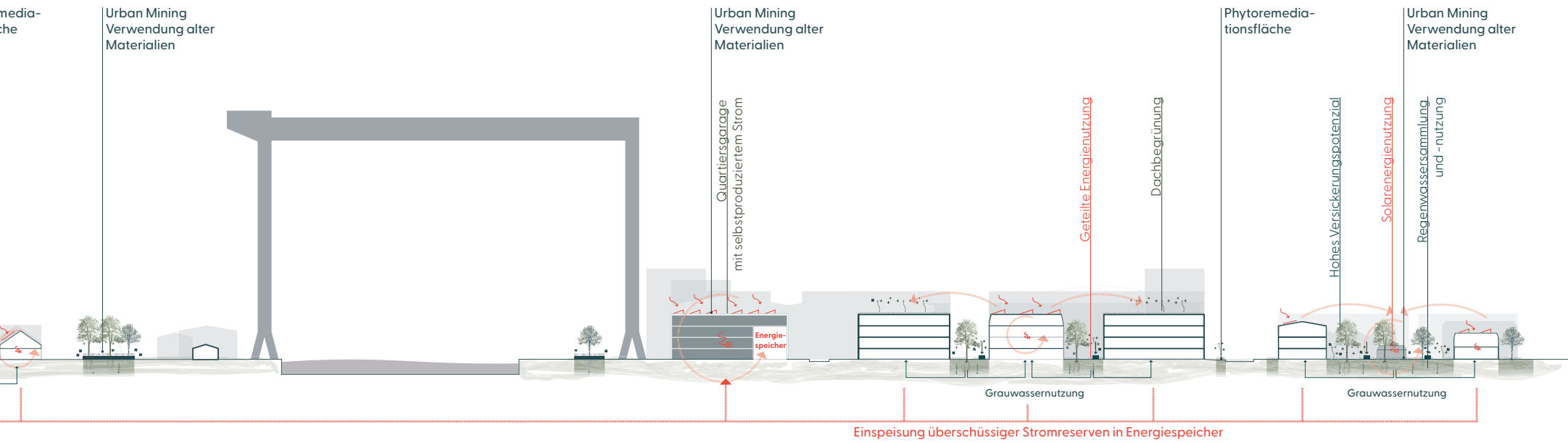


Abb. 50: Schnitt A-A' Energie und Nachhaltigkeit | orig. M1:500 , M verändert



6.4 | SOZIALES

DER SIETAS-VEREIN

Die langfristige Entwicklung und erfolgreiche Aufrechterhaltung des Sietas-Quartiers wird durch einen gemeinschaftlich organisierten Verein begleitet. Als zentrale organisatorische Instanz übernimmt der Verein koordinierende Aufgaben zwischen Nutzer:innen, Eigentümer:innen, Gewerbetreibenden und öffentlichen Akteur:innen und sorgt dafür, dass die räumlichen und sozialen Qualitäten des Quartiers dauerhaft gesichert werden.

Der Verein fungiert dabei als Plattform für Austausch, Mitbestimmung und gemeinschaftliche Organisation. Zu den zentralen Aufgaben zählen unter anderem die Koordination gemeinschaftlich genutzter Flächen, die Organisation von Veranstaltungen und Quartiersangeboten sowie die Unterstützung bei der Entwicklung neuer Nutzungen. Gleichzeitig übernimmt der Verein eine vermittelnde Rolle zwischen unterschiedlichen Interessen und trägt dazu bei, Konflikte frühzeitig aufzufangen und gemeinschaftliche Lösungen zu entwickeln. Strukturell setzt sich der Verein aus Vertreter:innen der ansässigen Betriebe, Bewohner:innen, weiteren lokalen Akteur:innen und der Stadt Hamburg zusammen. Durch diese breit aufgestellte Organisationsform entsteht ein stabiles Netzwerk, das die Identifikation mit dem Quartier stärkt und langfristige Entwicklungsprozesse aktiv begleitet.

Auf diese Weise wird der Verein zu einem wichtigen Instrument, um die Transformation des ehemaligen Werftgeländes nicht nur räumlich, sondern auch organisatorisch nachhaltig zu sichern und das Quartier als lebendigen, gemeinschaftlich getragenen Ort weiterzuentwickeln.

