



GRASBROOK

Der Stadtteil Grasbrook

*Ziele, Konzepte und
Perspektiven*

September 2022



Hamburg



1

Der neue Stadtteil Grasbrook

5



2

Was den Grasbrook besonders auszeichnet: **Ziele und Konzepte**

13



3

Nachbarschaften wachsen zusammen: **Städtebauliches Konzept**

19



4

Grüne Stadt am Wasser: **Freiraumkonzept**

35



5

Stadt für alle: **Die Nutzungen**

47



6

Alles vor der Tür: **Der 10-Minuten-Stadtteil**

61



7

Der Grasbrook als resiliente Stadt: **Nachhaltigkeitskonzept**

71





(Foto: Bina Engel)

Dr. Andreas Kleinau
Vorsitzender der Geschäftsführung,
HafenCity Hamburg GmbH

„Willkommen im Grasbrook! An einem zentralen Ort inmitten der Stadt entsteht ein neuer Stadtteil, der unser Bild von Hamburg nachhaltig prägen wird. Der Grasbrook verbindet. Er verbindet die Innenstadt mit der Elbinsel und leistet damit einen Beitrag für den „Sprung über die Elbe“. Er verbindet aber auch die Quartiere auf der Elbinsel untereinander. Die Veddel erhält Nachbarn und findet den notwendigen Anschluss. Der Grasbrook verbindet zudem unsere und Ihre Vorstellungen von der Art und Weise, wie wir morgen leben und arbeiten möchten. In einer lebenswerten Stadt.“

In spektakulärer Wasserlage entsteht der Grasbrook, mit einer Mischung aus vielfältigem Wohnen, neuen Arbeitswelten, Sport- und Freizeitangeboten und sozialen Begegnungsorten. Ein Ort, an dem die Menschen gerne wohnen, leben, arbeiten und der offene Möglichkeitsräume für die unterschiedlichsten Perspektiven schafft. Konzipiert als Stadtteil der kurzen Wege, lädt der Grasbrook ein, Teil der gelebten Mobilitätswende zu werden. Attraktive Freiräume, Parks und Promenaden inspirieren

dazu, das Quartier zu Fuß oder auf dem Fahrrad zu erleben. Durch intelligente Mobilitätsangebote im Quartier, verknüpft mit einer durchdachten Anbindung an übergeordnete Verkehrssysteme, stellen wir uns zukunftsicher auf und werden schnell erreichbar für Menschen, die dort leben, arbeiten oder einfach den Grasbrook mit seinen zahlreichen Angeboten besuchen wollen.

Diese Broschüre ist die herzliche Einladung, diesen Ort der Zukunft mit zu entdecken und Teil der Entwicklung zu werden.



Option neue
Elbquerung



Blick auf den neuen Stadtteil Grasbrook von Süden
(Visualisierung: moka-studio GbR)

1 Der neue Stadtteil Grasbrook



Der neue Stadtteil Grasbrook

Mitten in Hamburg entsteht ein neuer grüner Stadtteil am Wasser: der Grasbrook. Er schafft Wohnraum für 6.000 Menschen und 16.000 Arbeitsplätze. Gegenüber der Innenstadt und gleich neben dem Hafen bietet der Grasbrook die einmalige Chance, ein Stück Zukunft zu bauen und dabei den großen Herausforderungen unserer Zeit zu begegnen – vom Klima- und Ressourcenschutz über den sozialen Zusammenhalt bis hin zu neuen Arbeitswelten.

Hamburg wächst seit Jahren. Am Stadtrand ebenso wie im Inneren. Die Umnutzung alter Hafen-, Bahn- oder Gewerbeflächen ermöglicht dabei städtisches Wachstum, ohne neue Flächen zu versiegeln. So werden zentrumsnah Potenziale für eine nachhaltige Stadtentwicklung mit gemischten Quartieren für Arbeiten und Wohnen geschaffen. Durch kurze Wege leisten sie einen Beitrag zur urbanen Mobilitätswende und schonen die wertvolle Ressource Boden.

Die HafenCity ist das bekannteste Beispiel für solche Konversionsprojekte in Hamburg. Aber auch in den benachbarten und von großen Gewerbe- und Verkehrsflächen geprägten Stadtteilen hat der Umbau begonnen. Rund um die Elbbrücken verändert Hamburg gerade unübersehbar sein Gesicht. Dem Grasbrook, einem weiteren

Hafenareal, kommt dabei eine entscheidende Rolle zu. Gemeinsam mit seinem direkten Nachbarstadtteil Veddel ist der Grasbrook der noch fehlende Baustein für den „Sprung über die Elbe“, einer Stadtentwicklungsstrategie, mit der die Elbinseln und die Stadtteile südlich der Elbe besser in die Gesamtstadt integriert werden sollen.

Schon seit Jahren hat die Stadtentwicklung ein Auge auf die Elbinsel Kleiner Grasbrook geworfen, auf der jetzt der Stadtteil Grasbrook entstehen soll. So gab es 2008 Überlegungen, die Universität Hamburg teilweise dorthin zu verlegen. Im Jahr 2015 wurde diskutiert, hier die Olympischen Spiele 2024 auszutragen und die Hafenwirtschaft zu verlagern. 2017 wurde dann die Idee des neuen Stadtteils Grasbrook vorgestellt, der urbane Quartiere und stadtverträgliche Hafennutzung kombinieren soll.

Der Weg zum besten Konzept

Auf der ersten Ideenskizze von 2017 baute 2019 und 2020 ein „Wettbewerblicher Dialog“ auf, ein besonderes Wettbewerbsverfahren mit starker Beteiligung der Öffentlichkeit, an dem in einer ersten Phase 12 renommierte Planungsbüros aus Deutschland und Europa teilnahmen – jeweils sechs Büros für Städtebau und für Freiraumplanung.

Für die zweite Wettbewerbsphase wurden jeweils drei Büros ausgewählt und zu gemischten Teams zusammengeführt. So konnte sichergestellt werden, dass Städtebau und Freiraumplanung von Anfang an gemeinsam gedacht werden, der Freiraum gleichberechtigter Bestandteil des Konzepts wird – und nicht einfach nur das, was der

Städtebau „übrig“ lässt. Am Ende des Wettbewerbs setzte sich der gemeinsame Entwurf von Herzog & de Meuron aus Basel und VOGT Landschaftsarchitekten aus Zürich durch.

Eine zentrale Aufgabenstellung für alle teilnehmenden Büros war auch die Entwicklung einer guten Nachbarschaft von Grasbrook und Veddel zu einem gemeinsamen Stadtraum mit enger Anbindung an seine Umgebung. Dazu wurden zahlreiche öffentliche Planungswerkstätten mit Bewohner:innen und Akteur:innen der Veddel, aus Wilhelmsburg, Rothenburgsort, Hammerbrook und der HafenCity durchgeführt.

Viele Ideen aus der Bevölkerung wurden bei der Konkretisierung der Pläne aufgegriffen – vom Erhalt identitätsstiftender Orte über die Schaffung attraktiver Verbindungen bis zu nachbarschaftlichen Treffpunkten und gemeinsamen Angeboten. Als Ergebnis liegt für den Grasbrook nun eine Konzeption vor, die nicht nur Grundlage für die Bebauungsplanung und den Realisierungsprozess ist, sondern darüber hinaus auch eine robuste Basis für eine klimagerechte Urbanität auf dem Grasbrook schafft.



Impressionen Stadtteil Veddel (Fotos: Thomas Hampel)



Abbrucharbeiten Überseezentrum 2022 (Foto: Thomas Hampel)

Holthusenufer (Foto: Thomas Hampel)

Panorama Saalehafen mit den Lagerhäusern G und F (Foto: Jean-Baptiste Höppner)

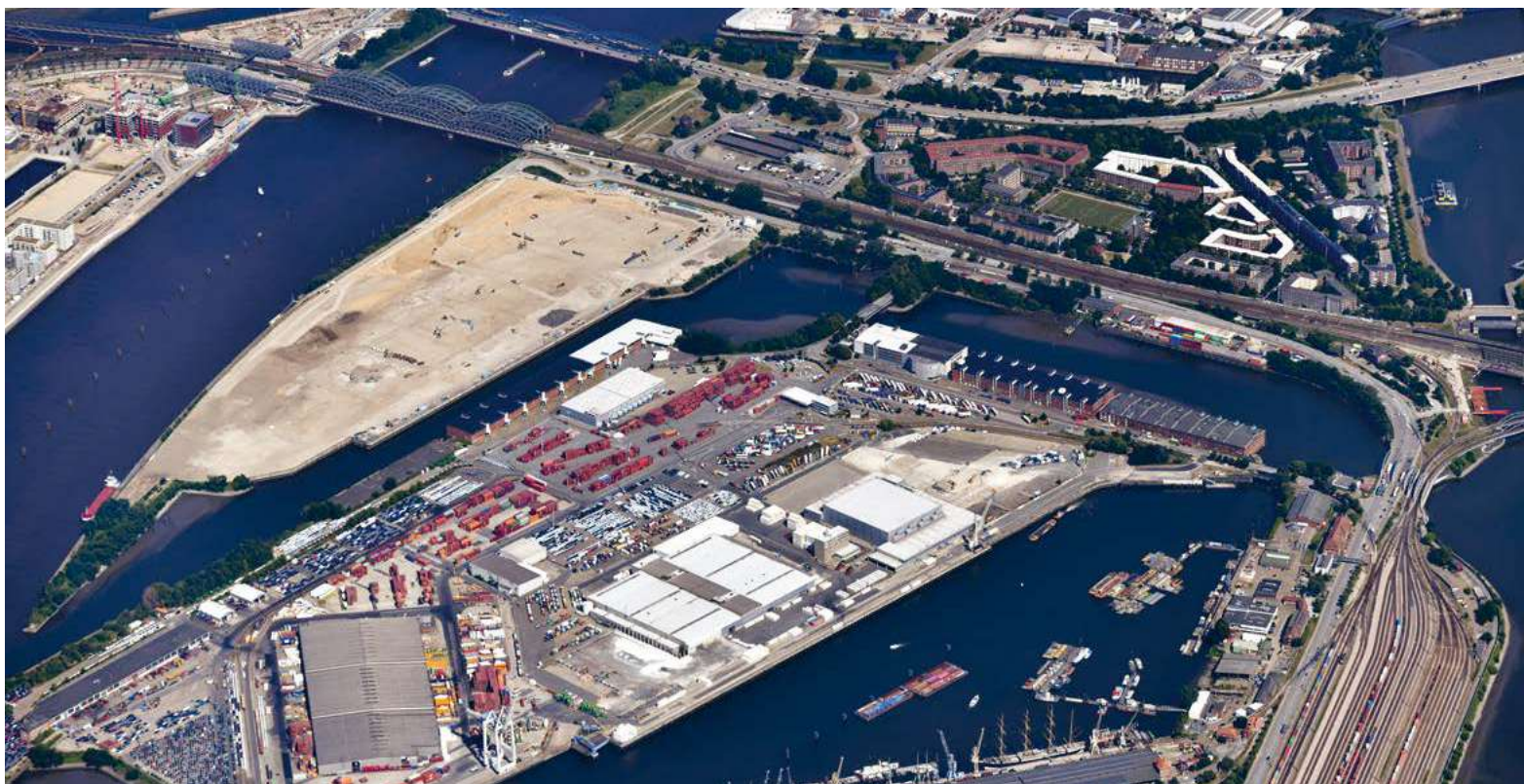




Spitze des Veddelhöfts (Foto: Thomas Hampel)



Blick vom Holthusenufer auf die Freihafenellbrücke
(Foto: Thomas Hampel)



Luftbild 2022 (Foto: fotofrizz)

HafenCity Run 2022 (Foto: Witters GmbH)







Blick auf die Veddel und den neuen Stadtteil Grasbrook von Osten
(Visualisierung: moka-studio GbR)

2

Was den Grasbrook
besonders auszeichnet

Ziele und Konzepte

Ziele und Konzepte

Aus Tradition neu: Am Südufer der Elbe entsteht mit dem Grasbrook ein neuer Stadtteil, der ganz eigene Akzente setzt und sich doch in Hamburgs Stadtbild einfügt. Der Grasbrook führt die bauliche Identität der grünen Metropole am Wasser fort und zeigt dabei neue Wege für die Umwandlung von Hafen- und Industriearealen in urbane Quartiere auf.

Wo vorher nahe der Innenstadt Güter umgeschlagen wurden und große Flächen für die Hamburger:innen unzugänglich waren, werden in einigen Jahren 6.000 Menschen wohnen und 16.000 Menschen arbeiten und die Angebote eines modernen Stücks Hamburgs genießen.

Mit seinen großzügigen Parks, seinen Grünzügen und Uferpromenaden sowie zahlreichen Sport- und Spielplätzen bietet der Grasbrook auch viele attraktive Orte für Sport, Erholung und Begegnung.

Eine außergewöhnliche Attraktion ist der wettergeschützte Freiraum unter dem großen „Dach“. Als künftiges „Wahrzeichen“ des Stadtteils erinnert das Dach an das früher ortsbildprägende „Überseezentrum“ an gleicher Stelle. Weitere Besonderheiten des Stadtteils sind die teilweise denkmalgeschützten Lagerhäuser, die historischen Kaimauern und andere Zeugnisse der maritimen Vergangenheit, die nun die Zukunft des neuen Stadtteils mitprägen.

Der neue Stadtteil Grasbrook mit Blick auf die westliche Spitze des Veddelhöfts und die Viermastbark „Peking“ (Visualisierung: moka-studio GbR)



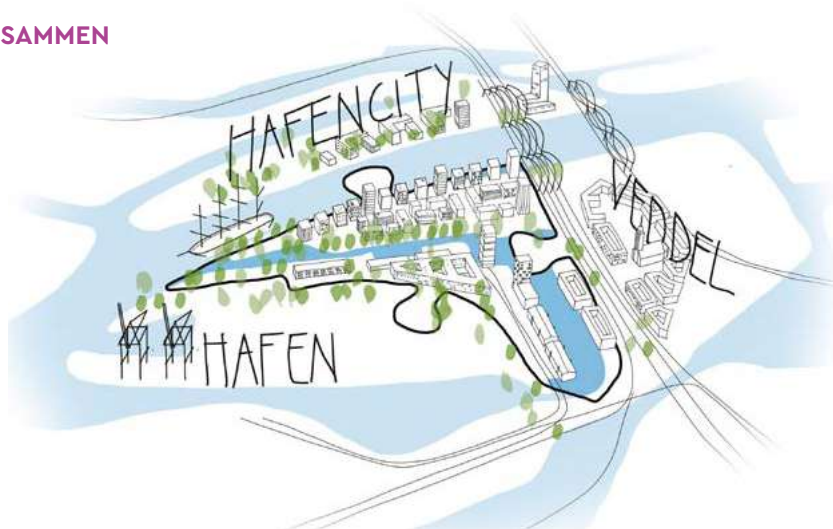
In unmittelbarer Nachbarschaft zum Hafen mit seinen dynamischen Betrieben soll der Grasbrook zeigen, wie Hafennutzung und Stadtleben nebeneinander funktionieren können. Gleichzeitig demonstriert der Grasbrook, wie die Zukunft einer klimagerechten, zukunftsfähigen Stadt der kurzen Wege aussehen kann – einer Stadt, in der bautechnische, ökologische und stadtgesellschaftliche Innovationen gleichzeitig entwickelt werden.

Aus seiner besonderen Lage zwischen Stadt und Hafen, den Herausforderungen seiner Umgebung und den übergeordneten Konzepten der Hamburger Stadtentwicklung ergeben sich für den Grasbrook fünf unterschiedliche Ziele und Konzepte:



1 STÄDTEBAULICHES KONZEPT: NACHBARSCHAFTEN WACHSEN ZUSAMMEN

Der Grasbrook übernimmt im engen Zusammenspiel mit der benachbarten Veddel eine wichtige Scharnierfunktion für Hamburgs „Sprung über die Elbe“. Innerhalb des Grasbrooks entstehen zwei Quartiere – das Moldauhafenquartier als ein durchmischtes Quartier mit Wohnschwerpunkt und das Hafentorquartier als ein neuartiger Gewerbestandort. Sie ergänzen sich gegenseitig und sind durch neue Brücken über Wasserflächen und Verkehrstrassen mit den Nachbarstadtteilen miteinander verbunden.



2 FREIRAUMKONZEPT: GRÜNE STADT AM WASSER

Die Konzepte für Freiraum und Städtebau wurden von Anfang an gemeinsam geplant und entwickelt. So wird der Freiraum zum Grundgerüst des neuen Stadtteils, Grünzüge durchziehen die Quartiere, Straßen werden zu grünen Stadträumen und das Wasser an Elbe und Hafenbecken erlebbar gemacht. Im Sinne einer erhöhten Biodiversität wird die Stadtnatur zu einem Lebensraum für Menschen, Tiere und Pflanzen.



3 NUTZUNGSKONZEPT: STADT FÜR ALLE

Barrierearme Planung und unterschiedliche Wohnungs- und Arbeitsplatzangebote machen den Grasbrook zu einem inklusiven Stadtteil für Menschen aller Einkommensschichten und Altersgruppen. Hier wohnen und arbeiten Menschen mit unterschiedlichen Herkunftsgeschichten und Lebensmodellen und finden zahlreiche Orte der Begegnung.



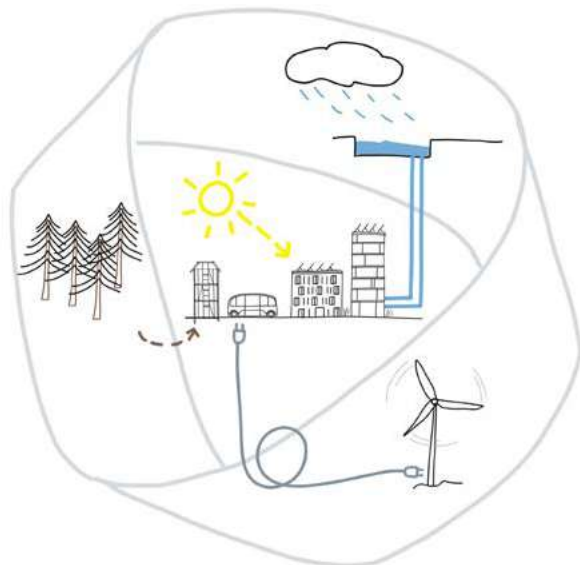
4 MOBILITÄTSKONZEPT: DER 10-MINUTEN-STADTEIL

Ob Schule, Einkaufsmöglichkeiten, Sport- und Spielplätze, Arztpraxen oder Cafés: Im autoarmen Stadtteil Grasbrook liegt alles gleich vor der Haustür und ist innerhalb von 10 Minuten gut und sicher fußläufig oder per Fahrrad zu erreichen. Durch die U-Bahn-Haltestelle mitten im Stadtteil ist die Anbindung exzellent.



5 NACHHALTIGKEITSKONZEPT: DIE RESILIENTE STADT

Grüne Architektur, klimaschonende Energieversorgung, zukunftsste Infrastruktur und die Nutzung von Wasserkreisläufen bei gleichzeitig konsequentem Hochwasserschutz machen den Grasbrook zu einem resilienten Stadtteil. Gleichzeitig wird das Gebiet durch viele neue Grünflächen ökologisch deutlich aufgewertet.

