

GRA
SBR
OOK

Der Stadtteil Grasbrook

Integrierte Funktions- und Freiraumplanung

Schlussbericht 2022

Integrierte Funktions- und Freiraumplanung

Bearbeitung

Städtebau und Freiraum:

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

HERZOG & DE MEURON

VOGT

Verkehr und Mobilität:

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

ARGUS
STADT UND VERKEHR - PARTNERSCHAFT mbH

Ufer-/Ingenieurbauwerke, Verkehrsanlagen:

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

 Schüßler-Plan

Sellhorn
INGENIEURGESELLSCHAFT

Der Stadtteil Grasbrook

Integrierte Funktions- und Freiraumplanung

Schlussbericht 2022



Der Inhalt im Überblick

Einführung

Vorwörter	7
Interview	9
1. Der Innovationsstadtteil Grasbrook	13
1.1 Von der Idee zum integrierten Konzept	15
1.2 Leitthemen für den neuen Stadtteil	21
1.3 Innovationen für die Stadt von morgen	23



Das Gesamtkonzept

2. Zielsetzungen und Konzepte	25
2.1 Nachbarschaften wachsen zusammen	35
2.2 Grüne Stadt am Wasser	43
2.3 Stadt für alle	53
2.4 Alles vor der Tür: Der 10-Minuten-Stadtteil	63
2.5 Widerstandsfähige und klimabewusste Infrastruktur	73



B

Die Quartiere

3. Das Moldauhafenquartier	81
3.1 Stadteileingang	91
3.2 Der Park – vom Dach zum Veddelhöft	115
3.3 Grasbrook Boulevard	131
3.4 Wohninseln	137
3.5 Nordkante	157
3.6 Deutsches Hafenumuseum	171
3.7 Hafenbeckenpark	177
4. Das Hafentorquartier	191
4.1 Hafentorquartier Nord	201
4.2 Dessauer Straße	221
4.3 Saalehafen Ost	237

C

Fachliche Vertiefungen

5. Stadtlandschaft und Biodiversität	249
5.1 Topografie der Stadtlandschaft	253
5.2 Begrünung von Dächern, Fassaden und Warftwänden	259
5.3 Stadt bauen und Natur entwickeln	265
5.4 Ökologische Maßnahmen	271
5.5 Naturschutzrechtliche Eingriffs- und Ausgleichsbilanz	273
6. Mobilitäts- und Logistikkonzept	275
6.1 Grundkonzeption und Methodik	277
6.2 Vernetzung mit dem Umfeld – ÖPNV und MIV	279
6.3 Ruhender Verkehr	283
6.4 Kurze Wege und innere Erschließung	289
6.5 Logistik	293
6.6 Sharing-Angebote und Flächenbedarfe	295
7. Zukunftsfeste Ver- und Entsorgungssysteme	301
7.1 Energieversorgung	303
7.2 Erschließung	305
7.3 Urbanes Regenwassermanagement	307
7.4 Rest- und Wertstoffe	311

Flächenbilanz	313
----------------------	------------



Dr. Dorothee Stapelfeldt
Senatorin für Stadtentwicklung
und Wohnen

Der Beschluss, den Grasbrook als neuen innerstädtischen Stadtteil zu entwickeln, hat Hamburg im September 2017 auf einen anspruchsvollen Weg geführt. Der Schlussbericht zum Funktionsplan ist ein wichtiger Meilenstein.

Er verdeutlicht unsere ambitionierten Ziele: Mit einer attraktiven Nutzungsmischung aus vielfältigem Wohnen, moderner Mobilität sowie wissensbasierten und traditionellen Arbeitsplätzen nahe des Hafens wird ein lebendiger Stadtteil entstehen. Einkaufsmöglichkeiten, Kindertagesstätten, eine Grundschule und Kultur- und Freizeiteinrichtungen runden das Angebot ab – auf einer Entwicklungsachse der Stadt, die Fritz Schumacher bereits vor 100 Jahren vorgedacht hat. Auf der Veddel soll es ebenfalls neue Nutzungen geben, und auch das Deutsche Hafenumuseum soll einen Platz finden.

Hier wird man gerne wohnen, arbeiten oder seine Freizeit im Park und am Wasser verbringen. Der Grasbrook – ein neues Stück Hamburg, auf das wir uns alle freuen können.



Jens Kerstan
Senator für Umwelt, Klima, Energie
und Agrarwirtschaft

Die Rückkehr ans Wasser prägt seit rund zwei Jahrzehnten die Hamburger Stadtentwicklung. Sie ist zugleich ein Aufbruch in eine Zeit bisher ungekannter Risiken. Auf diesem Weg sind die Planungen für den Grasbrook ein wichtiger Schritt. Sie antworten auf den Klimawandel mit einem vorausschauenden Hochwasserschutz und der Reduktion von CO₂-Emissionen. Naturnahe Grünflächen und grüne Straßenräume, Uferzonen und Gewässer schaffen Lebensqualität durch eine resiliente Stadtnatur.

Solche zukunftsfeste Planungen verdanken sich dem wachsenden Bewusstsein für die Endlichkeit von Ressourcen, seien es Baustoffe, die Erdatmosphäre oder die Flächen unserer Stadt. Zugleich erleben wir den rasanten Wechsel der Vorzeichen, unter denen sich Globalisierung vollzieht. Beides wird die Diskussion um Hamburgs Selbstverständnis als Hafen- und Handelsstadt, als Zentrum von Industrie und Energiewende, als Stadt im Klimawandel und als Arrival City weiter antreiben. Der Planungsprozess für den Grasbrook hat sie um wichtige Impulse bereichert.



Michael Westhagemann
Senator für Wirtschaft und Innovation

Für die Wirtschafts- und Hafenpolitik hat der Grasbrook große Bedeutung – als innovativer Arbeitsort und neue Schnittstelle von urbaner und maritimer Ökonomie. Das gilt besonders für das Hafentorquartier mit seiner Vielfalt an Gebäudetypen. Hier eröffnen sich Perspektiven für eine Vielzahl von Unternehmen – urbane Produktion, klassische Büronutzung bis hin zu Start-ups und Co-Working-Spaces.

Dabei wird deutlich: Hamburg steht zu seinem Hafen, ohne sich dem Wandel zu verschließen. Denn auch die benachbarte Hafenvirtschaft profitiert vom Grasbrook – mit Planungssicherheit, einer besseren ÖPNV-Anbindung und natürlich durch Flächen für innovative Betriebe mit Branchenbezug. Sicherung und Intensivierung der Hafennutzung auf dem O'Swaldkai und Herstellung von Kompatibilität mit der neuen Nachbarschaft erfordern dabei Flexibilität, Kompromissbereitschaft und Mut, voranzugehen. Der Funktionsplan schafft die Voraussetzungen, damit dieses Zukunftsprojekt Realität werden kann.



Dr. Anjes Tjarks
Senator für Verkehr und Mobilitätswende

Auf dem Grasbrook wird Hamburg zeigen, wie urbane Stadtteile der Zukunft aussehen. Der Alltag in einer dynamischen Metropole wird zunehmend von Mobilität geprägt, weshalb wir Mobilitätswende und Stadtentwicklung nur eng verzahnt denken können. Jetzt nutzen wir die Chance, eine bedarfsgerechte Mobilität von Anfang an zum Bestandteil des neuen Stadtteils zu machen und so die Lebensqualität für die Bewohnerinnen und Bewohner zu steigern.

Nahezu 90 Prozent aller Wege werden mit dem Umweltverbund zurückgelegt, Parkplätze für private Pkw sind auf das absolute Minimum reduziert. Das schafft Platz für breite Fuß- und Radwege sowie eine Fahrradstraße auf dem Grasbrook Boulevard, auf denen die Menschen jeden Alters sicher und bequem zur Schule oder zum Einkaufen kommen. Die Schnellbahn und die U4 bieten zügige Verbindungen über die Elbe sowie in den Hamburger Süden. Für die Einhaltung unserer Mobilitäts- und Klimaziele gehen wir neue Wege, und der Innovationsstadtteil Grasbrook ist ein großer Schritt in Richtung eines klimagerechten und lebenswerten Hamburgs.

„Ein Ort, an dem sich die Stadt ausprobiert“

Interview mit Oberbaudirektor Franz-Josef Höing und Dr. Andreas Kleinau, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hafencity Hamburg GmbH



Dr. Andreas Kleinau



Franz-Josef Höing

Als ein wichtiges Leitthema für den Stadtteil Grasbrook wurde die „lebenswerte Stadt“ formuliert. Daher als Einstiegsfrage an Sie beide: Was macht eine Stadt lebenswert? Haben die pandemiebedingten Erfahrungen die Wahrnehmungen verändert oder sogar noch geschärft?

Franz-Josef Höing: Die Frage klingt so beiläufig, ist aber doch ganz schwierig. Ich glaube, eine Stadt ist dann lebenswert, wenn sie für alle Menschen, die in ihr leben wollen, auch bezahlbar bleibt. Das müssen wir bei allen Planungen im Auge behalten. Und ich glaube, eine Stadt ist dann lebenswert, wenn dieses alte „Stadtversprechen“, auch wirklich eingelöst wird: dass jeder sein Glück finden kann in einer Stadt.

Was sich mit Blick auf die Pandemieerfahrungen nochmals deutlich gezeigt hat: Städte sind Orte des Austauschs. Es gab eine Phase, in der wir in der Stadtplanung gedacht haben, dass die öffentlichen Räume an Bedeutung verlieren, weil sich das öffentliche Leben in den virtuellen Raum verlagert. Aber die Pandemie hat uns allen vor Augen geführt, dass das mitnichten so ist. Die Bedeutung der Freiräume in unseren Städten kann gar nicht überbewertet werden. Und ein Letztes: Ich glaube, eine Stadt ist dann lebenswert, wenn sie tolerant ist und Spielräume für die unterschiedlichsten Vorstellungen des Lebens bietet.

Dr. Andreas Kleinau: Da kann ich gut anknüpfen. Lebenswert ist eine Stadt dann, wenn sie offene Räume für unterschiedlichste Perspektiven schafft. Räume zum Beispiel dafür, dass jemand sein

eigenes Arbeitsleben, Berufsleben, sein Familienleben, seine Existenz in dieser Stadt auch verwirklichen kann. Und ich finde es wichtig, dass wir mit den wertvollen Flächenressourcen, die uns in der Stadtentwicklung zur Verfügung stehen, verantwortungsvoll umgehen und dies den Menschen auch vermitteln können. Ein Beispiel dafür ist die Idee der „Zehn-Minuten-Stadt“, in der wir alles vor Ort finden und alle Alltagswege innerhalb von 10 Minuten zu Fuß zu erledigen sind. Plötzlich sind es die Menschen selbst, die sich das von einer Stadt wünschen. Was für mich außerdem zu einer lebenswerten Stadt gehört, ist die Tatsache, dass nicht alles komplett bis ins Detail durchdacht ist, dass ich immer noch etwas entdecken kann.

Nun konkret zum vorliegenden Schlussbericht, der einen zweijährigen intensiven Planungsprozess dokumentiert. Städtebau und Freiraum wurden gleichzeitig und „auf Augenhöhe“ betrachtet. Hat sich dieses Experiment gelohnt?

Franz-Josef Höing: Wir haben in der Vergangenheit eine Reihe ähnlicher Verfahren durchgeführt, in Hamburg und andernorts. Aber ich habe noch nie eine solche zeitliche Kompression und inhaltliche Verdichtung erlebt. Diese kompakte Form der interdisziplinären Zusammenarbeit – bis hin zu einem solchen Detaillierungsgrad – macht den Prozess schon einzigartig. Es war eine große Leistung der Planungsbüros, im Zusammenspiel mit allen zuständigen Behörden. Und ein wichtiger Teil des Planungsprozesses waren die intensiven Beteiligungsprozesse, bei denen die Bürgerinnen und Bürger sich sehr konstruktiv und mit vielen guten Ideen eingebracht haben. Vollkommen zu recht wurde gefordert, dass auch die Veddel neue Nutzungsbausteine braucht und es nicht einfach nur darum gehen kann, die Veddel durch neue Brücken mit dem Grasbrook zu verbinden. Ich fand gut, wie vehement das in allen Verfahrens-

schritten eingefordert wurde. So gab es nicht einmal eine theoretische Möglichkeit, das zu vergessen (lacht).

Herr Kleinau, Sie haben mit Ihrem Team auch in Vor-Ort-Besuchen auf der Veddel mit vielen Akteur:innen gesprochen. Was haben Sie aus diesen Gesprächen mitgenommen?

Dr. Andreas Kleinau: Was mich sehr beeindruckt hat, war dieser Geist der Gemeinschaft. Alle dort vereint das ganzheitliche Denken für die Veddel. Und es sind nicht nur die Bewohner:innen der Veddel, sondern es sind auch Menschen, die auf der Veddel beruflich tätig sind oder die sich berufen fühlen, dort auch Gutes zu tun oder an den sozialen Projekten zu arbeiten. Deutlich wurde auch, dass dieser Dialog nur auf Augenhöhe funktioniert. Dass es nicht nur darum geht, Schwächen im Quartier auszugleichen, sondern dass die Veddel auch Stärken hat, die ebenso zum Erfolg des Grasbrooks beitragen.

Wenn Sie die Planung heute ansehen, was macht den besonderen Charakter des Grasbrooks aus? Zeigt sich hier eine andere, vielleicht sogar neue Qualität von Städtebau und Freiraum in Hamburg?

Franz-Josef Höing: Eine große Leistung dieser Planung ist, dass das Herz dieses neuen Stadtteils ein großer neuer Park ist, der sich an alle adressiert, die dorthin ziehen werden, aber gleichermaßen auch an die Menschen auf der Veddel. Außerdem reagiert der Stadtteil in seinem Grundlayout sehr stark auf die besondere Lage an der Elbe. Die neue Stadtkante an der Norderelbe vis-à-vis der HafenCity – da gibt es inszenatorische Themen in einem größeren städtebaulichen Maßstab.

Auf den ersten Blick scheinen es beim Grasbrook durchaus vertraute Bilder des Städtebaus zu sein. Wenn man aber genauer hinschaut, merkt man, dass es Blocktypologien gibt, die alles andere als gewöhnlich sind. Dies hat wiederum mit dem Maßstab des Gesamtraums am Hafen zu tun, man denke an die großen alten Lagerhäuser. Eine weitere Besonderheit dieses Konzepts ist, dass es trotz der Dichte keine schlechte Lage gibt. Von jedem Haus, von jedem Arbeitsplatz bietet sich der Blick in diese Weite, in die Wasserlandschaft am Hafen und in die Grünräume hinein.

Der Grasbrook ist im Moldauhafenquartier vor allem ein Ort für Wohnen. Aber es entstehen auch 16.000 Arbeitsplätze. Herr Kleinau, welche Gebäude und Typologien finden wir hier vor? Welche besonderen Arbeitsplätze oder Produktionsorte könnte man dort schaffen?

Dr. Andreas Kleinau: Der Grasbrook versteht sich an der Schnittstelle zum Hafen als einen Ort, an dem wir unterschiedliche Formen des Arbeitens, von Forschung und Entwicklung über klassische Büroflächen bis hin zu Produktion und Logistik anbieten können. Wir haben horizontal gestapelte Gebäudetypologien, bei denen wir in den Erdgeschossen Produktionsprozesse und darüber Verwaltung realisieren können. So schaffen wir unterschiedlichste Flächenangebote für Unternehmen mit Wachstumsbedarfen. Vorfestlegungen für einzelne Branchen existieren zunächst einmal nicht. Gleichzeitig betten wir den Grasbrook in das sogenannte „Innovationsband“ ein, einen Stadtraum, der sich vom Hafentorquartier über die nördliche Veddel und die östliche HafenCity bis hin zum Billebogen erstreckt. Hier können hoch produktive und innovationsbasierte Arbeitsplätze entstehen. Und schließlich gibt es Orte, an denen wir sehr gute Angebote für kreativwirtschaftliche Nutzungen machen können.

Könnten auch die Bestandsbauten, die historischen Lagerhäuser am Saalehafen, einen Nukleus dafür bilden?

Dr. Andreas Kleinau: Mit den Lagerhäusern können wir relativ zeitnah ein höchst attraktives und spannendes Angebot schaffen. Das sind Gebäude, die schon allein durch ihre Bauvolumina ein Alleinstellungsmerkmal haben. Natürlich werden wir mit diesen Bestandsbauten im Hinblick auf den Denkmalschutz sehr sensibel umgehen. Erste Impulse für die Entwicklung könnten Initiativen aus der Digitalwirtschaft, aber auch aus Forschung und Entwicklung oder aus der Kreativwirtschaft sein. Zusammen mit den gewerblichen Flächen im Osten des Moldauhafenquartiers bietet der Grasbrook sehr attraktiven Angebote für Unternehmensansiedlungen.

Der besondere Charakter des Grasbrooks zeichnet sich auch durch die öffentlichen Freiräume aus. Sehen Sie hier eine Weiterentwicklung der HafenCity, der immer wieder mal vorgeworfen wird, nicht grün genug zu sein?

Franz-Josef Höing: Der grüne Charakter hat beim Grasbrook von Anfang an eine wichtige Rolle gespielt. Und zwar nicht nur quantitativ, sondern durch diese ganz unterschiedlichen grünen Milieus. Man denke an den linearen grünen Promenadenraum an der Nordkante der Elbe, mit dieser gestuften Ufersituation, an die Grünzüge zwischen den Wohninseln und die ungewöhnlich großen grünen Innenhöfe.

Das Zentrum des Stadtteils bildet der große Park, der auf die besondere Topografie des Grasbrooks reagiert und sehr nah ans Wasser rückt. Und dann gibt es Räume mit einer ausgeprägten Bestandsvegetation, die wir fast unberührt lassen. Hier zeigt sich sehr deutlich die planerische Absicht, spezifisch auf das zu reagieren, was wir vorgefunden haben, und daraus ein zusammenhängendes System von Grünräumen zu gestalten.

Dr. Andreas Kleinau: Das Thema Grün ist auch ein gutes Beispiel für das integrale Planungsverständnis, weil es auf so vielen Ebenen wirkt. Zum einen gehört das Grün zur lebenswerten Stadt, es dient der Erholung, um Sport zu treiben oder einfach zum Verweilen. Aber das Grün hat auch wichtige Funktionen für das Stadtklima. Es hilft zum Beispiel dabei, günstige lokalklimatische Bedingungen zu erzeugen und Hitzeinseleffekte zu reduzieren. Deswegen sind Bepflanzungen in der Horizontalen und Vertikalen auch so wichtig. Ein anderer Punkt sind die Wasserkreisläufe, wie wir mit Starkregenereignissen umgehen können, aber auch, wie wir generell Regenwasser wiederverwenden können.

Werfen wir einen Blick auf die Themen der Nachhaltigkeit, die beim Grasbrook noch ambitionierter verfolgt werden sollen als bei der HafenCity.

Dr. Andreas Kleinau: Das Thema Nachhaltigkeit war von Anfang wesentlicher Bestandteil der Planung. So sollen die Hochbauten überwiegen als Null-Emissions-Gebäude errichtet werden. Mit vielen interessierten Bauherr:innen sprechen wir schon jetzt über die Möglichkeit des modularen Bauens oder der Verwendung von Recycling-Materialien. Außerdem haben wir uns bei

der Konzeption von Infrastrukturen, von Ver- und Entsorgung, immer parallel die Frage gestellt, welchen Effekt, im Negativen wie im Positiven, die Planung und die spätere Realisierung auf die Umweltverträglichkeit haben würden. Und wir arbeiten an einer Mobilitätsphilosophie, die im Wesentlichen ohne einen eigenen Pkw funktioniert. Damit haben wir die Möglichkeit, die Straßenräume mehr im Sinne von öffentlich attraktiven Räumen zu widmen. Voraussetzung für diese autoarme Mobilität sind natürlich ein sehr guter ÖPNV, die Weiterführung der U4 und neue Radwege.

Lassen Sie uns zum Schluss einmal das große Bild vervollständigen: Welche Rolle nimmt der Grasbrook in der Hamburger Stadtentwicklung ein?

Franz-Josef Höing: Der Grasbrook ist aufgrund seiner zentralen Lage für die künftige Stadtentwicklung Hamburgs enorm wichtig, als eine Art „gebauter Trittstein“ für den Sprung über die Elbe. Er ist auch insofern interessant, als die Nahtstelle zwischen Stadt und Hafen in dieser Form wirklich neu ist. Im Hafentorquartier grenzen die beiden Milieus unmittelbar aneinander – und beide müssen funktionieren. Ich glaube, das Konzept des Grasbrooks kann auch beispielgebend sein für andere Orte, die es künftig in der Stadt noch zu entdecken oder zu entwickeln gibt. Insofern ist der Grasbrook sicherlich ähnlich wie die HafenCity auch ein Ort, an dem sich die Stadt ausprobieren, wo sie sich was traut. Und wo man versucht, auf zentrale großstädtische Fragen Antworten zu finden.

Interview: Susanne Bühler



Der

Innovationsstadtteil

Grasbrook

Option neue
Elbquerung
(westliche Lagevariante)



Variante Riegel

Abb. 1.1: Blick auf den neuen Stadtteil Grasbrook aus südlicher Richtung

1.1

Von der Idee zum integrierten Konzept

Mitten in Hamburg entsteht ein neuer Stadtteil. Der Grasbrook bietet die einmalige Chance, in zentraler Lage direkt gegenüber der Innenstadt und an der Schnittstelle zum Hafen die Zukunft zu bauen. Hierbei geht es um weit mehr als Lebens-, Wohn- und Arbeitsraum für mehrere Tausend Mitbürger:innen, es geht um neue und innovative Lösungen, für die großen Herausforderungen vom Klima- und Ressourcenschutz über die zunehmenden sozialen Disparitäten bis zu neuen Arbeitswelten in der Stadt.

Die integrierte Funktions- und Freiraumplanung bildet die Grundlage für die Realisierung des Stadtteils und die Umsetzung von städtebaulichen, technischen sowie sozialen Innovationen. Hiermit kann der Grasbrook Maßstäbe setzen, die auch andernorts in neuen und bestehenden Quartieren übernommen werden können. Ganz der Devise folgend: „Von der Idee zum integrierten Konzept“.

Positionsbestimmung für den Grasbrook

Wenn eine Metropole wächst, ist es sinnvoll, das Wachstum nicht nur an den Randbereichen zu organisieren, sondern sich auf bestehende oder mittels Konversion entstehende Flächenreserven der inneren Stadt zu fokussieren. Somit kann eine der wichtigsten Voraussetzungen für eine ressourcenschonende Transformation der Stadt geschaffen werden.

Das hat Hamburg mit der HafenCity begonnen und setzt es mit weiteren Vorhaben fort: Neben der Konversion alter Hafentflächen entstehen auch in Bestandsquartieren neue urbane Arbeits- und Wohnstandorte – zum Beispiel am Diebsteich in Erweiterung der Neuen Mitte Altona, in der Science City Hamburg Bahrenfeld, am Stadteingang Elbbrücken und im Billebogen, aber auch in Wilhelmsburg und entlang der großen Magistralen.

Gemeinsames Ziel für die Stadtentwicklung ist es, zentrumsnah Potenziale für eine nachhaltige Innenentwicklung mit gemischt genutzten Quartieren für Arbeiten und Wohnen zu schaffen und damit einen Beitrag für eine klimagerechte Transformation zur urbanen Mobilitätswende zu leisten.

Hamburg erlebt seit Jahren einen bedeutenden wirtschaftlichen Strukturwandel, bei dem der Hafen als flächenmäßig größter Wirtschaftssektor Hamburgs durch Innovationsprozesse und gleichzeitige Nutzungsintensivierung den eigenen Flächenbedarf optimiert. Mit dem Heranrücken urbaner Quartiere an die großen zentrumsnahen Hafentareale werden Lösungen zur kompatiblen Ausgestaltung der Nachbarschaft von Stadt und Hafen erforderlich. Die nachhaltige Verdichtung bedeutet hier insbesondere, dass eine verträgliche Nachbarschaft von Stadt, Hafentwirtschaft und Industrie organisiert werden muss.



Abb. 1.2: Der Grasbrook als Teil eines großen innerstädtischen Transformationsraums am Elbufer

Der Hafen ist seit jeher in stetem Wandel begriffen. Lag sein Zentrum einst nahe der Innenstadt am Nordufer der Norderelbe und auf der Elbinsel Großer Grasbrook, verlagerte er ab den 1970er Jahren seinen Schwerpunkt stromabwärts. Aus dem Großen Grasbrook wurde die HafenCity und nun soll auch der bislang noch rein hafengewirtschaftlich genutzte „Kleine Grasbrook“ auf der Südseite der Norderelbe teilweise zu einem neuen Stadtteil, dem Grasbrook, werden.

Schon seit Jahren steht der „Kleine Grasbrook“ immer wieder als Stadtentwicklungsraum in der Diskussion. So gab es 2008 Überlegungen für einen neuen Universitätscampus und im Jahr 2015 für den Austragungsort der Olympischen Spiele 2024. Im September 2017 wurde dann die Idee eines neuen Stadtteils Grasbrook in der Kombination von verbleibender Hafen- und neuer Stadtnutzung erstmals öffentlich vorgestellt. Der neue Stadtteil Grasbrook ist gemeinsam mit dem Nachbarstadtteil Veddel ein noch fehlender Baustein der Stadtentwicklungsstrategie „Sprung über die Elbe“, mit dem die Elbinseln und die Stadtteile südlich der Elbe besser in die Gesamtstadt integriert

werden sollen. Die Entwicklung einer guten Nachbarschaft von Grasbrook und Veddel bildet eine zentrale Herausforderung für den Entwicklungsprozess und erfordert neue attraktive Verbindungen, nachbarschaftliche Treffpunkte und gemeinsame Angebote.

Als erster Schritt wird im nördlichen Teil auf den Flächen des ehemaligen Überseezentrums, das mittlerweile abgebrochen wurde, das Moldauhafenquartier realisiert. Die südliche Teilfläche, das zukünftige Hafentorquartier, muss in den kommenden Jahren noch von hafengewirtschaftlichem Umschlag und Logistiktutzung frei gemacht werden. Beide Quartiere zusammen schaffen die notwendige kritische Masse für einen eigenständigen und in sich tragfähigen Stadtbaustein – mit Wohnungen und Arbeitsplätzen, Sport- und Freizeitangeboten, Kulturstätten und Nahversorgung sowie sozialer und Bildungsinfrastruktur.

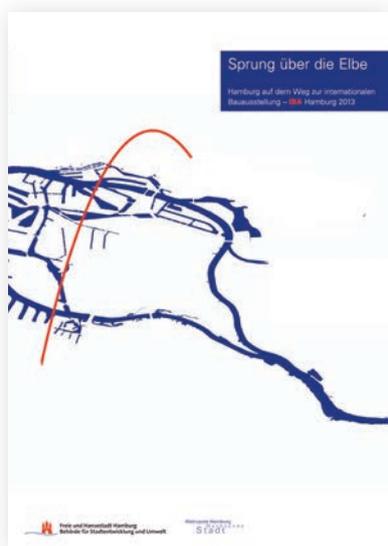


Abb. 1.3: „Sprung über die Elbe“ – Stadtentwicklungsstrategie

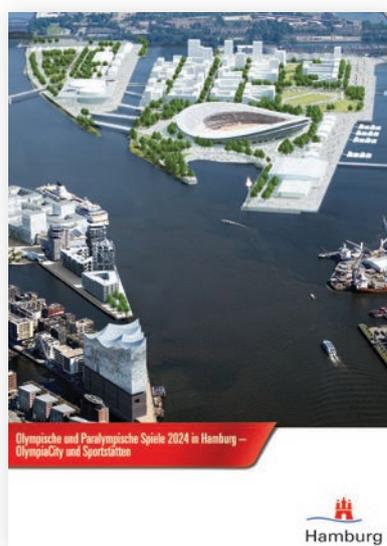
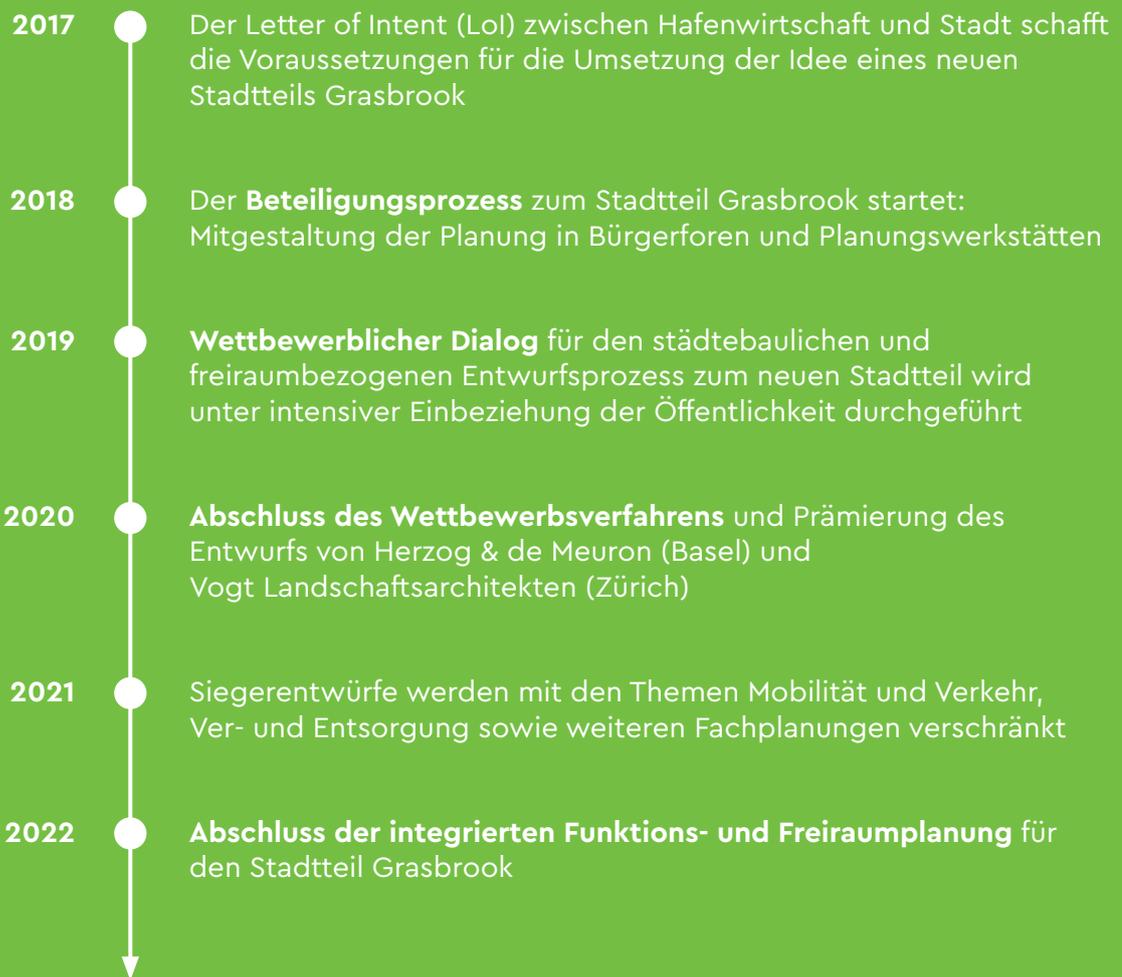


Abb. 1.4: „Olympia-Bewerbung“ – erstes Konzept für den Grasbrook



Abb. 1.5: „Städteingang Elbbrücken“ – Konzepte für die nördliche Veddel

Chronologie zur Vorgeschichte

- 
- 2017** Der Letter of Intent (LoI) zwischen Hafenwirtschaft und Stadt schafft die Voraussetzungen für die Umsetzung der Idee eines neuen Stadtteils Grasbrook
- 2018** Der **Beteiligungsprozess** zum Stadtteil Grasbrook startet: Mitgestaltung der Planung in Bürgerforen und Planungswerkstätten
- 2019** **Wettbewerblicher Dialog** für den städtebaulichen und freiraumbezogenen Entwurfsprozess zum neuen Stadtteil wird unter intensiver Einbeziehung der Öffentlichkeit durchgeführt
- 2020** **Abschluss des Wettbewerbsverfahrens** und Prämierung des Entwurfs von Herzog & de Meuron (Basel) und Vogt Landschaftsarchitekten (Zürich)
- 2021** Siegerentwürfe werden mit den Themen Mobilität und Verkehr, Ver- und Entsorgung sowie weiteren Fachplanungen verschränkt
- 2022** **Abschluss der integrierten Funktions- und Freiraumplanung** für den Stadtteil Grasbrook

Der Weg zum besten Konzept

Jede Planung braucht ihr eigenes, auf die konkrete Fragestellung hin zugeschnittenes Verfahren. Bei so herausfordernden Fragestellungen und heterogenen Akteurskonstellationen wie auf dem Grasbrook erforderte das Verfahrensdesign eine ganz besondere Aufmerksamkeit. Um die Einbettung des neuen Stadtteils in die Nachbarschaft, insbesondere der Veddel, aber auch von Rothenburgsort, Wilhelmsburg und der HafenCity und des Hafens, von Beginn an zu gewährleisten, richtete sich die Einladung zum Mitdenken und Mitreden an die Nachbar:innen, eine breite Hamburger Öffentlichkeit, aber auch an Expert:innen aus Forschung und Wissenschaft, Wirtschaft und Politik.

Die vorliegende integrierte städtebauliche und freiraumbezogene Funktionsplanung ist dabei das Resultat eines mehrjährigen Arbeits- und Abstimmungsprozesses seit der Präsentation der ersten Ideen 2017. Für die gestalterische und funktionale Erarbeitung der Konzepte eines neuen Stadtteils fand in den

Jahren 2019 bis 2020 ein Wettbewerblicher Dialog unter nationaler und internationaler Beteiligung statt. Das Resultat dieses Wettbewerbs wurde 2021 weiter ausgearbeitet und mit

vertieften Planungen für Mobilität, Infrastruktur, Versorgung und Nutzungskonzepte zusammengeführt. Dabei wurden die unterschiedlichsten Anregungen, Perspektiven und Ideen aus den flankierenden Beteiligungsprozessen bei der Formulierung der Aufgabenstellung über den Wettbewerblichen Entwurfsprozess

bis hin zur vertieften Planung kontinuierlich einbezogen. Als Ergebnis liegt für den Grasbrook 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. Der städtebauliche Maßstab ermöglicht dabei die Flexibilität, die detaillierteren Umsetzungsfragen sukzessive und unter Einbindung weiterer Expert:innen zu entwickeln.

Die Umsetzung des Innovationsstadtteils wird indes bereits vorbereitet: So hat die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen mit der Baurechtschaffung begonnen und die HafenCity Hamburg GmbH als Realisierungsträgerin erste Vorbereitungen im Gebiet, vor allem zur Freimachung des Geländes, getroffen. Voraussichtlich Ende 2022 startet der Bau der Infrastruktur und die Gewinnung von Bauherr:innen. Die Sanierung von denkmalgeschützten Bestandsbauten und die Realisierung erster neuer Gebäude können ab Ende 2024 beginnen. Parallel dazu entstehen die öffentlichen Freiraumanlagen sowie Straßen und Promenaden, Wege und Plätze.

Bei allen Schritten wird die Öffentlichkeit beteiligt: Planungswerkstätten und digitale Formate werden weiterhin Raum für die vertiefende Diskussion mit und unter Beteiligung von Stadtgesellschaft, Nachbar:innen angrenzender Stadtteile, künftigen Bauherr:innen und Nutzer:innen bieten. Somit soll eine kontinuierliche Beteiligung an der Entwicklung des neuen Stadtteils für die interessierte Öffentlichkeit gewährleistet werden.

Prüfaufträge der Bürger:innen:
Antworten und Planungskonzepte finden sich in den Kapiteln 3 und 4

Dokumentationen zum Prozess



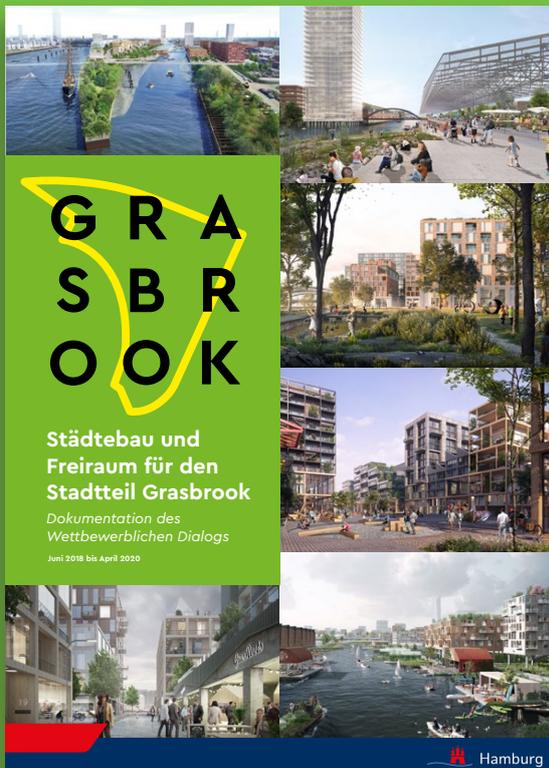
Beteiligung vor dem Wettbewerblichen Dialog

Juni 2018 bis Februar 2019

Auf der Website des Grasbrooks in der Mediathek:



www.grasbrook.de/downloads/dokumentations-broschuere/



Wettbewerblicher Dialog

Juni 2019 bis April 2020

Auf der Website des Grasbrooks in der Mediathek:



www.grasbrook.de/downloads/staedtebau-und-freiraumplanung-fuer-den-stadtteil-grasbrook/

1.2

Leitthemen für den neuen Stadtteil

Das Konzept für den Stadtteil Grasbrook ist maßstabsetzend für das Modell einer lebenswerten europäischen Stadt. Er reiht sich in die bisherigen innerstädtischen Stadtentwicklungen Hamburgs ein, baut auf ihren Erfahrungen auf. Dabei hat die Transformationsaufgabe ausgehend von einem Hafeneck hin zur grünen Stadt am Wasser gleichzeitig ökonomische und soziale Innovationsimpulse sowie eine soziale Integrationswirkung für Hamburgs Stadt- und Wirtschaftsentwicklung zu berücksichtigen. Und dies stets ausgerichtet an der Orientierung auf eine klimaneutrale Stadtteilentwicklung.

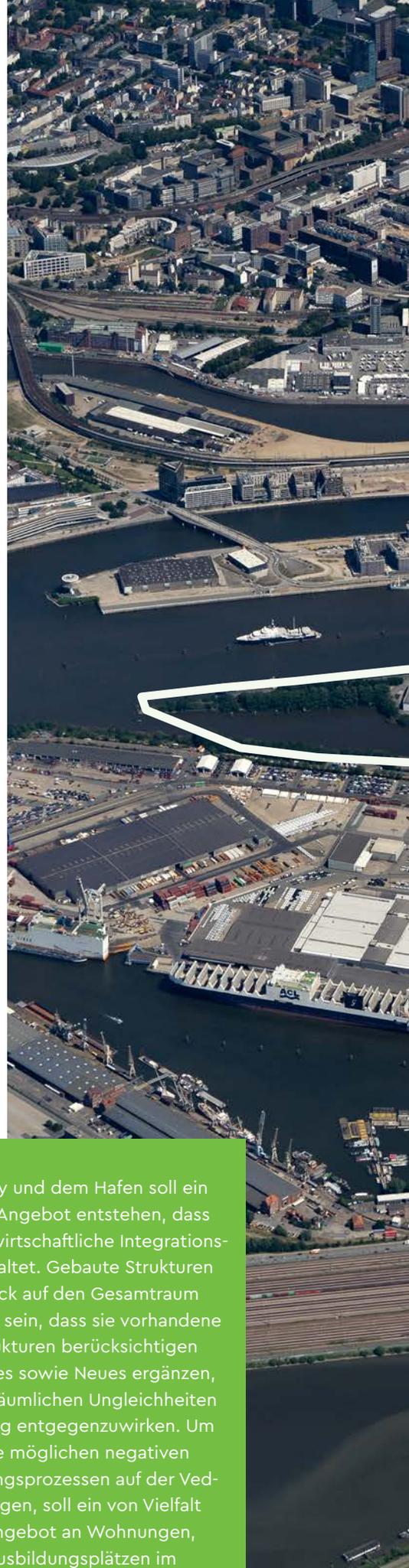
Von vornherein war klar, dass sich die Entwicklung des neuen Stadtteils Grasbrook drei der gegenwärtig wesentlichsten Herausforderungen der europäischen Stadtentwicklung stellen muss. Die Leitthemen für die Planung und Realisierung des Stadtteils leiten sich daraus ab:

Sozial und wirtschaftlich vielfältige Stadt

Steigende Lebens- und Wohnkosten und die Verdrängung von Arbeitsplätzen in kleingewerblichen und Handwerksbetrieben führen seit einigen Jahrzehnten zu ökonomischen, räumlichen und sozialen Ungleichheiten und damit zu einer zunehmenden Polarisierung von Stadt.

Im neu zu bauenden Stadtteil Grasbrook mit seiner Nähe zu bestehenden, gewachsenen Nachbarschaften wie der Veddel, Wilhelmsburg, Rothenburgsort,

der HafenCity und dem Hafen soll ein funktionales Angebot entstehen, dass soziale und wirtschaftliche Integrationswirkung entfaltet. Gebaute Strukturen sollen mit Blick auf den Gesamtraum so ausgelegt sein, dass sie vorhandene Nutzungsstrukturen berücksichtigen und Fehlendes sowie Neues ergänzen, um so stadträumlichen Ungleichheiten in der Planung entgegenzuwirken. Um insbesondere möglichen negativen Gentrifizierungsprozessen auf der Veddel vorzubeugen, soll ein von Vielfalt geprägtes Angebot an Wohnungen, Arbeit und Ausbildungsplätzen im Stadtteil entstehen.





Klimaneutrale Stadt

Das Modell der planetaren Grenzen sollte im Mittelpunkt der Planung und Realisierung neuer Stadtteile stehen. Vor dem Hintergrund zu reduzierender CO₂-Emissionen zur Begrenzung des globalen Temperaturanstiegs, des übermäßigen Ressourcenverbrauchs und des Verlustes von Biodiversität müssen integrierte Strategien und Lösungen gefunden werden, die sowohl dem Klimaschutz als auch der Anpassung an die Folgen des Klimawandels dienen.

Gerade von neuen Stadtteilen wird erwartet, dass sie besonders sparsam mit Ressourcen und Emissionen umgehen. Der Grasbrook soll neue Standards hinsichtlich der Klimagerechtigkeit beim Bau und Betrieb von Gebäuden und der Infrastruktur setzen, indem notwendige Unterbauungen und Versiegelung in der Planung stark reduziert und nachhaltige Bauweisen und zukunftsfeste Versorgungskonzepte vorgesehen werden. Mit Blick auf das Handeln ihrer späteren Bewohner:innen eröffnet das Mobilitätskonzept eine Vielzahl von Optionen.

Lebenswerte Stadt

Was macht eine Stadt lebenswert? Besonders vor dem Hintergrund der pandemiebedingten Erfahrungen und ihrer Auswirkungen für das städtische Leben ist offensichtlich geworden, welche Qualitäten eine Stadt lebenswert für alle Bevölkerungsgruppen machen.

Ein neuer Stadtteil muss den Menschen konsequent als Maßstab für die Planung nehmen und das Leben in der Stadt so gestalten, dass beispielsweise Familien

ihren Alltag hier ebenso gern verbringen wie allein lebende Menschen. Zugang zu unterschiedlichen Arbeits-, Bildungs- und Wohnangeboten, Teilhabemöglichkeit an dem entstehenden sozialen Umfeld und Flächenangebote zur sozialen Interaktion sind die Schlüssel dazu. Gut geplante grüne Freiräume, Fuß- und Radverkehrsnetze sowie die Stadtnatur dienen als naturbasierte Lösungen, um insgesamt das Wohlbefinden der Menschen auf dem Grasbrook als auch in den Nachbarstadtteilen zu steigern.

Abb. 1.8: Das Gebiet des neuen Stadtteils

1.3

Innovationen für die Stadt von morgen

Die Planung eines neuen Stadtteils bietet die Möglichkeit, Dinge grundlegend anders zu machen, da abweichend von Stadtentwicklungen in Bestandsquartieren alle Strukturen neu geschaffen werden. Da der Grasbrook vollständig auf städtischen Flächen realisiert wird, entsteht auch die Verpflichtung, im Sinne der Zukunftsfähigkeit anspruchsvoll und ambitioniert zu sein. Das gilt nicht nur baulich und stadtgestalterisch, sondern auch in Bezug auf soziale, rechtliche, ökonomische oder prozessbezogene Aspekte. Diese Aspekte verbergen sich in der Regel schwer erkennbar hinter den Gebäuden und Stadtstrukturen, sind aber Voraussetzung für die Umsetzung der Qualitätsziele.

Die Entwicklung des Grasbrooks erzeugt Innovationen ...

Innovationen müssen Antworten auf komplexe Herausforderungen geben und Lösungswege aufzeigen, die nicht nur neu, sondern auch besser sind als herkömmliche Lösungen. Aus dem Selbstverständnis „Innovationsstadtteil“ zu sein, ergibt sich darüber hinaus der Anspruch, belastbare Lösungen umzusetzen, die vollständig oder in Teilen andernorts reproduziert oder adaptiert werden können. In diesem Sinne werden im Innovationsstadtteil städtebauliche Innovationen unterschiedlichster Art umgesetzt.

Diese neuen Lösungen müssen kontinuierlich bewertet und reflektiert werden. Dazu bedarf es klarer Kriterien, die sich nicht immer in quantitativen Sollwerten oder vordergründigen Neuigkeitswerten erschöpfen, sondern erkennbar etwa gesellschaftlichen Ungleichheiten und unreflektiertem und übermäßigem Ressourcenverbrauch entgegenwirken.

Sämtliche Stakeholder-Gruppen – Bauherr:innen und Bewohner:innen, Unternehmen und Organisationen sowie die Stadtgesellschaft insgesamt – werden in diesen Entwicklungsprozess eingebunden sein, um die Ideen erfolgreich umzusetzen. Dabei sind die einzelnen Lösungen aufeinander bezogen und Teil eines innovativen Gesamtkonzepts. Sie ergänzen sich und sind so ausgelegt, dass Synergien genutzt und negative Effekte gemindert werden.

... auf allen Ebenen der Planung ...

Mit der Funktionsplanung werden auch die Grundlagen für einen städtebaulich und freiraumplanerisch ästhetischen und funktional überzeugenden Stadtteil gelegt. Gleichzeitig wird aber auch Raum für die Weiterentwicklung und experimentelle Transformationskonzepte und Aneignung gelassen.

Um die Ziele einer nachhaltigen und lebenswerten Stadt zu erreichen, bedarf es einerseits anspruchsvoller Qualitätsziele in den Grundzügen der Planung (z. B. in Bezug auf Dichte und Nutzungsmischung) und andererseits kreativer Lösungsansätze, die aus den Eigenarten des Standorts entwickelt werden. Auf den unterschiedlichen Maßstabsebenen der Stadt (Stadtteil, Quartier, Block, Gebäude) kann sich damit in Zukunft ein kontinuierlicher Innovationsprozess für den Stadtteil Grasbrook ergeben, dessen Ausgangspunkt die Setzungen der vorliegenden integrierten Planung sind.

Innovative Lösungen müssen dabei nicht unbedingt auf bisher nie dagewesenen Erfindungen beruhen, sie können auch eine Neukombination bewährter Teillösungen, eine modernisierte und optimierte Wiederaufnahme bewährter Lösungen oder eine konsequente Umsetzung von bisher nur in kleineren Pilotprojekten getesteten Lösungen sein.

Dabei resultiert der Innovationsbedarf aus ambitionierten Zielsetzungen, die sich meist aus Ansprüchen in Bezug auf alle Dimensionen der Nachhaltigkeit ergeben oder aus dem Wunsch, bekannte städtebauliche Problemstellungen für den Ort und seine Nachbarschaft vorbildhaft zu lösen.

... in der Umsetzung und darüber hinaus!

Zentral für den Gesamterfolg wird allerdings sein, dass soziale, zivilgesellschaftliche und ökonomische Fragen zusammen mit den umweltbezogenen Fragestellungen der Nachhaltigkeit und Resilienz in ein dynamisches Systembild gebracht werden.

Mit der vorliegenden Funktionsplanung hat die Arbeit an Innovationen erst begonnen, sie wird sich im gesamten Prozess weiter fortsetzen. Dabei sind viele Antworten noch zu finden, aber eines ist bereits jetzt klar: Um die Leitideen des Innovationsstadtteils Wirklichkeit werden zu lassen, sind innovative bauliche Stadt- und Infrastrukturen, Gebäude, Dienstleistungen und Mobilitätskonzepte nur die eine Seite der Medaille. Innovationsfreundliche soziale Strukturen und die Experimentierfreudigkeit der Menschen im Stadtteil und in der Nachbarschaft sind ebenso maßgebliche Erfolgsfaktoren.

Die Lust an Neuem sowie eine kritische Offenheit gegenüber Ungewohntem zu kultivieren wird eine der wichtigsten Aufgaben aller Beteiligten sein und auf lange Sicht hoffentlich zum Wesensmerkmal des Innovationsstadtteils werden, damit die Realisierung der klimafreundlichen Urbanität gelingt.

Das Gesamtkonzept



2 Zielsetzungen und Konzepte	27
2.1 Nachbarschaften wachsen zusammen	35
Städtebauliches Konzept	
2.2 Grüne Stadt am Wasser	43
Freiraumkonzept	
2.3 Stadt für alle	53
Wohnen, Arbeiten, Leben	
2.4 Alles vor der Tür: der 10-Minuten-Stadtteil	63
Grundprämissen für nachhaltige Mobilität	
2.5 Widerstandsfähige und klimagerechte Infrastruktur	73



Option neue Elbquerung
(westliche Lagevariante)

Zielsetzungen und Konzepte



Abb. 2.1: Blick auf den neuen Stadtteil Grasbrook aus westlicher Richtung

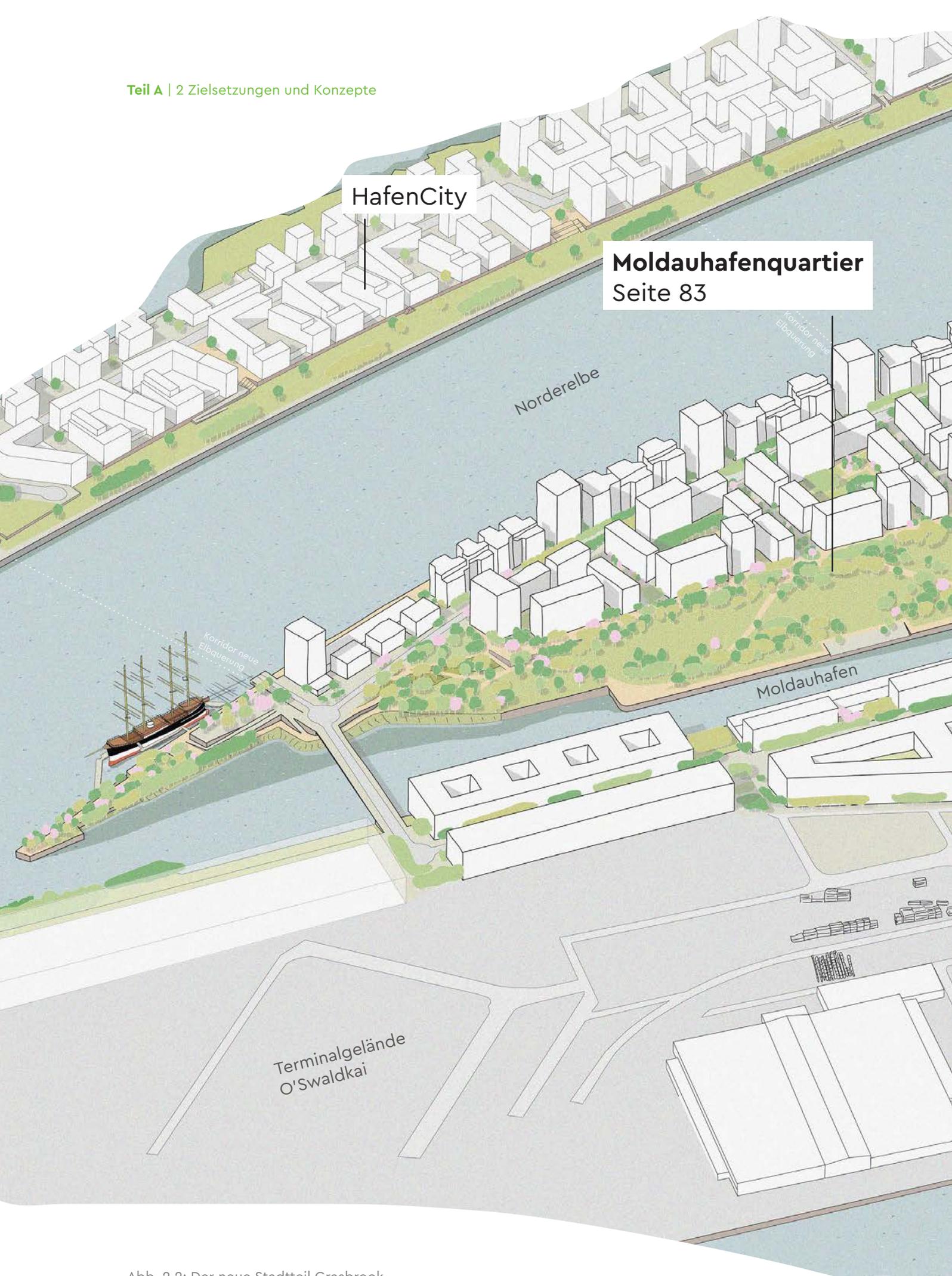
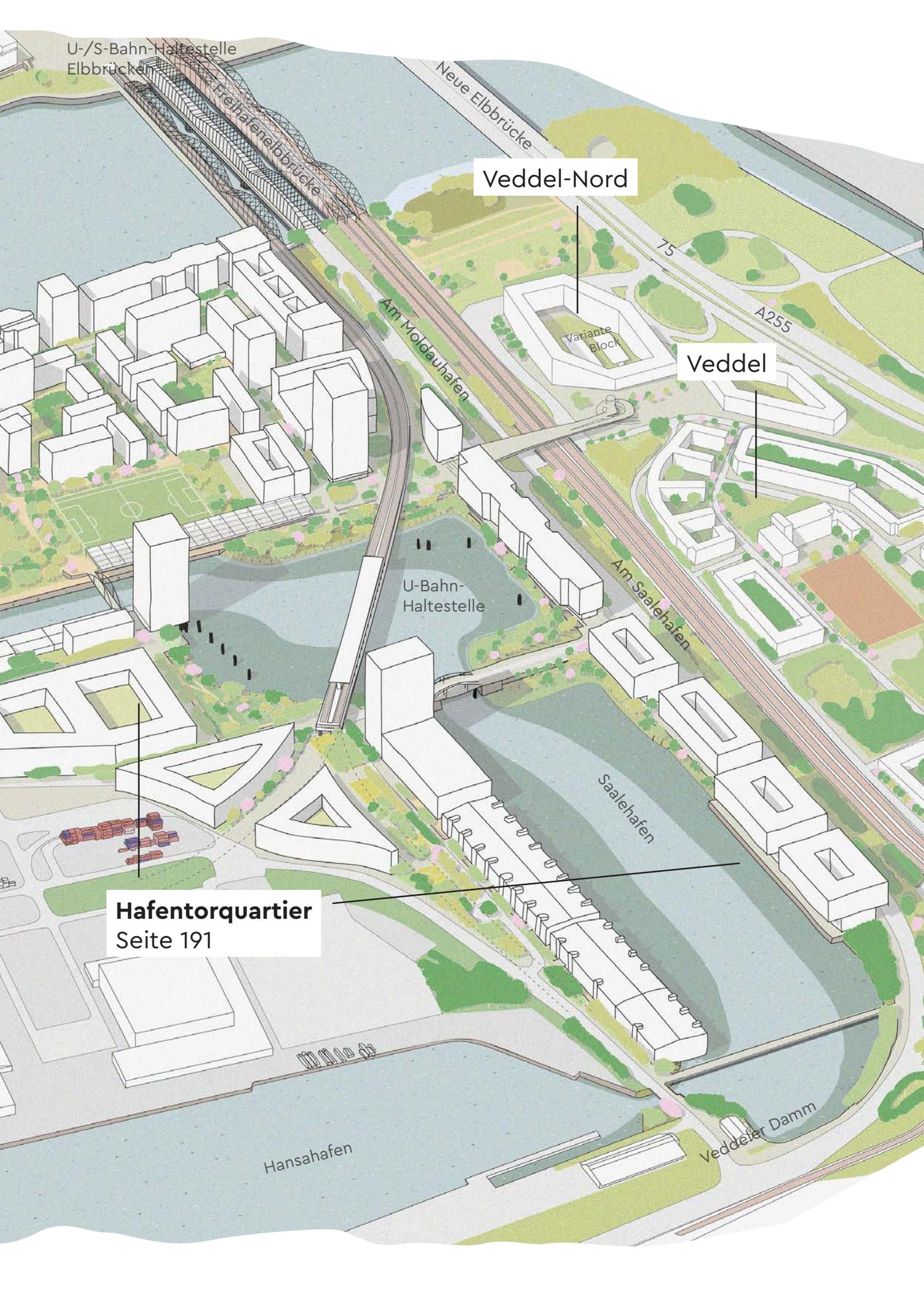


Abb. 2.2: Der neue Stadtteil Grasbrook mit seinen zwei Quartieren und Nachbarschaften



U-/S-Bahn-Haltestelle
Elbbrücken

Freihafenelbbrücke

Neue Elbbrücke

Veddel-Nord

75

A255

Variante
Block

Veddel

Am Moldauhafen

U-Bahn-
Haltestelle

Am Saalehafen

Saalehafen

Hafentorquartier
Seite 191

Hansahafen

Veddeler Damm

Folgende übergeordnete Ziele verfolgt der neue Stadtteil:

Zielsetzungen für den neuen Stadtteil Grasbrook

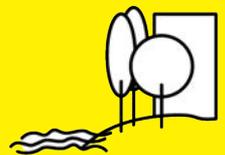
1. Nachbarschaften wachsen zusammen

Der Grasbrook übernimmt im Zusammenspiel mit der benachbarten Veddel eine wichtige Scharnierfunktion für Hamburgs „Sprung über die Elbe“. Das Aneinanderrücken von Stadt und Hafen und insbesondere die Entwicklung von Wohnnutzungen in Hafen- und Industrienähe wird durch Abstand und gegenseitige Rücksichtnahme der unterschiedlich sensiblen Nutzungen organisiert. Zwischen klassischer, zukünftig stark verdichteter und hocheffizienter Hafennutzung und neuen Flächen für den Wohnungsbau entsteht dazu das ausschließlich gewerblich genutzte Hafentorquartier mit hoher Baudichte, das zugleich vielfältige Chancen für die Ansiedlung von innovativen Unternehmen mit Hafenbezug, für Forschung und Entwicklung, Prototypenbau sowie spezialisierte Produktion und Dienstleistungen bietet.