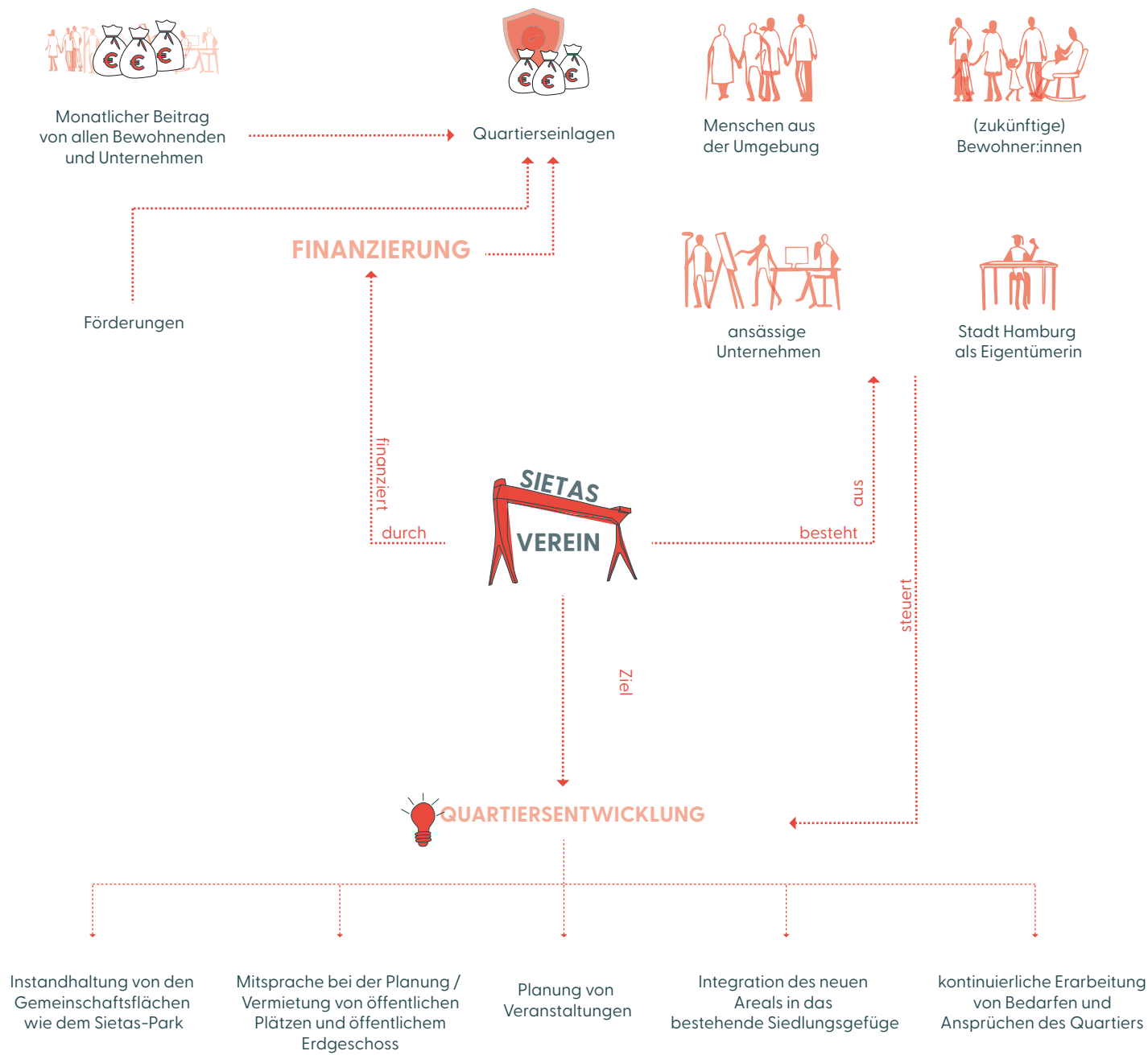


Abb. 51: Konzeptdiagramm Sietas-Verein

7.

FAZIT UND AUSBLICK

Abschließend richtet sich der Blick auf die übergeordneten Erkenntnisse der Arbeit und deren Bedeutung für die zukünftige Entwicklung der Sietas-Werft.

7.1 | SCHLUSSFOLGERUNG

Die Transformation der ehemaligen Sietas-Werft stellte eine komplexe planerische Aufgabe dar, die weit über eine reine Umnutzung eines brachliegenden Industrieareals hinausgeht. Ausgangspunkt dieser Arbeit war die Frage, wie sich ein ehemaliges Werftgelände zu einem zukunftsfähigen, generationenübergreifenden Quartier entwickeln lässt, das Wohnen, Arbeiten und Leben miteinander verbindet. Die Analyse hat gezeigt, dass die Herausforderungen am Standort vielfältig sind und sowohl ökologische, soziale als auch räumliche Dimensionen umfassen. Demografischer Wandel, Wohnraummangel, fehlende soziale Infrastruktur und das Wasser bilden dabei zentrale Rahmenbedingungen für die zukünftige Entwicklung des Areals.

Gleichzeitig wurde deutlich, dass gerade in dieser Vielschichtigkeit ein großes Potenzial liegt. Die ehemalige Werft verfügt über eine starke räumliche und kulturelle Identität, die sich aus ihrer industriellen Geschichte und ihrer Lage im Übergang zwischen Stadt und Landschaft ergibt. Diese bestehenden Strukturen bilden nicht nur materielle Ressourcen, sondern auch identitätsstiftende Elemente, die als Grundlage für eine nachhaltige Weiterentwicklung dienen können. Der bewusste Erhalt und die Umnutzung des Bestands ermöglichten es, die Geschichte des Ortes sichtbar zu halten und gleichzeitig neue Nutzungen zu integrieren.