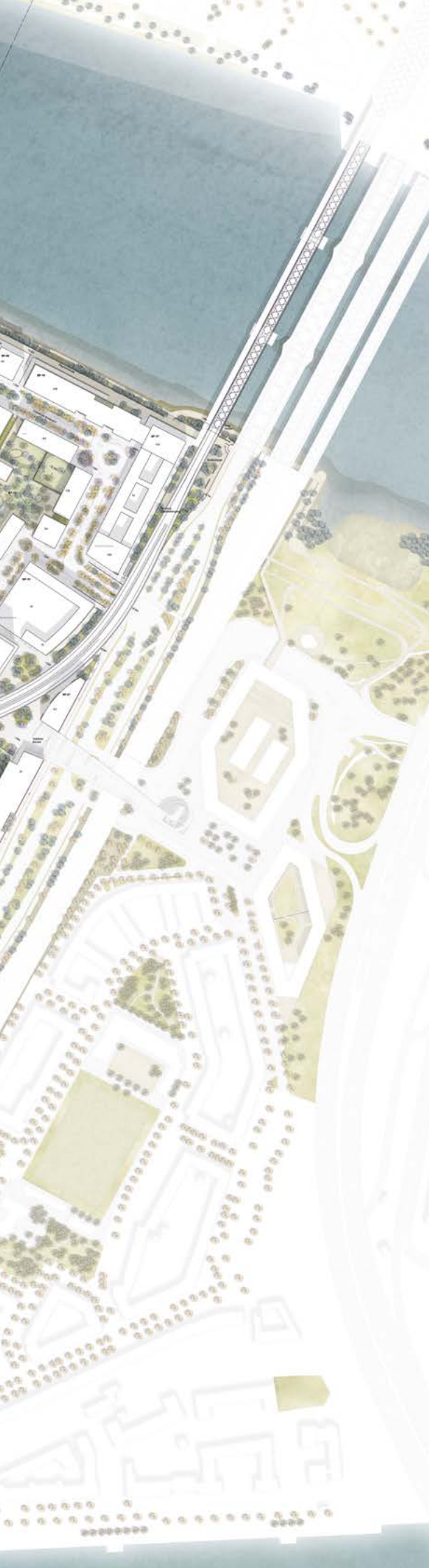


Illustrationen: Katharina Cordsen



Korridor neue Elbquerung

Korridor neue Elbquerung



Die Städtebau- und Freiraumstruktur für den Grasbrook
(Plandarstellung: VOGT Landschaftsarchitekten)

3

Nachbarschaften
wachsen zusammen

Städtebauliches Konzept

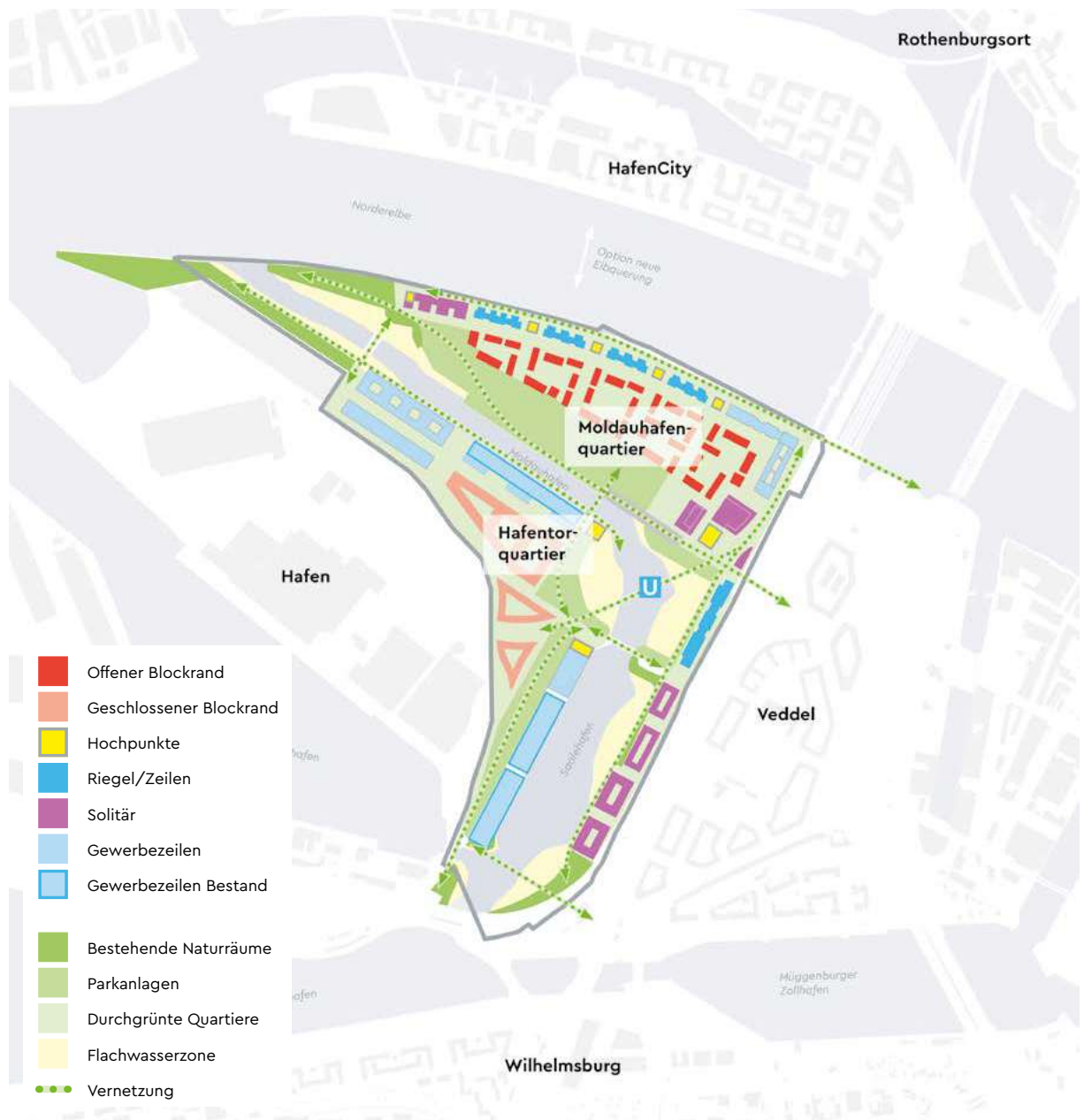
Städtebauliches Konzept

Der Hafen macht Platz für den neuen Stadtteil Grasbrook. Zugleich entwickelt er sich weiter und öffnet sich als Universalhafen weiteren modernen gewerblichen Aktivitäten mit Hafenbezug. Stadt und Hafen grenzen also künftig unmittelbar aneinander. Diese Nachbarschaft wird als gegenseitige Ergänzung und Ausgangspunkt für einen neuen Stadtteil genutzt und führt gleichzeitig zu einem entscheidenden Impuls für neues urbanes Gewerbe.

Auch die weiteren unmittelbaren Nachbarschaften bieten besondere Rahmenbedingungen für den Grasbrook. Breite Verkehrsstrassen, der Elbstrom und mehrere Hafenbecken stellen Barrieren dar, die den neuen Stadtteil von den Nachbarstadtteilen Veddel, Rothenburgsort und HafenCity trennen.

Dabei sind es nicht nur die physischen Barrieren, die die Stadtteile voneinander trennen. Im Vergleich zur neu gebauten und gut ausgestatteten HafenCity fehlt es in den über lange Zeit vernachlässigten Stadtteilen Veddel, Rothenburgsort und dem nördlichen Wilhelmsburg an vielen Angeboten. Daher wird nun der Grasbrook so geplant, dass auch seine Umgebung von den neuen Angeboten profitiert.

So werden etwa auf dem Grasbrook viele Arbeitsplätze für ganz unterschiedlich qualifizierte Menschen entstehen. Angestrebt wird die Produktion von Gütern und Wissen, Dienstleistungen und Kultur. In Kombination mit urbanen Logistiklösungen bieten sich Chancen und Synergieeffekte für Unternehmen an der Schnittstelle von urbaner und hafenbezogener Ökonomie. Das Arbeitsplatzangebot wird für die Bewohner:innen des Grasbrooks, der Veddel und der benachbarten Stadtteile auf kurzen Wegen bequem zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV erreichbar sein.



Gebäudetypologien auf dem Grasbrook (Grafik: büro lucherhandt & partner)

Hochwasserschutz

Die Elbe und der Hafen in Hamburg unterliegen dem Wechsel von Ebbe und Flut mit einem Tidenhub von rund 3,70 Metern. Der Grasbrook liegt zudem im sturmflutgefährdeten Bereich der Elbe. Zum Hochwasserschutz wird für den Grasbrook das bereits in der HafenCity bewährte „Warftkonzept“ zugrunde gelegt: Die neuen Gebäude werden auf Warften errichtet, also auf einem erhöhtem Sockel, der in seinem Inneren beispielsweise Platz bietet für Stellplätze und Mobilitätsangebote.

Zusätzlich wird fast der gesamte Stadtteil im Vergleich zum heute bestehenden Geländeniveau um fünf Meter aufgehöhht. Nur die Promenaden bleiben auf dem alten Höhenniveau. Das neue Hochwasserschutzniveau im Stadtteil beträgt dann 9,70 Meter über Normalnull und berücksichtigt die Prognosen für den steigenden Meeresspiegel und die zunehmenden Hochwasserrisiken in den kommenden 120 Jahren.

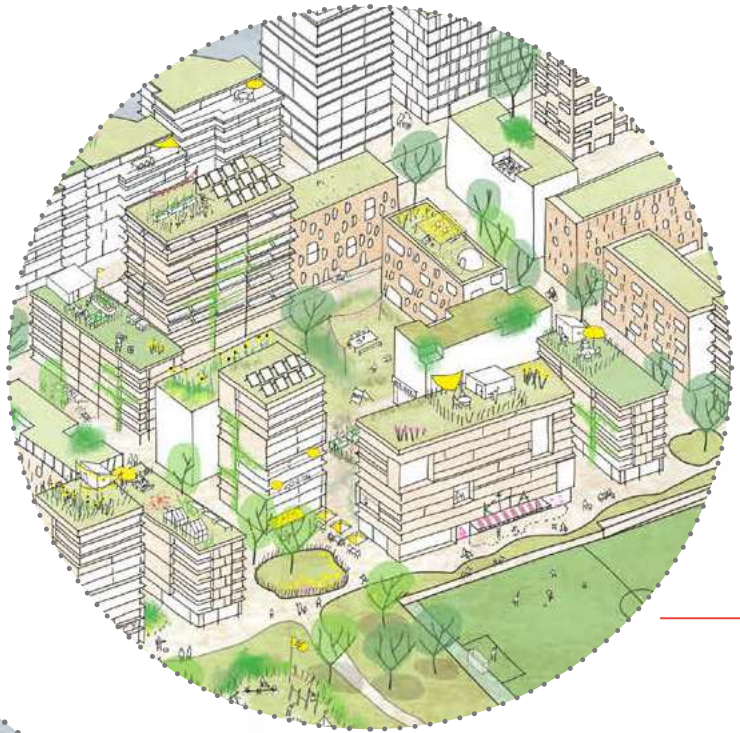
Ein Stadtteil – zwei Quartiere

Das Herz des neuen Stadtteils Grasbrook schlägt in seiner Mitte. Hier entstehen die neue Haltestelle der U-Bahn-Linie U4 und der Stadtplatz mit zentralen Einrichtungen wie einer Grundschule, Einzelhandel und Gastronomie. Eine breite neue Brücke für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen führt vom Stadtplatz über die Verkehrsstrasse zur Veddel und bindet diese an die U-Bahn an.

Die Haltestelle schwebt über dem Wasser und dem umgebenden Hafenbeckenpark. Dieser außergewöhnliche Park verbindet die beiden Quartiere des neuen Stadtteils: das nördliche Moldauhafenquartier mit seinem Wohnschwerpunkt und das gewerblich geprägte Hafentorquartier im Süden. Beiden Quartieren gemeinsam sind die vielen Wasserlagen und Grünflächen.

Wohninsel im Moldauhafenquartier

Die „Wohninseln“ liegen zwischen dem Grasbrook Boulevard und dem Park. Im Unterschied zur klassischen Blockrandbebauung sind die Wohninsel-Blöcke halb offen. Sie werden geprägt durch ihre grünen Innenhöfe, Dächer und Fassaden.



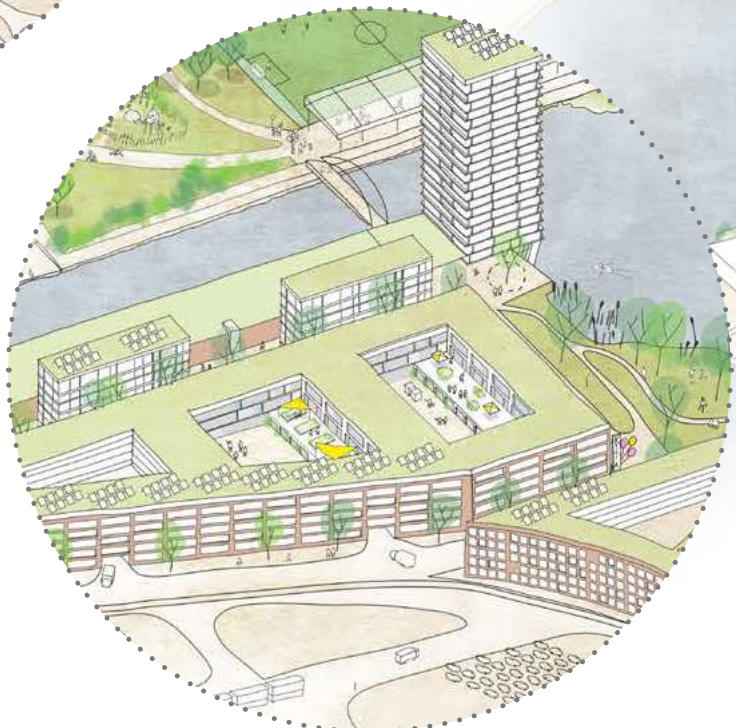
Deutsches Hafenmuseum mit der „Peking“

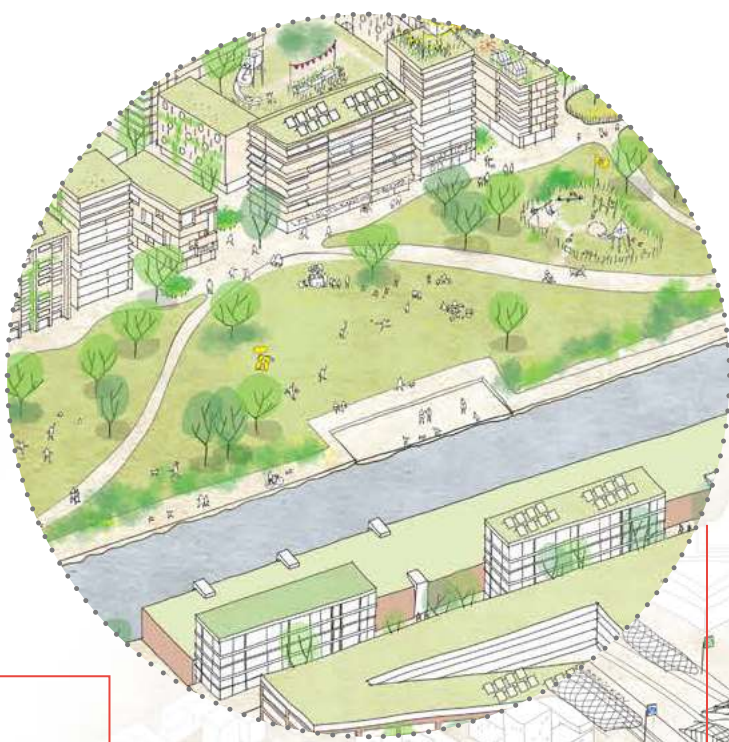
An der prominenten Landspitze des „Veddelhöfts“ ganz im Westen des Moldauhafenquartiers wird das Deutsche Hafenmuseum mit der Viermastbark „Peking“ liegen. Die neue Moldauhafenbrücke schafft die Verbindung zum Hafentorquartier.



Arbeitswelten im Hafentorquartier

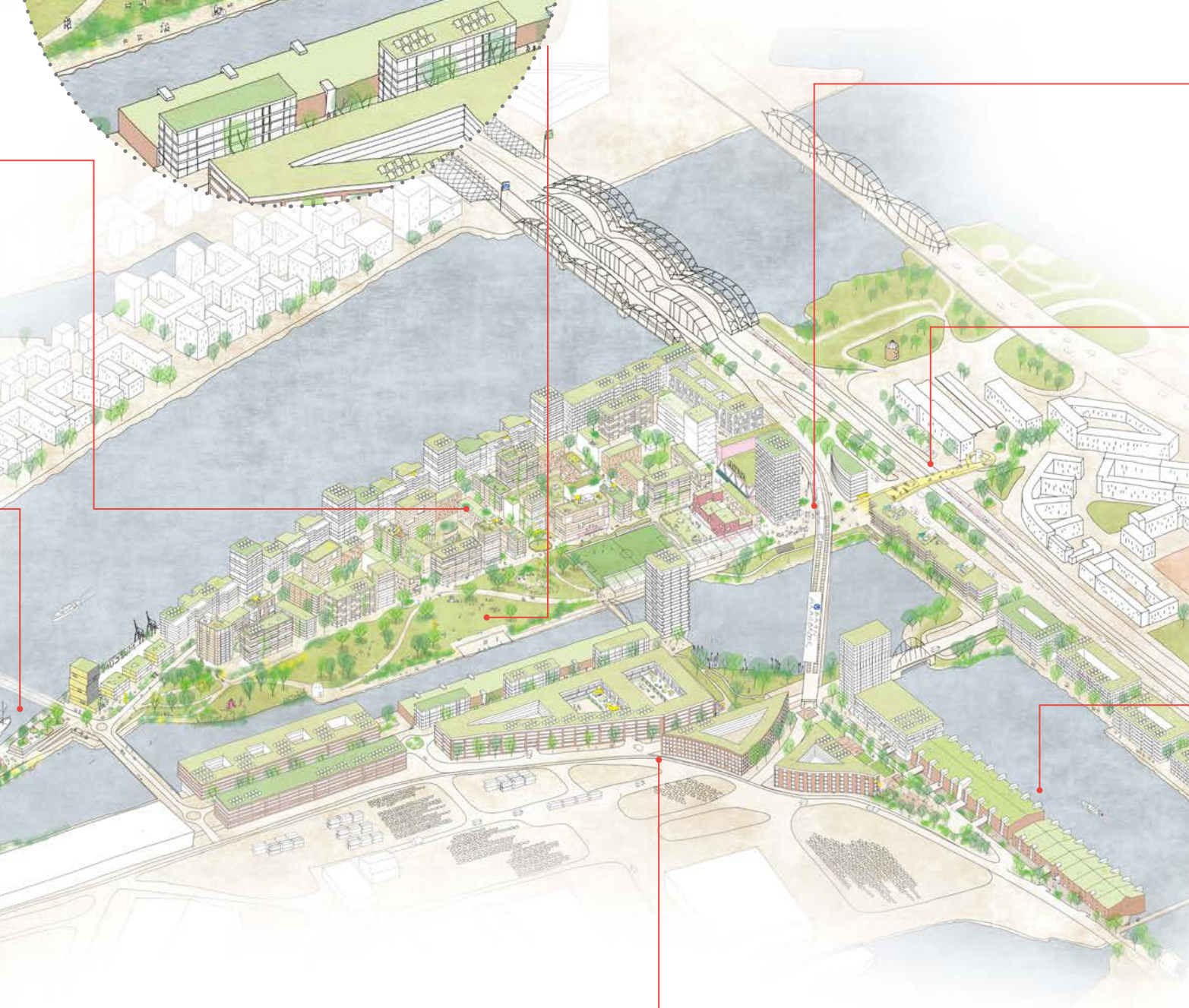
Verschiedene Gebäudetypologien bieten Raum für neue Arbeitswelten, von der Herstellung und Verarbeitung von Produkten, der Forschung und Entwicklung bis hin zu Verwaltung und Vertrieb.





