



GRASBROOK

Städtebau und Freiraum für den Stadtteil Grasbrook

*Dokumentation des
Wettbewerblichen Dialogs*

Juni 2018 bis April 2020



Städtebau und Freiraum für den Stadtteil Grasbrook

Dokumentation des Wettbewerblichen Dialogs

Juni 2018 bis April 2020

Inhaltsverzeichnis

Auf zu neuen Ufern	06
Ausgangsbedingungen	09
Der Grasbrook – Herausforderungen und Chancen	11
Blick in die Geschichte des Grasbrooks	14
„Der Grasbrook als Innovationsstadtteil“ (Prof. Jürgen Bruns-Berentelg)	16
Der Wettbewerbliche Dialog	19
Innovatives Verfahren: Freiraum und Städtebau auf Augenhöhe	20
Übersicht: Teilnehmende Büros der Phase 1 und Phase 2	24
Digitale Tools für Planung und Beteiligung	26
Der Beteiligungsprozess	28
Bürgerbeteiligung von Anfang an	31
Beteiligung während des Wettbewerblichen Dialogs	36
Das Finale in Zeiten von Corona	38
Dokumentation Konzeptphase (Phase 1)	40
Dokumentation Vertiefungsphase (Phase 2)	54
1. Preis: Herzog & de Meuron und Vogt Landschaftsarchitekten	56
„Ein neuer Stadtteil ist ein Gemeinschaftswerk der Bürger“ (Günther Vogt und Pierre de Meuron im Interview)	64
„Kräftige Stadtkante vis-à-vis zur Hafencity“ (Oberbaudirektor Franz-Josef Höing)	66
2. Preis: Mandaworks AB und Karres en Brands RB	68
3. Preis: ADEPT ApS und Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH	76
Kommentierungen des Wettbewerbsergebnisses	84
„Auf der anderen Seite“ (Eva Eusterhus)	85
„Städtebau als robuster Rahmen für die Stadtentwicklung“ (Olaf Bartels)	87
„Warum der Grasbrook größer werden muss. Und werden kann“ (Christoph Twickel)	88
Ausblick	90
Übersicht Verfahrensbeteiligte	95
Impressum	96



Dr. Dorothee Stapelfeldt, Senatorin für Stadtentwicklung und Wohnen

»Das gespannte öffentliche Interesse am Grasbrook der Zukunft spornt uns alle an, die wir mit diesem bedeutenden Projekt der Hamburger Stadtentwicklung beschäftigt sind: die Entwicklung eines modernen, urbanen Stadtteils, unmittelbar an den Hafen angrenzend. Auf dem Weg dahin ist das in dieser Publikation dokumentierte Verfahren des Wettbewerblichen Dialogs bedeutsam und richtig für die ersten Schritte seiner Realisierung.

Wir haben Großes vor – Wohnraum für etwa 6.000 Menschen und bis zu 16.000 Arbeitsplätze in einem städtebaulich, ökologisch und verkehrstechnisch vorbildlichen Stadtteil, der inmitten eines großen innerstädtischen Transformationsraums liegt. Diese Broschüre verdeutlicht, dass uns hierbei der Blick von Expertinnen und Experten sowie von Bürgerinnen und Bürgern gleichermaßen wichtig ist. Ich wünsche mir, dass die bisherige kritisch-konstruktive Begleitung des Vorhabens uns auch künftig wertvolle Rückmeldungen und Anregungen beschert.«



**Franz-Josef Höing
Oberbaudirektor**

»Der Grasbrook ist eines der wichtigsten großen Stadtentwicklungsprojekte der kommenden Jahre. Hier kann und soll schrittweise ein moderner, urbaner und dichter Mix städtischer Nutzungen entstehen. Die spektakuläre Wasserlage, ein geräumiger Park und eine neue U-Bahn-Anbindung schaffen nahezu ideale Voraussetzungen für ein resilientes Stadtquartier des 21. Jahrhunderts.

Besonders wichtig ist hier der Umgang mit den Freiflächen. Wir brauchen nicht nur eine bauliche Weiterentwicklung, sondern müssen aus den einzelnen Elementen, aus Infrastrukturen und Grünflächen einen starken neuen Park machen, der den Charakter dieses Gesamtgebiets ausmacht. Die Anbindung der Veddel ist wichtiger Bestandteil dieser Konzeption. Es geht in diesem Stadtraum nicht nur um das Bauen, sondern vor allem auch um das Verbinden.«



Jens Kerstan, Senator für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

»Der zentrale Park mit Promenaden, Zugängen zum Wasser und vielen Spiel- und Freizeitaktivitäten bildet den Anker für den neuen Stadtteil und ist Teil des Grünen Netzes Hamburgs. Die abwechslungsreichen Grünanlagen und Uferzonen mit ihren Räumen für Erholung, Begegnung und vielfältigem Sport sind zugleich ein Angebot für die Menschen auf der Veddel. Es hat sich gelohnt, den Wettbewerb von Beginn an für gemischte Teams aus Architektur und Stadtplanung auszuloben: Der Entwurf greift stimmig die Gegebenheiten des Geländes und der Hafen- und Elblandschaft auf. Die „wilde Stadtnatur“ wird selbstverständlicher Teil des Grasbrooks. Auch die zukünftige Brücke ist ein großes Versprechen für die Veddel: Die Barriere wird überwunden. Die Herausforderung für die Stadt wird es sein, den Entwurf der Brücke mit der Funktions- und Freiraumplanung zu konkretisieren, die damit verbundenen Infrastrukturen zu realisieren und den Elbuferpark frühzeitig zu eröffnen.«



**Prof. Jürgen Bruns-Berentelg,
Vorsitzender der Geschäftsführung der Hafencity Hamburg GmbH**

»Mit dem neuen Stadtteil Grasbrook schaffen wir im Zentrum Hamburgs die großartige Chance, ein bis dato für die Öffentlichkeit abgeschottetes Hafengebiet südlich der Norderelbe zu öffnen, für vielfältige Wohnformen, neue Lebens- und Arbeitswelten, für kulturelle und soziale Begegnungen. Mit dem Verfahren des Wettbewerblichen Dialogs wurde ein kreativer Ideenprozess befördert, in dem sich die unterschiedlichen Kompetenzen aus der Sicht der Landschaftsarchitektur und des Städtebaus gegenseitig inspirieren und eine neue Balance der Nachhaltigkeit ermöglicht werden konnten. Vor allem wurden die Perspektiven der Bürgerinnen und Bürger von Anfang an mit einbezogen. So ist ein starkes und eigenständiges Stadtbild für den Grasbrook entstanden, das zugleich viel Offenheit für künftige Lernprozesse lässt. Offenheit für das Entwickeln sozialer, wirtschaftlicher und technologischer Innovationen. So wird der Grasbrook ein Innovationsort für die Stadt von heute und morgen werden.«



Auf zu neuen Ufern

Der neue Stadtteil Grasbrook

Am Südufer der Elbe entsteht ein neues Stück Stadt. Wo heute noch ein abgeschottetes Hafengebiet mit kaum genutzten Hafenbecken und einigen denkmalgeschützten Gebäuden liegt, wird in den kommenden Jahren ein gemischter Stadtteil in zentraler Lage entstehen. In einem intensiven Dialog zwischen städtischen Akteuren, internationalen Planungsbüros und der Öffentlichkeit wurden von Juni 2018 bis April 2020 Ideen für Städtebau und Freiräume entwickelt.

So wie der Hafen im steten Wandel ist, verändert sich auch das Areal des Kleinen Grasbrooks – wie die Halbinsel in der Elbe offiziell heißt – kontinuierlich. Kaianlagen wurden errichtet, Hafenbecken angelegt und wieder zugeschüttet, Brücken, Bahnlinien und Straßen gebaut. Das Gebiet war lange Zeit für die Öffentlichkeit überwiegend abgeriegelt. Jetzt wird es wieder geöffnet.

Damit ergeben sich neue Chancen für die Stadtentwicklung – auch für den „Sprung über die Elbe“, den die Stadt Hamburg als Leitbild verfolgt. Gegenüber der HafenCity, in Sichtweite der Elbphilharmonie gelegen, schlägt der neue Stadtteil Grasbrook die Brücke von der inneren Stadt in Richtung Süden. Vorgesehen sind rund 3.000 Wohnungen in Miete und Eigentum, für Genossenschaften und Baugemeinschaften und circa 16.000 Arbeitsplätze. Einen unmittelbaren Nutzen soll der Grasbrook für die Menschen in den Nachbarstadtteilen haben, mit großzügigen Grünräumen, Bildungs- und Kultureinrichtungen, neuen Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten.

Die Entwicklung eines neuen Stadtteils ist ein komplexer Prozess, bei dem die Ausgangsbedingungen aus der Geschichte des Ortes und die Lage des Gebiets ebenso mitgedacht werden müssen wie Zukunftsansprüche an Innovation und Nachhaltigkeit. Die Perspektiven unterschiedlichster Akteure und Beteiligter gilt es auszuloten und in den Ideenprozess einzuspeisen. Und es geht darum, eine eigenständige städtebauliche und freiraumplanerische Idee zu entwickeln, die aber dennoch offen genug bleibt für künftige Lernprozesse.

Gemeinsam mit der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen und der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft entschied sich die mit der Entwicklung und Steuerung beauftragte HafenCity Hamburg GmbH 2019 für das Verfahren des „Wettbewerblichen Dialogs“, ein innovatives und dialogorientiertes Verfahren, bei dem auch Bürgerinnen und Bürger ihre Wünsche und Vorstellungen einbringen können. Planungsbearbeitung im Wettbewerb und Beteiligung können mit diesem Verfahren europarechtskonform miteinander verknüpft werden.

Im April 2020 wurde der Wettbewerbliche Dialog mit einem Ergebnis beendet. Diese Broschüre fasst den gesamten Ideenprozess der knapp zwei Jahre zusammen. Im Zentrum stehen die Dokumentation und Würdigung der Entwurfsarbeiten. Erläuterungstexte der entwerfenden Büros und Auszüge aus der Jurybewertung stehen nebeneinander und laden dazu ein, unterschiedliche Perspektiven einzunehmen. Zusätzlich bieten die vertiefenden Kommentierungen von einer Gastautorin und zwei Gastautoren Einordnungen aus der Lokalperspektive, der Architekturkritik und des Feuilletons.

Die Planung geht unterdessen weiter. In der sich an den Wettbewerb anschließenden Funktions- und Freiraumplanung wird der Entwurf präzisiert, um die entsprechenden Grundlagen für die Bebauungspläne, die Auslobung der Grundstücke, die Architekturwettbewerbe für die einzelnen Gebäude sowie den Bau der Freianlagen wie zum Beispiel des großen Parks zu schaffen. 2023 wird voraussichtlich das Deutsche Hafenumuseum als erstes hochbauliches Vorhaben in den Bau gehen. Der gesamte Entwicklungszeitraum für den Stadtteil wird circa 20 Jahre umfassen.



Ausgangsbedingungen

Der neue Stadtteil entsteht auf zentral gelegenen ehemaligen Hafentflächen. Mit der Entwicklung sind viele Herausforderungen und Chancen verknüpft. Eine der wesentlichen Voraussetzungen ist die physische und soziale Verknüpfung mit den Nachbarstadtteilen Veddel, Wilhelmsburg, Rothenburgsort und HafenCity. Als Vorbereitung des Wettbewerblichen Dialogs wurden einige umfangreiche Wissensgrundlagen geschaffen, darunter eine Standortanalyse zum Areal sowie eine Dokumentation des vorlaufenden öffentlichen Beteiligungsprozesses.

November 2015

Chronologie zur Vorgeschichte

Scheitern der Olympiabewerbung: Die Bürgerinnen und Bürger der Hansestadt stimmen bei einem Referendum mit knapper Mehrheit gegen die Bewerbung Hamburgs für die Olympischen Spiele 2024.

August 2017

Unterzeichnung eines Lol (Letter of Intent) zwischen Hafenvirtschaft und Stadt, der zumindest für einen wesentlichen Teil des Kleinen Grasbrooks den Weg für die Stadtentwicklung frei macht. Die südöstlichen Flächen auf dem O'Swaldkai verbleiben in hafenvirtschaftlicher Nutzung.

September 2017

Vorstellung der Konzeptidee des neuen Stadtteils Grasbrook durch den damaligen Bürgermeister Olaf Scholz

Dokumente als Wissensbasis

(Downloads möglich unter www.grasbrook.de)

April 2019

Als Vorbereitung und Wissensgrundlage für den Wettbewerblichen Dialog wird im April 2019 durch die HafenCity Hamburg GmbH eine umfangreiche Standortanalyse vorgelegt.

Juli 2019

Eine umfangreiche Veröffentlichung erscheint, die die Beteiligungsprozesse im Vorfeld des Wettbewerblichen Dialogs von Juni 2018 bis Februar 2019 (u. a. „Grasbrook Werkstätten“) dokumentiert.

August 2019

Die Auslobungsbroschüre formuliert die umfangreiche städtebauliche und freiraumplanerische Aufgabenstellung des Wettbewerblichen Dialogs für die teilnehmenden Büros.

Der Grasbrook – Herausforderungen und Chancen

1. Verknüpfung Veddel und Grasbrook

Die räumliche und soziale Verknüpfung mit dem direkten Nachbarstadtteil Veddel ist eine wesentliche Aufgabenstellung. Noch stellen die Bahntrasse und die Straßen Am Saalehafen und Am Moldauhafen große Barrieren zwischen der Veddel und dem Grasbrook dar. Neue physische Verknüpfungen und die Verbesserung der bestehenden Verbindungen sollen das Zusammenwachsen der beiden Stadtteile ermöglichen. Zukunftschancen für die Veddel sollen entstehen, ohne deren Identität zu untergraben.

2. Verkehrliche Erschließung

Noch ist der künftige Stadtteil Grasbrook verkehrlich stark isoliert. Eine Verlängerung der U4 zum Grasbrook ist Voraussetzung für einen effizienten ÖPNV und einen autoarmen Stadtteil. Die neue U-Bahn-Strecke wird von der jetzigen Station „Elbbrücken“ mit einer neuen Brücke über die Elbe verlängert. Die neue Haltestelle wird über dem Moldauhafen „schweben“ und somit, sehr zentral gelegen, mit einer sehr guten Erreichbarkeit in einem 600-Meter-Radius den gesamten Stadtteil erschließen. Die neue U4-Station auf dem Grasbrook ist der erste Schritt für eine U-Bahn-Verlängerung in Richtung Süden.

3. Umgang mit Lärmemissionen

Insbesondere die Wohnlagen müssen durch Gebäuderiegel geschützt werden. Hauptlärmquellen sind die Elbbrücken und der Bahn- und Güterverkehr der angrenzenden Verkehrsstrassen. Der städtebauliche Entwurf hat die Aufgabe, die Lärmbelastung für das Wohnen, aber auch für die öffentlichen Räume möglichst gering zu halten. Gewünscht sind vielfältige Wohnformen, darunter Eigentums- und Mietwohnungen ebenso wie Baugemeinschaften und geförderter Wohnungsbau.

4. Natur und Landschaft

Der überwiegende Teil der Flächen des ehemaligen Hafengebiets ist überbaut und versiegelt. Vereinzelt gibt es jedoch naturnahe Flächen, z. B. sogenannte „Pionierwälder“. Eine ökologische Bestandsaufnahme sowohl der Land- als auch Wasseroberflächen bietet die Grundlage für sogenannte „naturbasierte Lösungen“ in der Freiraumplanung. Das Ziel ist, die Biodiversität für Flora und Fauna zu erhöhen.

5. Hochwasserschutz

Das bewährte Warftprinzip der HafenCity, das sich schrittweise entwickeln lässt, die Beziehung zum Wasser erhält und den ruhenden Verkehr in die Warftgeschosse integriert, soll auch für den Stadtteil Grasbrook umgesetzt werden. Dabei wird die Schutzhöhe an möglicherweise langfristig steigende Hochwasserstände auf mindestens 9 Meter über NN angepasst.

6. Arbeitswelten und Raum für Innovationen

Durch die direkten Wasserlagen, die künftig sehr gute ÖPNV-Erschließung und die entstehende Innenstadtlage bietet der Grasbrook hervorragende Möglichkeiten für hochwertige Arbeitsplätze. Unterschiedliche Gebäudeformen eröffnen Räume für moderne Arbeitswelten für größere und kleinere Unternehmen ebenso wie für wissensbasierte Zukunftstechnologien, Forschung und Entwicklung sowie gestapelte gewerbliche Produktion.

7. Denkmalschutz

Im Wettbewerbsgebiet befinden sich insgesamt vier Baudenkmäler, darunter das Ensemble der Lagerhäuser F und G, die Bananenreiferei (Lagerhaus D) sowie die Freihafenelbbrücke. Von besonderer historischer Bedeutung ist das Lagerhaus G (Baujahr 1903) am Dessauer Ufer, das von 1944 bis 1945 als Außenlager des KZ Neuengamme genutzt wurde. Daran soll eine Ausstellung angemessen erinnern. Die denkmalgeschützten Gebäude eignen sich für eine Vielzahl von Nutzungen, die Herausforderung ist, sie im Inneren so umzugestalten, dass der historische Charakter erhalten bleibt.

8. Deutsches Hafenmuseum mit der „Peking“

Das Deutsche Hafenmuseum ist das kulturelle Initialprojekt des neuen Stadtteils Grasbrook. Im Mittelpunkt des Museums, das voraussichtlich 2023/2024 in Bau geht, stehen Geschichte und Gegenwart der modernen Häfen und der globalisierten Welt. Großexponate auf Freiflächen und die Viermastbark „Peking“ werden die Ausstellungen ergänzen.



Hafencity

Billebogen

Rothenburgsort

Veddel

Wilhelmsburg

4

8

5

3

2

1

6

7

Moldauhafen

Hansahafen

Saalehafen

Blick in die Geschichte des Grasbrooks

Der neue Stadtteil Grasbrook entsteht auf einem Gebiet, das sich über Jahrhunderte stark gewandelt hat. Bis ins Mittelalter war der Grasbrook (Brook: feuchtes Marschgebiet) eine der Stadt vorgelagerte Insel im Elbstrom und wurde als Weidegrund genutzt. Um den Hafen für größere Schiffe tauglich zu machen, erhielt die Insel einen Durchstich und wurde dadurch in zwei Inseln geteilt, den Großen und den Kleinen Grasbrook. Der Große Grasbrook entspricht in etwa dem Gebiet der heutigen HafenCity, während der Kleine Grasbrook heute die Hafengebiete zwischen Reiherstieg, Spreehafen und der Veddel umfasst.

Erst ab 1850 begann die Erschließung des Kleinen Grasbrooks als erste Hafennutzung auf der Südseite der Norderelbe und 20 Jahre später die Anbindung der Elbinsel an das Hamburger „Festland“. Zwischen den damals rivalisierenden Hafenstädten Harburg und Hamburg hatte es keine Brücken gegeben. Jeglicher Transport von Personen und Waren musste bis dahin mit Booten abgewickelt werden.

1872 wurde eine erste Eisenbahnbrücke über die Norderelbe eröffnet und führte zum „Hannoverschen Bahnhof“ auf dem Großen Grasbrook. Später folgten noch die Neue Elbbrücke, die auch von Pferdefuhrwerken befahren werden konnte, und schließlich (1926) die Freihafenbrücke. Zur selben Zeit wurden auf der Veddel, also auf der anderen Seite der Verkehrsstrassen, die bis heute prägenden Backsteinbauten einer Hafenerbeitersiedlung nach Plänen von Fritz Schumacher errichtet.

In Folge des Ersten Weltkriegs übertrug Deutschland 1929 mit dem Versailler Vertrag Teile des Moldauhafens und des Saalehafens für 99 Jahre an die damalige Tschechoslowakei. Der Pachtvertrag mit Prag läuft Ende 2028 aus. Damit kann das Gebiet, obwohl es nur zum Teil genutzt wird, erst in den 2030er Jahren in die Entwicklung einbezogen werden.

In den 1960er Jahren wurden schrittweise mehrere Wasserflächen zugeschüttet, darunter auch Teile des nördlichen Moldauhafens. Dort entstand 1967 das Überseezentrum als damals weltweit größter Sammel- und Verteilerschuppen für Stückgut. Ab den 1970er Jahren wurden auch der Segelschiffhafen und weitere Hafenbecken ganz oder teilweise zugeschüttet, um weitere Logistik- und Lagerflächen zu schaffen. Das Überseezentrum wurde 2016 wegen mangelnder Wirtschaftlichkeit aufgegeben und daraufhin nur noch teilweise genutzt. Seither befinden sich auf dem Gebiet des Kleinen Grasbrooks nur noch auf dem O'Swaldkai und auf einem Teil der Flächen der Tschechischen Republik Hafennutzungen.

Schon seit Jahren steht der Kleine Grasbrook immer wieder als zu entwickelnder Stadtraum in der öffentlichen Diskussion. So gab es Ideen für einen neuen Universitätscampus der naturwissenschaftlichen Fächer (2008) und im Jahr 2015 für den Austragungsort für die Olympischen Spiele 2024. Im September 2017 wurde durch den damaligen Ersten Bürgermeister Olaf Scholz die Idee eines neuen Stadtteils Grasbrook in der Kombination von verbleibender Hafen- und neuer Stadtnutzung erstmals öffentlich vorgestellt.



Als Ersatz für den alten Liegeplatz im Niedernhafen am nördlichen Elbufer entstand 1888 der Segelschiffhafen auf dem Kleinen Grasbrook, hier eine Ansicht von 1920

Ab 1962 wurden für den Bau des Überseezentrums große Teile des Moldauhafens zugeschüttet





„Der Grasbrook als Innovationsstadtteil“

Prof. Jürgen Bruns-Berentel, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hafencity Hamburg GmbH, zu den Innovationsthemen für den Stadtteil der Zukunft

„Innovation“ ist heute ein inflationär genutzter Begriff, um positive Attribute und Forderungen an wirtschaftliche, gesellschaftliche und technische Prozesse zu beschreiben. Es kann schon der Eindruck entstehen, er werde reflexhaft verwendet, um unklare Zukunftsvorstellungen im Graubereich zu belassen und sich dennoch progressiv zu geben. Trotzdem stecken Wirklichkeiten hinter dieser Innovationsidee – und wir kommen nicht ohne sie aus.