Ein zentrales Ergebnis dieser Arbeit ist die Erkenntnis, dass Freiraum nicht als Restfläche, sondern als tragende Struktur des Quartiers verstanden werden muss. Die landschaftlichen Elemente sowie die Nähe zum Wasser werden dabei zu ordnenden und verbindenden Elementen, die sowohl ökologische als auch soziale Funktionen übernehmen. Wasser wird nicht ausschließlich als Risiko oder technische Herausforderung betrachtet, sondern als identitätsstiftendes und atmosphärisches Element, das neue Aufenthaltsqualitäten schafft und das Quartier räumlich prägt. Durch die Integration von Retentionsflächen, offenen Wasserbereichen und zugänglichen Uferzonen entsteht ein vielschichtiges System, das sowohl dem Hochwasserschutz dient als auch neue Orte der Begegnung ermöglicht.

Darüber hinaus zeigt der Entwurf, dass eine funktionale Mischung aus Wohnen, Arbeiten und gemeinschaftlichen Nutzungen entscheidend für die langfristige Stabilität des Quartiers ist. Die Integration produktiver Strukturen, wie beispielsweise ein Handwerkerhof, trägt dazu bei, die historische Rolle der Werft als Arbeitsort weiterzuführen und gleichzeitig neue wirtschaftliche und soziale Perspektiven zu schaffen. Eine solche Nutzungsmischung stärkt nicht nur die lokale Identität, sondern fördert auch kurze Wege und eine lebendige Nachbarschaft.

Ein weiterer wesentlicher Aspekt ist das Verständnis von Transformation als Prozess. Die Entwicklung des Quartiers erfolgt nicht als einmaliger Eingriff, sondern als langfristiger und lernfähiger Umbau, der auf verändernde Anforderungen reagieren kann. Phasenweise Entwicklungen, temporäre Nutzungen sowie der Einsatz von Strategien wie Urban Mining oder Phytoremediation verdeutlichen, dass nachhaltige Stadtentwicklung vor allem durch flexible und adaptive Strukturen ermöglicht wird.

Über die unmittelbare Entwicklung des Areals hinaus hat die Transformation der ehemaligen Werft ebenfalls einen bedeutenden Mehrwert für das umliegende Umfeld. Durch die Schaffung neuer Wohn- und Arbeitsräume entstehen zusätzliche Möglichkeiten für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen, wodurch bestehende Wohnraumbedarfe in der Region aufgefangen und langfristig stabilisiert werden können. Gleichzeitig eröffnet die Integration produktiver Nutzungen und gewerblicher Strukturen neue Perspektiven für lokale Unternehmen und stärkt wirtschaftliche Netzwerke im regionalen Kontext. Die Entwicklung qualitätsvoller öffentlicher Freiräume und die Schaffung von in der Umgebung mangelnden Angeboten tragen dazu bei, die bestehenden Nutzungsdefizite zu überwinden und neue Orte der Begegnung und des täglichen Bedarfs zu schaffen. Darüber hinaus kann und soll die Transformation des Areals als Impulsgeber für weitere Entwicklungen in der Region wirken, in dem das Umland strukturell stärker an die Metropole angebunden wird,

infrastrukturelle Zusammenhänge verbessert werden und die Region insgesamt als attraktiver Wohn-, Arbeits- und Lebensraum stärker wahrgenommen wird.

Insgesamt zeigt die Arbeit, dass die Transformation ehemaliger Industrieareale eine große Chance für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung darstellt und ermöglicht, bestehende Ressourcen weiterzuverwenden und neue soziale Strukturen zu etablieren. Das entwickelte Konzept der Sietas-Werft versteht sich dabei nicht nur als neues Quartier, sondern als verbindendes Element zwischen Stadt und Landschaft und Vergangenheit und Zukunft.

Über den konkreten Standort hinaus kann das Projekt als Modell für den Umgang mit vergleichbaren Industrie- und Hafenarealen verstanden werden. Es verdeutlicht, dass eine nachhaltige Entwicklung nicht allein durch Neubau entsteht, sondern vor allem durch das Weiterdenken vorhandener Strukturen und die Integration vielfältiger Nutzungen. Die ehemalige Werft wird damit zu einem Ort des Wandels, an dem Geschichte bewacht und langfristige Perspektiven für die Region eröffnet werden.

7.2 | AUSBLICK

Die zukünftige Entwicklungsperspektive des Areal ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abschließend definiert (vgl. NDR 2026). Die planerischen und politischen Rahmenbedingungen unterliegen einem fortlaufenden Wandel und konkrete Entscheidungen über Nutzungen und Prioritäten stehen vielfach noch aus. Vor diesem Hintergrund versteht sich diese Arbeit nicht als endgültiger Entwurf, sondern vielmehr als strategischer Impuls, der dazu beitragen soll, das Gelände in seiner Vielschichtigkeit wahrzunehmen und neue Perspektiven für seine zukünftige Nutzung zu eröffnen. Sie zeigt auf, dass das ehemalige Werftareal nicht nur als Potenzialfläche für Gewerbenutzungen betrachtet werden sollte, sondern als ein komplexes Gefüge aus Geschichte, Landschaft und sozialem Leben. Die hier entwickelten Ansätze verdeutlichen, dass eine nachhaltige Transformation vor allem dann gelingt, wenn räumliche, ökologische und gesellschaftliche Aspekte gemeinsam gedacht und langfristig miteinander verknüpft werden. Die Integration von Bestand, die Stärkung sozialer Netzwerke sowie die Entwicklung resilienter Freiräume bilden dabei zentrale Bausteine für eine langfristig tragfähige Entwicklung. Gleichzeitig bleibt das Areal offen für neue Ideen, Nutzungen und Aneignungsformen, die sich im Laufe der Zeit verändern und weiterentwickeln können.