Der große Park im Zentrum

Der Park liegt direkt nach Süden und Westen zum Wasser hin orientiert und ist den ganzen Tag gut besonnt. Die verschiedenen Parkwiesen bieten vielfältige Spiel-, Sport- und andere Aktivitäten.





Stadtplatz mit U4-Haltestelle

Zentrum des Stadtteils ist der Stadtplatz, wo sich alle wichtigen Angebote für den täglichen Bedarf konzentrieren. Hier befindet sich auch der Zugang zur U-Bahn-Haltestelle. Das große Dach schafft die Verbindung zum Park, zu den Sportflächen und zur Schule.

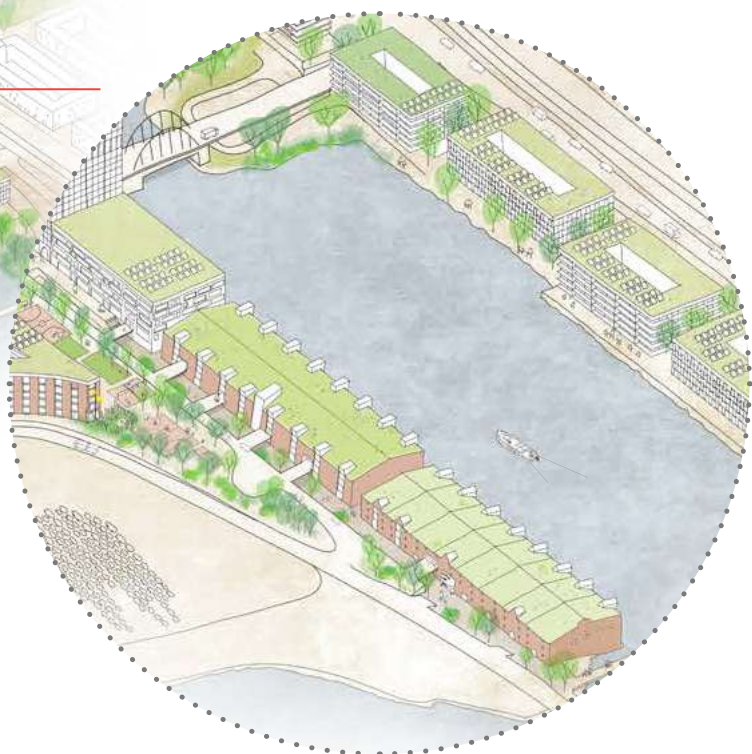
Veddeler Brücke

Eine große breite Brücke schafft den wichtigen Brückenschlag zwischen der Veddel und dem neuen Stadtteil Grasbrook. Die Brücke überspannt die circa 110 Meter breite Barriere der Verkehrstrassen und Bahnlinien.



Die Lagerhäuser F und G am Saalehafen

Die denkmalgeschützten Lagerhäuser F und G werden allein schon durch ihren historischen Charme und ihre imposanten Bauvolumina ein Alleinstellungsmerkmal haben. In den Grünzug Dessauer Straße sind Grünräume und Sportanlagen integriert.



Moldauhafenquartier

Auf einer Halbinsel zwischen Elbe und Moldauhafen liegt das Moldauhafenquartier. In direkter Nachbarschaft zur Veddel bildet es das „Wohnquartier“ im neuen Stadtteil, soll aber einen ebenso lebendigen und urbanen Charakter erhalten wie die heute so beliebten zentralen Altbauviertel und ist gleichzeitig von abwechslungsreichen großen Grünflächen, Plätzen und Wasserlagen geprägt.



Impression der nördlichen Parkkante mit den Wohninseln, im Hintergrund
die Elbphilharmonie in der HafenCity (Skizze: Herzog & de Meuron)



Im Moldauhafenquartier wird es außer Wohnungen eine bunte Mischung aus Cafés, Läden, Dienstleistungen, Büros, Kultureinrichtungen, sozialer Infrastruktur, Sportangeboten und vieles mehr geben.

Städtebaulich entstehen unterschiedliche Teilräume von hohem Wiedererkennungswert. So wird am Stadtteileingang nahe der Elbbrücken ein angemessen großstädtisches Entree mit unterschiedlichen Nutzungen errichtet. Dort oder am nah gelegenen Stadtplatz kommen die meisten Bewohner:innen, Beschäftigten und Besucher:innen des Moldauhafenquartiers an – häufig zu Fuß oder mit dem Rad über die neue Veddeler Brücke oder per U-Bahn.

Als Ankunftsort wird der Stadtplatz so zu einem lebendigen Zentrum des Grasbrooks und der Veddel. Auf der Südseite des Platzes führt eine großzügige Treppenanlage hinunter zum Moldauhafenbecken mit seinem tidebeeinflussten Wasser.

Geradeaus weiter führt die städtebauliche Achse vom Veddeler Marktplatz über die Veddeler Brücke und den Stadtplatz zum großen „Dach“ und durch den zentralen Park bis zur westlichen Landspitze am Veddelhöft. Auffälligster Punkt entlang dieser Achse ist das markante „Dach“ – eine Reminiszenz an das beeindruckende Schleppdach des früheren Überseezentrums. Als überdachter Freiraum zwischen Stadtplatz und Park bildet es den Eingang zum Park und stellt einen besonderen öffentlichen Ort dar, dessen Wirkung bis auf die benachbarte Veddel und darüber hinaus ausstrahlen wird.

Dies trifft auch auf den zentralen Park zu, der mit fünf Hektar besonders großzügig ist für die schmale Halbinsel. Seine Größe und zentrale Lage unterstreichen die Bedeutung von Freiräumen für den gesamten neuen Stadtteil – und führen dazu, dass sich die Bebauung des Moldauhafenquartiers am Elbufer und am Stadtteileingang konzentriert. Nördlich des Parks gruppieren sich die fünf sogenannten „Wohninseln“: 7- bis 12-geschossige Wohnhäuser in offener Blockrandbebauung. Die Wohninsel sind je nach ihrer Lage unterschiedlich groß und bieten

sehr vielfältige Gebäudetypologien. Ziel ist es wie im gesamten Grasbrook, eine ökologische Bauweise zu verfolgen, mit großen begrünten Wohnhöfen, die sich zum Park öffnen, und grünen Quartierswegen zwischen den „Inseln“.

Zweiter Wohnungsschwerpunkt ist die „Nordkante“: eine lange Reihe von Wohnhäusern an der Wasserkante zur Norderelbe. Mit ihrem Wechsel aus Punkthochhäusern und Riegelbauten entwickelt die Nordkante eine markante vertikale Silhouette an der Elbe und zur gegenüberliegenden HafenCity.

Zwischen der Nordkante und den Wohninseln liegt der Grasbrook Boulevard, der als Fahrradstraße und für den ÖPNV ausgebildet ist. Er folgt ebenso wie die Baulinie der Häuser und die Promenaden am Elbufer und am Moldauhafen der Ost-West-Richtung der Elbe. Grünachsen kreuzen in Nord-Süd-Richtung den Boulevard und stellen so im Moldauhafenquartier weitere Wegebeziehungen dar.

Am Stadtteileingang im Nordosten des Quartiers ist die Bebauung aufgrund des Verkehrslärms von den Elbbrücken vorwiegend für Büronutzungen vorgesehen. Die Kombination von Riegelbauten und bis zu elfgeschossigen Hochpunkten bildet einerseits einen Lärmpuffer zur dahinterliegenden Wohnnutzung und andererseits einen markanten Auftakt für den neuen Stadtteil. Integriert in diese Bebauung sind auch die Einfahrten zu den unterirdischen Anlieferzonen und Quartiersgaragen, die es ermöglichen, dass das Moldauhafenquartier weitgehend autofrei bleibt.

Blick in den Innenhof einer Wohninsel
(Visualisierung: Herzog & de Meuron)





Hafentorquartier

Südlich und westlich von Moldau- und Saalehafen liegt das Hafentorquartier. In zentraler Lage entsteht hier unmittelbar neben dem weiterhin für den klassischen Umschlagbetrieb genutzten Terminal O'Swaldkai ein zukunftsfähiger Gewerbestandort an der Schnittstelle von Stadt und Hafen, exzellent vernetzt, stark durchgrünt und mit vielfältigen Gebäudetypologien für Forschung und Entwicklung, digitale Unternehmen, Dienstleistungen und urbane Produktion von der Manufaktur bis zum Großbetrieb. Die meisten der angestrebten 16.000 Arbeitsplätze auf dem Grasbrook entstehen hier.



Das Hafentorquartier gliedert sich in einen nördlichen Teil, den Bereich an der Dessauer Straße, sowie die Bebauung am östlichen Saalehafen. Wohnen wird im Quartier nicht möglich sein, da es im Geltungsbereich des Hafengebiets verbleibt. Die grünen Freiräume mit ihren Wasserzügen und Sportmöglichkeiten stehen jedoch nicht nur den hier arbeitenden Menschen, sondern auch Besucher:innen und den Bewohner:innen der Veddel und aus dem Moldauhafenquartier zur Verfügung.

Wer zum Arbeiten oder zu Freizeit Zwecken ins Hafentorquartier kommt, erreicht das Quartier am besten mit der U-Bahn, mit dem Fahrrad oder zu Fuß und nutzt dabei die diagonal über dem Hafenbecken liegende Hochbahnbrücke der U4 oder den Moldauhafensteg im westlichen Teil des Moldauhafens. Über die umgestaltete Sachsenbrücke, die wie bisher auch dem Autoverkehr dienen wird, werden ebenfalls viele Menschen per Fahrrad kommen. Der Quartiersplatz am Ende der Hochbahnbrücke bündelt diese Besucherströme. Zugleich wird aber auch die leistungsfähige Erschließung für die Wirtschafts- und Güterverkehre gewährleistet.

Ein 20-geschossiges Hochhaus mit großem Vorbereich zeigt diesen Verkehrsknoten an und bildet mit zwei weiteren Hochhäusern am Hafenbecken ein Ensemble, das den Grasbrook und sein Zentrum markiert. Zusammen mit dem Quartiersplatz bildet das Hochhaus den Auftakt für den Teilraum Dessauer Straße. Dieser zeichnet sich durch seine Mischung aus denkmalgeschützten historischen Lagergebäuden und Neubauten ebenso aus wie durch einen parkartigen Grünzug, der sich entlang der Dessauer Straße bis zur Hansabrücke zieht.

Drei denkmalgeschützte Lagerhäuser am Moldauhafen (die sogenannte „Bananenreiferei“) und am Saalehafen (Lagerhäuser F & G) bilden von ihrer Typologie,

Größe und Bebauungsdichte her Vorbilder für die Neubauten im Quartier. Gemeinsam ist allen Gebäuden daher ihr großes Volumen, das im Gebäudeinneren oder auch durch Unterteilung der großen Baufelder ein hohes Maß an Flexibilität zulässt. Vielfältige Arbeitswelten können nebeneinander stattfinden.

Vor dem Hintergrund der überwiegend gewerblichen Nutzung des Quartiers kommt den Erdgeschossnutzungen und Nutzungsangeboten im öffentlichen Raum eine besondere Bedeutung zu, damit auch in den Abendstunden und am Wochenende belebte und als sicher erlebte Räume entstehen. In den Erdgeschossen sind daher Funktionen vorgesehen, die den ansässigen Firmen eine Sichtbarkeit im Stadtraum geben – etwa Showrooms, Ausstellungs- und Verkaufsflächen oder Kantinen.

An der Ostseite des Saalehafens (Hallesches und Dresdner Ufer) bildet eine Bebauungskante das Gegenüber der historischen Lagerhäuser. Vier Gebäude werden dort auf dem schmalen Streifen zwischen Ufer und der dahinterliegenden viel befahrenen Straße des Hafenverkehrs errichtet. Eine Promenade verläuft direkt am Ufer entlang und verbindet diesen Teil des Quartiers mit dem Hafenbeckenpark.



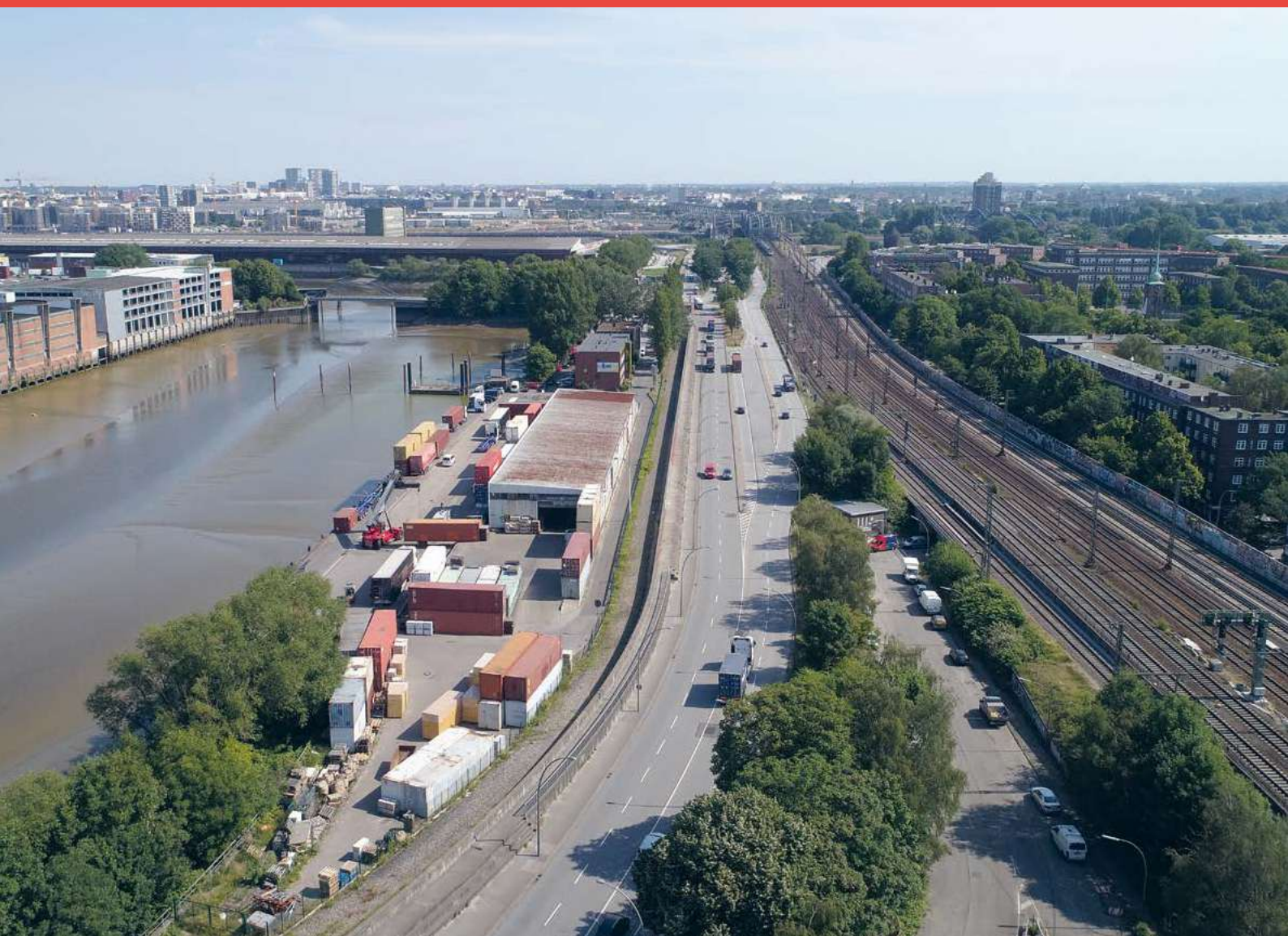
Der Saalehafen im Hafentorquartier. Im Hintergrund die U4-Station
(Visualisierung: moka-studio GbR)

Grasbrook und Veddel wachsen zusammen

Die Veddel und der Kleine Grasbrook sind als Inseln in der Elbe umgeben von Wasser und großen Verkehrstrassen. Diese trennen die Stadtteile nicht nur vom „restlichen“ Hamburg, sondern auch voneinander. Eine massive Barriere zwischen der Veddel und dem neuen Stadtteil Grasbrook bildet die 110 Meter breite Verkehrsstrasse aus Bahngleisen und einer mehrspurigen Straße. Hier fahren ICE-Fernzüge, S-Bahnen und Güterzüge über sechs Gleise und direkt daneben die LKW der Hafenwirtschaft auf einer mehrspurigen Straße.

Die bisher auf dem Grasbrook ansässigen Logistikunternehmen waren und bleiben hierüber gut angebunden. Die Veddel hingegen ist für ihre Bewohner:innen weniger gut erreichbar. Hier wirkt die Trasse als Hindernis für die Mobilität der Menschen und als Begrenzung für die Stadtentwicklung. Bei den Planungsworkstätten zum Grasbrook haben die Veddeler:innen daher deutlich gemacht, dass ihnen seit vielen Jahren elementare Angebote in ihrem Stadtteil fehlen – etwa Einkaufsmöglichkeiten und eine gute Anbindung.