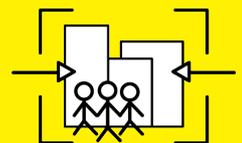
2. Grüne Stadt am Wasser

Die Qualität eines Stadtraums hängt insbesondere von der Qualität seiner Freiräume ab. Auf dem Grasbrook soll aufgezeigt werden, wie sich Bebauung und Freiraum auch in der inneren Stadt ergänzen können. Das Freiraumkonzept wurde nicht im Nachgang zur Festlegung der städtebaulichen Struktur geplant, sondern im Planungsprozess mit dem Städtebau integriert gedacht und entwickelt. Der Freiraum ist das elementare Grundgerüst des neuen Stadtteils, in dem Straßen zu grünen Mobilitäts- und Stadträumen, Stadtnatur und intensive Nutzung durch die Menschen vereinbar ausgestaltet und somit Freiräume und Bebauung von Beginn an gemeinsam gedacht werden. Der in die Grünstrukturen integrierte naturnahe Wasserhaushalt sorgt für die nachhaltige Entwicklung der Grünflächen.



3. Stadt für alle

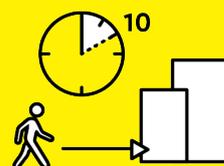
Der Grasbrook soll zu einem Stadtteil für alle werden. Wohnungsangebote mit einem Anteil von 35 % geförderter Wohnungen garantieren eine soziale Durchmischung für alle Bevölkerungsgruppen. Eine feinkörnige Nutzungsmischung mit Gastronomie, Kultur-, Sport- und Freizeitangeboten, Einkaufsgelegenheiten, einer Grundschule, sieben Kitas, sozialer Infrastruktur und Wohnen und Arbeiten sorgt für angemessene Urbanität.



Auch die Arbeitsstätten sollen dazu beitragen, dass Menschen unterschiedlicher beruflicher Qualifikationen auf dem Grasbrook Arbeit finden. Dazu soll ein möglichst vielfältiges Angebot an Arbeitsplätzen in kleinen und großen Betrieben, unterschiedlichsten Branchen sowie mit der Möglichkeit zur Gründung oder dem Wachstum von (Klein-) Gewerbe geschaffen werden.

4. Alles vor der Tür: der 10-Minuten-Stadtteil

Der neue Stadtteil Grasbrook bietet sehr gute Voraussetzungen, klimaschonende urbane Mobilität als Grundbaustein der lebenswerteren Stadt zu entwickeln. Entsprechend dem Leitbild eines grünen 10-Minuten-Stadtteils steht der quartiersbezogene Fuß- und Radverkehr im Vordergrund. Der öffentliche Nahverkehr stellt die Verbindung zu anderen Stadtteilen her. Innovative Logistikkonzepte vervollständigen das Angebot. Bei der Umsetzung der ambitionierten Ziele wird der Grasbrook zum Reallabor für nachhaltige Mobilität und erprobt die konsequente Integration zahlreicher Teilinnovationen.



5. Widerstandsfähige und klimabewusste Infrastruktur

Resilienz, Ressourcen- und Klimaschutz sowie Klimawandelfolgenanpassung spielen für den Grasbrook eine Schlüsselrolle und sollen mit innovativen und zukunftsfesten Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen für Energie, Wasser, Wertstoffe und Informationstechnik bereits in der frühen Planung verankert werden. Lokale Wärme- und Kältenetze auf Basis regenerativer Energien versorgen die neuen besonders energieeffizienten Häuser. Die Gebäude werden zu „Prosumern“, die Energie nicht nur konsumieren, sondern auch produzieren. Die Entwicklung wird in allen Phasen – von der Planung über die Realisierung bis zum Betrieb – durch ein Nachhaltigkeits-Monitoring begleitet.



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 der Transformation von Hafenum- und Industriearealen in urbane Stadtquartiere auf. Wo vorher nahe der Innenstadt Güter umgeschlagen wurden und große Flächen für die Stadtgesellschaft unzugänglich waren, werden in einigen Jahren 6.000 Menschen wohnen und 16.000 Menschen arbeiten und

die Angebote eines modernen Stücks Hamburgs genießen. In unmittelbarer Nachbarschaft zum dynamischen Hafen soll der Grasbrook einerseits zeigen, wie Hafennutzung und städtisches Leben in einem verträglichen Miteinander organisiert werden können, und andererseits, wie die Zukunft einer klimagerechten, zukunftsfähigen Stadt der kurzen Wege aussehen kann – einer Stadt, in der bautechnische, stadtökologische und stadtgesellschaftliche Innovationen gleichzeitig und miteinander verstrickt entwickelt werden.



Abb. 2.3: Die Städtebau- und Freiraumstruktur für den Grasbrook



Nordereibe

U- und S-Bahn Haltestelle Elbbrücken

Elbtower

Fähranleger Holthusenkaai

korridor neue Elbquerung

Grasbrook Boulevard

VII+II VII+I VII+III

VII XII VII

VII+II VII+I VII+III

VII XII VII

VII+II VII+I VII+III

VII XII VII

VII+II VII+I VII+III

VII XII VII

VII+II VII+I VII+III

VII XII VII

VII+II VII+I VII+III

VII XII VII

VII+II VII+I VII+III

VII XII VII

VII+II VII+I VII+III

VII XII VII

VII+II VII+I VII+III

VII XII VII

VII+II VII+I VII+III

VII XII VII

Dach

Grundschule

Utopia Case

Stadtplatz

U-Bahn Haltestelle

Sachsenbrücke

U-Bahn Haltestelle

Sachsenbrücke

U-Bahn Haltestelle

Sachsenbrücke

U-Bahn Haltestelle

U-Bahn Haltestelle</

2.1

Nachbarschaften wachsen zusammen



Zielsetzungen für den Grasbrook

Der Grasbrook entsteht in unmittelbarer Nachbarschaft zum dynamischen Hafen, der hier kostbare Flächenressourcen inmitten Hamburgs für die Stadtentwicklung frei macht und seinen Betrieb auf kleinerer Fläche reorganisiert und intensiviert. Stadt und Hafen grenzen künftig unmittelbar aneinander. Diese Nachbarschaft gilt es, als wechselseitige Ergänzung und Ausgangspunkt für einen neuen Stadtteil und als Impuls für die innovative urbane Ökonomie in der Hafenstadt kompatibel auszugestalten und darüber hinaus zu nutzen.

Aber auch die weiteren Nachbarschaften des Grasbrooks bilden herausfordernde Rahmenbedingungen: Den stadträumlichen Kontext des Grasbrooks bilden historisch gewachsene Viertel mit ausgeprägter Lokalidentität wie die Veddel und vollständig neu gebaute Stadtteile wie die HafenCity. Doch eines haben der Grasbrook und seine Nachbar:innen gemeinsam: Die Stadtteile sind durch natürliche und menschengemachte Barrieren voneinander getrennt.

Insbesondere die Veddel und der Grasbrook sollen sich wechselseitig ergänzen und zu einem gemeinsamen Stadtraum zusammenwachsen. Dazu werden gemeinsame Versorgungsstrukturen sowie Bildungs- und Freizeitangebote beitragen und eine Identifikation der Stadtteilbewohner mit dem jeweils anderen Stadtteil entstehen. Neu geschaffene Brücken und Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr über die heute trennenden Verkehrsstrassen bilden dafür lediglich eine, wenn auch wichtige Grundvoraussetzung.

In neuen Gebäuden und den teilweise denkmalgeschützten Lagerhäusern werden eine Vielzahl von Arbeitsplätzen entstehen. Die Produktion von Gütern und Wissen, Dienstleistungen und Kultur in Kombination mit urbanen Logistiklösungen bieten Chancen und Synergieeffekte an der Schnittstelle von urbaner und hafenbezogener Ökonomie. Das Arbeitsplatzangebot wird für die Bewohner:innen des Grasbrooks, der Veddel und der anderen benachbarten Stadtteile auf kurzen Wegen bequem zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV erreichbar sein.



Abb. 2.4: Die Veddel und der Grasbrook



Abb. 2.5: Blick über die Hansabrücke auf den Hansahafen; im Vordergrund rechts das Lagerhaus G



Abb. 2.6: Ein besonderes Wohnquartier – die Veddel

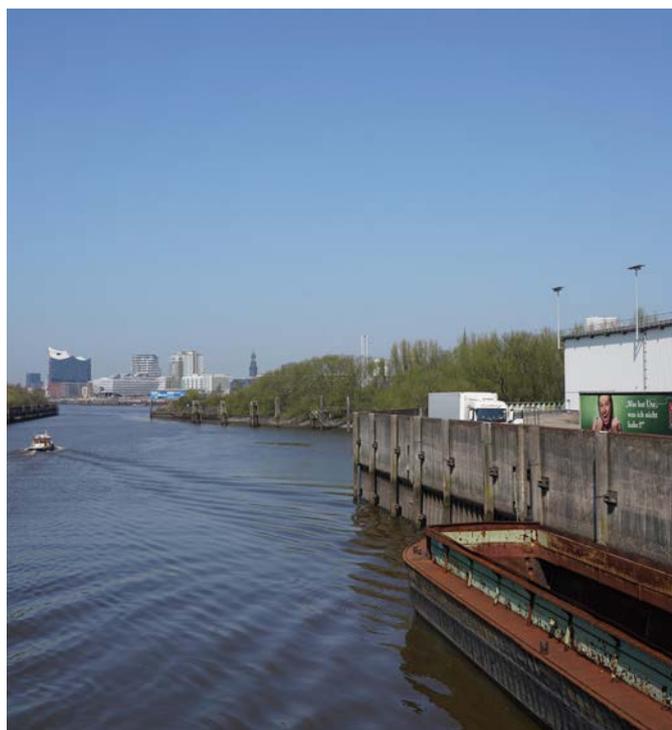


Abb. 2.7: Blick über den Moldauhafen in Richtung Westen

Städtebauliches Konzept

Erholungsflächen am Wasser und eine starke Durchgrünung der Stadtviertel prägen Hamburgs Stadtgefüge. Die weitläufigen Wasserflächen geben immer wieder neue, spannungsreiche, auch überraschende Blicke auf die Stadt frei. So auch auf dem Grasbrook, an dem sich das für Hamburg typische Wechselspiel von Wasser und grüner Stadtlandschaft besonders stark zeigt. Die grüne Metropole am Wasser – auf dem Grasbrook findet diese Hamburger Tradition ihre Fortsetzung.

Mit der städtebaulichen Entwicklung legt sich eine neue Schicht auf die bestehenden Strukturen, wenngleich der Kontext von Natur, Umwelt und Stadt erhalten bleibt. Der permanente Wandel des Ortes durch die frühere und auch heute noch vorhandene hafenvirtschaftliche Nutzung und natürliche Veränderungen des Flusslaufs wird in der neuen Stadtlandschaft sichtbar und spürbar sein.

Die durchgrünte Halbinsel zwischen Norderelbe und Moldauhafen erhält einen großen Park als Ankerpunkt des städtebaulichen Konzepts. Eine starke und klare Achse, die vom Veddeler Marktplatz bis zum Veddelhöft im Grasbrook führt, verknüpft beide Nachbarstadtteile.

In eindrucksvoller Wasserlage stehen heute großmaßstäbliche historische Lagerhäuser im Kontrast zu den sich selbst überlassenen und bisweilen romantisch anmutenden Uferbereichen mit ihrem „wildem“ Grün. Dieser Charakter wird auch künftig im neuen Stadtteil mit seinen urbanen und zugleich sehr durchlässigen Quartieren erhalten bleiben. Der Stadtteil Grasbrook vereint alles, was die Lebensqualität Hamburgs als Stadt ausmacht: Man wohnt und arbeitet inmitten der Stadt und doch auch am Wasser und in der Natur.

Ein Stadtteil, zwei Quartiere

Zwei Quartiere gliedern das Gesamtareal: Nördlich zwischen Elbe und Moldauhafen liegt das überwiegend von Wohnen bestimmte Moldauhafenquartier. Im südlichen Bereich an der Nahtstelle zum Gelände des Hafenterminal O'Swaldkai befindet sich das Hafentorquartier, das als urbanes gewerbliches Quartier mit emissionsarmen hafenvirtschaftlichen Nutzungen sowie Forschung und Entwicklung, Produktion und Büros geprägt sein wird. Im Hafentorquartier, dessen Flächen im Geltungsbereich des Hafentwicklungsgesetzes verbleiben, muss auch das Nebeneinander von Stadt und Hafen einvernehmlich gelöst und dauerhaft organisiert werden.

Mit den Neu- und Bestandsbauten werden in beiden Quartieren rund 907.000 m² Bruttogrundfläche geschaffen, die für 3.000 Wohnungen, für Gewerbe, Nahversorgung, Grundschule, soziale Infrastruktur und Kultur (wie das Deutsche Hafenmuseum) genutzt werden. Rund 6.000 Menschen werden hier künftig wohnen und 16.000 arbeiten.

Sie alle werden im Stadtteil eine große Vielfalt an Läden, Gastronomie, Freizeit- und Kulturangeboten, sozialen Dienstleistungen und auch Mobilitätsangeboten finden. Außerdem bieten sich ihnen viele Möglichkeiten zur Naherholung und für sportliche Aktivitäten – nicht nur unter dem neuen „Dach“ als wettergeschützter Freiraum oder in den Parkanlagen, sondern auch auf den vielen Uferpromenaden oder in den Gebäuden.

Im Zentrum des neuen Stadtteils befindet sich das Moldauhafenbecken. Gerahmt von teilweise historischer Bebauung und akzentuiert von drei Hochhäusern wird es von der zukünftigen U-Bahn-Linie U4 mit ihrer Haltestelle über dem Wasser diagonal überspannt.



Abb. 2.8: Grün prägt den neuen Stadtteil

Weitere Besonderheit des Quartiers sind die teilweise denkmalgeschützten Lagerhäuser, historische Kaimauern und andere Zeugen der maritimen Vergangenheit. Durch sie bleibt die Geschichte des Grasbrooks sichtbar und wird Teil seiner Zukunft.

Parks, Grünflächen und ein Dach

Herzstück des Stadtteils ist der zentrale Park. Er erstreckt sich vom Veddelhöft im Nordwesten über die gesamte Halbinsel bis tief in den Stadtteil hinein, wo er nahtlos in die Schul- und Sportanlagen und den zentralen Stadtplatz übergeht. Prägendes Element ist das markante „Dach“. Als Reminiszenz an das beeindruckende Schleppehdach des ehemaligen Überseezentrums soll ein besonderer Stadtraum entstehen, der als großzügiges überdachtes Entree wie eine Klammer den Park mit dem Stadtplatz verbindet – ein identitätsstiftendes Bauwerk, dessen Wirkung als verbindender und nutzbarer Freiraum bis auf die benachbarte Veddel ausstrahlen wird. Neben dem zentralen Park gibt es weitere kleinere Parkflächen, Grünzüge und begrünte Höfe, die mit dem übergeordneten „Grünen Netz“ Hamburgs verknüpft werden.



Abb. 2.9: Offener Blockrand – das Beispiel „Quartier Dulsberg“

Quartiersbildung und Bautypologien

Der Grasbrook geht sparsam mit Flächen um: Es entsteht daher eine hohe Baudichte, die im Zusammenspiel mit den großzügigen Park- und Wasserflächen einen maßstäblichen Ausgleich schafft. Die unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkte in beiden Quartieren des Grasbrooks wurden in Gebäudetypologien übersetzt, die den Quartieren Diversität und ausdifferenzierte Identitäten verschaffen. Beide Quartiere sind bewusst heterogen gedacht und stehen in der Tradition prägender Hamburger Vorbilder und schreiben so das städtebauliche Repertoire Hamburgs fort. Riegel entlang des Ufers formen eine weiße Stadtkante im Norden und offene, durchgrünte Blocktypologien entstehen am Park. Im Hafentorquartier prägen großmaßstäbliche Bauten in Anlehnung an das Format der Speicher- und Kontrahäuser das städtebauliche Bild.



Abb. 2.10: Zeilenbauten am Wasser – ein Beispiel aus Hamburg-Eppendorf

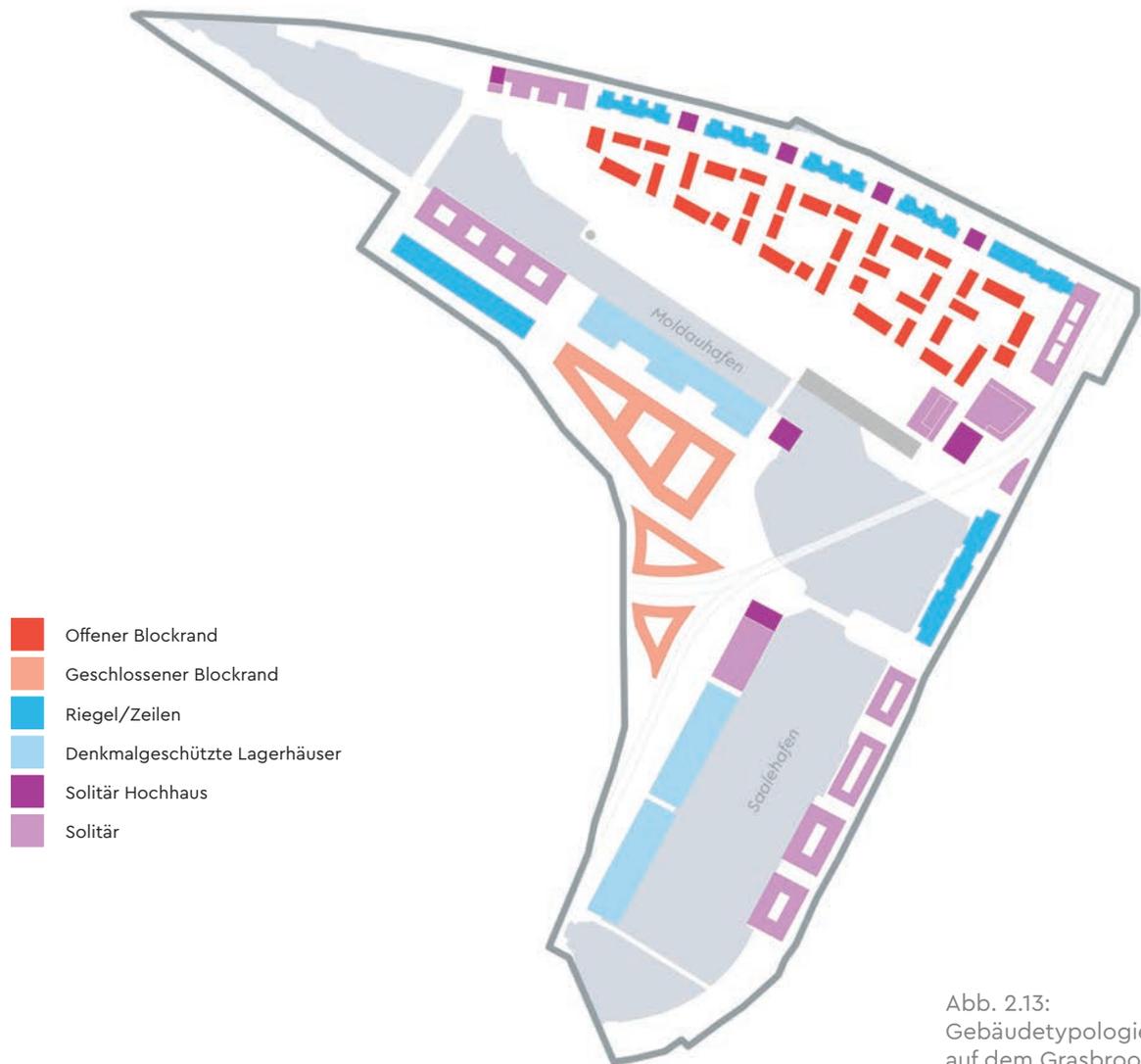


Abb. 2.13:
Gebäudetypologien
auf dem Grasbrook



Abb. 2.11: Blockrandbebauung weiterdenken –
einzigartig auf der Veddel realisiert



Abb. 2.12: Kontorhäuser als innovative Orte der Arbeit –
zum Beispiel der Sprinkenhof im Kontorhausviertel Hamburg

Teil A | 2 Nachbarschaften wachsen zusammen



..... Hafengebietsgrenze gemäß Hafenentwicklungsgesetz innerhalb Stadtteil Grasbrook

Abb. 2.14: Die Baufelder (nummeriert) in beiden Quartieren



Moldauhafenquartier

In direkter Nachbarschaft zum Hafen bildet das Moldauhafenquartier den Schwerpunkt der Wohnungsbauentwicklung im neuen Stadtteil und erhält dennoch einen urbanen Charakter. Dazu tragen robuste Ansätze zur vertikalen und horizontalen Nutzungsmischung der Gebäude bei.

Die Schaffung eines angemessenen Entrees am Stadtteileingang sowie einzigartige großstädtische Freiraumelemente und Grünverbindungen, die die Teilbereiche innerhalb des Quartiers vernetzen und gleichzeitig mit den übergeordneten Wasser- und Grünräumen verbinden, sind kennzeichnend für das Moldauhafenquartier.

Die Bebauung an der Wasserkante zur Norderelbe („Nordkante“) verweist auf die gründerzeitliche Bebauung der Hansestadt und bildet gewissermaßen „die weiße Stadt an der Elbpromenade“. Sie entwickelt eine markante vertikale Silhouette zur Norderelbe und der gegenüberliegenden Bebauung der HafenCity. Damit markiert sie den Auftakt des neuen Stadtteils und den Sprung über die Elbe. Dahinter liegen „Wohninseln“ in offener Blockrandbebauung. Sie repräsentieren eine „grüne Architektur“ im Sinne der Ergänzung von ökologischer Bauweise mit großen begrünten Wohnhöfen, grünen Quartierswegen und direkter Nachbarschaft zum zentralen Park.

Hafentorquartier

Demgegenüber bezieht sich das gewerblich geprägte Hafentorquartier, in dem nicht gewohnt, sondern ausschließlich gearbeitet wird, auf die „Rote Stadt“ der Hamburger Backsteinbauten, wie sie zum Beispiel auf der Veddel typisch sind.

Das Hafentorquartier dient als Puffer, um das Nebeneinander von klassischer Hafennutzung und der neuen gemischten Nutzung im Moldauhafenquartier städtebaulich und funktional zu organisieren. Der Übergang wird in Typologie, Dichte, Baukörpergröße und Ästhetik anknüpfend an den Maßstab der denkmalgeschützten Lagerhäuser D, F und G formuliert.

Die Verbindung von Alt und Neu entspricht der Zielsetzung, das Quartier für neue Impulse der urbanen gewerblichen Ökonomie und eine Vielzahl von unterschiedlichen Arbeitsplätzen zu nutzen. Die durchdachte Erschließungsstruktur schafft die Voraussetzung, eine große Bandbreite von Nutzungen mittels flexibler Segmentierung und Teilbarkeit der großen Gebäude je nach zukünftigem Bedarf möglich zu machen.

Die öffentlichen Räume bilden das starke Rückgrat des Stadtteils und sind auf hohe funktionale und gestalterische Qualität sowie Resilienz gegenüber stadtklimatischen Veränderungen ausgelegt. Schwerpunkte sind der Hafenbeckenpark, der großzügige Grünzug mit Sportnutzungen, der den Stadtteil von Norden nach Süden durchzieht, sowie die Uferzonen, die als ökologische Bereiche erhalten, entwickelt und gleichzeitig mit der hafenwirtschaftlichen Nutzung verträglich gestaltet werden sollen.

Abb. 2.15: Nordansicht des Stadtteils Grasbrook – von der Freihafenelbbrücke bis zum Veddelhöft



2.2

Grüne Stadt am Wasser



Zielsetzungen für den Grasbrook

Der Grasbrook wurde über die Jahrhunderte in seiner Form und Gestalt immer wieder stark verändert: In früherer Zeit durch natürliche geomorphologische Prozesse, in den letzten Jahrhunderten durch Eingriffe der Menschen. Es entstanden neue Hafenbecken und Kaianlagen, die wieder verfüllt wurden und sich der Entwicklung der Hafenvirtschaft kontinuierlich anpassten.

Der künftige Charakter des Grasbrooks setzt einen Kontrapunkt. Er baut auf dem Vorhandenen auf, lässt die Wasserflächen intakt, stärkt aber auch die Entsigelung und Durchgrünung der Stadt und schafft neue Bezüge zum Wasser. Grün wird nicht nur als „Begrünung“ verstanden, sondern als Teil einer grünen Infrastruktur, die urbane Umweltprobleme adressiert und gleichzeitig sozialen Nutzen stiftet, indem sie allen Stadtbewohner:innen – Menschen, Tieren und Pflanzen – dient.

Die geplanten Konzepte sollen vorhandene ökologische Qualitäten bewahren und ausbauen und dem Verlust von Biodiversität entgegenwirken. Ein Teil des Stadtteils wird in Parks und Grünflächen umgewandelt und auch die durchgrüneten Straßenräume sowie Gebäude werden mit Gründächern und Fassadenbegrünung dazu beitragen. Ein besonderer Schwerpunkt wird auch auf eine ökologisch optimierte Gestaltung der Uferzonen nach wasserrechtlichen Maßstäben gerichtet.

Um Stadtnatur und Biodiversität in Einklang zu bringen, wird es notwendig sein, gute Lösungen für die Sicherung der sensiblen ökologischen Bereiche in einem urbanen Stadtraum mit hoher Nutzungsintensität zu entwickeln und diese Bereiche gleichzeitig als Naturerfahrungsräume für die Bewohner:innen des Grasbrooks und der Veddel sowie Besucher:innen erlebbar zu machen. Dabei sollen auch die ökologischen Qualitäten der von geschützten Süßwasserwattflächen geprägten Hafenbecken mit einer freizeit- und auch fortgesetzten hafenbezogenen Nutzung in Einklang gebracht werden.



Abb. 2.16: Von der Tide geprägt – der Ort des Hafenbeckenparks, wo Moldau- und Saalehafen sich treffen



Abb. 2.17/2.18: Auf dem Nordufer des Moldauhafens ...



... entsteht ein zentraler Park

Freiraumkonzept

Das Freiraumgefüge des Grasbrooks ist geprägt von mehreren großen Park- und Grünräumen, die in ihrer naturräumlichen, funktionalen und gestalterischen Vielfalt ein breites Angebot bieten. Neben dem großzügigen landschaftlichen Park gibt es eine Vielzahl kleinerer Parks und Grünflächen, teils grüne Plätze, Innenhöfe, begrünte Promenaden und Straßenräume mit einer hohen Baumdichte und ein System breiter Grünzüge, die die Quartiere untereinander verbinden. So entsteht eine reizvolle Struktur aus vorhandenen Freiraumqualitäten der Wasserlandschaft und Stadtnatur, ergänzt durch zahlreiche neue Grün- und Freiraumelemente. Ihr kontrastreiches Zusammenwirken macht den Grasbrook zu einem einzigartigen Stadtteil.

Im Stadtteil entstehen drei öffentliche Parkanlagen von insgesamt über sieben Hektar Größe. Ergänzt werden sie um die Grünzüge im Moldauhafenquartier sowie um die Vegetationsflächen am Melniker Ufer und im Saalehafenbecken, deren Bestandsvegetation und Flusswattflächen mit ihren Habitatfunktionen einen hohen ökologischen Wert haben und nicht zur Nutzung von Bewohner:innen und Besucher:innen erschlossen werden. Damit bilden sie ökologische Trittsteine im Hamburger Freiraumverbundsystem.

Die vielgestaltigen Freiräume sollen die Kommunikation und den nachbarschaftlichen Austausch zwischen den Bewohner:innen, Besucher:innen und Beschäftigten fördern. Sie bieten den Nutzer:innen in einigen Bereichen dichte, quirlige Lebendigkeit und in anderen Entspannung, Ruhe und Erholung.

Die intensive Begrünung und hohe Baumdichte machen die Parkanlagen und Grünzüge, Promenaden, Plätze und Höfe zu wichtigen Elementen im Freiraumverbund, die auch zur CO₂-Bindung beitragen. Sie sind entscheidend zur Vermeidung von urbanen Hitzeinseln sowie zur Förderung eines möglichst naturnahen Wasserkreislaufs.

Freiflächen, Parkanlagen und Promenaden

Der neue Stadtteil Grasbrook erhält drei Parkanlagen. Der größte ist der fünf Hektar große zentrale Park, der sich vom Stadtteilgang an der östlichen Verkehrsstrasse einmal quer über die nördliche Halbinsel zwischen Norderelbe und Moldauhafen bis zur Landspitze am Veddelhöft zieht. Dieser landschaftlich geprägte Park bietet mit seinen verschiedenen Teilbereichen, seinen Wiesen und Baumgruppen, Uferbereichen, Spiel- und Sportangeboten sowie einer eingezäunte Hundenauslaufzone Raum für vielfältige Aneignung.

Kein klassischer „Park“ wird der künftige Hafenbeckenpark, dessen Zentrum die mit Tide wechselnde Wasser- und Wattlandschaft des quadratischen Hafenbeckens zwischen Moldau- und Saalehafen darstellt. Während auf seiner Südseite über die Jahre wertvolle Vegetation entstanden ist, die möglichst erhalten bleiben soll, wird das Nordufer am zentralen Stadtplatz als teilweise grüne Aufenthaltsfläche am Wasser gestaltet.



Abb. 2.19: West-Ost-Schnitt durch den Grasbrook – vom Veddelhöft bis zur Veddel

Veddelhöft

Moldauhafenbrücke

Hafenpromenade





Abb. 2.20: Die öffentlichen Freiräume auf dem Grasbrook und ihre Vernetzung





Abb. 2.21: Landschaftliche Prägung: Parkanlagen und Grünzüge

An der Dessauer Straße, dem dritten Park, entsteht ein breiter Grünzug mit integrierten Sportflächen, der auch als linearer Park gelesen werden kann. Er verbindet zudem den Hafenbeckenpark mit den südlich des Planungsgebiets liegenden Grünanlagen am Spreehafen.

Auch die anderen Grünzüge zeichnen sich durch ausgeprägte Bepflanzung aus. Sie sind Freiräume innerhalb der Quartiere und verknüpfen zudem die Parks, Plätze und Höfe zu einem übergeordneten Freiraumsystem.

Im Moldauhafen bilden die Grünzüge in Nord-Süd-Richtung fünf grüne Finger, die sich aus den vier Grünzügen der Wohninseln und dem Grünzug am Stadteingang zusammensetzen. Die Stege und Brücken über den Moldauhafen führen schließlich die Grünverbindungen beider Quartiere zusammen.



Abb. 2.22: Urbane Orte: Plätze in den Quartieren

Neue Plätze für den Grasbrook

Im städtischen Gefüge des neuen Stadtteils fungieren vier Plätze als urbane Knotenpunkte und Aufenthaltsräume. Ergänzt werden sie durch eine Vielzahl an kleineren Quartiersplätzen. Wichtigster Platz ist der große zentrale Stadtplatz am Stadtteileingang mit der U-Bahn-Haltestelle, vielen städtischen Angeboten und einer hohen Aufenthaltsqualität.

Die Plätze sind je nach Lage und Kontext als grüne – im Bereich der Elbe und der Parks – oder als stärker mineralische Platzräume – im Bereich des Hafenbeckens und der historischen Lagerhäuser – ausgebildet. Mit ihren unterschiedlichen Charakteren und Funktionen übernehmen die Plätze eine wichtige Rolle für die städtische Freiraumversorgung und -vernetzung.

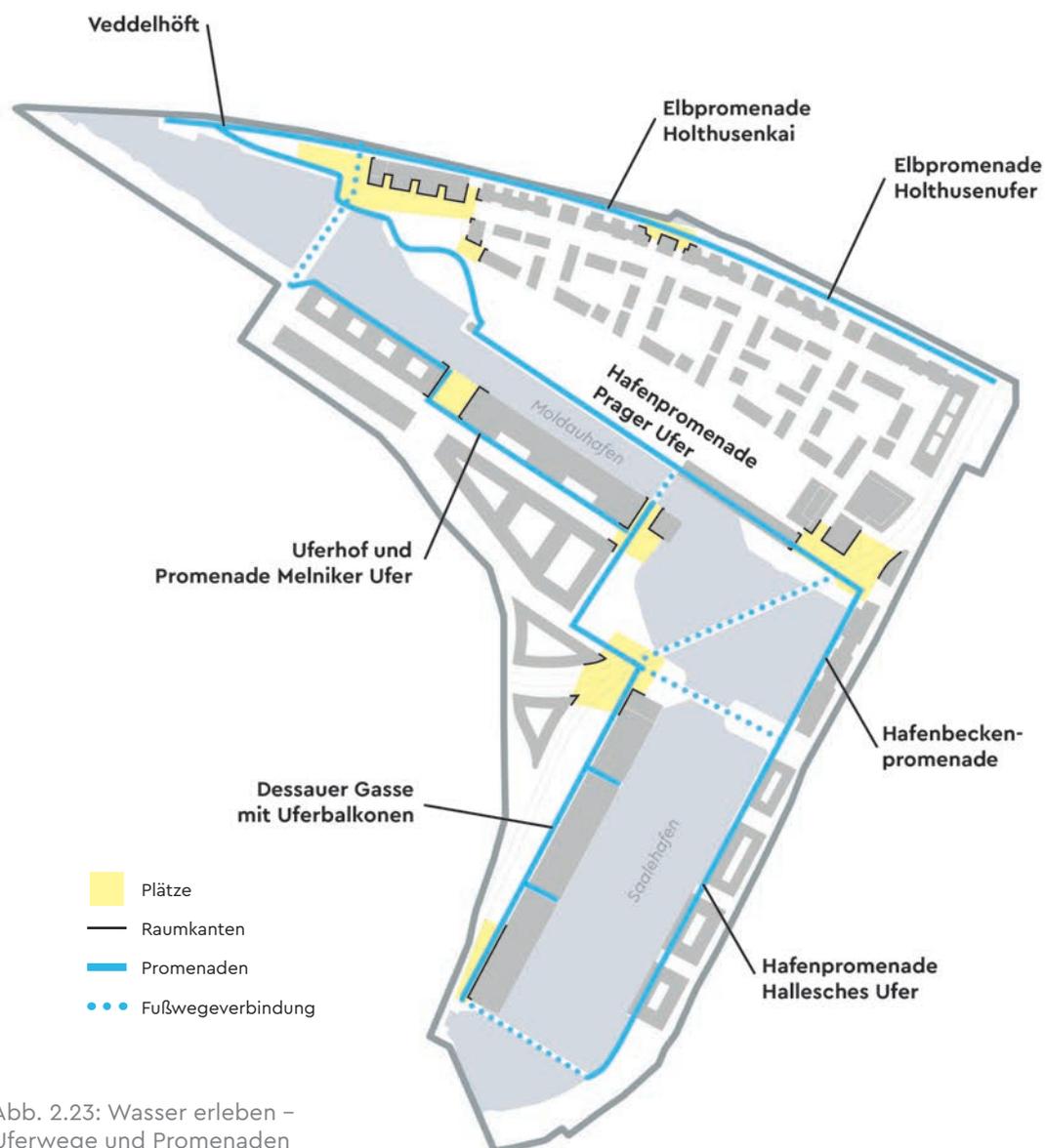


Abb. 2.23: Wasser erleben – Uferwege und Promenaden

Uferwege und Promenaden an Elbe und Hafen

Ergänzt werden die Parkanlagen und Grünzüge durch ein System von Promenaden und Uferwegen. Im Moldauhafenquartier dominieren die Promenaden am Elbufer und entlang des Moldauhafens. Sie bieten wichtige Räume für Fuß- und Radverkehr in der Stadt der kurzen Wege und bieten Raum für sportliche Aktivitäten. Gleichzeitig erfüllen sie Anforderungen als Rettungswege und Zufahrt für Wartungsarbeiten an den Uferkanten. Ein charakteristisches Merkmal

des Stadtteils bilden auch die weichen Uferabschlüsse der Böschungen, die mit neuen ufernahen Wegen zugänglich gemacht werden und damit die wechselnden Wasserstände der Elbe erlebbar machen. Im Hafentorquartier entlang von Melniker und Dessauer Ufer sind die geböschten Ufer größtenteils durch die imposanten Lagerhaus-Denkmäler überbaut. Hier werden mit Plätzen und Balkonen punktuell Wasserblicke und -zugänge geschaffen.



Spiel-, Sport- und Freizeitangebote

Der Freiraumverbund im Stadtteil wird durch ein vielseitiges System an Sport- und Spielflächen ergänzt, das teilweise in die Grünzüge, Wege, Höfe und Parkflächen integriert ist oder die Fläche des großen Parks erweitert. Damit trägt es zur faktischen Vergrößerung des öffentlichen Freiraums bei und bietet Bewohner:innen, Beschäftigten und Besucher:innen des Stadtteils und der Veddel zahlreiche Anlässe zur Begegnung und Bewegung.

Auf dem Grasbrook sind insgesamt jeweils rund ein Hektar öffentliche und private Spielflächen verortet.

Im öffentlichen Freiraum gibt es etliche Spielplätze und freie Spielmöglichkeiten im Park, in den Grünzügen, an den Promenaden, unter dem großen Dach oder im urbanen Aktivitätsband. Diese Spielflächen sind über den ganzen Grasbrook verteilt und miteinander über die diversen Wegebeziehungen verknüpft. Sie sind für alle zugänglich. Darüber hinaus sind Flächen wie der Schulhof der Grundschule und die Außenspiel-

flächen der zahlreichen Kitas enthalten, aber auch Spielflächen in den Höfen der Wohninseln oder im wohnungsnahen Umfeld der Wohngebäude an der Elbe. Diese Flächen dienen zum geschützten Spiel für Schul- und Kitakinder sowie den direkten Anwohner:innen. Der Schulhof kann außerhalb der Schulzeiten als ergänzendes Spielflächenangebot für die Öffentlichkeit geöffnet werden (innerhalb bestimmter Nutzungszeiten).

Freizeitsportkonzept

Auch die Sportflächen verteilen sich über den ganzen Grasbrook. Viele verschiedene Elemente bilden ein dichtes Netz aus Sportelementen und -flächen. Insgesamt sind deutlich mehr als ein Hektar Sportflächen im öffentlichen Freiraum geplant. Dazu zählen der große Fußballplatz 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.

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

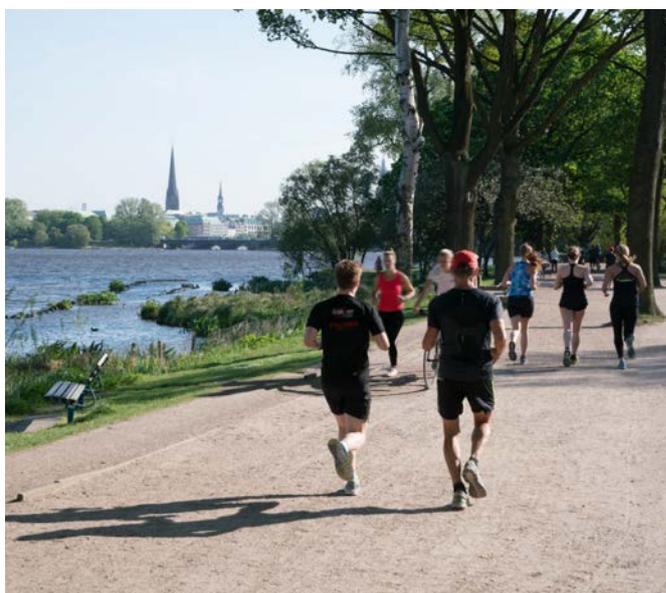


Abb. 2.25: neue Joggingstrecken und Parcours-Posten – in bestehende Routen eingebunden

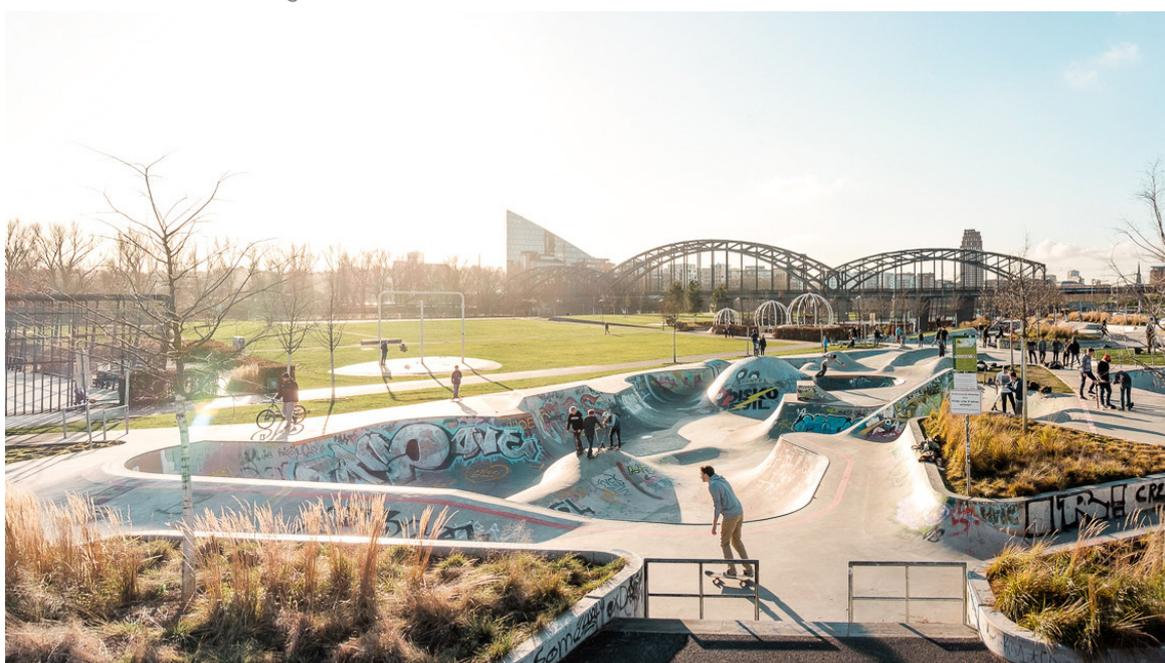


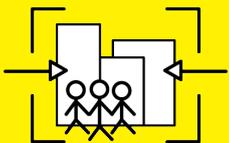
Abb. 2.26: Zahlreiche Aktivitätsbänder – Teil eines vielfältigen Freizeitangebots



Abb. 2.27: Orte und Routen des Sports auf dem Grasbrook und der Veddel

2.3

Stadt für alle



Zielsetzungen für den Grasbrook

Der Grasbrook soll für alle Menschen – vom Kita-Kind bis zum pflegebedürftigen Hochbetagten – unabhängig von ihren besonderen Bedürfnissen infolge der Lebensphase oder ihres sozioökonomischen Status ein Zuhause werden. Der Stadtteil soll soziale Teilhabe, gut erreichbare Arbeitsplätze und unternehmerische Chancen für Menschen mit einer breiten Palette unterschiedlicher Fähigkeiten und Qualifikationen bieten.

Die wesentlichen Voraussetzungen dafür wurden in der Funktionsplanung durch Elemente wie einen diversifizierten Gebäudegrößenmix, teilbare Grundstücke und nachhaltige Mobilitätsangebote geschaffen. Die baulichen Anforderungen des geförderten Wohnungsbaus wurden von Beginn an berücksichtigt, sodass eine Mischung der Wohn- und Eigentumsformen in allen Teilräumen, auch in attraktiver Park- und Elblage, möglich ist.

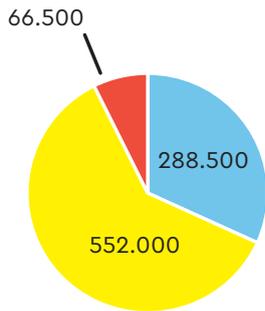
Um zu einem attraktiven Wohnstandort zu werden, der auch den Alltag von Familien oder Menschen mit besonderem Assistenzbedarf unterstützt, erhält

der Grasbrook eine gute Ausstattung mit sozialer und bildungsbezogener Infrastruktur. Kindertagesbetreuung und Schulversorgung, Angebote für Jugendliche sowie ambulante Dienstleistungen und nachbarschaftliche Einrichtungen spielen dafür eine zentrale Rolle und sollen gut erreichbar im Stadtteil verortet werden.

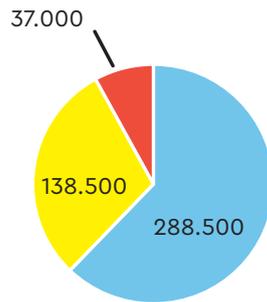
Die Arbeitsplätze und Angebote auf dem Grasbrook sind für Mitarbeiter:innen und Kund:innen hervorragend mit dem öffentlichen Nahverkehr und dem Rad erreichbar. Gleichzeitig ist der Stadtteil – wo gewerbliche und produktionsbezogene Nutzungen dies erfordern – für die notwendige Logistik leistungsfähig erschlossen.

Um eine „Stadt für alle“ zu werden, bedarf es darüber hinaus weiterer Innovationen in rechtlichen, ökonomischen, technischen und sozialen Bereichen, um die Resilienz der Nutzungsmischung über die Anfangsphase des Stadtteils hinaus auch langfristig zu gewährleisten.

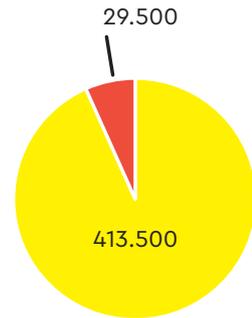
Teil A | 2 Stadt für alle



Stadtteil Grasbrook
gesamt: 907.000



Moldauhafenquartier
gesamt: 464.000



Hafentorquartier
gesamt: 443.000

(Alle Angaben gerundet: BGF oberirdisch in m²)



Abb. 2.28: Nutzungsverteilung auf dem Grasbrook

Wohnen, Arbeiten, Leben

Erst in Verbindung mit der Mischung von Nutzungen und Funktionen werden die Häuser, Freiräume und Mobilitätsinfrastrukturen zu einem lebenswerten Stadtraum, der Möglichkeiten für Menschen unabhängig von Geschlecht, Alter, Mobilität, sozioökonomischen Hintergründen und sozialen Rollen schafft. Der urbane Charakter des Grasbrooks entsteht durch die durchgängig geplante publikumsbezogene Erdgeschossnutzung mit sozialen, bildungsbezogenen und kommerziellen Angeboten sowie die Mischung von Wohnen und Arbeiten in den Obergeschossen. Zusammen mit kurzen Alltagswegen und vielfältigen Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten im Freiraum sorgt die Anordnung der Nutzungen für eine Belebung und soziale Kontrolle im Stadtraum. Das Nutzungskonzept für den Grasbrook ist eingebettet in die vorhandenen Nachbarschaften zur Veddel, der Hafencity, nach Rothenburgsort und Wilhelmsburg. Sichere und attraktive Verbindungen der Stadtteile insbesondere für den Fuß- und Radverkehr sind zentrale Voraussetzung dafür, dass die Menschen zwischen den Stadtteilen mobil sind und Angebote wechselseitig wahrgenommen werden können.



Abb. 2.29: Räume für das Publikum – in allen Erdgeschossen

Urbane Auflagen und Schaufenster

Für die Erdgeschosse wurden räumliche Schwerpunktbereiche für publikumsintensive Nutzungen mit hoher Besucherfrequenz definiert. So finden sich im Zentrum des Stadtteils und entlang der nördlichen Parkkante bis zum Deutschen Hafencity u. a. Nahversorgung und Einzelhandel, Gastronomie, aber auch Dienstleistungen wie Friseursalons. Auch Nachbarschaftseinrichtungen wie das Community Center oder die Grundschule finden sich hier in gut erreichbarer Lage.

In allen anderen Gebäuden befinden sich sogenannte publikumsaffine Nutzungen, die trotz geringerer Frequentierung durch Besucher ebenfalls von einer Wahrnehmbarkeit aus dem öffentlichen Raum profitieren und gleichermaßen zur Schaffung von Urbanität beitragen. Darunter fallen u. a. kleine Büros (z. B. Architekturbüro, Fotostudio, Werbeagentur), ambulante Pflegedienstleistungen, Arztpraxen, Beratungsangebote, Sport- und Gemeinschaftsangebote und wohnungsbezogene Nutzungen (beispielsweise Gemeinschaftsräume). Auch bestimmte Formen der urbanen Produktion zählen dazu, wie Co-Working-Spaces, FabLabs oder kleine Manufakturen.

Gewerbliche Nutzungen im Hafentorquartier profitieren ebenfalls vom urbanen Charakter des Stadtteils, da die Erdgeschosse sich für eine Belegung mit beispielsweise Showrooms, Kundenbetreuung, Schulungs- oder Seminar-räumlichkeiten und andere Unternehmenszwecke eignen. Damit wird eine Belebung des Quartiers auch in den Abendstunden und am Wochenende gefördert.



Abb. 2.30:
Garant für einen lebendigen
Stadtteil – urbane Erdge-
schosszonen

Die Schwerpunktsetzungen für publikumsbezogene gewerbliche und soziale Nutzungen in den Erdgeschosszonen des Grasbrooks wurde in enger Abstimmung mit der Nutzungsentwicklung auf der Veddel konzipiert, um einerseits nachhaltig zu einer Belebung des Grasbrooks beizutragen, gleichzeitig aber auch Anlässe für die Nutzung von Angeboten auf der Veddel zu schaffen. Insbesondere hinsichtlich der Entwicklungsmöglichkeiten auf der nördlichen Veddel ist darüber hinaus im weiteren Prozess eine übergreifende Feinsteuerung erforderlich.

Bildung, Nachbarschaft und Kultur

Zur Schulversorgung ist eine Grundschule mit bis zu fünf Klassenzügen vorgesehen und direkt am Stadtplatz – am Scharnier zur benachbarten Veddel – verortet. Damit ist sie aus beiden Stadtteilen für Grundschul Kinder sicher und fußläufig erreichbar. Der Schulhof wird ebenerdig vorgesehen und das Freiraumangebot für die Schüler:innen wird zusätzlich durch den angrenzenden Sportplatz und Park sowie dem großen, teilweise überdachten Stadtplatz erweitert.



Abb. 2.31:
Kultur, Soziales und
Nahversorgung im Stadtteil

Insgesamt sieben Kitas (ca. 750 Plätze) sind zur Versorgung der Bewohnerschaft im Stadtteil geplant. Fünf Standorte belegen Erdgeschossflächen im zentralen Wohnbereich des Moldauhafenquartiers und zwei liegen im Hafentorquartier. Alle Kitas verfügen über direkt angebundene und gut nutzbare Außenspielflächen, die geschützt in den Innenhöfen der Blockstrukturen liegen.

Als Nachbarschaftstreffpunkt ist ein Community Center – entweder am Stadtplatz oder im zentralen Wohnbereich des Moldauhafenquartiers vorgesehen. Im Erdgeschoss der Wohngebäude können Gemeinschaftsräume einziehen, die jeweils durch die Bewohner:innen mehrerer benachbar-

ter Hauseingänge gemeinsam genutzt werden können und über eine direkte Anbindung in die Grün- und Hofflächen verfügen.

Ganz im Nordwesten am Veddelhöft ist das Deutsche Hafenmuseum als einzigartiger Kulturbau geplant. Außenexponate im öffentlichen Raum werden ebenso wie die im Elbstrom liegende Viermastbark Peking den Standort markieren. Darüber hinaus kann auch am Stadteingang eine Kulturnutzung, beispielsweise Ausstellungen, eine Bühne oder eine kleine Live-Musikspielstätte, einziehen und von der Lage an der U-Bahn-Haltestelle profitieren.



Abb. 2.32:
Wohnnutzung
im Moldauhafenquartier

Wohnen

Eine sozial gerechte Stadt beruht auch auf dem Miteinander von Bevölkerungsgruppen mit unterschiedlichen materiellen Möglichkeiten. Der Hamburger Drittmix ist ein Baustein dieses Konzepts. Von den geplanten ca. 3.000 Wohneinheiten auf dem Grasbrook sollen daher mindestens 35 Prozent als öffentlich geförderte Mietwohnungen und Wohnungen für vordringlich Wohnungssuchende sowie genossenschaftlich organisierte Baugemeinschaften mit langen Bindungszeiten entstehen. Die anderen Wohneinheiten verteilen sich auf frei finanzierte Mietwohnungen und Eigentumswohnungen. Um die soziale Mischung weiter zu stärken, sollen

ergänzend auch mietpreisgedämpfte Wohnungen ein signifikantes Segment des Angebots darstellen. Dort, wo es wirtschaftlich vertretbar ist und den Zugang zu preiswertem Wohnraum sichert, sollen Wohnbaugrundstücke im Erbbaurecht vergeben werden.

Durch das Wohnungsangebot sollen verschiedene Bewohnerzielgruppen angesprochen werden: Familien, Alleinlebende und Paare, Studierende, Auszubildende sowie ältere Menschen und Menschen mit Beeinträchtigungen sollen als neue „Grasbrooker:innen“ willkommen sein. Auch die Weiterentwicklung neuer Wohnformen wie z. B. Co-Living ist eine Zielsetzung für den Stadtteil.

Die Angebote im Stadtteil sollen den Wohnungsbestand der bestehenden Nachbarquartiere sinnvoll ergänzen. Die Planung setzt daher auf differenzierte Gebäudeformen und -höhen, flexible und diversifizierte Grundrissstypologien sowie Gemeinschaftsflächen zum Zwecke der Nachbarschaft und der nachhaltigen Mobilität.

Vielfältige Wohnformen und Trägermodelle

Die Gebäudekonzepte umfassen sowohl flächeneffiziente Mehrspänner- und Laubengangkonzepte und dort, wo aufgrund der Lärmexposition und Besonnung erforderlich, vielfach „durchgesteckte“ Wohnungen. Besonders in direkter Elblage wurden dafür ausgeklügelte Gebäude- und Grundrisskonzepte zum Umgang mit den Lärmimmissionen entwickelt. Ein substanzieller Anteil der Gebäude weist maximal sieben Geschosse auf, um den zweiten Rettungsweg vorzuhalten, ohne dass hierfür aufwendige Sicherheitstreppe Räume erforderlich werden. Der künftige Wohnungsgrößenmix kann auf Basis der Planung mit einer breiten Palette von Wohnungsgrößen, von Wohnungen für Einpersonenhaushalte bis zu größeren Familienhaushalten, entwickelt werden.

Die verschiedenen Gebäudetypologien in den Teilräumen des Moldauhafenquartiers ermöglichen durch die Gebäudegrößen und vorgesehenen Teilbarkeiten eine flexible Zahl von Wohneinheiten. Die Wohnkonzepte können kleinteilig, beginnend bei Gebäuden mit etwa 30 Wohneinheiten, in den Teilräumen der Wohninseln und Riegelbauten an der Nordkante umgesetzt werden. Damit wird die Voraussetzung für die Beteiligung von vielfältigen Bauherrenmodellen wie genossenschaftlichen Baugemeinschaften, sozialen Trägern, Stiftungen oder Genossenschaften geschaffen. Ein durchgängig hoher Gebäudestandard und nachhaltige Bauweise sowie die aus allen Gebäuden gleichermaßen komfortable Zugänglichkeit der wohnungsbezogenen Freiräume in den Höfen und auf den Dächern werden unabhängig von der jeweiligen Wohnform obligatorisch.