Diese Arbeit ist somit eine Einladung, das Gelände nicht nur als Ort einer vergangenen industriellen Nutzung zu sehen, sondern als Möglichkeit für zukunftsfähige und nachhaltige Entwicklungen. Somit stellt dieses Projekt keinen abgeschlossenen Zustand dar, sondern einen Ausgangspunkt für weitere Diskussionen, planerische Entscheidungen und gesellschaftliche Anforderungen. Es soll dazu beitragen, das Areal als einen Zwischenraum zu verstehen, zwischen Vergangenheit und Zukunft, zwischen Wasser und Stadt und zwischen Produktion und Wohnen. Die Sietas-Werft ist ein Ort, an dem Wandel nicht als Herausforderung, sondern als Chance begriffen wird.

So versteht sich die Arbeit als Vision der

~~ZUKUNFT:WERFT SIETAS~~
~~ZwischenRaum und Wandel~~

ZUKUNFTSWERFT SIETAS
ZwischenRaum und Wandel

ANHANG

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

- Abb. 1:** Verortung der Sietas Werft, eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage des Landesbetriebs Geoinformation und Vermessung (LGV) Hamburg

Abb. 2: Bauliche Veränderungen über Jahre, eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage des Landesbetriebs Geoinformation und Vermessung (LGV) Hamburg

Abb. 3: Bestandsaufnahme, eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage des Landesbetriebs Geoinformation und Vermessung (LGV) Hamburg

Abb. 4: Collage Spannungsfeld, eigene Darstellung

Abb. 5: Demographische Veränderung Neuenfelde, eigene Darstellung

Abb. 6: Bestandsanalyse Siedlungsstruktur, eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage des Landesbetriebs Geoinformation und Vermessung (LGV) Hamburg

Abb. 7: Bestandsanalyse Gewerbestruktur, eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage des Landesbetriebs Geoinformation und Vermessung (LGV) Hamburg

Abb. 8: Bestandsanalyse Nutzungsstruktur, eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage des Landesbetriebs Geoinformation und Vermessung (LGV) Hamburg

Abb. 9: Bestandsaufnahme ÖPNV, eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage des Landesbetriebs Geoinformation und Vermessung (LGV) Hamburg

Abb. 10: Infrastrukturelle Erschließung, eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage des Landesbetriebs Geoinformation und Vermessung (LGV) Hamburg

Abb. 11: Bestandsanalyse Freiraum, eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage des Landesbetriebs Geoinformation und Vermessung (LGV) Hamburg

Abb. 12: Veränderung des Tidenhubs der Elbe eigene Darstellung

Abb. 13: Bestandsanalyse Starkregen, eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage des Landesbetriebs Geoinformation und Vermessung (LGV) Hamburg
- Abb. 14:** Altlasten, eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage des Landesbetriebs Geoinformation und Vermessung (LGV) Hamburg und Bellmann 2024.

Abb. 15: Urban Mining, eigene Darstellung

Abb. 16: Phytoremediation, eigene Darstellung

Abb. 17: Wohnform Baugemeinschaft, eigene Darstellung

Abb. 18: Wohnform Cluster-Wohnungen, eigene Darstellung

Abb. 19: WILD MILE Chicago, WILD MILE o.J., Online verfügbar unter: <https://wildmile.org/>

Abb. 20: Abriss / Erhalt, eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage des Landesbetriebs Geoinformation und Vermessung (LGV) Hamburg

Abb. 21: Erschließung, eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage des Landesbetriebs Geoinformation und Vermessung (LGV) Hamburg

Abb. 22: Baufelder, eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage des Landesbetriebs Geoinformation und Vermessung (LGV) Hamburg

Abb. 23: Sichtbeziehungen, eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage des Landesbetriebs Geoinformation und Vermessung (LGV) Hamburg

Abb. 24: Verlauf alte / neue Raumentwicklung, eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage des Landesbetriebs Geoinformation und Vermessung (LGV) Hamburg

Abb. 26: Alte / Neue Höhenbeziehungen, eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage des Landesbetriebs Geoinformation und Vermessung (LGV) Hamburg

Abb. 27: Konzeptioneller Rahmenplan, eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage des Landesbetriebs Geoinformation und Vermessung (LGV) Hamburg

Abb. 28: Transformativer Masterplan Phase 0, eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage des Landesbetriebs Geoinformation und Vermessung (LGV) Hamburg
- Abb. 29:** Pflanzen Phytoremediation, eigene Darstellung

Abb. 30: Konzeptgrafik Urban Mining, eigene Darstellung

Abb. 31: Transformativer Masterplan Phase 1, eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage des Landesbetriebs Geoinformation und Vermessung (LGV) Hamburg

Abb. 32: Transformativer Masterplan Phase 2, eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage des Landesbetriebs Geoinformation und Vermessung (LGV) Hamburg