Zu den „Wirklichkeiten“, auf die sich Innovationen beziehen, gehören heute auch zwei gesellschaftliche Grundkonflikte, die die Stadtentwicklung prägen. Erstens führen wachsende Einkommensunterschiede seit einigen Jahrzehnten, auch wenn sie sich zeitweise stabilisieren, zu räumlichen, sozialen und ökonomischen Disparitäten und zur Polarisierung von Stadt. Gerade bei einem neu zu bauenden Stadtteil wie dem Grasbrook – noch dazu in unmittelbarer Nähe zur Veddel – würde sich diese Polarisierung als Insel des Wohlstands, aber auch des gesellschaftlichen Milieus besonders ausprägen, wenn ihr nicht entgegengesteuert wird. Zweitens führen Klimawandel und Ressourcenverbrauch dazu, dass integrierte Strategien und Lösungen gefunden werden müssen, die einer Transformation von Stadt und nicht ihrem „Weiter so“

gleichkommen. Wollen wir die Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens erreichen, müssen wir schon in den 2030er Jahren klimaneutrale Stadtteile haben (Quelle: „Science“, 2017), das heißt, wir müssen sie heute planen und in den nächsten zehn Jahren bauen. Und das gilt auch für die anderen Themen, die planetare Grenzen erreicht oder übertroffen haben, zum Beispiel der Verlust an Biodiversität.

Aus diesen Grundbedingungen speisen sich entsprechend die Innovationsanforderungen an Stadt. Es stellt sich daher die Frage, welchen Charakter die Innovationen und die Bewältigung der Problemdimensionen haben sollten. Zwei Aspekte scheinen zentral zu sein: Es müssen erstens „verantwortliche“ Innovationen sein, solche, die zu Lösungen von Problemen wie gesellschaftlicher Polarisierung und zerstörerischen Ressourcenverbrauch zentrale Beiträge leisten und sich nicht in Innovationen um des Wachstums oder des Neuigkeitswertes willen erschöpfen. Gleichzeitig muss für Bauherren, Unternehmen, Bewohnerinnen und Bewohner und der Zivilgesellschaft insgesamt die Möglichkeit geschaffen werden, ihren jeweiligen Beitrag zu leisten. Die Innovationen müssen zweitens aber auch aufeinander bezogen sein. Sie müssen sich ergänzen, vernetzt und so ausgelegt sein, dass auftretende nega-

tive Effekte gemindert werden, und sie müssen gleichzeitig erfolgen. Plakativ kann man von der Koevolution, Vernetzung und Gleichzeitigkeit von Innovationen sprechen.

In den letzten Jahrzehnten hat es viele Moden in der Stadtentwicklung gegeben, die auf einen einseitigen Einsatz von Instrumenten und Sichtweisen gesetzt haben, z. B. die meisten Entwicklungen einer Smart-City-Kategorie. Die einseitige, in diesem Fall soziotechnische Fokussierung auf wenige Schwerpunkte des strategischen Handelns und der operativen Umsetzung wird den Anforderungen an die Transformation von Stadt mit wenigen Ausnahmen nicht gerecht. Innovationen sind also nicht nur solche, die „verantwortlich“ sind und sich nicht nur an der Gegenwart von schnell formulierten konsumtiven Bedürfnissen orientieren, sondern sie müssen auch an Zukunftsanforderungen ausgerichtet sein. Gleichzeitig müssen sie den gegenwärtigen und auch den zukünftigen Komplexitäten von Stadt gerecht werden und dabei robust sein, Bedingungen also, die nur begrenzt planbar sind, die aber zumindest als Handlungskorridor eröffnet werden sollen. Der Grasbrook soll in diesem Kontext ein Stadtteil verantwortlicher, komplex aufeinander bezogener Innovationen werden.

Der Städtebau eines neuen Stadtteils muss nicht innovativ sein im Sinne eines nie zuvor gesehene Stadtbildes und kann es vielleicht auch nicht. Der Städtebau muss Kriterien wie Strukturiertheit, Dichte, Nutzungsmischung und Feinkörnigkeit, Standortangemessenheit und Adaptionsfähigkeit in den Nutzungen entsprechen, also dem Regelsatz „guter Urbanität“ und des verantwortlichen Bauens von Stadt. In diese Ordnung muss das „Chaos“ des Überraschenden und die Weiterentwicklung der Urbanität einschreibbar sein. Dieser robuste Charakter von Stadt ist somit Grundvoraussetzung des heutigen Innovationskontextes.

So mag dann wie im Falle des Grasbrooks ein relativ konventionell erscheinendes Stadtbild der Entwicklung des Stadtteils zugrunde liegen. Ein Innovationsstadtteil bedarf als Voraussetzung gerade nicht einer vollkommenen Neuerfindung der Stadtbauregeln, denn dann wäre die Gefahr groß, mit den notwendigen

Regeln robuster Urbanität zu brechen und dabei auch die Voraussetzungen für andere Lösungsaufgaben von Stadt (z. B. Klimaneutralität) zu untergraben. Die Erzeugung dieser notwendigen Urbanitätsqualität bedarf großer Anstrengungen und ist nicht einfach abrufbar. Das gilt gerade für den Grasbrook, der durch Verkehrsströme und Hafenflächen schon zwangsweise die lärmgeprägte räumliche Schichtung erfährt, die zu einer gewissen Entmischung der Nutzungen führt.

Im Kontext dieses Urbanitätsbildes betten sich verschiedene Innovationsfelder ein, nicht nur Einzelinnovationen: Dazu gehören Stadtstrukturen, Mobilitätskonzepte, Infrastrukturen, Gebäudeinnovationen und soziale Innovationen. Diese breiten Innovationsfelder gilt es gleichzeitig zu verfolgen. Neben der Gleichzeitigkeit müssen die Innovationsfelder aufeinander bezogen sein und rückgekoppelt werden an die Grundkonflikte der sozialen Polarisierung und des steigenden Ressourcenverbrauchs. Sie müssen sich einbetten in eine Strategie der Erzeugung einer robusten urbanen Stadt. Und sie müssen teilweise experimentell erzeugt werden, aber zum großen Teil belastbare, rezipierbare Lösungen bieten.

Das erfordert von allen Beteiligten eine große Anstrengung und verbietet einfache Antworten auf komplexe Fragen. Es ist nicht der große städtebauliche Entwurf, der am Anfang alle Aufgaben löst, sondern das großräumliche Bild ist der erste Schritt auf einem bewusst komplex zu denkenden Weg über viele Jahre, mit vielen Akteuren, nicht zuletzt schon in wenigen Jahren mit den Bewohnerinnen und Bewohnern sowie den Unternehmen und Beschäftigten auf dem Grasbrook. Mit dem Städtebau und der Freiraumplanung wird ein Korridor eröffnet, noch anspruchsvoller als in der Hafencity, ein Korridor, in dem es jedoch noch viele anspruchsvolle Entscheidungen zu fällen gilt.

[Fortsetzung →](#)

1. STADTSTRUKTUREN

Stadtstrukturen haben bezüglich der Anpassungsfähigkeit an den Klimawandel und die Ressourceneffizienz eine zentrale Bedeutung. Dazu gehören für den Grasbrook z. B. der langfristige Hochwasserschutz, die Reduzierung des Hitzeinseleffekts durch eine grüne Stadtgestaltung und die Steigerung der Biodiversität. Dazu gehören aber auch die bereits aus der HafenCity bekannten Prinzipien der feinkörnigen vertikalen und horizontalen Nutzungsmischung. Die neuen Stadtstrukturen müssen für die Zukunftsanforderungen sowohl anpassungsfähig als auch resilient angelegt und dabei urban sein. Sie entsprechen aber nicht den viel zu steinernen Gründerzeitvierteln, die häufig als Vorbilder für Urbanität gelten.

2. MOBILITÄT

Mobilitätsstrukturen müssen einerseits einen hohen Grad an physischer und digitaler Mobilität (Wissen und Informationen) ermöglichen, andererseits sich über „grüne“ Elektrifizierung, eventuell auch die Nutzung von Wasserstoff, zumindest im Betrieb CO₂-neutral darstellen lassen. Das heißt nicht, dass im Stadtteil völlig auf Autos verzichtet werden sollte, weil sonst z. B. für Bewohner, die im Umland arbeiten, die freie Arbeitsplatzwahl gefährdet wäre. Eine Richtzahl von 0,2 Stellplätzen, am besten zentralisiert, würde die Grundlage für einen sehr autoarmen Stadtteil schaffen, der sich durch eine gute ÖPNV-Verbindung durch die Verlängerung der U4 und durch hervorragende aktive Mobilitätsbedingungen (Cyclability, Walkability) auszeichnet.

3. INFRASTRUKTUREN

Infrastrukturen sollten in Zukunft noch stärker auf die Minimierung des Ressourcenverbrauchs ausgelegt werden, auf Mehrfachnutzung und Anpassungsfähigkeit. Straßenbäume sollten für die Reduktion des Hitzeinseleffekts sorgen, Wasserkreisläufe lokal geschaffen werden. Leitungssysteme müssen auf Synergieeffekte hin geplant werden, die Wärme- und Kälteversorgung muss CO₂-neutral erfolgen usw. Dazu beitragen müssen auch die Merkmale der grünen Stadtgestaltung wie das naturnahe Design, die „nature based solutions“ und das „animal based design“. Aber auch bei Infrastrukturen geht es darum, die CO₂-Bilanz nicht nur für den Betrieb, sondern

die Lebenszyklusbetrachtung von der Herstellung bis zum Rückbau stärker in den Fokus zu nehmen. Dazu gehört es darüber hinaus, eine digitale Infrastruktur zu entwickeln, die die Anforderungen einer digitalen Gesellschaft und Arbeitswelt inkorporiert.

4. GEBÄUDEINNOVATIONEN

Gebäude müssen wieder eine größere Lebensdauer haben und daher anpassungsfähiger für einen Nutzungswechsel sein. Gut die Hälfte der CO₂-Emissionen im Lebenszyklus eines Gebäudes fallen in der Phase der Herstellung an. Je mehr wir bauen, umso stärker und schneller steigt die CO₂-Belastung der Atmosphäre. Im Sinne der Transformation von Stadt kann die Aufgabe aber nicht im Verzicht auf Neubau liegen, sondern darin, Lösungen zu finden, die die CO₂-Emissionen im Lebenszyklus der Gebäude auf Null oder negativ setzen. Gleichzeitig muss der Neubau mit den Bedingungen der „nature based solutions“ in Einklang gebracht werden, wie es die ersten Gebäude in der HafenCity vorbildlich zeigen.

5. SOZIALE INNOVATIONEN

Zu sozialen Innovationen zählen etablierte Formen der feinkörnigen sozialen Mischung, aufbauend auf den Erfahrungen der HafenCity. Aber auch neue Instrumente und Institutionen der Stadtentwicklung (z. B. eine Gesellschaft für nachhaltige Mobilität, Quartiersmanagement) als gemeinschaftliche Anstrengungen für den sozialen Zusammenhalt von Stadt und die Mobilitätstransformation. Generell müssen wir in der Stadtentwicklung eine viel größere Zahl von Nutzern, Nutzungsformen und Akteursstrukturen abbilden und damit institutionelle Diversität schaffen. Es wird räumliche und institutionelle Formen geben, die Startup-Kulturen und unternehmerische Milieus gezielt zu wissenschaftsnahen Themen wie Digitalisierung ermöglichen. Die Arbeitswelt des Grasbrooks soll von dem umfassenden Innovationsansatz von Stadt profitieren.



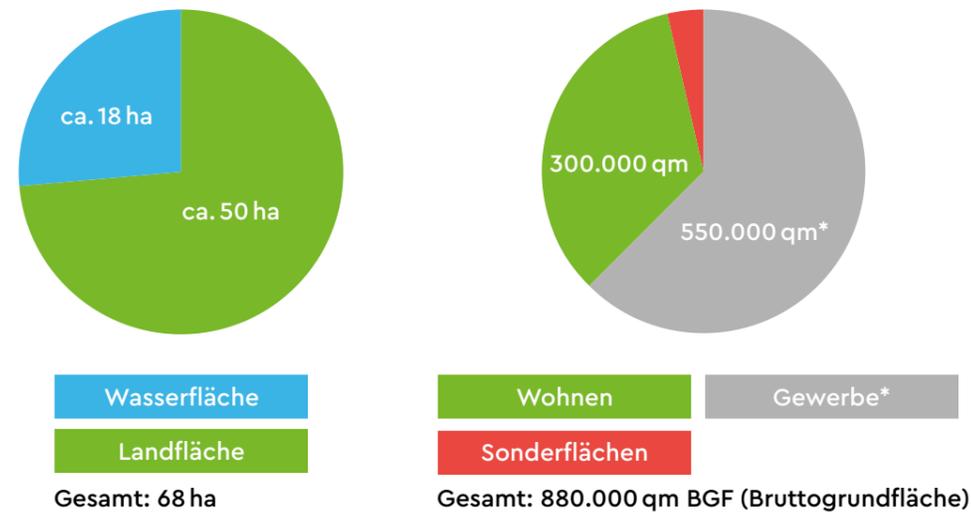
Der Wettbewerbliche Dialog

Innovatives Verfahren – Freiraum und Städtebau auf Augenhöhe

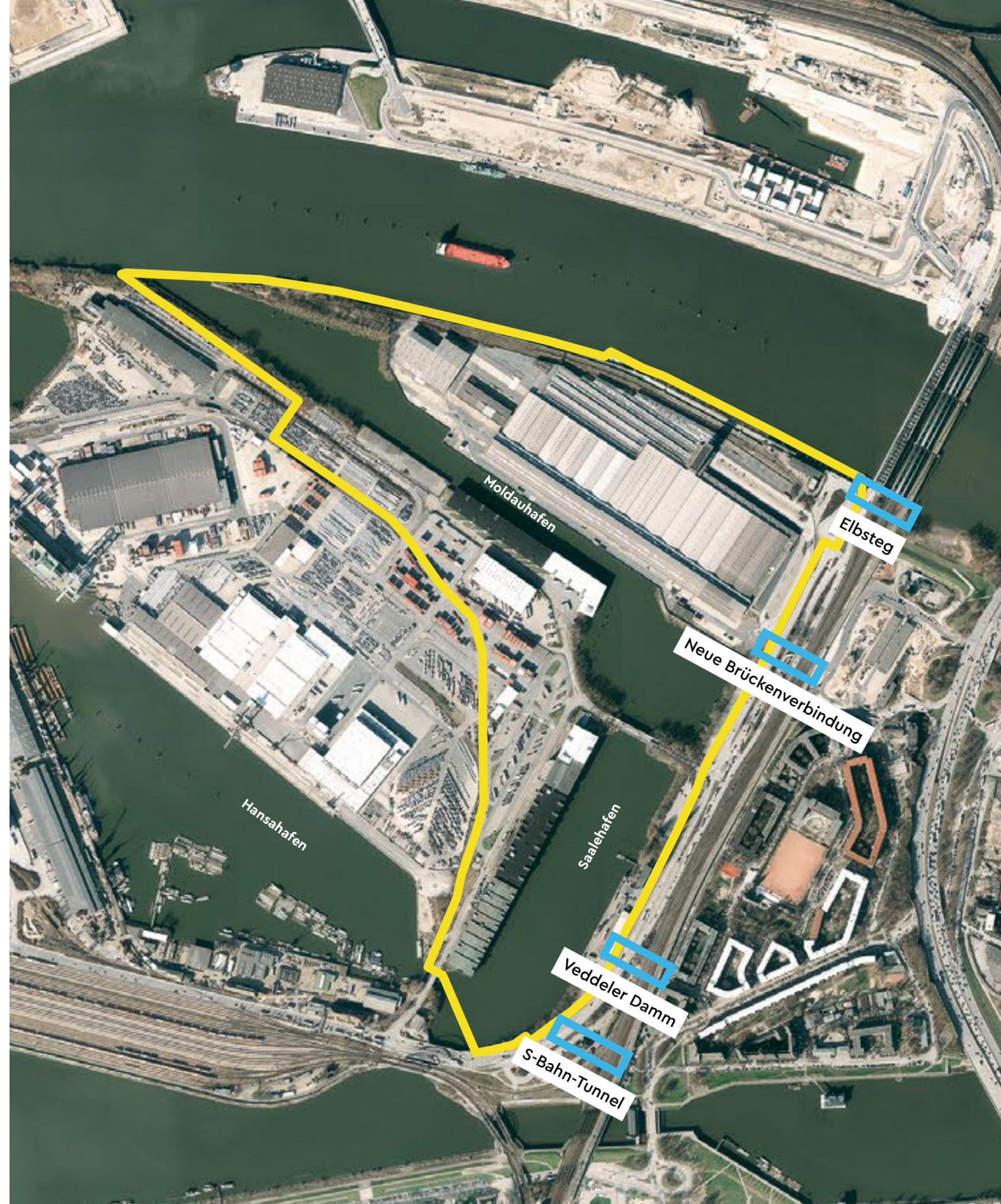
Die im April 2020 abgeschlossene städtebauliche und freiraumplanerische Qualifizierung des Stadtteils Grasbrook hatte zum Ziel, eine qualitätsvolle Funktionsplanung als Grundlage für die Bebauungspläne und die spätere Bebauung zu erstellen. Als Verfahren wurde der sogenannte Wettbewerbliche Dialog gewählt, der eine kontinuierliche Bearbeitung durch die Auslober und Planungsbüros im Dialog sowie eine sehr weitgehende Beteiligung der Öffentlichkeit europarechtskonform im Wettbewerb ermöglichte.

Der Wettbewerbliche Dialog erfolgte als kombiniertes und zweiphasiges Verfahren für die städtebauliche Funktionsplanung und die Freiraumplanung (EU-weites Vergabeverfahren gem. § 18 VgV). Als besonders innovatives Element wurde die Freiraumplanung nicht als „nachträgliche Begründung“, sondern als gleichberechtigter Wettbewerbsbestandteil zeitgleich mit dem Städtebau bearbeitet. Mit der Entscheidung für diese Art des Verfahrens war zudem formal sichergestellt, dass die Ergebnisse aus dem vorlaufenden öffentlichen Beteiligungsprozess, aber auch die Arbeitsstände im Verlaufe des Entwurfsprozesses öffentlich kommuniziert und diskutiert werden konnten.

Der Wettbewerbliche Dialog wurde von der Hafencity Hamburg GmbH gemeinsam mit der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen und der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft ausgeschrieben. In die Aufgabenstellung für die Planungsteams flossen die Ergebnisse der umfassenden Standortanalyse des Planungsgebiets, der vorlaufenden Beteiligungsprozesse (u. a. „Grasbrook Werkstätten“) sowie erste Ansätze zu den strategischen Innovationsthemen ein.



*Der Anteil der Gewerbeflächen ergibt sich:
a) aus der Lärmbelastung des Standorts. Überall dort, wo Wohnen voraussichtlich planungsrechtlich möglich ist, soll Wohnen in den Obergeschossen entstehen.
b) aus der Vereinbarung aus dem Lol (Letter of Intent), dass das Hafentorquartier (südlich des Moldauhafens und westlich des Saalehafens) im HafenEG (Hafenentwicklungsgesetz) verbleibt und folglich keine Wohnnutzung in diesem Teil des Grasbrooks umgesetzt werden kann.



Aufgabenstellung an die teilnehmenden Planungsbüros:

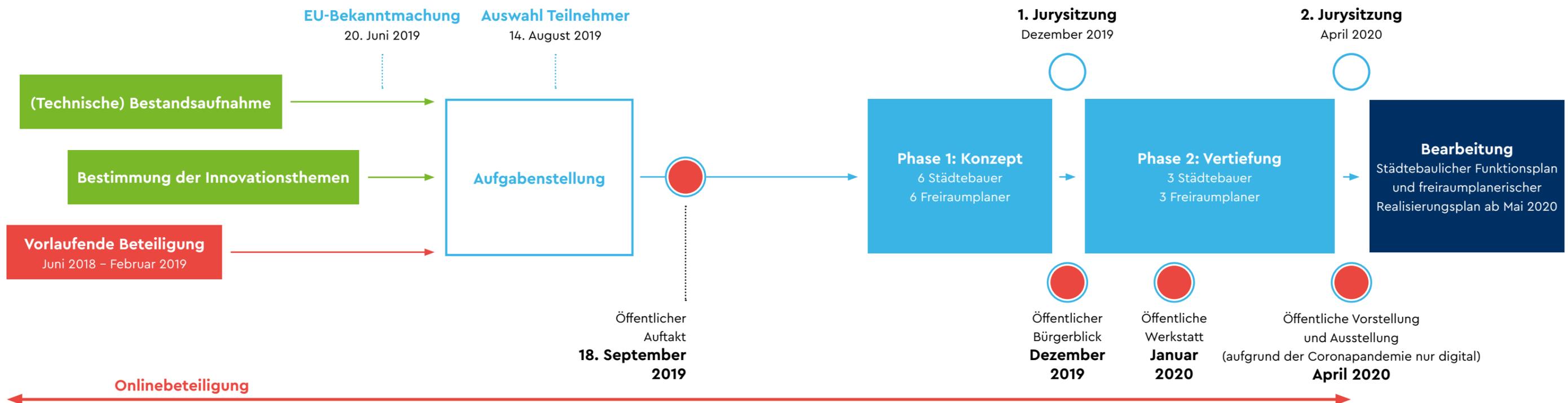
- Räumliche und nutzungsbezogene Identitätsbildung der Teilräume/Quartiere
- Hohe Dichte und innerstädtische Nutzungsintensität
- Hochwertige Freiräume und Förderung urbaner Ökosysteme
- Urbanität durch Nutzungsmischung aus Wohnen, Büro, Bildung, Kultur, Forschung und Entwicklung und in diesem Rahmen innovative Nutzungen
- Lärmschutz gegenüber den Verkehrstrassen im Osten und dem Hafen im Süden
- Umgang mit (geschützten) Bestandsgebäuden und bestehenden Raumstrukturen
- Berücksichtigung von Biodiversität und Klimawandel hinsichtlich Aspekten des Stadtklimas und der urbanen Wasserkreisläufe
- Ökologische Aufwertung der Uferzonen und Einbindung der Wasserflächen
- Erarbeitung eines nachhaltigen Erschließungs- und Mobilitätskonzepts
- Mitdenken einer innovativen Ver- und Entsorgung (CO₂-Neutralität)
- Wirtschaftlichkeit der Bebauungs-, Erschließungs- und Freiraumstruktur

Wettbewerblicher Dialog in zwei Phasen

Der Wettbewerbliche Dialog startete am 18. September 2019 mit der 2. Stadtwerkstatt zum Grasbrook und bestand aus zwei aufeinanderfolgenden Phasen: der Konzeptphase (Phase 1) und der Vertiefungsphase (Phase 2). Zuvor hatten sich im Rahmen eines vorgeschalteten europaweiten Teilnahmewettbewerbs jeweils sechs Städtebau- und sechs Landschaftsarchitekturbüros für die Teilnahme qualifiziert. Während des Planungsprozesses wurde der jeweilige Zwischenstand in entscheidenden Phasen mit der Öffentlichkeit diskutiert, damit Ideen, Befürchtungen und Kritik in die weitere Bearbeitung einfließen konnten.