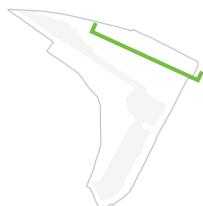
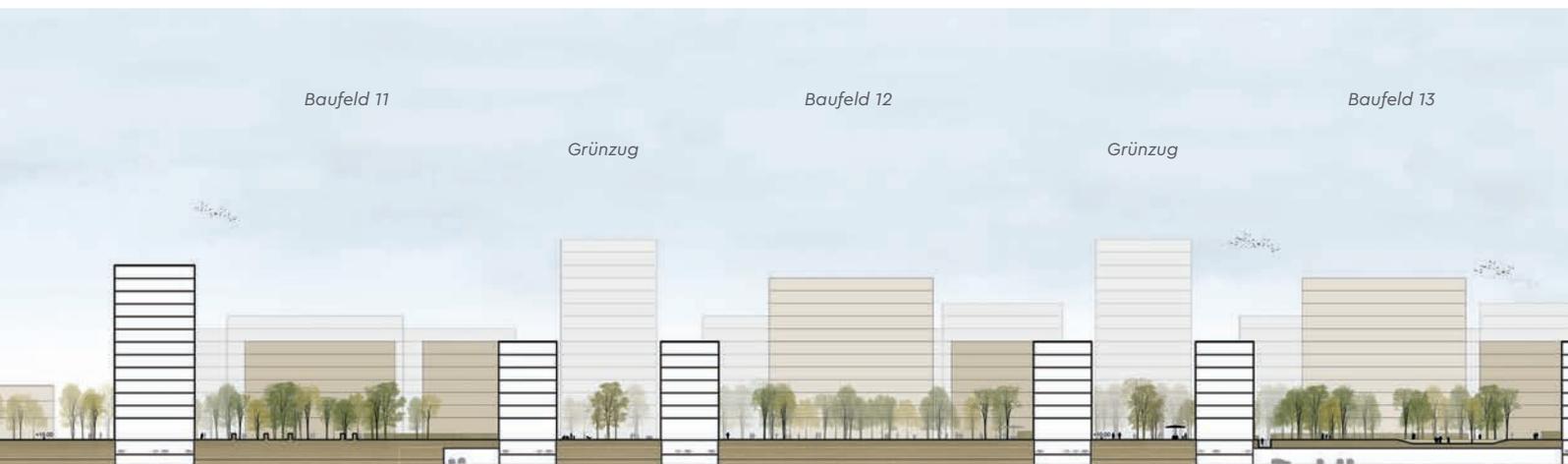


Abb. 2.33: Schnitt durch die Wohninseln im Moldauhafenquartier in West-Ost-Richtung



Arbeitswelten auf dem Grasbrook

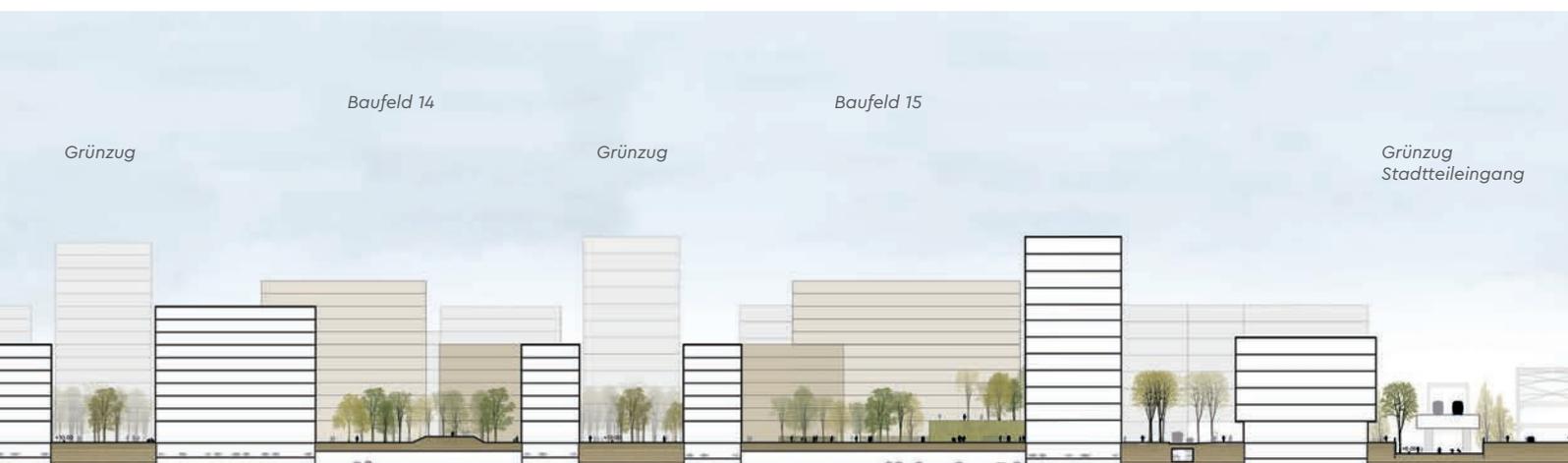
Aufgrund der vielen direkten Wasserlagen ist der Grasbrook einerseits gut sichtbar und bietet andererseits hervorragende Blickbeziehungen auf die prägnante Stadtsilhouette Hamburgs. Hinzu kommt eine sehr gute Erschließung mit einer U-Bahn-Haltestelle und weiteren ÖPNV-Angeboten. Daher ist der Grasbrook auch attraktiv als Standort für moderne und nachhaltig agierende Arbeitgeber, die ihren Mitarbeitenden entsprechende Arbeitsumgebungen anbieten möchten. Mit den städtebaulichen Strukturen wurde eine robuste Grundlage geschaffen, die veränderliche Nachfragesituationen seitens der Unternehmen berücksichtigen und für unterschiedliche Arbeitsplätze und Unternehmensaktivitäten flexible Flächenangebote unterbreiten kann.

Die gewerbliche Entwicklung des Grasbrooks bildet einen wichtigen Baustein für die Ansiedelung innovativer und vielfältiger Nutzungen in Innenstadtlage im Zusammenspiel mit dem Quartier Elbbrücken in der HafenCity, der Veddel und dem Billebogen sowie dem Hafen. Mit dem Hafentorquartier als zukunftsorientiertem Gewerbestandort öffnet sich der Hamburger Hafen hier weiter für die Ansiedelung von innovativen und wertschöpfungsintensiven Unternehmen mit Hafenbezug. Die Stadtteilentwicklung leistet so einen wichtigen Beitrag zur innovationsorientierten Wirtschaftsentwicklung Hamburgs.

Zahlreiche Arbeitsplätze entstehen in den Erdgeschossflächen, die Nahversorgungsangebote und soziale sowie bildungsbezogene Dienstleistungen aufnehmen. Aber auch im Kulturbereich kommen weitere Arbeitsplätze im Stadtteil hinzu, wie beispielsweise im Deutschen Hafenumuseum.

Ausbildung und Qualifizierung

Im Stadtteil sollen deutlich mehr Arbeitsplätze entstehen, als Bewohner:innen einziehen werden. Damit wird ein wohnortnahes Arbeitsplatzpotenzial auch für die Menschen aus den umliegenden Stadtteilen Veddel, Wilhelmsburg, Rothenburgsort und der HafenCity geschaffen. Die Orientierung auf verschiedenartige Arbeitsplatznutzungen, die eine breite Palette unterschiedlicher Qualifikationshintergründe voraussetzen – vom Ausbildungsberuf über Handwerksmeister:innen bis zu Akademiker:innen –, bietet die Chance, an die heterogene sozioökonomische Struktur der Haushalte aus der Umgebung anzuknüpfen und die soziale und funktionale Verflechtung mit den Nachbarstadtteilen zu fördern. Eine frühzeitige Vernetzung von Schulen mit Arbeitgeber:innen und die Schaffung von beruflichen Weiterbildungsmöglichkeiten können einen weiteren Baustein einer lokalen Ausbildungs- und Arbeitsmarktstrategie darstellen.



Von Low- bis Hightech in alten und neuen Häusern

Die differenzierten Lagen, insbesondere im Hafentorquartier, ermöglichen vielgestaltige Gebäudetypologien für stadtverträgliche und emissionsarme hafenbezogene Nutzungen, moderne Formen der Büroarbeit, wissensbasierte Zukunftstechnologien sowie vertikal gestapelte gewerbliche Produktion. Es sollen Flächen für Forschung, Entwicklung, digitale Unternehmensaktivitäten (z. B. in den Feldern Mobilität und Logistik), andere unternehmensbezogene Dienstleistungen für Betriebe der Hafengewirtschaft, verarbeitendes Gewerbe oder Handwerksbetriebe entstehen. Diese Ansiedlungsmöglichkeiten bieten die Chance, dass auch der Hafen von der Entwicklung des Grasbrooks profitiert.

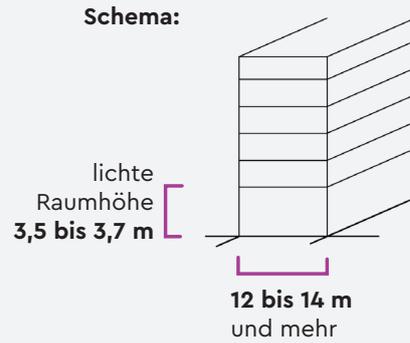
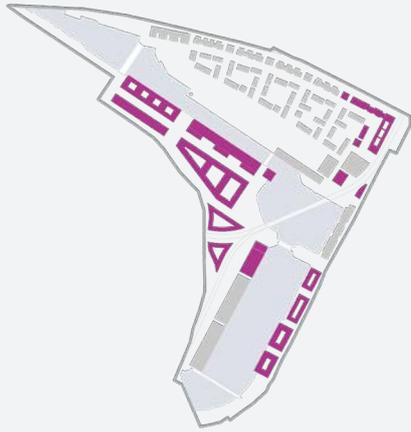
Das Hafentorquartier wird zum zukunftsorientierten Arbeitsstandort auch für Unternehmen, die die Nähe zum Hafen suchen. Für die umliegenden Hafensareale wird die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Nahverkehr deutlich verbessert, durch die Nähe zu den neuen grünen Freiräumen mit Freizeitwert sowie zum Wohnungsangebot im Moldauhafenquartier deren Standortqualität aufgewertet. Die Gewinnung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die Hafensbetriebe wird unterstützt.

Die Baufelder im Hafentorquartier verfügen dazu allesamt über ein großes Volumen, das sowohl im Gebäudeinneren als auch durch Unterteilungsmöglichkeiten (Realteilung) ein hohes Maß an Flexibilität zulässt und so auf die veränderlichen Bedarfe reagieren kann. Auch die Geschosshöhen sind variabel und auch größere lichte Höhen denkbar, um beispielsweise Nutzungen wie vertikale Produktion zu ermöglichen. In den Obergeschossen können die Gebäudekörper variabel – je nach Bedarf mit Atrien oder vollflächiger Überbauung oder anderen Konzepten – weiterentwickelt werden.

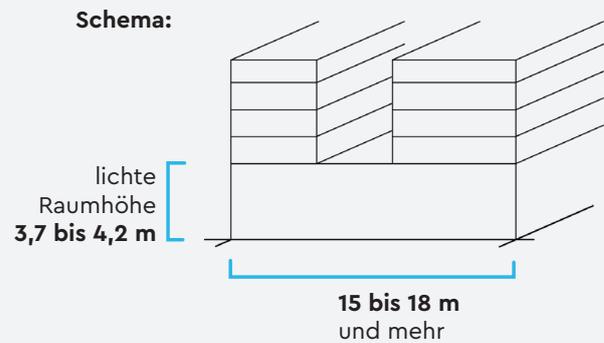
Große Gebäudetiefen und zusammenhängende Grundflächen je Geschoss erlauben bedarfsgerechte Grundrisskonzepte, die in der Horizontalen die differenzierte Ausgestaltung nebeneinanderliegender Nutzungseinheiten sowie auch die Flächenexpansion von wachsenden Unternehmen ermöglichen. In Zukunft kann damit nahezu jedes der Baufelder im Hafentorquartier für verschiedene Nutzungen entwickelt werden.

Die denkmalgeschützten Lagerhäuser sollen erhalten bleiben und teilweise bereits vor Fertigstellung erster Neubauten für Pioniernutzungen geöffnet werden. Ausgehend vom vorhandenen Gebäudebestand sollen mit Sanierungs- und Umnutzungskonzepten die Flächenzuschnitte angepasst werden, um auch eine kleinteiligere Nutzung und flexible Erweiterbarkeit für wachsende Flächenbedarfe von jungen Unternehmen möglich zu machen. Hochwasserschutz und Erschließung werden über gebäudebezogene Lösungen hergestellt, sodass die logistischen Anforderungen trotz fehlender Warftenebene erfüllt werden können.

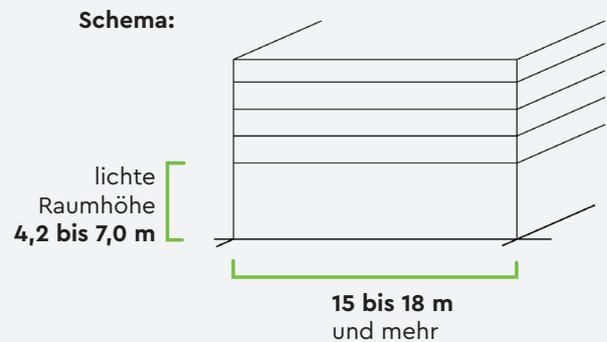
Um die Leistungsfähigkeit einer modernen Großstadtfeuerwehr sicherstellen zu können, ist auch eine Weiterentwicklung der Infrastruktur im Bereich der Inneren Sicherheit erforderlich. Im Hafentorquartier wird die Integration einer Feuer- und Rettungswache in einem größeren Baukörper mit Gewerbe- bzw. Büronutzung geprüft. Weitere strategische Fragen, wie die Gewährleistung der Zugänglichkeit und Liegemöglichkeiten für Wasserfahrzeuge (Personenrettung, Löschboote) werden im weiteren Planungsprozess vertieft betrachtet.



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



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

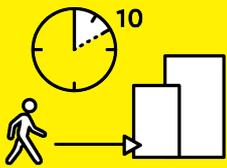


Typ C **Produktion**
 Nutzungsgliederung: Produktions-Layout
 Logistische Anforderungen: hoch

Abb. 2.34: Bandbreite möglicher Gewerbenutzungen im Stadtteil

2.4

Alles vor der Tür: der 10-Minuten-Stadtteil



Zielsetzungen für den Grasbrook

Der Stadtteil Grasbrook setzt mit dem Ziel eines nahezu 90-prozentigen Anteils des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und öffentlicher Personenverkehr) am Modal Split neue Maßstäbe in Europas Metropolen. Um den Stadtteil zu einem Beispiel für die stadtstrukturell getriebene Mobilitätswende zu machen, soll ein an den Bedürfnissen der Nutzenden ausgerichtetes Gesamtangebot gemacht werden, das die Nutzung von privaten Pkws überflüssig macht. Neben der geplanten 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.

Der auf viele Jahre ausgelegte Realisierungszeitraum für den Stadtteil Grasbrook macht es notwendig, dass die Konzepte von Beginn an tragfähig umgesetzt werden, damit Nutzer:innen schon mit dem Umzug in den Stadtteil neue Routinen entwickeln und nachhaltige Mobilität dort zum Alltag wird. Gleichzeitig befinden wir uns in einer Zeit des technologischen Wandels, insbesondere hinsichtlich der fortschreitenden Digitalisierung, die großen Einfluss auf die hier relevanten Themen der Mobilität und Versorgung hat. Weil wir heute künftige Veränderungen nicht absehen können, muss bei der Entwicklung des Stadtteils Raum gelassen werden für veränderte Bedarfe und neue technische Entwicklungen.

Grundprämissen für nachhaltige Mobilität

Neue Stadtteile übernehmen eine wichtige Rolle bei der urbanen Mobilitätswende. Anders als in der bestehenden Stadt werden die gebauten Strukturen und Nutzungen erst geschaffen. Auf dem Grasbrook wird diese Chance ergriffen und ein Konzept für einen lebenswerten Stadtraum entwickelt. Die „Straße“ wird zum Sozialraum – also als Ort der Begegnung und des Aufenthalts und damit als gemeinsamer Grünraum gestaltet und nicht mehr allein als funktionale Verkehrs- und Wegefläche gesehen. Ein großer Teil des Alltags kann sich im Wohnumfeld abspielen, weil dort Angebote des täglichen Bedarfs vorgehalten werden. Das Mobilitätskonzept für den Grasbrook schont das Klima und erzeugt wenig lokale Emissionen wie Lärm oder Luftschadstoffe.

Ambitionierter Modal Split

Hamburg hat sich in Bezug auf den zukünftigen Wegeanteil des Umweltverbundes mit dem politischen Ziel „Hamburg 2030“ einen Zielwert von mindestens 80 % gesetzt. Um dies zu erreichen, müssen insbesondere die Neubaugebiete wesentlich ambitioniertere Beiträge zum gesamtstädtischen Bild leisten. Vor dem Hintergrund der Planung einer 10-Minuten-Stadt und der ausgezeichneten Einbindung in das ÖPNV-Netz konnte für den Grasbrook eine Zielmarke von maximal 13 % MIV-Anteil als erreichbar definiert werden.

Um diese Zielmarke zu erreichen, wurde die Funktionsplanung darauf ausgerichtet, Voraussetzungen für eine hochwertige ÖPNV-Erschließung (Verlängerung der U-Bahn-Linie 4, Busangebot sowie Fähranbindung), einladende Angebote für aktive Mobilität und eine sparsame Nutzung des motorisierten Verkehrs (Pkw) zu schaffen.

Nach der Maßgabe, eine Benachteiligung des Umweltverbunds gegenüber dem Privat-Pkw zu vermeiden, die aktive Mobilität im Straßenraum attraktiv und sicher zu machen und im Sinne eines ökologischen Bauens sparsam mit Ressourcen umzugehen, wird die Bündelung von Stellplätzen in zentralen Quartiersgaragen vorgesehen. Ruhender Verkehr (parkende Fahrzeuge) verschwindet weitgehend aus dem Straßenraum und die Fläche wird gesellschaftlich höherwertigeren Nutzungen zugeführt.

Vorfahrt für den Rad- und Fußverkehr

Die öffentliche Infrastruktur zeichnet sich durch eine konsequente Ausrichtung auf die Bedürfnisse von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen aus. Neben dem Ziel, eine hohe Aufenthaltsqualität im Straßenraum zu erreichen, wird beispielsweise darauf geachtet, dass Rampen barrierefrei, Fahrradabstellanlagen in hoher Qualität ausreichend vorhanden sind und dass Pedelecs und Elektroroller geladen werden können.

Ein Erfolgsfaktor ist der Einsatz und der Wechsel unterschiedlicher Mobilitätsangebote je nach Anlass und Bedarf (Inter- und Multimodalität). Dies wird durch die vielfältigen Angebote von Sharing-Diensten gefördert. Carsharing ermöglicht den Zugang zu einem Fahrzeug sowohl für Menschen, die bewusst auf einen eigenen Pkw verzichten, als auch solchen Nutzer:innen, die sich einen eigenen Pkw nicht leisten könnten, aber zeitweise benötigen. Durch den stadtstrukturellen Rahmen und das attraktive Angebot nachhaltiger Mobilitätsformen, geteilter Pkw und weiterer Mobilitätsdienstleistungen werden weniger Stellplätze erforderlich sein – ein entsprechender Stellplatzschlüssel wurde gewählt. Hierdurch ist es möglich, die Beanspruchung von Fläche, aber auch durch graue Energie entstehende Emissionen zu vermeiden.

Kommunikation und Weiterentwicklung

Bei der Entwicklung des Mobilitätskonzepts wurden die funktionalen, verkehrlichen und gestalterischen Aspekte des Stadtteils konsequent verknüpft betrachtet. Die Zielwerte umfassen den Modal Split und die Stellplatzschlüssel sowie die Qualitätsanforderungen für den Fuß- und Radverkehr. Die daraus resultierenden Flächenbedarfe und Funktionen wurden auf diese Weise frühzeitig berücksichtigt. Ein wichtiger Schritt, der im Folgenden weitere rechtliche, ökonomische und realisierungsbezogene Detaillierungen erfordert und ständig an neue Entwicklungen angepasst werden muss.

Für die Umsetzung des Mobilitätskonzepts bildet der schrittweise Realisierungsprozess eine besondere Herausforderung. Bereits die Gewinnung von Bauherr:innen und Nutzer:innen für den neuen Stadtteil soll sich auf Nutzergruppen und Konzepte ausrichten, die von der besonderen Qualität des Standorts profitieren und sich zum Beispiel als künftige Bewohner:innen für einen Alltag ohne eigenes Auto entscheiden. Wenn Arbeitsplätze oder Wohnungen im Grasbrook bezogen werden, organisieren die Menschen ihre Alltagswege und Mobilität völlig neu. Die Information über die Mobilitätsangebote ist daher von großer Bedeutung, um die Entwicklung neuer Gewohnheiten zu unterstützen. Dieser Prozess der Neuorganisation des Alltags unter Einbindung der lokalen Möglichkeiten erfordert eine kontinuierliche kommunikative und partizipative Begleitung.



Abb. 2.35: ÖPNV-Erschließung von Grasbrook und Veddel

In der Zukunft werden für die Mobilitäts- und Logistikanforderungen der Nutzer:innen und Unternehmen neue Möglichkeiten gefunden werden, die heute noch nicht abgesehen werden können. Offenheit für Anpassungen an veränderte Anforderungen und Rahmenbedingungen und auch verkehrspolitische Ziele ist das zentrale Kriterium bei der Entwicklung des Mobilitäts- und Logistikkonzepts für den Grasbrook.

Der Grasbrook orientiert sich am Menschen

Für den Stadtteil Grasbrook wird der Mensch konsequent zum Maßstab der Planung. So sollen urbane Räume geschaffen werden, in denen sich Menschen mit unterschiedlichsten Bedürfnissen wohlfühlen und die zum Zufußgehen und Verweilen einladen.

Funktionen, wie Wohnen, Arbeiten und Versorgen, werden im Grasbrook stark verwoben, die Wege dazwischen werden kürzer. Der Anteil der Wege, die weniger als einen Kilometer lang sind und entsprechend bequem fußläufig oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können, wird durch die strategische Nutzungsmischung und -verortung im Stadtraum erhöht. Die Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten, Kitas und der Grundschule haben dabei eine Schlüsselrolle, da Einkaufswege überwiegend mit anderen Wegezwecken kombiniert werden. Den Erdgeschosszonen kommt daher nicht nur für die Entstehung von Lebendigkeit und Urbanität eine besondere Bedeutung zu. Sie bilden vielmehr auch ein zentrales Element der Mobilitätswende.

Mit einer Vielfalt von Nutzungen und den städtebaulichen Strukturen wird die Grundlage für den „10-Minuten-Stadtteil“ geschaffen:

Der offenporige Stadtgrundriss ermöglicht direkte Verbindungen für die „umwegsensiblen“ Radfahrer:innen und Fußgänger:innen. Die Wegenetze sind auf die Bedarfe und zu erwartende Wegebeziehungen von mobilitätseingeschränkten Fußgänger:innen und die Fußwegeentfernungen in einer alternativen Gesellschaft ausgerichtet. Durch die Verortung der Grundschule und Einbindung ins Fußwegenetz werden selbstständige Schulwege sicherer, „Eltern-Taxis“ vermieden und die Gesundheit und Bewegung der Kinder gefördert. Auch die U-Bahn-Haltestelle ist aus allen Bereichen des Stadtteils und der Veddel bequem zu Fuß zu erreichen. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen wird dennoch ein Busangebot das Stadtteilangebot ergänzen. Der zentrale Stadtplatz als Netzknoten für Versorgung und Nahmobilität ist aus dem größten Teil des Stadtteils und über die neue Brücke auch aus großen Teilen der Veddel in 5 bis 10 Minuten zu Fuß erreichbar.



Abb. 2.36: Fußläufige Erreichbarkeit vom Bahnsteig der U-Bahn-Haltestelle



Abb. 2.37: Lage der Tiefgaragen

Erschließung für aktive Mobilität

Im Grasbrook wird auch die Idee einer aktiven Stadt verfolgt. Dahinter steht die Verknüpfung von Mobilität und Bewegung im öffentlichen Raum. Zu den aktiven Mobilitätsformen zählen Radfahren, Zufußgehen, Skaten etc. Diese Mobilitätsmodi sollen durch eine geeignete Infrastruktur sowie unterstützende (Sharing-)Angebote gezielt gefördert werden.

Dabei kommt die Förderung aktiver Mobilität insbesondere auch mobilitätseingeschränkten Menschen sowie denjenigen zugute, die von selbstständiger MIV-Mobilität ausgeschlossen sind. Denn es geht hier um das Priorisieren von Wegeverbindungen, die kurz und barrierefrei sind und überdies die Verknüpfung mit dem ÖPNV sicherstellen, sodass auch eine barrierefreie und für Nutzende kostengünstige Mobilität nach außerhalb des Stadtteils gewährleistet ist. Damit werden auf dem Grasbrook auch die wesentlichen Grundzüge der Ideale einer „gesunden Stadt“ verwirklicht.

Um die Straßenräume im Moldauhafenquartier primär auf den Fuß- und Radverkehr auslegen zu können, wird der Großteil des Kfz-Verkehrs am Stadtteilzugang abgefangen und in Tiefgaragen abgeleitet. Der Grasbrook Boulevard wird als Fahrradstraße ausgebildet, die Moldauhafenbrücke sowie die Verbindung am Hafenbeckenpark und ihre Fortführung entlang der Dessauer Straße sind für den motorisierten Verkehr nur bedingt nutzbar und stellen damit eine nachrangige Straßenkategorie auf dem Grasbrook dar.

Die Erschließungskonzeption für das Hafentorquartier schafft die Voraussetzungen für einen leistungsfähigen urbanen Wirtschaftsverkehr, der alle Optionen einschließlich des Schwerlastverkehrs z. B. für Produktionsnutzungen bietet. Diese Verkehre werden jedoch vertraglich mit der hohen Aufenthaltsqualität in den Straßenräumen gestaltet, indem in der Verkehrsführung eine Kompatibilität mit dem Rad- und Fußverkehr hergestellt wird und Rangierverkehre weitgehend auf den Grundstücken abgewickelt werden.

Mobilitätsstark und autoarm

Auf dem Grasbrook wird ein ambitionierter Stellplatzschlüssel angesetzt. Das Ziel von 0,2 Stellplätzen je Wohneinheit ist in neu gebauten Stadtteilen bisher ohne Vorbild, entspricht aber Empfehlungen der Fachdiskussion. Für Besucher:innen wird die Stellplatzquote mit 0,04 Stellplätzen je Wohneinheit angesetzt. „Abgemindert“ werden auch die Stellplätze für Büronutzung und die vielfältigen gewerblichen Nutzungen, die vorrangig im Hafentorquartier entstehen. Für Büroflächen sind – ähnlich wie in der Hamburger Innenstadt – maximal 25 % des im Bauprüfdienst „Mobilitätsnachweis (Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze)“ angegebenen Bemessungswertes und für Gewerbe maximal 50 % zugrunde gelegt.

Die Tatsache, dass der Grasbrook im Warftkonzept entwickelt wird, ermöglicht es, den ruhenden Verkehr im Vergleich zu klassischen Tiefgaragen kostengünstig unterirdisch unterzubringen, da ein größerer Aushub zur Herstellung der Warftgeschosse nicht erforderlich ist. Gleichzeitig bleibt der öffentliche Raum frei vom ruhenden Kfz-Verkehr. Straßenbegleitendes Kfz-Parken erfolgt nicht. Nur notwendige und nicht sinnvoll über die Tiefgarage abzuwickelnde Verkehre sollen die Erlaubnis zum Halten im öffentlichen Straßenraum bekommen (z. B. Taxis).

Für den ruhenden Verkehr entstehen insgesamt drei Quartiersgaragen, deren Zufahrten im östlichen Abschnitt des Grasbrook Boulevards angeordnet sind. Die größte der drei Quartiersgaragen liegt unter den Wohninseln südlich des Boulevards und wird von Osten im Stadtteileingang erschlossen (Baufelder 13 bis 15, ergänzend Logistiktrasse auf Baufelder 11 und 12). Eine weitere Quartiersgarage liegt im Warftgeschoss unter den Baufeldern im südlichen Stadtteileingang, dem Stadtplatz und dem Dach (Baufelder 19, 20, 23). Die dritte und kleinste Quartiersgarage befindet sich unter den gewerblich genutzten Baufeldern im nördlichen Stadtteileingang (Baufelder 10 und 17). Über die Quartiersgaragen in den Warftgeschossen werden auch Logistikverkehre abgewickelt. Für die Anlieferung größerer Gewerbe- oder Einzelhandelsstandorte im Stadtteileingang sind im Erdgeschoss Ladehöfe vorgesehen. Das Deutsche Hafenumuseum soll ebenfalls eine im Gebäude integrierte Anlieferung erhalten, ergänzend werden im Warftgeschoss Stellplätzen für die museumseigenen Fahrzeuge sowie eine geringe Anzahl von Mitarbeiter- und barrierefreien Besucherstellplätzen untergebracht.

Im Hafentorquartier erfolgt die Verortung der Stellplätze größtenteils auf den jeweiligen Baufeldern. Dies ist wegen der schrittweisen Entwicklung der Baufelder erforderlich. Die Anforderungen der gewerblichen Nutzungen werden hier erst im Entwicklungsprozess näher festgelegt. Für die denkmalgeschützten Gebäude und das Hochhaus am Moldauhafenbecken muss der Nachweis der Stellplätze auf anderen Baufeldern erfolgen, da hier keine Warftgeschosse hergestellt werden.

Vernetzung mit dem Umfeld

Der Grasbrook wird in Nachbarschaft zu vorhandenen Quartieren gebaut. Daher gilt es, den Stadtteil optimal mit dem Umfeld zu vernetzen. Die vorhandenen natürlichen und infrastrukturellen Barrieren sollen durch neue attraktive Querungen überwunden werden. Als Grundlage für eine nachhaltige und bedarfsgerechte Mobilität werden dazu mehrere neue Brücken gebaut und bestehende Verbindungen umgestaltet. Zudem ist der Grasbrook ein wichtiger Trittstein für den Sprung über die Elbe. Diese Funktion kann er nur in enger Verknüpfung mit den Nachbarstadtteilen erfüllen.

Die Vernetzung mit der Veddel soll durch mehrere infrastrukturelle Maßnahmen hergestellt werden. Neue Brückenverbindungen sind die Veddeler Brücke und der Saalehafensteg. Weiter gestärkt werden könnte die Vernetzung über den Steg Veddel. Bewohner:innen und Beschäftigte des Grasbrooks, der Veddel und des nördlichen Wilhelmsburgs erhalten so gleichermaßen die Möglichkeit, die Angebote der benachbarten Stadtteile zu nutzen.

Der Grasbrook erhält mit der Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 von den Elbbrücken, die Anfang der 2030er umgesetzt werden soll, dem ergänzenden Busangebot, einem autonomen Kleinbus sowie der Fähre ein breites Spektrum an ÖPNV-Angeboten, welches die nahe gelegenen U- und S-Bahn-Stationen an den Elbbrücken und auf der Veddel ergänzt.

Die Radwege auf dem Grasbrook binden an das übergeordnete Radverkehrsnetz der Veloroute 10 sowie den Freizeitrouten 6 und 11 und an den geplanten Radschnellweg Hamburg–Lüneburg an. Die in Prüfung befindliche Verbindung der neuen Elbquerung Grasbrook im Westen könnte neben der Anbindung an die Innenstadt gleichzeitig eine wichtige neue übergeordnete Radverkehrsverbindung mit dem Süden Hamburgs darstellen. Die Realisierung der möglichen neuen Elbquerung sowie ihre Lage und Beschaffenheit wurde noch nicht entschieden. Mit der in diesem Bericht dargestellten Lagevariante wäre eine sehr gute Erschließungswirkung verbunden, gleichzeitig wäre dafür eine Verlagerung der Schiffs Liegeplätze an den Dalben in der Norderelbe erforderlich.

Die Anbindung des Grasbrooks an das äußere Straßennetz erfolgt an drei Punkten. Es handelt sich jeweils um Stichstraßen, die für Fahrzeuge nicht miteinander verbunden sind. Das Moldauhafenquartier wird im Norden über einen neuen Anschlussknoten an die Straßen Am Moldauhafen und Rampenstraße angebunden. Dies ist der Stadtteileingang, den auch die Busse des ÖPNV nutzen.



Abb. 2.39: Vernetzung mit dem Umfeld

2.5

Widerstandsfähige und klimagerechte Infrastruktur



Zielsetzungen für den Grasbrook

Der Grasbrook ist darauf ausgerichtet, ein Modellbeispiel für die Reduktion von Ressourcenverbrauch und CO₂-Ausstoß in der Stadtentwicklung zu werden. Dazu müssen sowohl die Bauweisen der neuen Gebäude, die neuen Freiräume, die Infrastruktur und die Versorgungsinfrastruktur sowie die Mobilität nicht nur auf den klimaneutralen Betrieb abstellen, sondern auch das CO₂-Minderungspotenzial beim Bau und der Neuerrichtung nutzen. Das Energie-Infrastrukturkonzept soll sich dabei an der CO₂-Neutralität, weitgehender Energiesuffizienz sowie Anpassungsfähigkeit gegenüber Umweltveränderungen auszeichnen.

Zum nachhaltigen Regenwassermanagement wird ein Wasserkreislauf konzipiert, der auch die Starkregenvorsorge und Trinkwassereinsparung berücksichtigt.

Damit die Veränderungen des natürlichen Wasserhaushalts durch Siedlungsaktivitäten so gering wie möglich gehalten werden, ist die Regenwasserspeicherung und -nutzung als integriertes Thema der Infrastrukturentwicklung nach dem Prinzip einer „Schwammstadt“ besonders berücksichtigt worden.

Zur Erreichung dieser Zielsetzungen ist ein fortlaufendes Monitoring von Beginn an erforderlich, um die Veränderungen aller Teilaspekte im Zeitablauf zu bewerten und Anpassungsbedarfe über den gesamten Lebenszyklus des Stadtteils zeitgerecht zu erkennen.

Urbane Ver- und Entsorgungsinfrastruktur

Die Entstehung eines neuen Stadtteils ist mit einem großen Einsatz von Ressourcen und dem Freisetzen von Treibhausgasemissionen verbunden. Insbesondere auf stahlbetonlastige Bauwerke wie Brücken, Straßen, Fundamente, Kaikanten, Tiefgaragen, aber auch auf konventionelle Hochbauten entfallen dabei die größten Anteile.

Gerade weil in neuen Stadtentwicklungsarealen wie dem Grasbrook zumindest für den Bau erhebliche CO₂-Emissionen anfallen, muss dem Ressourcenverbrauch bei der Herstellung und der CO₂-Bilanz besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Andererseits können die entstehenden Gebäude und Infrastrukturen im Betrieb auf eine CO₂-Neutralität ausgerichtet werden.

Den Grasbrook zu entwickeln birgt daher die große Chance, zukunftsfähige Lösungen für eine innovative Stadtentwicklung zu finden. Die Möglichkeiten der Digitalisierung sollen intelligent genutzt werden: als methodisches Hilfsmittel für den Planungsprozess und die Realisierung (z. B. City-BIM, Visualisierungs- und Simulationswerkzeuge für Fachleute) ebenso wie für vielfältige Fragestellungen des späteren Betriebs urbaner Funktionen und der Infrastruktur (u. a. im Kontext der Sektorenkopplung, als Vernetzung der Sektoren Strom, Wärme und Verkehr) sowie beim Monitoring. Eine ressourcenschonende und wirtschaftliche Ver- und Entsorgungsinfrastruktur bildet das ideelle Rückgrat des Nachhaltigkeitskonzepts des Stadtteils. Von besonderer Relevanz für die urbane Infrastruktur auf dem Grasbrook ist seine Versorgung mit Energie, Wasser, Informationen und Gütern, der Umgang mit Regenwasser, die Entsorgung von Abfällen sowie eine intelligente Erschließung bezogen auf die Medienführung.

Um den Grasbrook zu einem klimagerechten Stadtteil zu machen, wurden nachhaltige Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen sowie das Nachhaltigkeitsmonitoring bereits im Maßstab der Funktions- und Freiraumplanung intensiv einbezogen. Im Mittelpunkt stehen dabei die folgenden Aspekte:

- **Reduzierung** grauer Emissionen und abiotischen Ressourcenbedarfs
- **CO₂-Neutralität und Energieeffizienz** über die Nutzungsdauer
- **Soziotechnische Offenheit** für die Integration von Innovationen
- **Soziale und wirtschaftliche Tragfähigkeit**, damit alle Nutzer:innen gleichermaßen profitieren

Klimabilanzierung und Monitoring

Im Rahmen der integrierten Funktionsplanung wurde bereits in der Planungsphase ein Nachhaltigkeitsmonitoring für den Grasbrook etabliert, das Anpassungen und Optimierungen in der weiteren Planungs- und Realisierungsphase ermöglichen soll. Hierfür wurden für alle Planungsbereiche (Gebäude, Freiraum, Infrastrukturbauwerke, Mobilität, Ver- und Entsorgung) die zu erwartenden Quellen und Senken von Treibhausgasen, der Verbrauch nicht erneuerbarer Primärenergie und der Einsatz abiotischer Materialien für die Erstellungs- und Betriebsphase berechnet.

Verglichen wurde die Ressourceninanspruchnahme bei herkömmlicher Bauweise, Energieversorgung und Infrastruktur mit einem ressourcenoptimierten Modell. Die Resultate zeigen auf, dass insbesondere die Herstellung und Errichtung der Bauwerke die größten CO₂-Emissionen verursachen und somit auch die größten Einsparpotenziale bieten. Aus den Ergebnissen der Klimabilanzierung leiten sich wichtige Innovationsbedarfe für die kommenden Planungsschritte ab. Es gilt, optimierte Lösungen in allen Planungsbereichen zu entwickeln, um dem Ziel eines möglichst CO₂-neutralen Stadtteils im Bau und Betrieb möglichst nahe zu kommen.

Reduzierung von Emissionen und Ressourcenbedarf

Im Sinne einer zirkulären Ressourcenökonomie werden für den Stadtteil Grasbrook kreislauforientierte Lösungen über den Lebenszyklus der Bauwerke (Gebäude und Infrastruktur) und für die urbanen Nutzungsprozesse angestrebt. Der Fokus liegt dabei auf der ressourcenschonenden und möglichst klimaneutralen Gestaltung der gebauten Umwelt sowie der Steigerung des Einsatzes von Sekundärrohstoffen und der Mehrfachnutzung von Infrastrukturen. Gleichermäßen bedeutend ist die Minimierung von CO₂-Emissionen bei Energieversorgung und Mobilität.

Das frühzeitige Mitdenken bereits in der Phase der städtebaulichen Funktionsplanung spielt dabei eine zentrale Rolle. Schon während der Funktionsplanung werden beispielsweise die Flächen von unterirdischen Geschossen minimiert und für Gebäude Kubaturen entwickelt, die sich für den Holzbau eignen und deren Fassaden und Dachflächen für eine umfangreiche Begrünung und Fotovoltaiknutzung zur Verfügung stehen.

Insbesondere im Gebäudesektor soll Ressourceneffizienz durch die Verwendung von nachwachsenden Rohstoffen, recycelten Zuschlagstoffen im Beton oder leicht demontierbaren und sortenrein trennbaren Metallen und anderen Materialien verfolgt werden. Neben den Gebäuden stehen auch Bauwerke wie Brücken, Uferkanten, Promenaden und Straßen hinsichtlich ihrer Bauweise auf dem Prüfstand.

Energieversorgung

Mit dem klimapolitischen Ziel der Energiewende soll der Grasbrook bereits frühzeitig die angestrebten Emissionsziele der EU, des Bundes und des Hamburger Klimaplanes erfüllen. Dafür wird ein intelligentes, auf erneuerbare Energien ausgerichtetes versorgungssicheres und flexibles Energieversorgungssystem entwickelt, das optimale Rahmenbedingungen für die Einbindung verschiedener regenerativer Energieträger schafft.

Auf dem Grasbrook sollen CO₂-neutraler Strom, Wärme und Kälte zum Einsatz kommen. Ein möglichst großer Teil davon soll durch die Ausnutzung der Fotovoltaikpotenziale und Umweltwärme direkt vor Ort erzeugt werden. Dieser lokale Anteil wird jedoch nicht ausreichen, um einen verdichteten Stadtteil wie den Grasbrook vollständig zu versorgen, daher werden die zusätzlichen Bedarfe extern z. B. über das öffentliche Stromnetz zugeführt werden.

Um die wertvollen regenerativen Energien so effizient wie möglich einzusetzen, werden die Gebäude aufgrund ihres Energiestandards einen sehr geringen Wärme- und Kältebedarf aufweisen und durch ein Wärme- und Kältenetz miteinander verbunden sein.

Das Wärme- und Kältenetz folgt dem LowEx-Ansatz: LowEx (Niedrig-Exergie) steht dabei für eine Minimierung des Exergieanteils, also die Vermeidung des Einsatzes hochwertiger Energie für die Bereitstellung von Raumwärme, Warmwasser und gegebenenfalls Raumkühlung.

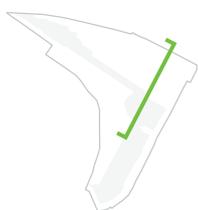


Abb. 2.40: Schnitt durch das nördliche Hafentorquartier und das Moldauhafenquartier – in Süd-Nord-Richtung



Abb. 2.41:
Energieversorgung
(Prinzipskizze)

Gebäude werden dabei beispielsweise mit Abwärme oder Umweltwärme versorgt.

Das Energiekonzept soll die Voraussetzungen für den zukünftigen Einsatz intelligenter Energiemanagementsysteme zur effizienteren Nutzung insbesondere regenerativer Energien schaffen, beispielsweise durch das Kappen von Lastspitzen, Verschieben von Abwärmepotenzialen oder Zwischenspeicherung von überschüssigem Solarstrom. Mithilfe der Energiemanagementsysteme soll es zukünftig möglich sein, Verbraucher unterschiedlichster Art

mittels des Internet der Dinge (Internet of Things, IoT) miteinander zu vernetzen, sodass der Verbrauch und die Erzeugung im Stadtteil optimal aufeinander abgestimmt werden können.

Flexibilität und Robustheit bleiben trotz des komplexen Energiesystems substantielle Prämissen, um auch die langfristigen Anforderungen eines nachhaltigen und resilienten Stadtteils abbilden zu können. Dies gelingt durch die Kombination aus zentraler Energieerzeugung und Einbindung dezentraler Energieerzeuger.



Wasserkreisläufe

Bedingt durch den voranschreitenden Klimawandel wird auch der Grasbrook von Extremwetter- und Starkregenereignissen, Hitzestress mit Tropennächten sowie Trinkwasserknappheit betroffen sein. 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 für den überdurchschnittlich hohen Grünanteil von Bedeutung, dass das Niederschlagswasser möglichst im naturnahen Wasserkreislauf auf dem Grasbrook verbleibt und nicht in die Elbe abgeleitet wird. Zur dezentralisierten, kaskadierenden Regenwasserbewirtschaftung gehören neben intensiver Dach- und Fassadenbegrünung der Gebäude ebenfalls stark begrünte Wohnhöfe, die oberhalb des Warftgeschosses Regenwasser zurückhalten und über einen gedrosselten Abfluss in die öffentlichen Flächen beschränkt sind. Die so entstandene blau-grüne Infrastruktur des Grasbrooks liefert einen wertvollen Beitrag zur Klimawandelfolgenanpassung des Stadtteils.

Trinkwasser sparen

Für die Zukunft wird die Ressource Trinkwasser auch in Norddeutschland zunehmend wertvoller. Gerade in Ballungsgebieten wird heutzutage vielfach bedeutend mehr Wasser zur Versorgung von Haushalten und Gewerbe aus dem Untergrund entnommen, als Grundwasser auf natürlichem Wege über die Versickerung neu gebildet werden kann.

Mit der integrierten Planung soll der Wasserkreislauf daher als möglichst lokal geschlossenes, naturnahes System gestaltet werden und mittels Regenwasserrückhaltung, -speicherung und -nutzung die Ressource Trinkwasser schonen und Regenwasserspitzen ausgleichen. Die Regenwasserrückhaltung trägt über Versickerung und Speicherung von Regenwasser wesentlich zur Bewässerung der Vegetation im Stadtteil bei und fördert das Mikroklima über Verdunstungskälte. Das Konzept des Regenwassermanagements folgt damit den Prinzipien der Schwammstadt: Niederschlagswasser wird aufgenommen, gespeichert und nach Bedarf wieder abgegeben. Die Einbindung von Dach- und insbesondere Fassadenflächen in das Begrünungskonzept und der Einsatz „Blau-grüner“ Infrastrukturlösungen verbindet die städtebaulichen mit den freiraumplanerischen hydrologischen Funktionen im Bereich der Infrastruktur und bietet Möglichkeiten zur positiven Beeinflussung des Lokalklimas und Steigerung der klimabezogenen Resilienz sowie der Biodiversität. Die Wiederverwendung von Grauwasser innerhalb der privaten Baufelder zur Einsparung von Trinkwasser ist anzustreben.



Abb. 2.42:
Urbanes Regenwasser-
management

Dezentralisiertes Regenwasser- management

Ein zukunftsfähiger urbaner Wasserkreislauf erfordert eine übergreifende Konzeption unter Einbeziehung aller Regenwassermengen, unabhängig davon, ob sie auf öffentlichen oder privaten Flächen anfallen. Die Ressource Wasser soll auf dem Grasbrook auch über die Grenzen von Grundstücken und Straßen hinweg ganzheitlich gedacht und für die Bewässerung dort verfügbar gemacht werden, wo sie benötigt wird. Da die häufigeren und intensiveren Starkregenereignisse eine entsprechend große Dimensionierung von Regenwas-

sersien erforderlich machen würde, soll das Niederschlagswasser anstatt in Sielen durch oberflächennahe Notwasserwege abgeleitet und das langfristige Überflutungsrisiko damit minimiert werden. Damit würden Sielsysteme mit Leitungen, Schächten und Einleitbauwerken entbehrlich.

Rest- und Wertstoffmanagement

Zur Ressourcenschonung kommt auch dem Rest- und Wertstoffmanagement eine hohe Bedeutung zu – auf dem Weg in eine Kreislaufwirtschaft (Circular Economy) müssen die Qualitäten von Stoffströmen optimiert werden. Effizientere Entsorgungsprozesse, Anreize zur Abfallvermeidung und Rückführung von Abfällen und Wertstoffen in die Stoffkreisläufe sind Bausteine dazu.

Die Planung für den Grasbrook bietet hierfür günstige Rahmenbedingungen z. B. durch gut erreichbare Sammelpunkte, die Einrichtung eines

Quartiershofs, der zur Trennung von Rest- und Wertstoffen dient. Außerdem soll die Freiraum- und Aufenthaltsqualität gefördert werden, in dem möglichst wenig Fläche für die Breitstellung von Behältern in Anspruch genommen wird.

In der Realisierung gilt es, Konzepte für den verpackungsfreien Einkauf, Initiativen zum „Teilen statt Kaufen“ im Sinne der Sharing Economy sowie Abfallberatung im Quartiershof zu fördern, um die Sensibilität der Bewohner:innen für das Thema Kreislaufwirtschaft zu erhöhen. Die weitere Optimierung der Stoffströme und Entsorgungslogistik kann künftig auch durch digitale Technologien und Sensorik unterstützt werden.



Abb. 2.43:
Rest- und Wertstoffmanagement
(Prinzipskizze)

Es wird untersucht, inwieweit eine nutzungsbasierte Abrechnung der Entsorgungsmengen zu einer sorgfältigeren Trennung der Wertstoffe beitragen kann. Die Reduzierung von Entsorgungsverkehrern mittels Füllstandssensoren und intelligenter Tourenplanung wird ebenfalls geprüft.

Informations- und Kommunikationstechnik

Die Digitalisierung ist seit Jahren eines der bestimmenden Themen in der wirtschaftspolitischen und gesellschaftlichen Diskussion. Dies gilt durch die jüngste Coronakrise umso mehr, da z. B. ein vermehrter Einsatz von Homeschooling und Homeoffice sowie verstärkter digitaler Handel die steigende Relevanz digitaler Infrastrukturen aufgezeigt haben.

Digitalisierung ermöglicht neue Technologien, Geschäftsmodelle und Innovationen. Die vermehrte Nutzung des Internets der Dinge sowohl für Smart-City-Anwendungen als auch in Büros, Einzelhandel, Wohnen und in der Mobilität wird eine maßgebliche Rolle für das künftige Datenaufkommen und den Kommunikationsbedarf spielen.

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.

Medienerschließung

Die herkömmliche Erdverlegung von Ver- und Entsorgungsmedien führt dazu, dass spätere Erweiterungs-, Instandhaltungs- und Reparaturmaßnahmen an den Kabeln und Rohrleitungen jeweils ein erneutes Aufgraben der Straße erfordern. Dies ist mit erheblichen negativen Effekten für die langfristige Ressourceneffizienz sowie die Qualität und Nutzbarkeit der Straßenräume verbunden.

Mit Blick auf eine zunehmende Veränderungsgeschwindigkeit und immer kürzere Innovationszyklen in allen Bereichen der Technik und Gesellschaft könnte eine dauerhaft und barrierefrei zugängliche Medienführung in einem Infrastrukturtunnel ein konsequenter Schritt zur Verbesserung sein. Für den Grasbrook wird daher neben der klassischen Erdverlegung das alternative Konzept eines unterirdischen Medienkanals geprüft. Solch eine Medienerschließung wäre nicht zuletzt auch ein Standortvorteil für die Umsetzung innovativer Technologien und die Ansiedlung von Unternehmen, deren zukünftige Bedarfe heute noch nicht abschätzbar sind.

Die Quartiere

B

3. Das Moldauhafenquartier 83

3.1 Stadtteileingang 91

Grünzug für aktive Freizeit // Grasbrook und Veddel verbinden // Stadtplatz als Wegekreuz und Mittelpunkt

Im Fokus

99

- » *Veddeler Brücke/Vernetzung Veddel*
- » *Zufahrt Moldauhafenquartier*
- » *Baufelder 9, 10 und 17: Gewerblicher Auftakt im Eingangsbereich*
- » *Baufeld 18: Grundschule Grasbrook mit Wohnbaustein*
- » *Baufeld 19: Nahversorgung, Kultur und Wohnen*
- » *Baufeld 21: Arbeitsort über Brücken*

3.2 Der Park – vom Dach zum Veddelhöft 115

Der große Park // Nördliche Parkkante // Hafensprouenade am Prager Ufer // Parkufer im Westen // Das Veddelhöft // Das Dach

Im Fokus

123

- » *Baufeld 23: Das Dach*
- » *Moldauhafenbrücke*
- » *Moldauhafensteg*

3.3 Grasbrook Boulevard 131

Östlicher Grasbrook Boulevard // Nördlicher Grasbrook Boulevard // Retentions- und Versickerungsraum //

3.4 Wohninseln 137

Bautypologien // Erdgeschossnutzungen // Grünzüge und Quartiersplätze // Innenhöfe

Im Fokus

147

- » *Baufeld 13 (exemplarisch): Wohninsel mittendrin*
- » *Baufeld 15: Wohninsel am Stadtteileingang*
- » *Quartiersgarage*

3.5 Nordkante 157

Bautypologien // Lebendige Erdgeschosse und Dächer // Elbufer-Promenade

Im Fokus 163

- » *Neue Elbquerung Grasbrook*
- » *Baufeld 6 (exemplarisch): Gegliederte Riegel*
- » *Baufeld 7 (exemplarisch): Hochpunkte*

3.6 Deutsches Hafenumuseum 171

Vorplatz und Museumsbastion

Im Fokus 175

- » *Baufeld 1: Deutsches Hafenumuseum*

3.7 Hafenbeckenpark 177

Prager und Dresdener Ufer // Südlicher Park am Melniker Ufer

Im Fokus 183

- » *Hochbahn-Brücke über dem Wasser*
- » *Baufelder 20, 26 und 32: Drei Hochhäuser im Zentrum*
- » *Baufeld 22: Urbanes Wohnen am Wasserplatz*

4. Das Hafentorquartier 191

4.1 Hafentorquartier Nord 201

Große Baufelder mit Flexibilität // Grüne Straßenräume ... // ... und Logistikkompetenz // Nach Norden und Süden gut vernetzt // Quartiersplätze am Wasser // Uferzonen am Melniker Ufer

Im Fokus 209

- » *Baufeld 24: Beste Wasserlage*
- » *Baufeld 25: Lagerhaus D „Bananenreiferei“*
- » *Baufeld 27: Gewerberiegel mit Hafenpanorama*
- » *Baufelder 28/29: Der große flexible Block*
- » *Sachsenbrücke*
- » *Zufahrt Hafentorquartier*

4.2 Dessauer Straße 221

Neue Topografie // Grünzug Dessauer Straße

Im Fokus 227

- » *Baufelder 30 und 31: Dreieckstypologie*
- » *Baufeld 33: Flexibler Standort mit großer Gebäudetiefe*
- » *Baufeld 34: Lagerhaus F*
- » *Baufeld 35: Lagerhaus G*
- » *Anbindung Hafenterminal/Vernetzung Wilhelmsburg*

4.3 Saalehafen Ost 237

Besondere Bautypologie // Hochwasserschutz // Uferzonen am Halleschen Ufer

Im Fokus 243

- » *Baufelder 36–39: Arbeiten am Saalehafen*
- » *Saalehafensteg/Vernetzung Veddel*



Das Moldauhafenquartier

Abb. 3,1: Nachhaltig wohnen, arbeiten und leben – im Grünen und am Wasser





HafenCity

Wohninseln
Seite 137

Grasbrook Boulevard
Seite 131

Deutsches Hafenumuseum
Seite 171

Die Peking
Seite 173

Norderelbe

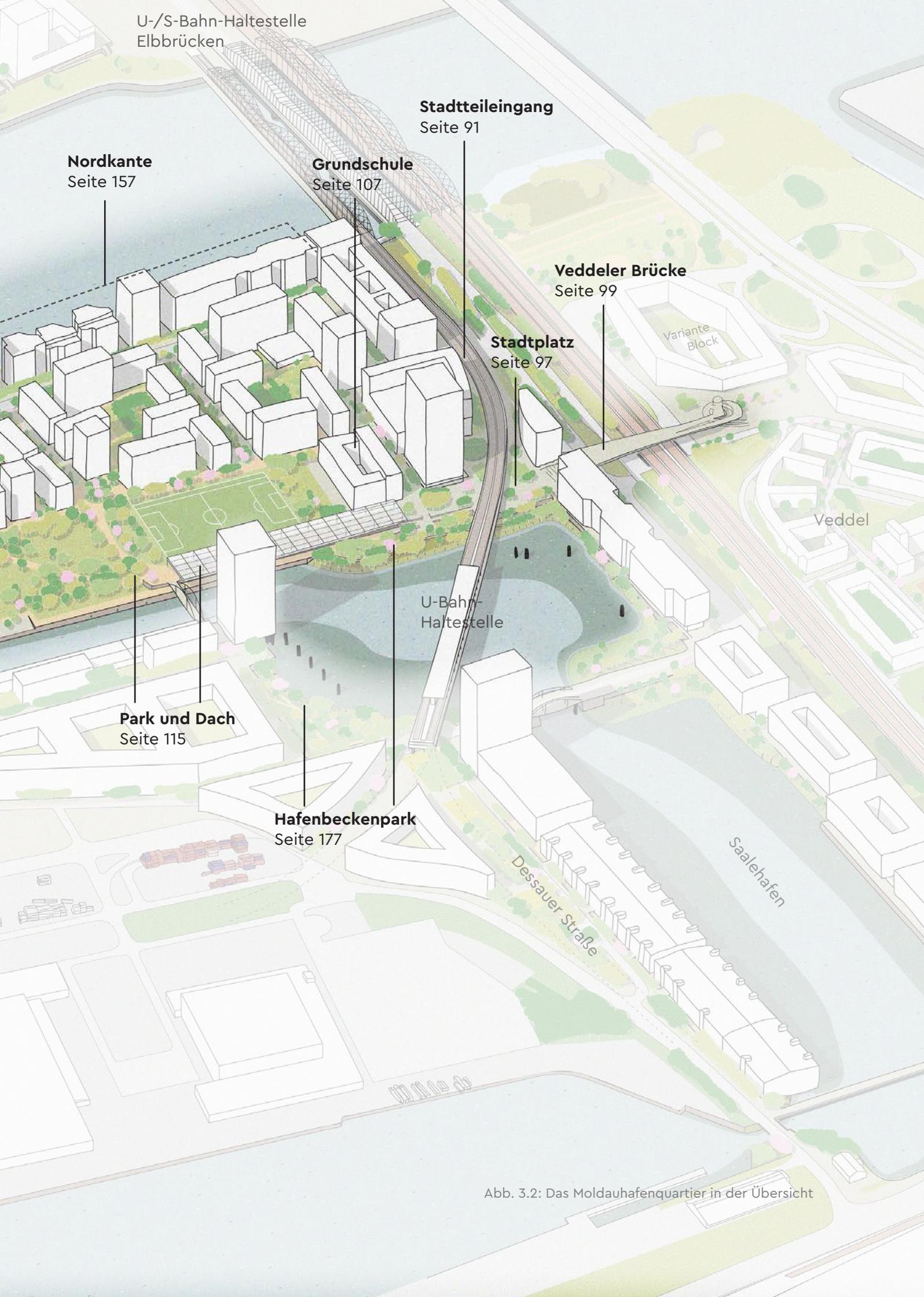
Moldauhafenbrücke
Seite 127

Moldauhafen

Terminalgelände
O'Swaldkai

Das Moldauhafenquartier

Der neue Stadtteil Grasbrook besteht aus zwei Quartieren. Während das nördliche Moldauhafenquartier ein gemischtes Quartier zum Wohnen, Arbeiten und Leben ist, wird im Hafentorquartier vor allem gearbeitet. Im gesamten Stadtraum bestimmen zahlreiche und vielgestaltige Grünräume das Bild.



U-/S-Bahn-Haltestelle
Elbbrücken

Stadtteileingang
Seite 91

Nordkante
Seite 157

Grundschule
Seite 107

Veddeler Brücke
Seite 99

Stadtplatz
Seite 97

Variante
Block

Veddel

U-Bahn-
Haltestelle

Park und Dach
Seite 115

Hafenbeckenpark
Seite 177

Saalehafen

Dessauer Straße

Abb. 3.2: Das Moldauhafenquartier in der Übersicht

ßung bildet der Grasbrook Boulevard, der längs durch die Halbinsel parallel zur Elbe verläuft, das Quartier gliedert und in den Wohnbereichen als Fahrradstraße ausgebildet ist.

Die meisten Besucher:innen und Beschäftigten erreichen den Grasbrook am Stadtteileingang entweder per U-Bahn, zu Fuß oder per Rad sowie über eine Brücke von der benachbarten Veddel (Veddeler Brücke) oder den Eingangsbereich von der Straße Am Moldauhafen südlich der Freihafenelbbrücke. Mit dem zentralen Stadtplatz wird dort in unmittelbarer Nähe zur U-Bahn-Haltestelle über dem Moldauhafenbecken und zur Brücke in Richtung Veddel eine sehr lebendige Stadtteilmitte als Treffpunkt und Begegnungsort für die Menschen vom Grasbrook und dem Nachbarstadtteil Veddel geschaffen. Hier konzentriert sich auch die Nahversorgung mit Frischemarkt sowie weiteren Läden, Dienstleistungen, Cafés und Restaurants, Kultureinrichtungen und öffentlichen Nutzungen, beispielsweise das unverwechselbare große „Dach“, eine überdachte Freifläche, die neben ihrer wichtigen Verbindungsfunktion zum Park verschiedenen Freizeit-, Sport- und Kulturangeboten Witterungsschutz bietet. Zu den öffentlichen Nutzungen am Stadtplatz gehören auch ein Community Center und die Grundschule mit Sporthalle sowie der Sportplatz.

Zum Schutz vor Verkehrslärm ist die Wohnnutzung erst westlich vom Stadtteileingang vorgesehen. Sie gliedert sich in zwei Bereiche: die „Nordkante“, eine lineare Wohnbebauung mit Riegelbauten und Hochpunkten am Ufer der Norderelbe einerseits und die „Wohninseln“ genannten Wohnblöcken südlich der Straße andererseits. Die Nordkante orientiert sich zur Elbe, die Wohninseln zum großen Park im Süden des Quartiers.

Bei der Orientierung der Wohngebäude sowie deren Grundrissgestaltung wurde der Schutz vor dem Verkehrslärm der Straßen und der Elbbrücken besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Die meisten der Gebäude sind daher für ein durchgestecktes Wohnen konzipiert. Damit verfügen die Wohnungen größtenteils über zwei Fassadenseiten und können in ihrer Grundrisskonzeption flexibel auf situativ unterschiedliche Besonnungsverhältnisse und Lärmschutzanforderungen reagieren.