Bahntrassen und die mehrspurige Straße Am Saalehafen bilden heute noch eine Barriere zwischen der Veddel und dem Grasbrook (Foto: Multivision)



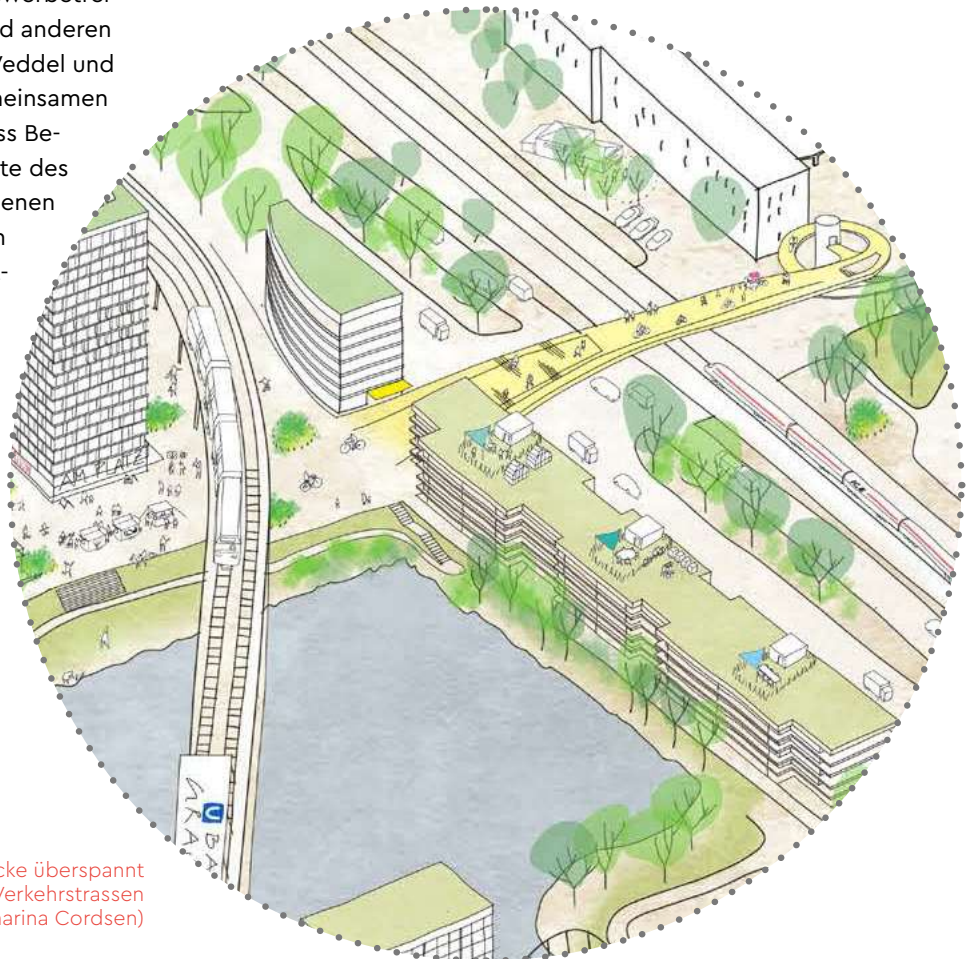
Der neue Stadtteil Grasbrook wurde so konzipiert, dass er mit der Veddel einen gemeinsamen Stadtraum bildet. Mehrere neue Brücken und die bereits bestehende Fußgängerunterquerung werden die Schneise zwischen den beiden Stadtteilen überwinden und dazu beitragen, dass die Veddel und der Grasbrook zusammenwachsen und sich wechselseitig ergänzen können.

Wichtigste Verbindung zwischen beiden Stadtteilen wird die Veddeler Brücke vom Veddeler Marktplatz zum neuen Stadtplatz auf der Grasbrooker Seite. Dieser Stadtplatz wird zum gemeinsamen Zentrum, zur „Neuen Mitte“ beider Stadtteile mit einer gemeinsamen Grundschule, Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten und Nachbarschaftseinrichtungen. Hier entsteht auch die neue Haltestelle der U4.

So wird die Veddel von den neuen Angeboten auf dem Grasbrook profitieren und auch umgekehrt bieten sich auf der räumlich begrenzten Veddel neue Möglichkeiten für die dortigen Gewerbetreibenden, Gastronom:innen und anderen Akteur:innen. Ziel ist es, die Veddel und den Grasbrook zu einem gemeinsamen Stadtteil zu entwickeln, sodass Bewohner:innen und Beschäftigte des Grasbrooks auch die vorhandenen gastronomischen, sportlichen und kulturellen Angebote nutzen können oder die Jugendlichen gemeinsame Treffpunkte haben. Im Veddeler Norden entstehen zudem im Rahmen eines parallel laufenden Stadtentwicklungsprozesses neue Flächen. Auch die Verbindungen nach Rothenburgsort und zur HafenCity sollen verbessert werden.

Die Veddeler Brücke bildet das Rückgrat für die gemeinsame Entwicklung von Veddel und Grasbrook. Zu Fuß, per Fahrrad oder auch im Rollstuhl können die Menschen hier sicher und barrierefrei von der Veddel zum Grasbrook kommen oder umgekehrt. Eine erste unverbindliche Idee aus dem Wettbewerblichen Dialog sieht dazu eine breite Brücke vor, die in sachter Neigung vom Grasbrook nach oben führt, um Straße und Gleise zu überwinden. Eine attraktive Gestaltung lädt zur Überquerung und zum Aufenthalt ein. Radfahrer:innen bleiben auf dem dafür vorgesehenen Fahrradweg, um Konflikte mit Fußgänger:innen zu vermeiden.

Von der Veddeler Brücke ist es nur ein kurzer Weg zur neuen U4-Haltestelle, die hier über dem Moldauhafenbecken errichtet wird. Somit bekommt die Veddel eine gemeinsame U-Bahn-Anbindung. Die architektonische Gestaltung der Veddeler Brücke wird im Rahmen eines Wettbewerblichen Dialogs weiter ausdifferenziert.



Die Veddeler Brücke überspannt
Bahn- und Verkehrsstraßen
(Illustration: Katharina Cordsen)





Blick in den großen Park am Moldauhafen, rechts die Wohninseln
(Visualisierung: Herzog & de Meuron)

4

Grüne Stadt
am Wasser

Freiraumkonzept

Der neue Stadtteil soll zu einem Vorbild dafür werden, wie sich Bebauung und Freiraum auch in der inneren Stadt gegenseitig ergänzen können. Daher wurde

Für viele Stadtbewohner:innen hängt die Lebensqualität in ihrem Viertel nicht zuletzt von der Attraktivität der Parks, Plätze und sonstigen Freiräume in ihrer Nachbarschaft ab: Je höher die Qualität der Freiräume, desto lebenswerter der Stadtteil. Gerade in dicht bebauten Innenstadtquartieren herrscht oft ein Mangel an qualitätsvollen Freiflächen. Auf dem Grasbrook soll das anders werden.

das Freiraumkonzept nicht erst nach dem Städtebau geplant, sondern von Anfang an mit dem Städtebau integriert gedacht und entwickelt. Der Freiraum ist daher das Grundgerüst des neuen Stadtteils. Straßen werden hier zu grünen Stadträumen, die neben der Wegefunktion auch eine hohe Verweilqualität haben und zudem Teil des innovativen Regenwassermanagements sind. Bei der

Gestaltung und Nutzung der ökologisch wertvollen Uferbereiche wird die intakte Stadtnatur und die Nutzung durch die Menschen gleichrangig entwickelt.

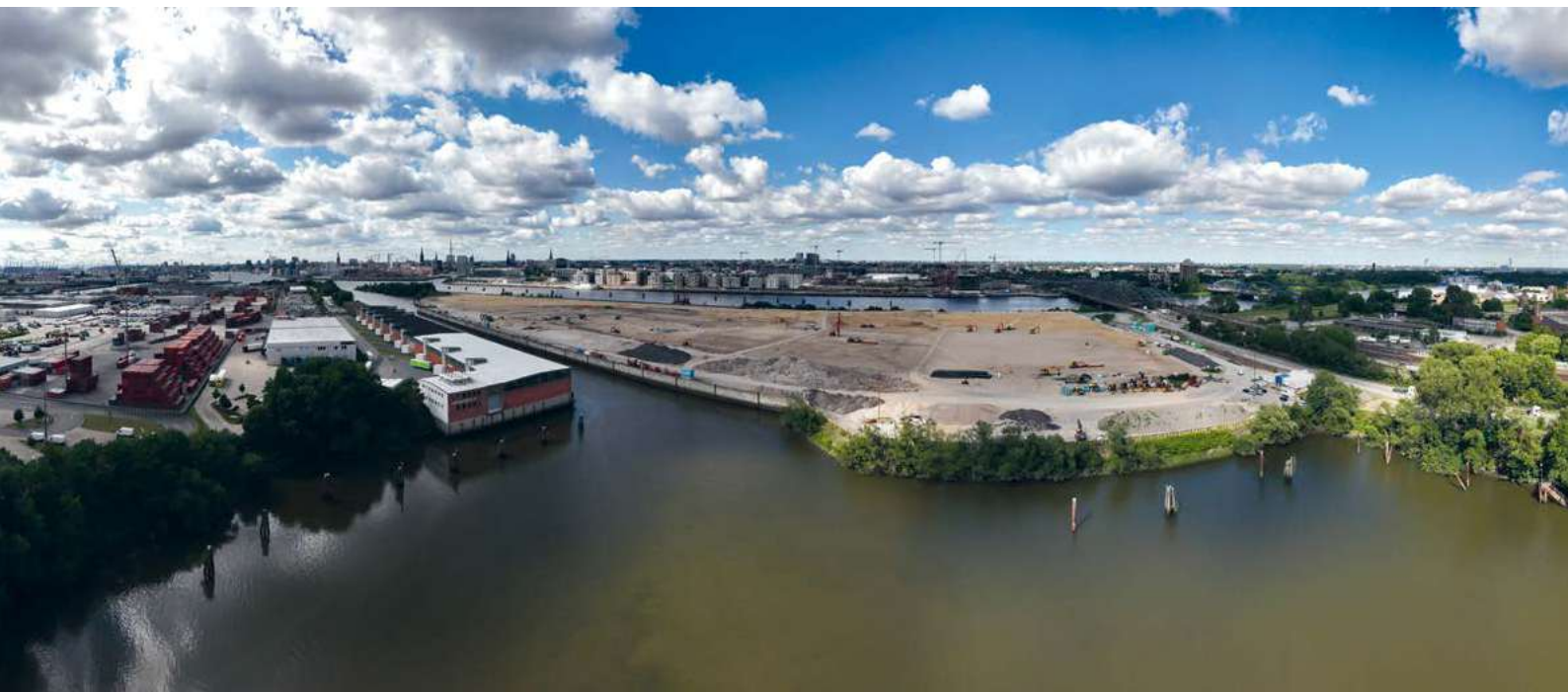
Trotz begrenzter Fläche auf der lang gestreckten Halbinsel zwischen Elbufer und Moldauhafen war schon auf den

ersten Skizzen der Planer:innen zu sehen, welchen Stellenwert sie den Freiflächen geben wollten. Tatsächlich werden nun eine ganze Reihe kleiner und großer Park- und Grünräume den Stadtteil prägen und dabei völlig unterschiedlich gestaltet und verschieden nutzbar sein.

Neben dem großen zentralen Park im Moldauhafenquartier, kleineren Parks und Grünflächen im gesamten Stadtteil wird es auch begrünte Plätze, Innenhöfe, Promenaden und Straßenräume mit vielen Bäumen geben – alles verbunden durch breite Grünzüge. Besonders reizvoller Teil des abwechslungsreichen Grünflächensystems sind die vorhandenen Orte der Stadtnatur mit ihren Süßwasseroberflächen im Moldau- und Saalehafen, „wildem“ grünen Uferzonen und kleinen Wäldchen, wo sich die Natur nicht mehr hafenwirtschaftlich genutzte Flächen zurückgeholt hat.

Die vielfältigen Freiräume fördern Erholung, Sport und Austausch der Bewohner:innen, Besucher:innen und Beschäftigten. Gleichzeitig sind sie aus stadtklimatischer und ökologischer Sicht wichtig und stellen mit ihrem großen Anteil unversiegelter Flächen einen elementaren Bestandteil des Regenwassermanagements dar.

Panorama Überseezentrum, im Hintergrund die HafenCity
(Foto: Jean-Baptiste Höppner)



Neue Plätze für den Grasbrook

Vier Plätze bekommt der neue Stadtteil. Sie dienen als Knotenpunkte, Treffpunkte und Aufenthaltsräume.

Wichtigster und größter Platz ist der zentrale Stadtplatz am Stadtteileingang mit der U-Bahn-Haltestelle, vielen städtischen Angeboten und einer hohen Aufenthaltsqualität direkt am Wasser. Hinzu kommen der Vorplatz des Deutschen Hafenmuseums, der Uferplatz am Fähranleger und ein großer Quartiersplatz im Hafentorquartier am anderen Aufgang zur U4-Haltestelle.

Ergänzt werden die vier großen Plätze durch eine Vielzahl kleinerer Quartiersplätze. Sie alle sind je nach Lage und Nutzungsanspruch eher grün oder städtisch und sehen deshalb an der Elbe oder den Parks anders aus als im Bereich der Hafenbecken und der historischen Lagerhäuser. Mit ihren unterschiedlichen Charakteren und Funktionen übernehmen die Plätze eine wichtige Rolle für die städtische Freiraumversorgung und -vernetzung.



Uferwege und Promenaden an Elbe und Hafen

Zu den Plätzen, Parkanlagen und Grünzügen kommt ein System von Promenaden und Uferwegen hinzu.

Im Moldauhafenquartier werden die Promenaden am Elbufer und entlang des Moldauhafens zu attraktiven Wegen am Wasser, oft mit weitem Blick bis zur Elbphilharmonie und der städtischen Kulisse am Hafen. Die Promenaden sind zugleich wichtig für den Fuß- und Radverkehr in der

Stadt der kurzen Wege und bieten Raum für sportliche Aktivitäten.

Eine Besonderheit des Stadtteils sind auch die neuen Böschungen: Wo bislang hohe Mauern den Blick aufs Wasser versperren und harte Steinschüttungen oder Spundwände die Ufer darstellen, werden nun „weiche“ Ufer geschaffen und mit ufernahen Wegen oder – wie am Stadtplatz – mit Treppen zugänglich gemacht. So können die Menschen die wechselnden Wasserstände der Elbe und die Wattflächen erleben.

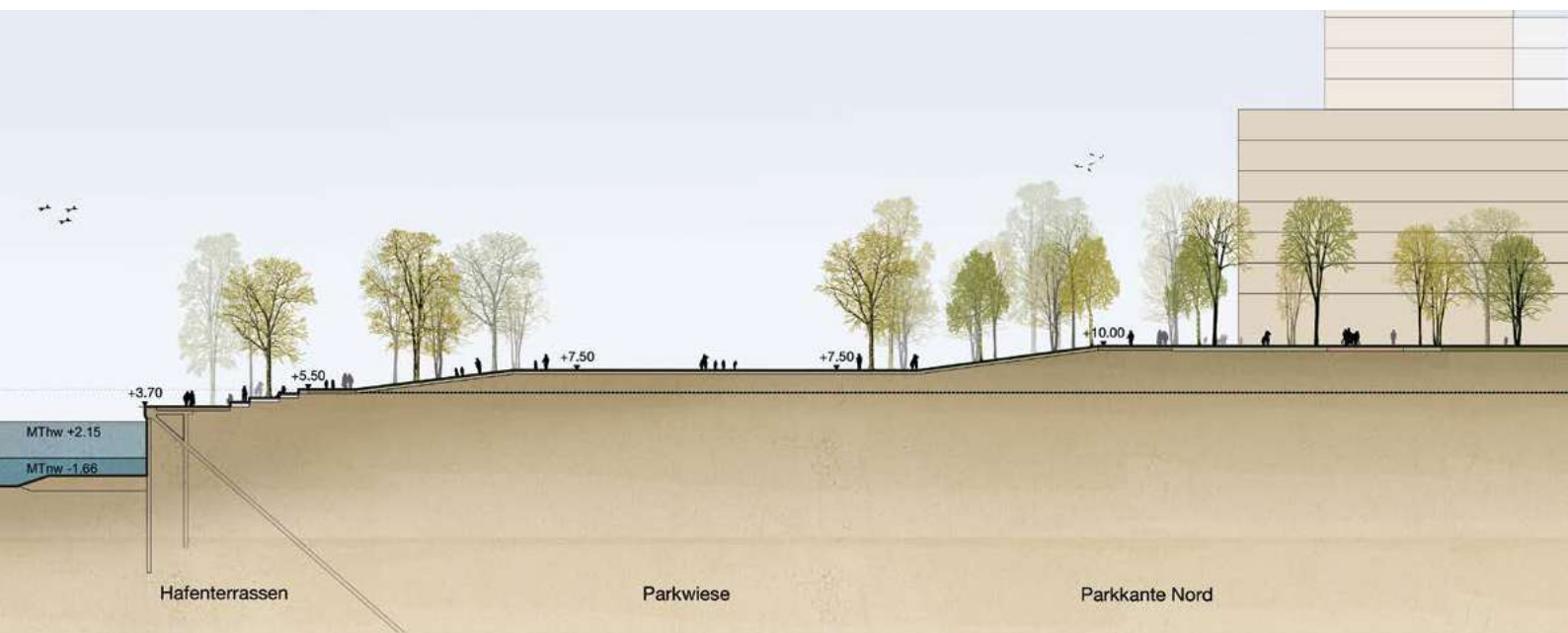
Impression der Elbufer-Promenade an der Nordkante
(Skizze: Herzog & de Meuron)





Westliches Parkufer am Moldauhafen (Skizze: Herzog & de Meuron)

Zwischen Wasser und Wohninseln – Schnitt durch den Park
(Plandarstellung: VOGT Landschaftsarchitekten)



Parkanlagen und Grünzüge

Größte Grünfläche auf dem Grasbrook wird der fünf Hektar große zentrale Park, der sich vom Stadtteilgang im Osten einmal quer über die nördliche Halbinsel zwischen Norderelbe und Moldauhafen bis zur Landspitze am Veddelhöft zieht. Dieser Park ist landschaftlich geprägt und bietet mit seinen verschiedenen Teilbereichen, Wiesen und Baumgruppen, Uferbereichen, Spiel- und Sportangeboten Raum für vielfältige Nutzungen.

Kein klassischer „Park“ soll der Hafenbeckenpark werden: Sein Zentrum stellt die mit der Tide wechselnde Wasser- und Wattlandschaft des quadratischen Hafenbeckens am Stadtplatz dar. Während auf seiner Südseite über die Jahre wertvolle Vegetation entstanden ist, wird das Nordufer als teilweise grüne Aufenthaltsfläche am Wasser gestaltet.

Die heute ausschließlich als Durchgangsstraße vom LKW-Verkehr genutzte Dessauer Straße wird in einen breiten Grünzug mit integrierten Sportflächen umgewandelt – also eine Art linearer Park. Auch die anderen Grünzüge zeich-

nen sich durch ausgeprägte Bepflanzung aus. Sie sind Freiräume innerhalb der Quartiere und verknüpfen Parks, Plätze und Wohnhöfe zu einem übergeordneten Freiraumsystem. Im Moldauhafenquartier bilden die Grünzüge in Nord-Süd-Richtung fünf grüne Finger und stellen so Wegebeziehungen von Ufer zu Ufer, von der Elbe zum Moldauhafen dar.

Spiel-, Sport- und Freizeitangebote

Der Freiraumverbund im Stadtteil wird durch ein vielseitiges Angebot an Sport- und Spielflächen ergänzt, das teilweise in die Grünzüge, Wege, Höfe und Parkflächen integriert ist oder die Fläche des großen Parks bereichert.

Spiel-, Sport- und Freizeitangebote auf dem Grasbrook
(Grafik: büro lichterhandt & partner)



Die öffentlichen Freiräume tragen damit zur Qualität bei und bieten Bewohner:innen, Beschäftigten und Besucher:innen Möglichkeiten zur Begegnung und Bewegung.