In der Konzeptphase (September bis Dezember 2019) bearbeiteten die ausgewählten zwölf Büros zunächst separat die Aufgabenstellung und reichten ihre Konzepte getrennt nach Städtebau oder Freiraum ein. Alle Büros mussten dabei neben der eigenen fachlichen Perspektive auch die jeweils andere Perspektive einnehmen, als Stadtplaner auch die Freiraumplanung berücksichtigen und umgekehrt. Am Ende dieser ersten Phase erfolgte eine öffentliche Präsentation der Konzepte (2. Dezember 2019). Das aus unterschiedlichen Fachdisziplinen und politischen Vertretern zusammengesetzte Preisgericht unter Vorsitz von Prof. Matthias Sauerbruch (sauerbruchhutton) bestimmte am Tag darauf die jeweils drei besten freiraumplanerischen und städtebaulichen Beiträge zur weiteren Bearbeitung in der zweiten Phase. Außerdem bildete die Jury aus diesen sechs „Finalisten“ drei gemischte Teams aus jeweils einem Planungsbüro für Städtebau und Freiraum.

In der zweiten Phase, der Vertiefungsphase (Dezember 2019 bis April 2020), bestand die Aufgabenstellung der dann zusammengeführten Teams darin, ihre städtebaulich-freiraumplanerischen Entwürfe zu kombinieren und weiter zu konkretisieren. Eine ganztägige öffentlichen Werkstatt am 25. Januar 2020 bot für die Teams die Möglichkeit eines intensiven Austauschs mit Bürgern und Bürgerinnen, Jurymitgliedern und den Auslobern. Am 3. April 2020 endete der Wettbewerbliche Dialog schließlich mit einer finalen Entscheidung der Jury: Prämiert wurde der Entwurf des Teams Herzog & de Meuron und Vogt Landschaftsarchitekten.



Teilnehmende Büros der Phase 1

Städtebau

1. Mandaworks AB Stockholm, Schweden	2. Herzog & de Meuron Basel Ltd. Basel, Schweiz	3. KCAP International B. V. Rotterdam, Niederlande
4. gmp International GmbH Hamburg, Deutschland	5. ADEPT ApS Kopenhagen, Dänemark	6. MVRDV B. V. Rotterdam, Niederlande

Freiraumplanung

1. VOGT Landschaftsarchitekten AG Zürich, Schweiz	2. Atelier Loidl Landschaftsarchitekten Berlin GmbH Berlin, Hamburg	3. WES GmbH LandschaftsArchitektur Hamburg, Deutschland
4. Ramboll Studio Dreiseitl GmbH Hamburg, Deutschland	5. Karres en Brands RB Hilversum, Niederlande	6. Studio Vulkan Land- schaftsarchitektur GmbH Zürich, Schweiz

Teilnehmende Teams der Phase 2

1

2. Herzog & de Meuron Basel Ltd. Basel, Schweiz	1. VOGT Landschaftsarchitekten AG Zürich, Schweiz
---	--

2

1. Mandaworks AB Stockholm, Schweden	5. Karres en Brands RB Hilversum, Niederlande
---	--

3

5. ADEPT ApS Kopenhagen, Dänemark	6. Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH Zürich, Schweiz
---	---

Digitale Tools für Planung und Beteiligung

Grasbrook City Scope – Wissenschaftliche Begleitfor- schung neuer Planungstools

Im Wettbewerblichen Dialog zum Stadtteil Grasbrook wurde das digitale Planungstool „City Scope“ eingesetzt, das vom Digital CityScience der HafenCity Universität in Kooperation mit dem MIT Media Lab des Massachusetts Institute of Technology und der HafenCity Hamburg GmbH entwickelt wurde. Am Beispiel Grasbrook wurde untersucht, wie diese während der ersten Phase entwickelten digitalen Analysetools für iterative Entwurfsprozesse und die Auswertung städtebaulicher und freiraumplanerischer Entwürfe eingesetzt werden können. Im Unterschied zur konventionellen Vorprüfung in Wettbewerben anhand von schwer vergleichbaren und teils stark qualitativen Bewertungsformen ermöglicht das Werkzeug das unmittelbare quantitative Arbeiten in Echtzeit und integriert umwelt- und nutzungsbezogene Aspekte, um neuen Fragestellungen der Nachhaltigkeit und urbaner Komplexität während einer frühen Planungsphase gerecht zu werden.

Im Verfahren Grasbrook wurden den teilnehmenden Planungsteams während der Vertiefungsphase verschiedene Tools zur Verfügung gestellt, mit denen sie für ihre jeweiligen Entwurfsstände entsprechende Analysen durchführen konnten:

Modul Noise

(Ausbreitung von Straßen- und Schienenlärm)

Modul Stormwater

(Regenwasserabflussvolumen)

Modul Walkability

(Fußläufige Erreichbarkeit von sozialer Infrastruktur)

Das Wettbewerbliche Dialogverfahren Grasbrook diente als Reallabor im Sinne einer wissenschaftlichen Begleitforschung und zur ersten Validierung des Grasbrook City-Scope-Tools. Es ersetzte jedoch nicht die konventionelle Vorprüfung in diesem Verfahren. Eine Weiterentwicklung des Tools erfolgt im Laufe der nächsten Planungsschritte zu den Themen Mikroklima und Urbanität. Darüber hinaus werden mittels eines agentenbasierten Modells die fußläufigen Verbindungen zwischen dem Grasbrook und der Veddel in Abhängigkeit verschiedener Szenarien der Nutzungsverteilung und Wegeführung untersucht.

BIM-Building Information Modeling

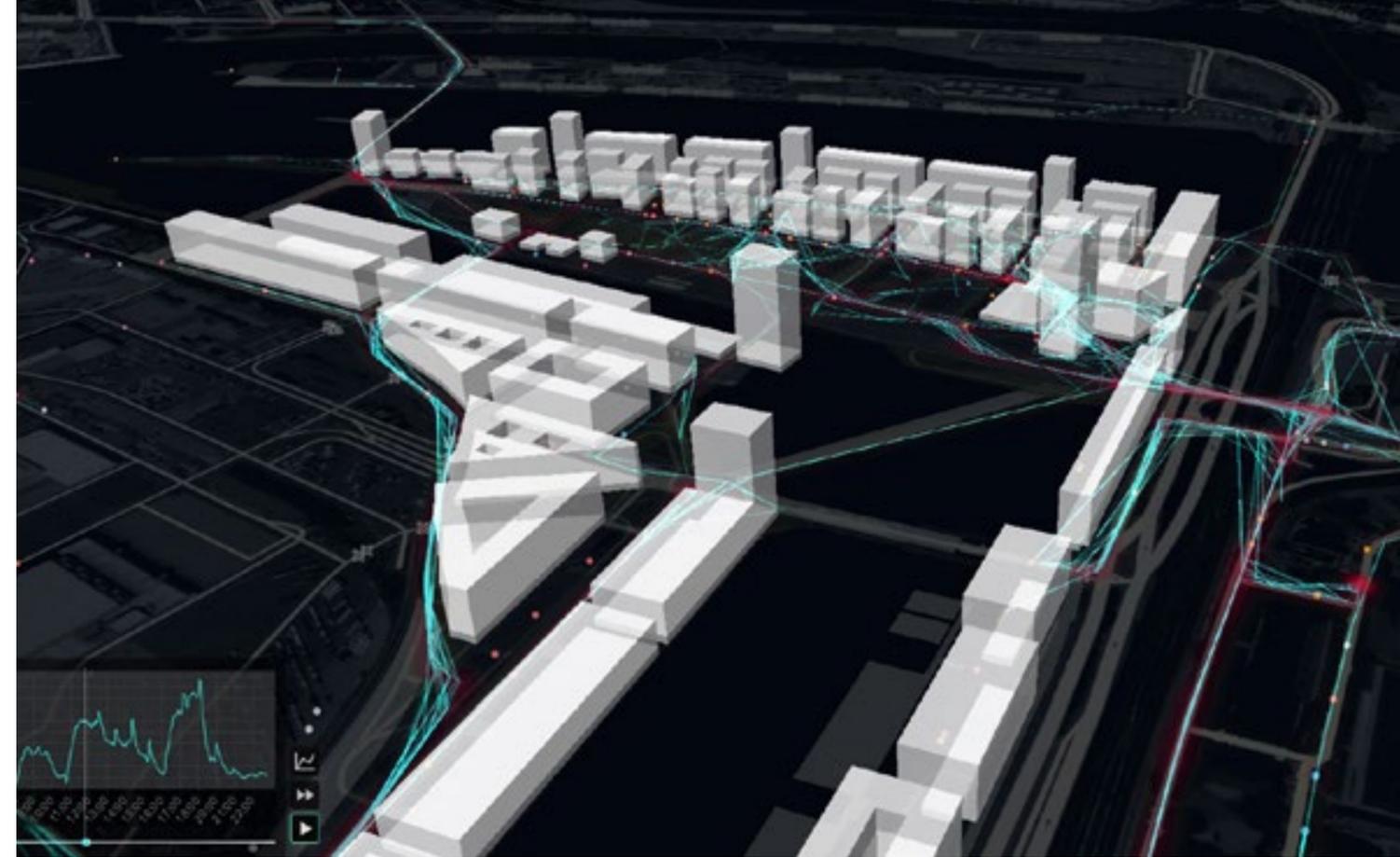
Als ein weiteres digitales Planungstool wurde im Wettbewerblichen Dialog BIM eingesetzt. Die dreidimensionalen BIM-Planungsmodelle ermöglichten der Ausloberin sowie den Planungsbüros, während des Prozesses die Erreichung der quantitativen Zielgrößen z. B. für Wohnungsbau oder öffentliche Flächen kontinuierlich zu verifizieren und anzupassen. Auch weiterhin dienen die BIM-Modelle als unverzichtbare gemeinsame Planungsgrundlage aller am Prozess beteiligten Fach- und Planungsbüros.

DIPAS – Digitales Partizipationssystem

Ein weiteres digitales Tool erweiterte die Möglichkeiten der öffentlichen Beteiligung. Vom 30. November 2018 bis zum 24. Februar 2019 bot das Digitale Partizipationssystem DIPAS die Gelegenheit, auch online Vorschläge, Kritik oder Fragen zum neuen Stadtteil einzubringen sowie an Umfragen teilzunehmen.

Im Rahmen der „Grasbrook Werkstätten“ wurden außerdem als Pilotprojekt im Zuge der Entwicklung interaktive Touchtables während der Veranstaltungen eingesetzt. Durch zahlreiche Karten und Geodaten zum Projektgebiet ergänzten die DIPAS-Tische das Informationsangebot vor Ort. Gleichzeitig konnten sich die Gäste mit dem Zwischenstand der laufenden Onlinebeteiligung zum Grasbrook vertraut machen und eigene Beiträge verfassen. Die „Daten zum Anfassen“ zu Themen wie Lärm, Verkehrsanbindung oder Baudenkmäler im Projektgebiet des Grasbrooks trugen zu einer lebhaften Diskussion zwischen Bürgerinnen und Bürgern und den Projektverantwortlichen bei. Alle digital verfassten Beiträge wurden gemeinsam mit den übrigen Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger aus den Werkstätten ausgewertet. Die Beiträge und Umfrageergebnisse des Onlineverfahrens sind weiterhin unter www.hamburg.de/grasbrook einsehbar.

DIPAS wurde im Rahmen eines dreijährigen Forschungs- und Entwicklungsprojekts unter der Leitung der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) mit dem Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) und dem City Science Lab der HafenCity Universität (HCU) entwickelt. Mehr Informationen unter www.hamburg.de/dipas.



Mittels eines agentenbasierten Modells können die fußläufigen Verbindungen zwischen dem Grasbrook und der Veddel simuliert werden

DIPAS-Touchtables ermöglichen den digitalen Zugang zu Karten und Geodaten





Der Beteiligungsprozess

Der neue Stadtteil Grasbrook wird nicht als isolierte „Insel“, sondern im Kontext mit den umliegenden Stadträumen und im intensiven Dialog mit den Menschen in Hamburg und den Nachbarstadtteilen entwickelt. Die Einbettung des Grasbrooks in die Nachbarschaft, insbesondere der Veddel, aber auch von Rothenburgsort, Wilhelmsburg und der Hafencity, wurde von Beginn an mitgedacht und als wichtige Aufgabenstellung in den Wettbewerblichen Dialog für Städtebau und Freiraum eingespeist.



Durch seine Wasser- und Parklagen, die künftig hervorragende ÖPNV-Anbindung und seine räumlichen Möglichkeiten bringt der Grasbrook die große Chance mit sich, ein Innovationsstadtteil von gesamtstädtischer Bedeutung, eine Art „Fortschrittslabor“ der Stadt Hamburg zu werden. Die Einladung zum Mitdenken richtet sich daher an eine breite Hamburger Öffentlichkeit sowie an Experten und Expertinnen aus Wissenschaft, Wirtschaft und Politik.



Bürgerbeteiligung von Anfang an

Beteiligung im Vorfeld des Wettbewerblichen Dialogs

Den Auftakt für die umfangreiche Bürgerbeteiligung bildete eine Stadtwerkstatt am 1. Juni 2018 in der HafenCity. Auf dem Baakenhöft mit Blick auf den Grasbrook fand diese erste öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltung zur Entwicklung des neuen Stadtteils statt. Bis Februar 2019 folgten vier „Grasbrook Werkstätten“, die die Nähe zu den künftigen Nachbarn suchten und in den umliegenden Stadtteilen Veddel, Wilhelmsburg, Innenstadt und HafenCity durchgeführt wurden. Mit jeweils 200 bis 250 Gästen war das Interesse, Ideen zum neuen Stadtteil Grasbrook beizutragen, sehr hoch.

Experten aus Politik, Verwaltung und Stadtplanung diskutierten mit Akteuren, Anwohnern und Interessierten aus ganz Hamburg über die Themenfelder Nachbarschaft und Wohnen, Arbeiten und Innovation, Städtebau und Freiraum sowie Nachhaltigkeit und Mobilität. An verschiedenen Thementischen konnten Bürgerinnen und Bürger bei den „Werkstätten“ ihre Ideen, Kommentare, Kritik oder Sorgen einbringen. Diese Möglichkeit wurde auch in der parallel laufenden Onlinebeteiligung von November 2018 bis Februar 2019 eröffnet.

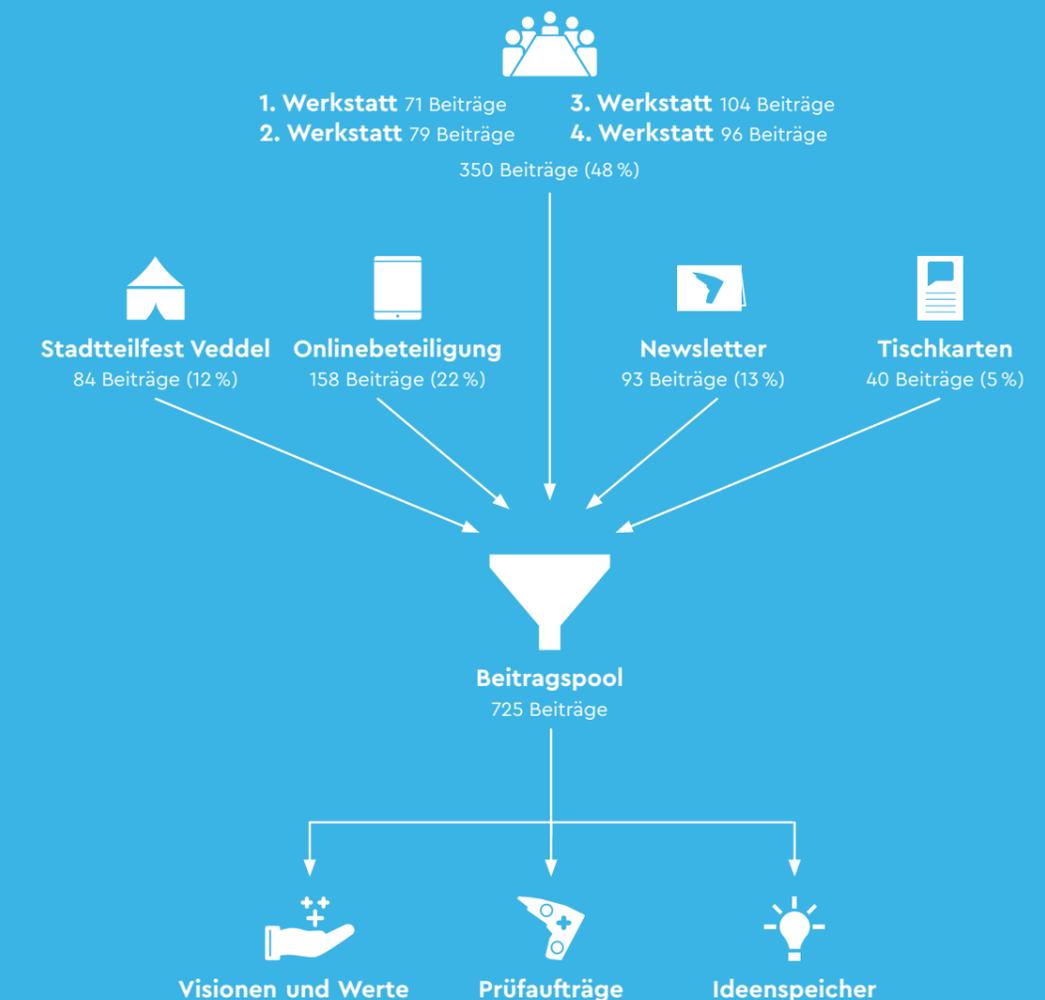
Die Perspektive und das Meinungsbild der Veddeler Bewohnerinnen und Bewohner als direkte Nachbarn des Grasbrooks waren und sind von besonderem Interesse. Unterstützend zu den gesammelten Informationen aus den Werkstätten wurden daher die Ergebnisse der aufsuchenden Beteiligung im Rahmen des Stadtteilfestes auf der Veddel herangezogen.

Die gesamten Ergebnisse dieses vorlaufenden Beteiligungsprozesses wurden dokumentiert und ausgewertet. Insgesamt waren vor Ort bei den Werkstätten, beim Stadtteilfest und online 725 Beiträge eingegangen. Die Beiträge wurden thematisch zusammengefasst, nach Häufigkeit der Nennung gewichtet und in drei Kategorien strukturiert: allgemeine Wertvorstellungen („Visionen und Werte“), direkte Bedeutung für den Entwurf („Prüfaufträge“) sowie konkrete Nutzungsideen und Vorschläge zum künftigen Planverfahren („Ideenspeicher“). Diese Beiträge und konkreten Prüfaufträge flossen in die Aufgabenstellung für den Wettbewerblichen Dialog ein.

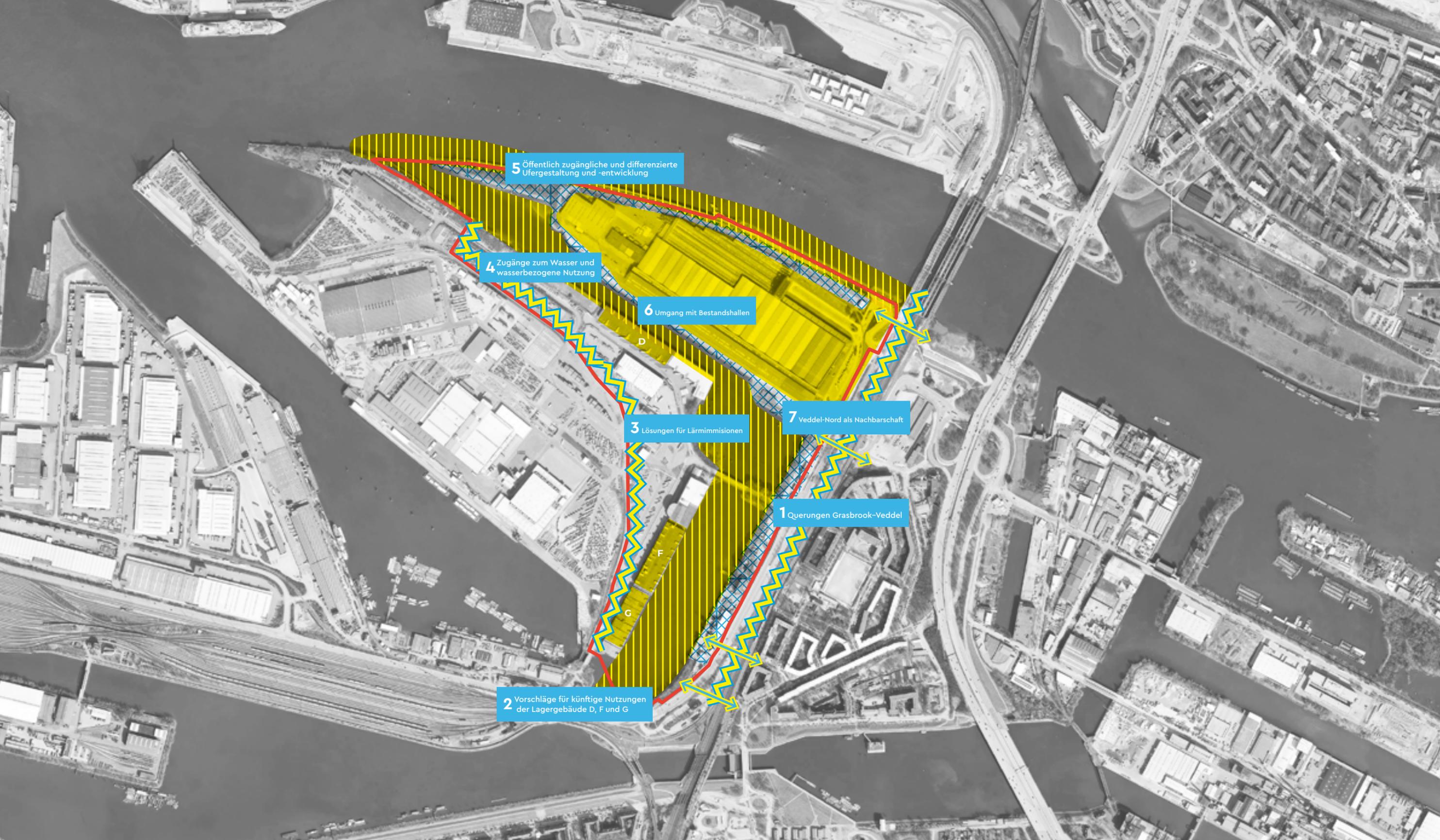
Die gesamten Ergebnisse der öffentlichen Beteiligung im Vorfeld des Wettbewerblichen Dialogs wurden in einer Broschüre zusammengefasst und stehen auf der Website www.grasbrook.de zum Download bereit.