Wichtige Ost-West-Verbindungen zwischen Stadtteileingang und dem Deutschen Hafenumuseum mit dem Liegeplatz der Viermastbark Peking am Veddelhöft bilden außer dem Grasbrook Boulevard drei Promenaden: der Holthusenkai an der Elbe sowie die Spazierwege am Nordrand des Parks und die Hafensperrpromenade entlang des Prager Ufers.



Abb. 3.4

*Stadtplatz:
Wo das Herz des Grasbrooks
schlägt – hier bündeln sich
Wege und Funktionen*

Dabei kreuzen fünf grüne Achsen diese Ost-West-Verbindungen in Nord-Süd-Richtung und verbinden so das Elbufer mit dem Park und dem Moldauhafenufer – oder von der anderen Richtung aus betrachtet: Wie Finger führen diese Grünzüge/Achsen das Grün vom Park durch die Wohninseln und den Stadteingang bis zur Elbe.

Drei Nord-Süd-Achsen vernetzen die Stadt- und Grünräume des Moldauhafenquartiers mit dem Hafentorquartier südlich des Moldauhafenbeckens. Ganz im Westen entsteht zwischen Veddelhöft und Melniker Ufer die neue Moldauhafenbrücke. Die Fortführung dieser Wegeverbindung mit einer neuen Brücke über die Norderelbe bis zur HafenCity im Norden ist planerisch berücksichtigt, in der Realisierung jedoch noch nicht gesichert. Eine weitere Verbindung führt vom Fähranleger am Holthusenkai zunächst durch einen Grünzug zwischen den Wohninseln, zu einem Quartiersplatz am Park und weiter zwischen Park und Sportplatz zum großen „Dach“ und schließlich über eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke, dem Moldauhafensteg,

über den Moldauhafen in das Hafentorquartier. Die östlichste Verbindungsachse bildet der Grünzug im Stadteingang, der als urbanes Aktivitätsband unterhalb und entlang der aufgeständerten U-Bahn-Trasse vom Norderelbufer bis zum Stadtplatz verläuft und seine Fortsetzung im Grünzug Dessauer Straße im Hafentorquartier findet.

Die windreiche Lage an der Elbe sorgt in Verbindung mit der städtebaulichen und freiraumbezogenen Struktur für eine gute Durchlüftung. Urbane Hitzeinselleffekte in sommerlichen Hochtemperaturphasen können so verringert werden. Gleichzeitig wurde bei der Platzierung der Gebäude und in der Ausformulierung ihrer Ausrichtung und Kubatur der Windkomfort berücksichtigt. Windgefährdung von Passanten soll durch die Optimierung der Gebäudestellung

*Wohninseln:
halb offene Wohnblöcke
mit grünen Innenhöfen
am großen Park*

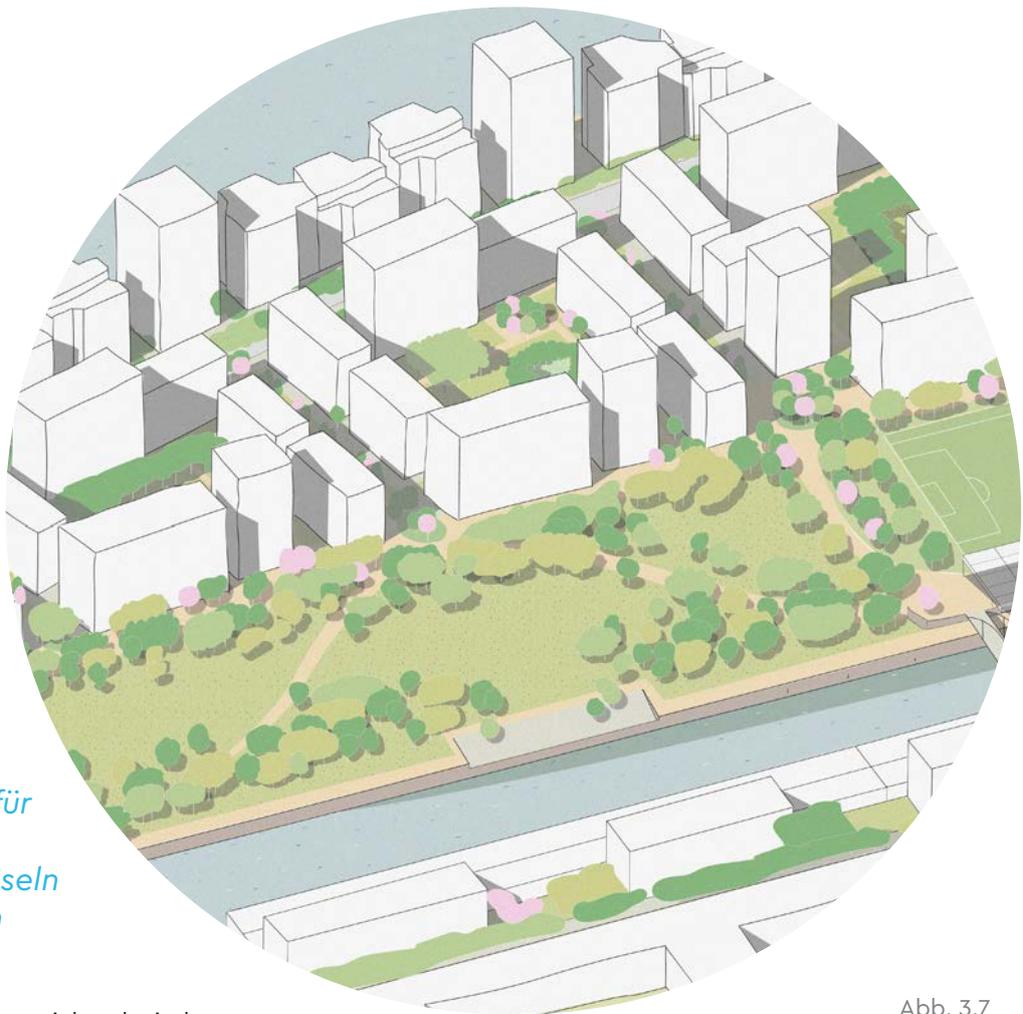


Abb. 3.5

*Veddelhöft:
Landspitze ganz im Westen –
Aussichtspunkt und
Hafenumuseum*



Abb. 3.6



*Der große Park:
die grüne Lunge für
den Grasbrook
zwischen Wohninseln
und Moldauhafen*

verhindert und ausreichend windgeschützte, komfortable Situationen in den Freiräumen durch das Bepflanzungskonzept geschaffen werden. Für besonders exponierte Brücken und Hochbauten wird der Windkomfort in der weiteren Planung vertieft betrachtet.

Außer dem zentralen Stadtplatz gibt es weitere über das Quartier verteilte Plätze mit verschiedenen Nutzungsangeboten, wie dem Vorplatz des Deutschen Hafnmuseums und dem Uferplatz am Fähranleger. Zusammen mit dem großen Park, den Promenaden, halb öffentlichen Innenhöfen in den Wohninseln, Sport- und Freizeitflächen und der „verwilderten“ Grünfläche an der Landspitze Veddelhöft entstehen trotz hoher Bebauungsdichte vielfältige öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten und Freiräume für die Stadtnatur mit wichtigen Versickerungsflächen für Niederschläge und großer Bedeutung für das Stadtklima.

Unbebaut bleibt auch das gesamte Prager Ufer am Moldauhafen westlich des „Dachs“. Vom weich auslaufenden Uferbereich am Übergang zum Veddelhöft erstreckt sich hier eine Promenade zwischen Park und Wasserfläche, an der sich das „Dach“, der Stadtplatz, die U-Bahn und die Veddeler Brücke aufreihen und zu einer Achse mit Anziehungspunkten für ganz Hamburg werden.

Abb. 3.7

3.1

Stadtteileingang

Der Eingang und Auftakt des Stadtteils Grasbrook entsteht im Nordosten am Elbufer vor der Kulisse des prägnanten Ensembles der Elbbrücken. Differenzierte Gebäudetypen mit unterschiedlichen Höhen und Abmessungen bieten Raum für unterschiedliche Formen von Büroarbeit, unternehmens-, personenbezogene und soziale Dienstleistungen sowie Kultur. Im Erdgeschoss befindet sich neben kleinteiligen Läden, Gastronomie und Dienstleistungen sowie stadtvträglichen Produktionsnutzungen auch Flächen für den großflächigen Lebensmitteleinzelhandel.

Die vorherrschenden, weniger lärmsensitiven Gewerbenutzungen im Stadtteileingang werden in den Obergeschossen punktuell auch durch Wohnnutzungen ergänzt. In vertikaler oder horizontaler Nutzungsmischung und mithilfe spezifischer Grundrisskonzeptionen wird das Wohnen in Einklang mit der Schallimmissionssituation und den Anforderungen der Besonnung gebracht.

Die sechs- bis neun- und punktuell bis elfgeschossigen Gebäude an der Norderelbe und der östlichen Bebauungskante zur nördlichen Veddel markieren einerseits durch ihre Höhe den Stadtteileingang. Andererseits gelingt es, durch angemessene Gebäudehöhen und geschickte Baukörperstellung, die westlich angrenzenden Wohngebäude von den Lärmemissionen der Elbbrücken und dem darüber südwärts verlaufenden Bahn-, Lastwagen- und Autoverkehr abzusichern, ohne dass der Charakter einer durchgehenden Barriere gegenüber dem Nachbarstadtteil Veddel im Osten entsteht.

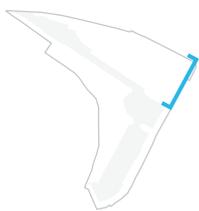
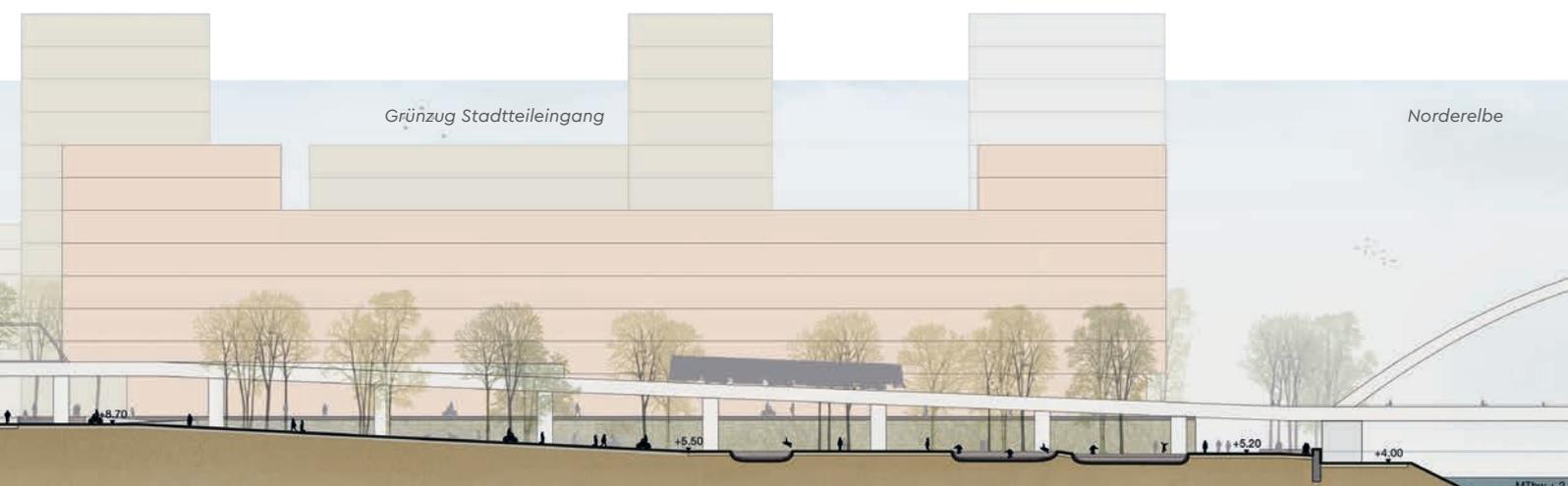


Abb. 3.8:
Ansicht des Stadtteileingangs
aus Richtung Osten





Abb. 3.9: Lageplan des Stadtteileingangs



Wie können die Nachbar:innen auf der Veddel von der Entwicklung auf dem Grasbrook profitieren?

Prüfauftrag der Bürger:innen

Damit der Grasbrook ein Zugewinn für die Nachbarschaft wird, muss er auch aus der Perspektive der Veddeler:innen gedacht und konzipiert werden. Neben neuen Infrastrukturen zur physischen Verknüpfung kommt es für das Zusammenwachsen zu einem gemeinsamen Stadtraum entscheidend auch darauf an, welche Qualitäten sich aus dem Grasbrook für die Veddel ergeben und wie aus der Entwicklung Impulse für die Weiterentwicklung und neue Projekte auf der Veddel entstehen können. In beiden Stadtteilen sollen Stadträume und Nutzungen entstehen, die die Menschen aus beiden Stadtteilen gleichermaßen anziehen und Anlässe für Begegnung und Austausch schaffen. Neue Wohnangebote und Arbeitsplätze auf dem Grasbrook müssen an den Bedarfen der Bestandsquartiere ebenso ausgerichtet sein wie die geplanten Freizeit- und Sportangebote.

Der Entwicklung der Flächen auf der nördlichen Veddel kommt eine bedeutende Rolle zu, denn hier besteht die Möglichkeit, ein verbindendes Scharnier für beide Stadtteile zu bauen. Mit der Integration der nördlichen Veddel in das Vorbehaltsgebiet Grasbrook/ Veddel wurde eine wesentliche Voraussetzung für die integrierte Entwicklung von Grasbrook und Veddel als Planungsraum in einheitlicher Verantwortung geschaffen.

Im Stadteilingang wird aufgrund der vielfältigen publikumsbezogenen öffentlichen und überwiegend gewerblichen Nutzungen der zweite Rettungsweg in der Regel durch bauliche Maßnahmen, d. h. (Sicherheits-)Treppenträume, sichergestellt. Im Straßenraum und auf den angrenzenden Platzflächen werden entsprechend Bewegungsflächen für die Feuerwehr frei gehalten. Die Gebäudevorflächen an Plätzen und Straßen können so grüner gestaltet und vielfältiger z. B. für Außensitzbereiche genutzt werden. Für die meisten Gebäude des Stadteilingangs wird eine starke Verzögerung des Regenwasserabflusses durch Dachbegrünung vorgesehen.

Im Stadteilingang wird das Moldauhafenquartier mit einer neuen Zufahrt von der Straße Am Moldauhafen erschlossen. Der hier beginnende Grasbrook Boulevard bildet das Mobilitätsrückgrat des Moldauhafenquartiers und stellt als ein mit drei Baumreihen begrünter Straßenraum die Aufenthaltsqualität in den Vordergrund.



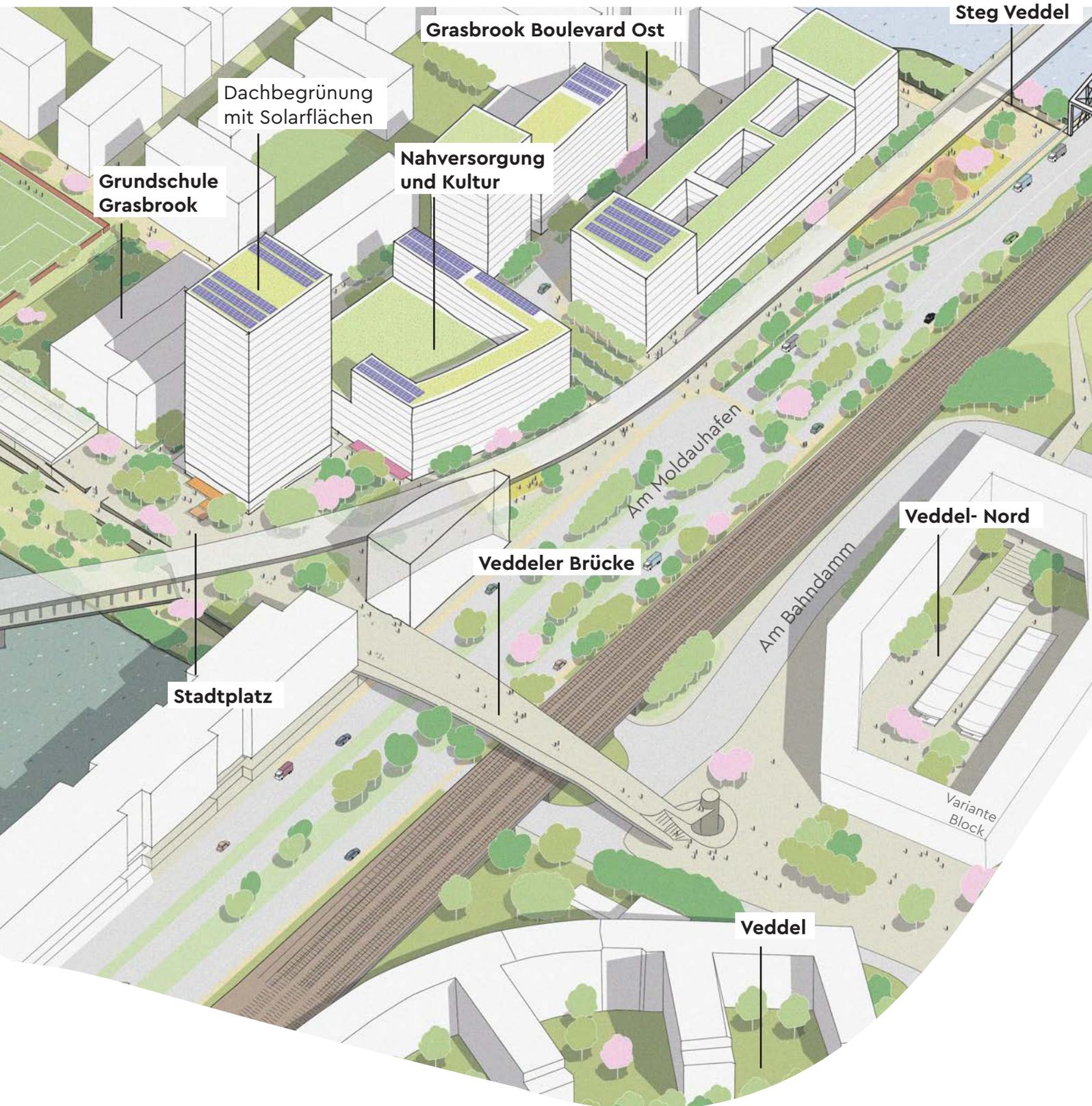


Abb. 3.10:
Brückenschlag zwischen
Veddel und Grasbrook – zwei
Stadtteile wachsen zusammen

Die Ausgestaltung des Boulevards als Fahrradstraße mit vielen Bäumen und intensiver Begrünung sowie großzügigen Fußgängerbereichen wird ermöglicht, indem der ruhende Verkehr, die Anlieferung sowie Ver- und Entsorgung größtenteils in den Warftgeschossen der Gebäude untergebracht und die Zufahrten zu den drei Quartiersgaragen unmittelbar im östlichen Stadtteileingang gebündelt werden.

Fußgänger und Radfahrer erreichen den Stadtteileingang von Norden kommend entweder über die Freihafenelbbrücke oder die geplante westlich angrenzende neue U-Bahn-Brücke, die westlich der Freihafenelbbrücke mit einem Fuß- und Radweg über die Elbe führt. Im Stadtteileingang wird die Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 von der heutigen Haltestelle „Elbbrücken“ über den Elbstrom bis zur spektakulär oberhalb des Moldauhafenbeckens gelegenen neuen U-Bahn-Haltestelle als Viadukt in Hochlage geführt.

Grünzug für aktive Freizeit

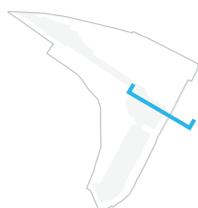
Unter und entlang der U-Bahn-Trasse führt mit dem Grünzug am Stadtteileingang ein attraktiver linearer Freiraum vom Elbufer des Holthusenkai über die Zufahrt zum Stadtteileingang bis hin zum Stadtplatz am Moldauhafen. Dieser Grünzug am Stadtteileingang bildet den ersten der fünf grünen Finger im Moldauhafenquartier, der als Teil der übergeordneten Grünvernetzung im Osten

an die Veddel anknüpft.

Im Westen bildet die neue Quartiersbebauung mit dem Nahversorgungszentrum die Raumkante, im Osten die Straße Am Moldauhafen. Die Überbauung des Grünzugs mit der aufgeständerten Hochbahntrasse (Viadukt der U4) gibt dem Freiraum einen urbanen Charakter.

Als Teil eines Aktivitätsbands, das südlich des Moldauhafens fortgeführt wird, integriert der Grünzug zahlreiche Freizeit- und Sportangebote wie eine Skateranlage, Kleinfeld für Streetball, Basketball und Volleyball und Tischtennis. Die Freizeit- und Sportflächen sind wie die ergänzenden Möblierungen, z. B. Fahrradstellplätze und Aufenthaltsmöglichkeiten, durch die Hochbahntrasse vor der Witterung geschützt. Der nördliche Abschnitt des Grünzugs ist durch die zur Elbe und dem Holthusenkai abfallende Topografie geprägt. Hier wird auch die Erschließung der Kaizone für Fahrzeuge integriert, welche die öffentliche Promenade am Elbufer zum Zweck der Unterhaltung befahrbar macht und gleichzeitig Raum für eine umzäunte Hundenausläuffläche schafft.

Die Bepflanzung außerhalb der Hochbahntrasse ist charakterisiert durch einen Wechsel aus dichten und lichten Baumgruppen, die sich auf die östlichen



und westlichen Raumkanten konzentrieren und als große Grüninseln in den Stadtplatz überlaufen. Ergänzend zu den Gehölzpflanzungen sind die östlich und westlich vorgesehenen Stützwände bzw. Fassaden begrünt.

Besondere Elemente des Grünzugs sind der denkmalgeschützte Treppenaufgang der Freihafenelbbrücke samt der dazugehörigen Mauer als Teil der westlichen Raumkante, die als historische Zeugnisse erhalten bleiben.

Um die zentrale Zufahrt zum Moldauhafenquartier von der Straße Am Moldauhafen als hochwassergeschützten Rettungsweg ohne Tor auszugestalten, wird der Straßenraum im Kreuzungsbereich auf ein Niveau von 8,70 Meter ü NHN angehoben. Die entlang der Ostgrenze des Stadtteileingangs verlaufende öffentliche Hochwasserschutzlinie liegt damit künftig faktisch im „Unterflurbereich“ der Straße. Die Höhendifferenz zum Warftniveau von ca. 9,70 Meter ü NHN wird im Zufahrtsbereich mit einer Rampe überwunden.

Die Anbindung an die Straße Am Moldauhafen gewährleistet damit die Entfluchtung im Sturmflutfall sowie die allgemeinen Rettungsweageanforderungen. Gleichzeitig kann die erforderliche Höhe des Straßenraums unterhalb des Viadukts der querenden U-Bahn-Trasse gewährleistet werden. Künftige Erhöhungen der Schutzziele können mit Anpassungen beispielsweise in Form von Wangenwänden realisiert werden.

Grasbrook und Veddel verbinden

Zentrum des Quartiers und des gesamten Stadtteils sowie Ort der Verknüpfung mit der Veddel ist der Stadtplatz. Hier finden sich alle wichtigen Angebote für den täglichen Bedarf. Mit der Lage an der U-Bahn-Haltestelle bildet der Stadtplatz die Mitte der wichtigen Ost-West-Achse von der Veddeler Brücke über das „Dach“ mit Hafenpromenade bis hin zum großen Park. Als Gegenstück zum künftigen Veddeler Marktplatz auf der nördlichen Veddel kommt ihm eine wichtige Bedeutung bei der Verknüpfung der beiden Nachbarstadtteile zu. Er übernimmt damit eine Vielzahl verbindender Funktionen im Stadtraum – auf dem Grasbrook und darüber hinaus.

Benachbart zum Stadtteileingang soll die rund 13 Hektar große Veddel-Nord als zentrales Scharnier zwischen der bestehenden Siedlungsinsel Veddel und dem neuen Stadtteil Grasbrook in einem eigenen Verfahren entwickelt werden. Hierzu wurde zeitgleich zur Funktionsplanung für den Grasbrook im Rahmen des Verfahrens zum „Stadteingang Elbbrücken“ ein städtebauliches und freiraumbezogenes Konzept für die Veddel-Nord in Varianten entwickelt. Im Mittelpunkt der Aufgabenstellung stand die Vernetzung mit den Nachbarstadtteilen, die Integration von gewerblichen und Wohnnutzungen trotz hoher Lärmbelastung und eine qualifizierte, sichtbar verortete Nahversorgungsinfrastruktur sowie die Stärkung und Vernetzung der Grünräume.

Abb. 3.11: Schnittansicht aus Richtung Süden auf den Stadtteileingang, die trennenden Verkehrstrassen und die Veddel-Nord





Abb. 3.12: Trennende Bahntrassen und Straßen zwischen Veddel und Grasbrook überwinden

Stadtplatz als Wegekreuz und Mittelpunkt

Der zentrale Stadtplatz mit der direkten Wasserlage am Moldauhafenbecken wird für eine hohe Aufenthaltsqualität gestaltet und mit einer Stufenanlage sowie einer barrierefreien Rampe bis an die Uferzonen und die Promenade des Prager Ufers hinuntergeführt. Die Verortung von wichtigen Bildungs- und Versorgungsnutzungen in den Gebäuden an der nördlichen Raumkante des Platzes trägt zu einer Belebung über den gesamten Tag bis in die Abendstunden bei. Zu den zentralen öffentlichen

Einrichtungen am Stadtplatz zählt insbesondere die Grundschule. In unmittelbarer Nähe zur Veddeleer Brücke ist sie eine wichtige Institution für das soziale Zusammenwachsen beider Stadtteile.

Während sich der Haupteingang der Grundschule nach Süden zum Stadtplatz orientiert, öffnet sich der Schulhof in Richtung Westen, zum Sportplatz und dem angrenzenden Park dahinter. Im Norden wird die Grundschule vom öffentlichen Parkweg flankiert. Durch diese Lage können Kinder aus dem Umfeld ihre Schule sicher zu Fuß erreichen, ohne eine Straße mit Kfz-Verkehr



Wie können neue **Verbindungen** zwischen **Grasbrook** und **Veddel** geschaffen werden?

Prüfauftrag der Bürger:innen

Um die von Infrastruktur und Hafenverkehr dominierten Zwischenräume zu überwinden, müssen komfortable und sicher nutzbare Wegeangebote für die Nutzer:innen entstehen. Zentrales Element zur Verbindung beider Stadtteile ist die Veddeler Brücke vom Stadtplatz über die Verkehrsstrassen zum Veddeler Marktplatz. Um die physische Barriere der bis zu 110 Meter breiten Verkehrsachsen zu überwinden, soll eine für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen möglichst direkt und barrierefrei zu nutzende Querung geschaffen werden. Die Veddeler Brücke soll jedoch nicht die einzige neue Verbindung bleiben. Im südlichen Teil des Grasbrooks wird der „Saalehafensteg“ eine wichtige Verbindung von der S-Bahn-Station Veddel mit dem künftigen Hafentorquartier schaffen.

Auch der „Steg Veddel“, der im Norden des Grasbrooks unter den Bahn- und Straßenbrücken an der Elbe hindurchführen soll, könnte ein wichtiges Bindeglied zwischen dem Grasbrook und der Veddel, dem geplanten Radschnellweg und dem Osten Hamburgs darstellen. Aufgrund der Schwierigkeit, eine Unterführung angenehm und sicher nutzbar auszugestalten und den Wechselwirkungen mit den geplanten Brückenbau- und Sanierungsmaßnahmen sowie weiteren Klärungsbedarfen unter anderem hinsichtlich des Biotopschutzes muss eine Realisierung jedoch zunächst zurückgestellt werden.

überqueren zu müssen. Die integrierte Sporthalle und der benachbarte Sportplatz werden außerhalb der Schulzeiten durch Vereine genutzt und tragen dadurch zu einer Frequentierung des Stadtplatzes und der Flächen unter dem „Dach“ bei. Gegenüber der Grundschule und ebenfalls am Nordrand des Stadtplatzes kann mit einem zurzeit vorgesehenen Community Center eine weitere öffentliche Nutzung einziehen.

Die neue Veddeler Brücke wird zur wichtigsten Verbindung zwischen dem zentralen Stadtplatz im Moldauhafenquartier und der Veddel. Sie überwindet

die Barriere des in Nord-Süd-Richtung verlaufenden, viel befahrenen Straßenzugs Am Moldauhafen/Am Saalehafen, Rampenstraße, Tunnelstraße und Am Bahndamm (Haupthafenroute) sowie sechs Gleise der S- und Fernbahntrasse und erschließt den Bewohner:innen des Grasbrooks und der Veddel die jeweiligen Angebote. Um diese Funktion erfüllen zu können, muss das Bauwerk Antworten auf die topografische Herausforderung unterschiedlich hoch gelegener Stadtteile geben und eine barrierefrei nutzbare Wegeverbindung herstellen.

Im Fokus: Infrastruktur

Veddeler Brücke/ Vernetzung Veddel

Anschlusshöhe

Grasbrook: 10 m ü NHN

Veddel: Bestandsniveau

Nutzung

Fuß- und Radverkehr

Die Brücke überspannt die ca. 110 Meter breite Barriere der Verkehrsstrassen zwischen Grasbrook und Veddel. Als exemplarischer Lösungsvorschlag der Funktionsplanung verbindet sie den Stadtplatz auf der Grasbrook-Seite mit dem Veddeler Marktplatz und überwindet dabei Höhenunterschiede von bis zu 12 Metern.

Das westliche Widerlager wird flankiert von zwei Gebäuden. Hier setzt eine großzügig gestaltete Rampe an, die in sachter Neigung nach oben führt. Mäanderartig in ihrem Verlauf ist sie barrierefrei und ermöglicht den unterschiedlichen Nutzer:innen eine gleichwertige Überquerung. Eine attraktive Grüne Gestaltung mit Aufenthaltsmöglichkeiten laden zur Überquerung und zum Aufenthalt ein. Für eine schnelle Überquerung werden seitlich an der Rampe kompakte, lineare Wege mit Treppenstufen ergänzt. Radfahrer:innen bleiben auf dem dafür vorgesehenen Fahrradweg. Potenzielle Konflikte zwischen den unterschiedlichen Nutzer:innen werden somit reduziert.

Der große Höhenunterschied vom Brückenniveau zur tief liegenden Veddeler Seite, die vorhandenen und für den Wirtschaftsverkehr bedeutsamen Verkehrsachsen (Haupthafenroute) sowie die auf der nördlichen Veddel geplante Bebauung bilden die Randbedingungen für die Lage des östlichen Fußpunkts der Brücke. Als platzsparende Lösung wird daher eine kompakte vertikale Erschließung in Form einer Aufzugsanlage und Treppe vorgesehen. Radfahrer:innen werden auf dieser Seite über eine spiralförmige Fahrradrampe sicher in beide Richtungen geführt.

Die Brücke soll für die Menschen der Nachbarstadtteile eine Querung zu Fuß oder mit dem Kinderwagen, Fahrrad oder dem Rollstuhl/Gehhilfen angst- und störungsfrei ohne Nutzungskonflikte ermöglichen. In der weiteren Planung sind daher auch aus der Sicherheitsperspektive die Ankunftsbereiche beiderseits der Brücke attraktiv auszugestalten und mit publikumsintensiven Nutzungen zu besetzen.

Funktionalität und architektonische Gestaltung der Veddeler Brücke werden im Rahmen eines Wettbewerblichen Dialogs, der im Jahr 2022 beginnen soll, weiter ausdifferenziert. Zu berücksichtigen sind dabei mögliche zusätzliche Gleise, die im Rahmen der Kapazitätserweiterung der Deutschen Bahn untersucht werden. Auch dieser Planungsschritt wird durch Beteiligung der Öffentlichkeit begleitet.

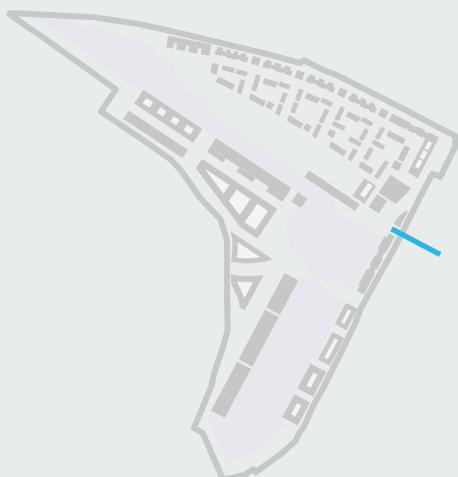




Abb. 3.33: Lageplan Veddeler Brücke

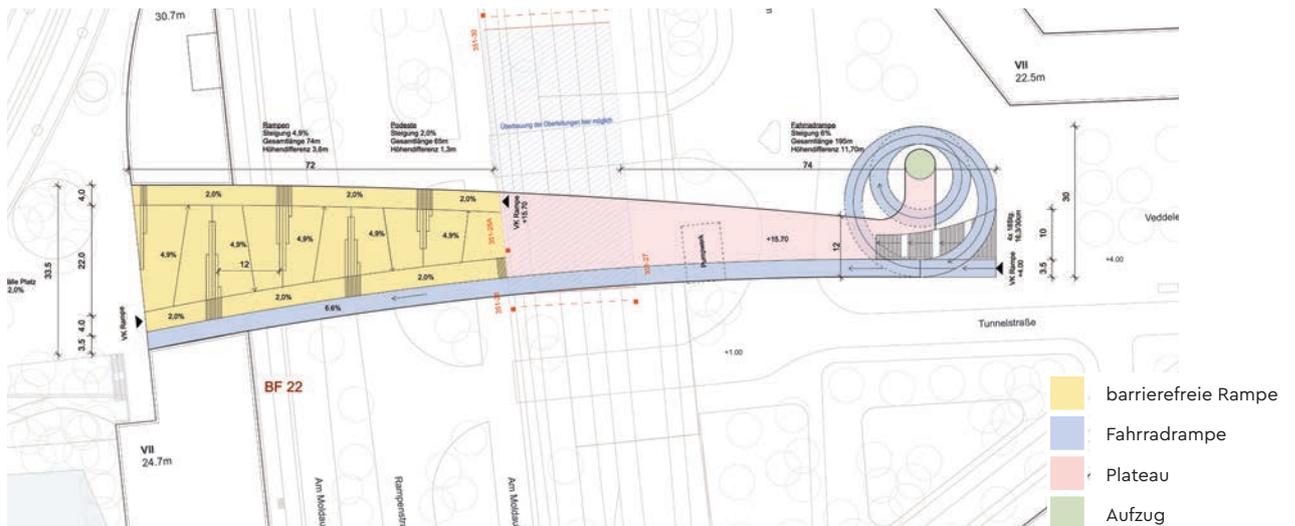


Abb. 3.34: Zonierung Veddeler Brücke

Grasbrook Höhendifferenz
4,90 m

Veddeler Höhendifferenz
11,70 m

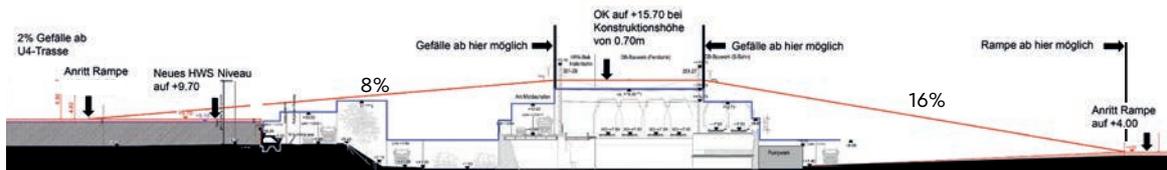


Abb. 3.35: Schnitt Rahmenbedingungen Veddeler Brücke

Im Fokus: Infrastruktur

Zufahrt Moldauhafenquartier

Quartier/Teilraum

Moldauhafenquartier/
Stadtteileingang/Grasbrook Boulevard

Beschreibung

Zugang zum übergeordneten
Kfz- und Radverkehrsnetz,
ca. 7.100 Kfz/24 h aus/zum Grasbrook

Nutzung

Radverkehr
Kfz-Verkehr: Bus-, Liefer- und
Anliegerverkehr

Anbindung

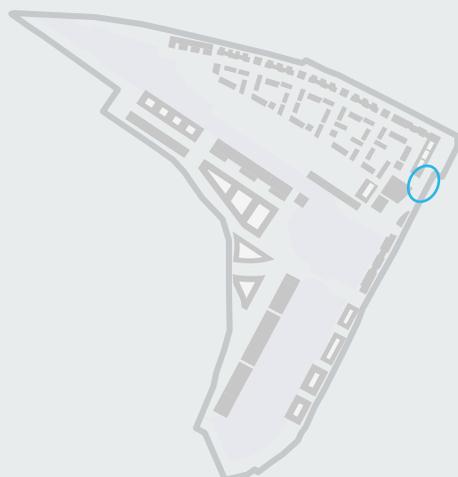
Radschnellweg

Der mit Ampeln geregelte Einmündungsbereich des Grasbrook Boulevards in die Straße Am Moldauhafen leistet die motorisierte Verknüpfung des Moldauhafenquartiers mit den umliegenden Quartieren und bildet den Anknüpfungspunkt an die verkehrliche Infrastruktur aus.

Der Fuß- und Radverkehr quert die Zufahrt und wird dann auf der westlichen Seite der Straße am Moldauhafen und weiter über die Freihafenelbbrücke nach Norden bis in die HafenCity geführt. Auch die zu errichtende Elbbrücke für die Verlängerung der U4 erhält eine kombinierte Fuß- und Fahrradbrücke westlich der Gleise. Diese Wegeverbindung setzt sich im Stadtteileingang entlang des Baufelds 17 bis zum Grasbrook Boulevard fort beziehungsweise führt hinunter auf die Promenade des Holthusenkais.

Die Radwege des Grasbrooks werden zukünftig an den Radschnellweg Hamburg-Lüneburg (über Wilhelmsburg und Harburg), der hier entlang der Straße Am Moldauhafen geführt wird, angeschlossen.

Eine weitere Anbindung für den übergeordnete Fahrradverkehr auf der Veloroute 10 durch die Veddel ist geplant. Sie soll über die Veddeler Brücke und den Veddeler Marktplatz erfolgen und optional über die Elbpromenade an der Nordkante und den (nicht endgültig entschiedenen) Steg Veddel unter den Elbbrücken hindurch. Auch zwischen dem Radschnellweg und der Veloroute soll eine Verknüpfung entstehen. Dazu könnte unmittelbar vor den Elbbrücken eine eigene Rampe von der Straße Am Moldauhafen hinunter zum Steg Veddel führen.



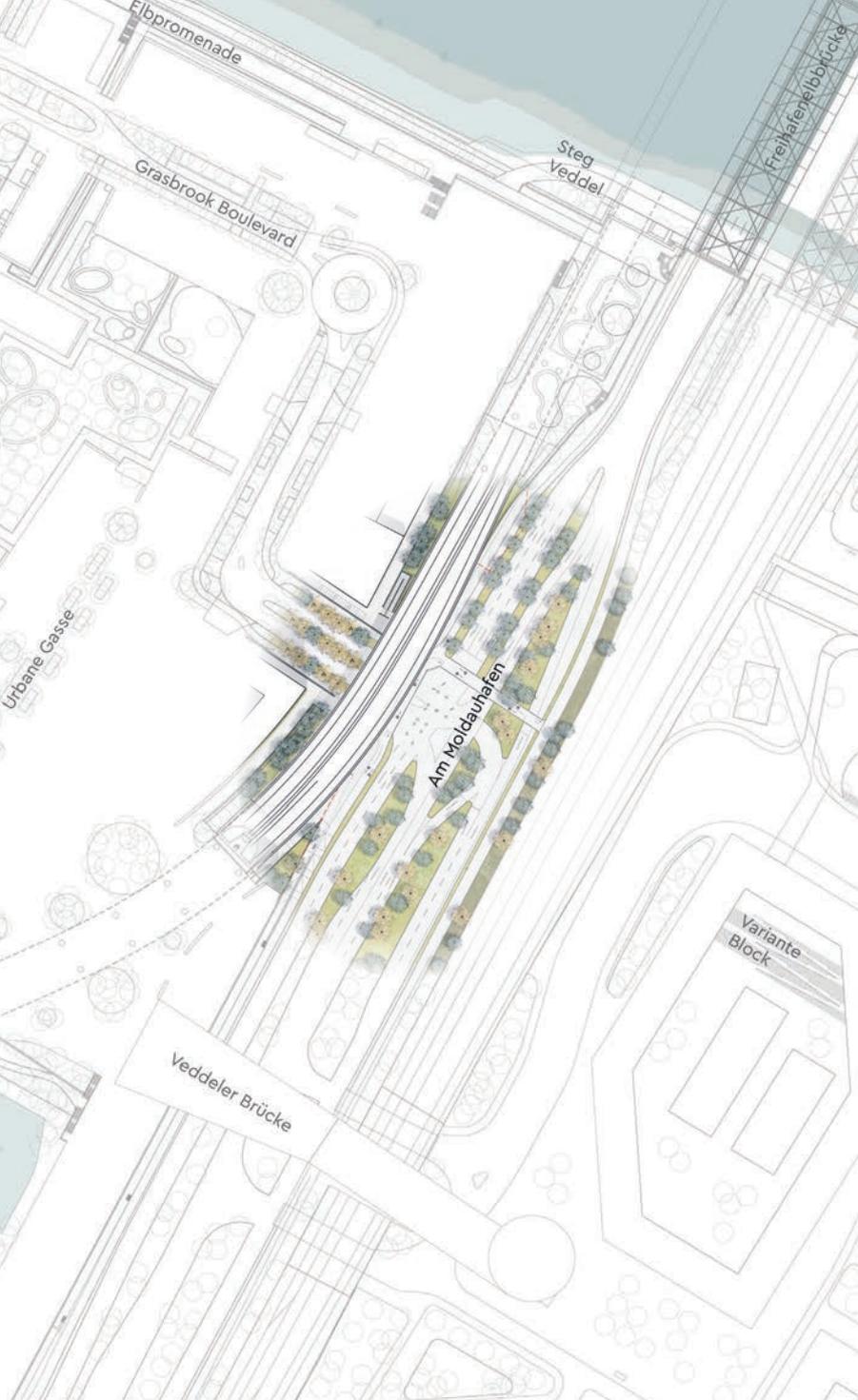


Abb. 3.36: Lageplan Anschlussknoten Stadtteileingang/ Am Moldauhafen

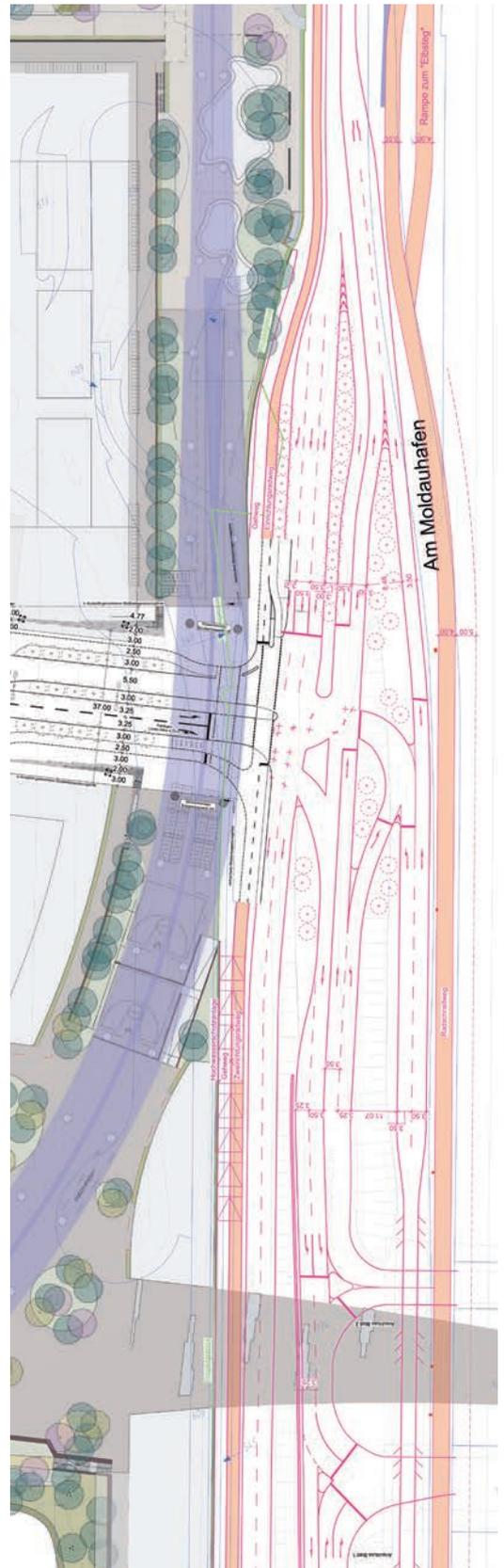


Abb. 3.37: Konzeptionelle Planung Stadtteileingang/Am Moldauhafen

Im Fokus: Baufelder 9, 10 und 17

Gewerblicher Auftakt im Eingangsbereich

Geschossigkeit

BF 9: XII, BF 10: VIII, BF 17: VI-VIII

Nutzungen

Gewerbe
publikumsbezogene Nutzungen
BF 17: Discounter

Nutzungen Warftgeschoss

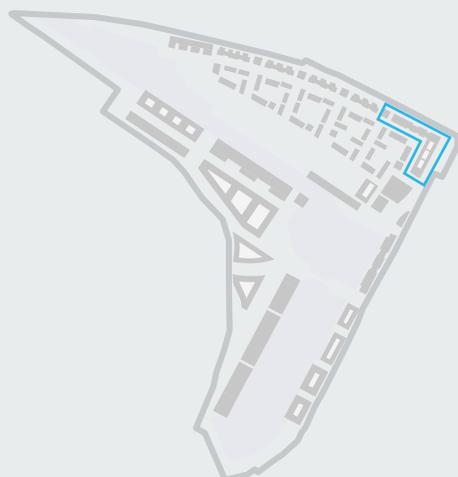
ca. 180 Fahrradstellplätze, Nebenflächen
BF 17: Discounter, publikumsbezogene Nutzungen
BF 10, 17: Tiefgarage

Baufeldgröße

BF 9: 1.000 m², BF 10: 3.000 m², BF 17: 5.300 m²

Bruttogrundfläche (BGF)

BF 9: 6.900 m² (Gewerbe)
BF 10: 21.800 m² (Gewerbe)
BF 17: 25.600 m² (Gewerbe)
1.100 m² (Discounter)



Das Baufeld 17 an der Ostkante und die Baufelder 9 und 10 am Elbufer bilden ein prägnantes rechtwinkliges Ensemble. Als Auftakt des Stadtteils und Schwerpunkt der Arbeitsplatznutzungen im Moldauhafenquartier schirmt es die westlich und südlich liegenden Wohnbebauung vom Lärm ab. Eine öffentliche Passage in Verlängerung des Grasbrook Boulevards führt nach Norden über eine Treppe hinunter zur Elbuferpromenade am Holthusenkai.

Das Baufeld 17 wird mit einem lang gestreckten sechs- bis acht-geschossigen Gebäuderiegel bebaut, der in den Obergeschossen flexibel nutzbare und gut belichtete Grundrisse sowie die Umsetzung von Büroflächen in unterschiedlichen Bürokonzepten ermöglicht. Im Erdgeschoss befinden sich kleinteilige Gewerbeflächen, die an der Ost- und Südseite durch die auskragenden Obergeschosse einen geschützten Vorbereich erhalten. Ergänzend ist eine publikumsintensive Nutzung des Warftgeschosses mit Orientierung zur Elbpromenade vorgesehen.

In Nachbarschaft zum Vollsortimenter auf der Straßenseite gegenüber (BF 19) ist auf BF 17 ein Discounter vorgesehen. Seine Verkaufsfläche befindet sich im Warftgeschoss, während der Eingangsbereich im Erdgeschoss liegt, wo auch der Ladehof für die Warenanlieferung und die Lastenaufzüge integriert sind. Die Zufahrt auf der Westseite ist kombiniert mit der zentralen Erschließungsrampe zur Tiefgarage im Warftgeschoss. Die Tiefgarage ist für Beschäftigte und Besucher:innen der gewerblich genutzten Baufelder 9, 10 und 17 sowie Kundschaft des Discounters und der publikumsintensiven Nutzungen dieser Baufelder angedacht. Gebäudeeingänge für Fußgänger:innen sind auch an der Gebäude-Ostseite mit Orientierung zum Grünzug Stadtteileingang möglich.

Der achtgeschossige Baukörper auf Baufeld 10 wird durch wasser- und straßenseitige Vor- und Rücksprünge gegliedert und beinhaltet in den Obergeschossen Flächen für Büros. Das westlich anschließende elfgeschossige Punkthochhaus (BF 9) im Übergang zur Nordkantenbebauung ist Teil der Rhythmisierung der Elbansicht. Aufgrund der Nähe zur Verkehrslärmquelle der Elbbrücken sind oberhalb des publikumsbezogen genutzten Erdgeschosses Büronutzungen vorgesehen und kleinteilige Zuschnitte von Nutzungseinheiten möglich. Die Erschließung der Gebäude erfolgt über Sicherheitstreppehäuser, die den 1. und 2. Rettungsweg sicherstellen.

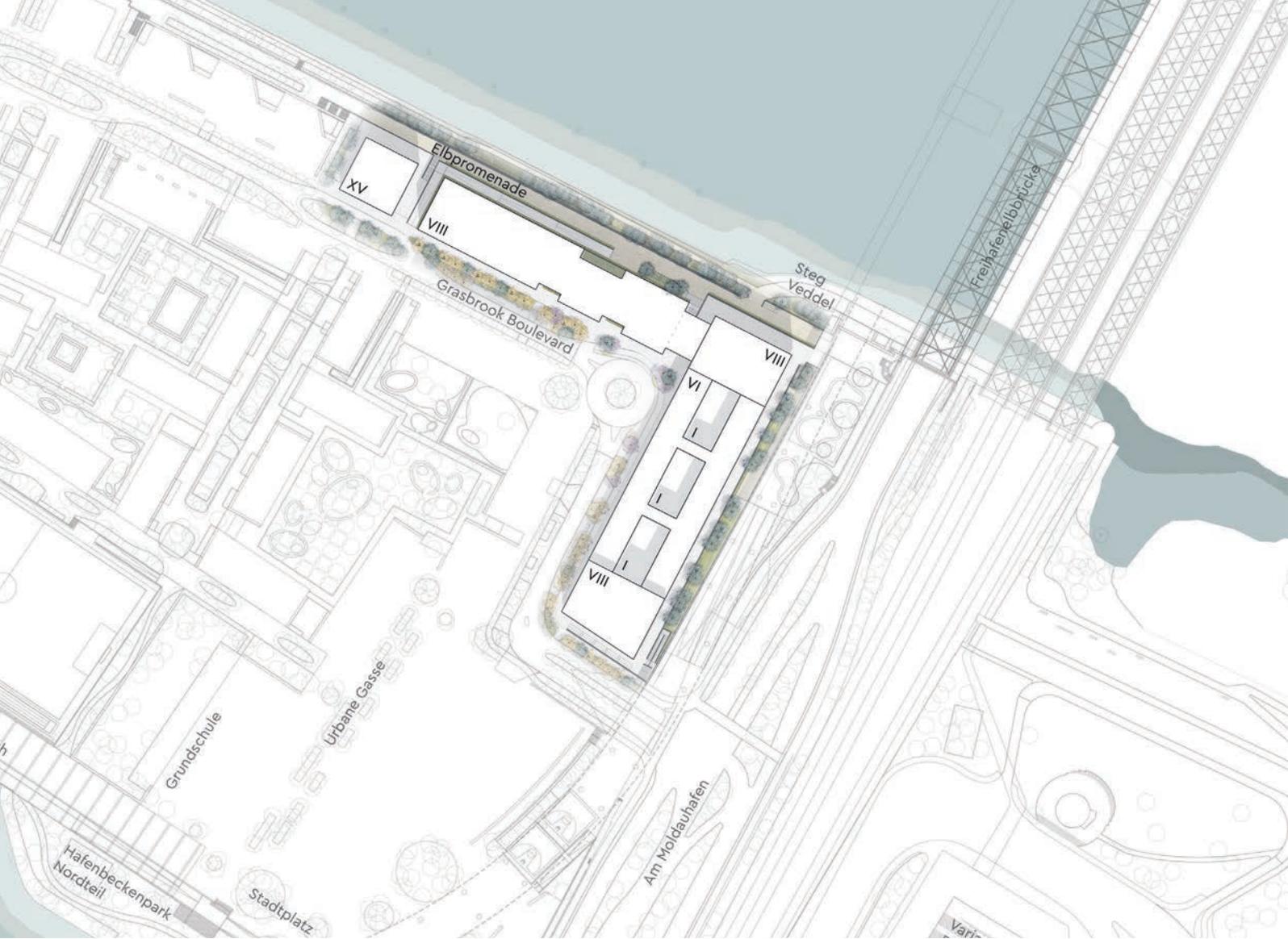


Abb. 3.38: Lageplan Baufelder 9, 10, 17

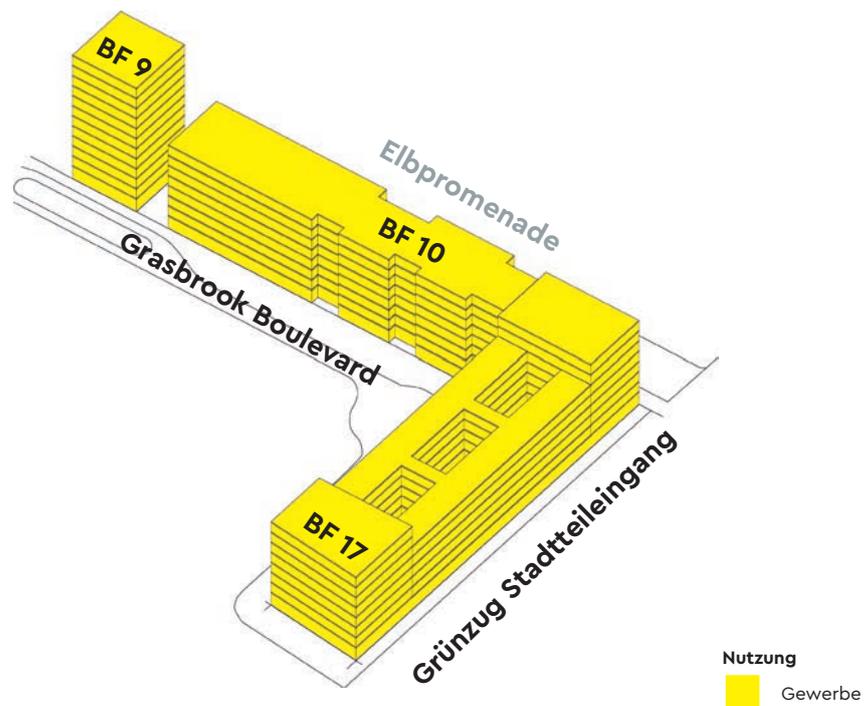


Abb. 3.39: Nutzung Baufelder 9, 10, und 17

Im Fokus: Baufelder 9, 10 und 17

Gewerblicher Auftakt im Eingangsbereich

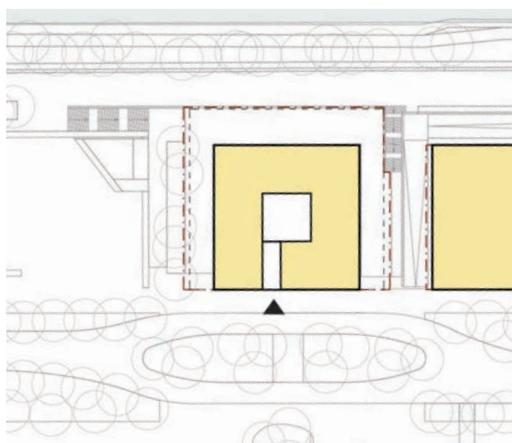


Abb. 3.40: Erdgeschoss Baufeld 9

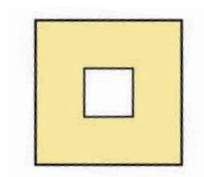


Abb. 3.41: Regelgeschoss Baufeld 9

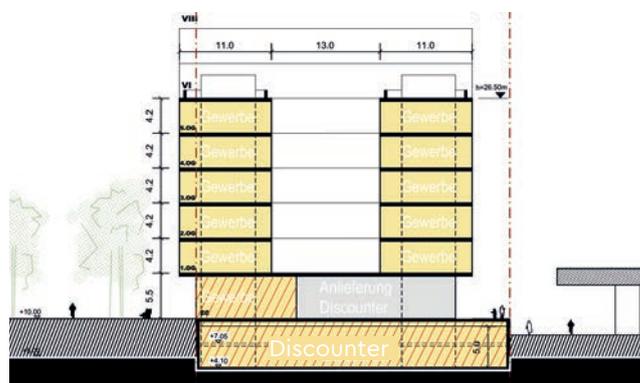
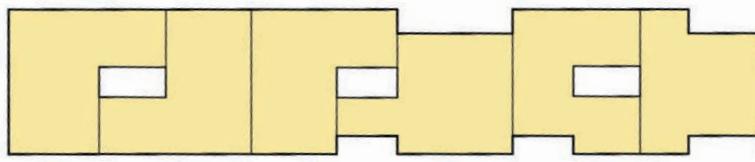


Abb. 3.42: Schnitt Baufeld 17

Planwerk



Nutzungen

- Gewerbe (inkl. publikumsbezogener Nutzungen)
- Fahrradrampen
- Mobilitätsfoyers

Abb. 3.43: Regelgeschoss Baufeld 10

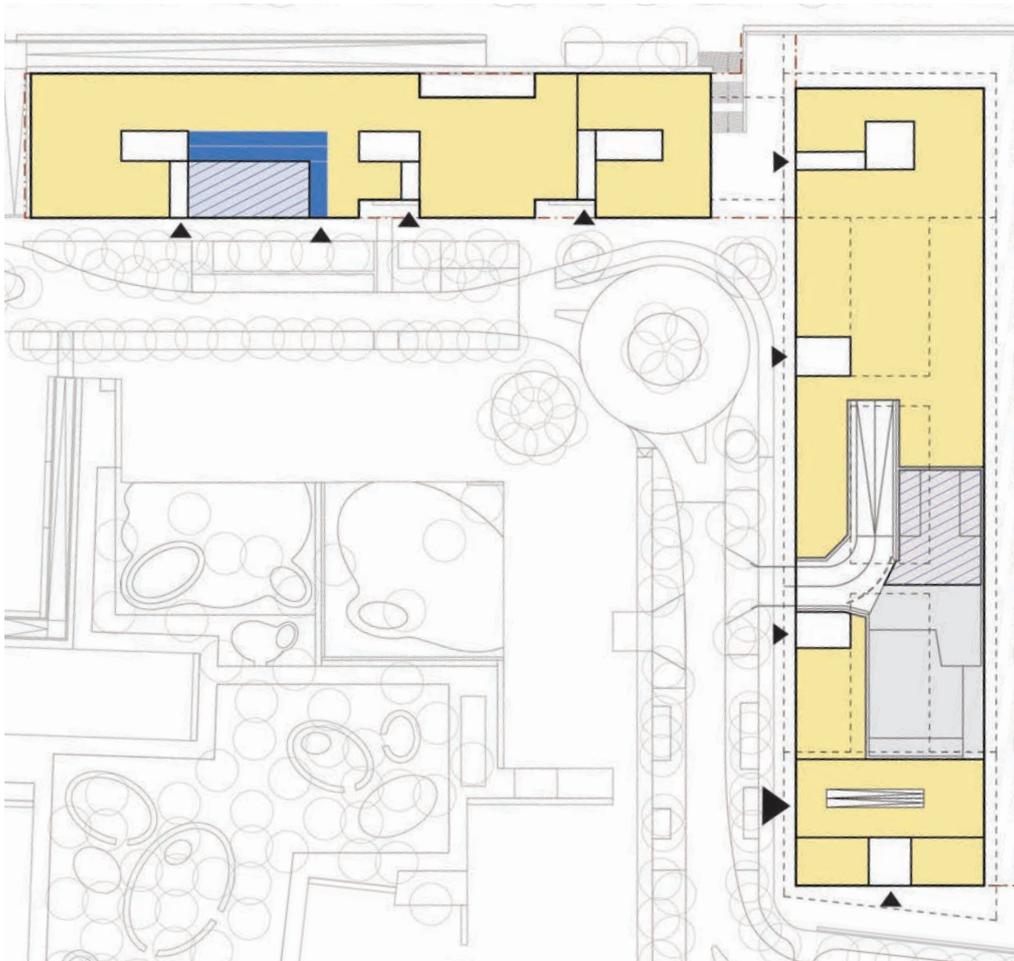


Abb. 3.44: Erdgeschoss Baufeld 17

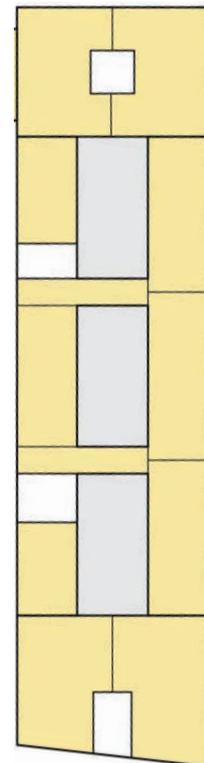


Abb. 3.45:
Regelgeschoss
Baufeld 17

Im Fokus: Baufeld 18

Grundschule Grasbrook mit Wohnbaustein

Geschossigkeit

V (Schule), VII (Wohnen/Gewerbe)

Nutzungen

Schulnutzung, Wohnnutzung
publikumsbezogene Nutzungen

Nutzungen Warftgeschoss

Fahrradstellplätze
Zweifeldsporthalle inkl. Nebenflächen

Baufeldgröße

6.300 m²
davon 2.700 m² Schulhoffläche

Bruttogrundfläche (BGF)

6.800 m² (Schulnutzung)
3.900 m² (Wohnen)
600 m² (Gewerbe)

Die vier- bis fünfzügige Grundschule liegt im Zentrum am Stadtplatz nahe der U-Bahn-Haltestelle. Ihr Standort ist sowohl aus dem Grasbrook als auch von der Veddel zu Fuß und mit dem Rad sehr gut erreichbar. Die Grundschule kann als Bildungsinstitution zum Zusammenwachsen einen wichtigen Beitrag leisten.