Abb. 33: Transformativer Masterplan Phase 3, eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage des Landesbetriebs Geoinformation und Vermessung (LGV) Hamburg

Abb. 34: Masterplan / Lageplan, eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage des Landesbetriebs Geoinformation und Vermessung (LGV) Hamburg

Abb. 35: Entwurfserklärungen, eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage des Landesbetriebs Geoinformation und Vermessung (LGV) Hamburg

Abb. 36: Städtebauliche Prinzipien, eigene Darstellung

Abb. 37: Schnitt C - C': Konzeptionelle Darstellung Veränderung Übergang Hafenkante, eigene Darstellung

Abb. 38: Schnitt B - B', eigene Darstellung

Abb. 39: Konzeptgrafik Halle für Alle, eigene Darstellung

Abb. 40: Öffentliches Erdgeschoss Sietas Promenade Variante Gastronomie, eigene Darstellung

Abb. 41: Öffentliches Erdgeschoss Sietas Promenade Variante Einzelhandel, eigene Darstellung

Abb. 42: Konzeptionelle Darstellung Freiraumhierarchie, eigene Darstellung

Abb. 43: Konzeptionelle Darstellung Materialitäten Sietas-Park, eigene Darstellung

Abb. 44: Vertiefung Sietas-Park, eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage des Landesbetriebs Geoinformation und Vermessung (LGV) Hamburg

Abb. 45: Visualisierung Sietas-Park, eigene Darstellung

Abb. 46: Vertiefung Sietas-Platz, eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage des Landesbetriebs Geoinformation und Vermessung (LGV) Hamburg

Abb. 47: Visualisierung Sietas-Platz, eigene Darstellung

Abb. 48: Neue Straßenschnitte, eigene Darstellung

Abb. 49: Straßenhierarchien, eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage des Landesbetriebs Geoinformation und Vermessung (LGV) Hamburg

Abb. 50: Schnitt A – A' Energie und Nachhaltigkeit, eigene Darstellung

Abb. 51: Konzeptdiagramm Sietas-Verein, eigene Darstellung

Für die eigenen Darstellungen wurden die Zeichenprogramme Vektorworks, Adobe Illustrator, Adobe Photoshop und Adobe InDesign verwendet.

LITERATURVERZEICHNIS

Abreu, L., Ottoni, M., Xavier L. 2023. A comprehensive review of urban mining and the value recovery from e-waste materials. In: Resources, Conservations & Recycling. Volume 190

Ali, H., Khan, E., Sajad, M. A. 2013. Phytoremediation of heavy metals—Concepts and applications. Chemosphere, 91, 869–881.

Bellmann, B. 2024. Ergänzungsgutachten zum Verkehrswertgutachten Nr. 2023-1151 vom 29.07.2024 zum Ausweis der Einzelwerte im Zwangsversteigerungsverfahren. Bellmann Sachverständigungsbüro.

Borscheid, M., Breckner, I. 2025. Baugemeinschaften in der östlichen Hafencity. Empirische Befunde zu institutionellen Rahmenbedingungen, Umsetzungsprozessen und Gemeinwohleffekten. Hafencity Hamburg GmbH (Hg.): Hamburg.

Brunner, P. 2011. Urban Mining: A contribution to Reindustrialisation. In: Material Flow Analysis. Yale University.

Bürgerverein Jork o.J.. Hochwasserschutz an der Este durch dramatisch zunehmende Verschlickung bedroht. Online verfügbar unter: <https://buergerverein-jork.de/hochwasserschutz-an-der-este/> [Stand: 06.10.2025]

BBSR - Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung 2020. Zukunft Bauen. Forschung für die Praxis Band 22. Cluster-Wohnungen. Eine neue Wohnungstypologie für eine anpassungsfähige Stadtentwicklung. Hrsg. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.

Bundesverband Baugemeinschaften e.V. o.J.. Was ist eine Baugemeinschaft? Online verfügbar unter: <https://www.bv-baugemeinschaften.de/baugemeinschaft.html#:~:text=Die%20Baugemeinschaft%20ist%20ein%20Zusammenschluss,Umbau%20und%20Umnutzung%20von%20Immobilien.> [Stand: 26.10.2025]

Bundesministerium für Gesundheit 2025. Pflege-Wohngemeinschaften und andere alternative Wohnformen. Online verfügbar unter: <https://www.bundesgesundheitsministerium.de/themen/pflege/online-ratgeber-pflege/leistungen-der-pflegeversicherung/pflege-wohngemeinschaften-und-andere-alternative-wohnformen.html> [Stand: 26.10.2025]

BMWSB - Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen 2024. Wohnen für Mit-

arbeitende. Ein Beitrag zur Fachkräftebindung und zur Wohnraumversorgung. Bündnis bezahlbarer Wohnraum. Online verfügbar unter: https://www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/publikationen/wohnen/mitarbeitendenwohnen-publikation.pdf?__blob=publicationFile&v=4 [Stand: 26.10.2025]

Çelik, C., Hahn, E., Reichert, C., Rubarth, A. 2025. Handbuch Nachhaltige Energiesysteme im Quartier. Modelle und Strategien zwischen lokalen und globalen Herausforderungen. Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH, ein Teil von Springer Nature.