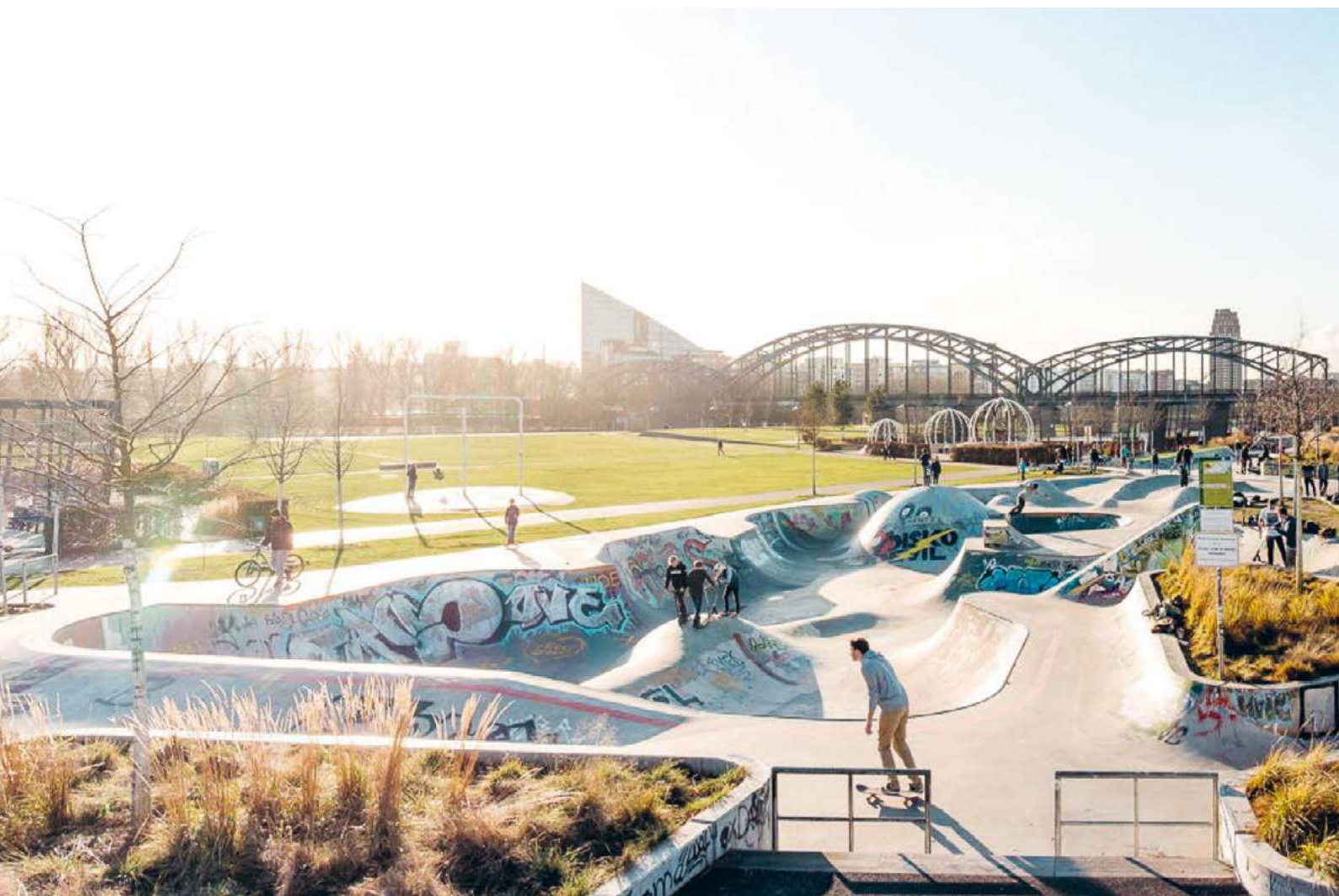
Im öffentlichen Freiraum gibt es etliche Spielplätze und freie Spielmöglichkeiten in den Parks und Grünzügen, an den Promenaden, unter dem großen Dach oder im sogenannten „urbanen Aktivitätsband“, das die Veddel und den Grasbrook miteinander verbindet und Sportflächen für unterschiedliche Zielgruppen integriert.

Darüber hinaus sind Flächen wie der Schulhof der Grundschule und die Außenspielflächen der zahlreichen Kitas enthalten, aber auch Spielflächen in den Höfen der Wohninseln oder im direkten Umfeld der Wohngebäude an der Elbe. Diese Flächen dienen zum Spiel für Schul- und Kita-Kinder und für die Anwohner:innen. Der Schulhof kann außerhalb der Schulzeiten als ergänzendes Spielflächenangebot für die Öffentlichkeit geöffnet werden.

Auch die Sportflächen verteilen sich über den ganzen Grasbrook. Viele verschiedene Elemente bilden ein dichtes Netz aus Sportgeräten und -flächen. Insgesamt sind gut ein Hektar Sportflächen im öffentlichen Raum geplant. Dazu zählen der große Sportplatz am Park, kleinere verstreute Sportfelder und punktuelle oder lineare Sportangebote wie Fitnessgeräte und Joggingrouten. Eine Sporthalle in der Grundschule und ein Sportzentrum sollen darüber hinaus als Angebote entstehen, die auch von Sportvereinen genutzt werden können.

Eine Besonderheit ist das urbane Aktivitätsband, das als linearer öffentlicher Freiraum Moldauhafenquartier und Hafentorquartier verknüpft und über eine Anbindung an die Veddeler Brücke verfügt. Im Norden finden sich mit einem Skatepark und einem Streetballfeld unterhalb des Hochbahnviadukts und im Park „Dessauer Straße“ Beachvolleyballfelder, Tischtennisplatten, ein Basketballfeld und ein Bolzplatz.

Skatepark Mainufer in Frankfurt am Main als Beispiel für Freizeitaktivitäten im urbanen Aktivitätsband (Foto: Nikolai Brenner)





Das Überseezentrum mit Schleppdach.
Im Hintergrund die HafenCity und die Hamburger Innenstadt
(Foto: André Dekker)

Das Dach

Jahrzehntelang stand auf der nördlichen Halbinsel zwischen Elbe und Moldauhafen das 1967 eröffnete „Überseezentrum“, ein großer Sammel- und Verteilerschuppen mit einem Schleppdach, das auch einen wettergeschützten Warenumsschlag am Wasser ermöglichte.

Das imposante Dach prägte auch später noch lange den Ort und war von der benachbarten Veddel oder aus der S-Bahn gut zu sehen. Viele Bürger:innen wünschten sich einen Erhalt des Dachs.

Aus Hochwasserschutzgründen und um mehr Platz für Wohnen zu schaffen, musste das Überseezentrum mit dem Schleppdach jedoch weichen. Als Erinnerung an diesen besonderen Ort wird eine neue Dachkonstruktion entstehen, die an das frühere Dach erinnert und städtebaulich einen eindrucksvollen Signet-Charakter haben wird.

Das Dach bietet auch der Grundschule und dem angrenzenden Sportplatz eine

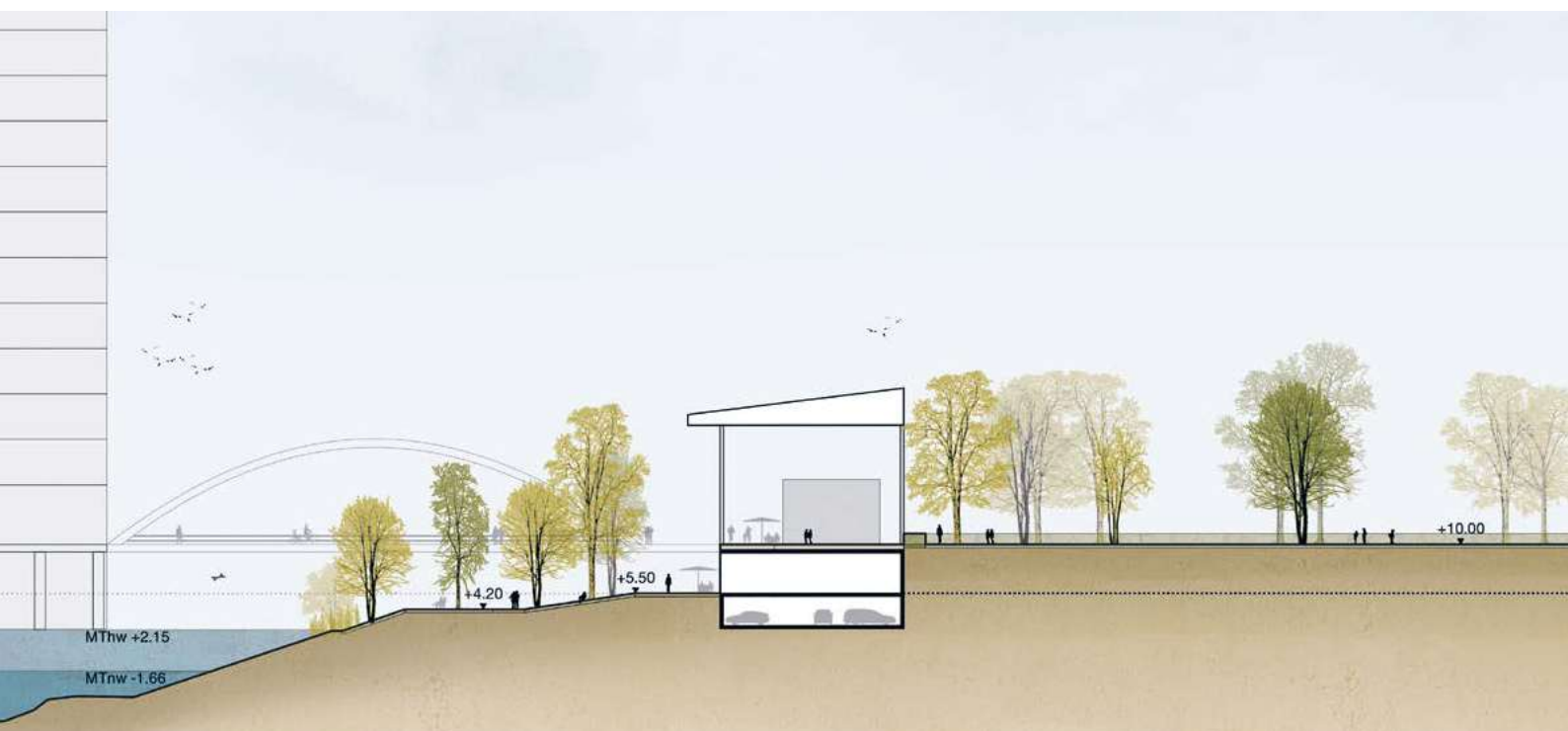
Erweiterungsfläche als wettergeschützten Freiraum für Spiel und Sport und Schulveranstaltungen. Hier können auch Wochenmärkte, Flohmärkte oder kulturelle Veranstaltungen stattfinden.

Mit einer Länge von knapp 200 Metern und einer Breite von annähernd 20 Metern wird das Dach ein zentraler Treffpunkt im neuen Stadtteil werden, der nicht nur Veddel und Grasbrook verbindet, sondern auch eine wichtige Scharnierfunktion der Nutzungen im Moldauhafenquartier und dem Hafentorquartier übernimmt. Am westlichen Ende des Dachs führt der neue Moldauhafensteg hinüber ins Hafentorquartier.



Das große Schleppdach des Überseezentrums vor dem Abbruch (Foto: Thomas Hampel)

Das Dach – Schnitt in Süd-Nord-Richtung (Schnitt: VOGT Landschaftsarchitekten)







Blick über den neuen Stadtteil Grasbrook mit dem großen Park im Zentrum.
Im Vordergrund: Die U4-Station über dem Moldauhafen
(Visualisierung: moka-studio GbR)

5

Stadt für alle

Die Nutzungen

Der Grasbrook soll zu einem Stadtteil für alle werden – unabhängig von Einkommen, Alter und Herkunft. Mehr als ein Drittel der Wohnungen wird gefördert sein und so eine soziale Durchmischung ermöglicht. Ein Mix an Nutzungen und Angeboten zum Wohnen, Arbeiten und Leben sorgt für lebendige Vielfalt und Urbanität.

Neben Wohnungen und Arbeitsplätzen wird es auf dem Grasbrook auch Gastronomie, Kultur-, Sport- und Freizeitangebote und Einkaufsmöglichkeiten geben, dazu eine Grundschule, Kitas, medizinische Versorgung und vieles mehr. Auch die Vielfalt an Arbeitsstätten sollen dazu beitragen, dass Menschen mit unterschiedlichen beruflichen Qualifikationen auf dem Grasbrook Arbeit finden.

angestrebte Vielfalt im Stadtteil in ganz unterschiedlichen Freiräumen wider, die Begegnungen ermöglichen, in verschiedenen Gebäude- und Grundstücksgrößen, die eine große Palette an Nutzungen ermöglichen, und in Mobilitätsangeboten für alle Nutzergruppen. Erst durch die Mischung von Nutzungen und Funktionen wird der Grasbrook zu einem lebenswerten Stadtraum für alle Menschen und für eine heterogene und bunte Stadt.

Um zu einem attraktiven Wohnstandort zu werden, der beispielsweise auch Familien oder Menschen mit besonderem Assistenzbedarf den Alltag erleichtert, erhält der Grasbrook eine gute Ausstattung an sozialer Infrastruktur und Bildungseinrichtungen. Kindertagesbetreuung und Schulversorgung, Angebote für Jugendliche sowie ambulante Dienstleistungen und nachbarschaftliche Einrichtungen spielen dabei eine zentrale Rolle und sollen gut erreichbar im Stadtteil zu finden sein.

Städtebau und Freiraumplanung fördern die bunte Mischung. So spiegelt sich die



Infografiken: büro luchterhandt & partner

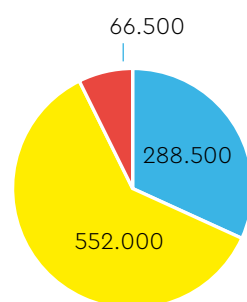
Belebte Erdgeschosse

Der urbane Charakter des Grasbrooks entsteht nicht zuletzt durch Leben auf den Straßen und Plätzen.

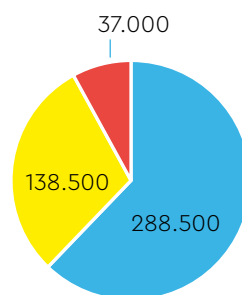
Cafés, Geschäfte, Kitas, kulturelle, soziale und andere Angebote gehören zu jenen Nutzungen, die sich zum Straßenraum und zu den Grünanlagen hin öffnen. Im Zentrum des Stadtteils finden sich Nahversorgung, Einzelhandel, Gastronomie, ärztliche Versorgung und Dienstleistungen wie Friseursalons. Genauso fußläufig erreichbar sind hier am zentralen Stadtplatz die Grundschule oder das nahe gelegene „Community Center“, ein öffentlicher Ort, der eine Bibliothek oder eine Stadtteilkantine enthalten kann und Räume für verschiedene Beratungsangebote und Veranstaltungen.

Auch in den beiden Wohnungsschwerpunkten, den „Wohninseln“ und den Häusern an der „Nordkante“, finden sich die Wohnungen grundsätzlich nur in den Obergeschossen. Je nach Lage und erwarteter Besucherfrequenz können in den Erdgeschossen – etwa an der Elbpromenade oder am zentralen Park – beispielsweise Cafés oder Galerien einziehen. In den weniger frequentierten Lagen sind eher kleine Büros, ambulante Pflegedienste oder Beratungsangebote und Gemeinschaftsräume vorgesehen. Es ist aber auch eine Öffnung für Aktivitäten im Quartier möglich, die zur Belebung des öffentlichen Raums beitragen können.

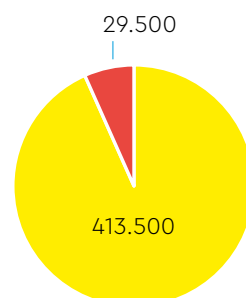
Im Gewerbestandort Hafentorquartier sollen die Erdgeschosszonen durch betriebliche oder öffentliche Kantinen, Showrooms, gläserne Produktionsstätten und Ähnliches belegt werden und so dazu beitragen, geschlossene Gebäudefronten zu vermeiden. Zusammen mit den kurzen Wegen und unterschiedlichen Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten im Freiraum sorgt die Anordnung der Nutzungen für eine Belebung und soziale Kontrolle im Stadtraum.



Stadtteil Grasbrook
gesamt: 907.000



Moldauhafenquartier
gesamt: 464.000



Hafentorquartier
gesamt: 443.000



(Alle Angaben gerundet: BGF oberirdisch in m²)



Blick in den Innenhof einer Wohninsel (Visualisierung: Herzog & de Meuron)

Die Städtebau- und Freiraumstruktur für den Grasbrook, Ausschnitt Moldauhafenquartier (Plandarstellung: VOGT Landschaftsarchitekten)



Vielfältige Wohnformen

Eine sozial gerechte Stadt beruht auch auf dem Miteinander von Bevölkerungsgruppen mit unterschiedlichen finanziellen Möglichkeiten.

Von den rund 3.000 Wohnungen auf dem Grasbrook sollen mindestens 35 Prozent als öffentlich geförderte Mietwohnungen und Wohnungen für vordringlich

Wohnungssuchende sowie für genossenschaftlich organisierte Baugemeinschaften mit langen Bindungszeiten entstehen.

Um die soziale Mischung weiter zu stärken, sollen auch mietpreisgedämpfte Wohnungen ein signifikantes Segment des Angebots darstellen.

Die verschiedenen Gebäudetypologien in den „Wohninseln“ und an der „Nordkannte“ im Moldauhafenquartier ermöglichen eine hohe Flexibilität bei der Anzahl von Wohnungen, der Wohnungsgrößen und Grundrisskonzepten. Damit wird auch die Voraussetzung für unterschiedliche Bauherrenmodelle geschaffen: freie Wohnungsunternehmen, genossenschaftliche Baugemeinschaften, soziale Träger, Stiftungen oder Genossenschaften. Neben einer Vielfalt der künftigen Bewohner:innen trägt dies auch zu einer abwechslungsreichen Architektur bei.

Unabhängig von der jeweiligen Wohnform werden aber durchgängig hohe Gebäudestandards und nachhaltige Bauweisen ebenso verbindlich wie ein komfortabler, barrierefreier Zugang zu den grünen Höfen oder Dächern für alle Bewohner:innen. Gemeinschaftsflächen im Gebäudeinneren, in den Höfen oder auf den Dächern sollen ebenso wie die Freiräume im Stadtteil Begegnungsmöglichkeiten schaffen und soziale Teilhabe fördern.

Durch das vielfältige Wohnungsangebot werden verschiedene Bewohnergruppen angesprochen: Familien, Alleinlebende und Paare, Studierende, Auszubildende sowie ältere Menschen und Menschen mit Beeinträchtigungen. Auch neue Wohnformen wie z. B. gemeinschaftliche Wohnkonzepte sind auf dem Grasbrook denkbar. Das Wohnungsangebot soll außerdem den Bestand der bestehenden Nachbarquartiere sinnvoll ergänzen, um beispielsweise Menschen von der Veddel mit ihren überwiegend kleinen Wohnungen neue Wohnangebote zu ermöglichen.

Arbeitswelten auf dem Grasbrook

Das Hafentorquartier wird als zukunftsorientierter Gewerbe- und Bürostandort für emissionsarme hafenwirtschaftlichen Nutzungen sowie Forschung und Entwicklung, Produktion und moderne Formen der Büroarbeit entwickelt.

Hier sind handwerkliche Betriebe, Manufakturen, Dienstleistungsunternehmen und Start-ups willkommen – aber auch Großbetriebe oder Forschungseinrichtungen. Die Möglichkeit zur Gründung oder Erweiterung von (Klein-)Gewerbe etwa in vertikal gestapelten Gewerbe- und Handwerkerhöfen ist ebenso gegeben wie die Errichtung von Firmenzentralen.