Für das Baufeld ist eine Bebauung mit Innenhof vorgesehen. Die integrierte Schulsporthalle steht außerhalb der Schulzeiten auch dem Vereinssport zur Verfügung. Ihre Feldabmessungen ermöglichen zudem Punktspiele für Feldsportarten wie Handball und Basketball.

Der Sportplatz wird von der Schule und Sportvereinen sowie außerhalb der Nutzungszeit durch die Öffentlichkeit genutzt und ist über den Schulhof oder den Parkweg erreichbar. Nebenflächen für die Sportplatznutzung durch Vereine befinden sich barrierefrei und von außen separat zugänglich im Schulgebäude (Umkleiden, Materialräume, Platzwartraum und Lagerflächen für die Platzpflege).

Der Schulhof bietet einen mit Bäumen durchgrünten und mit Hecken vom öffentlichen Raum abgegrenzten erholsamen und entdeckungsreichen Außenraum für die Schulkinder mit genügend Platz, um sich zu entfalten und in den Pausen verschiedene Aktivitäten auszuüben. Außerhalb der Schulzeiten steht er tagsüber auch der Öffentlichkeit zu Verfügung.

Als Besonderheit wird neben der Schule auch Wohnen realisiert: Während sich die Grundschule überwiegend zum Westen hin orientiert, sind zum Osten hin Wohnungen beispielsweise für Studierende oder Auszubildende geplant. Im Erdgeschoss sind publikumsintensive Nutzungen zum Stadtplatz und zur „Urbanen Gasse“ vorgesehen. Die Gebäudekonfiguration ermöglicht einerseits, die Lärm- und Belichtungsanforderungen für die Nutzungen zu erfüllen, andererseits wird mit dem 16 Meter tiefen Innenhof und einer schulabgewandten Grundrissorganisation der Wohnungen die Verträglichkeit von schulischer und Wohnnutzung hergestellt.

Das vorliegende erste Konzept für die Umsetzung des Raum- und Funktionsprogramms wird in einer weiteren Studie überprüft und konkretisiert, um die Gebäudetypologie auch im Zusammenhang mit dem angrenzenden Wohn- und Gewerbebaustein zu verifizieren.

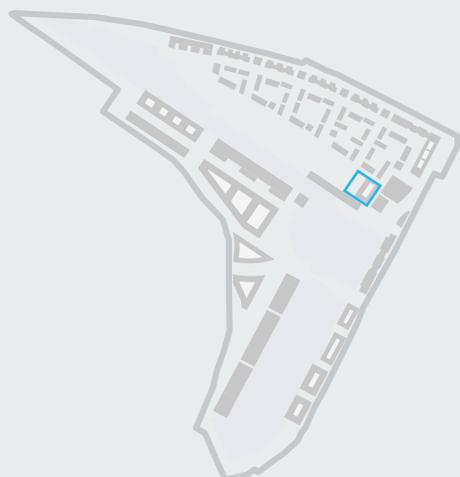




Abb. 3.46: Lageplan Baufeld 18

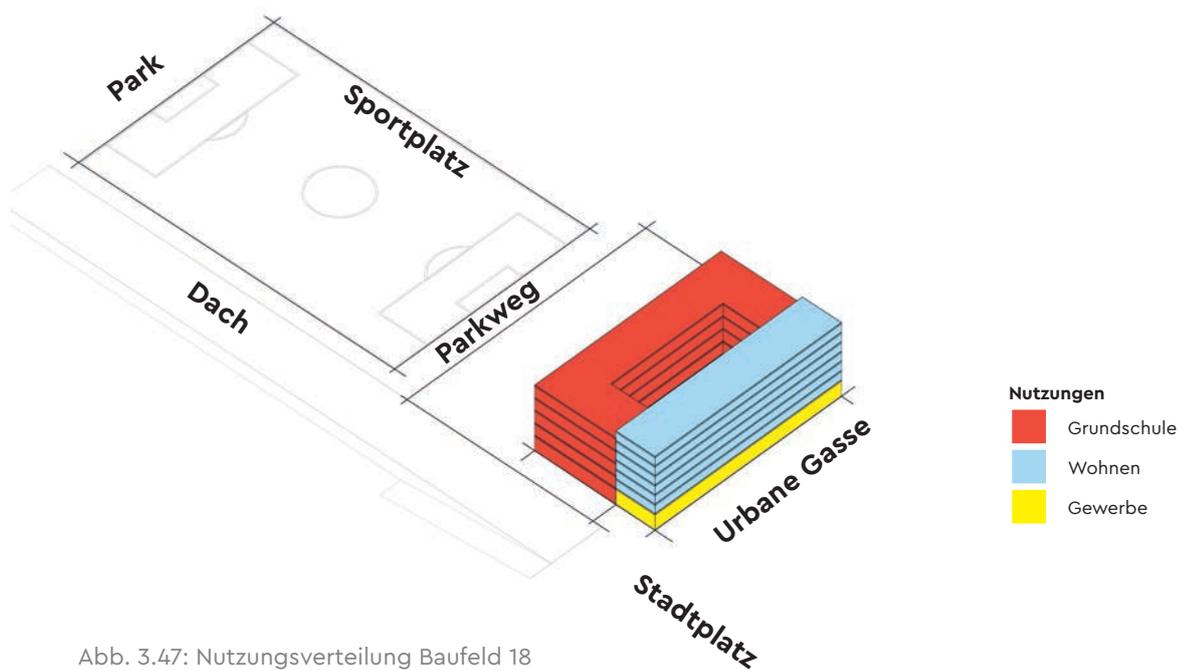


Abb. 3.47: Nutzungsverteilung Baufeld 18

Im Fokus: Baufeld 19

Nahversorgung, Kultur und Wohnen

Geschossigkeit

IV-IX

Nutzungen

Sonderform Wohnnutzung

Kulturnutzung

Supermarkt

Nutzungen Warftgeschoss

Fahrradstellplätze, Nebenflächen

Tiefgarage

Baufeldgröße

4.900 m²

Bruttogrundfläche (BGF)

7.400 m² (Wohnen)

15.200 m² (Gewerbe/Kultur)

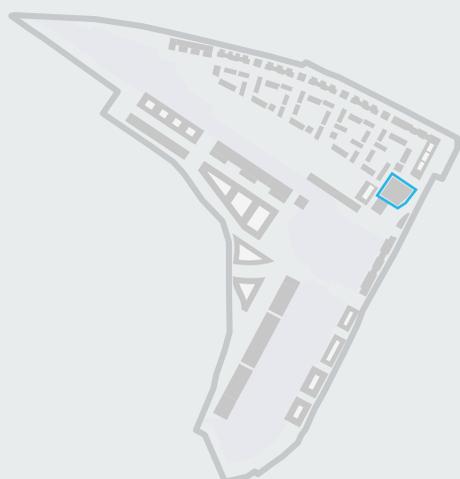
2.700 m² (Frischemarkt)

Das bis zu neugeschossige Gebäude direkt am Stadtplatz und dem U-Bahn-Viadukt sowie nahe der Einfahrt ins Moldauhafenquartier stellt in seinem Mixed-use-Konzept eine Besonderheit dar. Nahversorgung, Kultur und Wohnen finden hier unter einem Dach statt. Durch seine herausragende Sichtbarkeit und Erreichbarkeit ist der Standort prädestiniert für Nutzungen mit hoher Publikumsfrequenz. Gleichzeitig werden die Logistikanforderungen des großflächigen Lebensmittel-einzelhandels und einer Kulturnutzung mit ihren regelmäßigen Anlieferverkehren hier besonders verträglich mit dem auf aktive Mobilität fokussierten Verkehrskonzept in Einklang gebracht. Die Lkws erreichen unmittelbar hinter der Einfahrt zum Stadtteil ihren Zielort und die Warenlieferungen erfolgt im erdgeschossig in das Gebäude integrierten Ladehof. Die Zufahrt an der Nordseite des Baufelds nimmt auch die Ein- und Ausfahrt in die Tiefgarage auf.

Über diese für Transporter geeignete Rampe werden das Baufeld 20 sowie das große „Dach“ (Baufeld 23) erschlossen, sodass der ruhende Pkw-Verkehr und die Warenanlieferung unterirdisch erfolgen. Optional kann auch das Baufeld 18 angebunden werden. Für den ruhenden Radverkehr, der für die Gebäudenutzer im oberen Warftgeschoss untergebracht wird, ist eine separate Rampe mit entsprechend komfortabel nutzbarer Neigung vorgesehen.

Der Frischemarkt im Erdgeschoss verfügt über zwei Eingänge im Süden und im Westen an der Urbanen Gasse. An dieser Laufanlage sind als ergänzende Nutzungen z. B. eine Bäckerei oder Blumenladen denkbar. In den drei darüber liegenden Geschossen befinden sich Flächen für eine Kultureinrichtung, die ebenfalls von der Urbanen Gasse erschlossen wird. Denkbar sind hier eine Ausstellungs-, Theater- oder Veranstaltungsnutzung, die über größere, stützenfreie Räume verfügt.

Oberhalb setzt sich das Gebäude mit einem nach Westen geöffneten u-förmigen Baukörper fort. Auf fünf Geschossen werden hier lärmabgewandt von der Verkehrsstrasse über Laubengänge erschlossene Wohnungen geschaffen, die sich zum Hof öffnen und durch geschickte Grundrissorganisation ausreichend Besonnung erhalten. Der Hof oberhalb der Kulturnutzung wird als wohnbezogene Freiflächen für Kinderspiel und Freizeitnutzung durch die Bewohner:innen genutzt.



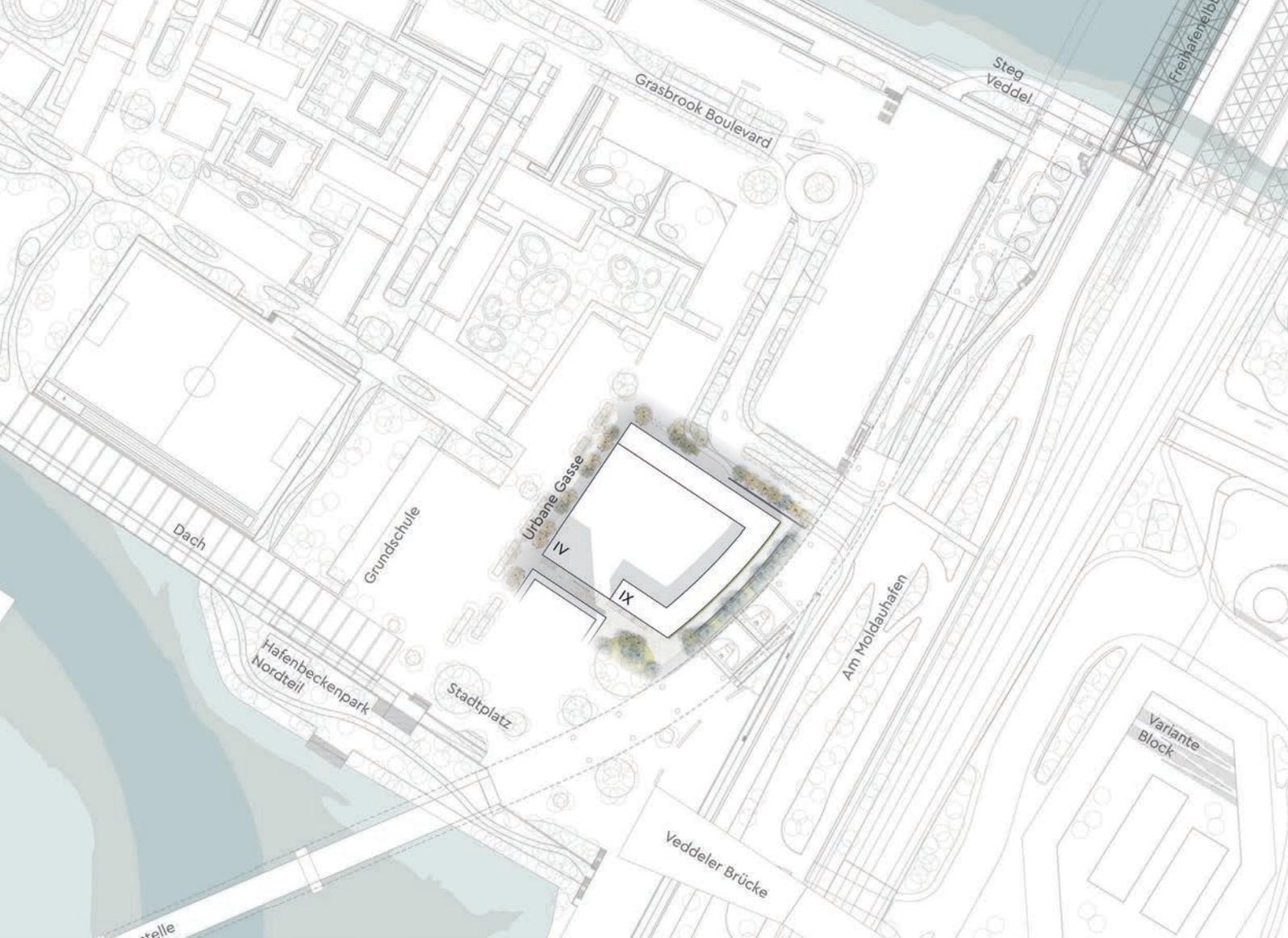


Abb. 3.48: Lageplan Baufeld 19

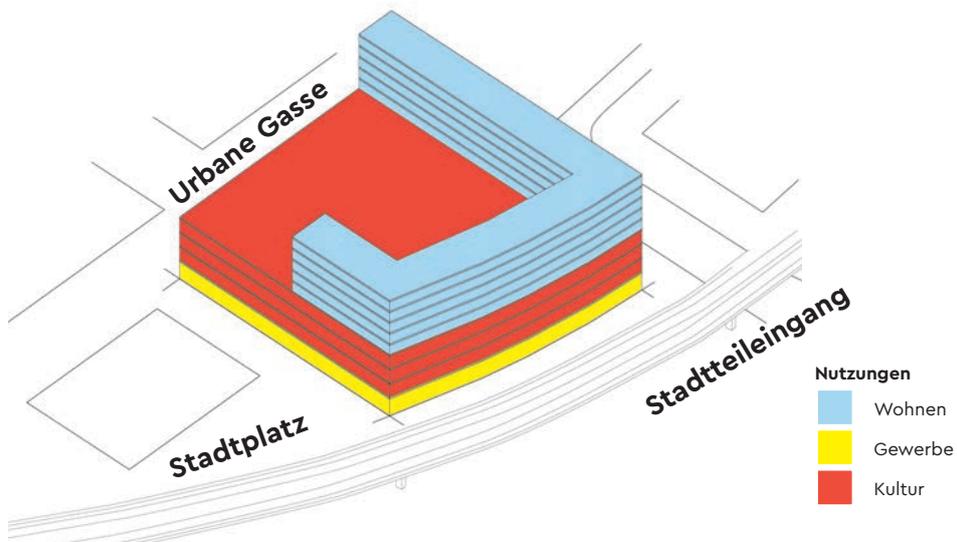


Abb. 3.49: Nutzungsverteilung Baufeld 19

Im Fokus: Baufeld 19

Nahversorgung, Kultur und Wohnen

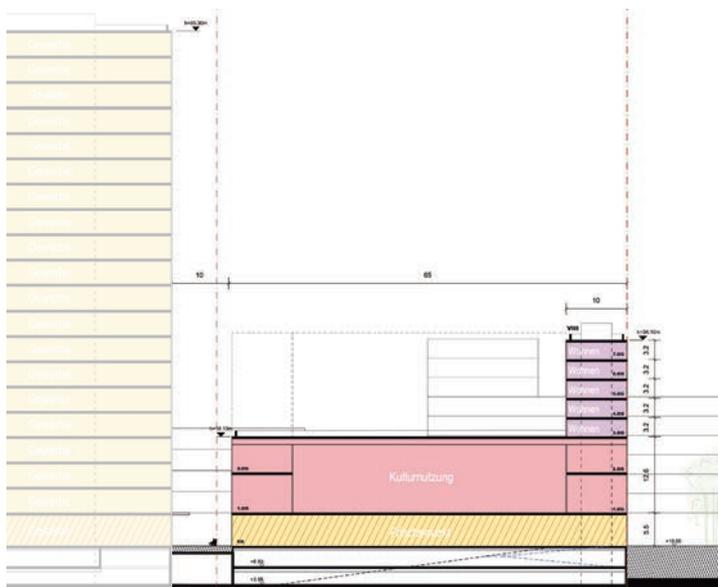


Abb. 3.50: Schnitt Baufeld 19

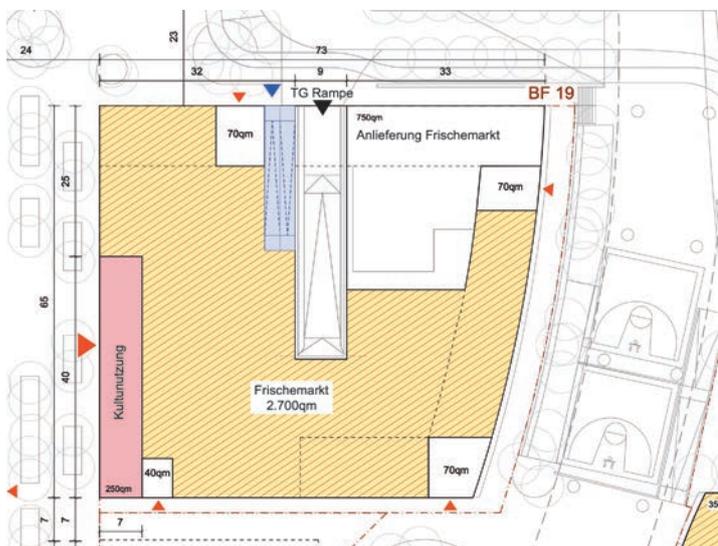


Abb. 3.51: Erdgeschoss Baufeld 19

Planwerk



Wohnungsgrößen (exemplarisch)

- eine Person/zwei Personen
- drei Personen
- vier Personen
- fünf Personen

Abb. 3.52: Regelgeschoss Baufeld 19

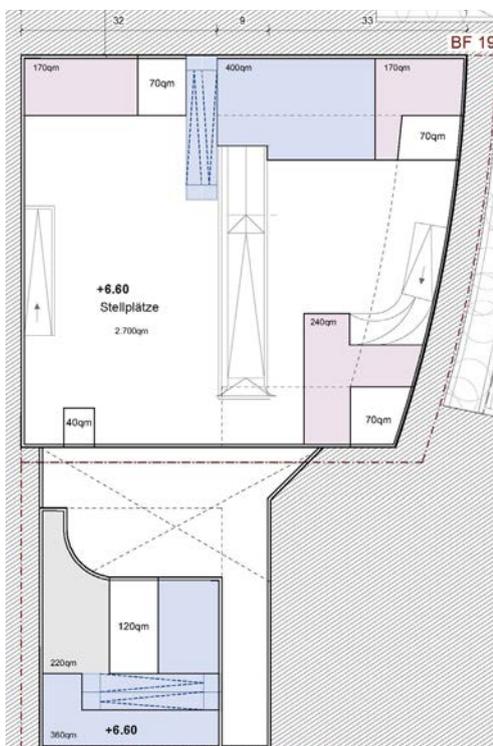


Abb. 3.53: Oberes Wartgeschoss Baufeld 19

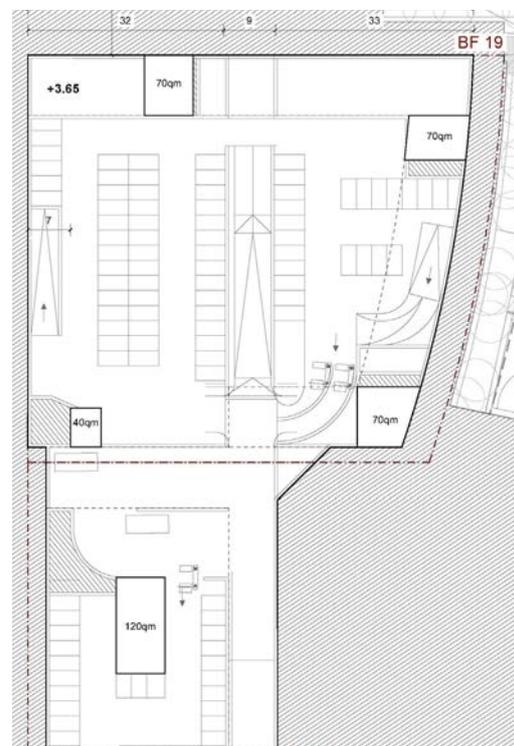


Abb. 3.54: Unteres Wartgeschoss Baufeld 19

Im Fokus: Baufeld 21

Arbeitsort über Brücken

Geschossigkeit

VII

Nutzungen

Gewerbe

Publikumsbezogene Nutzungen

Nutzungen Warftgeschoss

Fahrradstellplätze, Nebenflächen

Baufeldgröße

1.000 m²

Bruttogrundfläche (BGF)

6.000 m² (Gewerbe)

Gemeinsam mit der südlich geplanten Bebauung bildet das Gebäude auf Baufeld 21 eine besondere Torsituation an der Veddeler Brücke aus. Die einzigartige Lage zeichnet sich durch die frei gestellte Platzierung am Wegekreuz der zentralen Verbindungsachse zwischen dem Stadtplatz und der benachbarten nördlichen Veddel aus. Ergänzend besteht durch die Lage am Grünzug Stadtteileingang auch eine direkte Wegeanbindung entlang des urbanen Aktivitätsbands unterhalb der U-Bahn-Trasse nach Norden und über die Hochbahnbrücke nach Süden in das Hafentorquartier.

Das kompakte Gebäude ist von Norden kommend sehr sichtbar im Straßenraum und es eröffnen sich, insbesondere aus den oberen Geschossen, spannende Blicke in alle Himmelsrichtungen.

Als kleinstes eigenständig bebaubares Baufeld im Stadtteil kontrastiert das geplante Gebäude mit seiner besonderen Form zum westlich des Stadtplatzes gegenüberliegenden Hochhaus. Die besonders repräsentative Adresse direkt am Stadtplatz eignet sich als Unternehmensstandort. Aber auch Nutzer:innen mit kleinerem Flächenbedarf können mit vertikal gestapelten Nutzungseinheiten abgebildet werden.

Aufgrund der zentralen Lage bieten sich die Erdgeschossflächen für publikumsintensive Nutzungen an. Darüber hinaus werden die Fahrradabstellanlagen gut zugänglich erdgeschossig untergebracht. Die nachzuweisenden Kfz-Stellplätze können in der benachbarten Tiefgarage unter dem Dach (Baufeld 23) nachgewiesen werden.



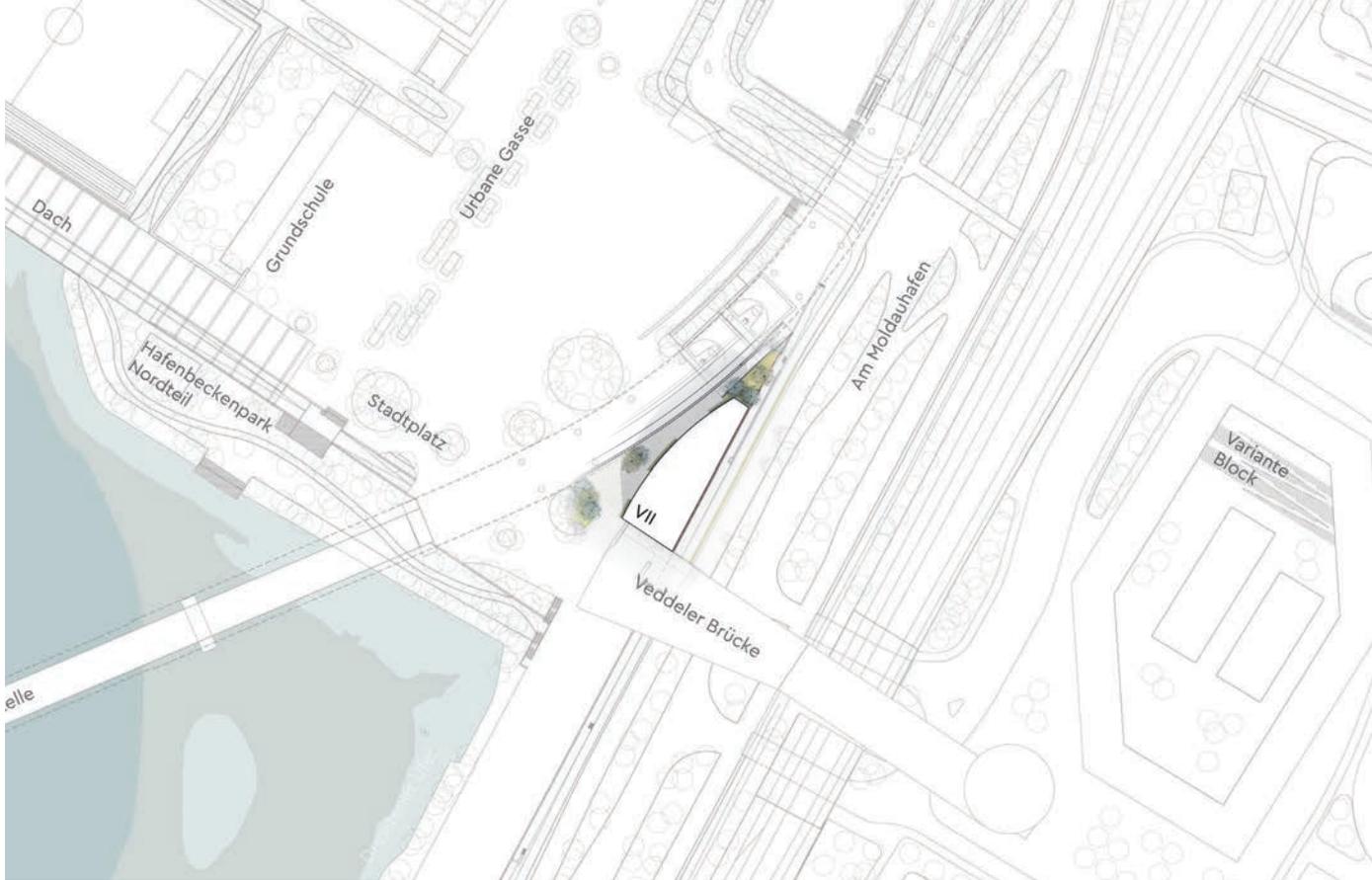
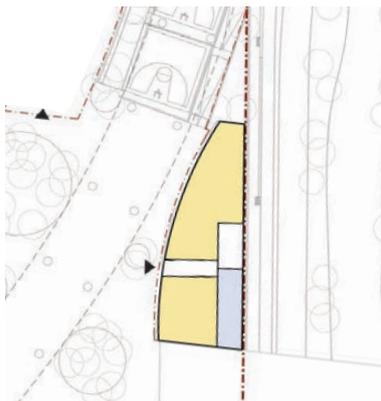


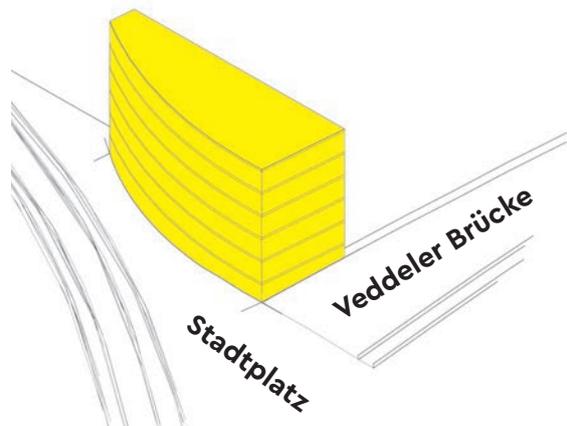
Abb. 3.55: Lageplan Baufeld 21



Nutzungen

- Gewerbe
- Fahrradstellplätze

Abb. 3.56: Erdgeschoss Baufeld 21



Nutzung

- Gewerbe

Abb. 3.57: Nutzung Baufeld 21

3.2

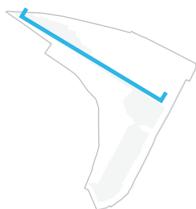
Der Park – vom Dach zum Veddelhöft

Der große Park im Zentrum des Grasbrooks reicht vom Dach bis zum Veddelhöft und bildet ein zusammenhängendes und vielseitiges Freiraumsystem in direkter Wasserlage vom Moldauhafen bis zur Elbe. Von der Veddeleer Brücke über den Stadtplatz kommend spannt sich ein einzigartiges, den Stadtteil prägendes Freiraumensemble auf.

Der Grünraum, die Lage am Wasser, der Bezug zum Sportplatz sowie geplante Nutzungen unterhalb des Dachs werden nicht nur für die Menschen aus den Stadtteilen Grasbrook und Veddel, sondern für ganz Hamburg zu attraktiven Anziehungspunkten.

Der große Park

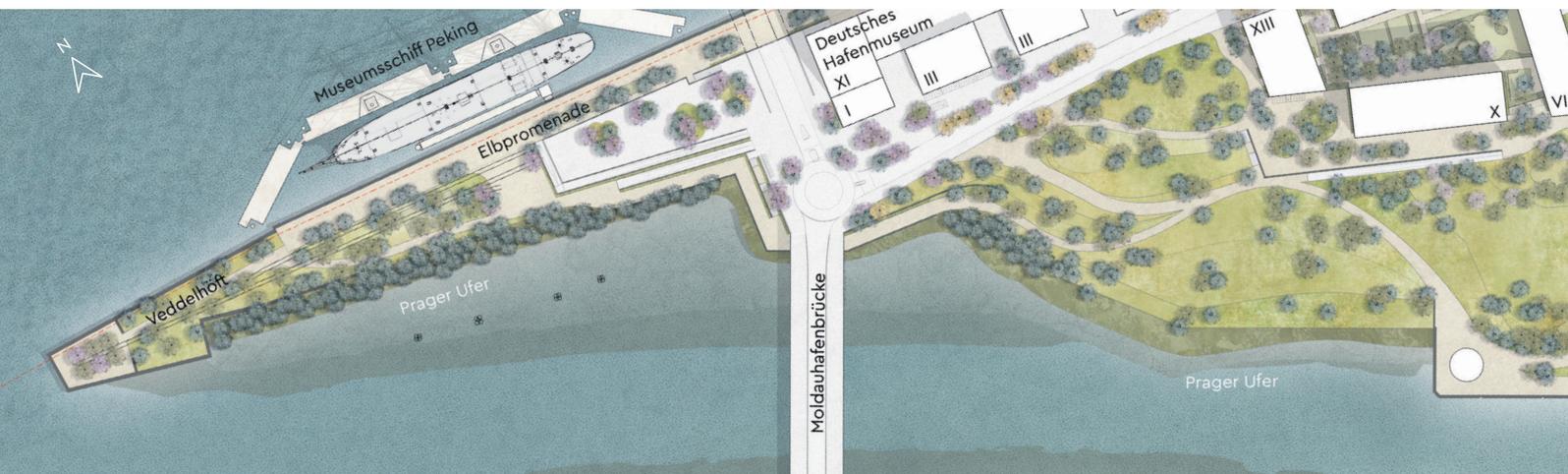
Herzstück dieses Ensembles ist der Park. Mit seiner Größe von 5,3 Hektar ist er die größte Grünfläche im neuen Stadtteil und weist sehr unterschiedliche Bereiche auf. Er beginnt am Stadtteileingang mit dem Stadtplatz im Osten, flankiert die Schul- und Sportanlagen, öffnet sich mit weiten Wiesenflächen und gipfelt im Westen am Veddelhöft mit seinen ökologisch wertvollen Bestandsflächen und einem großen Aussichtsbalkon über der Elbe.



Veddelhöft

Moldauhafenbrücke

Parkufer



Der Park liegt zwischen der elbseitigen Bebauung und dem Hafenbecken und erhält seinen authentischen Charakter aus der nach Süden und Westen offen zum Wasser orientierten Lage, die den ganzen Tag gut besonnt wird. Durchgängige Sichtachsen in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung, die durch rahmennde Gehölzpflanzungen betont werden, ermöglichen Blickbezüge innerhalb des Parks und darüber hinaus in den neuen Stadtteil und die umgebende Hamburger Stadtlandschaft. Mit seiner Ausdehnung integriert er den Stadtraum vom Ausstellungsschiff Peking im Nordwesten bis zu den Freiräumen unter dem Dach in die großzügige Parklandschaft.

Der Park beinhaltet den größten Anteil an versickerungsfähigen Flächen im Areal, zudem liefert er als Frischluftschneise einen wichtigen Beitrag zum Mikroklima des neuen Stadtteils.

Die verschiedenen Parkwiesen in ihrer naturnahen Ausprägung bieten vielfältige Nutzungsmöglichkeiten. Der Park ist als durchgängiger und vielfältiger Spiel-, Sport- und Aktivitätsraum angelegt. Neben den nutzungs-offenen Freiflächen sind auch Spielangebote für Kinder unterschiedlichen Alters und Sportflächen integriert.

Die zentrale mäandrierende Durchwegung des Parks folgt der sanften Topografie von Osten nach Westen bis hin zum Veddelhöft. Dabei vermittelt sie zwischen den verschiedenen Promenaden-, Park- und Stadtniveaus. Geschwungene Parkwege mit unterschiedlichem Charakter und Geschwindigkeiten erschließen die zahlreichen Zugänge und ermöglichen unkomplizierte Querverbindungen zwischen den angrenzenden Teilräumen.

Abb. 3.58 (oben) und Abb. 3.59 (unten): Süd-Ansicht (oben) und Lageplan des Quartiers vom Veddelhöft bis zum Dach/Stadtplatz



Nördliche Parkkante

Entlang der Wohninseln verläuft die Parkkante Nord als leicht geschwungener, mit vielfältigen Baumgruppen begrünter Parkboulevard, der sich über eine sanfte Böschung von den großen offenen Parkwiesen abhebt. Über die von Norden in den Park mündenden Grünzüge wird die Flusslandschaft der Norderelbe in den Park hineingezogen. Eine Vielfalt verschiedener Gehölzstrukturen bietet Lebensräume für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten. Durch die punktuelle Integration von hochstämmigen Obstbäumen in die Parkgestaltung wird die Bevölkerung für die Naturwerte in ihrer Umgebung sensibilisiert und der Zusammenhang von Nahrung und Natur erfahrbar.

Den westlichen Abschluss der Parkkante Nord bildet ein nachbarschaftlicher Quartiersplatz am Baufeld 11. Die verklinkerte Stützmauer betont den Unterschied zwischen tiefer liegender Park- und erhöhter Stadtebene. Die von großen Baumgruppen geprägte Platzsituation ermöglicht verschiedene Blicke in den Park, die Hafenlandschaft und auf die westlich angrenzenden Ausstellungsflächen mit beeindruckenden Großexponaten vor dem Deutschen Hafenumuseum.

Hafenpromenade am Prager Ufer

Als südliche Parkkante dient die Hafenpromenade des Moldauhafens entlang der bestehenden Kaimauer am Prager Ufer. In die landschaftlich gestaltete und parkartig bepflanzte Böschung im Übergangsbereich zur Promenade sind verschiedene kleinteilige Spiel- und Freizeitangebote integriert.

Um der Promenade einen stärkeren Bezug zum Moldauhafen zu geben und das Gewässer erlebbar zu gestalten, wird die Oberkante der ehemaligen Polderwand um 2,0 Meter auf das neue Niveau der Promenade von ca. 5,5 Meter ü NHN abgesenkt, im Bereich der Hafenterrassen sogar auf das Niveau von ca. 3,7 Meter ü NHN. Die darunter befindliche Stahlspundwandkonstruktion der 630 Meter langen und 1983 errichteten Kaimauer wird weitgehend erhalten. Die abgesenkten Hafenterrassen setzen den Park in direkte Beziehung zum Moldauhafen und der gegenüberliegenden Bananenreiferei. Damit wird die Wasseroberfläche zum Bestandteil des Parkbilds. Neben der alltäglichen Nutzung als wassernahe Verweilraum bieten die verschiedenen Terrassenniveaus Platz für temporäre Open-Air-Veranstaltungen.



Abb. 3.60: Vom Veddelhöft bis zum Dach – die Parkkante der Wohninseln, von Grünzügen gegliedert

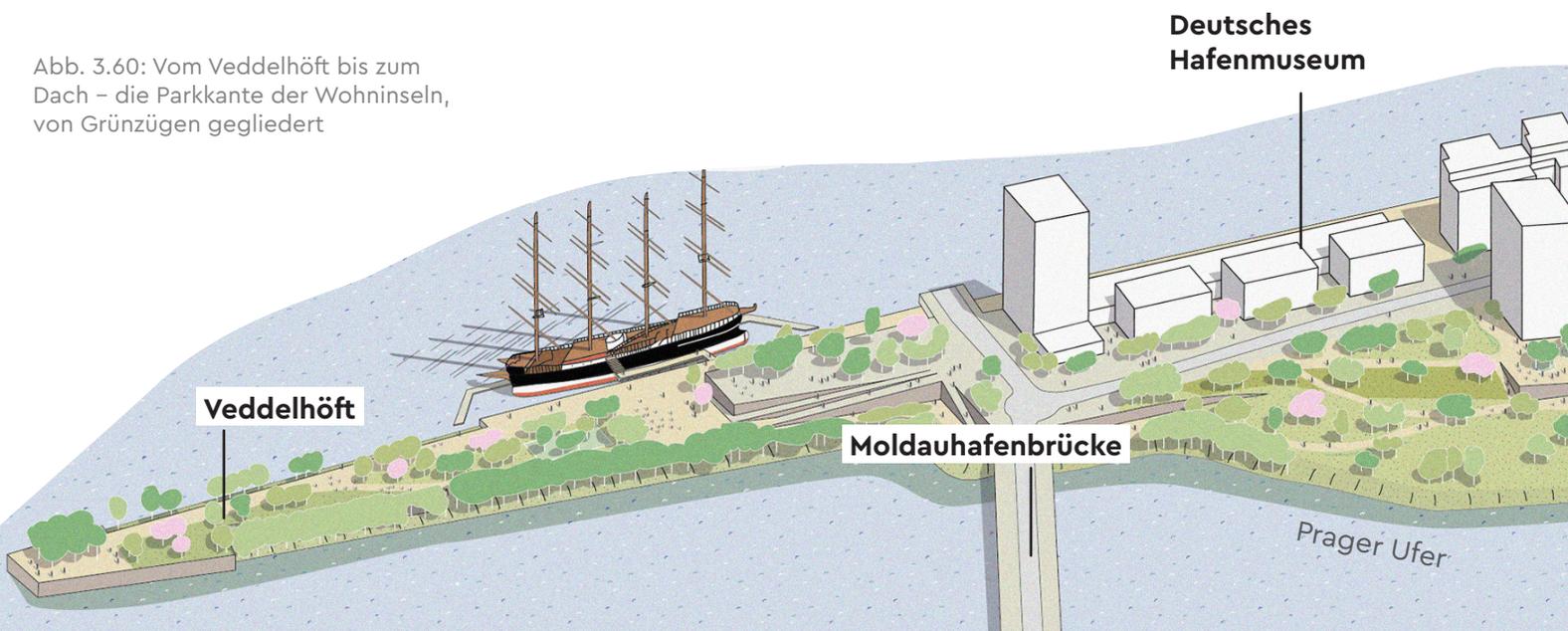




Abb. 3.61: Impression der nördlichen Parkkante



Den Abschluss der Hafensperrmauer bildet eine kleine Platzsituation, die als Aussichtspunkt dient – mit Blicken zum Deutschen Hafenmuseum, der Spitze des Veddelhöfts und bis zur Elbphilharmonie – und durch eine pavillonartige Kleinarchitektur betont wird. Dieser Pavillon kann z. B. Funktionen wie einen Parkkiosk oder öffentliche Toiletten aufnehmen.

Parkufer im Westen

Weiter westlich wird die bestehende Polderwand und die gesamte Kaimauerkonstruktion rückgebaut und der Park bis an das Wasser herangeführt. Durch die Ausformulierung einer sanften Uferböschung im Bereich des westlichen Moldauhafenbeckens entsteht eine tidebeeinflusste, ökologisch wertvolle Grünzone. Schlick, Sand und Schilfbereiche entstehen hier nebeneinander. Ebbe und Flut verändern die Parkkontur laufend und höhere Hochwasserstände können bis zur Parkpromenade in den Park vordringen. Im Bereich des nordöstlichen Widerlagers der Moldauhafenbrücke wird eine neue Uferwand errichtet, um die notwendigen Verkehrsflächen im Übergang zur Brücke auf einer Höhe von circa 10,0 Meter ü NHN zu gewinnen. Die Unterquerung der neuen Moldauhafenbrücke mit vorgesetzter Uferwand und einer durch Tideröhricht begrünter Vorböschung verbindet den Park mit dem Veddelhöft.



Das Veddelhöft

Das Veddelhöft ist der Höhepunkt und krönende Abschluss des Freiraumensembles. Die Parkflächen der Landzunge sind neben der imposanten Museumsbastion vor allem durch die für Industriebrachen typische Ruderalvegetation und hafenhistorische Relikte wie Gleise und Prellböcke geprägt. Neue Wege führen bis zum Aussichtsbalkon nach Westen und ermöglichen einen fließenden räumlichen Übergang zur Elbpromenade am Holthusenkaai mit dem Liegeplatz der Peking und dem Deutschen Hafenmuseum.

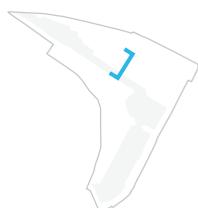


Abb. 3.62: Zwischen Wasser und Wohninseln – Schnitt durch den Park

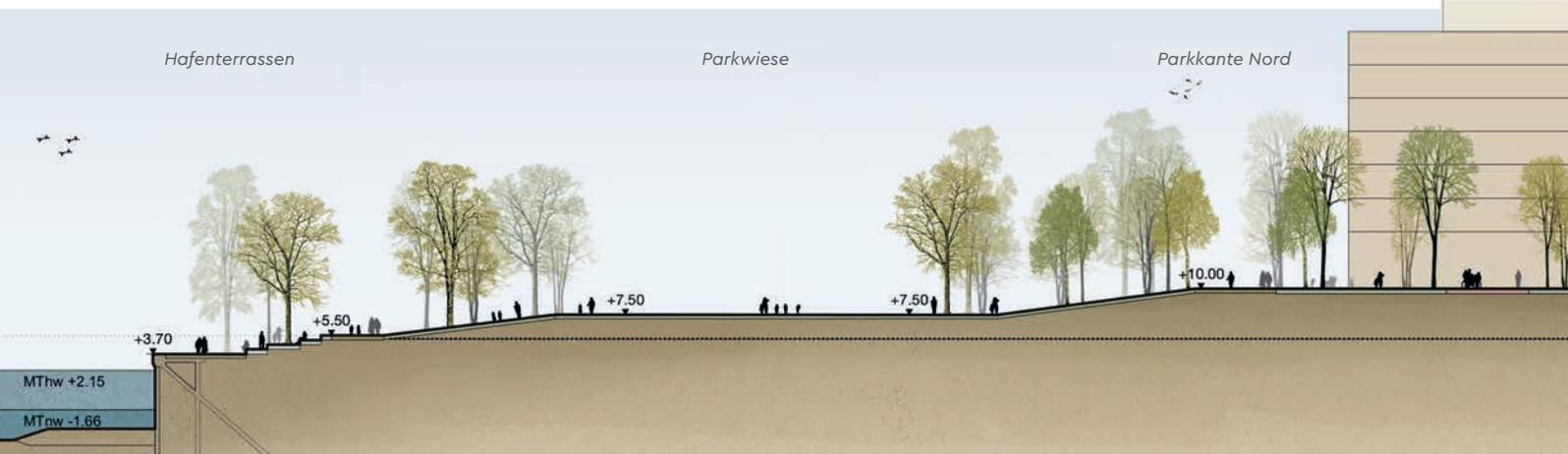




Abb. 3.63: Impression vom westlichen Parkufer am Moldauhafen

Die verfallenden Uferwände des Veddelhöfts werden mit neuen Stahlspundwänden gesichert. Ähnlich der heutigen Ausbildung werden oberhalb von circa 2,0 Meter ü NHN Kopfböschungen angelegt, die jedoch als artenreiche begrünte Uferböschungen oberhalb der Wasserwechselzone entwickelt werden.

An der Höftspitze entsteht eine Art Bastion als Aussichtsbalkon mit fantasievollem Blick auf die Elbe, die Elbphilharmonie und die Stadtsilhouette. Dazu werden die Uferwände bis auf die Geländehöhe von circa 5,5 Meter ü NHN hochgeführt und mit einer rahmenden Brüstungsmauer versehen. Auf dem Balkon markiert eine im Raster gepflanzte Baumgruppe diesen historischen Ort. Sie steht im Kontrast zu der naturnahen Ruderalvegetation und den freien Baumgruppen der eigentlichen Landspitze. Auf Sitzgelegenheiten wird in diesem Bereich verzichtet, da aufgrund der

Lage im angemessenen Achtungsabstand des Gefahrstofflagers auf den Terminalflächen O'Swaldkai der Aufenthalt von Personen nur temporär zulässig ist.

Die Südseite des Veddelhöfts zum Moldauhafen wird als naturnahe grüne Uferböschung mit vorgelagerten Flusswattflächen weiterentwickelt und in ihrer Biodiversität gefördert. Dazu werden die teilweise mehr als 130 Jahre alten, auf Holzpfählen stehenden Kai-mauerabschnitte auf einer Länge von 60 Metern zugunsten von Wasserflächen rückgebaut.

Durch die alte und neu interpretierte Topografie entsteht ein besonderer Parkweg entlang der alten Gleise, durch üppige Vegetation und zwischen grünen Uferböschungen hindurchführend bis zur Spitze – hier sind die Elbe und der Moldauhafen mit Ebbe und Flut zum Greifen nah.

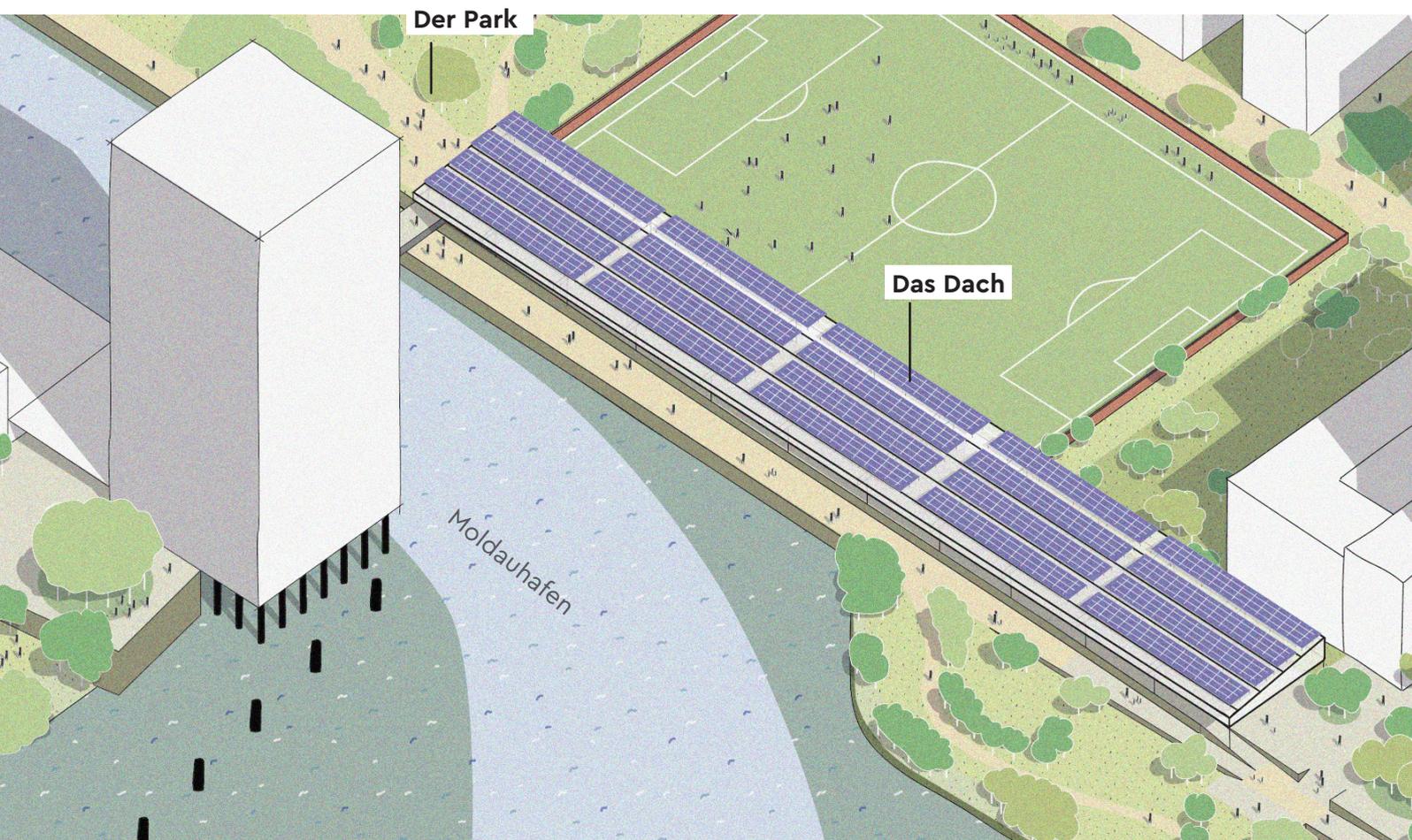


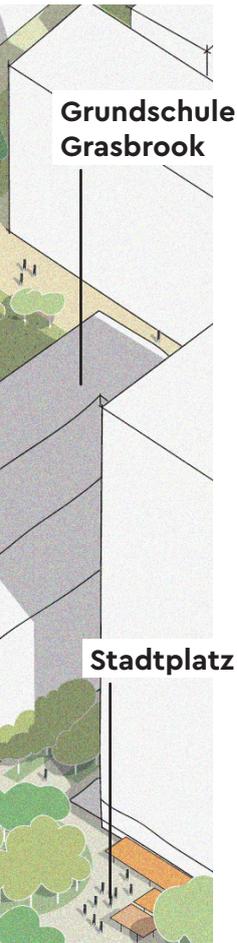
Abb. 3.64: Das Dach zwischen Moldauhafenbecken und Park

Das Dach

Als östlicher Auftakt des großen Freiraumensembles steht das Dach, als einzigartiges langes Tor zwischen Stadtplatz und Park. Als Reminiszenz an das alte große Schleppdach des Überseezentrums, das den Grasbrook viele Jahrzehnte in der Hafennutzung prägte, weist es gleichzeitig in die Zukunft und bietet mit seiner großen Dachoberfläche das Potenzial, auch zur Versorgung des Stadtteils mit Solarenergie beizutragen. Das neue Dach soll ein möglichst nachhaltiges und energieautarkes Bauwerk mit Vorbildfunktion werden.

Das Dach, der Park und das Veddelhöft sind die Hauptbausteine entlang der wichtigen stadträumlichen Freiraumachse und öffentlichen Wegeverbindungen zur Verknüpfung von Veddel und dem neuen Stadtteil Grasbrook. Das Dach ist darüber hinaus ein Eingang zum Park und führt die Besucher:innen von der nahe gelegenen U-Bahn-Haltestelle über den Stadtplatz Richtung Westen, einerseits über die Stadtebene entlang der Grundschule und dem Sportplatz und andererseits auf der niedrig liegenden Hafensperrmauer am Prager Ufer.

Die Fläche unter dem Dach soll öffentlich zugänglich sein. Der wichtigen Verbindungsfunktion zwischen Stadtplatz und Park wird durch die attraktive Gestaltung der Wegeverbindung und klare Sichtbezüge Rechnung getragen. Die Fläche unter dem Dach selbst



Kann die **Bestandsbebauung** des Überseezentrums und insbesondere **das große Schleppdach** im Moldauhafenquartier teilweise **erhalten** bleiben?

Prüfauftrag der Bürger:innen

Als Aufgabenstellung der Bürger:innen und Fachleute wurde der Umgang mit den Hallen des ehemaligen Überseezentrums, insbesondere aber des großen markanten Schleppdachs eingehend geprüft. Da die Dachkonstruktion in erheblichem Maße baufällig und schadstoffbelastet war und heutigen statischen Anforderungen nicht mehr entspricht, konnte sie nicht erhalten werden, zudem lag das Dach mitten im Park und war nicht hochwassergeschützt. Die entwerfenden Planungsbüros schlugen jedoch ersatzweise ein ganz neues Bauwerk vor, das den emotionalen Wert als ortsbildprägende Landmarke aufgreift.

Das neue, 200 Meter lange Dach bildet in direkter Verlängerung der neuen Veddeler Brücke ein städtebauliches Zeichen und einen überdachten Freiraum als eindrucksvollen Eingang in den Stadtteil. Das Dach erhält ein nutzbares Warftgeschoss und eine Dachfläche mit Fotovoltaikanlagen und es entsteht ein identitätsstiftender Ort, der die Vergangenheit des Areals berücksichtigt und ihn in die Zukunft überführt.

ermöglicht vielerlei alltägliche und sporadische Nutzungsmöglichkeiten. Sie bietet der Grundschule und dem Sportplatz angrenzende Fläche sowie einen wettergeschützten Freiraum für Spiel und Sport und Schulveranstaltungen. Im östlichen Teil – vor der Grundschule gelegen – entsteht ein überdachter Platzraum mit Angeboten für Wochenmärkte, Flohmärkte oder kulturelle Veranstaltungen.

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 übernehmen wird. Mit dem Verweis auf die ehemalige Industrie-

architektur und einer den ehemaligen Bestand respektierenden Neuinterpretation der Konstruktion wird der Genius Loci des Grasbrooks ins Gedächtnis gerufen und in die Zukunft übertragen.