Dean, N. 2021 in NDR 2021. Hamburger Pella Sietas Werft stellt Insolvenzantrag. Online verfügbar unter: <https://web.archive.org/web/20210730122141/https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Hamburger-Pella-Sietas-Werft-stellt-Insolvenzantrag,sietas208.html> [Stand: 02.10.2025]

De Urbanisten o.J. Tide Park Keilehaven, Rotterdam. Online verfügbar unter: <https://www.urbanisten.nl/work/tidal-park-keilehaven> [Stand: 14.11.2025]

Dorau, U., Feigl, A., Raderbauer, J., Stadtschreiber, H. 2017. Stadt in Bewerbung – „City Sport“ als Motor nachhaltiger sozio-kultureller Integration. REAL CORP 2017: PANTA RHEI.

Dreiseitl, H., Grau, D. 2006. Wasserlandschaften: Planen, Bauen und gestalten mit Wasser. Birkhäuser. Basel.

Ellen Macarthur Foundation o.J.. Circular economy introduction. What is the meaning of a circular economy and what are the main principles?. Online verfügbar unter: <https://www.ellenmacarthurfoundation.org/topics/circular-economy-introduction/overview> [Stand: 21.10.2025]

EPA - United States Environmental Protection Agency 2012: What Is Phytoremediation? Online verfügbar unter: https://19january2017snaps-hot.epa.gov/sites/production/files/2015-04/documents/a_citizens_guide_to_phytoremediation.pdf [Stand: 10.11.2025]

European Commission o.J.. Malmö: from shipyards to sustainable living in Varvsstaden. Online verfügbar unter: <https://culture.ec.europa.eu/cultural-and-creative-sectors/architecture/living-spaces/catalogue/malmo> [Stand: 28.11.2025]

Freie und Hansestadt Hamburg o.J.a. Mit Airbus in Hamburg abheben. Online verfügbar unter: <https://www.hamburg.de/leben-in-hamburg/arbeiten-in-hamburg/airbus-hamburg-jobs-370110> [Stand: 02.10.2025]

Freie und Hansestadt Hamburg o.J.b. Notwendige Neubauaktivitäten in Hamburg Wohnungsknappheit und steigende Mieten. Stadtentwicklung und Wohnen. Online verfügbar unter: <https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/behoerde-fuer-stadtentwicklung-und-wohnen/themen/wohnen/wohnungsbaupolitik/hintergrund-158728> [Stand: 06.10.2025]

Freie und Hansestadt Hamburg o.J.c. Wohnungsbauprogramm des Senats Bündnis für das Wohnen. Stadtentwicklung und Wohnen. Online verfügbar unter: <https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/behoerde-fuer-stadtentwicklung-und-wohnen/themen/wohnen/wohnungsbaupolitik/buendnis-fuers-wohnen-156558> [Stand: 06.10.2025]

Freie und Hansestadt Hamburg o.J.d. Wohnungsbau Stadtentwicklung und Wohnen. Senatskanzlei. Online verfügbar unter: <https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/senat/senatsthemen/stadtentwicklung-und-wohnen--1055662?> [Stand: 06.10.2025]

Freie und Hansestadt Hamburg o.J.e. Förderung für Baugemeinschaften Finanzierung & Förderung. Bausteine für Hamburger Baugemeinschaftsförderung. Stadtentwicklung und Wohnen. Online verfügbar unter: <https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/behoerde-fuer-stadtentwicklung-und-wohnen/themen/wohnen/bauen/baugemeinschaften/finanzierung-und-foerderung-290012> [Stand: 26.10.2025]

Freie und Hansestadt Hamburg 2019. Bericht zum Demografiekonzept Hamburg 2030. Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz (BGV). Online verfügbar unter: <https://www.hamburg.de/resource/blob/86388/e242472118844f49e984c090c5d3c7bb/download-fortschreibung-demografiekonzept-hamburg2030-data.pdf> [Stand: 10.10.2025]

Freie und Hansestadt Hamburg 2020. Hamburger Maß Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt. Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen. Online verfügbar unter: <https://www.hamburg.de/resource/blob/155500/7fa-8431ded0807cf527ead4b27acb6fc/d-hamburger->

mass-leitlinien-zur-lebenswerten-kompakten-stadt-data.pdf [Stand: 10.10.2025]

Glander, I. und Karn, S. 2021. Ökologische und soziale Potenziale und Grenzen verdichteter Freiräume. Forschungsprojekt im Rahmen des Forschungsentwicklungsplans OST, Reallabor Raum & Landschaft Schweiz. OST Ostschweizer Fachhochschule, Institut für Landschaft und Freiraum, Rapperswil. [Stand: 10.10.2025]

Hamburger Abendblatt 2010. Werft baut Transportschiff für Offshore-Windkraftanlagen. Online verfügbar unter: <https://www.abendblatt.de/wirtschaft/article107896390/Werft-baut-Transportschiff-fuer-Offshore-Windkraftanlagen.html> [Stand: 02.10.2025]

Haubenhofer, D., Schwab, M., Cervinka, R. 2016. Urbane Gärten und Gemeinschaftsgärten. In: Zentrum für Weiterbildung und Drittmittelprojekte, Hochschule für Agrar- und Umweltpädagogik (Hrsg.) 2016. Gesundheitsfördernde Wirkung von Gärten. Wien

Hein, J., Hilder, N. 2023. Estuarine territorialization and the port of Hamburg. *Maritime Studies*, 22, 39. <https://doi.org/10.1007/s40152-023-00329-x>

HPA / ReGe Hamburg o.J.. Hochwasserschutz für Hamburg: Ertüchtigung des Cranzer und Neuenfelder Hauptdeich. Online verfügbar unter: <https://hochwasserschutz-cnh.de/> [Stand: 06.10.2025]

Jacobs, J. 1992. The death and life of great American cities (Vintage Books ed.). Vintage Books.