Prüfaufträge aus dem Beteiligungsprozess

Im Beteiligungsprozess in Vorbereitung des Wettbewerblichen Dialogs wurden neben allgemeinen „Visionen und Werten“ und einer Vielzahl an Nutzungsideen auch spezifische Planungsfragen identifiziert. Alle Beiträge wurden im Rahmen der Auswertung in ein „Vokabular“ für Planerinnen und Planer und für deren Arbeit zu den städtebaulichen und freiraumplanerischen Entwürfen übersetzt sowie nach Möglichkeit konkret im Plan verortet.







5 Öffentlich zugängliche und differenzierte Ufergestaltung und -entwicklung

4 Zugänge zum Wasser und wasserbezogene Nutzung

6 Umgang mit Bestandshallen

7 Veddel-Nord als Nachbarschaft

3 Lösungen für Lärmimmissionen

1 Querungen Grasbrook-Veddel

2 Vorschläge für künftige Nutzungen der Lagergebäude D, F und G

 PLANUNGSGEBIET

 FOKUS FLÄCHEN & GEBÄUDE

 UFERGESTALTUNG UND -ENTWICKLUNG

 NUTZUNG WASSER

 LÄRMIMMISSIONEN

 QUERUNGEN

Prüfaufträge konkret verortet

1

QUERUNGEN GRASBROOK-VEDEL

Die Überwindung der weiträumigen Barrieren von Schienen und Straßen zwischen den beiden Stadtteilen Veddel und Grasbrook hat hohe Priorität. Wie können attraktive Übergänge und Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer geschaffen werden?

2

VORSCHLÄGE FÜR KÜNFTIGE NUTZUNGEN DER LAGERGEBÄUDE D, F UND G

Welche Nutzungen sind für die denkmalgeschützten Gebäude denkbar? Wie kann der denkmalgeschützte Bestand unter den Bedingungen des Hochwasserschutzes integriert werden?

3

LÖSUNGEN FÜR LÄRMIMMISSIONEN

Wie kann der Lärmbelastung von Hafengewerbe und Verkehr mit städtebaulichen Ansätzen begegnet werden? Wie gelingt eine konfliktfreie Entwicklung des Grasbrooks zum umliegenden Hafen?

4

ZUGÄNGE ZUM WASSER UND WASSERBEZOGENE NUTZUNGEN

Wie werden Wasserflächen erschlossen und durch Nutzungen erlebbar gemacht? Welche Chancen bieten sich für den öffentlichen Nahverkehr (Fährverbindungen) sowie die Logistik für den Grasbrook über den Transportweg Wasser?

5

ÖFFENTLICH ZUGÄNGLICHE UND DIFFERENZIERTE UFERGESTALTUNG UND -ENTWICKLUNG

Wie werden die Uferkanten nutzbar gemacht, abwechslungsreich gestaltet und durch Zugänge zum Wasser für die Hamburger Öffentlichkeit attraktiv? Wie können schützenswerte natürliche Grünräume und Vegetationen (Biotope) erhalten bleiben und markanter Teil des Ufers werden?

6

UMGANG MIT BESTANDSHALLEN

Können die Hallen als wertvolle Ressource für Zwischen- und Nachnutzung ganz oder teilweise erhalten bleiben und unter den Bedingungen des Hochwasserschutzes integriert werden? Wie lässt sich dann die Anzahl an Wohnungen realisieren, die für einen funktionierenden Stadtteil mit entsprechender Nahversorgung und Bildungseinrichtungen notwendig ist?

7

VEDEL-NORD ALS NACHBARSCHAFT

Welche städtebauliche und freiraumplanerische Gestaltung und Nutzung machen die Veddel-Nord künftig zum vollwertigen Scharnier zwischen dem Grasbrook und der Veddel? Können die bestehenden Zollgebäude ganz oder teilweise erhalten bleiben und durch neue Nutzungen einen Beitrag dazu leisten?

Prüfaufträge für den gesamten Planungsraum



GESTALTUNG AUTOARMER QUARTIERE

Wie wird der Grasbrook zu einem hochmobilen Stadtteil mit Schwerpunkt auf alternativen Mobilitätsträgern? Wie werden der ÖPNV, Fuß- und Radwege ausgebaut und innovative Mobilitätsangebote, wie Sharing-Konzepte, Leihsysteme und quartiersbezogene Mobilitätshubs, strategisch eingebunden?



ETAPPEN DER ENTWICKLUNG

Der Grasbrook entsteht nicht von heute auf morgen. Was sind erste „Kickstarter“ der schrittweisen Transformation? Welche Flächen, Bestandsgebäude und wassernahen Freiräume können frühzeitig durch Zwischennutzungen aktiviert werden? Wo und wie entsteht als Erstes ein öffentlicher Park? In welchen Phasen werden Städtebau und Freiräume auf dem Grasbrook realisiert?



KLIMAAPASSUNG

Wie werden günstige stadtklimatische Voraussetzungen – u. a. ausreichend Sonnen- und Windschutz, Entwässerungsmanagement, Gebäudebegrünung – durch Städtebau und Freiraumgestaltung geschaffen?



EINBETTUNG DES HOCHWASSERSCHUTZES

Wie wird ein langfristiger Hochwasserschutz gesichert und gleichzeitig in die Gestaltung des Ufers und öffentlicher Freiräume mit einbezogen?



GEMEINSAME ANGEBOTE FÜR GRASBROOK UND VEDEL

Hier braucht es die richtige Choreografie: Wo liegen künftig die Standorte zentraler Angebote der Bildung, Freizeit, Kultur, des Einkaufens und gemeinschaftlicher Freiräume für Grasbrooker UND Veddel und wie sind diese im Nutzungskonzept aufeinander abgestimmt?



DIVERSITÄT IM STÄDTEBAU

Wie entsteht ein städtebaulich differenziertes Bild von Wohnen und Arbeiten auf dem Grasbrook? Welche städtebaulichen Strukturen (in Höhe, Dichte und Parzellierung) und Gebäudetypologien garantieren hohe Flexibilität, Durchmischung und Vielfalt unterschiedlicher Wohn- und Gewerberäume?



FREIRÄUME ALS VIELKÖNNER

Wie werden Freiräume und Grünanlagen für vielfältige Bedürfnisse und Ansprüche gestaltet? Wo entstehen Treffpunkte und aneignungsfähige Gemeinschaftsflächen? Wie werden Spuren der „wilden Stadtnatur“ eingebunden und eine hohe Biodiversität (Pflanzen, Tiere) gefördert?

Beteiligung während des Wettbewerblichen Dialogs

Großzügige Parks, Sport und Freizeit am Wasser, neue Nutzungen in historischen Gebäuden sowie spektakuläre neue Dachkonstruktionen, darunter Räume für öffentliche Treffpunkte oder für kreative Start-ups: Das waren einige der Ideen, die die zwölf Planungsbüros in der ersten „Konzeptphase“ des Wettbewerblichen Dialogs ab September 2019 erarbeitet hatten und die teilweise unmittelbar auf die Anregungen der Öffentlichkeit zurückgingen.

Die zweite öffentliche Stadtwerkstatt am 18. September 2019 bildete den Startpunkt für den Wettbewerblichen Dialog und zugleich für die zweite Phase der Bürgerbeteiligung, in der es darum ging, die Wettbewerbsentwürfe auch in ihren Zwischenständen kennenzulernen, mit den Planerinnen und Planern persönlich ins Gespräch zu kommen, Anregungen für die weitere Bearbeitung und schließlich Kommentare für die Jurybewertung mitzugeben.

Am 2. Dezember 2019, dem Vorabend der ersten Jurysitzung, bei der das Teilnehmerfeld von zwölf auf sechs Planungsbüros reduziert wurde, diente ein „Bürgerblick“ dazu, den Planern gewissermaßen bei der Arbeit über die Schulter zu schauen, mit ihnen zu diskutieren, Kritik zu äußern und Hinweise für die weitere Bearbeitung der Entwürfe zu geben. Auch online gab es die Möglichkeit, die Entwürfe in Augenschein zu nehmen und Anregungen für die weitere Bearbeitung zu geben. 600 Anmerkungen kamen beim „Bürgerblick“ zusammen und dienten der Jury als zusätzliche Entscheidungshilfe bei der Auswahl jener sechs Büros, die mit ihren Entwürfen in die finale Runde kommen sollten.

Bei der ganztägigen öffentlichen Werkstatt am 25. Januar 2020 präsentierten die von der Jury zu gemischten Teams aus Stadt- und Freiraumplanern zusammengeführten Büros ihre ersten gemeinsamen Entwürfe. Wiederum hatten die Bürgerinnen und Bürger die Gelegenheit, ihre Meinung, Anregungen und Hinweise für die endgültige Ausarbeitung der Entwürfe zu machen. Dieser direkte Kontakt zwischen den Planungsbüros und der Öffentlichkeit während eines Wettbewerbsverfahrens war ein echtes Novum und wurde von beiden Seiten als große Bereicherung empfunden.





Das Finale in Zeiten von Corona

Am Vorabend der zweiten und damit finalen Jurysitzung am 3. April 2020 war eine große öffentliche Schlusspräsentation der „Finalisten“ geplant. Die Coronapandemie kam dazwischen und erforderte entsprechende Anpassungen und innovative Lösungen. Ein digitaler Lernprozess, der auch künftigen Beteiligungsprozessen zugutekommen kann.

Eine 12-stündige Onlinebeteiligung über das DIPAS-Tool der Stadtwerkstatt ersetzte die geplante öffentliche Schlusspräsentation am 2. April. Um dem ursprünglichen Format möglichst nahe zu kommen, wurden der Öffentlichkeit eine umfangreiche Videopräsentation für jedes Team sowie zahlreiche Pläne zur Verfügung gestellt. Rund 200 Kommentare von interessierten Bürgerinnen und Bürgern gingen über die Onlineplattform ein, wurden über Nacht ausgewertet und in die Jurysitzung eingebracht.

Auch die ganztägige Jurysitzung am nächsten Tag wurde weitgehend in digitaler Form als Videokonferenz durchgeführt. Während die Vertreter der Planungsbüros ihre Entwürfe von ihren jeweiligen Büros oder aus dem Homeoffice heraus erläuterten, saß ein Großteil der Jurymitglieder mit Sicherheitsabstand im weiträumigen Hamburg Cruise Center HafenCity und folgte den einzelnen Präsentationen auf einer Großleinwand. Für eine genaue Begutachtung der Entwürfe hingen diese auch an Stellwänden aus, darüber hinaus wurden die Entwurfsmodelle mithilfe einer Kamera abgefilmt und per Videostream online zur Verfügung gestellt.

Am Ende entschied sich das aus unterschiedlichen Fachdisziplinen und politischen Vertretern zusammengesetzte Preisgericht unter Vorsitz von Prof. Matthias Sauerbruch für folgende Prämierung:

- 1** Herzog & de Meuron Basel Ltd. (Basel) und VOGT Landschaftsarchitekten AG (Zürich)
- 2** Mandaworks AB (Stockholm) und Karres en Brands RB (Hilversum)
- 3** ADEPT ApS (Kopenhagen) und Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH (Zürich)





**Dokumentation
Konzeptphase
(Phase 1)**

Mandaworks AB



ERLÄUTERUNGEN DES PLANUNGSBÜROS

Unser Masterplan macht den „Kanal“ [aus Moldauhafen und Saalehafen] zum Zentrum und benutzt ihn, um alle benachbarten Anlieger zu verbinden. Am westlichen Ende ist das Deutsche Hafenumuseum ein sichtbares Wahrzeichen. Entlang des östlichen Rands werden Hallesches und Dresdner Ufer in einen linearen Sportpark umgewandelt, der ein Verbindungsstück zwischen Grasbrook und Veddel darstellt und die Bewohner beider Seiten einlädt, sich bei Spiel und Sport zu begegnen. Die beiden Enden werden in der Mitte durch die Integration der Grasbrook-U-Bahn-Station verbunden, die den Kanal überspannt. Eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke verbindet [Grasbrook und Veddel] über die Auto- und Bahntrassen hinweg. Wir erhalten das beeindruckende Dach des Trockendocks. Durch Neubelegung sowie Programmierung der Fläche darunter wird eine spektakuläre Sehenswürdigkeit geschaffen.



DAS SAGT DIE JURY

[Der Entwurf bietet] eine vielschichtige und interessante Folge von Räumen, die mal grün sind, mal steinern, mal überdacht und mal aus einer Reihung unterschiedlicher Sport- und Freizeitanlagen bestehen. Die Gebäudetypologie verspricht eine große Bandbreite von Angeboten für neue Wohn- und Arbeitsformen. Gleichwohl erschließt sich nicht immer, nach welchen Kriterien sie verwendet werden. Mitunter entsteht der Eindruck einer gewissen Beliebigkeit und besonders im Hafentorquartier auch der Maßstabslosigkeit. Durch den großen Fußabdruck des neuen Stadtquartiers bleibt entlang der Norderelbe nur ein schmaler grüner Streifen. Das wird von der Jury sehr unterschiedlich bewertet. Insgesamt ein guter Ansatz für die Weiterentwicklung, verbunden mit der Erwartung deutlicher Plausibilisierung und Disziplinierung [der] baulichen und freiräumlichen Strukturen.

Herzog & de Meuron Basel Ltd.



ERLÄUTERUNGEN DES PLANUNGSBÜROS

Die intensive Beziehung zum Element Wasser und die unterschiedlichen Ausformungen der jeweiligen Wasserkanten machen eine Besonderheit Hamburgs aus. Unser Projektvorschlag möchte an diese Eigenheit anknüpfen: In Erinnerung an die ursprüngliche Naturlandschaft des Bruchwalds, aber auch an die großen Hafenbecken, die den Grasbrook in seiner Hochzeit so stark geprägt haben, schaffen wir ein von einem Park umgebenes neues Gewässer, in der Mitte des neuen Wohnquartiers: den Grasbrooksee. Vergleichbar zur Außenalster legt sich eine durchgehend begrünte Wohnbebauung in zwei Ringen um den See. Drei Hochhäuser markieren das Zentrum des neuen Stadtteils und umfassen das Moldauhafenbecken in einem räumlich aufeinander bezogenen Rahmen. Entlang der bestehenden, hochfrequentierten Verkehrstrassen sind 12-geschossige Scheiben mit gewerblicher und öffentlicher Nutzung vorgesehen.

DAS SAGT DIE JURY

[Die] Verfasser bieten eine klare Gliederung des Baugebiets mit unterschiedlichen Baustrukturen an: Wohnungsbau mit würfelförmigen Stadthäusern, die als hufeisenförmige Großform um einen neuen künstlichen See gruppiert sind, 12-geschossige Scheibenhäuser im Osten des Gebiets als Lärmabschirmung [und] drei 24-geschossige Hochhäuser, die das Becken im Übergang vom Moldauhafen zum Saalehafen markieren sowie Gewerbezeilen südlich des Moldauhafens. Die Arbeit wurde in der Jury sehr kontrovers diskutiert. Gewürdigt wurde das unverwechselbare städtebauliche Leitmotiv mit dem Gedanken einer großen Mitte. Kritisiert wurde die Bebauung im Osten, die die Veddel quasi abschottet und dem Gebiet einen introvertierten Charakter gibt. Der See und sein Freiraum scheinen „auf Kosten“ der umliegenden Bebauung zustande zu kommen.



ERLÄUTERUNGEN DES PLANUNGSBÜROS

Der Grasbrook besteht aus drei Quartieren: das Freihafenelbquartier, wo sich die Zentrumsfunktionen und soziale Infrastruktur konzentrieren, das Moldauhafenquartier mit überwiegend Wohnen und das Hafentorquartier mit überwiegend Gewerbe. Die Freihafenelb- und Moldauhafenquartiere werden stark durch das Wohnen und die soziale Infrastruktur charakterisiert, daher sind die Orientierung zum Freiraum und die Besonnung wichtige Determinanten. Die aus der Besonnungssimulation resultierenden Blockkonturen mit geneigten Dachflächen bilden die Grundlage für eine diverse Architektur. Der Elbuferpark beginnt am Veddelhöft beim Hafenmuseum. Die Breite variiert, von schmal bei den Elbbrücken, wo die Gebäude als Lärmschutz dienen, bis zur größten Breite bei der diagonalen Achse, und mäandert weiter, um fließend in den Ausstellungspark des Hafenmuseums überzugehen.



DAS SAGT DIE JURY

Die Projektverfasser schlagen eine resiliente Stadt- und Bebauungsstruktur vor. Die Komposition soll bewusst flexibel gehalten sein, um unterschiedliche Entwicklungen im Laufe der Zeit zu ermöglichen. Große Fragen stellen sich bezüglich einer spezifischen Stadtvorstellung. Der Entwurf wirkt trotz der großen Bemühungen, die auf der Konzeption einer tragfähigen Freiraumstruktur gelegt worden sind, seltsam widersprüchlich. Der Wunsch, jeder Wohnung eine maximale Besonnung und Aussicht zu gewähren, führt zu einer äußerst bewegten Skyline. Die Jury kann sich nicht des Eindrucks erwehren, dass diese Methode der Formfindung den Entwurf beherrscht und letztlich zu Lasten des übergeordneten Gesamtbildes geht.



ERLÄUTERUNGEN DES PLANUNGSBÜROS

Übergeordnete Grünraumverbindungen stellen die große Chance dar, die umgebenden Stadtteile – Grasbrook, Veddel, Wilhelmsburg und die HafenCity – miteinander zu verknüpfen. So wird der Elbpark entlang der Norderelbe die HafenCity über den Grasbrook mit der Veddel verbinden. Über eine grüne Fuge zwischen den beiden geplanten Quartieren „Moldauhafen“ im Westen und „Freihafenelbquartier“ im Osten wird der Anschluss zum Grünraum entlang des Saalehafens geschaffen, der perspektivisch nach Wilhelmsburg verlängert werden kann. Auf diese Weise kann der Grasbrook seiner Rolle als „Missing Link“ im Stadtgefüge gerecht werden. Neben den historisch bedeutsamen Lagerhallen entlang der Hafenbecken wird auch ein Teil des großen freitragenden Dachs des Überseezentrums erhalten und als „Kulturhangar“ genutzt: eine identitätsstiftende überdachte Freifläche am Überseeplatz.

DAS SAGT DIE JURY

Die Projektverfasser schlagen drei parallel zur Elbe verlaufende Außenraumideen vor. Entlang der Elbe wird ein schmales, leicht geböschtes Grün-Band als Elbpark vorgeschlagen. Parallel dazu wird für die Bebauung ein zentraler Ort als sogenannte „Grüne Freiheit“ gelegt. Entlang des Moldauhafens wird zudem ein schöner und von der Jury gewürdigter Boulevard als Hafenpromenade entlang und um das Hafenbecken gelegt und verbindet sich im Osten mit der Veddel. Zwischen diese parallelen Stadtraumgefäße werden mehr oder weniger aufgelöste Blockrandstrukturen gesetzt. Die Ausformulierung der Gebäudestrukturen können aber nicht überzeugen und erscheinen zufällig.



ERLÄUTERUNGEN DES PLANUNGSBÜROS

Mit dem neuen Stadtteil Grasbrook wird sich eine ehemalige, abgeschlossene Industriehalbinsel mit nicht vorhandenen menschlichen Dimensionen in einen lebendigen und gemischten Stadtteil verwandeln, der für alle zugänglich ist. „The Bridging City“ ist ein gemischter Stadtteil mit fünf vielfältigen Quartieren, der Brücken schlägt zwischen Stadt und Hafen, Natur und Industrie, HafenCity und Veddel, Alt und Neu. Die Identität [des] Grasbrooks wird durch die neuen blauen und grünen Räume definiert, ein „Naturhafen“ mit den erhaltenen ortstypischen Strukturen als Zentrum des neu errichteten Stadtteils. Das Gebiet um den Saalehafen wird das neue blaue Quartier, eine moderne wassernahe Stadt mit der Seele eines Hafens und Bindeglied zwischen Veddel und Grasbrook.



DAS SAGT DIE JURY

Der städtebauliche Entwurf verspricht in seiner bunten Typologie-Vielfalt einen lebendigen, einladenden Stadtteil im Hafenkontext. Bunt gemischte Mixturen in überraschend einfacher Setzung, mit der Kombination von Wohnen und kreativen Produktionsstandorten, sind auf dem Grasbrook ähnlich der ursprünglich lagerartigen Atmosphäre platziert. Die Vernetzung zur Veddel ist ein sichtbares und überzeugendes Anliegen, die Veddeler Nachbarschaften werden über die Landmark-Brücke [in den neuen Stadtteil] eingeladen. Das Leben und Arbeiten am Wasser wird atmosphärisch überzeugend formuliert. Die fünf formulierten Quartiere erfordern jedoch eine deutliche Konturenschärfung. Ebenfalls zu schärfen ist die Kontur der nördlichen Waterfront sowie der neue Stadteingang (Freihafenquartier) im Nordosten.