Das Dach wird wie alle Neubauten des Stadtteils auf einem Warftgeschoss errichtet. Die Flächen unterhalb des Dachs sind niveaugleich (10 Meter ü NHN) mit dem Stadtplatz und dem Vorplatz der Grundschule. Von der U-Bahn-Haltestelle und dem Stadtplatz aus gelangt man barrierefrei über breite Rampenelemente und großzügige Treppenanlagen auch in den Hafenbeckenpark auf die tief liegende Hafepromenade, die am Warftgeschoss des Dachs entlangführt. Am westlichen Ende des Dachs führt der Moldauhafensteg hinüber ins Hafentorquartier.

Im Fokus: Baufeld 23

Das Dach

Nutzungen Warftgeschoss

Publikumsbezogene Nutzungen, Tiefgarage

Baufeldgröße

4.000 m²

Gestaltung, Konstruktion, Energiekonzept

Die genaue Größe, Gestaltung und Konstruktionsweise des Dachs sowie das Verfahren zur hochbaulichen Qualifizierung gilt es in Zukunft noch zu entwickeln. Es kann optional die Promenade überkragen und so einen wettergeschützten Promenadenabschnitt mit Außengastronomie oder anderen publikumsintensiven Nutzungen schaffen. Auf der markanten Dachoberfläche soll Sonnenenergie gewonnen werden. Das auf den Dachflächen anfallende Regenwasser soll den öffentlichen Parkflächen zugeführt und dort zur Bewässerung in Speichersystemen gesammelt werden.

Erschließung und Stellplätze

In der Tiefgarage unter dem Dach sowie dem Baufeld 19 werden ca. 290 Stellplätze verortet. Sie dienen dem zentralisierten Nachweis der Stellplatzbedarfe der Baufelder 18 bis 21, 26, dem Sportplatz sowie den gewerblichen Nutzungen des Dachs. Die Zufahrt erfolgt über Baufeld 19 und ist für Pkws sowie Transporter möglich. Das Pkw-Parken ist unter dem Dach und auf Baufeld 20 nur im unteren Warftgeschoss möglich.

Für Transportfahrzeuge ist das Fahren in der Tiefgarage unter dem Stadtplatz möglich, wo zwei Ladezonen zur Anlieferung der gewerblichen Nutzungen im oberen Warftgeschoss des Dachs und des Schulgebäudes verortet sind. Der Transport der Waren erfolgt von den Ladezonen aus mittels Hubwagen und Sackkarren bis zum Endziel. Der Stadtteilplatz kann so vom Großteil des Anlieferverkehrs freigehalten und Konflikte mit dem Fußverkehr reduziert werden.



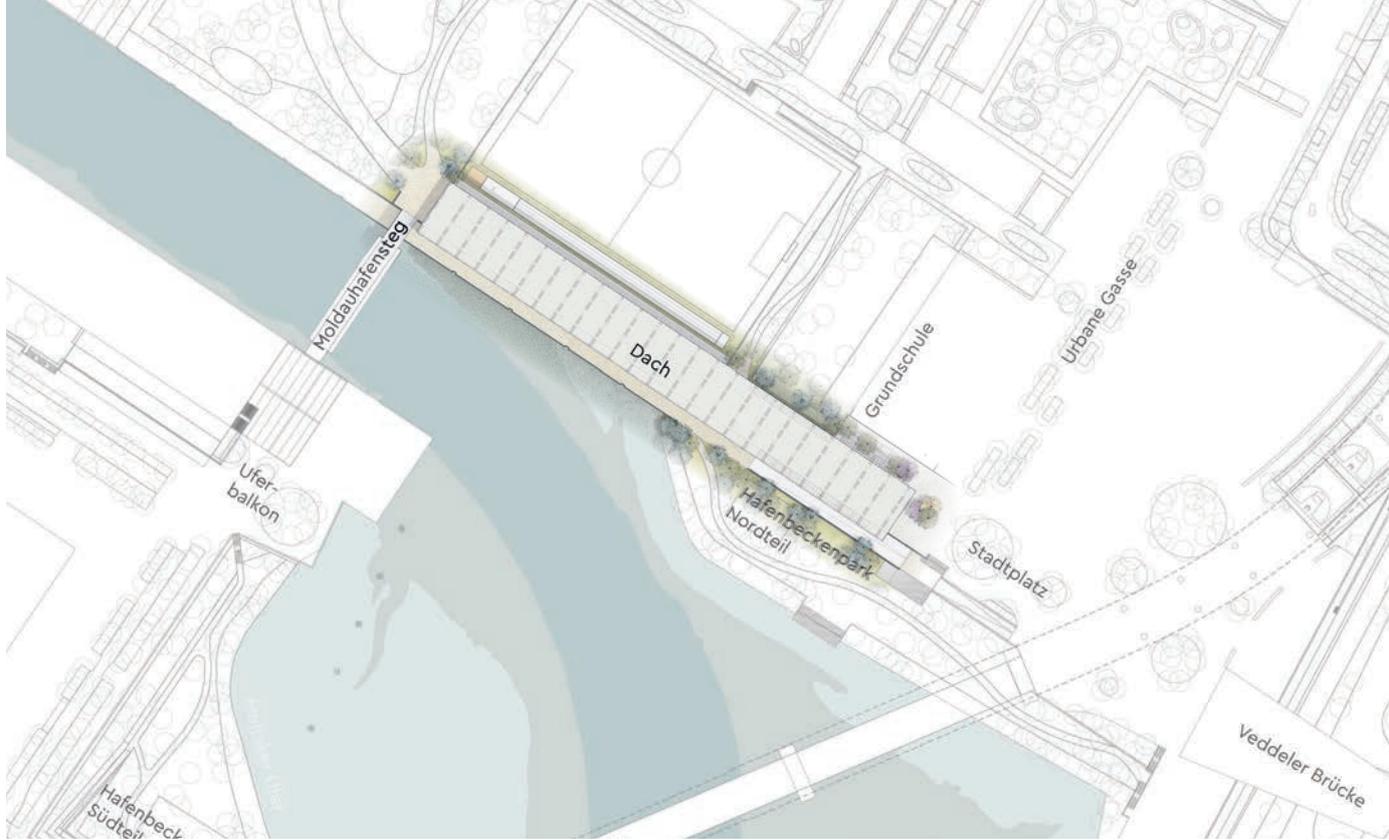


Abb. 3.65: Lageplan Dach

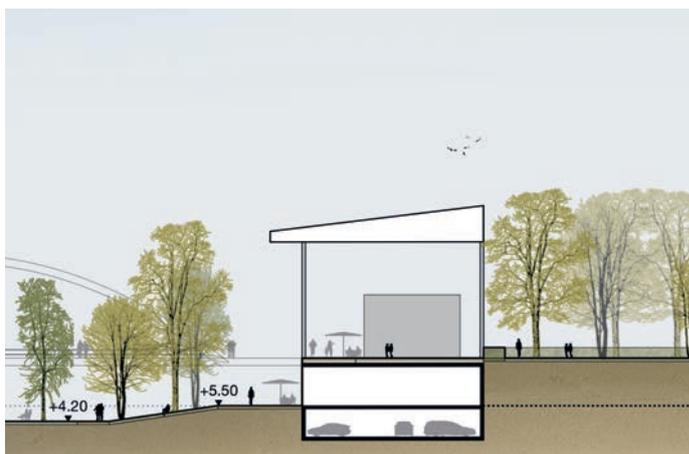


Abb. 3.66: Das Dach – Schnitt in Süd-Nord-Richtung

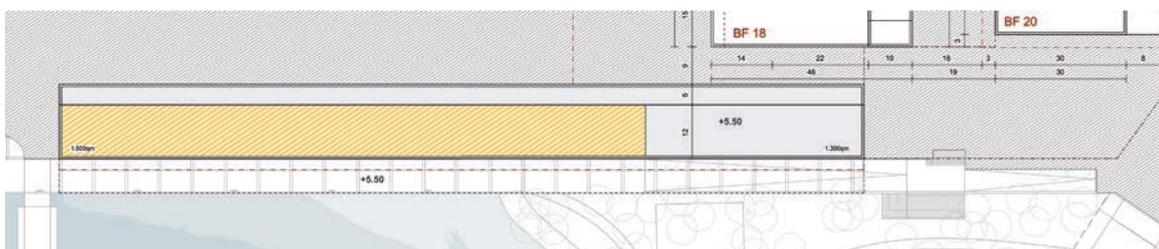


Abb. 3.67: Das obere Warftgeschoss im Grundriss

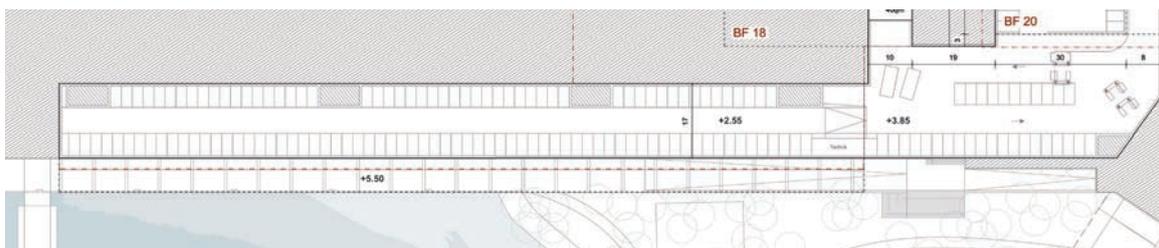


Abb. 3.68: Das untere Warftgeschoss im Grundriss

Im Fokus: Baufeld 23

Das Dach

Nutzungen unter dem Dach

Die Nutzungen unterhalb des Dachs können vielseitig sein. Für das Erdgeschoss sowie für das darunter befindliche obere Warftgeschoss ergeben sich jeweils ca. 4.000 m² Grundfläche. Das obere Warftgeschoss wird Flächen für Gastronomie, kleine Ladengeschäfte oder Angebote für Co-Working-Spaces bieten, die von der niedrigliegenden Promenade am Hafenbeckenpark zugänglich sind. Die Richtung Sportplatz ausgerichtete Fläche des Warftgeschosses dient als Multifunktionsfläche für verschiedene Nutzungsszenarien.

Ein mögliches freiraumorientiertes Nutzungsszenario unter dem Dach beinhaltet verschiedene Sportangebote, wie zum Beispiel Badminton oder Beachvolleyball. In temporären Nutzungsvarianten kann der Freiraum unter dem Dach zum Veranstaltungsraum werden. Der angrenzende Sportplatz kann in diesem Zusammenhang zur Eventfläche und die Flächen unter dem Dach zur großen Zuschauertribüne umgewandelt werden. Ebenso ist diese Nutzungsanordnung auch andersherum denkbar, sodass der Sportplatz zum Zuschauerraum und das Dach zur Bühne wird.

Unter dem Dach können weitere Nutzungen in Modulbauweise integriert werden, um die Angebote beispielsweise um Kreativ- und Kulturnutzungen zu erweitern. Die Module können längs oder quer zur Ausrichtung des Dachs angeordnet werden und zwei bis drei Geschosslagen umfassen. Je nach Programmierung sind Module temporär oder auch dauerhaft in Ergänzung oder Kombination mit den Warftgeschossnutzungen sinnvoll.

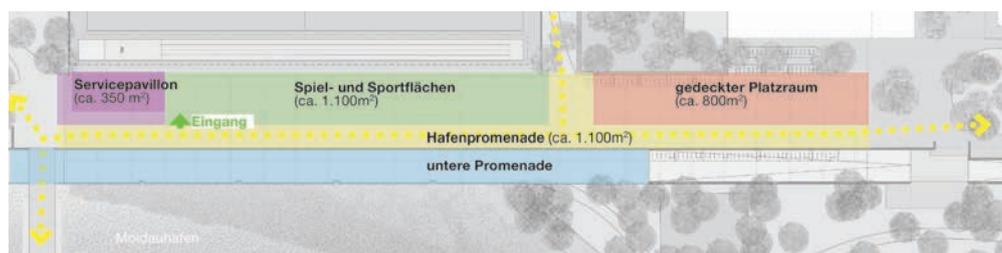


Abb. 3.69: Nutzungsszenario 1 – Spiel- und Sportangebote, alltägliche Ausgangssituation

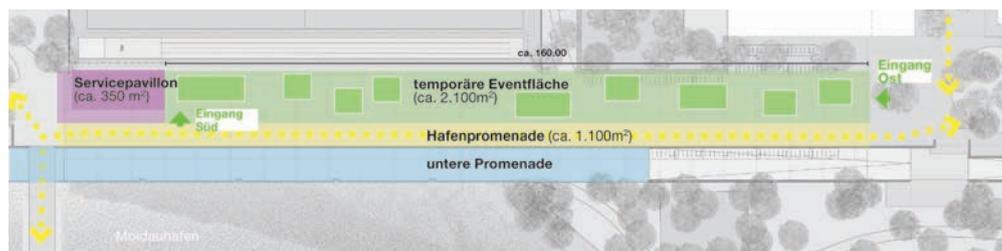


Abb. 3.70: Nutzungsszenario 2 – Event unter dem Dach, Variante A punktuell

Planwerk

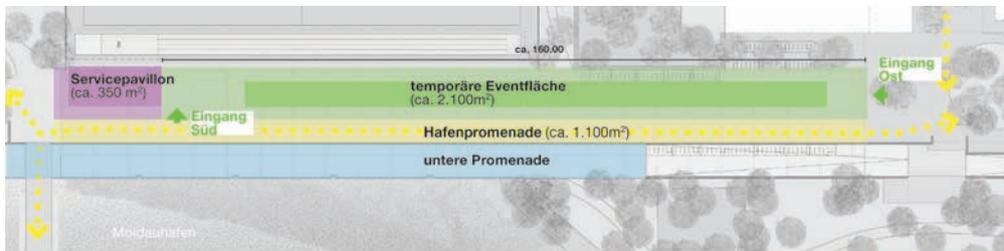


Abb. 3.71: Nutzungsszenario 3 – Event unter dem Dach, Variante B linear

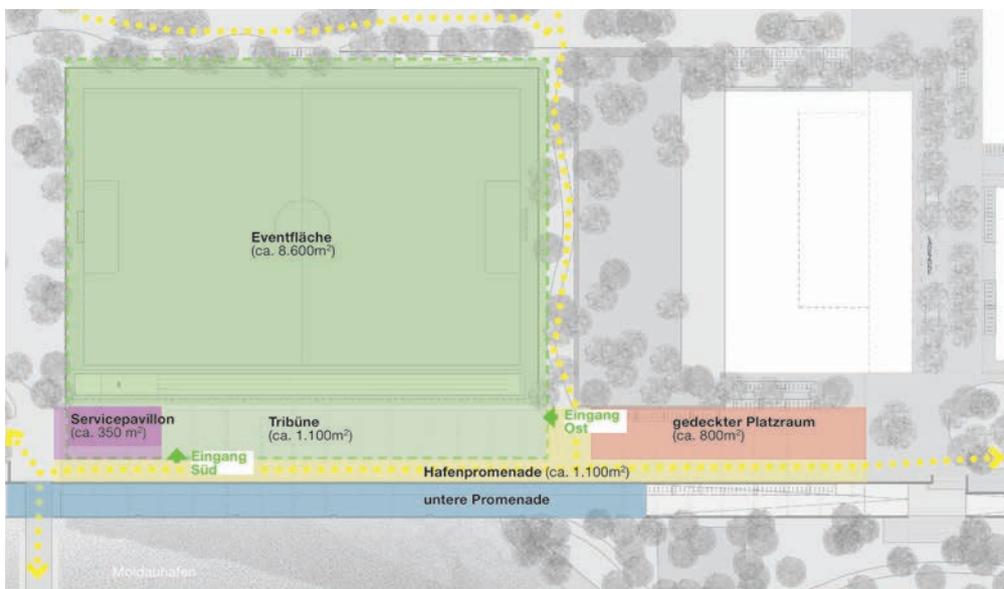


Abb. 3.72: Nutzungsszenario 4 – Eventgelände, Variante A Tribüne



Abb. 3.73: Nutzungsszenario 5 – Eventgelände, Variante B Bühne

Im Fokus: Infrastruktur

Moldauhafenbrücke

Spannweite

ca. 138 m

Breite

ca. 19 m

Anschlusshöhe

9,70 m ü NHN

Stützenraster

dreifeldrig

Durchfahrtshöhe

ca. 7,5 m ü NHN

Nutzung

Fußverkehr mit Aufenthaltsfunktion

Radverkehr

Verkehr

Bus-, Liefer- und

Anliegerverkehr Deutsches Hafenumuseum

Anschluss an Vorplatz Hafenumuseum

Die Moldauhafenbrücke verbindet in Fortführung des Grasbrook Boulevards das Prager Ufer im Norden mit dem Melniker Ufer im Süden. Sie eröffnet auf hochwassergeschütztem Niveau (9,70 Meter ü NHN) spektakuläre Blicke auf Hamburgs Stadtsilhouette sowie über das Moldauhafenbecken in die Quartiere und die großzügige Landschaft des neuen Stadtteils hinein.

Die Brücke überspannt den Moldauhafen südlich des Deutschen Hafenumuseums und stellt den Lückenschluss der hochwassergeschützten Rettungswege beider Quartiere her. Sie ist vorrangig für Fußgänger:innen und Fahrradfahrer:innen vorgesehen, kann aber auch regulär durch Linienbusse und im Einsatzfall durch Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge befahren werden. Entsprechend der Ausgestaltung des Grasbrook Boulevards als Fahrradstraße erfolgt eine Zufahrtsbeschränkung zur Moldauhafenbrücke am südlichen Widerlager auch von Südwesten her, die ein Befahren nur für den öffentlichen Busverkehr und die Museumslogistik zulässt.

Die Brückenachse ermöglicht sowohl die Weiterführung der Trasse für den Fuß- und Radverkehr über die Norderelbe als auch optional die langfristige Fortsetzung des Erschließungsnetzes in die westlichen Teile des Kleinen Grasbrooks hinein.

Durch die Höhenlage der Brücke wird ihre Unterquerung in Ost-West-Richtung für Fußgänger:innen auf beiden Seiten möglich. Am Prager Ufer im Norden entsteht so eine wichtige Freiraumverbindung entlang des Hafenbeckens zwischen dem Park und dem Veddelhöft. Die Gestaltung der Moldauhafenbrücke wird im Rahmen eines Planungswettbewerbs entwickelt.



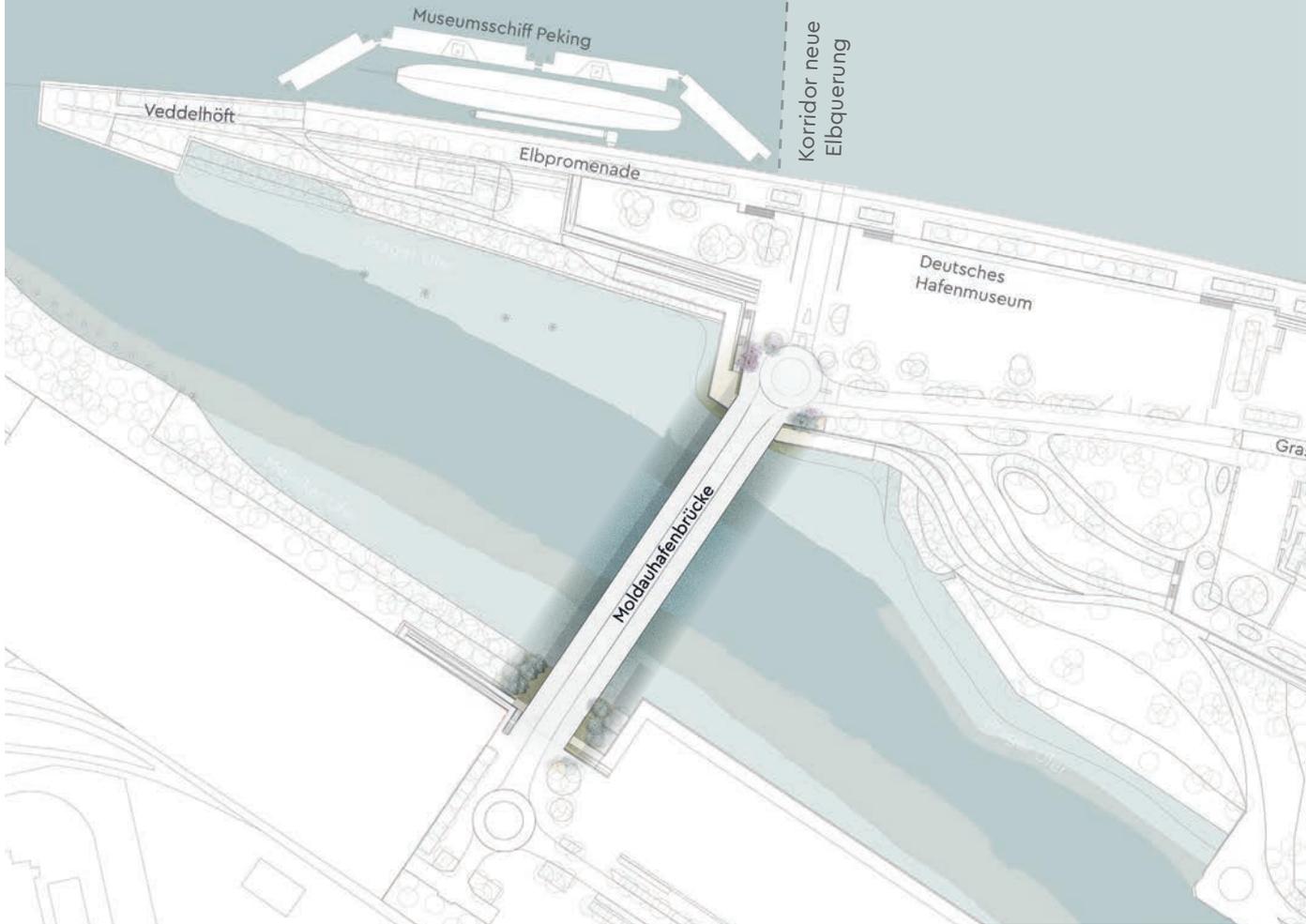


Abb. 3.74: Lageplan Moldauhafenbrücke

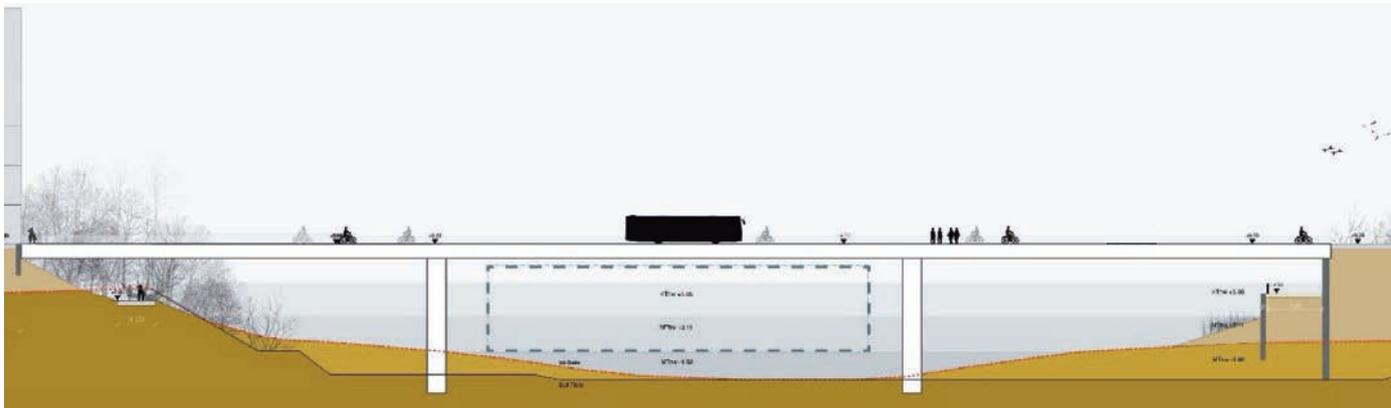


Abb. 3.75: Schnitt Moldauhafenbrücke (schematisch)

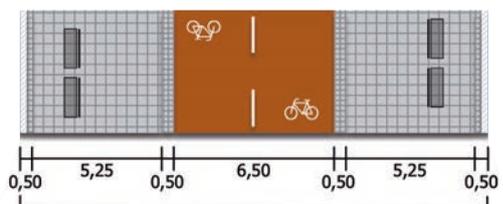


Abb. 3.76: Nutzungsverteilung Variante 1

oder

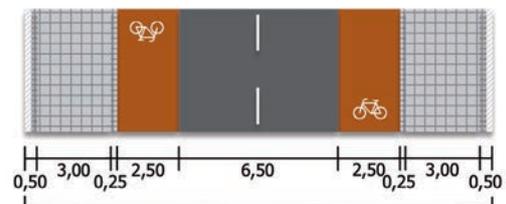


Abb. 3.77: Nutzungsverteilung Variante 2

Im Fokus: Infrastruktur

Moldauhafensteg

Spannweite

ca. 57 m

Breite

ca. 6 m

Anschlusshöhe

9,70 m ü NHN

Stützenraster

einfeldrig oder dreifeldrig

Durchfahrtshöhe

ca. 7,5 m ü NHN

Nutzung

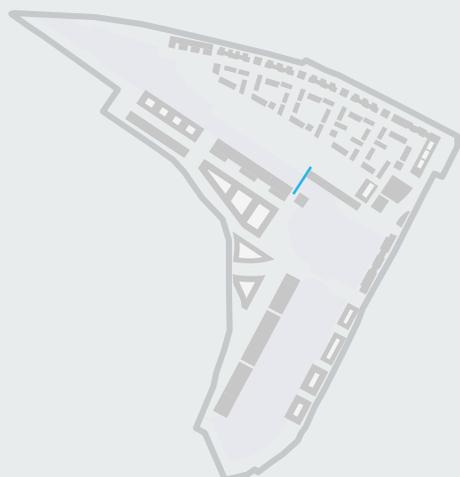
Fußverkehr mit Aufenthaltsfunktion

Radverkehr

Kfz-Verkehr: nur Unterhaltungsfahrzeuge

Ein weiterer wichtiger Baustein zur Vernetzung von Moldau- und Hafentorquartier bildet der Moldauhafensteg. Als Fuß- und Radverkehrsbrücke führt er vom Prager Ufer auf der Nordseite zum Melniker Ufer an der Südseite des Moldauhafens.

Er schafft in der zentralen Achse eine fußläufige und für Fahrradfahrer:innen geeignete zentrale Nord-Süd-Verbindung vom Fähranleger an der Norderelbe vorbei am Dach und den Uferbalkon an der Bananenreiferei bis in die Dessauer Straße zu den denkmalgeschützten Lagerhäusern. Der Steg wird die Ufer auf hochwassergeschütztem Niveau verbinden und eine Spannweite von ca. 57 Metern aufweisen. Er dient als Bewegungsraum, ermöglicht Aufenthalt und Aussicht und wird auf der Nordseite von der tief liegenden Hafensperrmauer zwischen Stadtplatz und Park unterquert. In Prüfung ist, ob nach dem Ersatzneubau der Sachsenbrücke eine Wiederverwendung der alten Sachsenbrücke als Teil der Stegverbindung an dieser Stelle erfolgen kann.



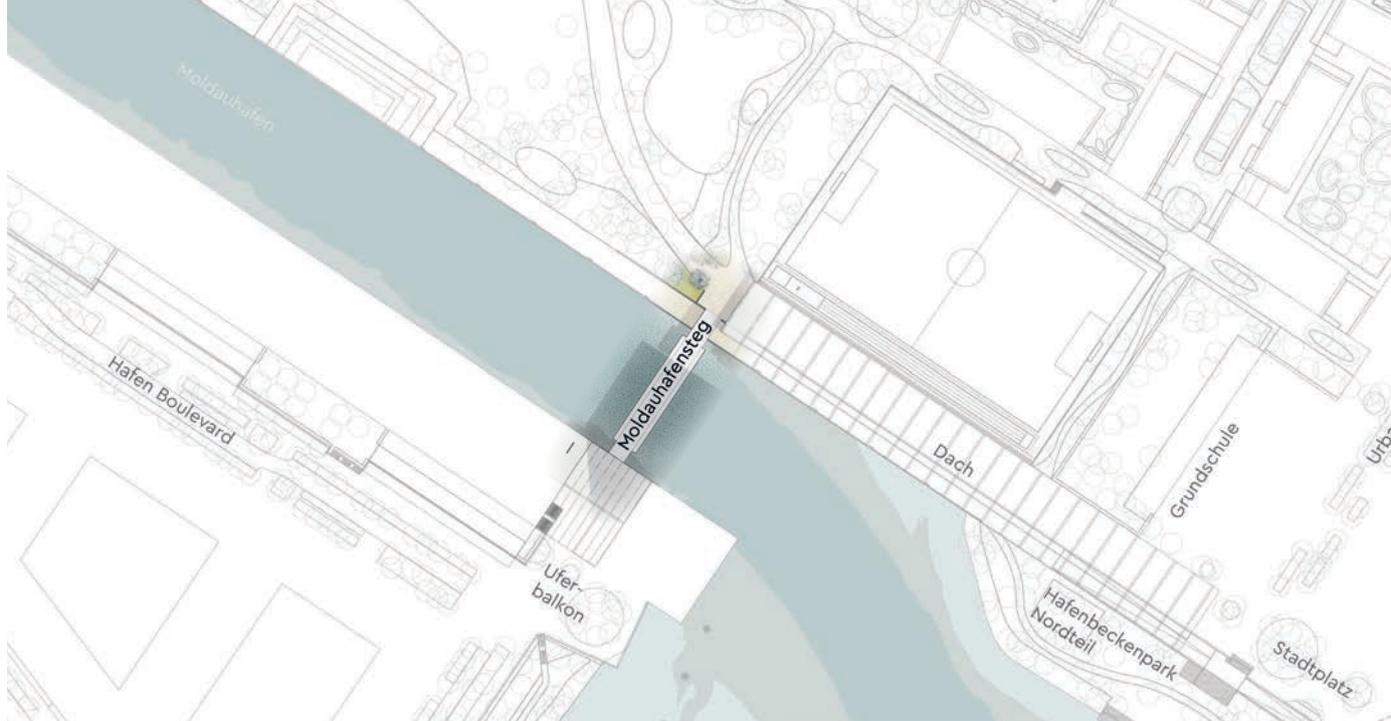


Abb. 3.78: Lageplan Moldauhafensteig

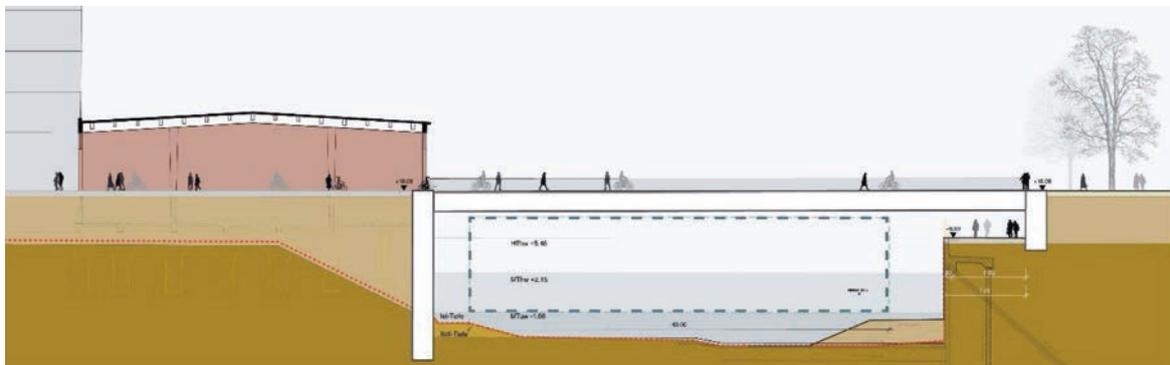


Abb. 3.79: Schnitt Moldauhafensteig (schematisch)

3.3

Grasbrook Boulevard

Der Grasbrook Boulevard ist die Haupterschließungsstraße des Moldauhafenquartiers und dient nicht nur als Mobilitätsraum, sondern auch als Grünverbindung und Teil des öffentlichen Freiraumsystems. Dazu werden auf dem Boulevard Baumreihen und üppige Grüninseln angelegt und die Fassaden einiger umgebender Gebäude begrünt. Der Straßenraum ist unter Gesichtspunkten des Lokalklimas sowie des urbanen Wasserkreislaufs konzipiert und damit integraler Baustein der ökologischen Nachhaltigkeit.

Die Nord-Süd-Vernetzung mit den umliegenden Freiräumen wird durch vier Grünzüge zwischen Elbkante und dem Park hergestellt. In Ost-West-Richtung verlaufend, verbindet der Grasbrook Boulevard die Freiräume am Stadteingang mit dem Platz am Deutschen Hafnmuseum und dem Veddelhöft ganz im Westen. Räumlich-funktional ist er dabei in zwei Teilabschnitte gegliedert: der östliche Boulevard im Bereich des Stadteingangs und der nördliche

Boulevard als Fortführung bis zum Veddelhöft im Westen. Den Übergang bildet ein Kreisverkehr, der als Wendeanlage für die motorisierten Verkehre des östlichen Boulevards fungiert.

Der nördliche Teil des Grasbrook Boulevards ist der längere Abschnitt und verläuft als Fahrradstraße von Ost nach West parallel zwischen Elbe und Park. Auf beiden Seiten wird der grüne Mobilitätsraum durch urbane Bebauung gefasst: Auf der Südseite befinden sich um halb öffentlichen Innenhöfe arrangierte sieben- bis zwölfgeschossige Häuser, die „Wohninseln“. Auf der nördlichen Straßenseite entsteht am Elbufer die „Nordkante“, eine Reihe von sieben- bis neungeschossigen Bauten, die durch fünfzehngeschossige Hochpunkte gegliedert wird.

Abb. 3.80:
Lageplan des Grasbrook Boulevards



Östlicher Grasbrook Boulevard

An den östlichen, winkelförmig in das Quartier geführten Zufahrtsabschnitt des Grasbrook Boulevards wird zunächst noch von allen Verkehrsarten ein hoher Anspruch an den Straßenraum gestellt. Um den motorisierten Individualverkehr weitestgehend aus dem Quartier herauszuhalten, entstehen hier die Zufahrten zu den drei Quartiersgaragen, die als Start- und Zielort für die Verkehre zu und aus dem Quartier dienen. Die Verwendung des Pkw als Verkehrsmittel innerhalb des Quartiers soll damit weitgehend vermieden werden.

Das werktägliche motorisierte Verkehrsaufkommen wird damit von rund 7.100 Kfz im Zufahrtbereich auf ca. 1.200 hinter der Wendenanlage reduziert. Darüber hinaus finden sich im östlichen Abschnitt des Grasbrook Boulevards gewerbliche Verkehre, wie die täglichen Anlieferungen von Frischemarkt und Discounter in die Warft- und Erdgeschosse der Gebäude.

Die Ausbildung des Boulevards erfolgt im östlichen Abschnitt als dreireihige Allee mit beidseitigen und mittigen Baumstreifen und einer großzügigen Breite von 30,5 Metern. Die Eingänge von Frischemarkt und Discounter, die kleinteiligen Ladeneinheiten sowie sonstigen publikumsintensiven Nutzungen liegen an einer breiten und teilweise auf der Ostseite auch durch Gebäudeauskragungen überdachten Gebäudevorzone. Für das hohe Fußverkehrsaufkommen stehen beidseitig 4,0 Meter breite Gehwege zur Verfügung, und der Radverkehr wird auf jeweils 2,5 Meter breiten Radverkehrsanlagen, von der Fahrbahn durch einen Grün- bzw. Multifunktionsstreifen abgesetzt, geführt. Diese Grünflächen mit großzügigen Straßenbaumpflanzungen nehmen punktuell auch Fahrradstellplätze und Sitzmöglichkeiten auf und sorgen für eine starke Durchgrünung des Straßenraums.

Die Fahrbahn nimmt aufgrund der Erschließungsfunktion und des zu berücksichtigenden Busverkehrs eine Breite von 6,5 Metern in Anspruch. Bushaltestellen sollen in Form von sogenannten Buskaps anstelle von Busbuchten mit entsprechenden Warteflächen in den Straßenraum integriert werden. Diese konfliktvermeidende Gesamtkonzeption erklärt auch die Breite des Straßenraums von 30,5 Metern.



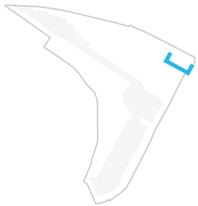
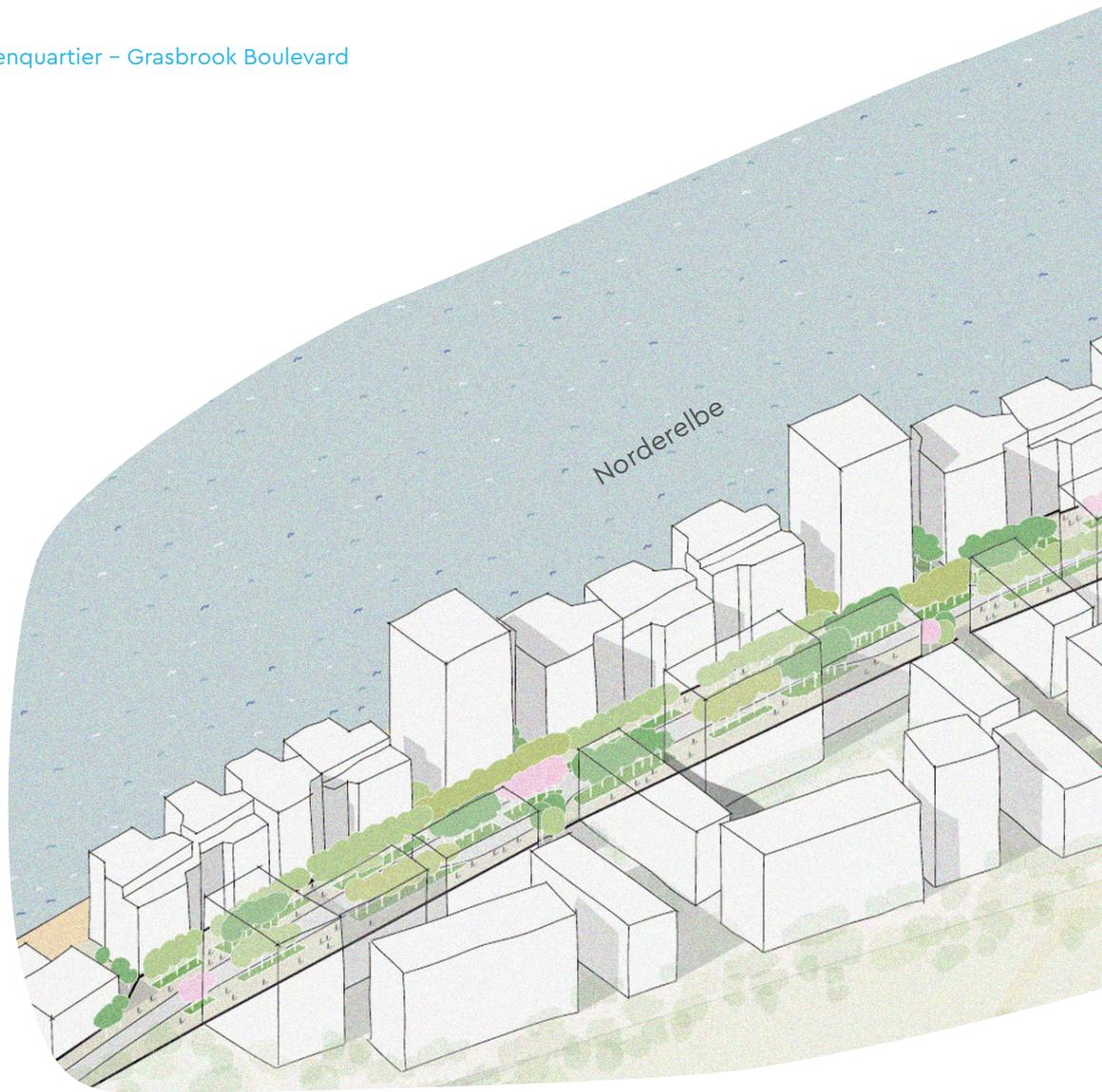


Abb. 3.81: Schnitt durch den östlichen Grasbrook Boulevard

Wohninsel

Östlicher Grasbrook Boulevard

Baufeld 17

U-Bahn-Brücke



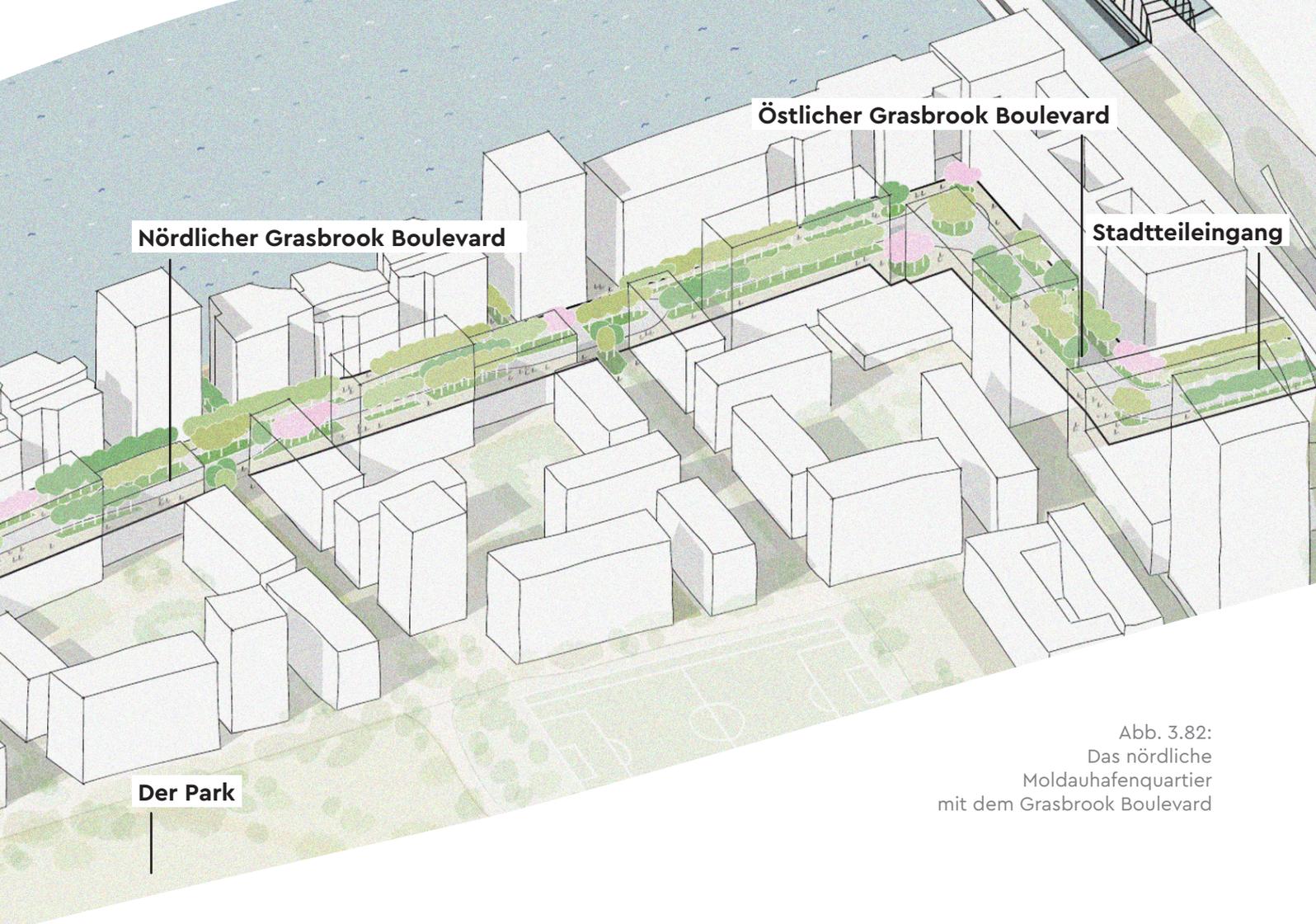


Abb. 3.82:
Das nördliche
Moldauhafenquartier
mit dem Grasbrook Boulevard

Die Priorisierung der aktiven Mobilitätsformen im Straßenquerschnitt ermöglicht es, den Radverkehr weit abgesetzt von den Fahrbahnen gradlinig hinter dem Grünstreifen zu führen. Es wird damit allen Altersgruppen in diesem verkehrlich kritischen Bereich des Boulevards eine attraktive und sichere Radinfrastruktur geboten. Die Führung des Radverkehrs in Richtung Fahrradstraße erfolgt im Bereich des östlichen Kreisverkehrs getrennt vom Kfz-Verkehr auf einem umlaufenden Radweg. Erst im Anschluss erfolgt die Einleitung in die westlich angrenzende Fahrradstraße hinter der Zufahrtsbarriere. Konflikte und Beeinträchtigungen der Wegequalität durch Wendefahrten und auf Zufahrt wartende Kfz-Verkehre werden somit vermieden.

Die Einfahrt in die Wendeanlage aus Richtung Fahrradstraße erfolgt wiederum im Mischverkehr, da sich der Radverkehr hier bereits auf der Fahrradstraße befindet und hier nur wenig Verkehr zu erwarten ist. In Richtung Stadtteileingang südlich des Kreisverkehrs schließt ein abgesetzter Einrichtungsweg an, womit eine platzsparende Trennung der Verkehre im Weiteren erreicht wird. Dies ermöglicht auch den aus nördlicher Richtung von der U-Bahn-Brücke in den Kreisverkehr einfahrenden Radfahrern eine sichere Aufleitung. Die Radverkehrsanlagen sollen baulich durch ein Bord vom Fußverkehr getrennt werden. Sowohl dem Fuß- als auch dem Radverkehr stehen ausreichend breite Wege mit Platz zum aneinander Vorbeigehen oder -fahren zur Verfügung. Ein barrierefreies Queren der Radverkehrsanlagen wird dem Fußverkehr punktuell ermöglicht. Die Gestaltung des Straßenraums erfolgt barrierefrei.

Nördlicher Grasbrook Boulevard

Der nördliche Grasbrook Boulevard ist Mobilitätsraum und zugleich linearer Freiraum. Ab der östlichen Wendeanlage wird der Boulevard auf voller Länge bis zum Deutschen Hafenumuseum als Fahrradstraße ausgewiesen, in der motorisierter Verkehr nur noch eine untergeordnete Rolle spielt. Die Ausgestaltung des Straßenraums und geplante Zufahrtsbeschränkungen im Osten und am südlichen Widerlager der Moldauhafenbrücke erfolgen so, dass der Linienbusverkehr und Shuttle-Dienste oder einzelne Anliefer- und Umzugsfahrten möglich bleiben. Bau-liche Zufahrtsbarrieren sind in Form von versenkbaren Pollern vorgesehen. Ein ergänzendes Quartiersmanagement und konsequente Überwachung können weitere Bausteine darstellen, um den Grasbrook Boulevard weitestgehend frei vom Kfz-Verkehr zu halten. Ergänzend können digitale Buchungs- und Steuerungsmöglichkeiten der Zufahrtsbarrieren eingesetzt werden.

Im Bereich des Kreisverkehrs als Übergang vom östlichen Boulevard löst sich die zwei- bis dreireihige Baumpflanzung des Straßenraums zu locker gruppierten Bauminseln auf. Die aufgelockerte Baumstellung und der Wechsel von Hochstämmen und mehrstämmigen Gehölzen trägt zu einer abwechslungsreichen Gestaltung des Straßenraums bei.

Mit 26 Metern Breite ist er deutlich geringer dimensioniert als der östliche Teil des Boulevards und nimmt zahlreiche Funktionen auf, von denen die verkehrlich nutzbare Fahrbahn mit einer Breite von 6,5 Metern nur eine darstellt. Beidseitige Gehwege von 4,0 Meter Breite bieten ausreichend Raum für den Fußverkehr. Das Flächenangebot für Sitzbereiche und publikumsbezogene Nutzungen entlang der Gebäudefassaden, etwa für Außengastronomie oder kleinere Verkaufsstände, wird durch Aufweitungen vor teilweise zurückspringenden Gebäuden weiter unterstützt.

In seinem Verlauf nach Westen wird der nördliche Boulevard durch vier große baumbestandene Mittelinseln untergliedert: Diese acht Meter breiten Grünflächen in der Fahrbahnmitte bieten Raum für Bäume und die Aufnahme von Regenwasser. Die Grüninseln liegen jeweils in einer Achse mit den vier Grünzügen zwischen den Wohninseln, die vom Park zur Elbpromenade reichen und durch die Hochpunkte an der Nordkante akzentuiert werden. Neben der stadträumlichen Funktion erleichtern die Grüninseln als freiräumliche Fortsetzung der Grünzüge die Querung der Fahrbahn für Fußgänger:innen. Die asymmetrische Aufteilung des Straßenquerschnitts in Verbindung mit den Mittelinseln ermöglicht eine starke, parkartige Durchgrünung und eine abwechslungsreiche Gestaltung des Straßenraums.

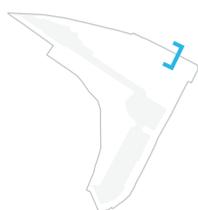
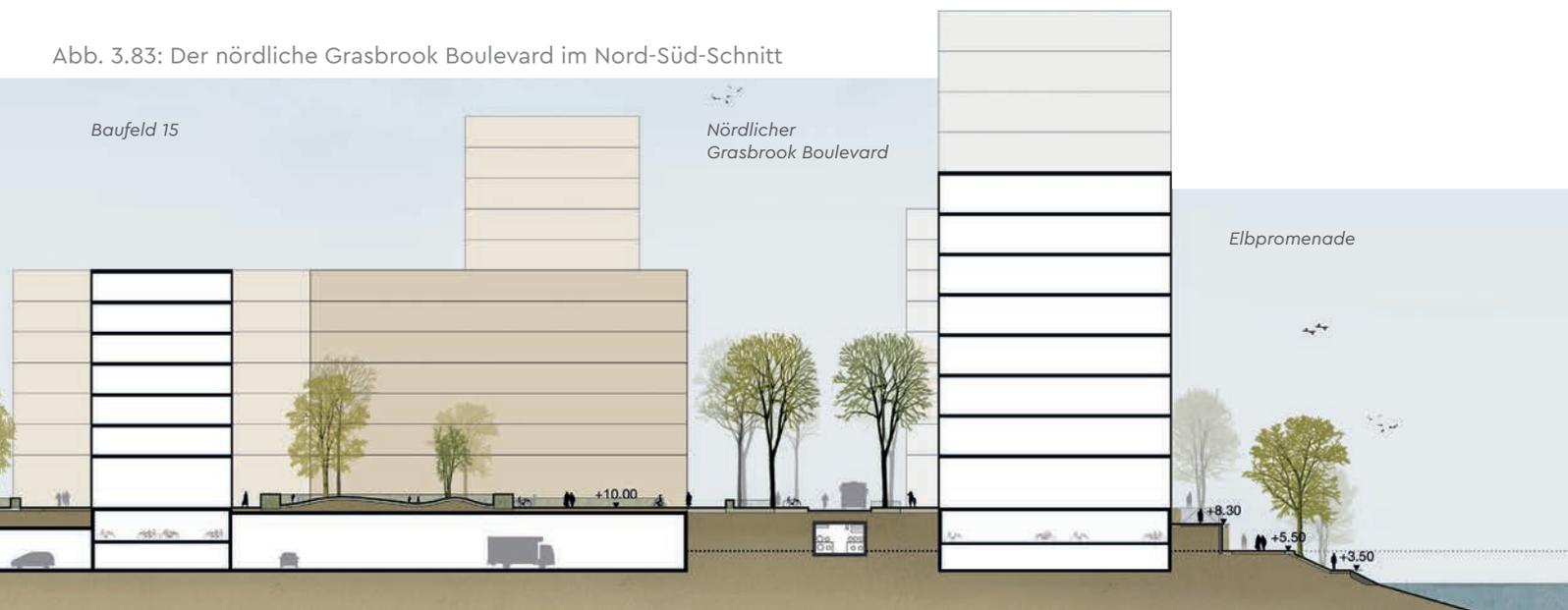


Abb. 3.83: Der nördliche Grasbrook Boulevard im Nord-Süd-Schnitt



Im Bereich der seitlichen Straßenräume ist ausreichend Fläche für weitere Straßenbäume, die die Gehölzpflanzung auf der Grüninsel ergänzen. Die Auswahl der Gehölze im Bereich der Grüninseln nimmt die Baumarten der Grünzüge auf und unterscheidet sich damit vom Regelstraßenraum. Dies stärkt den abwechslungsreichen Charakter des Straßenraums. Auch in ihrer Anordnung entsprechen die Bäume dem Charakter der Grünzüge mit aufgelockerten Baumgruppen und betonen die stadträumliche Verknüpfung von Straßenraum und angrenzenden Freiräumen im Bereich der Grüninseln. Die artenreiche Straßenbaumpflanzungen tragen ebenso wie die begrünten Hausfassaden zur Erhöhung der Biodiversität im Stadtteil bei.

Mobilitätsangebote auf dem nördlichen Grasbrook Boulevard

Die Fahrbahn wird als Fahrradstraße ausgebildet. Weitere Funktionen werden innerhalb eines multifunktionalen und intensiv mit Bäumen bestandenen Streifens zwischen Fahrbahn und Gehweg organisiert. Zu diesen Funktionen gehören u. a. Haltepunkte für Shuttle-Busse, smarte Ladezonen oder Mobilitätsangebote wie hvv-switch- und StadtRad- und andere Leihstationen. Oberirdische Pkw-Stellplätze sind nur für mobilitäts eingeschränkte Personen vorgesehen. Hinzu kommen 600 Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum. In der Erdgeschosszone der angrenzenden Wohnbebauung werden voraussichtlich Mobilitätsfoyers, als zentrale Anlaufpunkte für besondere Logistik- und Mobilitätsbedürfnisse des Alltags mit beispielweise Packstation und Lastenradverleih, realisiert.

Retentions- und Versickerungsraum

Der Grasbrook Boulevard als grüner Straßenraum ist auch selbstverständlicher Bestandteil des Regenwasser- und Wasserkreislaufkonzepts. Die auf den befestigten Straßenflächen anfallenden Regenwassermengen sollen auch hier zur Versickerung gebracht und in einem unterirdischen Flächenspeicher zurückgehalten werden. Die Versickerung des potenziell belasteten Niederschlagswassers der Fahrbahnen erfolgt über die belebten Bodenzone der Grünstreifen und Baumstandorte. Das dort gesammelte Regenwasser wird den ausgewachsenen Bäumen unmittelbar zur Verfügung stehen. Eine Entnahme des Wassers ist während der Anwachsphase und zur Bewässerung der Begrünung des Parks und weiterer Grünflächen möglich.

Die Starkregenvorsorge wird über oberflächennahe Notwasserwege erfolgen, die eine schadfreie Ableitung nach Norden über die Elbpromenade und nach Süden über die Parkfläche in die Elbe ermöglichen.

3.4

Wohninseln

Die „Wohninseln“ sind einer der beiden großen Wohnschwerpunkte im Moldauhafenquartier und liegen zwischen dem Grasbrook Boulevard und dem Park. Die Wohninseln werden geprägt durch ihre grünen Innenhöfe, begrünte Dächer und Fassaden und ihre Lage zwischen Park, dem Grasbrook Boulevard und den Grünzügen mit ihren Quartiersplätzen und Grüninseln. Insgesamt wird es hier rund 1.800 Wohnungen geben. Bei jeder der fünf Wohninseln handelt es sich um ein Ensemble aus sieben- bis zwölfgeschossigen Wohnhäusern, die rund um einen grünen halb öffentlichen Hof gruppiert sind und einen durchlässigen Block bilden.

Im Unterschied zur klassischen Blockrandbebauung sind die Wohninsel-Blöcke halb offen, alle Gebäude stehen frei. Daraus ergibt sich die Möglichkeit, die Wohnungen in alle Richtungen auszurichten: zum Park, zum Hof, zu den Grünzügen oder zum Grasbrook Boulevard, teilweise mit Elbblick. Damit entstehen an allen Hofseiten herausragende Lagen und Blickbeziehungen ins Grüne oder zum Wasser.

Die Qualität der Wohninseln wird auf lebendige und vielseitige Weise differenziert, um dem zeitgenössischen Anspruch innerstädtischen, durchmischten Wohnens gerecht zu werden. In den Erdgeschosszonen weisen die Häuser Gewerbeeinheiten, Dienstleistungsangebote, Kitas und Mobilitätsfoyers auf, in den Obergeschossen hingegen ausschließlich Wohnungen.



Alle Wohninseln haben einen eigenständigen Charakter, der sich in den unterschiedlichen Dimensionen der Blockinnenbereiche, ihrer individuellen Freiraumgestaltung und der jeweils verschieden ausgeprägten Nutzungsschwerpunkte manifestiert. Sie bieten Rückzugsmöglichkeiten für die Bewohner:innen, schaffen neben Spielplätzen für Kinder auch geschützte Außen-spielflächen für die im Erdgeschoss



Abb. 3.84: Lageplan der Wohninseln im Moldauhafenquartier

plazierten Kitas und ermöglichen punktuell Nachverdichtungsmöglichkeiten für zusätzliche Hofbauten (Remisen).

Entsprechend des leicht gebogenen Verlaufs des Grasbrook Boulevards, der hier die Krümmung des parallel dazu liegenden Elbufers aufnimmt, werden die Baufelder von Ost nach West etwas schmaler, sodass sich die Zahl der Häuser pro Baufeld von neun auf fünf verrin-

gert. Dabei ist auf den einzelnen Baufeldern eine optionale Teilungsmöglichkeit vorgesehen, sodass jedem Gebäude ein entsprechender Teil des Baufelds zugeordnet werden kann. Eine solche Realteilbarkeit ermöglicht die Umsetzung von kleinteiligeren Eigentumseinheiten und die Realisierung einer Wohninsel durch mehrere Bauherr:innen.

Bautypologien

Entlang des Grasbrook Boulevards stehen die höchsten Bauten mit bis zu zwölf Geschossen und schaffen eine angemessene urbane Dichte. Dahinter flankieren niedrigere Querbauten mit sieben Geschossen die Grünzüge bis zum Park. Vorgesehen sind verschiedene Bautypologien: gegliederte Riegelbauten unterschiedlicher Gebäudehöhe und -tiefe sowie Punkthäuser. An der nördlichen Parkkante sind neben gegliederten Riegelbauten von bis zu zehn Geschossen auch zwölfgeschossige Punkthochhäuser vorgesehen. In Verbindung mit den unterschiedlich dimensionierten Öffnungen zwischen den Gebäuden entsteht eine fein abgestufte, variierende Durchlässigkeit zu den Innenhöfen. Die Erschließung der Häuser erfolgt von den Außenkanten des Blocks, sodass die innen liegenden Höfe der Nutzung durch die Bewohner:innen vorbehalten bleiben.