Kost, S., Petrow, C. 2022. Kulturelle Vielfalt in Freiraum und Landschaft. Wahrnehmung, Partizipation, Aneignung und Gestaltung. Springer VS. Wiesbaden.

Kuttenkeuler, A., Mierau, M., Strate, H., Ungerer, J., Weidner, N., Herting, C. 2021. Handwerkerhof-Strategie 2030 für Hamburg. Positionspapier der Handwerkskammer Hamburg. Handwerkskammer Hamburg. Online verfügbar unter: https://hamburg-business.com/_Resources/Persistent/0/c/b/c/0cbc4407c8d0cf3e5dd-61c90d5c7a7b5d5e7087c/Positionspapier%20Handwerkerhof-Strategie%202030.pdf [Stand: 10.10.2025]

Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) Hamburg o.J.. Online verfügbar unter: <https://geoportal-hamburg.de/#> [Stand: 10.10.2025]

Landkreis Stade 2021. Bevölkerungsvorausberechnung 2030 für den Landkreis Stade.

Metropolregion Hamburg 2017. Leitprojekt Innentwicklung. Ergebnisse und Empfehlungen. Online verfügbar unter: <https://metropolregion.hamburg.de/resource/blob/7600/ab4c6dafd1b092bee75f35b76ead70f9/broschuere-lp-innenentwicklung-data.pdf> [Stand: 10.10.2025]

LANDEZINE o.J. De Ceuvel. Online verfügbar unter: <https://landezine.com/de-ceuvel-by-delva/> [Stand: 17.11.2025]

NDR - Norddeutscher Rundfunk 2024a. Denkmalschutzte Kränke der Sietas-Werft: Polizei stoppt Abriss. Online verfügbar unter: <https://web.archive.org/web/20240921155442/https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Denkmalgeschuetzte-Kraene-der-Sietas-Werft-Polizei-stoppt-Abriss,sietas234.html> [Stand: 02.10.2025]

NDR - Norddeutscher Rundfunk 2024b. Kräne der ehemaligen Sietas-Werft werden nun doch abgebaut. Online verfügbar unter: <https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Kraene-der-ehemaligen-Sietas-Werft-werden-nun-doch-abgebaut,sietas234.html#:~:text=17%2Dj%C3%A4hriger%20SPD%2DPolitiker%20verhinderte,Abbauarbeiten%20an%20den%20Kr%C3%A4nen%20gestoppt.> [Stand: 02.10.2025]

NDR - Norddeutscher Rundfunk 2026. Werftgelände von Pella Sietas: Stadt Hamburg hat noch kein Konzept. Online verfügbar unter: <https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/werftgelaende-von-pella-sietas-stadt-hamburg-hat-noch-kein-konzept,sietas-106.html> [Stand: 27.03.2026]

Preuß, O., Zamponi, R. 2012: Sietas-Werft: Insolvenzverfahren eröffnet, Hamburger Abendblatt. Online verfügbar unter: <https://www.abendblatt.de/wirtschaft/article107730152/Sietas-Werft-Insolvenzverfahren-eroeffnet.html> [Stand: 02.10.2025]

Rudnicka, J. 2025. Durchschnittliche Wohnungsgröße in Hamburg nach Bezirken im Jahr 2023. Statista. Online verfügbar unter: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1087358/umfrage/wohnflaeche-je-wohnung-in-hamburg-nach-bezirken/> [Stand: 10.10.2025]

Schiff & Hafen 2010. 375 Sietas Werft. DVV Media Group GmbH. Seehafen Verlag. Heft 10.

Schmidt, G., Dr., Sept, A., Prof. Dr. 2023. City Reuse Die Wiederverwertung von Stadt zwischen Idee und Realität. Editorial aus PLANERIN 2/2023 City Reuse Die Wiederverwertung von Stadt zwischen Idee. Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SLR) e.V. Berlin.

Schnur, O., Gebhardt, D., Drilling, M. 2014. Quartiersforschung: Zwischen Theorie und Praxis (2. Aufl.). Springer VS.