ERLÄUTERUNGEN DES PLANUNGSBÜROS

Wie kann ein Stadtentwicklungsprozess gestaltet werden, der innovativ und inklusiv ist, in der Zukunft alternative Mobilitätskonzepte erlaubt und urbane Produktivität maximiert? Können aktuelle Ansätze wie „Gamification“ und „Simulation“ helfen, den Planungsprozess offener und weniger top-down zu gestalten? MVRDV hat speziell für die Aufgabe ein komplexes Skript, den „GrasbrookMaker“, entwickelt. Ähnlich Videospiele wie „SimCity“ oder „Cities Skylines“ kann der „GrasbrookMaker“ auf spielerische Weise als Werkzeug für einen dynamischen und partizipativen Planungsprozess eingesetzt werden. Stadtplanung wird so zu einem interaktiven Spiel, das gemeinsam mit allen Beteiligten gespielt werden kann, Mitsprache ermöglicht und die Intelligenz und Kreativität der Masse nutzt, um zu vielfältigen, breit getragenen Lösungsvorschlägen zu kommen.

DAS SAGT DIE JURY

Der Vorschlag wurde in erster Linie als eine Hypothese zu einem alternativen Planungsprozess gelesen, den die Autoren für die Weiterentwicklung des Grasbrooks für angemessen halten. Die Hypothese des hier vorgeschlagenen Planungsspiels scheint nur eine digital optimierte Methodik mit einer relativ konventionellen analogen Entwurfslogik zu verbinden, die ihre intuitive Vorgehensweise auch auf die Datenbank selbst ausweitet. Am Ende entsteht Verwirrung: Sehen wir einen Zwischenstand eines Prozesses, der erst kurz vor Baubeginn der Gebäude abgeschlossen sein soll? Wo sind die Schnittstellen zu dem alternativlos vorgesehenen Bauplanungsprozess nach gegenwärtiger Rechtslage? Die Jury hat den dem Eindruck, dass der vorliegende Beitrag mit seinen grundsätzlichen Vorschlägen zum Entwurfsprozess der ausgeschriebenen Aufgabenstellung nicht entspricht und in deren Lösung nicht unmittelbar weiterführt.

VOGT Landschaftsarchitekten AG



ERLÄUTERUNGEN DES PLANUNGSBÜROS

Das wichtigste Element des Freiraumsystems ist der neue Park. Er erstreckt sich vom Veddelhöft mit seinen ökologisch wertvollen Bestandsflächen im Westen bis in Richtung Freihafenelbquartier, wo er in die Schul- und Sportanlagen übergeht. Er integriert das Hafenumuseum, sichert die versickerungsfähigen Böden und liefert als Frischluftschneise einen wichtigen Beitrag zum Mikroklima des neuen Stadtteils. Parkwiesen mit ihren naturnahen Ausprägungen bieten vielfältige Nutzungsmöglichkeiten. Eine durchgängige Topografie verbindet das höher gelegene Belvedere mit den tidebeeinflussten Bereichen im Westen. Das Areal hat insgesamt vier Plätze. Nur der Freihafenplatz (U-Bahn) hat einen stärkeren mineralischen Charakter im Sinne eines Stadtplatzes. Die anderen Plätze sind eher in der Tradition englischer Squares als „grüne“ Plätze ausgebildet.



DAS SAGT DIE JURY

Der Entwurf schlägt einen neuen „Volkspark“ im Inneren der Bebauung des Grasbrooks vor. Er entwickelt hierfür einen Landschaftspark mit allen seinen Elementen (Bowling Green, große Wiese, Baumgruppen, Blickachsen). Er entscheidet sich in der Platzierung des Parks gegen die direkte Wasserlage, aber inszeniert seinen Park gezielt auf das grandiose Belvedere am Veddelhöft zur Elbe hin. Es mag konservativ erscheinen, einen klassischen Landschaftspark als planerische Setzung zu wählen, aber es ist ein klares Statement. Die Frage, ob der sehr ruhige, mit großer Geste entworfene Park eine zeitgemäße Antwort für das künftige Quartier ist, wurde in [der Jury] sehr leidenschaftlich behandelt. Die mauerartig zur Veddel gesetzten Gebäudescheiben mögen als Schallschutz funktionieren – aus Richtung [der] Veddel müssen sie als Affront empfunden werden. Die räumliche Verbindung [mit] der Veddel ist eine der wichtigsten Aufgaben in der Überarbeitung.

Atelier Loidl Landschaftsarchitekten Berlin GmbH



ERLÄUTERUNGEN DES PLANUNGSBÜROS

Unverwechselbare Orte entstehen, indem man ihre Eigenarten herausstellt, das Erbe ihrer Vergangenheit wertschätzt, ihre Geschichte aufgreift und weitererzählt. Das ursprünglich sumpfige Marschland des Grasbrooks wurde durch die industrielle Hafennutzung signifikant umgeprägt. Riesige Hallen verleihen dem Grasbrook seine heutige Identität. Der städtebauliche Entwurf greift den Maßstab der historischen Hallen auf. Von den bestehenden Hallenstrukturen abgeleitete Baufelder werden in die den Grasbrook zurückerobernde Natur eingesetzt. Die verschiedenen Baufelder werden inmitten der Landschaft des Grasbrooks so angeordnet, dass das Gefühl eines großen Parks entsteht. Die Ausgestaltung der Baufelder selbst kontrastiert die umgebende Natur. Alle Baukörper sind demonstrativ städtisch ausgebildet und weisen Spannung verleihende und Lebendigkeit versprechende Maßstabsprünge vom Townhaus bis zum Hochhaus auf.

DAS SAGT DIE JURY

Der Entwurf baut auf fünf unterschiedliche Freiräume auf, die jeweils in Bezug zu den neuen Stadtquartieren und den angrenzenden Räumen liegen. Sie sind zu einem Parkband verbunden. Diese auf den ersten Blick robuste Ausgangslage führt aber zu einer Abfolge heterogener Stadt- und Parkräume. Die Bebauung entlang der Straße und der Bahn gegenüber der Veddel ist zu massiv und abschirmend. Der Wattpark ist ökologisch positiv, bietet aber wenig Nutzen für die Bewohner. Der ruhige Entwurf kann zu wenig Qualitäten bieten, weil er insgesamt zu dispers ist.



ERLÄUTERUNGEN DES PLANUNGSBÜROS

Die städtebauliche Figur ermöglicht eine mannigfaltige Durchdringung mit kurzen Wegen, verwebt mit dem Landschaftsraum. Es gibt keine gerade, durchgehende Raumkante entlang der Elbe wie im Baakenhafen, sondern eine deutlich mäandrierende Raumkante, die den Landschaftsraum des Flusses tief in den neuen Stadtteil fließen lässt und hierdurch größtmögliche Sichtbeziehungen zum Fluss ermöglicht. Im Kontrast zur mäandrierenden Elbbebauung verändert sich der Stadtraum zum Moldauhafen in der hafentypischen Linearität in Richtung Ost-West und findet sich in den Erschließungsstraßen wieder. Die Höhenstaffelung der Gebäude ist nicht durch eine einheitliche Traufhöhe mit einzelnen Hochpunkten geprägt, im Kontrast dazu soll sie ein organisches „Gebirge“ darstellen, welches mit unterschiedlichsten terrassenförmigen Staffelungen als lebendige Dachgartenlandschaft zur Elbe und zum Moldauhafen ausgebildet wird.



DAS SAGT DIE JURY

Die Arbeit leitet die bauliche und die Freiraumstruktur des Quartiers Moldauhafen aus der landschaftlichen Geschichte des Ortes her ab. Die Struktur bezieht sich auf die Dynamik der ursprünglichen Auenlandschaft der Elbe. Entsprechend wird die harte Grenze zur Norderelbe in Teilen aufgelöst und darf sich als geböschte, bepflanzte dynamische Zone mit dem angrenzenden Stadtteil verzahnen. Die Jury hinterfragt diesen thematischen Bogen kritisch. Die entstehende Qualität der Freiräume, die über das gesamte Quartier des Moldauhafens die gleiche Gestaltsprache mit gekurvten und mit Betonmauern gefassten Gräserinseln spannt, scheint [aus Sicht der Jury] nicht die angemessene Antwort auf das aufgerufene Thema zu sein. Auch der Park an der Norderelbe kann durch die teils steilen Abböschungen, die extensive Bepflanzung und die stark gekurvte Formensprache nicht ganz überzeugen.



ERLÄUTERUNGEN DES PLANUNGSBÜROS

Leitidee des neuen Stadtteils Grasbrook ist, wertvolle vorhandene Qualitäten des Wettbewerbsgebiet zu bewahren und mögliche Entwicklungspotenziale voll auszuschöpfen. Die Entwicklung auf dem Grasbrook erfolgt in direkter Nachbarschaft zur Veddel und ihrer Bewohner. Der Brückenschlag zwischen beiden Stadtteilen ist von entscheidender Bedeutung für eine städtebauliche Integration. Im Entwurf wird diese Brücke geschlagen, indem Freiräume angeboten werden, die eine hohe Offenheit und Akzeptanz ausstrahlen. Es entsteht ein Stadtteil, der einen städtebaulichen, ökologischen und sozialen Mehrwert für die ganze Stadt darstellt. Freiraumplanerisches Gerüst des Stadtteils Grasbrook ist das Freidach des ehemaligen Überseezentrums. Es verbindet die Veddel mit dem Grasbrook und trägt die kulturelle Identität weiter. Es entsteht ein Ort mit überregionaler Ausstrahlungskraft in direkter Nähe der U-Bahn-Station.

DAS SAGT DIE JURY

Mit einer hybriden Entwurfsstrategie versuchen die Verfasser, ein Weiterbauen der benachbarten Stadtstrukturen der HafenCity mit dem Erhalt der vorhandenen Hafenstrukturen zu verknüpfen und damit den Sprung über die Elbe auf den Grasbrook zu schaffen. Die Bebauung wird in heterogenen Blockfiguren mit hervorstechenden Hochpunkten organisiert, welche clusterartig zusammengefügt und durch Freiraumfugen gegliedert werden. Dies lässt ein dispers wirkendes und wenig hierarchisiertes Stadtbild entstehen, welches das Areal großflächig besetzt. Der durchgrünte Stadtkörper wird von bänderartigen Freiräumen gerahmt, welche in ihrer Gesamtheit zu wenig Prägnanz und Kraft entwickeln, um dem neuen Quartier die angestrebte starke Identität zu verleihen.

Karres en Brands



ERLÄUTERUNGEN DES PLANUNGSBÜROS

Mit der Vision „City in the making“ schlagen wir an der Schnittstelle von Stadt und Hafen einen Stadtraum vor, der die Reibungspunkte, Relikte und räumlichen Spuren des Hafentriebs aufgreift, ihnen aber eine neue räumliche Kodierung gibt. Durch den Bau einer kompakten Stadt [schaffen wir] maximalen Freiraum für Naturentwicklung in Richtung Elbe. Der Grasbrook wird das grüne Gegenstück zur HafenCity sein und setzt auf Biodiversität. Von der Elbe aus präsentiert sich der Grasbrook als ein Stadtteil im Grünen. Als öffentliches Rückgrat des Stadtteils hat die „HHalle“ [das rekonstruierte Trockendockdach] das Potenzial, sich zu einem völlig neuen öffentlichen Raum für die gesamte Stadt zu entwickeln: gleichzeitig drinnen und draußen, Promenade, Infrastruktur, Plaza und Park in einem.



DAS SAGT DIE JURY

Die Arbeit zeichnet sich durch die konsequente Verbindung an die Veddel mittels einer breiten Unterführung von der neuen Promenade zum neuen Platz aus. In Erinnerung an das Trockendockdach wird eine neue öffentliche Nutzungssachse ausgebildet, die auch hochbaulich ausformuliert wird. Zur Norderelbe entsteht ein breiter Uferpark mit verschiedenen Nutzungen und vielfältigen landschaftsräumlichen Ausprägungen. Diese Breite wird durch eine sehr hohe Dichte des Moldauhafenquartiers erkaufte, die auch kritisch diskutiert wurde. Die Zurückhaltung [im Bereich der U-Bahn] zugunsten einer naturräumlichen Entwicklung wurde positiv gesehen. Der Entwurf entwickelt mit der Haltung, in der Bebauung den großen Maßstab des Hafens nicht verlieren zu wollen, überzeugende Freiräume und Verbindungen.

Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH



ERLÄUTERUNGEN DES PLANUNGSBÜROS

Die Außenseite des Holthusenkais an der Norderelbe schafft über eine harte Kai-Kante mit städtebaulicher Präsenz ein angemessenes Gegenüber zur HafenCity. Demgegenüber entsteht im Innern unter Einbezug des Hafens unter dem Arbeitstitel „Grasbrooker Tidepark“ ein vielfältiger Freiraum nahe bei den Nutzern, mit riesigem Potenzial. Dieser in der Gezeitenwechselzone gelegene Park stellt ein „urbanes Deltalabor“ dar, in dem erprobt, erforscht, experimentiert und diskutiert wird, wie ein Leben mit den verschiedenen Dynamiken und vielfältigen Erscheinungsformen dieses amphibischen Landschaftsraums möglich ist. Die umlaufende Parkpromenade [ermöglicht] unterschiedlichste Zugänge zum Wasser, Aufenthaltsorte, Spielangebote, Holzstege, schwimmende Plattformen, Treppenanlagen und Bootsrampen.



DAS SAGT DIE JURY

Die Landschaftsarchitekten entwickeln die Hafenbecken zum ökologisch aktivierten und gemeinschaftlich nutzbaren Landschaftsraum. Durch Tide und Verlandung soll ein sich stetig wandelndes Delta entstehen. Ohne Berührungsgänge werden öffentliche Nutzungen wie Spiel- und Sportflächen an diesem sensiblen Naturraum platziert. Das Miteinander von Ökosystem und Mensch ist Teil der Entwurfshaltung. Zentrum der Anlage ist die historische Halle entlang der Prager Promenade mit seinem Gegenüber, der Bananenreiferei. Die Wohnbebauung ist als stark strukturiertes Gartenquartier entwickelt und verspricht einen spannungsvollen und lebenswerten Stadtraum. Nicht nachgewiesen ist die notwendige Gebäudemasse. Auch die Anbindung an die Veddel wird trotz der angebotenen Verbindungen als ausbaufähig beurteilt.



**Dokumentation
Vertiefungsphase
(Phase 2)**





1

Herzog & de Meuron
VOGT Landschaftsarchitekten

Lageplan

Die Besonderheit des Entwurfs ist der großzügige zentrale Freiraum auf der nördlichen Halbinsel, den das Entwurfsteam „Volkspark Veddelhöft“ nennt. Er verbindet alle drei Quartiere des neuen Stadtteils – auch mit der nördlichen Veddel und den erhaltenen Naturflächen an den Westspitzen beider betrachteter Halbinseln. Rund um das zentrale Hafenbecken am Übergang von Moldau- und Saalehafen, über das die neue U-Bahn-Haltestelle platziert wird, werden die begrünten Uferbereiche ebenfalls weitgehend erhalten. An drei Ecken des Beckens sind Punkthochhäuser für Büronutzung vorgesehen und markieren so das Zentrum des Stadtteils. Schwerpunkt der Wohnbebauung ist das Moldauhafenquartier zwischen Elbufer und neuem Volkspark.

Breite und begrünte Brücke zur Veddel

Südlich des Parks erinnert die neu errichtete Dachkonstruktion an das ehemalige Überseezentrum. In der Verlängerung des Dachs führt eine Brücke über die Verkehrs- und Bahntrassen hin zur Veddel. Gegenüber dem Moldauhafenquartier liegt das Hafentorquartier, mit seinen großmaßstäblichen Gewerbebauten für Produktion, Büronutzung und Forschungslabore.

Auf der gegenüberliegenden östlichen Seite des Saalehafens sind vorwiegend Gewerberiegel und eine Uferpromenade vorgesehen. Die zum Freihafenelbquartier gehörenden Riegel schirmen den Grasbrook vom Verkehrslärm der nahen Lkw-Straße und der Bahnlinie ab.



Auszüge aus dem Erläuterungsbericht der Entwurfsverfasser

Hamburg ist von räumlicher Großzügigkeit geprägt: Weitläufige Wasserflächen geben immer wieder den Blick frei. Aber auch wo kein Wasser ist, ist genügend Raum für große Parkanlagen, die eine hohe Bedeutung für die Hamburger haben und intensiv genutzt werden. (...) Auch der Kleine Grasbrook hat diese typisch hamburgische Eigenheit des Zusammenspiels von Wasser und grüner Stadtlandschaft.

Wir lesen den Grasbrook als durchgrünte Halbinsel, in Erinnerung an die ursprüngliche Naturlandschaft des Bruchwalds. Ein großer Volkspark in der Mitte dieser Halbinsel ist der erste und wichtigste Ankerpunkt unseres städtebaulichen Konzepts.

Der zweite wichtige Ankerpunkt ist ein langes und breites Aktivitätenband, das den Grasbrook von der Nordwestspitze des Prager Ufers über die Verkehrsschneise hinweg bis zum Veddeler Marktplatz durchzieht und die beiden benachbarten Stadtquartiere mit dieser starken Achse zusammenbindet.

Zwei Faktoren (sind) wesentlich für eine nachhaltige Quartiersentwicklung: einerseits eine einfache und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, die die bisherige Fokussierung auf den MIV (Motorisierter Individualverkehr) hinter sich lässt. Andererseits ein vielfältiger Nutzungsmix, der auf klare und robuste, dabei flexible Stadtstrukturen und Gebäudetypologien aufsetzen kann. Ein hochverdichtetes, dabei sehr durchlässiges Quartier, das vor allem im Erdgeschoss ein reiches Angebot an halböffentlichen und gewerblichen Nutzungen bieten kann. Zusammen mit einer breiten Palette von verschiedenen Wohnformen, die unterschiedlichste Lebensmodelle und Komfortstufen vom geförderten Wohnungsbau bis zum freifinanzierten Wohnungsbau zulassen, entsteht hier ein Quartier der kurzen Wege.

Moldauhafenquartier und der Volkspark

Der Volkspark Veddelhöft nimmt die Fläche des verschütteten alten Moldauhafens auf. Die Parkwiesen bieten vielfältige Nutzungsmöglichkeiten. Der Park ist ein durchgängiger und vielfältiger Spiel-, Sport- und Aktivitätsraum. (...) Es gibt drei prägende Grünachsen aus dem Park, die sich um die vierzehngeschossigen Bürogebäude ziehen und in formalen Plätzen an der Norderelbe enden. Dadurch wird die Promenade entlang der Norderelbe rhythmisiert. Zwischen diesen Freiräumen spannen sich in einem weit gezogenen, sanft geschwungenen Bogen sechs- bis zehngeschossige Bauten, die zu durchlässigen Blöcken gruppiert sind und unterschiedlich genutzte und gestaltete Höfe bilden. Die Einzelgebäude in Holzbauweise sind voneinander leicht abgerückt und bilden so ein zwar hochverdichtetes, aber sehr durchlässiges System.

Ein hoher Anteil an Wohnraum dominiert den Nutzungsmix des Quartiers. Drei Hochhäuser am Hafenbecken des Moldauhafens markieren das Zentrum des neuen Stadtteils. Hier (wird) ein vertikaler Akzent gesetzt, der die bewusst niedrig gehaltene Bebauung im Moldauhafenquartier ergänzt.

»Wir lesen den Grasbrook als durchgrünte Halbinsel, in Erinnerung an die ursprüngliche Naturlandschaft des Bruchwalds.«





Auszüge aus der Jurybeurteilung

Die Arbeit nimmt die vorhandenen Potenziale des Grasbrooks auf und schafft eine robuste Stadtstruktur mit Promenaden am Wasser, der Verbindungs- und Sichtachse vom Veddelhöft zum Dresdner Ufer, den Wasserlandschaften und ihrem vorhandenen naturnahen Inventar mit einem großen Park als Zentrum einer zukünftigen Halbinsel. Der große Park mit dem Dach und dem Bezug zur Norderelbe, der Promenade als Gegenüber der HafenCity, dem zentralen Platz mit den öffentlichen Nutzungen, einer tragfähigen Erschließungsstraße und wohlproportionierten Wohnhöfen sind gute Freiraumtypologien. Durch die Konzentration auf den zentralen Park entsteht ein starkes Grundgerüst, das über Generationen trägt.

Der zentrale Freiraum verbindet alle Quartiere

Er reiht sich ein in die großen grünen Freiräume jenseits der Elbe, die die Stadtlandschaft von Hamburg prägen, und schafft die Verbindung zur Veddel. Der Park kann als Erstes angelegt werden und steht damit schon in einer frühen Phase der Quartiersentwicklung allen Hamburgern, vor allem aber den Einwohnerinnen und Einwohnern der Veddel als Freiraum zur Verfügung.

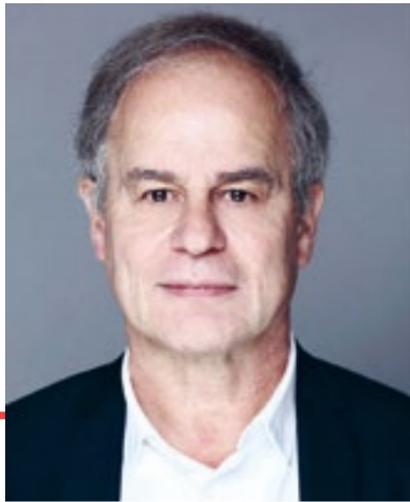
Bei den unterschiedlichen Freiräumen wird die Dimension der Flusspromenade an der Norderelbe kontrovers diskutiert. Einerseits bietet sie einen überwältigenden Blick auf die Hamburger Innenstadt, andererseits verschattet die relativ hohe Bebauung Teile der Promenade. Sie schafft aber durch ihre unaufgeregte Führung und die einheitliche Fassadenrhythmik auf jeden Fall eine städtische Geste am Grasbrook, die Hamburg würdig ist und die beiden Ufer gleichwertig zu einer Einheit zusammengefügt.

Die Stellung der Gebäudekörper erlaubt eine gute Besonnung, Adressbildung an der Norderelbe und eine angenehme Raumkante an den zentralen Freiräumen. Kritisch gesehen wird die relativ gleichförmige höhere Gebäudedichte im nördlichen Moldauhafenquartier. Die Widerstandsfähigkeit gegenüber einem noch fehlenden Nutzungsmix muss überprüft werden.