Mit der Gebäudeanordnung und Ausformulierung unterschiedlicher Höhen werden die Besonnungsverhältnisse der um den Hof gruppierten Gebäude optimiert. Zum Umgang mit den von Norden nur eingeschränkt direkt besonnten Fassaden sind für die nördlichen und südlichen Gebäude in der Regel Wohnungen geplant, die sich von einer zur anderen Gebäudeseite erstrecken – und somit für das Durchwohnen geplant sind, oder eine Grundrissorganisation über Eck vorgesehen. Für die östlichen und westlichen Häuser können neben dem Durchwohnen jedoch auch mit der späteren Fassadengestaltung und Drehung von Fenstern zur besonnten Seite gute Lösungen für einseitig ausgerichtete Wohnungen gefunden werden.

Die Gebäudetypologie wartet auch mit unterschiedlichen Tiefen auf. Entlang der Grünzüge bieten die Gebäude mit einer Tiefe von 14,5 Metern ein robustes Maß für die Umsetzung von Grundrissen mit zweiseitiger Orientierung. Die zehn- bis zwölfgeschossigen Riegel am Boulevard und Park lassen mit 18 Meter Gebäudetiefe auch Spielraum für Konzepte wie mehrgeschossige „Duplex“-Wohnungen und Laubengangerschließungen. Letztere eröffnen beispielsweise auch räumliche Ressourcen als Gemeinschaftsfläche und für den sozialen Austausch der Bewohner:innen sowie Optionen zur wirtschaftlichen Umsetzung des baulichen zweiten Rettungswegs. Die zwölfgeschossigen Hochpunkte am Park haben Kantenabmessungen von 20 Metern und erfordern Sicherheitstreppehäuser.

Die Mehrzahl der Gebäude in den Wohninseln weist eine Höhe unterhalb der Hochhausgrenze auf, sodass auf kostenintensive Sicherheitstreppehäuser verzichtet werden kann. Diese siebengeschossigen Häuser liegen sowohl am Boulevard, mit herausragenden Durchblicken durch die Nordkantenbebauung bis zur Elbe, als auch entlang der Grünzüge. Die erforderlichen Feuerwehraufstellflächen werden als multicoodierte Flächen mit den für die Gebäudeerschließung erforderlichen Wegen am Rand der Grünzüge vorgesehen. Der Grasbrook Boulevard, die Promenade an der Parkkante sowie die Innenhöfe werden mit diesem Konzept von den Anforderungen für Feuerwehraufstellflächen frei gehalten, da hier die Begrünung und Baumbepflanzung im Fokus steht. Die Gebäudetypologie ermöglicht durchgängig die Umsetzung von Grundrissen entsprechend der Richtlinien des

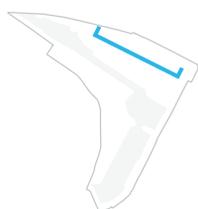
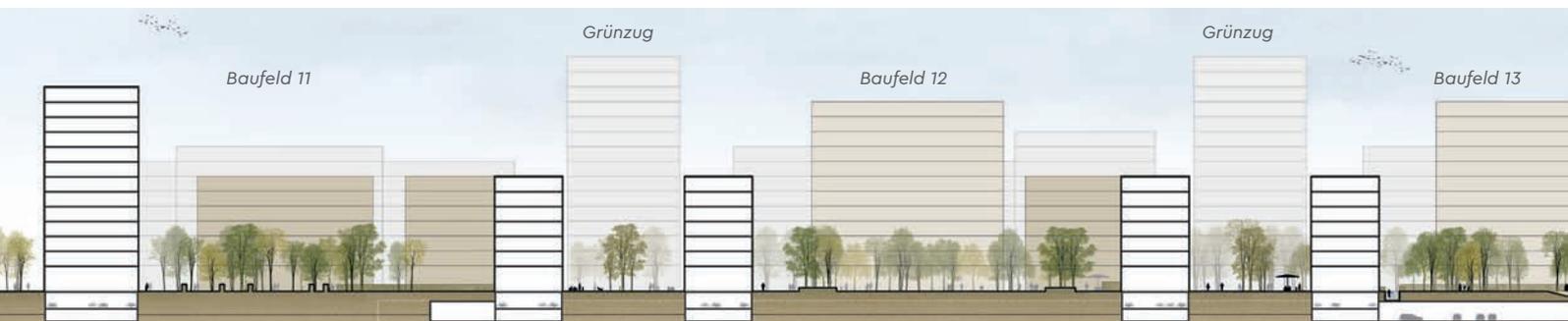
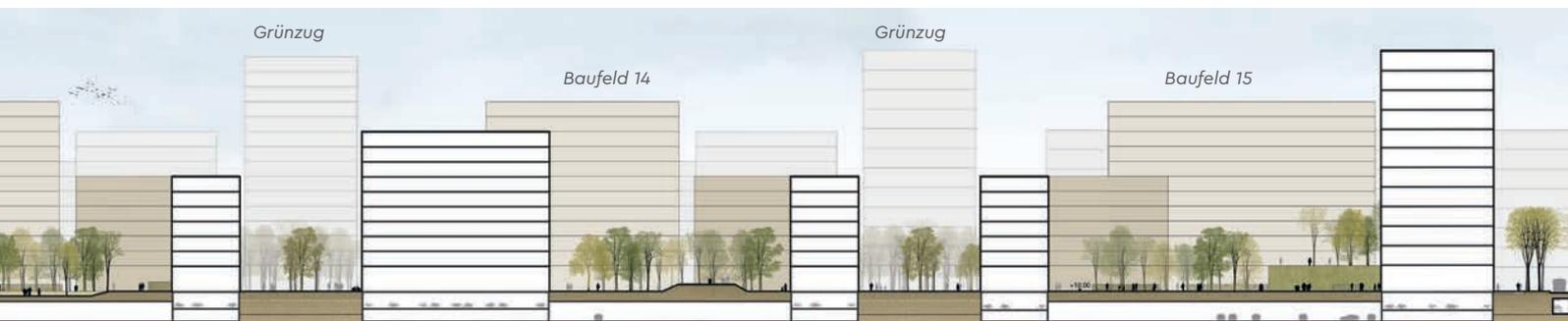
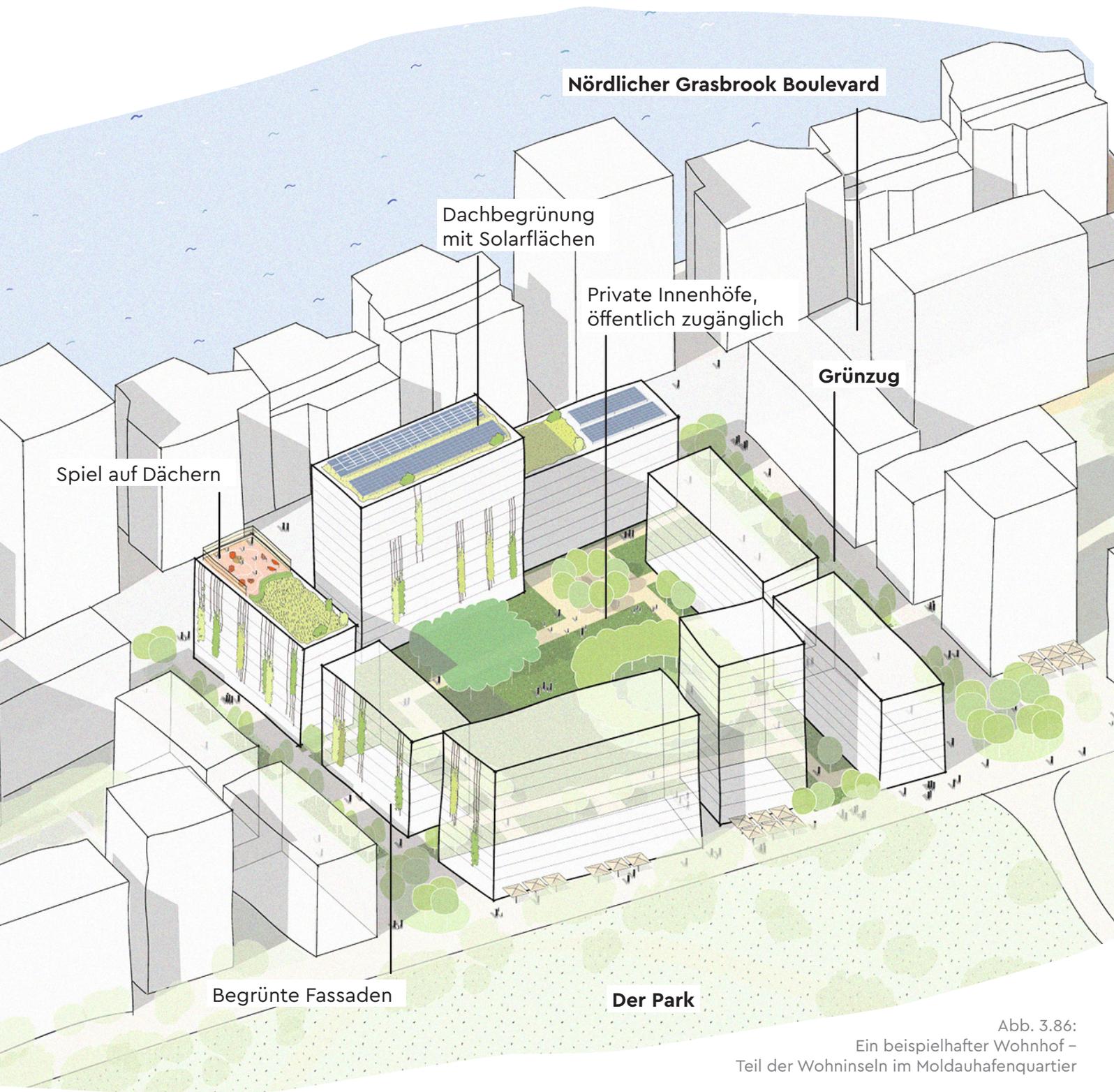


Abb. 3.85: Schnitt-Ansicht durch die Wohninseln in West-Ost-Richtung





geförderten Mietwohnungsbaus. Mit dem großen Anteil von maximal siebengeschossigen Gebäuden wird nicht nur eine ausgewogene Dichte, sondern auch die Voraussetzung für die feinkörnig gemischte Umsetzung unterschiedlicher Wohnkonzepte und einen wirtschaftlichen geförderten Wohnungsbau geschaffen. Je nach Gebäudeausrichtung sind unterschiedliche Grundrisskonzepte möglich – teilweise auch innerhalb einzelner Gebäude, sodass verschiedene Wohnformen unter einem Dach vereint werden können.

Aus den Treppenhäusern sind die Dachflächen der Wohngebäude barrierefrei mit Aufzügen erreichbar. Die Dächer werden überwiegend intensiv begrünt (unter Solarpanelen extensiv) und beinhalten teilweise zusätzliche Aufenthaltsflächen oder Dach- bzw. Mietergärten. In kleinteiligen Bereichen können Angebote wie Urban Gardening stattfinden. Etwa ein Drittel der Dachflächen eines Wohnblocks wird für die Gewinnung von Solarenergie genutzt. Im Baufeld 11 sind auf den Dächern zusätzliche Kinderspielflächen verortet.



Abb. 3.87: Feinkörnige Nutzungsmischung in den Erdgeschossen des Moldauhafenquartiers

Erdgeschossnutzungen

Im Erdgeschoss und dem Warftgeschoss werden verschiedene gewerbliche Nutzungen und Einrichtungen der sozialen und verkehrlichen Infrastruktur untergebracht. Die Radabstellanlagen im Warftgeschoss der Gebäude werden mit zwei Rampen je Wohninsel erschlossen.

Die nördliche Parkpromenade südlich der Wohninseln, welche die Ost-West-Verbindung zwischen dem Stadtteilzugang und dem Deutschem Hafemuseum herstellt, bildet dabei einen Schwerpunktbereich mit publikumsintensiven Nutzungen. Hier gilt es durch eine attraktive Abfolge von stärker frequentierten Nutzungen eine Akzentuierung und Belebung der Wegeachse zu etablieren. Mit den beiden Platzsituationen in der Mitte und im Westen sowie der direkten Nachbarschaft zum Park bietet sich dieser Bereich auch für eine lebendige Gastronomienutzung mit Terrassen und Blick ins Grüne an.

Entlang der Grünzüge als Vernetzungsachsen zum Grasbrook Boulevard können sich die Angebote in den Erdgeschosszonen lagebedingt hinsichtlich der Intensität des Publikumsverkehrs unterscheiden: An zentralen Verbindungen mit entsprechend höherer Frequenz werden publikumsintensive Nutzungen und angrenzend an Grünzüge, die stärker von Bewohner:innen genutzt werden, eher publikumsaffine Angebote Platz finden.

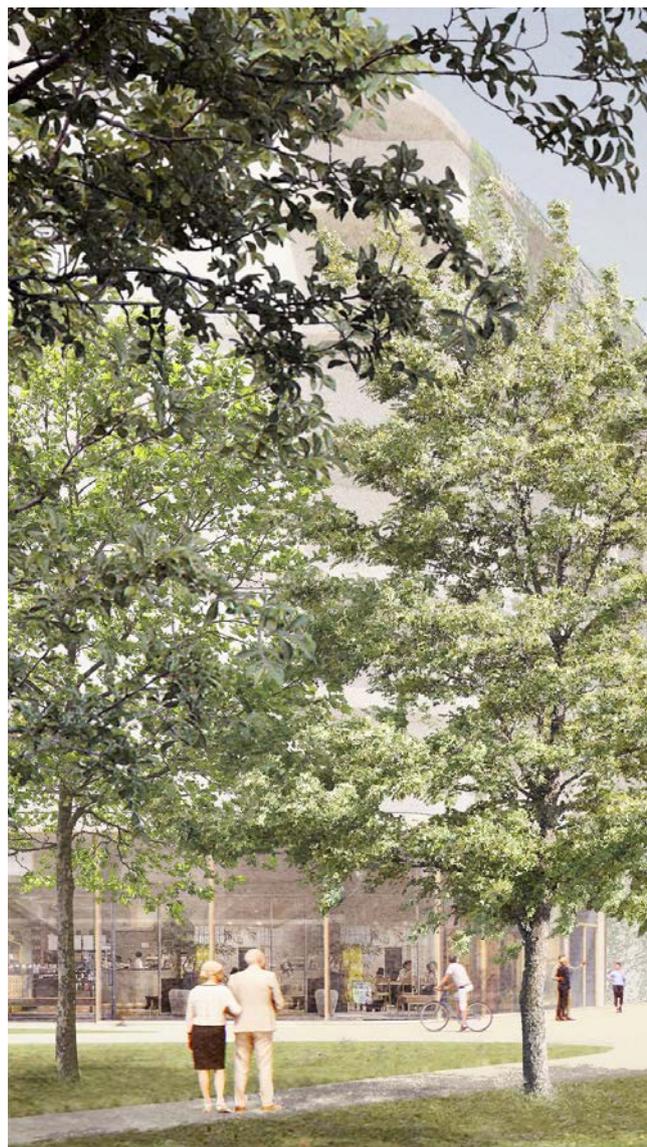
In den Erdgeschossflächen mit Orientierung zum Grasbrook Boulevard sind vorrangig Nutzungen mit Affinität zum Publikumsverkehr vorgesehen. Denkbar sind hier kleine Büros, Läden, Manufakturen, Ateliers, Beratungsangebote (z. B. ambulante Pflegedienstleistungen), Sport- und Bewegungsangebote (z. B. Yoga), aber auch Wohn-Arbeiten-Konzepte mit Ladenwohnungen. Zum Innenhof sind neben Kitas auch wohnungsbezogene Nutzungen umsetzbar, beispielsweise Gemeinschaftsräume.

-  Gewerbe
-  Gemeinschaftsflächen der Wohnungen
-  Sondernutzung
-  Fahrradrampen
-  Fahrrad-Zugang
-  Mobilitätsfoyers
-  Abstellräume

Grünzüge und Quartiersplätze

Die Grünzüge zwischen den Wohninseln verbinden die Elbpromenade und den Boulevard nördlich der Wohninseln mit der Parkkante südlich davon. Der Querschnitt misst von Fassade zu Fassade 26 Meter und teilt sich in drei funktionale Zonen auf: eine multifunktionale Vorzone an den Gebäuden, die vielfältige gebäudebezogene Freiraumfunktionen wie Fahrradstellplätze, Pflanzflächen, Fassadenbegrünung, aber auch publikumsbezogene Nutzungen aufnimmt. Das Zentrum der Grünzüge bildet eine 10 Meter breite, von lockeren Baumgruppen bestandene Grünfläche mit Kinderspiel- und Freizeitangeboten für Anwohner:innen. Diese Zone dient gleichzeitig der Regenwasserbewirtschaftung. Zwischen der eigentlichen Grünachse und der Gebäudevorzone dient eine breite befestigte Fläche als Bewegungsraum, um den Fuß- und Radverkehr zwischen Park und Boulevard aufzunehmen und den zeitweise auftretenden Lieferverkehr abbilden zu können. Schmale parkartige Wegeverbindungen ermöglichen eine Querung der zentralen Grünachse zwischen den Wohninseln in Ost-West Richtung.

Mit Bäumen bestandene Grüninseln am nördlichen und südlichen Ende der Grünzüge verzahnen diese mit den angrenzenden Freiräumen. Die Baumsetzung der Grünzüge findet in den angrenzenden Freiräumen ihre Fortführung. Die Baumauswahl für die Baumgruppen der vier Grünzüge nimmt verschiedene Pflanzthemen auf und verleiht jedem Grünzug eine eigene Identität.



Südlich der Wohninseln gibt es an den Kreuzungspunkten der Grünachsen mit dem Park eine Abfolge von kleineren Platzsituationen, die den Auftakt und Abschluss der nördlichen Parkkante markieren. Alle wohnungsnahen Platzräume sind in der Tradition der englischen „Squares“ als grüne Stadträume ausgebildet. Dem zentral gelegenen Quartiersplatz am Übergang von Park und Sportplatz wird aufgrund seiner Lage und seiner Besucherfrequenz eine übergeordnete Rolle zukommen.





Abb. 3.88: Blick vom großen Park durch einen Grünzug in Richtung Nordkante

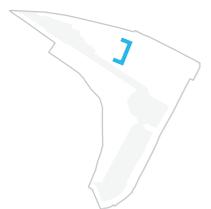
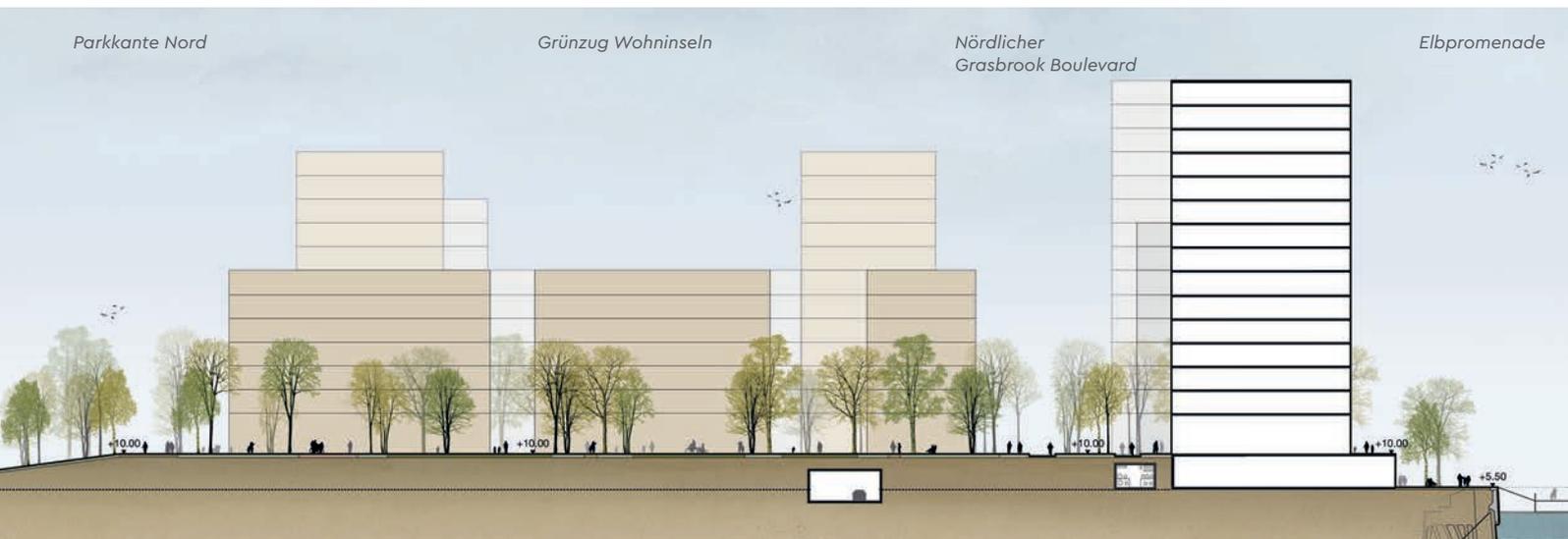


Abb. 3.89: Schnitt-Ansicht von Nordkante und Grünzug Wohninsel in Süd-Nord-Richtung



Innenhöfe

Die Innenhöfe und andere private Freiräume ordnen sich in das übergeordnete Freiraumkonzept ein. Sie haben einen halb öffentlichen Charakter, dienen aber ausdrücklich nicht als Durchgangsort. Berücksichtigt wird dabei auch, dass die halb öffentlichen Wege in den Höfen und die öffentlichen Wege außerhalb gestalterisch klar unterschieden werden sollen, um eine hohe Fremdfrequenzierung der Höfe ohne Einzäunung zu vermeiden und geschützte Räume für Bewohner:innen zu schaffen.

Hier entsteht eine insgesamt ruhige Atmosphäre, die zum Verweilen einlädt. Es finden sich Möglichkeiten für Spiel, Aufenthalt, Freizeit und Erholung, gemeinschaftliche Aktivitäten und Sport. Insbesondere wird das Kinderspiel in dem sicheren und nahen Wohnungsumfeld der Innenhöfe gefördert. Integriert in den Freiraum der Wohninseln sind auch die eingefriedeten Außenspielflächen der Kitas, die direkt und barrierefrei aus den Kitaflächen zugänglich sind.

Die Freiflächen in den Innenhöfen weisen grundsätzlich einen geringen Versiegelungsgrad und eine üppige Vegetation auf. Auch wenn die meisten Innenhöfe unterbaut sind, ermöglicht ein 2,0 Meter hoher Substrataufbau langfristige Wuchs- und Entwicklungsmöglichkeiten für Bäume. Gleichzeitig steht das anfallende Regenwasser im geschaffenen Bodenkörper den Bäumen möglichst lang zur Verfügung. Die beiden westlichen Wohninseln sind weitgehend frei von Unterbauungen und werden daher mit Mulden-Rigolen-Elementen ausgestattet, die das Wasser von Dach- und Hofflächen versickern. In allen Höfen kann das System mit dezentralen Speichern, welche einen Teil des Wassers vor der Versickerung zwischenspeichern und für die Gartenbewässerung nutzbar machen, ergänzt werden.



Überschüssiges Wasser beispielsweise bei Starkregenereignissen wird nach der Retention über den Innenhof (Aufbau auf der Tiefgarage) außerhalb des Baufelds dem öffentlichen Wasserkreislauf über Zisternen oder Versickerung zugeführt.

An den äußeren Blockkanten der Wohninseln sind weitere Freiflächen auf den Baufeldern vorgesehen. So wird die Voraussetzung für bodengebundene Fassadenbegrünung geschaffen. Am Grasbrook Boulevard und der Parkkante springen einzelne Gebäude zurück und es entstehen so drei bis fünf Meter breite öffentlich zugängliche Vorzonen der Gebäude.



Abb. 3.90: Impression eines grünen Innenhofs im Bereich der Wohninseln

Der Straßenraum des Grasbrook Boulevard bzw. der nördliche Parkweg weiten sich dort folglich auf und die zusätzlichen Flächen nehmen publikumsbezogene Nutzungen wie z. B. Außengastronomie und Fahrradstellplätze oder Sitzgelegenheiten auf.

Während sich die öffentlich zugänglichen Flächen in die gemeinsame Charakteristik des übergeordneten Freiraumkonzepts einordnen, können die Innenhöfe der Wohninseln davon etwas abweichen und sich stärker auf die angrenzende Architektur beziehen. Hier sind auch stärker Elemente der Gebäudebegrünung und Sonderbegrünun-

gen geplant. Sämtliche Spielbereiche sind stark mit Vegetation kombiniert und durch große Bäume beschattet. Die Bepflanzung unterstützt die Biodiversitäts- und Nachhaltigkeitsziele ebenso wie die Klimaresilienz des Stadtteils. Die Bedürfnisse von stadtbewohnenden Tieren werden bei der Planung berücksichtigt.

Im Fokus: Baufeld 13 (exemplarisch)

Wohninsel mittendrin

Geschossigkeit

VII–XII

Nutzungen

Wohnen, Kita
publikumsbezogene Nutzungen

Nutzungen Warftgeschoss

Fahrradstellplätze, Nebenflächen
Tiefgarage

Baufeldgröße

12.200 m²

Bruttogrundfläche (BGF)

37.100 m² (Wohnen)

4.000 m² (Gewerbe)

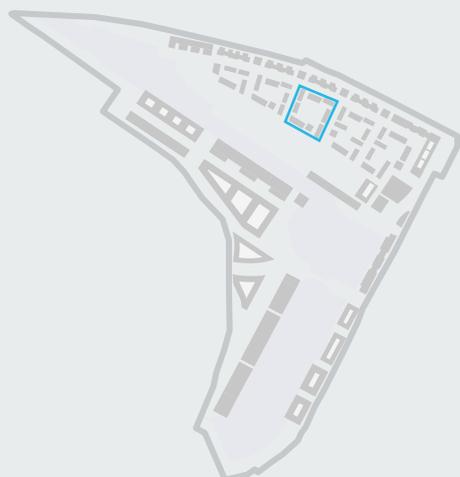
700 m² (Kita)

Die Wohninsel auf Baufeld 13 stellt die mittlere der fünf Wohninseln dar. In den insgesamt acht Häusern sind ca. 370 Wohneinheiten in einer ausgeprägten Mischung von unterschiedlichen Grundrissen und Größen geplant. Je Haus können jeweils rund 30 bis 40 Wohnungen, punktuell in den beiden höheren Gebäuden bis etwa 80 Wohneinheiten umgesetzt werden.

Im mittigen Riegelbau am Grasbrook Boulevard wird im Erdgeschoss eine Kita verortet, deren Außenspielfläche direkt zugeordnet im Innenhof liegt. Straßenseitig bietet der 4,0 Meter breite Gebäuderücksprung zusätzlichen Platz für das Abstellen von (Lasten-)Fahrrädern oder Anhängern beim Bringen und Abholen. Als Laubenganghaus ist in diesem Riegelbau die Erschließung von außen geplant. Bei den anderen Gebäuden erfolgt die Erschließung über Treppenhäuser, die auch einen direkten Zugang zum Innenhof ermöglichen.

Für die östlichen Wohninseln ist aufgrund der großzügigen Abmessungen teilweise eine zusätzliche Entfluchtungsmöglichkeit der Tiefgarage mittig im Innenhof erforderlich. Diese Aufgänge können als kleine Pavillons im Freiraum integriert oder aber im Rahmen von Nachverdichtungsmöglichkeiten z. B. im Baufeld 13 auch integriert in eine Remise umgesetzt werden. Ergänzend kann für zwei Häuser die Gebäudetiefe auf bis zu 20 Metern erhöht werden, sollte dies für die spezifischen Anforderungen von Nutzungskonzepten sinnvoll sein.

Der Grünzug im Osten ist Teil der zentralen Nord-Süd-Achse vom Fähranleger an der Elbe bis zum Moldauhafensteg in das Hafentorquartier. Hier wird entsprechend mit viel Laufkundschaft für kleinteiligen Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen mit Quartiersbezug und nachbarschaftliche Nutzungen zu rechnen sein. Insbesondere am Quartiersplatz, dem Übergang zum Park, bietet sich eine gastronomische Nutzung an, aber auch das Community Center könnte hier – alternativ zum Standort im Baufeld 20 – Platz finden. Angrenzend an den westlichen Grünzug können hingegen weniger intensiv vom Besucherverkehr frequentierte gewerbliche Nutzungen einziehen.



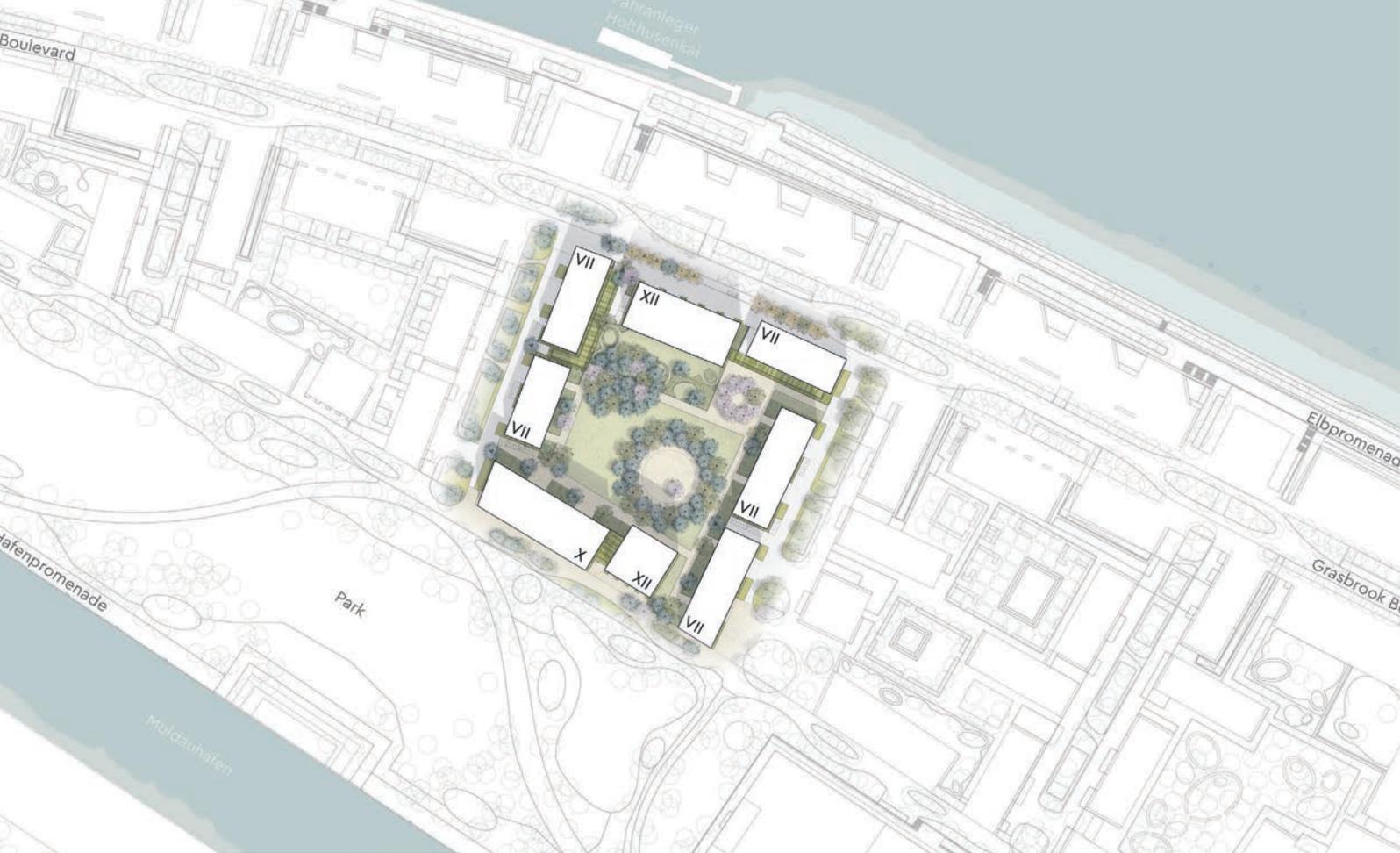


Abb. 3.91: Lageplan Baufeld 13

Die Anlieferung von Läden und Gastronomie erfolgt grundsätzlich unterirdisch über die Logistiktrasse im Warftgeschoss. Für die Erdgeschossnutzungen am Park werden smarte Ladezonen in den Grünzügen genutzt. Die Feinverteilung erfolgt von hier nicht-motorisiert über die nördliche Parkpromenade.

Fahrradfahrer:innen erreichen ihre Wohnung oder die erdgeschossigen Arbeitsplätze über zwei komfortable Rampen, die direkt vom Grasbrook Boulevard in das obere Warftgeschoss zu den Fahrradabstellanlagen führen. Das untere Warftgeschoss wird für die motorisierten Mobilitätsangebote sowie die Entsorgungslogistik genutzt.

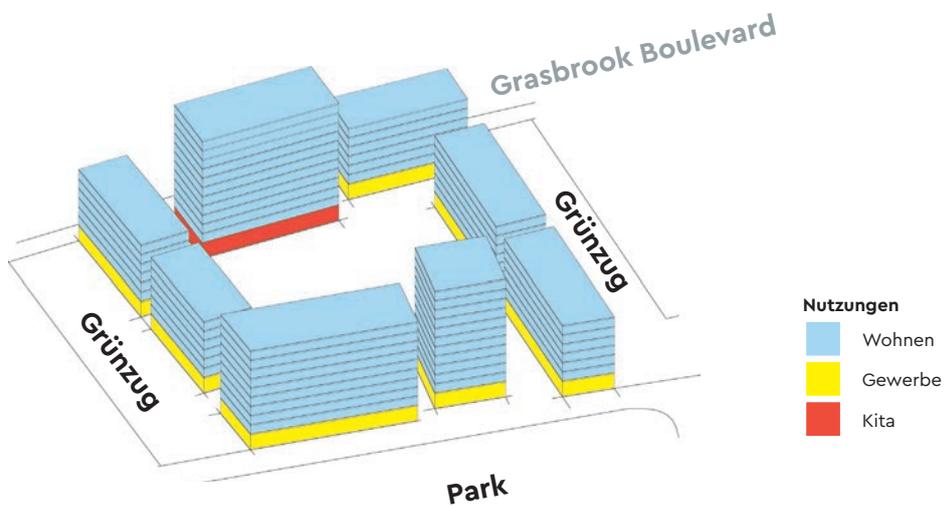


Abb. 3.92: Nutzungsverteilung Baufeld 13

Im Fokus: Baufeld 13 (exemplarisch)

Wohninsel mittendrin

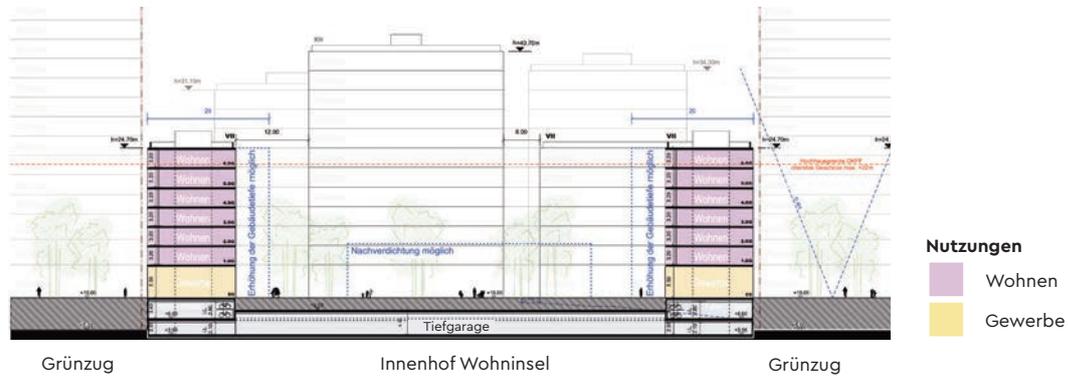


Abb. 3.93: Schnitt Baufeld 13

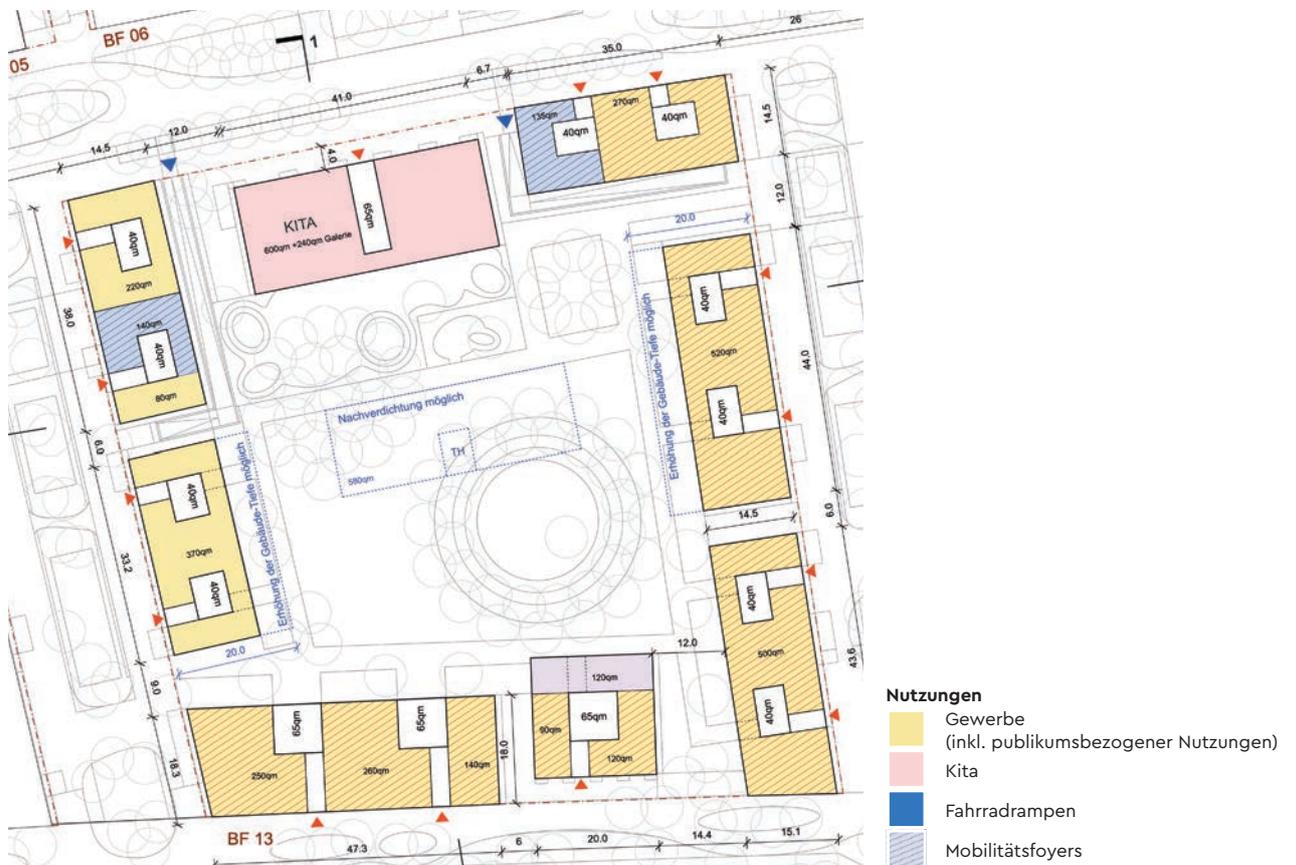


Abb. 3.94: Erdgeschoss Baufeld 13

Im Fokus: Baufeld 15

Wohninsel am Stadtteileingang

Geschossigkeit

VII–XII

Nutzungen

östlicher Teil: Gewerbe

westlicher Teil: Wohnnutzung

Kita, publikumsbezogene Nutzungen

Nutzungen Warftgeschoss

Nebenflächen

Tiefgarage, Ladehof

Baufeldgröße

13.500 m²

Bruttogrundfläche (BGF)

34.900 m² (Wohnen)

18.000 m² (Gewerbe)

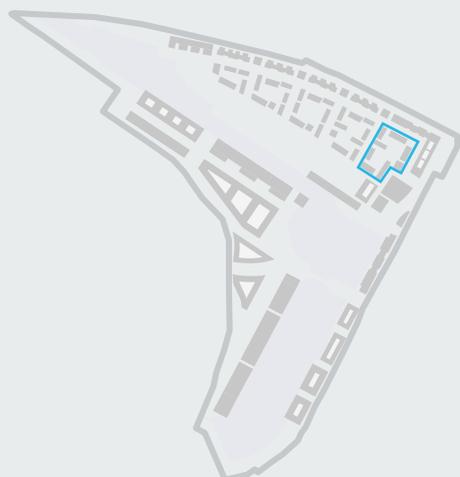
1.000 m² (Kita)

Die östlichste Wohninsel fungiert als Scharnier zwischen Stadtteileingang und den westlich anschließenden Wohnschwerpunkten. Die insgesamt rund 350 Wohnungen finden Platz in sechs Gebäuden, die in unterschiedlicher Ausrichtung und Kubatur die offene Blockstruktur bilden und je nach Größe zwischen etwa 35 und 110 Wohnungen umfassen.

Als Besonderheit verfügt die Wohninsel im östlichen Teil auch über gänzlich gewerblich genutzte Gebäude. Der östliche Riegel und Hochpunkt stehen am stärker verkehrsexponierten Teilabschnitt des östlichen Grasbrook Boulevards und nehmen die Ein- und Ausfahrt der Quartiersgarage unter den Wohninseln auf. Insgesamt bieten die Obergeschosse Raum für bis zu 500 Arbeitsplätzen, die als weniger lärmsensible Nutzungen die dahinter liegenden Bereiche der Wohninseln abschirmen und kompatibel mit der ganztägig stark frequentierten Zufahrtssituation ausgebildet werden können.

Die Erdgeschosse im Süden und Osten sind als Fortführung der „urbanen Gasse“ und dem Antritt der nördlichen Parkpromenade Teil des Nahversorgungsschwerpunkts im Quartier und stärken mit einer kleinteiligen Gewerbenutzung die Wegeverbindung vom Stadtplatz und Grundschule bis zur Norderelbe. Die beiden nordöstlichen Gebäude bilden eine platzartige Aufweitung am Wendebereich des Grasbrook Boulevards, angrenzend ist im nördlichen Gebäuderiegel das Erdgeschoss für eine Kita vorgesehen.

Die begrünten Innenhofflächen liegen teilweise auf dem Niveau des ersten Obergeschosses, um die Rampenzufahrt der Tiefgarage zu integrieren. Die Rampe ist für Lkws ausgelegt, die hier einfahren, um den Ladehof für die Wertstoffentsorgung im Warftgeschoss anzudienen.



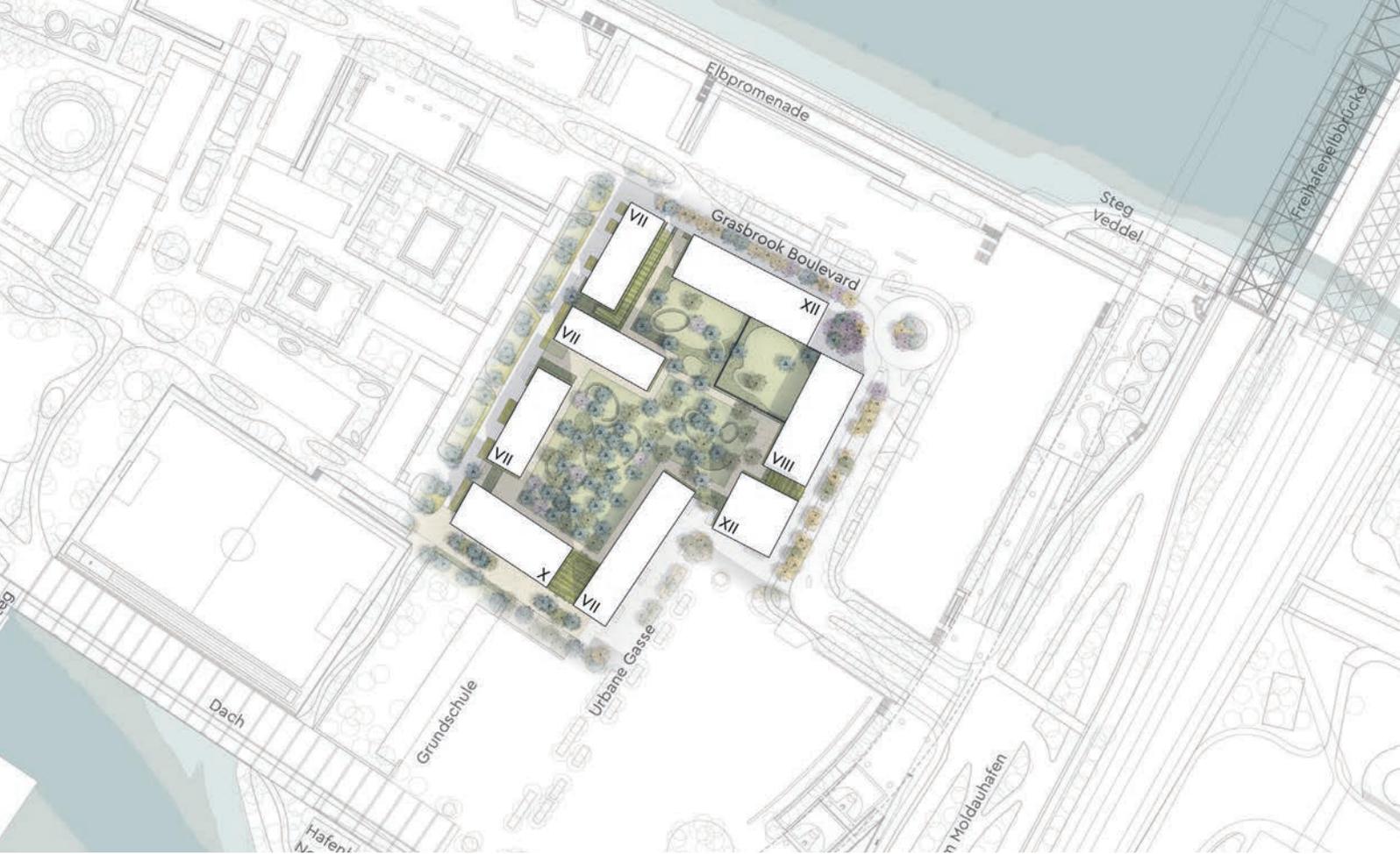


Abb. 3.97: Lageplan Baufeld 15

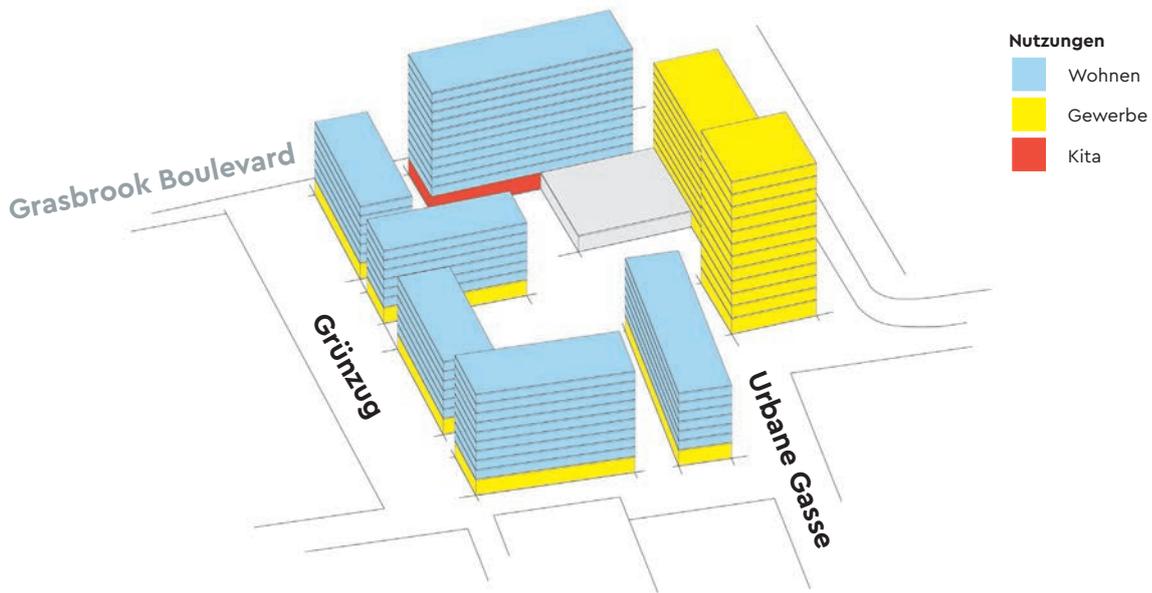


Abb. 3.98: Nutzungsverteilung Baufeld 15

Im Fokus: Baufeld 15

Wohninsel am Stadteingang



Nutzungen

- Gemeinschaftsfläche der Wohnungen
- Gewerbe
- Kita
- Fahrradrampen
- Mobilitätsfoyers

Abb. 3.99: Erdgeschoss Baufeld 15

Planwerk

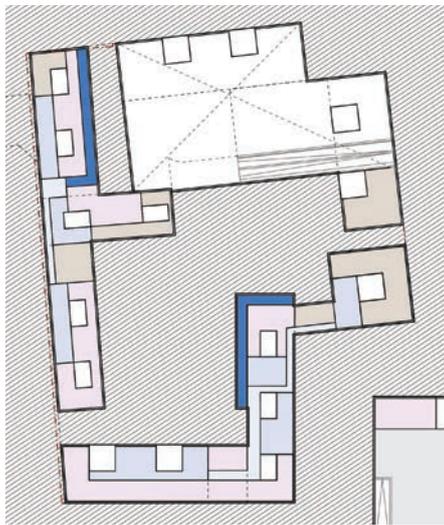


Abb. 3.100: Oberes Warftgeschoss Baufeld 15

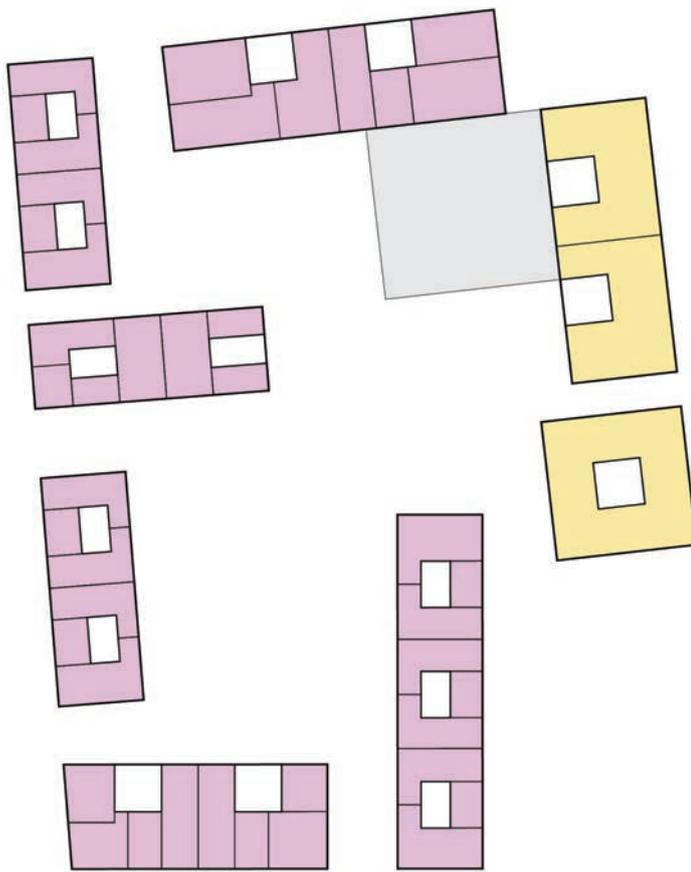


Abb. 3.101: Regelgeschoss Baufeld 15

Im Fokus: Infrastruktur

Quartiersgarage

Nutzung

Stellplätze für Bewohnende,
Beschäftigte, Kund:innen,
Besuchende, Handwerker:innen

Stellplätze Ausstattung

ca. 840 Stellplätze;
davon ca. 60 Car-Sharing,
min. 20 % der Stellplätze
mit Ladeinfrastruktur

Sonstiges

Ladehof zur Ver- und Entsorgung,
Abwicklung Logistik:
Transporter/Lieferwagen
mit einer Höhe bis zu 2,75 m,
Microcarrier-Stationen

Die Tiefgarage unter den Wohninseln wird mit über 800 Stellplätzen die größte Tiefgarage des Stadtteils sein. Bei der Quartiersgarage handelt es sich im Wesentlichen um drei einzelne Garagen unter den Baufeldern 13, 14 und 15, die durch Verbindungsbauwerke miteinander verknüpft werden. Sie wird ausgehend vom Baufeld 15 über eine durchgehende Logistiktrasse erschlossen, die bis zum Baufeld 11 durchgebunden werden kann und seitlich durch Mobilitätsangebote und Logistikfunktionen, wie Carsharing, Drop-off-Zonen, Parken für Handwerker:innen und Besucher:innen sowie Ladezonen ergänzt wird. In den Warftgeschossen auf den Baufeldern 11 und 12 befinden sich darüber hinaus keine Stellplätze.

Die meisten Logistikbedarfe der gewerblichen Nutzungen in den Erdgeschossen werden ebenfalls über die Quartiersgarage abgedeckt. Lediglich für die Andienung der Gewerbeeinheiten und Gastronomiebetriebe in den südlichsten Gebäuden am Park werden Ladezonen in den Grünzügen genutzt (Transporter, kleine Lkws).

Die obere Ebene des Warftgeschosses dient den Nebennutzungen der Wohnungen. Fahrradabstellanlagen sind über befahrbare Rampen von der Fahrradstraße des Grasbrook Boulevards bequem erreichbar und ergänzend vor den Hauseingängen angeordnet. Hier befindet sich die angedachten Mobilitätsfoyers, die auch als Zugang zu den motorisierten Angeboten und öffentlichen Stellplätzen im unteren Warftgeschoss (z. B. hvv-switch-Punkt mit Carsharing) dienen. In der Tiefgarage im unteren Warftgeschoss der Wohninseln werden sowohl Stellplätze für die Bewohner:innen als auch öffentlich zugängliche Stellplätze hergestellt.

Ein besonderes Augenmerk wird auf eine fußgängerfreundliche und angstrumvermeidende Gestaltung der Tiefgarage gelegt. Eine gute Beleuchtung, helle Gestaltung, eine gute Einsehbarkeit sowie eine klare und einheitliche Beschilderung und Markierung von Fußwegebeziehungen soll innerhalb der Tiefgarage in der weiteren Planung berücksichtigt werden.

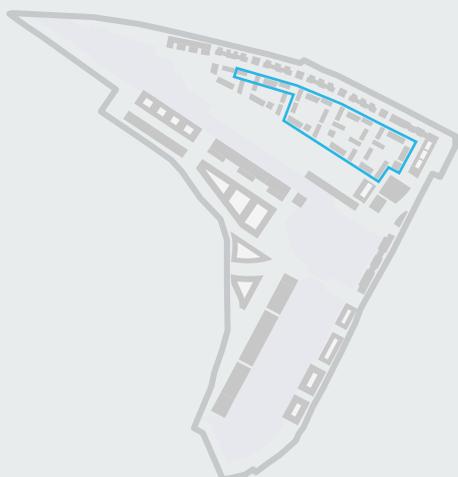




Abb. 3.102: Lageplan Quartiersgarage



Abb. 3.103: Unteres Warftgeschoss Quartiersgarage

3.5

Nordkante

Am nördlichen Elbufer liegt die „Nordkante“, der zweite Wohnschwerpunkt im Moldauhafenquartier. Hier entstehen rund 780 Wohnungen, Flächen für Arbeitsplätze in den Erdgeschossen und teilweise auch in den oberen Etagen. Gegenüber der HafenCity am anderen Elbufer bildet die lineare, gegliederte Bebauung der Nordkante die „Skyline des Grasbrooks“. Ihre hellen Gebäude mit stattlichen Gebäudefronten stellen dabei eine Referenz an die „weiße Stadt“ der verputzten Gründerzeithäuser Hamburgs dar. Die Gebäude folgen der Biegung des Elbufers und sind dabei so ausgerichtet, dass auch ihre der Elbe zugewandten Nordfassaden mit dem Elbpanorama eine hohe Qualität der Aussicht und Tageslichtversorgung haben.

Die Gebäudestellung ist vergleichsweise geschlossenen und orientiert sich in ihrer Kubatur staffelartig weg von der Lärmemissionsquelle, die von den Elbbrücken herrührt. Dadurch fächert sich die Fassadenfront entlang der Elbe auf und verleiht ihr eine lebendige vertikale Profilierung. Mit der Lage zwischen den beiden linearen Freiflächen der Elbuferpromenade und des Grasbrook Boulevards erhält die Nordkante einen einzigartigen Charakter. Verstärkt wird dieser durch die platzartigen Elbbalkone im Bereich der Hochpunkte und durch aktivierte Gründächer.