Schomburg, T. 2023. Mehrgenerationenwohnen – wie lebt es sich zusammen? Senkrechstarter das Schindler Magazin. Online verfügbar unter: <https://magazin.schindler.de/kultur/mehrgenerationenhaus-wie-lebt-es-sich-zs> [Stand: 26.10.2025]

Spiegel Online 2014. Werftkrise: Russen kaufen Hamburger Traditionswerft Sietas. Online Verfügbar unter: <https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/insolvente-hamburger-traditionswerft-sietas-verkauft-a-952582.html> [Stand: 02.10.2025]

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2024. Bevölkerungsentwicklung in den Stadtteilen Hamburg bis 2040. Online verfügbar unter: https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Statistische_Berichte/bevoelkerung/A_I_8_j_HH-Stadtteile/A_I_8_j_24_HH-Stadtteile.pdf [Stand: 10.10.2025]

Stein, T. 2016. Autofreies Wohnen im Bestand: Das Beispiel Berlin (IVP-Discussion Paper, Heft 2/2016). Technische Universität Berlin, Institut für Land- und Seeverkehr, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung. Online verfügbar unter: <https://doi.org/10.26128/2023.47> [Stand: 13.11.2025]

Sternberg M., Weis P. 2021. Neue Wohnformen – die soziale Qualität des Wohnens stärken. WISO direkt Nr. 3. Friedrich Ebert Stiftung. Online verfügbar unter: <https://library.fes.de/pdf-files/wiso/17298.pdf> [Stand: 26.10.2025]

Stöckner, U. 2005. Hafenareale revitalisieren – Strategien für Stadt und Hafen. Aufgezeigt am Beispiel der Rhein- und Neckarhäfen. Universität Karlsruhe (TH), Schriftenreihe des Instituts für Städtebau und Landesplanung, Heft 33. Karlsruhe.

Stone, S. 2020. Undoing buildings. Adaptive Reuse and cultural memory. Routledge, New York

Tide°elbe o.J.. Unter Wasser. Die Elbe: Ein Fluss im Rhythmus der Gezeiten. Online verfügbar unter: <https://www.tideelbe.info/unter-wasser/die-elbe-ein-fluss-im-rhythmus-des-meeres?> [Stand: 07.12.2025]

Umweltbundesamt 2017. Urban Mining Ressourcenschonung im Anthropozän. Fachgebiet III 2.2 – Ressourcenschonung, Stoffkreisläufe, Mineral- und Metallindustrie. Dessau-Roßlau.

Wegweiser Kommune 2025. Demografische Entwicklung Jork 2012–2022. Online verfügbar unter: <https://www.wegweiser-kommune.de/data-api/rest/export/demografische-entwicklung+jork+2012-2022+tabelle.pdf> [Stand: 04.07.2025]

Welt 2021. Deutschlands älteste Werft: Pella Sietas kündigt fast allen Beschäftigten. Online verfügbar unter: <https://www.welt.de/regionales/hamburg/article233837728/Deutschlands-aelteste-Werft-Pella-Sietas-kuendigt-fast-allen-Beschaeftigten.html> [Stand: 05.05.2025]

Welt 2025. Stadt Hamburg kauft früheres Pella-Sietas-Areal. Online verfügbar unter: <https://www.welt.de/regionales/hamburg/article6915f96d0558ca65b4d658c5/werftgelaende-stadt-hamburg-kauft-frueheres-pella-sietas-areal.html> [Stand: 15.11.2025]

WILD MILE o.J.. Wild Mile Chicago The World’s First Ever Floating Eco Park. Online verfügbar unter: <https://wild-mile.org/> [Stand: 19.12.2025]

Williams, J. 2019. Circular Cities. Urban Studies Journal, Volume 56 Issue 13, 2746–2762

Wüest partner 2025. Neue Chancen vor den Toren Hamburgs: Wachstum und Attraktivität des Umlands. Online verfügbar unter: [https://www.wuestpartner.com/de-de/2025/03/17/hamburgs-wachstum-und-attraktivitaet-des-umlands/#::~text=Besonders starke Mietsteigerungen verzeichneten Rellingen,Gemeinden zu deutlichen Steigerungen führt.](https://www.wuestpartner.com/de-de/2025/03/17/hamburgs-wachstum-und-attraktivitaet-des-umlands/#::~text=Besonders%20starke%20Mietsteigerungen%20verzeichneten%20Rellingen,Gemeinden%20zu%20deutlichen%20Steigerungen%20fuehrt.) [Stand: 05.05.2025]

Zeit Online 2025. Stadt Hamburg kauft früheres Pella-Sietas-Werftgelände. Online verfügbar unter: <https://www.zeit.de/news/2025-11/13/stadt-hamburg-kauft-frueheres-pella-sietas-werftgelaende> [Stand: 19.11.2025]

ZUKUNFT:WERFT SIETAS

ZwischenRaum und Wandel

IMPRESSUM

Verfasserin
Finja Volmari

Prüfer:innen
Prof. Antje Stokman
Dipl.-Ing. M.Sc. Stefan Hartlock

Projekt
Masterarbeit
HafenCity Universität
Universität für Baukunst und Metropolenentwicklung
29. April 2026

Abbildungen
Alle Abbildungen und Fotos sind eigene Darstellungen
oder die Quelle ist gekennzeichnet.
Für die eigenen Darstellungen wurden die Zeichenprogramme Vektorworks,
Adobe Illustrator, Adobe Photoshop und Adobe InDesign verwendet.

© 2026 Finja Volmari
Sofern nicht anders angegeben steht dieses Werk unter der Creative Commons Lizenz CC BY 4.0
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>