Die Nutzung und Wirtschaftlichkeit des Dachs müssen durch Integration von Nutzungen und den Einschub von Gebäuden weiterentwickelt werden, damit die großartige Struktur auch wirtschaftlich tragfähig wird. Eine Energieerzeugung auf den Dachflächen kann nur einen geringen Beitrag leisten.

Die begrünte Hauptverbindungsbrücke nach Veddel wird als ikonografisches Bauwerk gewürdigt. Sie befriedigt aber in ihrer praktischen Ausbildung im Besonderen bezüglich der Fahrradrampe noch nicht. Die drei Hochpunkte im Zentrum, im Schnittpunkt der drei Quartiere, werden unterschiedlich gewertet. Einerseits entspricht ihre Lage der guten Erschließungssituation, andererseits wirken die Höhe und Gleichförmigkeit noch etwas schematisch.

»Durch die Konzentration auf den zentralen Park entsteht ein starkes Grundgerüst, das über Generationen trägt.«



„Ein neuer Stadtteil ist ein Gemeinschaftswerk der Bürger“

Im Interview beschreiben die Planer Günther Vogt und Pierre de Meuron ihr Konzept für den neuen Stadtteil Grasbrook

Wie würden Sie den Charakter des neuen Stadtteils Grasbrook beschreiben?

Pierre de Meuron: Wir bauen eine neue zusätzliche Schicht auf dem Bestehenden. Die Umriss der Hafengebäude bleiben erhalten und bestehende denkmalgeschützte Lagerhäuser entlang der Hafengebäude werden zum wichtigen Startpunkt für eine neue städtebauliche Struktur. Es ist ein Weiterbauen und Weiterdenken der Stadt mit ihren prägenden Elementen, die wären: das Wasser, der Hafen und auch die Landschaft – das sind unsere Ausgangspunkte. So werden Kontinuität und Identität geschaffen.

Ein großer Park ist der wichtigste Ankerpunkt unseres Konzepts. Der neue Stadtteil setzt sich zudem zusammen aus drei Quartieren, welche – jedes für sich – eine eigene klare visuelle Identität besitzen. Im Sinne von: Das hier ist mein Viertel, hier wohne, hier arbeite ich. Ein zweiter Ankerpunkt ist die urbane Mitte mit der U-Bahn-Haltestelle am Kopf des Saalehafens, die vom ganzen Stadtteil sowie von der Veddel innerhalb von fünf Gehminuten zugänglich ist.

Die zentrale Idee für Ihren Freiraumentwurf für den Grasbrook bildet ein großer grüner Park. Welche Aufenthaltsqualitäten soll er haben und für wen wird er da sein?

Günther Vogt: Er soll allen Hamburgern offenstehen und besonders für die Bewohner des Grasbrooks und der Veddel ein Freizeitort werden. Ein Park für zahlreiche Nutzungen, spazieren gehen, verweilen, Fußball spielen, Freunde treffen. Wir knüpfen mit dem Entwurf an das historische Erbe Hamburgs mit seinen Stadt- und Volksparks an, die im Deutschland der 1920er Jahre entstanden und die bis heute unglaublich erfolgreich sind.

Wie kommt es, dass Sie diesen Volkspark nicht direkt an der Elbe anlegen, sondern hinter den Wohngebäuden?

Vogt: Direkt gegenüber dem ehemaligen Überseezentrum mit seinem historischen Dach gelegen, entsteht für den Park eine frei bespielbare, überdachte Ergänzung. Da es im momentanen Zustand nicht erhaltensfähig ist, wird es auf hochwassergeschütztem Niveau neu aufgebaut – in Anlehnung an die Historie.

Der Park ist durch seine Positionierung zudem ideal wind- und lärmgeschützt und bietet den Hamburgern somit an noch mehr Tagen im Jahr ein geschütztes Ambiente.

de Meuron: Das war eine für uns sehr wichtige Rückmeldung aus der Zwischenpräsentation: Sowohl die Jury als auch die Bürger wollten die lang gestreckte, ausladende Vordachkonstruktion des Überseezentrums gern erhalten, um sie für öffentliche Aktivitäten wie Bildung, Kultur und Freizeit zu nutzen. Das Dach bildet nun zum einen eine spannende Nahtstelle zwischen dem Hafenbecken des Moldauhafens und dem Stadtpark sowie zum anderen ein breites Aktivitätenband und eine starke, prägende Längsachse, die sich durch die Quartiere bis zur Veddel zieht.

Wie wird die Verbindung zum Wasser auf dem Grasbrook gestaltet?

Vogt: Es wird Treppenanlagen geben, die zum Wasser führen. Zum direkten Erleben des Wassers schlagen wir im Saalehafen, am Übergang zur Veddel, außerdem schwimmende Plattformen vor. Hier könnten Freizeitaktivitäten für junge Erwachsene entstehen, Gastronomie kann sich ansiedeln. Aber es gibt auch den Anspruch an die Freiraumplanung, dass wir zahlreiche wertvolle naturnahe Flächen am Wasser erhalten, wo der Mensch eher „stören“ würde.

Ein wichtiger Aspekt ist die Anbindung des neuen Stadtteils an die Veddel. Sie haben für diese Funktion eine Art „begrünte Brücke“ vorgeschlagen. Was stellen Sie sich genau vor?

de Meuron: Mit dem Grasbrook schafft Hamburg den wichtigen Sprung über die Elbe. Damit werden auch die derzeit vom Stadtkern etwas isolierten Elbinseln – namentlich vor allem die Veddel – mit dem nördlichen Stadtgefüge verknüpft.

Vogt: Wir wollen hier ein neues Zentrum auch für die Veddel schaffen. Daher ist es wichtig, den durch die massive Verkehrsinfrastruktur behinderten Zugang zu überwinden. Es muss hier eine wirklich sehr gute, windgeschützte und einladende Verbindung geben, damit der Grasbrook mit seinen Arbeits- und Freizeitmöglichkeiten, die Schule, die Kitas und der Park auch für die Veddel erlebbar werden. In

Fortsetzung des Dachs mit seinen Funktionen schlagen wir deshalb eine großzügige bewachsene Brücke für Fußgänger und Fahrräder vor.

Den Entwürfen für den Grasbrook ging ein umfangreiches Bürgerbeteiligungsverfahren voraus. Wie stehen Sie zu solch einem engen Austausch mit der Öffentlichkeit?

Vogt: Das Verfahren, die Bürger so intensiv in die Planungen für ein solch großes Bauprojekt wie den Grasbrook einzubeziehen, ist für uns in der Schweiz vollkommen normal. Wir kommen also aus dieser Kultur. Die Bürgerbeteiligung hat beim Grasbrook sehr früh angefangen, mit sehr großen Runden und Werkstätten. Am Ende sind wir als Entwerfer nicht die Nutzer des Stadtteils. Deshalb sollte viel, was hier geschieht, von den Menschen mitentschieden werden, die hier später leben und ihn nutzen werden. Am ebenfalls von uns entworfenen Lohsepark sehen wir, dass die Menschen, die hier wohnen, den Park mit ihren Ideen seit der Eröffnung weiter geprägt und gestaltet haben.

Wenn wir in 20 Jahren durch diesen Stadtteil gehen, wie wird sich das anfühlen?

de Meuron: Das wird auf viele Faktoren ankommen, denn einen neuen lebendigen Stadtteil zu bauen, wo Menschen mit den verschiedensten Bedürfnissen und Erwartungen zufrieden leben und arbeiten werden, gehört zu den anspruchsvollsten Aufgaben unseres Metiers. Davor haben wir großen Respekt! Die zentrale Frage ist: Wie steht es um das Verhältnis vom Gelebten und Gefühlten zum Gebauten? Die eine Sache ist, wie Stadt geplant und gebaut wird, und die andere – viel wichtigere –, wie Menschen darin wohnen und arbeiten. Innovativer Städtebau muss daher robust sein, um die starke Grundidee für die zukünftige Entwicklung tragen zu können. Zugleich muss er flexibel sein, weil das Leben der Menschen nicht vorgegeben werden soll und kann.

Wie der Stadtteil werden wird, ist also weit mehr das Ergebnis eines Wettbewerbs oder die Entscheidung der Politik. Es ist ein Gemeinschaftswerk der Bürger. Darum ist es ganz wichtig, dass die Hamburgerinnen und Hamburger in diesen Prozess weiterhin einbezogen werden und sich einbringen können.



Kräftige Stadtkante vis-à-vis zur Hafencity

Oberbaudirektor Franz-Josef Höing zu den städtebaulichen und freiraumplanerischen Qualitäten des Siegerentwurfs

Mit dem prämierten Entwurf von Herzog & de Meuron und Günther Vogt Landschaftsarchitekten haben wir einen überzeugenden räumlichen Fahrplan für den Grasbrook bekommen, der den Sprung über die Elbe konkret und anschaulich macht. Es war eine mutige Entscheidung der Jury und wir haben damit einen langen Prozess zum Abschluss gebracht: Anfangs zwölf Architektur- und Landschaftsplanungsbüros mussten aus ihrer spezifischen Sicht eigene Antworten formulieren. In der finalen Jurysitzung hatten wir dann drei präzise formulierte Arbeiten vor uns, wie ich sie in diesem Maßstab noch nicht erlebt habe. Welche städtebaulichen und freiraumplanerischen Qualitäten aber zeichnen den Siegerentwurf aus?

Eine grüne Mitte für den Grasbrook

Zunächst war die Herangehensweise selbst – Städtebau und Freiraum auf Augenhöhe – ein Grund dafür, warum wir eine Arbeit gekürt

haben, die das Grün buchstäblich in die Mitte ihres Entwurfs stellt. Der Entwurf von Herzog & de Meuron und Vogt Landschaftsarchitekten hat einen ganz deutlichen städtischen Maßstab, dessen Dichte aber u. a. durch einen neuen, wirklich großen Park als Rückgrat des Quartiers aufgefangen wird. An seinen Flanken entstehen schrittweise neue interessante und ungewöhnliche Lagen für das Wohnen und Arbeiten mitten in der Großstadt.

Das Dach des Überseezentrums erhalten

Ein ebenso zentrales Element des Entwurfs wie der Park ist das 400 Meter lange Dach am Moldauhafen, in das sich übrigens alle Wettbewerbsteilnehmer verguckt hatten. Die Idee, das bereits vorhandene Dach des Überseezentrums als regengeschützten öffentlichen Raum, quasi als großen Schirm für die Anwohnerinnen und Anwohner, zu erhalten, stammt übrigens aus dem Beteiligungsprozess. Es ist schön, dass nun eine alte Struktur

überdauern und den Ort prägen wird – auch wenn sie vielleicht in dieser Form nicht erhalten werden kann und durch ein neues Dach ersetzt werden muss. Dieses Dach ist für mich ein absolutes Alleinstellungsmerkmal für den Grasbrook – es wird uns im Bereich Hochwasserschutz aber noch viel Kraft abverlangen.

Hohe Dichte und hohe Wohnqualität

Weiterhin schafft es der Entwurf, eine hohe Dichte bei gleichzeitig sehr hoher Wohnqualität zu erzeugen. Der Grasbrook ist eines der zentralsten und attraktivsten Grundstücke unserer Stadt und das wird auch das Wohnen hier auszeichnen, z. B. der spektakuläre Blick auf Elbe, Innenstadt und Hafencity in der ersten Reihe und auf den neuen Park in der zweiten Reihe – und das für alle zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner. Städtebau ist immer auch Handwerk: In den Plänen gibt es nicht eine Wohnung, die schlecht gelegen oder belichtet ist. Das ist wirklich eine große Qualität dieses Entwurfs.

Präzise formulierte Nahtstellen zwischen Bebauung und Wasser

Eine weitere Stärke des Entwurfs liegt in der sehr präzisen Formulierung der Nahtstellen zwischen Bebauung und Wasser. So entstehen sehr verschiedene Atmosphären und Lagen für das Arbeiten und Wohnen, etwa die bereits erwähnte kräftige Stadtkante vis-à-vis zur Innenstadt und zur Hafencity oder der sehr ruhig formulierte Raum rund um den Saalehafen. Das Aufregende, vielleicht auch Spektakuläre, kommt dann im nächsten Schritt, wenn wir über die genaue typologische Ausformulierung der Baufelder nachdenken und an neuralgischen Punkten zu ungewöhnlichen Lösungen kommen, um Wohnen und Arbeiten in einer schwierigen Lage zu vereinbaren.

Brückenschlag zur Veddel

Darüber hinaus schafft eine neue selbstbewusste Brücke eine attraktive Verbindung zwischen dem neuen Stadtteil auf dem Grasbrook und der bis dato isolierten Veddel. Für die jetzigen Bewohnerinnen und Bewohner entstehen so neue Anreize und Angebote, von einer Schule über Einkaufsmöglichkeiten

bis hin zu neuen Freiräumen. Diese Verknüpfung zur Veddel war mir immer besonders wichtig – und war auch eine entscheidende Forderung der Bürgerinnen und Bürger in der Beteiligungsphase.

Wenn man auf die Pläne des Siegerentwurfs schaut, mag all das auf den ersten Blick relativ bekannt und unspektakulär erscheinen. Man kann die historischen Speichergebäude gar nicht richtig unterscheiden von dem, was neu dazukommen wird. Herzog & de Meuron und Vogt Landschaftsarchitekten schauen sehr unaufgeregt darauf, was sich in den vergangenen 100 Jahren bewährt hat.

Und genau darin liegt die Stärke dieses mutigen und lässigen Entwurfs: Man muss das städtebauliche Rad nicht jeden Tag neu erfinden, sondern sollte sich für ein neues Quartier auch des stadträumlichen Vokabulars dieser Stadt bedienen; sich orientieren an dem, was Hamburg an anderen Stellen stark macht – die grüne Metropole am Wasser, mit zum Teil hoher Dichte und viel Grün.



2

Mandaworks AB
Karres en Brands RB

Lageplan

Der Entwurf ist geprägt durch das grüne Band der Freiräume, das einmal rund um das Plangebiet verläuft und sich an einigen Stellen zu kleinen Parks oder Sportflächen verbreitert. Im Zentrum steht die „HHalle“ genannte Neuinterpretation des alten Überseezentrums: ein langer, überdachter öffentlicher Raum am Wasser zur flexiblen Nutzung. Eine ebenfalls überdachte Brücke führt die Achse bis zur Veddel weiter und überwindet dabei die Barriere der Verkehrsstrassen. Hier am Übergang der Halle zur Brücke konzentrieren sich U-Bahn-Station, Supermarkt, Grundschule und Sporthalle.

Breite Achse verbindet Grasbrook und Veddel

Nördlich der HHalle wird das Moldauhafenquartier als gemischtes Quartier mit großen, unterschiedlich gestaffelten Blöcken angelegt, die im unmittelbar an die HHalle angrenzenden Bereich Flächen für öffentliche Nutzungen, Gastronomie, Gewerbe und Dienstleistungen vorsehen. Am östlichen Eingang zum Quartier schirmen mehrere Bürogebäude das restliche Quartier vom Verkehrslärm ab. Die Erschließung für den Autoverkehr erfolgt über eine Abfahrt von der Straße Am Moldauhafen und führt als Shared Space im „Zickzack“ durch das Gebiet. Das Hafentorquartier, südlich des Moldauhafens, besteht aus meist lang gezogenen großmaßstäblichen Gebäuden, die überwiegend Produktion, Forschung und Logistik vorbehalten sind. Im südlichen Teil des Freihafenquartiers, auf der Ostseite des Saalehafens, wird ein Großteil des Sportflächenangebots platziert.



Auszüge aus der Entwurfsbeschreibung

Mit der Vision „Open City“ schlagen wir an der Schnittstelle von Stadt und Hafen einen Stadtraum vor, der die Reibungspunkte, Relikte und räumlichen Spuren des Hafenbetriebs aufgreift, ihnen aber eine neue räumliche Codierung gibt. Diese Verbindung ist der perfekte Nährboden für Innovationen und die Neuerfindung einer grünen stadtgerechten Zukunftsindustrie sowie für das Leben in der Stadt.

Die kompakten städtischen Bausteine verteilen Gebäudehöhen über die gesamte Nachbarschaft, wobei die höchsten Gebäude entlang der zentralen Straße zu finden sind, wodurch der Sonne besserer Zugang zum Nordufer gewährt wird.

Der Sockel bildet das Erdgeschoss und – je nach Position des Blocks im Masterplan – aktiviert den Raum mit kommerziellen, sozialen oder straßenorientierten Wohnlösungen. Die darüber liegenden Volumina bieten ein flexibles System von Wohn- und Arbeitseinheiten, die abhängig von den jeweiligen Bedürfnissen der Gemeinschaft zusammengestellt und konfiguriert werden können. Die Kellergewölbe befinden sich unter dem Gebäude und bieten reichlich Platz für die Aufbewahrung von Fahrrädern und zum Parken gemeinsam genutzter Fahrzeuge oder können als Logistikbereiche und als nachhaltige Infrastruktur genutzt werden.

Die „Open City“ als horizontale und grüne Stadt

Die „Open City“ ist eine überwiegend niedrige, horizontale und grüne Stadt. Sie ist visuell und buchstäblich fest mit dem Ort verwurzelt und repräsentiert den Grasbrook als eine grüne Insel. Die Elbbrücken(park)natur als Auftakt in das Quartier zeigt die robuste Skyline des Hafens auf. Dieser Stadtteil strebt nicht in den Himmel. Die „Open City“ lässt maximalen Raum für Grün und Natur und stellt diese in den Vordergrund. Richtung Veddel geht es um vielfältige Aktivitäten und eine sichtbare Wahrnehmbarkeit des Quartiers. In Orientierung zum Hafen selbst werden die großmaßstäblichen Produktionsstätten lokalisiert, welche den Grasbrook zum Pionier der vertikalen Produktionsstätten macht.

Eine „Halle“ voller kreativer Möglichkeiten

Der ikonische kanalseitige Dachraum (des einstigen Überseezentrums) wird durch eine Reihe geplanter Sockelbereiche unterstützt. Diese Sockelbereiche enthalten eine konzentrierte Vielfalt kreativer Räume, Einkaufs- und Speisemöglichkeiten sowie soziale Einrichtungen. Direkt unter dem Dach befinden sich gewerbliche Räume, sodass Wohneinheiten über das beeindruckende Gebäude herausragen und eine einzigartige Wohnlandschaft und Raumerlebnisse ermöglichen. Durch die Fokussierung des Programms auf den Rand des ikonischen Dachraums wird der HHalle eine städtische Intensität verliehen und sie wird damit zu einem (Anziehungspunkt) im öffentlichen Raum und ein Hamburger Wahrzeichen.

»Die „Open City“ ist eine überwiegend niedrige, horizontale und grüne Stadt. Sie ist visuell und buchstäblich fest mit dem Ort verwurzelt und repräsentiert den Grasbrook als eine grüne Insel.«





Auszüge aus der Jurybeurteilung

Die Projektverfasser schlagen eine kompakte Stadtstruktur vor, die als wesentliches Element die Grundidee der großen Stadtbausteine propagiert. An den Uferbereichen weicht sich das städtebauliche Muster zugunsten von programmatisch offenen Kanten, die den Übergang zu verschiedenen Freiraumgefäßen artikulieren. Dieses Freiraumangebot verläuft zwar rundum, ihm fehlt allerdings eine gewisse Großzügigkeit, was insgesamt zu einer etwas diffusen Haltung des Entwurfs führt.

Als öffentliches Rückgrat ist die „HHalle“ angedacht. Sie führt direkt von der Veddel zum neuen Quartier. Sie soll gleichzeitig als Innen- wie als Außenraum funktionieren, angereichert mit breitem öffentlichen Programm. Unmittelbar nördlich befinden sich verschiedene öffentliche Nutzungen wie der Schulcampus, Kitas, ein sogenanntes Stadtteilzentrum, aber auch Nahversorger und Werkstätten. Darüber sind Wohnnutzungen untergebracht. Dieses unmittelbare Zusammentreffen von HHalle und lebendigem Stadtquartier in einer schmalen Fuge dürfte Probleme in der Nutzbarkeit schaffen.

Große Stadtbausteine als Herz des neuen Stadtteils

Erschlossen wird die Grasbrooker Halbinsel durch eine geknickt verlaufende Hauptachse. Hin- und herspringend taugt sie leider wenig zur Orientierung innerhalb des neuen Stadtteils (und kann) mit ihrem öffentlichen Charakter wohl kaum als Hauptadressierung von vielfältigen Nutzungen dienen. Sie steht damit in scharfer Konkurrenz zur HHalle.

Typologisch emblematisch ist die Grundannahme des Entwurfs an den sogenannten „Hamburg Yards“ dargelegt: Sie sind gewissermaßen das Herz des neuen Stadtteils. Große monolithische Körper mit zwei Geschossen bilden als Gemeinschaftssockel die Grundlage für darüber liegende innovative Einheiten. Es entstehen introvertierte Höfe. Im Maßstab sind das durchaus angemessene Nachbarschaften, aber die letztlich zu eng dimensionierten Höfe führen zu schwierigen Belichtungen. Die in ihrer dritten Dimension zerklüftet und porös in Erscheinung tretenden großen Stadtbausteine etablieren zwar eine Vielgestaltigkeit und Lebendigkeit, letztlich wird das Konzept dieser Großimmobilien aber als wenig tauglich bewertet.

Die sortierte Anordnung der Sportflächen entlang der lärmbelasteten Südwestflanke zur Veddel wird als interessanter Vorschlag beurteilt. Es entsteht ein glaubhafter Bezug zur Veddel sowohl stadträumlich als auch programmatisch. Die lauten Sportnutzungen stehen in einem durchaus interessanten Kontrast zu den angedachten Tidevegetationen, die über Naturstege direkt erlebbar werden.

»Das Herz des neuen Stadtteils sind die „Hamburg Yards“ – große monolithische Körper mit zwei Geschossen bilden als Gemeinschaftssockel die Grundlage für darüber liegende innovative Einheiten.«



IGRASBROT

3

ADEPT ApS
Studio Vulkan
Landschaftsarchitektur GmbH

Lageplan

Typisch für diesen Entwurf ist die lineare Struktur mit der in Nord-Süd-Richtung ausgerichteten Baukörper auf der nördlichen Halbinsel. So entstehen schmale, teils begrünte Wege und Blickachsen zur Elbe und zum freitragenden Dach des rekonstruierten Überseezentrums mit dem darunter und davor angelegten „Übersee-Park“. Der Großteil der öffentlichen Nutzungen konzentriert sich rund um das Hafenbecken zwischen Moldauhafen und Saalehafen.