Die drei denkmalgeschützten Lagerhäuser im Hafentorquartier bleiben erhalten und sollen bereits vor Fertigstellung erster Neubauten für Pioniernutzungen etwa aus der Kultur und Kreativwirtschaft geöffnet werden. Bei entsprechenden Sanierungs- und Umnutzungskonzepten können die Flächen neu zugeschnitten werden, um auch eine kleinteiligere Nutzung und flexible Erweiterbarkeit für wachsende Flächenbedarfe von jungen Unternehmen möglich zu machen.



Blick in den Hafen Boulevard im Hafentorquartier (Visualisierung: moka-studio GbR)



Die prägnanten Hochhäuser am Hafenbeckenpark markieren als Gruppe von drei individuellen Gebäuden gleicher Höhe das Zentrum des Grasbrooks. Durch vielseitige Unterteilungsmöglichkeiten oder vertikale Stapelung bieten sie beste Voraussetzungen für die Ansiedlung von kleinteiligen Büros bis hin zu Großunternehmen in prominenter Wasserlage.

Zahlreiche Arbeitsplätze werden zudem in den Erdgeschossflächen des Moldauhafenquartiers entstehen, wo Supermärkte, Kitas, haushaltsnahe Dienstleistungen einziehen. Auch im Kulturbereich kommen weitere Arbeitsplätze im Stadtteil hinzu, wie beispielsweise im Deutschen Hafenmuseum.

Insgesamt soll es 16.000 Arbeitsplätze im Stadtteil geben – deutlich mehr als Bewohner:innen. Damit wird ein wohnortnahes Arbeitsplatzpotenzial auch für Menschen aus den umliegenden Stadtteilen Veddel, Wilhelmsburg, Rothenburgsort und der HafenCity geschaffen. Bewusst werden verschiedenartige Arbeitsplätze – von lowtech bis hightech – für Menschen mit unterschiedlichen Qualifikationen angestrebt, um an die heterogene sozioökonomischen Struktur der Haushalte aus der Umgebung anzuknüpfen und die soziale und funktionale Verflechtung mit den Nachbarstadtteilen zu fördern.

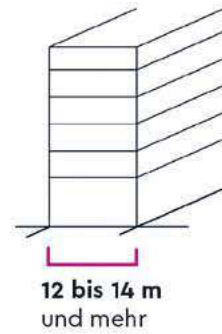
Arbeitswelten im Hafentorquartier (Visualisierung: moka-studio GbR)





Schema:

lichte
Raumhöhe
3,5 bis 3,7 m

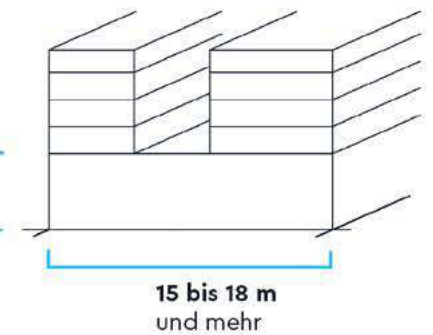


- Typ A Klassische Office-Struktur**
Nutzungsgliederung: 400 m² Brandabschnitte
Logistische Anforderungen: keine besonderen



Schema:

lichte
Raumhöhe
3,7 bis 4,2 m

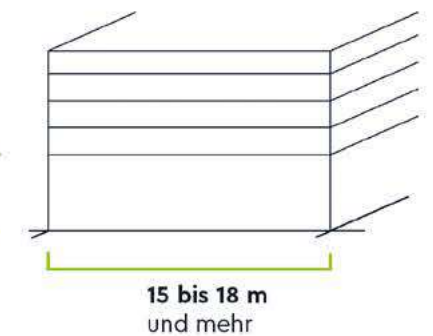


- Typ B Multi-Space-Gebäude und Sonderflächen**
Nutzungsgliederung: 40 % Arbeitsplätze, 60 % Sonderflächen
Logistische Anforderungen: spezialisiert



Schema:

lichte
Raumhöhe
4,2 bis 7,0 m



- Typ C Produktion**
Nutzungsgliederung: Produktions-Layout
Logistische Anforderungen: hoch

Denkmalgeschützte Lagerhäuser

Im Hafentorquartier stehen drei historische Lagerhäuser aus verschiedenen Epochen unter Denkmalschutz: die Lagerhäuser D, F und G. Sie bleiben weitgehend erhalten und werden umgenutzt.

Lagerhaus G

Ältestes Gebäude im Gebiet ist das 1903 errichtete Lagerhaus G ganz im Süden des Hafentorquartiers an der Dessauer Straße. Aufgrund seiner exponierten Wasserlage am Saalehafen bildet der historische Bau gemeinsam mit dem anschließenden Lagerhaus F eine beeindruckende Kulisse entlang der Uferkante des Saalehafens und prägt das Bild des Stadtteils von Süden aus. Bei dem markanten Backsteingebäude handelt es sich um einen Bodenspeicher, der unter anderem zur Lagerung von Tabak und Kakao genutzt wurde.

Von Juni 1944 bis April 1945 wurde das Gebäude als Außenlager des KZ Neuengamme und wie auch die Nebengebäude als Zwangsarbeitslager für Kriegsgefangene genutzt, die im Hafen Aufräumarbeiten verrichten mussten. Im Lagerhaus G sind Spuren der Häftlinge über die Zeit erhalten geblieben – heute erinnern Gedenktafeln an diese Zeit.

Lagerhaus F

Das Lagerhaus F steht unmittelbar nördlich von Lagerhaus G und war mit diesem teilweise baugleich, wurde aber im Krieg zerstört und 1957 bis 1961 auf dem alten Fundament wiedererrichtet. Dabei wurden neben den Originalgründungen auch vereinzelt ältere Bauwerksteile, z. B. die Kranportale, wiederverwendet.

Wie bereits sein Vorgängerbau bildet das Lagerhaus F eine städtebauliche Einheit mit dem Lagerhaus G und dem (nicht denkmalgeschützten) als Parkhaus genutzten Lagerhaus E. Die Gebäude sind in einer Fluchtlinie entlang des Dessauer Ufers angeordnet. In regelmäßigem Abstand gliedern schräg vorkragende Windenhäuser die Ost- und Westfassade vertikal. Sie dienten dem Verladen der Waren. Wasserseitig wurden diese über Seilwinden bzw. Drehkräne aus den Schuten in das Lagerhaus gehievt und landseitig in Züge bzw. LKW verladen.

Lagerhaus D („Bananenreiferei“)

Auch das Lagerhaus D (Baujahr 1958) am östlichen Abschluss des Melniker Ufers am Moldauhafen stellt ein Baudenkmal dar. Hierbei handelt es sich um einen eingeschossigen Hallenbau mit rund 10 Metern lichter Höhe, der auf den alten Gründungen eines im Zweiten Weltkrieg zerstörten Vorgängerbaus aus dem Jahr 1914 wiedererrichtet wurde. Auch äußerlich ähnelt der Rotklinkerbau mit seinen vorkragenden Windenhäusern dem zeitgleich errichteten Lagerhaus F. Das eingeschossige Gebäude wird noch einige Jahre als „Bananenreiferei“ für die Reifung von Südfrüchten und als Nusslager genutzt, bevor an anderer Stelle im Hafen ein Neubau entsteht und das Gebäude geräumt wird.



Lagerhaus G von der Landseite aus gesehen (Foto: Thomas Hampel)

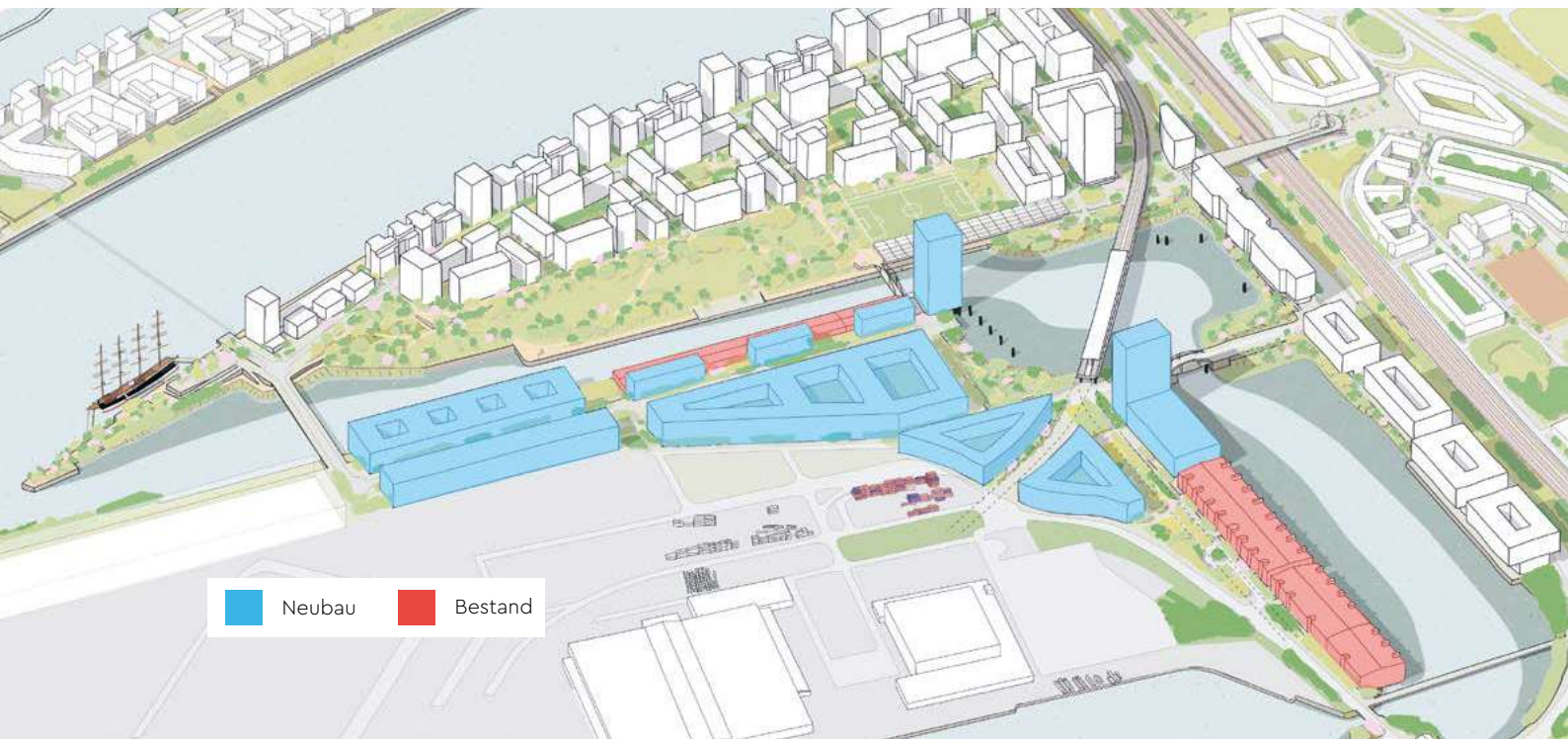


Lagerhäuser F und G am Saalehafen (Foto: Thomas Hampel)

Impression von der Dessauer Straße im Bereich von Lagerhaus F (Skizze: Herzog & de Meuron)



Die drei denkmalgeschützten Lagerhäuser im Hafentorquartier (Grafik: büro lucherhandt & partner)



Bildung, Nachbarschaft und Kultur

Der Grasbrook wird ein familienfreundlicher Stadtteil. Dafür werden zahlreiche Angebote geschaffen. Zur Schulversorgung ist eine Grundschule mit bis zu fünf Klassenzügen vorgesehen.

Die Grundschule entsteht direkt am Stadtplatz am Scharnier zur benachbarten Veddel und ist damit aus beiden Stadtteilen für Grundschulkinder sicher und fußläufig erreichbar. Der Schulhof geht in einen angrenzenden Sportplatz über, hinter dem unmittelbar der Park beginnt. Davor liegt das „Dach“ als wetterfeste Freifläche. Alle diese Flächen geben Schüler:innen zusätzlich zum Schulhof viel Bewegungsraum im Stadtteilzentrum.

Insgesamt sind über den Stadtteil verteilt sieben Kitas mit rund 750 Plätzen geplant – fünf davon im zentralen Wohnbereich des Moldauhafenquartiers, die zwei anderen im Hafentorquartier. Alle Kitas verfügen über direkt angebundene und gut nutzbare Außenspielflächen, die geschützt in den Innenhöfen der Blockstrukturen liegen.

Als zentraler Nachbarschaftstreffpunkt ist ein Community Center vorgesehen – entweder am Stadtplatz oder im zentralen Wohnbereich des Moldauhafenquartiers. Im Erdgeschoss der Wohngebäude können Gemeinschaftsräume für die Bewohner:innen entstehen. Diese Gemeinschaftsräume verfügen über einen direkten Zugang zu den Grün- und Hofflächen.

Der Stadtteil erhält zudem mehrere kulturelle Orte: So soll im Hafentorquartier ein Gedenkort im Lagerhaus G entwickelt werden. Im Moldauhafenquartier kann neben dem vermutlichen Standort des Community Centers am Stadtplatz ein kleiner Live-Veranstaltungsort oder eine andere kulturelle Nutzung einziehen.

Die Viermastbark „Peking“ (Foto: Stefan Groenveld)





Bildung, Nachbarschaft, Kultur und Nahversorgung auf dem Grasbrook
(Grafik: büro lucherhandt & partner)

Ganz im Nordwesten am Veddelhöft ist das Deutsche Hafenmuseum als einzigartiger Kulturbau geplant. Als eines der bedeutsamsten Museumsprojekte der Gegenwart in Deutschland widmet es sich der Frage, welche Bedeutung Häfen für den weltweiten Handel mit Waren und Dienstleistungen haben. Neben dem Neubau am Elbufer wird das Museum auch in seinem künftigen zweiten Standort sein Zuhause haben, dem historischen Schuppen 50A am Hansahafen. Die aktuell dort liegende Viermastbark „Peking“ wird dann umziehen und an der Kaimauer vor dem neuen Haupthaus zu besichtigen sein.





Der Grasbrook Boulevard als grüner Stadtraum
(Illustration: Herzog & de Meuron)

6

Alles vor der Tür

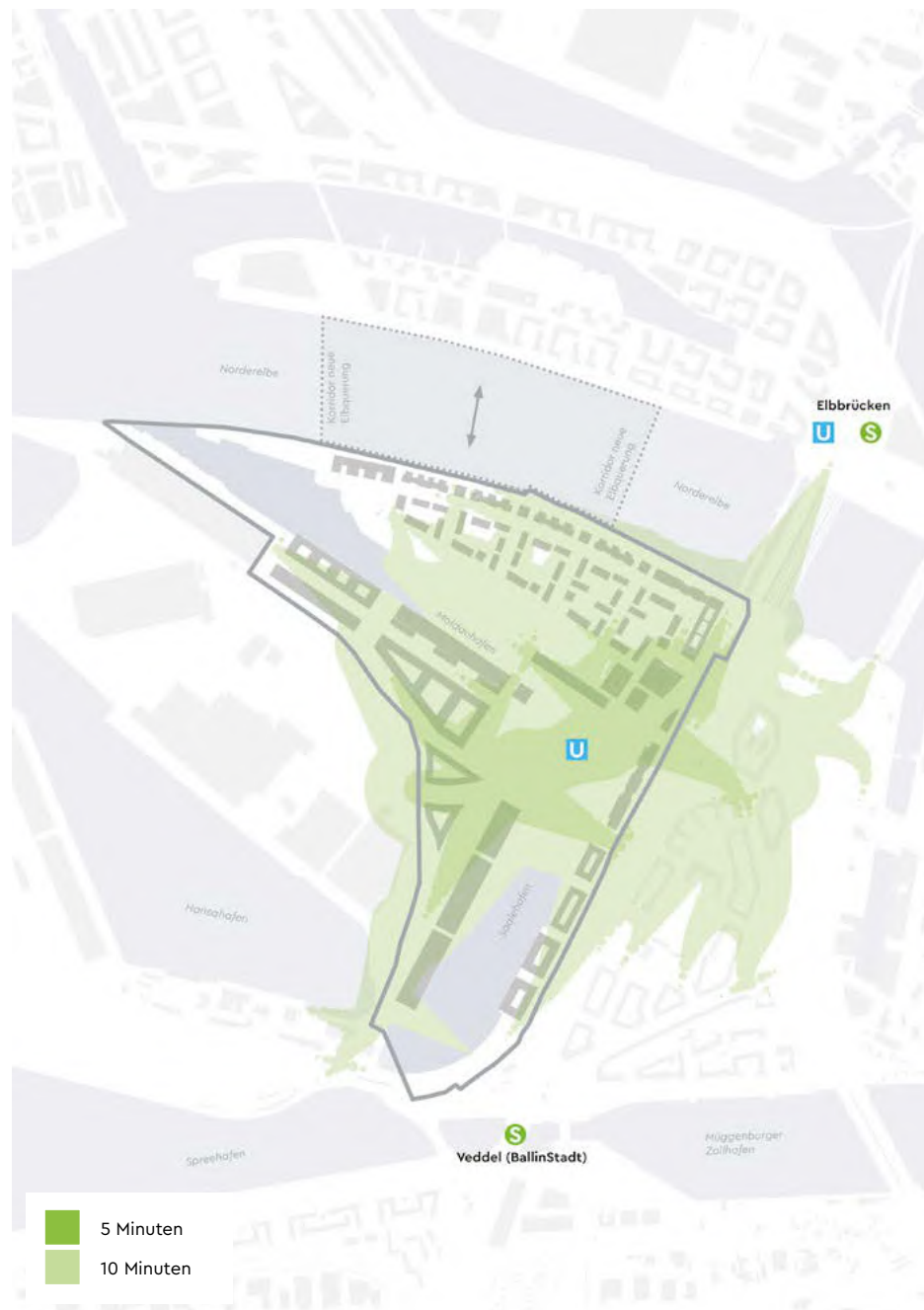
Der 10-Minuten-Stadtteil

In der Stadtplanung spricht man heute vom Ideal einer „15-Minuten-Stadt“. Gemeint ist damit eine Stadt der kurzen Wege, in der die Menschen alles Wichtige gewissermaßen vor der Haustür erledigen können oder eben innerhalb von 15 Minuten zu Fuß (oder per Fahrrad). Der Grasbrook soll sogar zu einem 10-Minuten-Stadtteil werden: Vom zentralen Stadtplatz aus ist nahezu jeder Ort auf dem Grasbrook und ein großer Teil der Veddel in 5 bis 10 Minuten zu Fuß erreichbar.

Als völlig neu geplanter Stadtteil bietet der Grasbrook gute Voraussetzungen, klimaschonende urbane Mobilität als wesentliches Element einer lebenswerten Stadt zu entwickeln. Dabei steht der quartiersbezogene Fuß- und Radverkehr im Vordergrund. Der öffentliche Nahverkehr stellt die Verbindung zu anderen Stadtteilen her und innovative Logistikkonzepte vervollständigen das Angebot.