Die „Blaue Veddel“ als amphibisches Quartier

Prägend sind zudem sind die großen Grünflächen mit ihrem Übergang zu den geschützten Wasserflächen im Inneren. Die Tidellandschaften am zentralen Hafenbecken werden einbezogen – insbesondere im südlichen Freihafenelbquartier am Saalehafen. Diesen Bereich nennt das Entwurfsteam „Blaue Veddel“ und sieht dort teils amphibische, auf Stelzen im Wasser errichtete oder schwimmende Bauten und schwimmende Gärten vor.

Am westlichen Ufer des Saalehafens bleiben die Bestandsgebäude des Hafentorquartiers erhalten. Im Bereich südlich des Moldauhafens entstehen mit Ausnahme der denkmalgeschützten Bananenreiferei zahlreiche Gewerbenebaubauten. Diese bilden den Übergang zur hafenwirtschaftlichen Nutzung am O'Swaldkai und stellen von der Typologie her großmaßstäbliche Blockrandstrukturen oder Solitärgebäude dar.



Auszüge aus der Entwurfsbeschreibung

Das Herzstück des neuen Quartiers wird der zentrale Tidepark im Quartier. Ausgehend von der grünen Parkspitze im Nordwesten zieht sich der neue Park als Museumspark am Moldauhafen, entlang des Prager Ufers, als Allwetterpark unter der historischen Dachstruktur bis hin zum Grasbrooker Platz im Osten. Zugleich springt der Park über die Wasserfläche des Moldauhafens und prägt das Nordufer des Hafentorquartiers. So entsteht nicht nur ein Gegenüber mit den Parkflächen am Moldauhafen: Der Tidepark nimmt die Struktur der Bananenreiferei auf und führt am und auf dem Wasser zu den Lagerhallen F und G und schafft auch hier im Saalehafen den Übergang zum Halleschen Ufer bis hin zum Grasbrooker Platz.

Die Gasse, das Grün und das Urbane

Der neue Stadtteil entwickelt sich als eine neue städtische Struktur, als eine Kombination aus dem einmaligen Umgang mit der Flusslandschaft auf der „Blauen Veddel“, den flexiblen Gewerbestandorten im Hafentorquartier und dem klar strukturierten, aber zugleich abwechslungsreichen Moldauhafenquartier. Besonders dieses stellt das kollektive Leben, die lebendige Mischung, die offene Stadt des Miteinanders in den Fokus. Sie ist die Antwort auf die zahlreichen urbanen Entwicklungen der traditionellen Blockstadt, indem sie den traditionellen halbprivaten Raum, der das tägliche Leben in den Höfen verbirgt, eliminiert und stattdessen die Gasse, das Grün und das Urbane einführt. So werden die Menschen animiert, sich das Leben auf dem Gehweg, im Außenraum, dem Stadtraum wieder anzueignen und die Stadt als ihr Wohnzimmer zu begreifen.

Blaue Veddel: Alltag in der Flusslandschaft

Aktuell wird im Saalehafen die linke Uferseite von den denkmalgeschützten Lagerhallen bestimmt, während auf den Flächen der Tschechischen Republik lediglich ein „kleiner“ Streifen für eine Bebauung zur Verfügung steht. Bei der Entwicklung der „Blauen Veddel“ steht der Umgang mit der ganz speziellen Flusslandschaft zwischen den beiden Ufern, und wie dies Mehrwert für die Entwicklung bringt, im Fokus. Auf beiden Uferseiten des Saalehafens entwickelt sich entlang eines blau-grünen Rückgrats ein zusammenhängender Freiraum über und auf dem Wasser. Hinter den zeilenartigen Gebäuden zum Lärmschutz entlang der Verkehrsstrassen entstehen in dieser einzigartigen Flusslandschaft auf den rechtsseitigen Flächen aufgeständerte Gebäude.

»Der Tidepark nimmt die Struktur der Bananenreiferei auf und führt am und auf dem Wasser zu den Lagerhallen F und G und schafft auch hier im Saalehafen den Übergang zum Halleschen Ufer bis hin zum Grasbrooker Platz.«





Auszüge aus der Jurybeurteilung

Der Umgang mit der Tidellandschaft ist die starke Idee für den Charakter des neuen Stadtteils Grasbrook: Aus der Überlegung, die Landschaft mit seinem Tidepark als zentrale Entwurfsidee zu verstehen, leiten die Autoren einfache Stadtstrukturen ab, die sie auch einfach organisieren. Es werden drei unterschiedliche Quartiere geschaffen, deren gemeinsame Mitte die durchströmte Wasserlandschaft darstellt. Offen bleibt die Frage, wie diese Quartiere als neuer Stadtteil zusammenkommen, die Gesamtkonzeption bleibt additiv, die Fassung von Innenleben und Außenkante unklar. Der Entwurf bietet zwar ein lebendiges, naturnahes Konzept im Innern, jedoch eine schwache Formulierung der Gesamtfassung des neuen Quartiers nach außen. Die notwendige Anbindung zur Veddel ist nicht überzeugend gelöst.

Das Moldauhafenquartier öffnet sich mit „urbanen“ und „grünen Gassen“ zur Elbe nach Norden und zum Dachpark nach Süden. Es dominiert eine von Nord nach Süd verlaufende lineare Grundstruktur der Baukörper. Die sehr langen, stereotyp sich wiederholenden linearen Bautypologien und Räume führen jedoch zu schwierigen Belichtungs-, Wind- und auch Lärmverhältnissen.

Natur als Zentrum des neuen Stadtteils

Auch das Hafentorquartier bzw. das Quartier am Saalehafen, die „Blaue Veddel“, integriert im Entwurf den Naturraum Elbe mit seiner Tidellandschaft. Es ist von der Ambition geprägt, öffentliche Nutzungen an, in und über dem Wasser zu etablieren. Ein Stück natürliche Landschaft, welche die Stadt durchfließt, soll als neue Verbindung mit Natur als Zentrum dienen. Der spannende Ansatz eines Deltalabors mit differenzierten Grün- und Pflanzangeboten verspricht einen starken Quartierscharakter mit einer neuen Hamburger Typologie als Milieu „Leben und Arbeiten am Wasser“ mit schwimmenden Gärten, Pontons und Stegen. Hier werden aufgestützte Bautypen und Wasserbauten vorgeschlagen, welche gemeinsames Leben am Wasser ermöglichen sollen. Eine faszinierende Idee eines neuen Wohnens am Wasser, die leider aufgrund hoher Verlärmung der Wohnangebote am Saalehafen in unmittelbarer Nachbarschaft zur Hafenindustrie nicht als Wohnstandort trägt.

»Ein Stück natürliche Landschaft, welche die Stadt durchfließt, soll als neue Verbindung mit Natur als Zentrum dienen.«



Insgesamt gibt die Arbeit ein großes Versprechen eines lebendigen, nutzungsgemischten und naturnahen Zukunftsquartiers mit der für Hamburg neuen und mutigen Integration der Tidellandschaft in eine Stadtstruktur. Die städtebaulichen Strukturen in Form der linearen Typologien und die Wohnangebote entlang der „Blauen Veddel“ bergen jedoch zu große technische Mängel bezogen auf Lärm und Belichtung und können kein stabiles Gerüst für die Entwicklung eines gemischten Zukunftsquartiers bieten.



Kommentierungen des Wettbewerbsergebnisses

Die drei Gastautoren Eva Eusterhus, Olaf Bartels und Christoph Twickel bieten mit ihren Beiträgen vertiefende Einordnungen des Wettbewerbsergebnisses aus der Lokalperspektive, der Architekturkritik und des Feuilletons.



Eva Eusterhus

Eva Eusterhus, Jahrgang 1978, ist in Ostwestfalen aufgewachsen. Nach dem Studium an der Akademie Mode Design (AMD) in Hamburg absolvierte sie die Journalistenschule Axel Springer. Nach Stationen in Israel und im Ressort Außenpolitik im Hauptstadtbüro der „Welt“ wechselte sie 2006 in die Hamburg-Redaktionen der „Welt“ und „Welt am Sonntag“. Hier war und ist sie für unterschiedliche Schwerpunkte zuständig. Seit 2016 berichtet sie auch über stadtentwicklungspolitische Themen.



Olaf Bartels

Olaf Bartels, geboren 1959, Dipl.-Ing.-Architekt, Autor, Redakteur, Kurator, Moderator. Architekturstudium an der Hochschule für bildende Künste Hamburg (Diplom 1987). War Hochschul-lehrer in Berlin, Braunschweig, Hamburg, Istanbul und Ankara. Ist Lehrbeauftragter für History of Architecture and Structural Design an der HafenCity Universität Hamburg sowie an der TU Berlin. Mitglied der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung (DASL).



Christoph Twickel

Christoph Twickel, Jahrgang 1966, schreibt seit vielen Jahren über Stadtplanung und Stadtentwicklung und andere urbane Themen für die „ZEIT“ und bisweilen für „Spiegel Online“, „die tageszeitung“, „der Freitag“ und andere. 2010 erschien sein Buch „Gentrifidingsbums oder Eine Stadt für alle“ in der Edition Nautilus. Das von ihm mitverfasste Manifest „Not in our name, Marke Hamburg“ stieß 2009 im Rahmen der Hamburger „Recht auf Stadt“-Bewegung eine bundesweite Diskussion über Gentrifizierung an.

Eva Eusterhus

Auf der anderen Seite

Würde man unter Hamburgern eine Umfrage starten und fragen, wer von ihnen schon mal auf dem Kleinen Grasbrook war, werden manche vielleicht mit „Ja“ antworten. „Mit dem Auto“, werden sie hinterherschoben, denn das geht sehr gut, vorausgesetzt, man weiß wie. Auch zu Fuß gelangt man gut auf diese eigentlich so nah gelegene südliche Seite der Stadt, wenn einem das Panorama aus mehrspurigen Straßen, Autobahnzu- und -abfahren nichts ausmacht. Wer sehen will, wo der nächste Trittstein von Hamburgs Sprung über die Elbe liegt, der biegt am Moldauhafen angekommen in eine unscheinbare Straße, in die Sachsenbrücke, ein. Die Karawane aus Lkws, die auf dem Weg Richtung Hafen sind, lässt man hinter sich, bis sich vor einem eine ungeahnte Weite auftut. Rechter Hand sitzen Möwen auf Holzstelzen, die schief aus dem Hafenbecken ragen. Am Ufer sprießen Birken, die sich über die Jahre selbst ausgesät haben. Auf der linken Seite reihen sich entlang des Wasserbeckens des Saalehafens alte backsteinrote Speicher. Majestätisch mutet das an, erst recht, wenn sie sich bei Sonnenschein im Wasser spiegeln.

Der Grasbrook ist ein Ort, der dicht am Hamburger Stadtzentrum liegt, der den meisten Hamburgern aber fremd ist. Zwar existiert dort einiges, Lagerhäuser gibt es hier, den Terminal O'Swaldkai und das Überseezentrum, dessen lang gezogenes Dach die einzige Landmarke ist, die man mit dem Ort in Verbindung bringt. Doch wenn die Menschen an den Grasbrook denken, ist da kein Gefühl, kein lebendiger Anknüpfungspunkt. Eben das macht die Entwicklung des Areals so spannend. Die Stadt baut hier auf Bestehendem auf und denkt den Ort weiter, indem sie ihm zum ersten Mal in seiner Geschichte eine Schicht hinzufügt, die es hier bisher nicht gab, nicht ansatzweise: Wohnraum und einen fast sechs Hektar großen Volkspark, der sich darannmacht, ein Erholungsort für alle Hamburger zu sein.

Wie plant man solch ein Stück Stadt, wenn schon ein paar Fußabdrücke vorhanden sind? Dies dürfte wohl die größte Herausforderung gewesen sein, die sich die Architektenteams bei ihren Entwürfen für den Grasbrook stellen mussten. Zumal eine andere Denke gefragt

war: Keine übliche Masterplanung wurde verlangt, die die späteren Bewohner des Viertels beglückt oder auch nicht. Stattdessen machte man sich an ein horizontal ausgerichtetes mehrstufiges Verfahren, das auf den Austausch mit Behörden und Fachämtern und letztlich auch den Bürgern setzt, die dort eines Tages leben werden.

Was alle drei Finalisten-Entwürfe auszeichnet, ist ihre Andersartigkeit. Die Idee, die am stärksten den für den Hafen typischen Lagerhallen-Charakter aufgriff und ihn ins Urbane übersetzte, war der des Teams von Mandaworks AB (Stockholm) mit Karres en Brands RB (Hilversum). Sie sahen vor, das Dach des Überseezentrums zu einer überdachten Halle aufzurüsten, in der unterschiedliche Nutzungen wie Einzelhandel, Büro-, Produktions- und Sportflächen platziert werden. Die Wohnbebauung sollte direkt neben diesem neuen Mittelpunkt beginnen

und aus unterschiedlich hohen Häusern bestehen, die zu Gebäude-Monolithen angeordnet sind. Eine dichte Struktur, für die die Macher einen flexiblen Nutzungsmix vorschlugen, der bei der Jury auch Fragen aufwarf. Der Vorschlag des Teams hob sich aber noch wegen einer anderen Besonderheit von denen seiner Mitbewerber ab. So

» Somit ist der Grasbrook nicht nur ein neues Wohnquartier von vielen in der Stadt. Er ist ein entscheidender, wenn nicht vielleicht der entscheidendste Zwischenschritt, den es braucht, um den Sprung über die Elbe für weitaus mehr Hamburger erlebbar zu machen.«

legten die Planer die Betonung ihres Entwurfs auf das Elbufer im Norden, das sie zu einer Grünfläche ausweiten wollten.

Den Entwurf mit dem wohl größten Verwandlungsfaktor legte ADEPT ApS (Kopenhagen) mit Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH (Zürich) vor. Das Team griff im Besonderen die Wasserlage auf und formulierte diese aus, allerdings nicht die im Norden des Gebiets, an der Elbe, sondern jene entlang der innen liegenden Moldau- und Saalehafenbecken. An der Uferkante angeordnete „Plug-in“-Docks, also feste, auf dem Wasser liegende Gebäude und Steganlagen, sollten

in Kombination mit schwimmenden Gärten eine Promenade bilden. Unter das Mega-Dach des Überseezentrums legten die Planer einen „Dachpark“: eine flexibel bespielbare, zum Teil begrünte Fläche mit einem teilüberdachten Schwimmbad als Hauptattraktion. Richtung Elbufer sahen die Architekten eine von schmalen Gassen durchzogene hohe Bebauung vor. Und auch entlang des Ufers am Saalehafen, wo eine relativ hohe Lärmbelastung herrscht, platzierten sie Wohnraum.

Das Siegerteam Herzog & de Meuron und Vogt Landschaftsarchitekten wählte einen im Vergleich zu den Mitbewerbern wenig effekt-heischenden Angang, dessen Besonderheit in seiner Klarheit, Aufteilung und Akzentuierung liegt.

Zwei wesentliche Besonderheiten zeichnen den Entwurf aus. So entschloss sich das Siegerteam, als Ausgangspunkt für die Planung des Areals einen großzügig angelegten Stadtpark zu wählen, den Volkspark „Veddelhöft“. Er beginnt an der Westseite der Halbinsel und führt heran bis an das neue Zentrum des Viertels, die neue Dachkonstruktion. Sie ist die zweite Besonderheit des Entwurfs, aber der Reihe nach.

Um den Park herum bzw. an ihm entlang platzieren die Planer das Moldauhafenquartier. Er weist zwei wesentliche Häuser-Typologien auf. Da sind zum einen relativ niedrige etwa sechs- bis siebengeschossige Häuser, die sich geduckt und versetzt mit hölzernen Fassaden dem Park zuwenden. Drei breite begrünte Alleen schaffen einen Durchbruch zu den dahinter liegenden Häuserreihen, die am Nordufer eine hohe Kante bilden. Mit 11-, punktuell auch 14-geschossigen Höhepunkten dazwischen bilden sie eine von Weitem sichtbare klare Silhouette – ein Pendant zum gegenüberliegenden, ebenfalls hoch und dicht bebauten Baakenhafen. Dieser Wasserfront zu Füßen liegt eine durchgehende Treppenanlage mit kleinen, stegartigen Zugängen, die die von Bäumen gesäumte Uferpromenade zur Wasserseite hin öffnet.

Die zweite Besonderheit des Quartiers befindet sich von hier aus gesehen an der Südseite der Elbhalbinsel. Wie auch die anderen beiden Teams griffen Herzog & de Meuron und Vogt Landschaftsarchitekten in der zweiten Phase des Wettbewerbs das ausladende Dach

des Überseezentrums als identitätsstiftendes Zitat auf, um an dieser Stelle das Zentrum des neuen Stadtteils zu platzieren. Neben Einzelhandel und Gastronomie sollen hier auch sämtliche öffentliche Angebote ihren Platz finden. Durch ein ausladendes Vordach entsteht zum Moldauhafen hin ein großzügiger, teilüberdachter Marktplatz, der sich ebenfalls mit einer Treppenanlage zum Wasser hin ausrichtet. In der Ferne blickt man auf den Saalehafen, das „Hafentorquartier“, das geprägt ist von backsteinroten Speichergebäuden. Hier setzen die Schweizer auf eine ruhige Bebauung, die sich an den hier bereits bestehenden denkmalgeschützten Lagerhäusern orientiert. Auch inhaltlich bleibt man den überwiegend gewerblichen Nutzungen treu, was aufgrund der relativ hohen Lärmbelastung an dieser Stelle des Areals Vorgabe war.

Wer sich also in Zukunft auf den Weg in diesen neuen Stadtteil Hamburgs macht, wird am Moldauhafen, also dort, wo jetzt Möwen auf schiefen Holzpfehlern hocken, ankommen – in zweierlei Hinsicht. Zum einen, weil hier die neue U-Bahn-Station Grasbrook liegen wird. Zum anderen, weil die Bewohner vor allem der nördlichen Veddel hier „ankommen“ werden. Unmittelbar vor ihrem Quartier entsteht nicht nur eine neue Verkehrsanbindung, die sie deutlich näher an Hamburgs Innenstadt heranrückt. Sondern auch ein neuer Kiez, eine Ader, die Leben in diesen bislang toten Zipfel des Hafens pumpen wird. Für eine direkte Anknüpfung sorgt eine breite, von Ranken begrünte Fußgänger- und Radfahrerbrücke, die von der Überseemeile bis hinüber zur Veddel führt. Sie verbindet die beiden Gebiete, die bislang durch die Gleisschienen zerschnitten sind.

Somit ist der Grasbrook nicht nur ein neues Wohnquartier von vielen in der Stadt. Er ist ein entscheidender, wenn nicht vielleicht der entscheidendste Zwischenschritt, den es braucht, um den Sprung über die Elbe für weitaus mehr Hamburger erlebbar zu machen. In Zukunft braucht es nicht mehr einen sportlichen Satz, um zur anderen Seite der Stadt zu gelangen bzw. eine S-Bahn-Fahrt über mehrere Stationen. Sondern nur das Fahrrad, bequeme Schuhe oder lediglich ein Kurzstreckenticket des HVV.

Olaf Bartels Städtebau als robuster Rahmen für die Stadtentwicklung

Die Wettbewerbsjury hatte die Partnerschaften der in der letzten Phase des Verfahrens verbliebenen Architektur- und Freiraumplanungsbüros offenbar glücklich arrangiert, denn alle drei Preisträger legten starke Entwürfe, besser Konzepte für die Entwicklung des Gebiets vor – selbstverständlich mit unterschiedlichen Ansätzen.

Das Architekturbüro ADEPT ApS aus Kopenhagen arbeitete mit dem Studio Vulkan für Freiraumplanung aus Zürich zusammen. In seinem Entwurf stellte das Team die tidebewegten Wasserflächen des Moldau- und des Saalehafens in das Zentrum des neuen Stadtteils. Sie sollen an ihren Uferbereichen und auf dem Wasser die lokalen Naturereignisse von Ebbe und Flut spürbar machen. Der Grasbrook, so das Motto, kommt über die Landschaft, und so sind die nördlichen grünen, teilweise durch das lange Dach des Überseezentrums geschützten Uferbereiche des Moldauhafens durch parkähnliche Korridore mit einem Grünstreifen unter markanten Eichen am südlichen Ufer der Norderelbe verbunden. Am Saalehafen, östlich der Veddel, soll die Uferbebauung nach den Vorstellungen des Teams eine – in Bezug auf die Realisierung – sehr anspruchsvolle amphibische Form annehmen. Die Bauten sind am, auf oder sogar im Wasser vorgesehen. Diese Art der Bebauung unterstreicht den Anspruch auf eine Dominanz der Landschaft, die ihr die Autorinnen und Autoren gegenüber dem Städtebau einräumen möchten. Wohl auch aus diesem Grund sind die baulichen Formen im Hafentorquartier, vor allem aber im Moldauhafenquartier sehr einfach strukturiert. In der geplanten Dichte führt dies allerdings zu teilweise recht engen und hohen, deshalb auch schattigen Freiräumen. Eine Nutzungsmischung erscheint in diesem Entwurf sowohl vertikal – also von Gebäude zu Gebäude – als auch horizontal als obligatorischer Garant für ein lebendiges Leben in den Quartieren, die je nach Lage sehr unterschiedliche Charaktere annehmen sollen.

Auch für das Team der Büros Karres en Brands und Mandaworks bilden die Wasserflächen des Moldau- und des Saalehafens sowie

deren Ufer das Zentrum des neuen Stadtteils. Ihnen liegt die bauliche Rahmensetzung für das Leben in den Quartieren sehr am Herzen. Unter dem alten Dach des Überseezentrums verorten sie am Ufer des Moldauhafens den sozialen Mittelpunkt des Stadtteils. Die Bebauung sehen sie in einer kompakten, punktuell recht hohen Bebauung vor, die in ihrer Struktur dem Grünraum ausreichend Platz einräumt, der sich partiell in eine urbane Wildnis verwandeln kann. Alle Bauten im Moldauhafenquartier sollen auf einem ausgedehnten Gebäudesockel errichtet werden, der öffentliche Nutzungen, aber auch Gewerbe, soziale Einrichtungen und dergleichen aufnehmen kann, und sich im Quartier so die Möglichkeit ergibt, Wohnen, Arbeit im Büro oder in kleineren Produktionsstätten, Gastronomie, Einzelhandel und soziale Versorgung beispielsweise in Kindergärten in einer urbanen Struktur zu verweben, während in den oberen Geschossen zurückgezogen gewohnt oder gearbeitet wird. Das Leben – so stellen es sich die Autorinnen und Autoren vor – findet in der Architektur einen Rahmen, der sich mit den Menschen verändert, weiterentwickelt und anpasst.