Nahezu 90 Prozent ihrer Wege sollen die künftigen Bewohner:innen, Beschäftigten und Besucher:innen mit dem „Umweltverbund“ aus Fuß-, Rad- und öffentlichem Personenverkehr zurücklegen. Mit diesem ambitionierten Modal Split kann der Grasbrook neue Maßstäbe setzen. Dazu wird der Stadtteil so geplant und realisiert, dass er sich an den Bedürfnissen der Fußgänger:innen und Radfahrer:innen orientiert und die Nutzung privater PKW überflüssig macht. Neben einer attraktiven Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr und der hochwertigen ÖPNV-Erschließung (U4) erfordert dieser Anspruch weitergehende Innovationen.

Als Grundvoraussetzung werden u. a. Einrichtungen des täglichen Bedarfs so verortet, dass sie auf kürzestem Weg erreichbar sind. Die Mobilitätsangebote und die Nutzungsmischung müssen im weiteren Planungsprozess organisiert, integriert und für den Alltag der Nutzer:innen tauglich und einladend umgesetzt werden. Der Grasbrook wird dabei zum Reallabor für die urbane Mobilitätswende.



Fußläufige Erreichbarkeit vom Bahnsteig der U-Bahn-Haltestelle
(Grafik: büro lucherhandt & partner)

Der Grasbrook orientiert sich am Menschen

Für den Grasbrook wird der Mensch konsequent zum Maßstab der Planung. So sollen urbane Räume geschaffen werden, in denen sich Menschen mit unterschiedlichsten Bedürfnissen wohlfühlen und zum Zufußgehen und Verweilen einladen. Funktionen wie Wohnen, Arbeiten und Versorgen werden eng verwoben und die Wege dazwischen kürzer als in vielen anderen Stadtteilen. Der Anteil der Alltagswege, die weniger als einen Kilometer lang sind und entsprechend bequem fußläufig oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können, wird durch die bewusst geplante Nutzungsmischung und -verortung im Stadtraum erhöht.

Dabei fällt der Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten, Kitas und der Grundschule eine Schlüsselrolle zu, da Einkaufswege überwiegend mit anderen Wegezwecken kombiniert werden. Den Erdgeschosszonen kommt daher nicht nur für die Entstehung von Lebendigkeit und Urbanität eine große Bedeutung zu. Sie bilden vielmehr auch ein zentrales Element der Mobilitätswende.

Gut ausgebauter ÖPNV

Eine gute Erreichbarkeit des Stadtteils mit dem öffentlichen Personennahverkehr ist wichtig, damit die Menschen, die hier wohnen oder arbeiten, nicht auf ein eigenes Auto angewiesen sind. Wichtiger Baustein für den ÖPNV ist die Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 von der jetzigen Endhaltestelle Elbbrücken auf den Grasbrook.

Die U-Bahn-Station wird zentral im neuen Stadtteil errichtet und dabei – einmalig in Hamburg – auf Stelzen im Wasser des Moldauhafenbeckens schweben. Abgänge zum Stadtplatz im Moldauhafenquartier und zum Quartiersplatz im Hafentorquartier schließen beide Quartiere hervorragend an das Schnellbahnnetz an. Auch die Veddel profitiert über einen direkten Zugang von der Veddeler Brücke zur Haltestelle der U4. Perspektivisch soll die U4 weiter nach Süden in Richtung

Wilhelmsburg verlängert werden. Auch die bestehenden S-Bahn-Stationen Elbbrücken und Veddel sind vom Grasbrook aus fußläufig gut erreichbar.

Am Elbufer wird etwa auf halber Strecke zwischen dem Deutschen Hafenmuseum im Westen des Stadtteils und den Elbbrücken ein neuer Fähranleger errichtet, der eine schnelle Querung der Elbe ermöglicht. Neue Buslinien und Haltepunkte verbinden den Grasbrook und die Veddel besser mit Rothenburgsort, der HafenCity und Wilhelmsburg. Innerhalb des neuen Stadtteils sollen – möglicherweise autonom fahrende – Busshuttles verkehren. Diese sind vor allem für mobilitäts eingeschränkte Menschen eine Hilfe im Alltag.

Aktuell geprüft wird, ob eine zusätzliche neue Brücke als direkte Verbindung zur HafenCity gebaut werden kann. Sollte sie realisiert werden, wäre diese zwar vorrangig für den Fuß- und Radverkehr vorgesehen, würde aber auch eine Verlängerung des Shuttleverkehrs über die Elbe ermöglichen.

Zudem soll der liniengebundene ÖPNV aus U- und S-Bahn, Bus und Fähre durch ein Angebot an „Ridepooling“-Diensten und Taxis ergänzt werden. Für diese Mobilitätsanbieter ist eine Befahrung des Grasbrook Boulevards möglich. Natürlich wird es auf dem Grasbrook auch diverse Sharing-Angebote geben – etwa Carsharing oder Leihfahrräder. Diese ermöglichen je nach Anlass und Bedarf den Wechsel zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten und tragen zum Funktionieren des autoarmen Stadtteils bei.

Der Grasbrook Boulevard

Der Grasbrook Boulevard durchzieht das nördliche Moldauhafenquartier in Ost-West-Richtung vom Stadtteileingang bis zum Deutschen Hafenmuseum.

Erinnert der östliche Auftakt mit seinen Tiefgarageneinfahrten und Ladeflächen für den Lieferverkehr der beiden Supermärkte noch an eine klassische Quartiersstraße, erhält der größere Teil der Straße einen ganz eigenständigen Charakter: Hier ist der Grasbrook Boulevard Mobilitätsraum und linearer Freiraum zugleich.

Auf einer Länge von rund 600 Metern wird der Boulevard zur Fahrradstraße, in der motorisierter Verkehr nur noch eine untergeordnete Rolle spielt. Dazu werden die Zufahrten durch versenkbare Poller so beschränkt, dass nur noch Linienbusse, Shuttle-Dienste und einzelne Anliefer- und Umzugsfahrten möglich sind. Gesäumt wird die Fahrbahn auf beiden Seiten von vier Meter breiten Gehwegen.

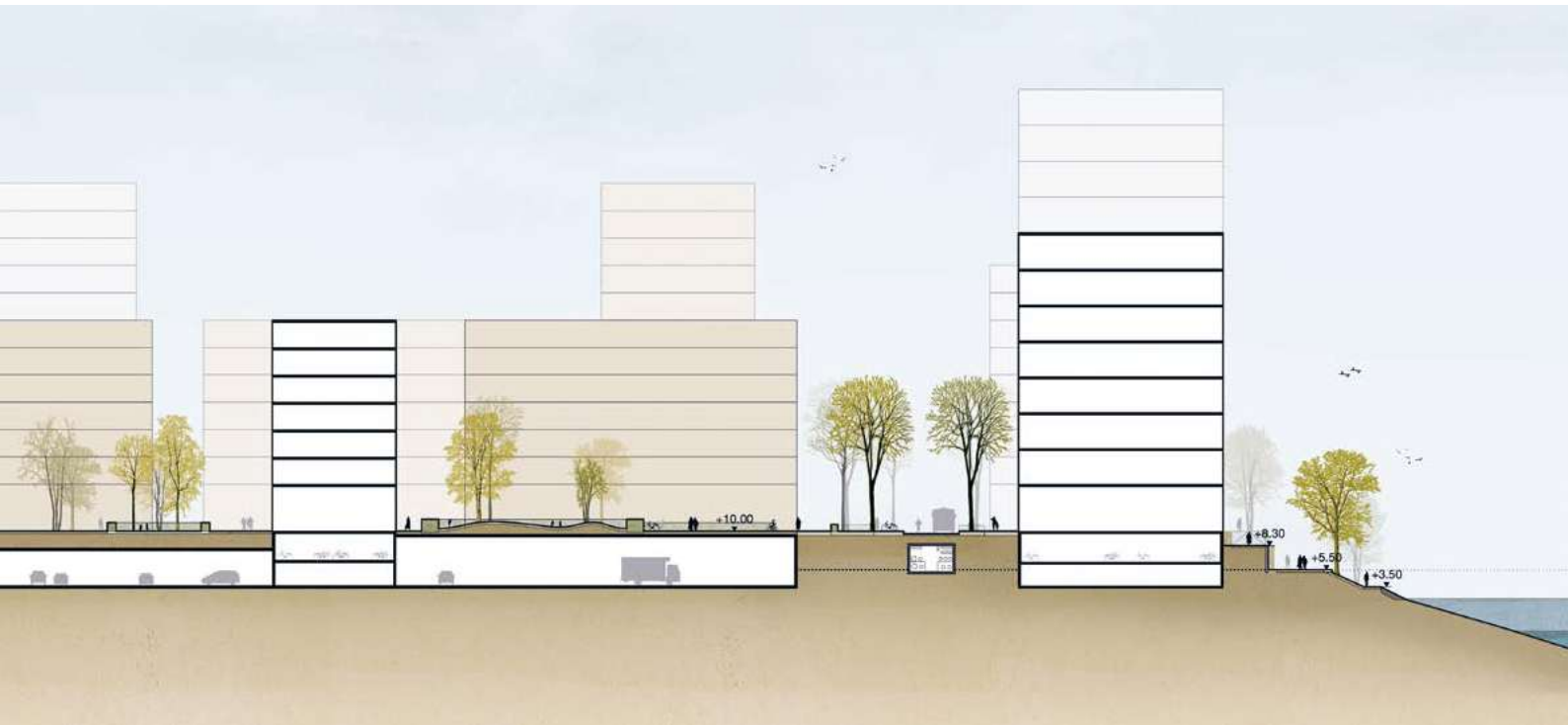
In der Fahrbahnmitte gliedern vier Bauminselformen, jede mit unterschiedlichen Baum- und Gehölzarten bepflanzt, den Boulevard. Neben der stadträumlichen Funktion erleichtern die Grüninseln die Querung der Fahrbahn für Fußgänger:innen.

An einigen Stellen springt die Bebauung zurück und schafft so platzartige Aufweitungen, wo Sitzmöglichkeiten und publikumsbezogene Nutzungen – etwa für Außengastronomie oder kleinere Verkaufsstände – entstehen.

Da der Grasbrook Boulevard neben dem Rad- und Fußverkehr auch den weiteren Verkehren dient, werden in einem Streifen zwischen Fahrbahn und Gehweg u. a. Haltepunkte für Shuttlebusse, smarte Ladezonen oder Mobilitätsangebote wie HVV-Switch-, StadtRad- und andere Leihstationen umgesetzt. Oberirdische PKW-Stellplätze sind nur für mobilitäts eingeschränkte Personen vorgesehen. Dazu kommen 600 Fahrradabstellplätze im öffentlichen Straßenraum. In der Erdgeschosszone der angrenzenden Wohnbebauung werden Mobilitätsfoyers realisiert.



Der nördliche Grasbrook Boulevard im Nord-Süd-Schnitt
(Schnitt: VOGT Landschaftsarchitekten)



Der Grasbrook Boulevard ist mehr ein grüner Stadtraum als eine Straße
(Illustration: Katharina Cordsen)



Autoarmer Grasbrook

Neue Stadtteile wie der Grasbrook können eine wichtige Rolle bei der urbanen Mobilitätswende übernehmen. Anders als in bestehenden Quartieren werden die baulichen (Infra-)Strukturen und Nutzungen erst geschaffen.

Auf dem Grasbrook wird die Chance ergriffen und ein Konzept für einen lebenswerten Stadtraum entwickelt. Die „Straße“ wird zum Sozialraum – also zum Ort der Begegnung und des Aufenthalts und damit

als gemeinsamer Grünraum gestaltet und nicht mehr allein als funktionale Verkehrs- und Wegefläche gesehen.

Entsprechend dem Anspruch, die Fuß- und Radwege im Stadtteil möglichst attraktiv und sicher zu gestalten und dem öffentlichen Raum viel Aufenthaltsqualität zu verleihen, werden Autos weitgehend aus dem Grasbrook herausgehalten. Insbesondere das Moldauhafenquartier wird zu einem autoarmen urbanen Wohnquartier. Auch die dortige Haupteinfahrungsstraße, der Grasbrook Boulevard, bleibt weitgehend frei von fahrenden und parkenden Autos. Dazu werden Stellplätze nur in drei unterirdischen Quartiers-

garagen der Warftgeschosse angeboten. Mit 0,2 Stellplätzen pro Wohnung ist der Stellplatzschlüssel bewusst sehr gering gewählt.

Die Einfahrten zu diesen zentralen Tiefgaragen liegen im östlichen Teilabschnitt des Grasbrook Boulevards am Stadtteil- eingang, wo auch die zwei Nahversorger liegen. Der größte Teil des Boulevards hingegen wird als verkehrsberuhigte und stark begrünte Fahrradstraße mit großzügigen Fußgängerbereichen gestaltet. Auch der Lieferverkehr für die im Quartier wohnenden Menschen und für die dortigen Büros, Läden und Cafés wird entweder per Lastenrad oder ebenfalls unterirdisch in den eigens vorgesehenen Ladezonen der Warftgeschosse abgewickelt.

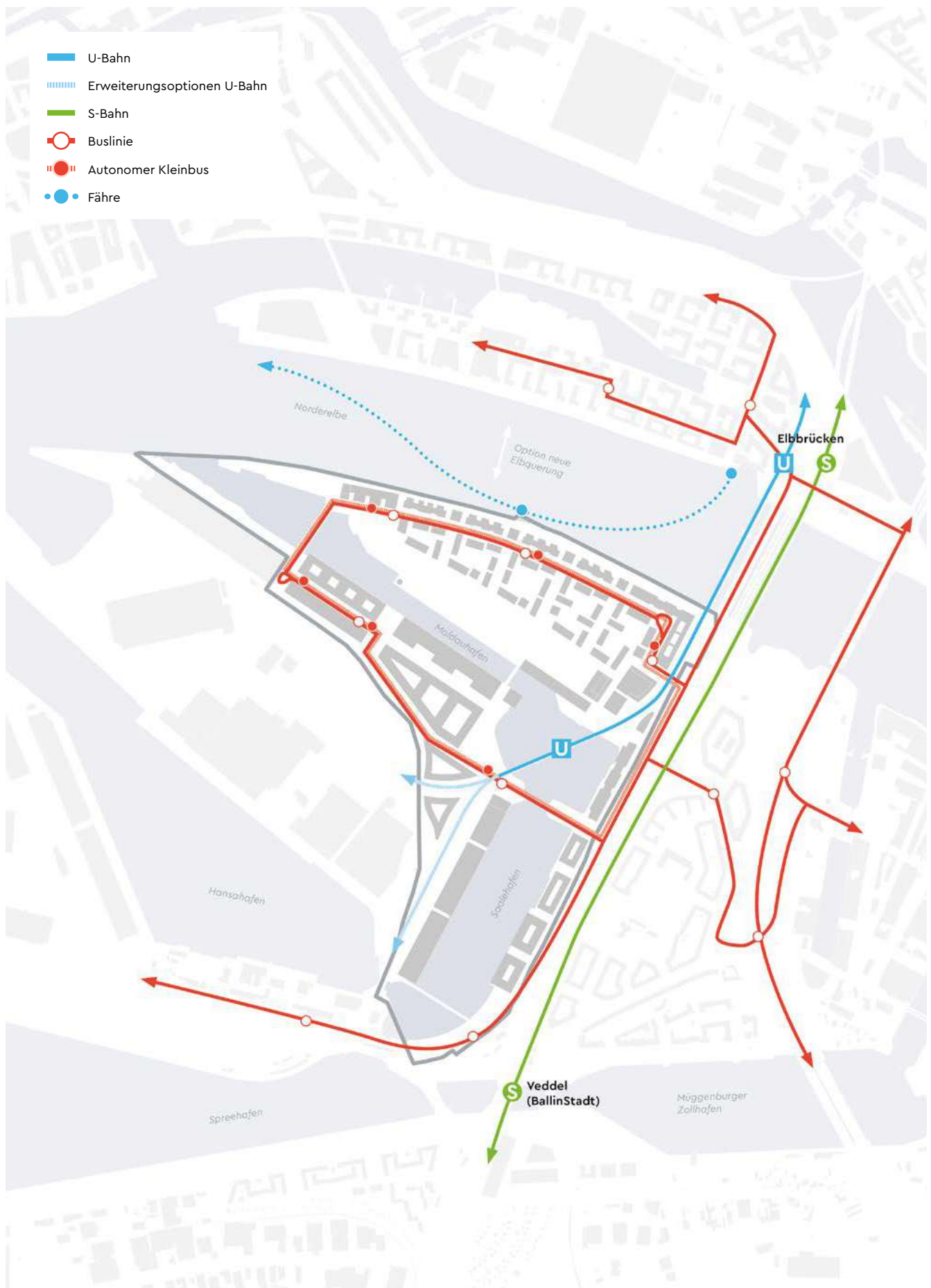
Im gewerblich geprägten Hafentorquartier ist die Situation etwas anders. Hier sind weite Teile des Quartiers mit dem PKW oder LKW erreichbar, aber Durchfahrtsverkehre – etwa vom nördlichen Eingang an der Sachsenbrücke zum südlichen Eingang an der Dessauer Straße oder über die Moldauhafenbrücke in das Wohnquartier – sind nicht vorgesehen. Die Dessauer Straße wird zum großen Teil zu einem linearen Park mit Sport- und Freizeitangeboten umgestaltet.

Der automatisierte Kleinbus „HEAT“ – ein Forschungsprojekt der Hamburger Hochbahn (Foto: Thomas Hampel)



U- und S-Bahn-Haltestelle Elbbrücken (Foto: Miguel Ferraz)





Das künftige ÖPNV-Netz auf dem Grasbrook (Grafik: büro luchterhandt & partner)

Beschäftigte, Lieferant:innen und Kund:innen, die nicht mit dem ÖPNV, per Fahrrad oder zu Fuß, sondern mit dem eigenen Auto ins Hafentorquartier kommen, finden eine reduzierte Zahl von Stellplätzen in den elf dezentralen Tiefgaragen (Warftgeschossen) der jeweiligen Gebäude. Lieferverkehre und Logistikbedarfe mit LKW-Ladehöfen und Wendenmöglichkeiten werden auf den eigenen Grundstücken realisiert, sodass die Straßenräume mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet werden können.

Fuß- und Radwegenetz

Der Grasbrook wird zu einem Stadtteil der Fußgänger:innen und Radfahrer:innen. Neben dem ÖPNV wird der Fuß- und Radverkehr eine wichtige Rolle für eine stadtverträgliche Mobilität auf dem Grasbrook übernehmen. Daher werden hohe Anforderungen an die Qualität der Fuß- und Radwege und Brücken über die Hafenbecken und Verkehrsstrassen gestellt. Kurze Wege sind essenziell für den autoarmen Stadtteil.

Die wichtigsten Fahrradverbindungen des Grasbrooks verlaufen im Moldauhafenquartier über den Grasbrook Boulevard und im Hafentorquartier über die Sachsenbrücke entlang der Grenze zum Hafengebiet (O'Swaldkai-Terminal) über die Moldauhafenbrücke in Richtung der möglichen neuen Elbquerung – die eine direkte Verbindung in die HafenCity und zur Innenstadt schaffen könnte. Für Radfahrer:innen erfolgt die Anbindung an das übergeordnete Fahrradwegenetz (z. B. Veloroute 10) über die Elbbrücken zwischen der Veddel und Rothenburgsort.

Ergänzt werden diese Hauptlinien für Radfahrer:innen durch ein untergeordnetes Wegenetz entlang der Elbpromenade, durch den zentralen Park und durch den Grünzug auf der Dessauer Straße. Um Konflikte zwischen Fußgänger:innen und Radfahrer:innen zu reduzieren, haben Fußgänger:innen dort Vorrang.