Mit der Natur als Erlebnisraum und dem sozialen Zusammenleben haben die dritt- und die zweitplatzierten Arbeiten jeweils eine der wichtigsten gesellschaftlichen Herausforderungen unserer Zeit in das Zentrum ihrer Beiträge gestellt und damit durchaus wichtige Statements in der Diskussion um die Zukunft der Städte, also Hamburgs, beigetragen. Zweifel der Wettbewerbsjury an der Realisierbarkeit ihrer Ansätze, sei es ein amphibisches Bauen am Saalehafen oder die Beispielbarkeit der großen (und tiefen) Sockelbereiche im Moldauhafenquartier, ließen ihre Arbeiten allerdings ins Hintertreffen geraten.

Der Entwurf des Teams aus dem Architekturbüro Herzog de Meuron (Basel) und Vogt Landschaftsarchitekten (Zürich) bekam letztlich den Zuschlag, weiteren Planungen für den Stadtteil Grasbrook zugrunde gelegt zu werden. Sie stellen einen großen Park am Nordufer des Moldauhafens, der sich fast über das gesamte Länge erstreckt, in das Zentrum ihrer Überlegungen. Der Park bündelt sozusagen alle Grünflächen im Stadtteil und wird so zu einem Rückgrat des Stadtteils. Nördlich schließt ein Wohnquartier mit moderaten Bau-

höhen an. Direkt an der Elbe ist eine signifikant hohe Bebauung von 9 bis 10, punktuell 14 Geschossen vorgesehen. An der Schnittstelle von Moldau- und Saalehafen markiert der Entwurf das Zentrum des Stadtteils wiederum mit drei Turmhäusern. Der Entwurf sieht vor, neben der U-Bahn-Brücke (mit Haltestelle) zusätzlich mit einer begrünten Fuß- und Radwegebrücke eine Verbindung zur Veddel herzustellen, die sich auf einer Achse mit dem Dach des Überseezentrums befindet und den Stadtteilmittelpunkt mit dem großen Park verbindet.

Herzog de Meuron und Vogt setzen anders als die beiden anderen Teams auf die Signalwirkung markanter Architektur, auch wenn ihnen ein Park von großer Bedeutung ist. Für die Quartiere werden Materialpräferenzen vorgeschlagen: weiße, verputzte Häuser an der Elbkante, Holzbauten in dem südlich angrenzenden Quartier und Backstein südlich des Moldau- sowie auf beiden Seiten des Saalehafens als Referenz an die Speicherbauten, aber auch an Wohnhäuser auf der Veddel. Bei ihnen gibt nicht die Landschaft oder die Natur den Ton gegenüber den Bauten an, Architektur und Freiraum sollen vielmehr eine harmonische Koexistenz eingehen. Das soziale Zusammenleben in den Quartieren wird sich in den angebotenen Strukturen einrichten müssen. Es ist räumlich nicht besonders bestimmt. Im Gegenteil: Für das Wohnen, das Arbeiten und die Erholung setzt der Entwurf räumlich grobe Präferenzen: Wohnen im Moldauhafenquartier, Arbeiten und Produktion im Hafentorquartier und beidseitig des Saalehafens. Allerdings bildet der Entwurf städtebaulich lediglich einen robusten Rahmen, der in weiteren Planungen und architektonischen Wettbewerbsentscheidungen genauer ausformuliert werden muss. Er skizziert lediglich den prinzipiellen Umgang mit den Stadt- und mit den Freiräumen und empfiehlt eine akzentuierte, auf Fernwirkung bedachte Architektur. Auch dies hebt ihn von den anderen beiden Arbeiten wohltuend ab.

Christoph Twickel

Warum der Grasbrook größer werden muss. Und werden kann

Stadtplanung ist die Kunst, mit den Erkenntnissen von heute das Morgen vorwegzunehmen. Denn wir sind nicht in China – in westeuropäischen Demokratien dauert es gerne zwei Jahrzehnte, bis ein neuer Stadtteil fertig gebaut ist. Wie werden Menschen in 20 Jahren wohnen, wie arbeiten, welche Mobilität brauchen sie? Solche Gedanken müssen sich Stadtgesellschaften machen, um herausfinden zu können, welche Flächen sie wie erschließen wollen. Um etwa Anfang der 80er Jahre einen neuen Stadtteil zu projektieren, hätte man idealerweise das Ausmaß der digitalen Revolution, den Run auf die Innenstädte als Wohnstandort, den Mauerfall und so manch anderes vorhersehen müssen. Welche Entwicklungen müssen für den Grasbrook vorweggenommen werden? Der Klimawandel, die Verkehrswende, eine durch Onlineshopping und Drohnen umgewälzte Logistiklandschaft, eine Arbeitszukunft, die dank Homeoffice weniger Bürobüro braucht? Längst gehören Mobility Hubs zum Standard bei neuen Planungen, und dass das Blech nicht mehr im Straßenraum vor der Wohnung parkt, sondern in der Quartiersgarage verschwindet, ist auch klar. Neue Städte sollen zugleich hochverdichtet sein, aber auch grün – ein Dilemma, das der Grasbrook-Siegerentwurf von Herzog & de Meuron und Vogt Landschaftsarchitekten mit einem großen Park in der Mitte des Areal lösen will. Das ist robust genug, um auch in 20 Jahren noch zu funktionieren. Der Vorschlag, ein Wohnquartier klimafreundlich und ressourcenschonend per Holzbauweise zu errichten: Warum nicht. Die Idee, den Stadtteil nicht wie eine Gated Community abzuschotten, sondern ihn mit einer breiten Rampe an die benachbarte Veddel anzuschließen: Das macht in jeder beliebigen Zukunft Sinn. Auch der neu gefasste Beschluss der Stadt, ihre Grundstücke in Zukunft vornehmlich per Erbpacht zu vergeben, ist eine vernünftige Lehre aus der neoliberalen Vergangenheit der Stadtentwicklung. Denn das wird dazu führen, dass sich vornehmlich Genossenschaften oder die

»Wie werden Menschen in 20 Jahren wohnen, wie arbeiten, welche Mobilität brauchen sie? Solche Gedanken müssen sich Stadtgesellschaften machen, um herausfinden zu können, welche Flächen sie wie erschließen wollen.«

städtische Wohnungsbaugesellschaft SAGA um die Grundstücke bewirbt – für profitorientierte Immobilienunternehmen ist Erbpacht ein rotes Tuch. Womöglich kann es auf diese Weise gelingen, den derzeit in Neubauvierteln eklatanten Preissprung zwischen Sozialwohnungen und frei finanzierten Wohnungen etwas zu nivellieren.

Man kann den Siegerentwurf für den Grasbrook kongenial, solide oder auch ein bisschen langweilig finden. Die Diskussion um den Rahmenplan sollte aber nicht den Blick dafür verstellen, dass die Grasbrook-Entwicklung einen anderen grundsätzlichen Mangel hat. Nicht ohne Grund nannte man das Areal noch bis vor Kurzem „Kleiner Grasbrook“. Der neue Stadtteil hat nämlich vom südlich des Moldauhafens gelegenen Teil der Grasbrook-Insel nur einen kleinen Zipfel abbekommen. Über den großen Rest soll auch in Zukunft die HHLA als Mieterin, mit ihrer Tochtergesellschaft Unikai, verfügen. Warum das so ist? Weil der Hafen angeblich Platz braucht – so jedenfalls will es der „Hafenentwicklungsplan“, den die Stadt 2012 der Hafengewirtschaft zugestanden hat. Jährlich 25 Millionen Container, so heißt es im Hafenentwicklungsplan, sollten bis 2025 den Hamburger Hafen erreichen, also zweieinhalb Mal so viele wie derzeit. Heute wissen wir, dass dieses Wachstum vor allem Wunschdenken ist. Ein neues Gutachten der Wirtschaftsbehörde prognostiziert, dass das jährliche Containeraufkommen bis 2035 von derzeit um die 9 Millionen auf lediglich 13,2 Millionen TEU wachsen wird – die Effekte der Coronapandemie nicht eingerechnet.

Das Projekt Grasbrook – so heißt es aus der Hamburger Stadtentwicklungsbehörde – habe erst nach langen Diskussionen das Placet der Hafengewirtschaft und der HHLA gefunden. Als Preis dafür hat sie sich für die auf dem südlichen Teil angesiedelten Firmen eine Standortgarantie ausbedungen. Und ausgerechnet vis-à-vis der „grünen Stadt am Wasser“ soll auf einem Fünftel der Grasbrook-Fläche ein gigantischer KFZ-Umschlagplatz entstehen. Zur Kultur dieser Stadt gehöre es, „dass man den Hafen respektiert“, wie Oberbaudirektor Höing mir sagte. Tatsächlich ist es eine Unkultur, dass es der Hafengewirtschaft in dieser Stadt gelungen ist, ihre Ansprüche zumindest für zwei, drei Jahrzehnte unangreifbar zu machen.

Eine neue gesamtstädtische Diskussion über die Bedeutung des Hafens ist überfällig – und auch eine darüber, an welcher Stelle der Hafens Flächen zur Urbanisierung freigeben kann. Denn in den Ausmaßen, wie der Grasbrook heute geplant ist, droht der Stadtteil ein Torso zu werden. Zum jetzigen Stand sollen 3.000 Wohnungen für 6.000 Menschen entstehen und 16.000 Arbeitsplätze. Das ist nicht viel. Im benachbarten Stadtteil Veddel mit seinen viereinhalbtausend Menschen fehlt es an Cafés und Geschäften. Auch wenn in die Häuser auf dem Grasbrook eine zahlungskräftigere Klientel einziehen wird: Stadtteile, in denen zu wenig Menschen wohnen, damit kleine Läden und Gastronomien überleben können, werden zu öden Schlafstädten. Auch in der HafenCity mit ihren derzeit 5.000 Bewohnerinnen und Bewohnern erstirbt das öffentliche Leben nach Feierabend – daran ändern auch die Elphi-Besucherinnen und -Besucher wenig. Dem Grasbrook droht ein ähnliches Schicksal – er ist als Wohnviertel zu klein, um ein lebendiger Ort zu werden. Computerrenderings zeigen ein munteres Flanieren, Markttreiben und Kaffeetrinken im Quartierszentrum unter dem – leider dann doch nur dem historischen Vorbild nachempfundenen – Riesendach des Überseezentrums. Doch das werden Schirmmären bleiben, wenn die kritische Masse an Menschen, die einen solchen Ort auch abseits der Büromittagspausen beleben, hier nicht zusammenkommt. Der Grasbrook muss größer werden, mehr Einwohnerinnen und Einwohner bekommen – und er kann es auch, wenn sich diese Stadt dazu entschließt, mit ihrer Hafengewirtschaft ein ernstes Wörtchen zu reden.



Ausblick

Die nächsten Schritte

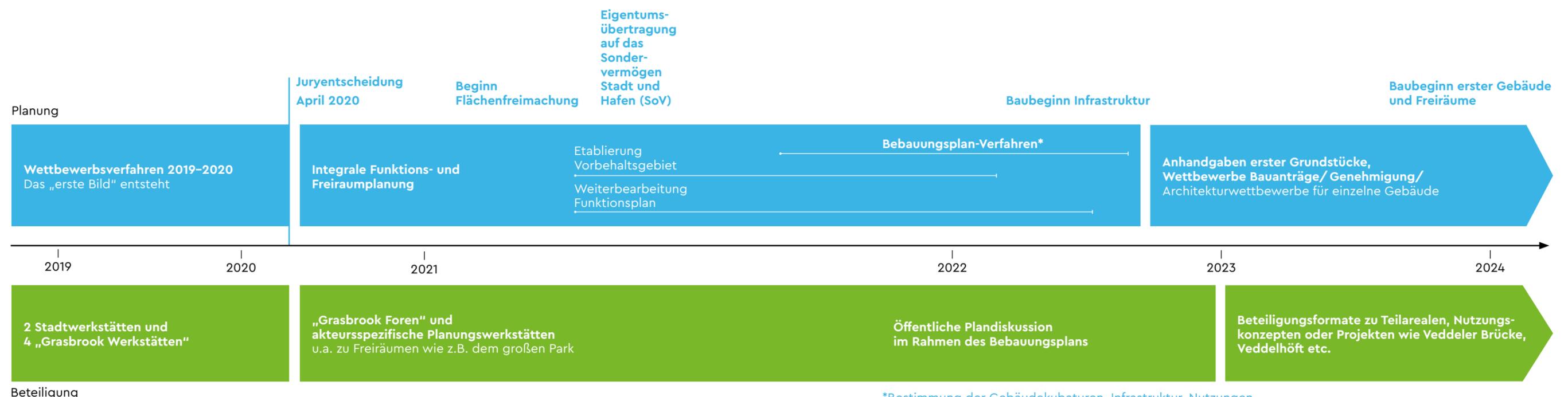
Seit Abschluss des Wettbewerblichen Dialogs wird an der Freiraum- und Funktionsplanung gearbeitet, die bis Sommer 2021 das Gesamtbild des Stadtteils Grasbrook in den Grundzügen bestimmt. Darauf bauen die nächsten konkreten Schritte der Bebauungsplanung, der Grundstücksvergabe, der Architekturwettbewerbe sowie der Realisierung der Freiräume. Zeitgleich werden die Ansätze der Innovation im Bau und in der Infrastruktur näher bestimmt. Ab 2023 könnten die ersten Gebäude gebaut werden.

Auch die nächsten Planungsschritte werden durch einen öffentlichen Beteiligungsprozess begleitet. So wurde im Rahmen des 1. Grasbrook Forums am 2. November 2020 von den Planungsteams gemeinsam mit den Auslobern ein erstes Zwischenergebnis vorgestellt und die Möglichkeit für eine öffentliche Diskussion eröffnet. Das 1. Grasbrook Forum, das aus dem Auswanderermuseum BallinStadt im Live-Stream ausgestrahlt wurde, bildete zugleich den Auftakt für eine neue Veranstaltungsreihe, die den Entwicklungsprozess des neuen Stadtteils Grasbrook kontinuierlich begleiten wird.

Aber auch Planungswerkstätten und digitale Formate werden weiterhin die Möglichkeit der vertiefenden Diskussion und Beteiligung eröffnen. Die Nachbarn auf der Veddel, künftige Bauherren und Nutzer sowie potenzielle „Innovationsakteure“ werden mit gezielten Beteiligungsformaten angesprochen, damit sie sich auch langfristig in die Entwicklung des neuen Stadtteils einbringen können. Ihre Ideen und ihr Erfahrungswissen sollen auch weiterhin eine wichtige Grundlage für die Planung und Realisierung des neuen Stadtteils Grasbrook bilden.



Das 1. Grasbrook Forum diente der öffentlichen Diskussion des Zwischenstands in der Funktions- und Freiraumplanung (von links nach rechts: Oberbaudirektor Franz-Josef Höing, Senatorin Dr. Dorothee Stapelfeldt, Prof. Jürgen Bruns-Berentelg und Dr. Andreas Kleinau)



*Bestimmung der Gebäudekubaturen, Infrastruktur, Nutzungen



Übersicht Verfahrensbeteiligte

Art des Verfahrens
Städtebauliches/
freiraumplanerisches
Dialogverfahren

Auslober
HafenCity Hamburg GmbH
Osakaallee 11 20457 Hamburg
im Einvernehmen mit der
Freien und Hansestadt Hamburg
vertreten durch die
**Behörde für Umwelt, Klima,
Energie und Agrarwirtschaft**

Prozessbegleiter Beteiligung
Urban Catalyst GmbH, Berlin
www.urbancatalyst.de

Verfahrensbetreuer
D&K drost consult GmbH
Kajen 10, 20459 Hamburg
www.drost-consult.de



Jury

VORSITZ

Prof. Matthias Sauerbruch
Büro Sauerbruch Hutton,
Berlin (D) Stadtplaner

Guido Hager
Hager Partner AG, Berlin (D) &
Zürich (CH) Landschaftsarchitekt

Martin Huber
Behörde für Wirtschaft, Verkehr
und Innovation, Leiter des Amtes
für Verkehr und Straßenwesen

FACHPREISRICHTER/INNEN

Franz-Josef Höing
Behörde für Stadtentwicklung und
Wohnen Oberbaudirektor (OD)

Prof. Ulrike Böhm
bbzl boehm benfer zahiri,
Berlin (D) Landschaftsarchitektin

Martina Koeppen (SPD)
Politische Vertreterin,
Mitglied der Hamburgischen
Bürgerschaft

Hans Gabanyi
Behörde für Umwelt und Energie
Leiter Amt für Naturschutz,
Grünplanung und Bodenschutz

Matthias Krebs
Krebs und Herde Landschafts-
architekten BSLA, Winterthur (CH)
Landschaftsarchitekt

Jörg Hamann (CDU)
Politischer Vertreter,
Mitglied der Hamburgischen
Bürgerschaft

Bodo Hafke
Bezirksamt Hamburg-Mitte
Dezernent für Wirtschaft,
Bauen und Umwelt

Barbara Hutter
hutterreimann Landschafts-
architektur GmbH, Berlin (D)
Landschaftsarchitektin

Olaf Duge (GRÜNE)
Politischer Vertreter,
Mitglied der Hamburgischen
Bürgerschaft

Beat Aeberhard
Kantonsbaumeister,
Basel (Stadt) (CH) Stadtplaner

Prof. Dr. Annette Hafner
Ruhr-Uni Bochum,
Ressourceneffizientes Bauen
Architektin

SACHPREISRICHTER/INNEN

Dr. Dorothee Stapelfeldt
Behörde für Stadtentwicklung und
Wohnen Senatorin

Oliver Sträter (SPD)
Vertreter Bezirksversammlung
Hamburg-Mitte

Wim Eckert
E2A Architects,
Zürich (CH) Stadtplaner

Prof. Jürgen Bruns-Berentelg
HafenCity Hamburg GmbH
Vorsitzender der Geschäftsführung

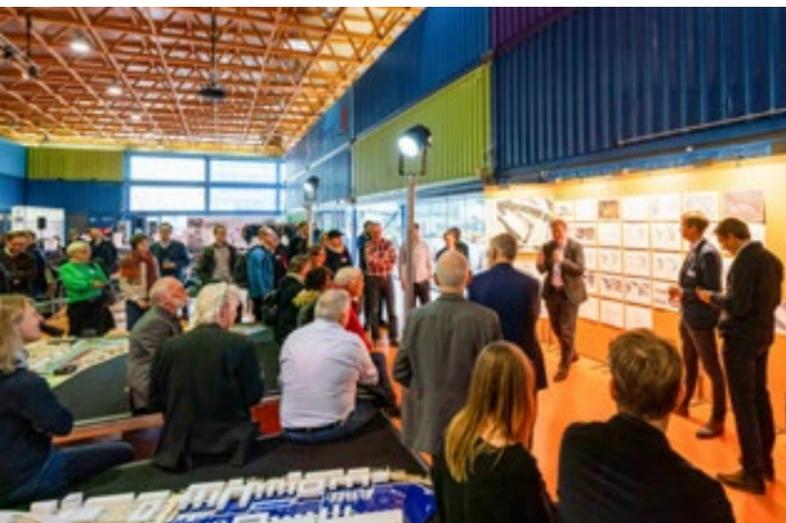
Klaus Lübke (SPD)
Vertreter Bezirksversammlung
Hamburg-Mitte

Karin Loosen
LRW Architekten,
Hamburg (D) Stadtplanerin

Giselher Schultz-Berndt
HafenCity Hamburg GmbH
Geschäftsführung

Anne Bailly (GRÜNE)
Vertreterin Bezirksversammlung
Hamburg-Mitte

Dr. Andreas Kleinau
Combine Consulting GmbH



Impressum

Herausgeberin

HafenCity Hamburg GmbH
Osakaallee 11, 20457 Hamburg
www.grasbrook.de
V.i.S.d.P: Susanne Bühler

in Zusammenarbeit mit

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Neuenfelder Straße 19
21109 Hamburg
www.hamburg.de/bsw

Behörde für Umwelt, Klima, Energie und
Agrarwirtschaft
Neuenfelder Straße 19
21109 Hamburg
www.hamburg.de/bukea

Texte

Susanne Bühler, Rainer Müller

Bildnachweis

Herzog & de Meuron / VOGT Landschaftsarchitekten: Titel oben
Mandaworks AB / Karres en Brands RB: Titel Mitte
ADEPT ApS / Studio Vulkan Landschaftsarchitektur: Titel unten
Daniel Reinhardt: S. 4 oben, S. 5 oben
Bina Engel: S. 4 unten, S. 5 unten
André Dekker: S. 6
Miguel Ferraz: S. 9 oben rechts, S. 9 unten, S. 30 oben
HHLA / Werbeck: S. 15 oben
O+P Geotechnik GmbH: S. 15 unten
Digital City Science / HCU Hamburg, HafenCity Hamburg GmbH, S. 27 oben
Urban Catalyst: S. 33
Adriano A. Biondo: S. 64 links
Giuseppe Micciché: S. 64 rechts
Bertold Fabricius: S. 84 oben
Studioline Fotostudio: S. 84 Mitte
Jakob Boerner: S. 84 unten
moka-studio / Herzog & de Meuron / Vogt Landschaftsarchitekten: S. 90 bis 91
Stefan Groenveld: S. 94 (Außenaufnahme)

Alle weiteren Fotos, wenn nicht anders angegeben: Thomas Hampel / Elbe&Flut
Alle Renderings der Konzept- und Vertiefungsphase: Teilnehmende Büros
Pläne und Grafiken: HafenCity Hamburg GmbH

Gestaltung

rock&stars digital GmbH, Hamburg
www.rockandstars.de

Korrektorat

Gustav Mechlenburg

Druck

Langebartels & Jürgens Druckerei
Gesellschaft mbH, Hamburg
www.langebartelsdruck.de

© 2021 All rights reserved