Für Fußgänger:innen gibt es auch Wege, die ihnen vorbehalten bleiben – etwa entlang des Parks, im Hafenbeckenpark, auf der Promenade am Moldauhafen oder in den Grünzügen zwischen den Wohninseln.

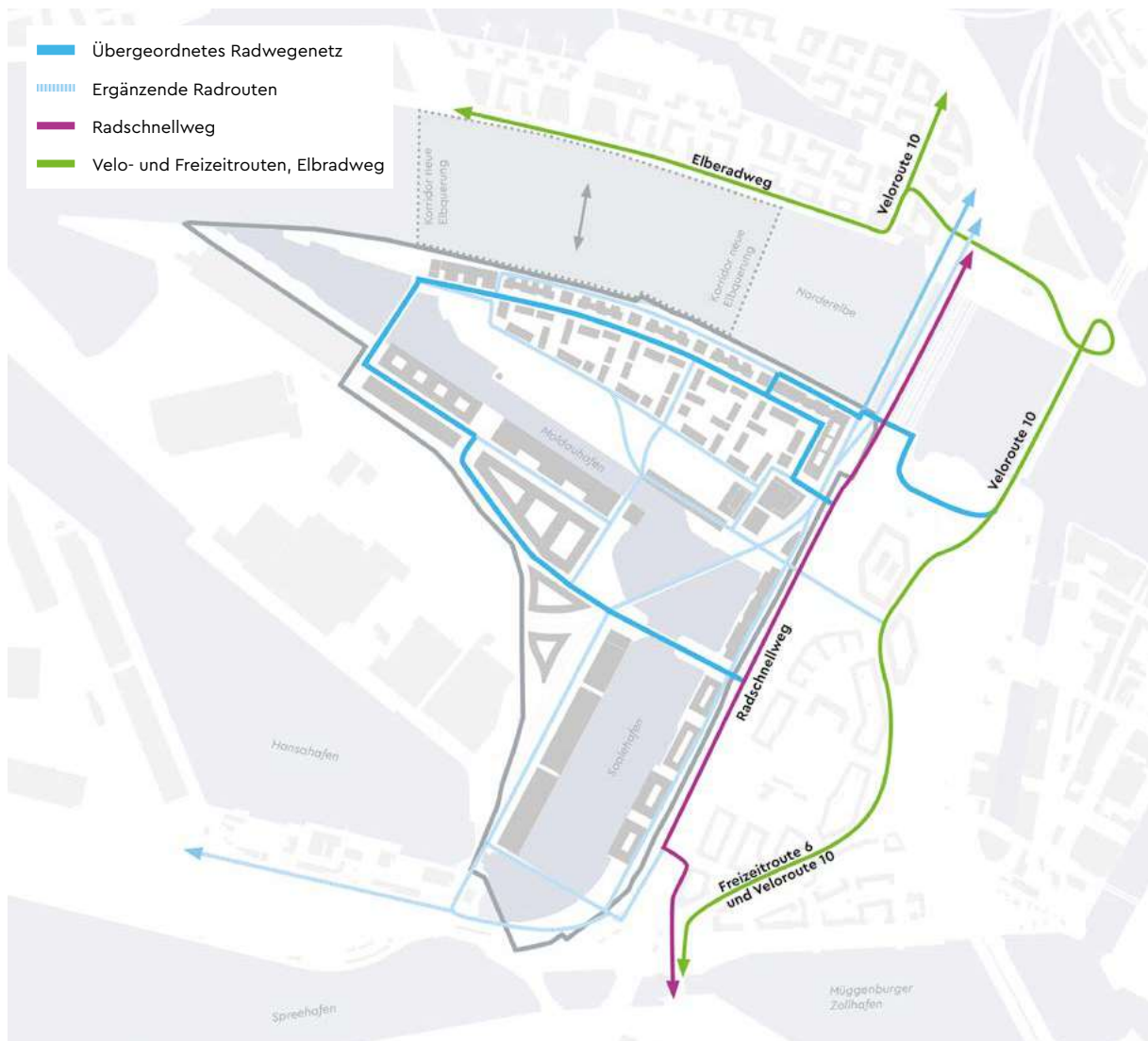
Mobilitätsfoyers für den Grasbrook

Im Moldauhafenquartier übernehmen „Mobilitätsfoyers“ eine wichtige Funktion im Mobilitätskonzept. Sie dienen als zentraler Anlaufpunkt für Logistik- und Mobilitätsbedürfnisse des Alltags. Angesiedelt im Erdgeschoss der „Wohninseln“ und der „Nordkanten“-Bebauung sind sie zudem das sichtbare Symbol der Mobilitätswende auf dem Grasbrook.

Größe und Ausgestaltung der Foyers variieren je nach Standort und den dortigen Bedürfnissen. Neben einer Paketstation, dem Verleih von Lastenfahrrädern und E-Scootern und Tauschregalen können dort beispielsweise Fahrradreparaturstationen oder andere Services angeboten werden. Darüber hinaus erfolgt von hier der Zugang zu den Carsharing-Stellplätzen, Lieferzonen und Parkmöglichkeiten für Kleintransporter im Warftgeschoss unter den Wohnhäusern.

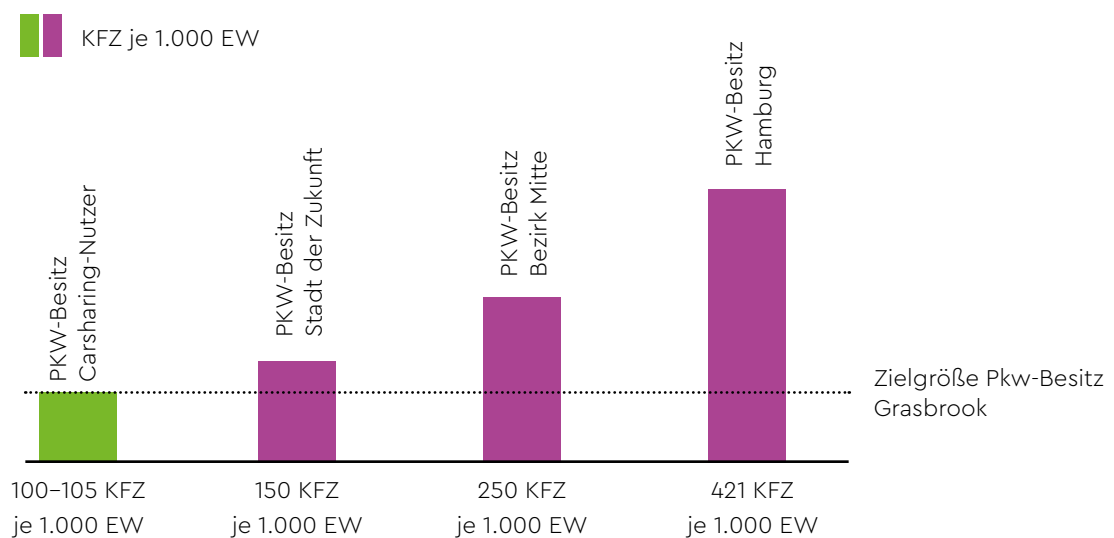
StadtRad-Station am Lohsepark in der HafenCity
Foto: (Thomas Hampel)





Das engmaschige Radverkehrsnetz auf dem Grasbrook (Grafik: büro lucherhandt & partner)

Im Stadtteil Grasbrook wird von einer sehr niedrigen Zielgröße für den privaten KFZ-Besitz ausgegangen (Grafik: ARGUS Stadt und Verkehr)







Blick von Nordosten auf den neuen Stadtteil Grasbrook
(Visualisierung: moka-studio GbR)



Der Grasbrook als
resiliente Stadt

Nachhaltigkeitskonzept

Resilienz, Ressourcen- und Klimaschutz sowie Anpassung an die Folgen des Klimawandels spielen für den Grasbrook schon aufgrund seiner Lage auf einer Elbinsel eine Schlüsselrolle. Neben dem Hochwasserschutz und einem intelligenten Regenwassermanagement werden daher eine „grüne“ Architektur und Energieversorgung ebenso frühzeitig in der Planung verankert wie eine zukunftsfeste Infrastruktur und Kommunikationstechnik.

So versorgen lokale Wärme- und Kältenetze auf Basis regenerativer Energien die besonders energieeffizienten Häuser. Die Gebäude werden zu „Prosumern“, die Energie nicht nur konsumieren, sondern auch produzieren.

Reduzierung von Emissionen und Ressourcenbedarf

Der Grasbrook soll zu einem Modellstadtteil für die Reduktion von Ressourcenverbrauch und CO₂-Ausstoß werden. Dazu müssen sowohl die neuen Gebäude als auch die neuen Freiräume, die Infrastruktur und die Mobilität möglichst CO₂-arm konzipiert und später klimaneutral betrieben werden.

Insbesondere bei den neuen Gebäuden soll Ressourceneffizienz durch das Verfolgen von zirkulären Design- und Konstruktionsprinzipien erreicht werden. Neben den Gebäuden wird auch die CO₂-Bilanz von Bauwerken wie Brücken, Uferkanten, Promenaden und Straßen im Blick behalten. Hierfür werden mit einem transparenten CO₂- und Ressourcenmanagement Optimierungspotenziale identifiziert und Verbesserungen hinsichtlich CO₂-Emissionen angestrebt.

Gleichermaßen bedeutend ist die Minimierung von CO₂-Emissionen bei Energieversorgung und Mobilität. Daher wird der Grasbrook konsequent zu einem autoarmen Stadtteil, in dem der Umweltverbund aus ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr die zentrale Rolle für das Mobilitätskonzept spielt (siehe Kapitel 6).

Energieversorgung

Der Grasbrook soll dazu beitragen, die klimapolitischen Ziele der Energiewende und des Hamburger Klimaplanes zu erreichen. Dafür wird eine intelligente und versorgungssichere Energieversorgung entwickelt, die auf CO₂-neutrale Energien setzt. Ein möglichst großer Teil davon soll vor Ort erzeugt werden – etwa durch Umweltwärme und Fotovoltaik auf den Hausdächern und dem großen „Dach“. Zusätzliche Bedarfe werden über öffentliche Netze gedeckt.

Um die wertvollen regenerativen Energien so effizient wie möglich einzusetzen, werden die Gebäude durch hohe Energiestandards einen sehr geringen Wärme- und Kältebedarf aufweisen. Dabei sind sie durch ein Wärme- und Kältenetz miteinander verbunden und werden beispielsweise mit Abwärme oder Umweltwärme versorgt.

Das Energiekonzept soll die Voraussetzungen für den zukünftigen Einsatz intelligenter Energiemanagementsysteme zur effizienteren Nutzung insbesondere regenerativer Energien schaffen. So soll es möglich sein, private und gewerbliche Verbraucher:innen durch das Internet der Dinge (Internet of Things, IoT) miteinander zu vernetzen, damit Verbrauch und Erzeugung im Stadtteil optimal aufeinander abgestimmt werden können.

Biodiversität

Der Grasbrook entsteht auf einer Fläche, die in den vergangenen Jahrzehnten für die Hafenwirtschaft optimiert wurde. Dazu wurden Wasserflächen zugeschüttet, um große und fast vollständig versiegelte Logistikflächen zu schaffen, die mit Kaiwänden und Steinschüttungen gefasst wurden. Mit dem schrittweisen Rückgang der hafenwirtschaftlichen Nutzung konnte sich aber die Natur Teilbereiche zurückerobern. Auf stillgelegten Gütergleisen und verlandeten Flächen im Moldauhafen und Saalehafen mit ihren wertvollen Süßwasserwattflächen entwickelten sich Ufersäume mit Waldstrukturen und verschiedene Formen der Spontanvegetation.



Süßwasserwatt und Ruderalvegetation am Moldauhafen (Foto: Thomas Hampel)

Stadtnatur am Melniker Ufer (Foto: Thomas Hampel)



Der neue Grasbrook baut auf dem Vorhandenen auf, entsiegelt weite Flächen, schafft neue Parks und Grünflächen, lässt die Wasserflächen intakt und ermöglicht durch eine teilweise Beseitigung der Kaiwände neue Bezüge zum Wasser. Vorhandene ökologische Qualitäten sollen bewahrt und ausgebaut werden, um die Steigerung von Biodiversität im urbanen Raum zu fördern. Auch die durchgrünten Straßenräume und Gebäude mit ihren Gründächern und begrünten Fassaden tragen dazu bei. Ein besonderer Schwerpunkt wird zudem auf eine ökologisch optimierte Gestaltung der Uferzonen gelegt.

Wasserkreisläufe

Auch der Grasbrook muss sich den Klimawandelfolgen wie Extremwetter- und Starkregenereignissen, Hitzestress sowie Trinkwasserverknappung stellen. Eine dezentrale und naturnahe Regenwasserbewirtschaftung soll die langfristige Entwicklung der Vegetation mit ausreichender Wasserversorgung sicherstellen, das Mikroklima in der Stadt verbessern und die Ressource Regenwasser zurückhalten, speichern und nutzen, um wertvolles Trinkwasser zu sparen.

Der Grasbrook hat durch seine besondere und doppelte Wasserlage an der Elbe und den angrenzenden Hafenbecken Moldauhafen und Saalehafen grundsätzlich keine Schwierigkeiten, die Starkregenvorsorge sicherzustellen. Dennoch ist es gerade für die Straßenbäume und die großen Park- und Grünflächen wichtig, dass das Niederschlagswasser möglichst im Wasserkreislauf auf dem Grasbrook verbleibt und nicht in die Elbe abgeleitet wird.

Zur dezentralisierten Regenwasserbewirtschaftung gehören neben der Dach- und Fassadenbegrünung der Gebäude auch die grünen Wohnhöfe, in denen oberhalb des Warftgeschosses Regenwasser zurückgehalten, gespeichert und für die Bewässerung auf den Baufeldern genutzt wird. Die Regenwasserrückhaltung trägt über Versickerung und Speicherung von

Regenwasser zur Bewässerung der Vegetation im Stadtteil bei und fördert das Mikroklima über Verdunstungskälte.

Die Entwässerung der öffentlichen Straßenräume, insbesondere auf dem Grasbrook Boulevard erfolgt ohne klassische Regensiele. Das Regenwasser wird in die mit Bäumen bepflanzten Grünstreifen geleitet, versickert und in den anstehenden Bodenschichten für die Versorgung der Bäume verfügbar.

Das Konzept des urbanen Regenwassermanagements folgt damit den Prinzipien der Schwammstadt: Niederschlagswasser wird aufgenommen, gespeichert und nach Bedarf wieder abgegeben. Es ermöglicht den Verzicht auf Sielsysteme mit Leitungen, Schächten und Einleitbauwerken. Zusätzlich wird die Wiederverwendung von Grauwasser zur Einsparung von Trinkwasser in der Gebäudetechnik angestrebt.

Digitalisierung und Kommunikationstechnik

Die Möglichkeiten der Digitalisierung sollen intelligent genutzt werden: als methodische Hilfsmittel im Planungsprozess und der Realisierung ebenso wie für den späteren Betrieb urbaner Funktionen und der Infrastruktur – etwa bei der Vernetzung der Sektoren Strom, Wärme und Verkehr.

Auch aus Nutzersicht ist die Digitalisierung seit Jahren eines der bestimmenden Themen. Bedingt durch den Wandel in der Arbeitswelt, soziale Netzwerke und Unterhaltungsmedien wird sich der Bandbreitenbedarf stetig erhöhen. Eine gut ausgebaute, sichere und erweiterbare Informations- und Kommunikationstechnologie mit hoher Bandbreite und Geschwindigkeit ist somit von besonderer Bedeutung für einen Innovations- und Zukunftsstadtteil.



Daten & Fakten

Fläche

→ 47 ha

Neue Wohnungen

→ 3.000
(geförderter Wohnungsbau, Baugemeinschaften, Baugenossenschaften, frei finanzierter Wohnungsbau)

Neue Arbeitsplätze

→ 16.000

Mobilität

→ Neue U-Bahn-Station (U4)
→ Quartiers-Carsharing
→ Bike & Ride

Profil

→ CO₂-neutraler Stadtteil
→ nachhaltige Gebäudekonzepte
→ ganzheitliche Berücksichtigung von Wasserkreisläufen und Stadtklima
→ soziale Infrastruktur und Kulturnutzungen
→ intensive soziale Mischung

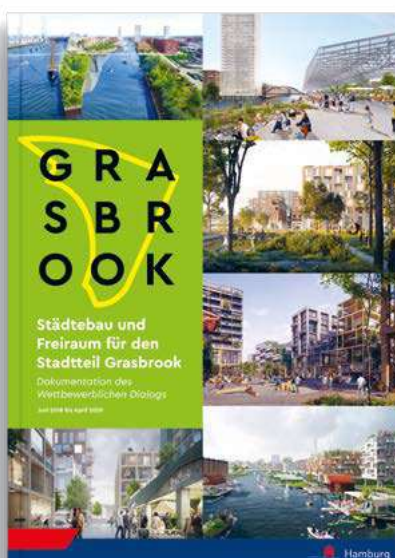
Visualisierung: moka-studio GbR





Ideen für den neuen Stadtteil Grasbrook

Dokumentation der Beteiligung
in Vorbereitung des
Wettbewerblichen Dialogs



Städtebau und Freiraum für den Stadtteil Grasbrook

Dokumentation des
Wettbewerblichen Dialogs

Impressum

Herausgeberin

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

Text

Rainer Müller
www.texturban.de

Gestaltung

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

Korrektorat

Gustav Mechlenburg

Druck

Langebartels+Jürgens
Druckereigesellschaft mbH
Wördemanns Weg 58
22527 Hamburg
www.langebartelsdruck.de

2., aktualisierte Ausgabe, Dezember 2022
© 2022 All rights reserved

Die in diesem Bericht enthaltenen Informationen sind für die Allgemeinheit bestimmt. Sie erheben weder Anspruch auf Vollständigkeit noch auf Richtigkeit. Sie dürfen nicht zur Beurteilung von Risiken von Anlage oder sonstigen geschäftlichen Entscheidungen im Zusammenhang mit dem Projekt Grasbrook oder in Teilen davon verwendet werden.

Weitere Informationen

HafenCity Hamburg GmbH
Osakaallee 11, 20457 Hamburg
Telefon: 040 37 47 26 0
E-Mail: info@grasbrook.de
www.grasbrook.de
www.hafencity.de

Integrierte Funktions- und Freiraumplanung

Städtebau und Freiraum:

Herzog & de Meuron, Basel,
www.herzogdemeuron.com
mit VOGT Landschaftsarchitekten, Zürich,
www.VOGT-la.com

Verkehr und Mobilität:

Argus Stadt und Verkehr, Hamburg,
www.argus-hh.de

Ufer-/Ingenieurbauwerke, Verkehrsanlagen:

Schüßler-Plan GmbH, Düsseldorf,
www.schuessler-plan.de
Sellhorn Ingenieurgesellschaft mbH, Hamburg,
www.sellhorn-hamburg.de

Grafiken

Herzog & de Meuron, VOGT Landschaftsarchitekten,
Argus Stadt und Verkehr,
büro lucherhandt & partner
www.lucherhandt.de

Visualisierungen

Herzog & de Meuron, VOGT Landschaftsarchitekten,
moka-studio GbR, Hamburg
www.moka-studio.com

Illustrationen

Katharina Cordsen
www.katharinacordsen.de