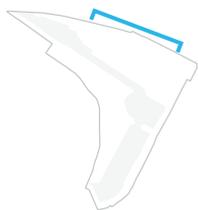
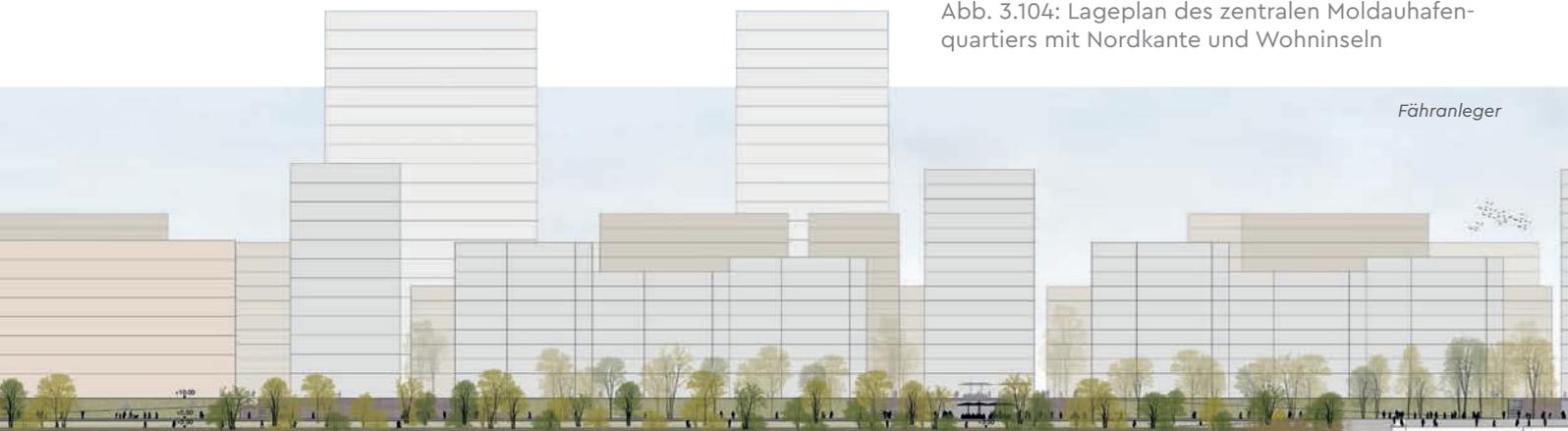


Abb. 3.104: Lageplan des zentralen Moldauhafenquartiers mit Nordkante und Wohninseln



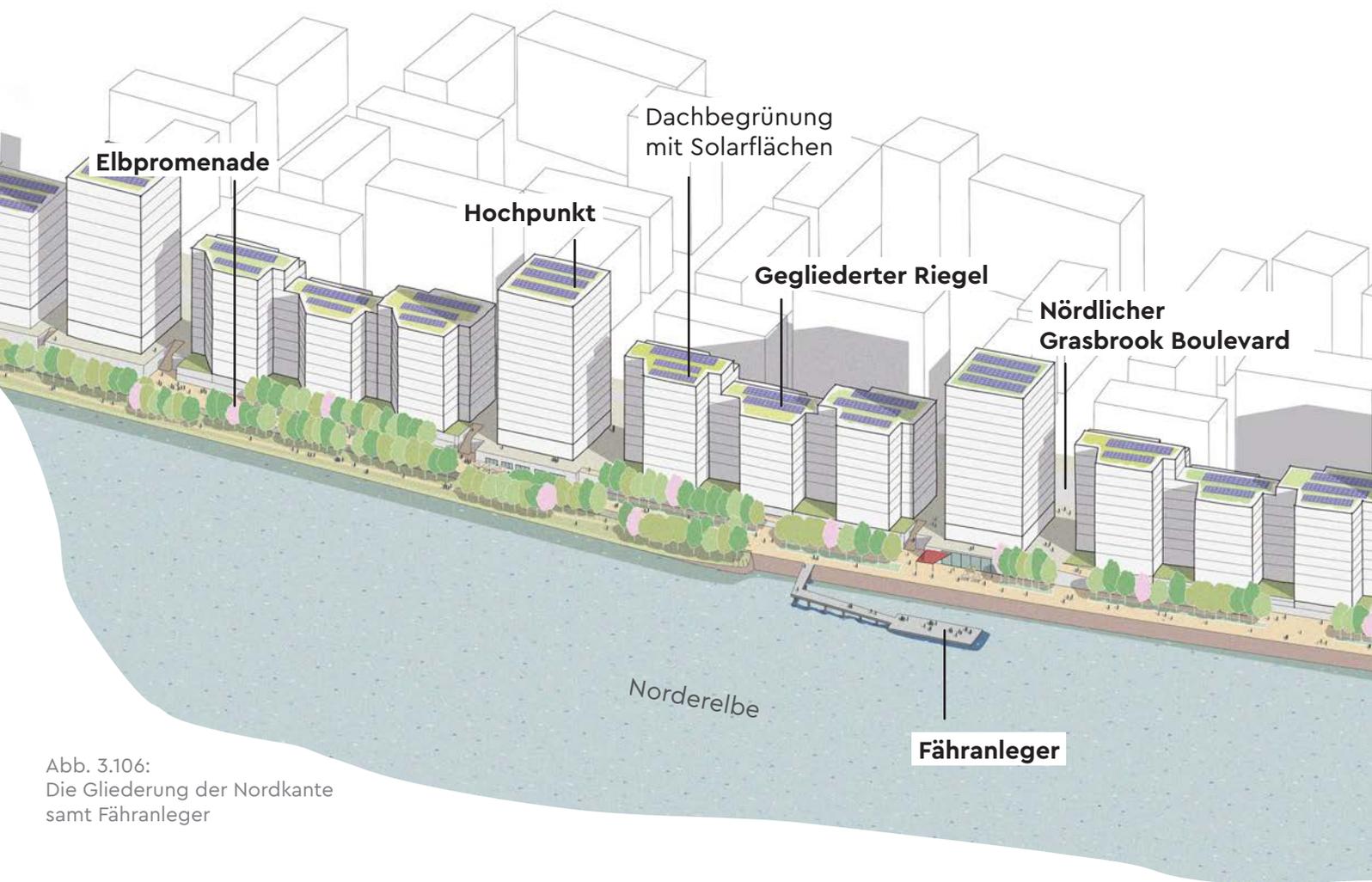


Abb. 3.106:
Die Gliederung der Nordkante
samt Fähranleger

Bautypologien

An der Nordkante wechseln sich Riegelbauten mit Hochpunkten ab. Die Hochpunkte ragen mit einer Geschosshöhe von bis zu 15 selbstbewusst über die sieben- bis neugeschossigen Gebäuderiegel und rhythmisieren die Bebauung entlang der Nordkante.

Die Gebäudevolumetrie der Bebauung und der Hochpunkte entlang der Nordkante reagiert auf die auftretende Lärmemissionen von den Verkehrsstrassen auf den Elbbrücken. Mit der Strukturierung in Form von Vor- und Rücksprüngen oder Abschrägungen können für die Wohnungen ausreichend ruhige Zimmer geschaffen werden, die an vom Schall abgewandten Fassadenabschnitten liegen. So wird einerseits das Wohnen an der Nordkante möglich, andererseits entsteht aus den ortsspezifischen Anforderungen eine ganz eigenständige und einzigartige Architekturtypologie.

Ein flexibel kombinierbarer „Baukasten“ von unterschiedlichen Maßnahmen erlaubt die weitere Ausformulierung differenzierter Fassaden. So wird beispielsweise durch ein Anschragen der Gebäudedekante der Schall besser reflektiert und gleichzeitig durch die Wahl geeigneter Materialien weiter absorbiert. Mit der künftigen Ausgestaltung der Gebäude entsteht so in der Gesamtansicht eine vielfältige Silhouette an der Elbkante.

Die vorgesehenen Gebäudetiefe in Kombination mit den Gebäudehöhen und teilweise einseitig zur Norderelbe orientierten Wohnungen macht die Erschließung mit Sicherheitstreppe erforderlich. Die Pkw-Stellplätze für die Gebäude der Nordkante sind in der Quartiersgarage unter den Wohninseln auf der gegenüberliegenden Straßenseite untergebracht.

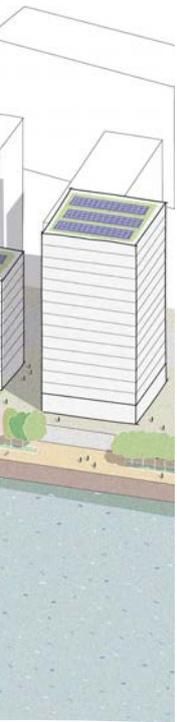


Abb. 3.107: Ansicht der Nordkante von der Freihafenbrücke aus

Lebendige Erdgeschosse und Dächer

Wie in den Wohninseln werden an der Nordkante die Erdgeschosse gewerblich und durch wohnungsbezogene Angebote wie etwa Gemeinschaftsräume genutzt. Darüber hinaus sind hier Mobilitätsfoyers und Fahrradrampen angeordnet.

Rund um den Hochpunkt am Fährlager entsteht ein Schwerpunkt der publikumsbezogenen Nutzungen. Der Uferplatz an der Elbpromenade liegt im Übergangsbereich der beiden unterschiedlich gestalteten Abschnitte des Holthausenkais und bildet einen wichtigen wasserseitigen Zugangspunkt zum Stadtteil. Eine großzügige Grundfläche gewährleistet eine vielfältige Nutzbarkeit.

Große Baumgruppen verbinden ihn mit der angrenzenden Flusslandschaft. Die Nutzungen der angrenzenden Warftgeschosse sorgen für eine Aktivierung des kleinen Platzes und profitieren von den Blickbeziehungen auf die Norderelbe.

- - - Lärm (Straße und Schiene)
- Lärmgeschützte Gebäudeteile

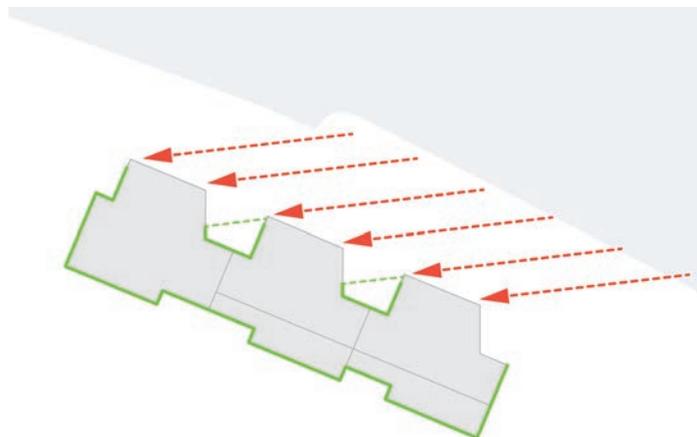


Abb. 3.108: Lärmschutz der Bebauung an der Nordkante durch Ausformulierung der Gebäudekanten

Die aktiv genutzten Dachflächen entlang der Nordelbkantenbebauung werden größtenteils dem Kinderspiel zugeordnet, da sich dieses teilweise nicht auf dem Erdgeschossniveau verorten lässt. Zugleich werden auch Aufenthaltsflächen für Bewohner:innen in Form von Dachgärten zur Verfügung gestellt. Zusätzlich werden auch kleinere Technikaufbauten begrünt und für die Gewinnung von Solarstrom doppelt genutzt. Aufgrund der Windsituation sind die nutzbaren Dachflächen an den Rändern in Bezug auf Windschutz zu optimieren.

Elbufer-Promenade

Die Promenade am Holthusenkaai entlang der Norderelbe führt von den Elbbrücken vorbei am Fähranleger zum Deutschen Hafenumuseum und weiter zum Veddelhöft. Sie verläuft durchgehend auf dem Niveau von 5,50 Meter ü NHN und wird durch verschiedene balkonartige Platzsituationen rhythmisch gegliedert. An diesen Elbbalkonen mit ihrem Blick auf das Wasser verbinden jeweils Rampen und Treppen die Promenaden und das obere, hochwassergeschützte Niveau des Moldauhafenquartiers.

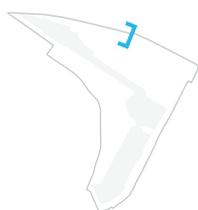


Abb. 3.109:
Schnitt durch die Nordkante

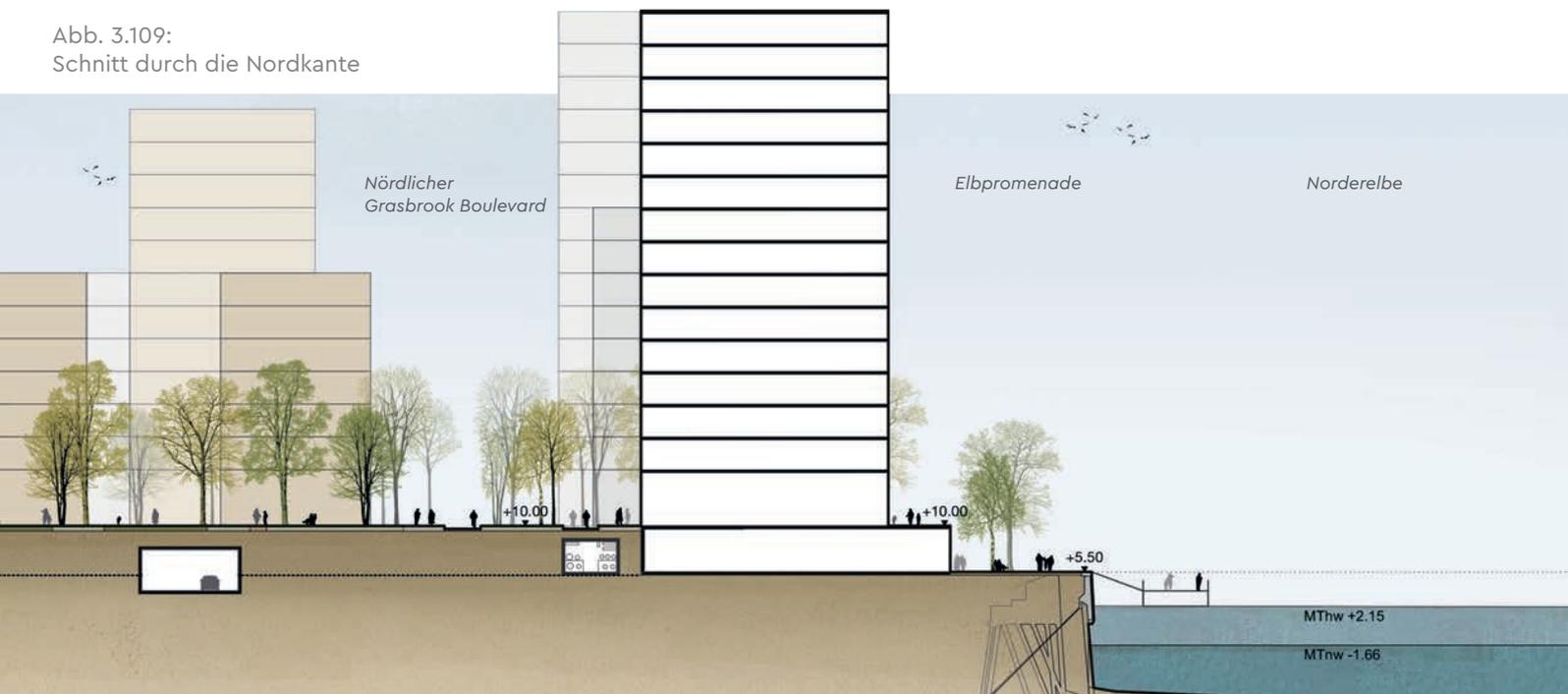




Abb. 3.110: Impression der Elbufer-Promenade vor der Nordkante entlang der Elbe

Der Holthusenkai wurde 1915 mit einer Länge von etwa 680 Metern als massive Betonwand auf einer Holzpfahlgründung errichtet. Strukturelle Defizite und eine geringe Restlebensdauer machen einen Neubau dieser Wand, die den westlichen Abschnitt der Promenade trägt, als rückverankerte Stahlspundwand mit mauerwerksverblendetem Stahlbetonüberbau erforderlich. Binnenschiffsliegeplätze und der vorgesehene Pontonanleger für Hafenfähren werden damit ermöglicht.

Technische Einrichtungen der Schiffsliegeplätze – bspw. auch eine Landstromversorgung – können integriert werden. An der ca. 430 Meter langen Schüttsteinböschung des Holthusenufers im Nordosten des Planungsgebiets bleibt der Verlauf der Uferlinie weitgehend erhalten. Der Umbau der Böschung beschränkt sich auf den Böschungskopf und die Anlage eines neuen Böschungswegs auf ca. 3,50 Meter ü NHN.

Im Fokus: Infrastruktur

Neue Elbquerung Grasbrook

Spannweite

ca. 300 m

Breite

ca. 17 m

Stützenraster

dreifeldrig

Nutzung

Fußverkehr mit Aufenthaltsfunktion

Radverkehr

Kfz-Verkehr: nur Rettungsfahrzeuge

Aufgrund seiner Insellage am südlichen Ufer der Norderelbe ist die Anbindung des Grasbrooks entscheidend für das Gelingen der nachhaltigen Stadtentwicklung. Neben den Verknüpfungen im Osten und Süden kann eine neue Elbquerung daher ein zentraler Baustein der Vernetzung von Grasbrook und Innenstadt und ein wichtiges Symbol für den „Sprung über die Elbe“ sein.

Mit der Brücke wäre eine direkte Verbindung für den Fuß- und Radverkehr zwischen dem westlichen Grasbrook und der HafenCity möglich, welche die Fahrzeiten zur inneren Stadt erheblich verkürzen würde. Darüber hinaus würde auch für die übergeordneten Radverkehre aus dem Süden Hamburgs eine sehr attraktive Alternativstrecke zu den Norderelbbrücken geschaffen.

Eine Realisierung ist zum derzeitigen Zeitpunkt jedoch noch nicht gesichert, weil einerseits die Schaffung von Ersatzliegeflächen für die Schiffs- und Yachtliegeplätze an den Dalben in der Mitte des Elbstroms zwischen HafenCity und Grasbrook notwendig ist und weitere nautische Belange des Hafen- und Fährtreibs zu klären sind. Andererseits ist auch die notwendige Finanzierung noch nicht gesichert. Varianten in der Lage im Korridor zwischen dem Deutschen Hafenmuseum im Westen und dem Fähranleger im Osten sowie der technischen Umsetzung (z. B. als Klappbrücke) befinden sich in Prüfung.

Die großzügige Querschnittsgestaltung ermöglicht unterschiedliche Bereiche für den Radverkehr und das Befahren durch Rettungs- und Wartungsfahrzeuge. Für den Fußverkehr sind beidseitig jeweils rund 4 Meter vorgesehen. Damit wird die Brücke nicht nur als reine Verbindung über die Elbe verstanden, sondern als Raum mit hoher Aufenthaltsqualität.

Die Brücke würde ein starkes Zeichen für den Radverkehr setzen und einen komfortablen sowie verkehrs- und zukunftssicheren Radverkehr, auch bei weiter steigenden Radverkehrsmengen, ermöglichen. Zudem würde sie zum Flanieren einladen und einmalige Aussichtsöglichkeiten auf zentrale Landmarken Hamburgs bieten sowie das Moldauhafenquartier direkt an die Innenstadt/HafenCity anbinden.

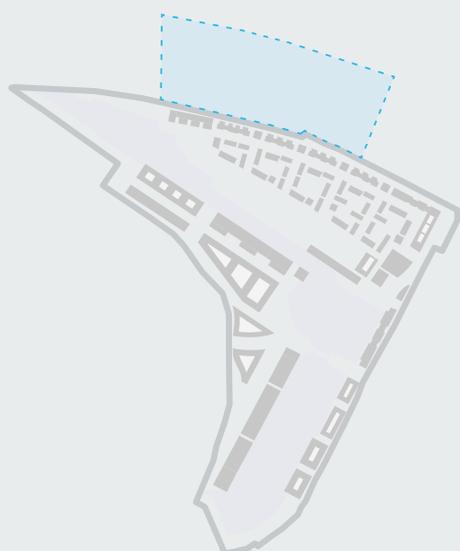




Abb. 3.111: Lageplan Neue Elbquerung Grasbrook

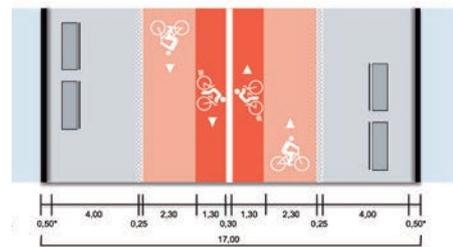


Abb. 3.112: Mögliche Nutzungsverteilung Neue Elbquerung Grasbrook

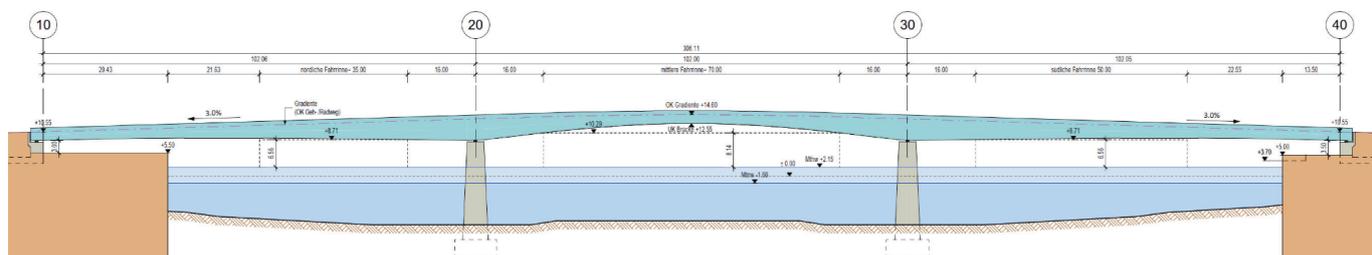


Abb. 3.113: Schnitt Neue Elbquerung Grasbrook (schematisch)

Im Fokus: Baufeld 6 (exemplarisch)

Gegliederte Riegel

Geschossigkeit

VII+I und I-III

Nutzungen

Wohnen
publikumsbezogene Nutzungen
wohnungsbezogene Nutzungen
(Gemeinschaftsräume)

Nutzungen Warftgeschoss

Fahrradstellplätze, Nebenflächen

Baufeldgröße

2.300 m²

Bruttogrundfläche (BGF)

14.400 m² (Wohnen)

1.800 m² (Gewerbe)

Als „Skyline des Grasbrooks“ zeigen sich die gegliederten Riegel in differenzierter Höhenstaffelung mit sieben, acht und neun Geschossen, von denen einige als Staffelgeschosse ausgebildet sind. Die besondere Gebäudekonfiguration mit Vor- und Rücksprüngen ermöglicht lärmabgewandte Aufenthalts- und Schlafräume auch bei einseitig zur Elbe ausgerichteten Wohnungen und sorgt für gute Belichtung trotz großer Gebäudetiefe.

Mit der Lage und der Ausrichtung der Gebäude entsteht hier eine spezifische Wohntypologie: Die Riegel stehen in Nord-Süd-Ausrichtung zur Nordkante und zum Grasbrook Boulevard und ermöglichen mit ihrer Gebäudetiefe von bis zu 25 Metern dennoch einen guten Mix an unterschiedlichen Wohnungsgrößen, der auch den Anforderungen des öffentlich geförderten Wohnungsbaus entspricht. Wohnungen finden sich oberhalb des Erdgeschosses und sind sowohl zur Elbe als auch zum grünen Grasbrook Boulevard orientiert und haben teilweise Durchblicke bis in die Grünzüge und zum Park.

Die einzelnen Bauten lassen die Bildung von drei bis vier Realteilen zu. Die Einteilung ermöglicht die Entwicklung von Hausgemeinschaften ab etwa 35 Wohneinheiten, die sich ein gemeinsames Treppenhaus teilen.

Die Erschließung der elbseitigen privaten Freiflächen erfolgt aus den Kernen oder über Gemeinschaftsflächen. Mit Orientierung zu den Uferbalkonen an den benachbarten Hochpunkten sind in den Erdgeschosszonen auch publikumsintensive gewerbliche Nutzungen denkbar. Ansonsten konzentrieren sich die erdgeschossigen Gewerbeflächen und die Mobilitätsfoyers an der Straßenseite. Von hier führen auch die Rampen für Fahrräder in das Warftgeschoss.

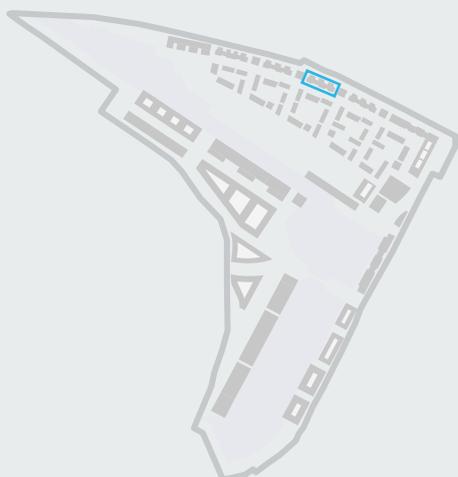




Abb. 3.114: Lageplan Baufeld 6

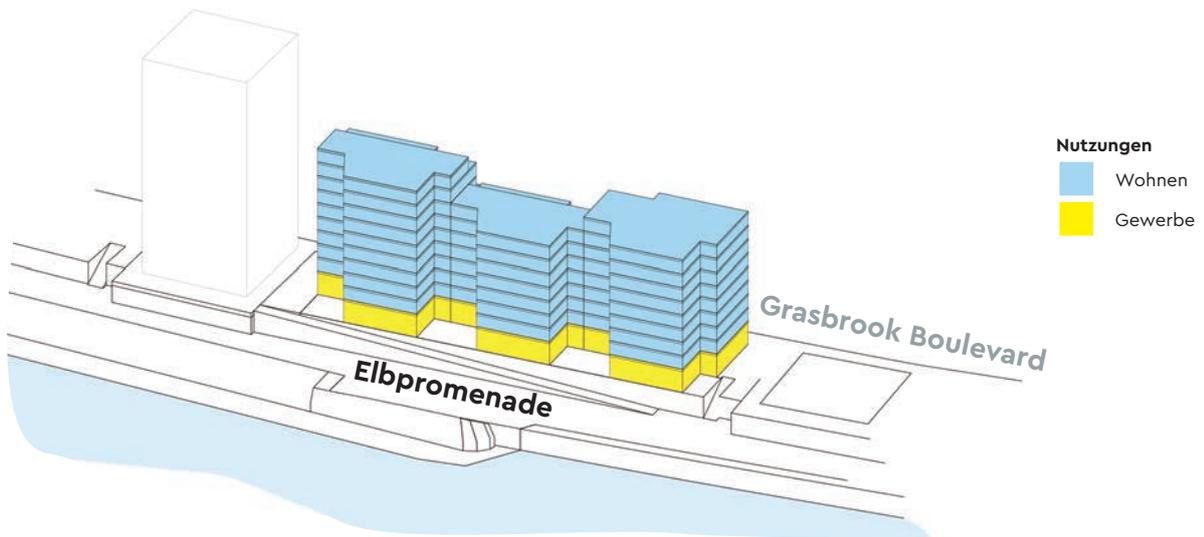


Abb. 3.115: Nutzungsverteilung Baufeld 6

Im Fokus: Baufelder 6 und 7 (exemplarisch)

Gegliederte Riegel und Hochpunkte

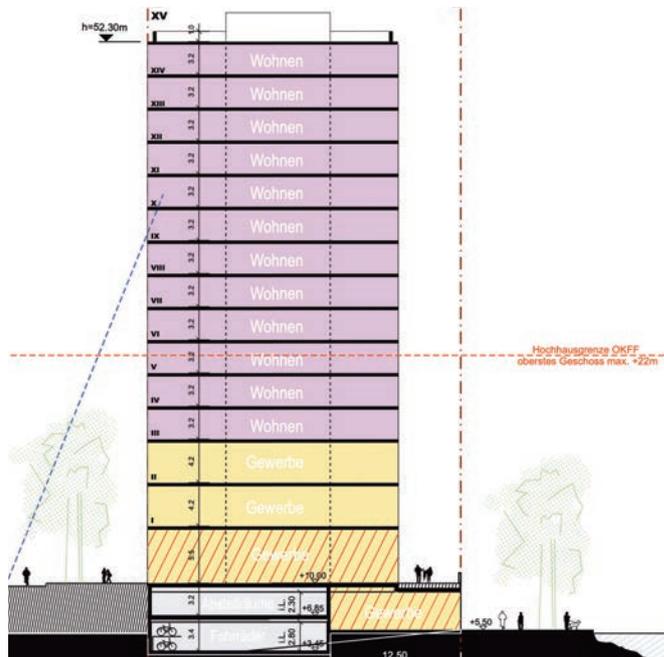
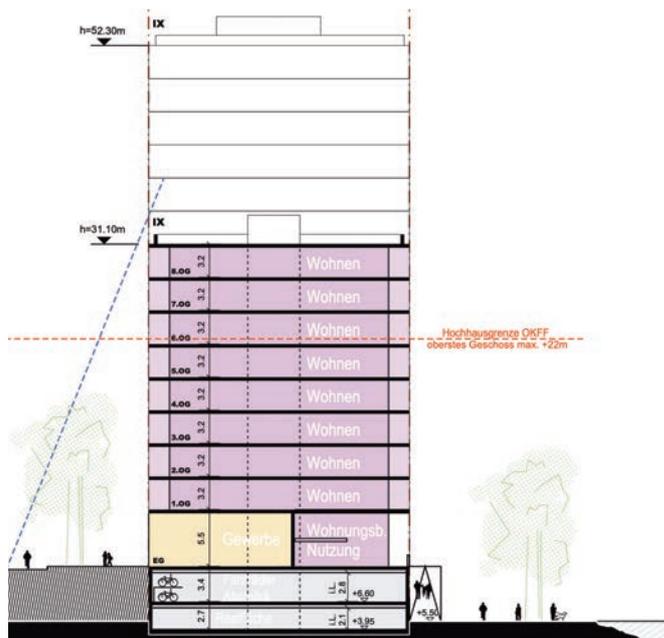


Abb. 3.116: Schnitt Baufeld 7



Nutzungen

- Abstellräume
- Gewerbe (inkl. publikumsbezogener Nutzungen)

Abb. 3.117: Schnitt Baufeld 6

Planwerk

Wohnungsgrößen (exemplarisch)

- eine Person/zwei Personen
- drei Personen
- vier Personen
- fünf Personen

Riegel

Hochpunkt

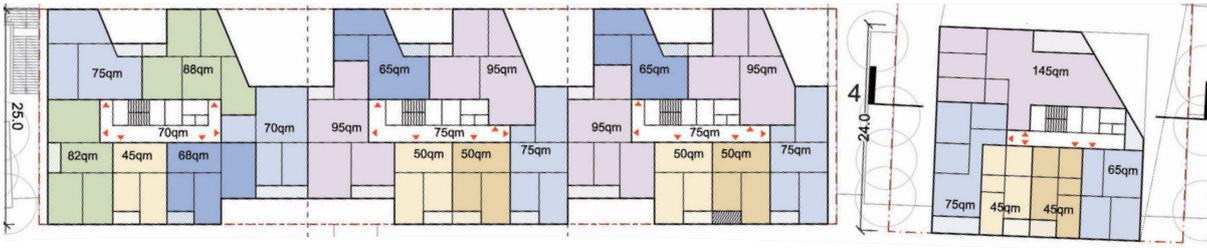


Abb. 3.118: Regelgeschoss Baufeld 6

Regelgeschoss Baufeld 7

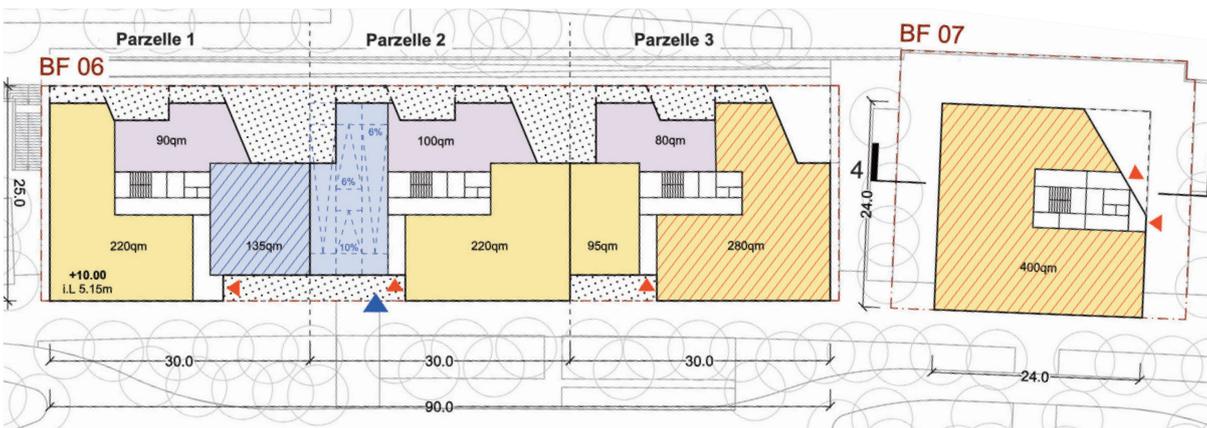


Abb. 3.119: Erdgeschoss Baufeld 6

Erdgeschoss Baufeld 7

Nutzungen

- Abstellräume
- Fahrradstellplätze

- Gemeinschaftsfläche der Wohnungen
- Gewerbe (inkl. publikumsbezogener Nutzungen)
- Mobilitätsfoyers
- Fahrradabstellplätze

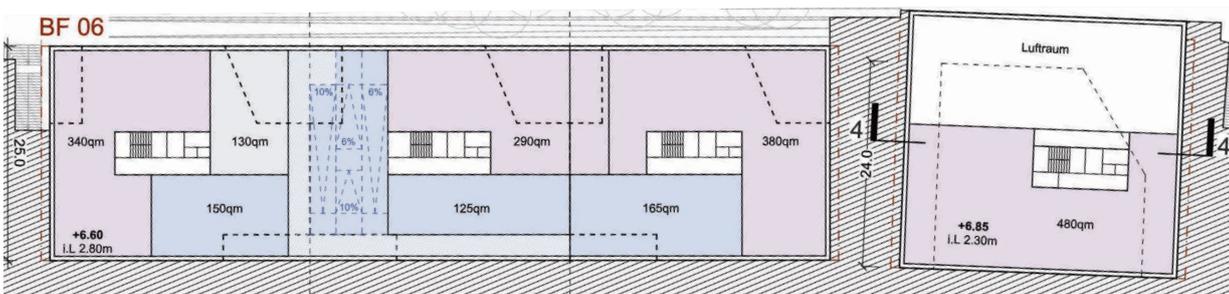


Abb. 3.120: Oberes Warftgeschoss Baufeld 6

Oberes Warftgeschoss Baufeld 7

Im Fokus: Baufeld 7 (exemplarisch)

Hochpunkte

Geschossigkeit

XV

Nutzungen

Wohnen
Gewerbe (Büro, Dienstleistungen)
publikumsbezogene Nutzungen

Nutzungen Warftgeschoss

publikumsbezogene Nutzungen
Fahrradstellplätze, Nebenflächen

Baufeldgröße

1.000 m²

Bruttogrundfläche (BGF)

6.900 m² (Wohnen)

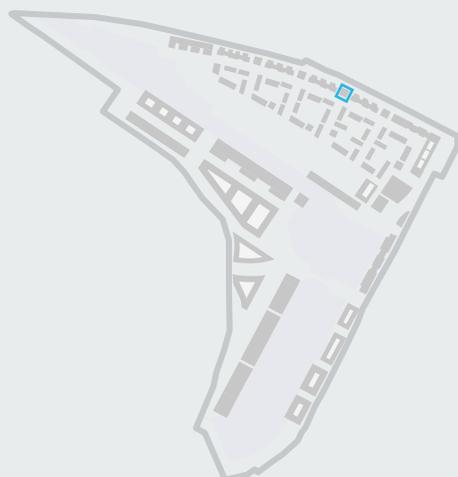
1.700 m² (Gewerbe)

Die Nordkante wird durch vier Punkthochhäuser akzentuiert. Sie betonen als nördlicher Abschluss die Grünzüge zwischen Elbe und Park. In den drei Hochpunkten auf den Baufeldern 3, 5 und 7 entlang der Nordkante setzt sich die Gewerbenutzung (z. B. Büros) bis einschließlich 2. Obergeschoss fort, bevor oberhalb die Wohnnutzung beginnt. Wohnen und Arbeiten finden hier im Sinne einer feinkörnig gemischten Stadt zueinander in räumlicher Nähe statt. Der östlichste Hochpunkt auf Baufeld 9 gehört bereits zum Stadtteileingang und schließt aufgrund der Lärmbelastung eine Wohnnutzung aus.

Die Außenflächen um die Hochpunkte bilden jeweils einen zur Elbe hin ausgerichteten Balkon, der als Freiraum mit öffentlichem Wegerecht geplant ist und weite Blicke auf den Fluss und die dahinter liegende HafenCity bietet. Er bietet ausreichend Flächen für publikumsbezogene Nutzungen und Freiraummobiliar, wie z. B. Sitzbereiche und Fahrradstellplätze für die Besucher:innen der Gewerbenutzungen im Erdgeschoss. Die Durchgängigkeit zur tiefer gelegenen Promenade an der Norderelbe über barrierefreie Rampen und Treppenanlagen bleibt für den Fuß- und Fahrradverkehr erhalten.

Als Besonderheit öffnet sich das Warftgeschoss der Wohnhochhäuser auf den Baufeldern 5 und 7 auf Ebene der Promenade zu den Spaziergänger:innen und schafft ein reiches Angebot an halb öffentlichen und gewerblichen Nutzungen wie Cafés, Galerien und Co-Working-Arbeitsplätzen, die sich entlang der Elbuferpromenade ansiedeln. Auf dem Balkon stehen die Bäume seitlich des Warftgeschosses (außerhalb des Baufelds), verleihen den äußerst hohen Gebäudezwischenräumen so einen grünen Charakter und bieten Windschutz entlang der Elbe. Da eine Regenwasserbewirtschaftung auf den schmalen nicht überbauten Grundstücksstreifen nicht sinnvoll dargestellt werden kann, erfolgt eine Entwässerung im Freigefälle in den angrenzenden öffentlichen Raum.

Für die Hochpunkte ist aufgrund der kompakten Grundfläche und der für eine komfortable Nutzung notwendigen Rampenlänge eine Erschließung der Fahrradabstellanlagen im Warftgeschoss von der Promenade vorgesehen.



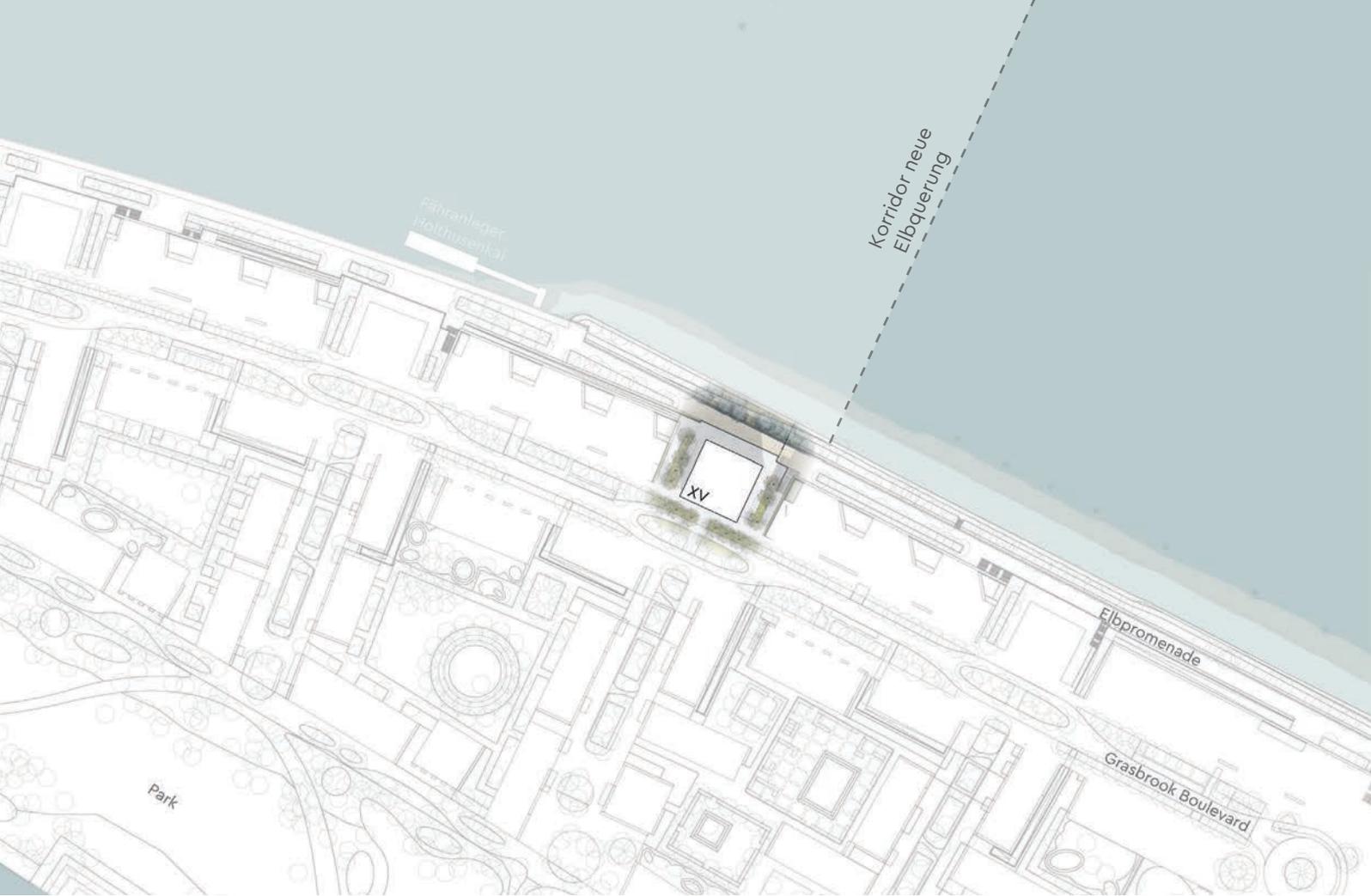


Abb. 3.121: Lageplan Baufeld 7

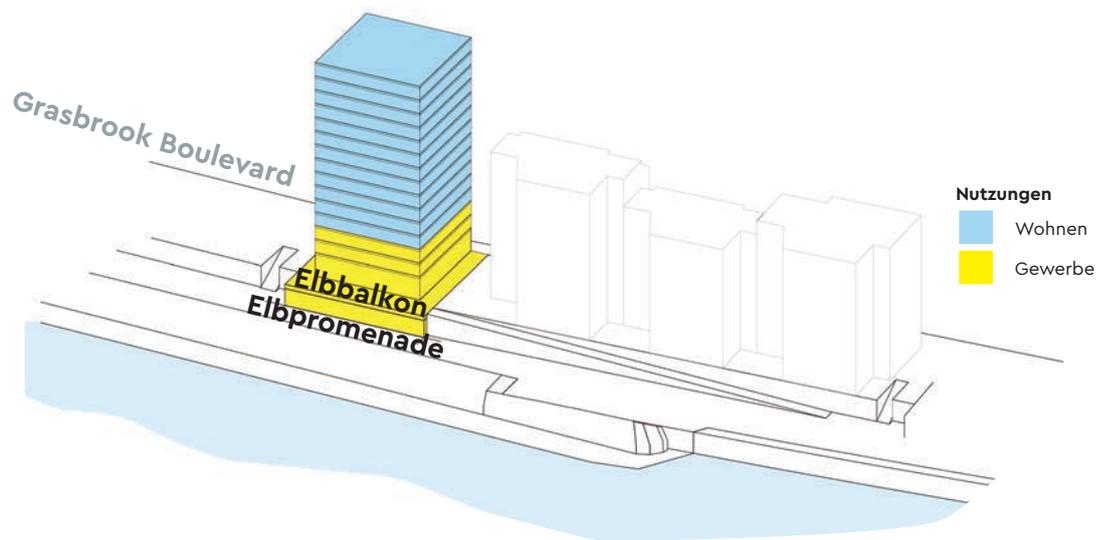


Abb. 3.122: Nutzungsverteilung Baufeld 7

3.6

Deutsches Hafenumuseum

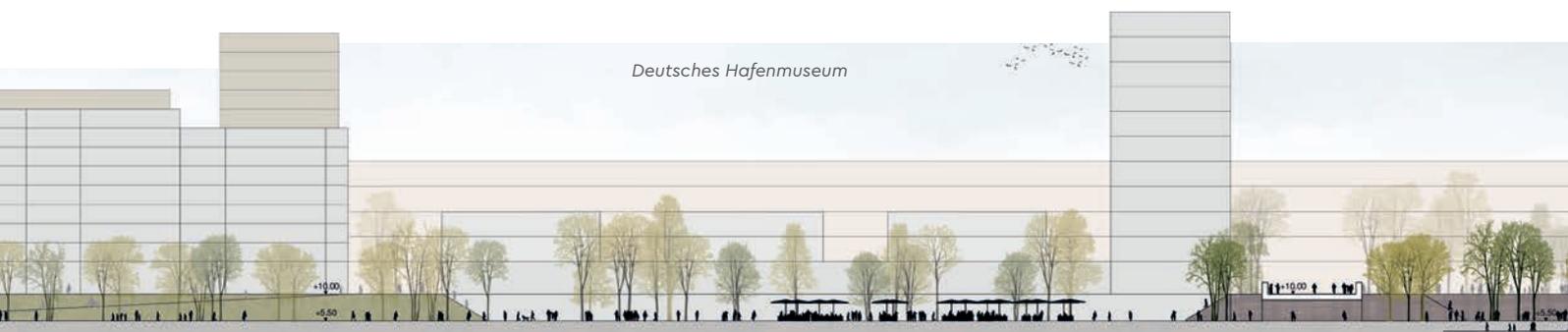
Ganz im Westen des Moldauhafenquartiers wird das Deutsche Hafenumuseum mit seinem bekanntesten Großexponat, der Viermastbark Peking, liegen. Mit seiner prominenten Wasserlage am Veddelhöft besetzt das Museumsprojekt die exponierte Landspitze inmitten der neuen Stadt- und Hafenlandschaft.

Thematisch ist das Hafenumuseum hier ideal verortet. Als eines der bedeutendsten Museumsprojekte der Gegenwart in Deutschland widmet es sich der Aufgabe, die Rolle der deutschen See- und Binnenhäfen Häfen als Knotenpunkte globaler sozioökonomischer Vernetzungen zu erforschen, darzustellen und zu vermitteln.

Mit seiner Nachbarschaft sowohl zu klassischer als auch zu innovativer neuer Hafennutzung verdeutlicht das Museum zudem seinen Anspruch, die Bedeutung des Hafens als dynamischen Zukunftsort haptisch zu machen. Das Museum soll nach dem Betriebskonzept des modernen Hafens funktionieren: 24 Stunden am Tag, 7 Tage die Woche, 365 Tage im Jahr. Die klassischen Sonder- und Dauer-ausstellungsbereiche werden ergänzt durch Veranstaltungs- und Tagungsräume, Gastronomie und Komponenten, die als sogenannter „Dritter Ort“ zu Begegnung und Kommunikation einladen. Der zweite Standort des Museums befindet sich an den historischen

50er-Schuppen, wo das Schaudepot und die Flotte historischer Schiffe, Krane und weitere Großobjekte präsentiert werden. Basis des modernen Museums-konzepts ist es, Geschichte multiperspektivisch zu vermitteln und eine offene Plattform für die Verständigung über Geschichte sowie für die Diskussion von Fragen der Gegenwart und Zukunft zu schaffen.

Eine Konzeptstudie dient als exemplarische Abbildung des Raum- und Funktionsprogramms und seine Integration in die städtebauliche Gesamtkomposition. Die hochbauliche Ausgestaltung wird jedoch erst im Rahmen eines internationalen Wettbewerbsverfahrens definiert. Die Konzeptstudie beschreibt einen turmartigen Abschluss der Nordkanten-Bebauung, mit dem das Museum eine Landmarke und einen Aussichtspunkt formt, die sowohl vom Hafentorquartier und Park als auch von der gegenüberliegenden Elbseite aus sichtbar ist. Die Besucherinnen und Besucher erreichen das Museum zu Fuß oder per Fahrrad über die Fahrradstraße auf dem Grasbrook Boulevard oder über den Holthusenkaai entlang der Elbe.



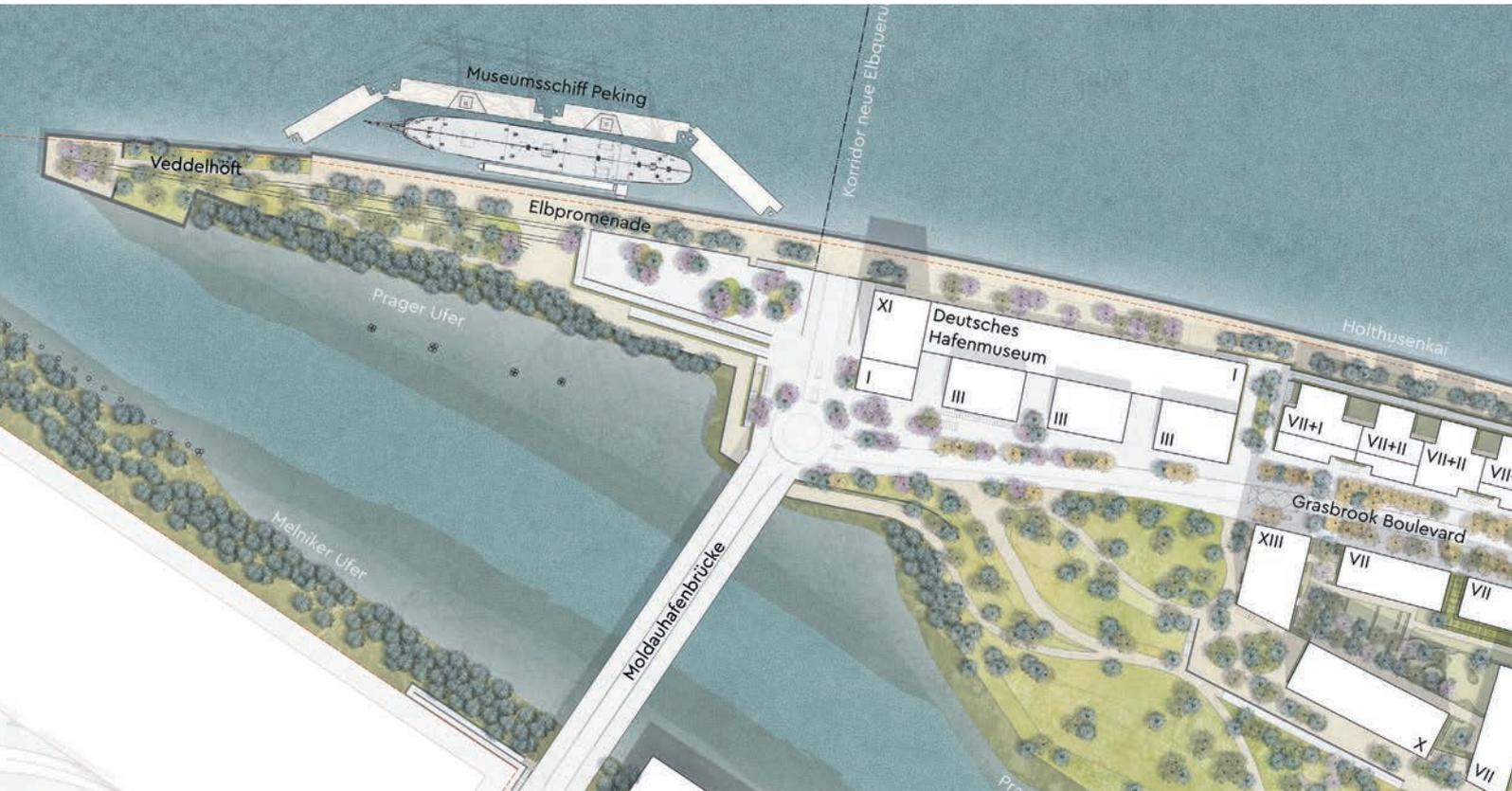


Abb. 3.123: Lageplan des Deutschen Hafenumuseums mit der Peking

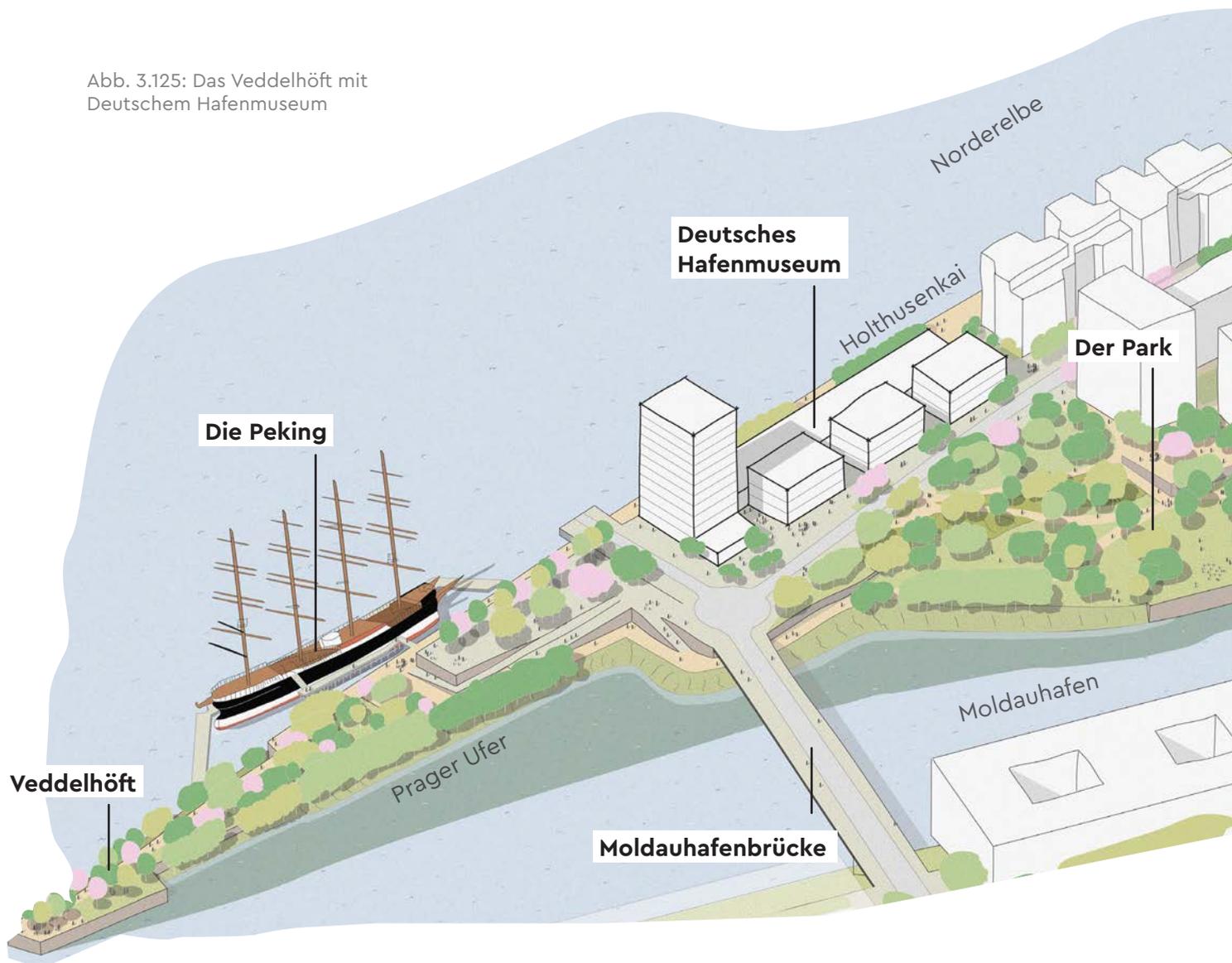
Darüber hinaus ist es auch über den geplanten Fähranleger nach einem kleinen Spaziergang von der U4-Haltestelle oder mit dem Linien- bzw. autonomen Shuttlebus erreichbar. Die Bushaltestelle befindet sich unmittelbar beim Museum. Für organisiert anreisende Gäste werden Reisebusstellplätze im Hafentorquartier auf Baufeld 24 am Moldauhafen vorgesehen. Von hier sind das Deutsche Hafenumuseum und die Peking mit einem kurzen und attraktiven Fußweg von ca. 250 Metern über die Moldauhafenbrücke erreichbar. Zur Sicherung der Konzeption des Grasbrook Boulevards als Fahrradstraße erfolgt die Museumslogistik für Exponate und den Ausstellungsbe-

trieb ausschließlich von Süden über die Moldauhafenbrücke und wird auf dem Baufeld in einem gebäudeintegrierten Ladehof abgewickelt. Eine geringe Anzahl von Stellplätzen für museumseigene Fahrzeuge, einige wenige Mitarbeiterstellplätze sowie barrierefreie Besucherstellplätze sind im Warftgeschoss vorgesehen.

Abb. 3.124: Ansicht entlang der Nordkante im Bereich des Veddelhöfts



Abb. 3.125: Das Veddelhöft mit Deutschem Hafenumuseum



Vorplatz und Museumsbastion

Mit seinen Freiflächen ist das Museum eingebunden in das übergeordnete Grün- und Freiraumsystem des neuen Stadtteils. Der Museumsvorplatz erstreckt sich südlich des Gebäudes im Übergang zum Grasbrook Boulevard und zum zentralen Park. Er dient als westlicher Auftakt und Abschluss des Moldauhafenquartiers. Zusammen mit der Museumsbastion auf dem Veddelhöft umschließt er das Museum, stellt die Verbindung mit dem Liegeplatz der

Peking her und vermittelt zwischen den Höhenlagen der angrenzenden Promenaden-, Straßen- und Parkräume. Er bietet befestigte Ausstellungsbereiche für Großexponate des Museums im öffentlichen Raum, kühlende Grüninseln mit großen Baumgruppen und mit seinen beiden Brückenköpfen gute Ausblicke auf die Hafenslandschaft und die gegenüberliegende Innenstadt.

Nördlich des Museums schließt sich der Holthusenkaai an, der hier entlang der Norderelbe eine großzügige Promenade ausbildet. Im Bereich des Deutschen



Abb. 3.126: Impression vom großen Park mit Blick auf das Museum und die Peking

Hafenmuseums können auch Großexponate auf der Promenade aufgestellt werden, die dadurch einen unmittelbaren Bezug zum Wasser bekommen und auf den Museumsbesuch einstimmen. Aus dem Warftgeschoss des Museums können sich Nutzungen und Funktionen auf die öffentliche Promenade ausdehnen. Sowohl die Promenade als auch das Museum und die Peking sind barrierefrei zugänglich und die verschiedenen Höhenniveaus werden mit barrierefreien Rampen verbunden.

Die Elbpromenade führt unter der möglichen neuen Elbbrücke hindurch zur Museumsbastion und der Peking. In der Museumsbastion sind Flächen für technische Einrichtungen des Schiffs-liegeplatzes integrierbar. Westlich der Bastion ist eine Aufstellfläche für Mobilkräne und andere große Arbeitsgeräte vorgesehen, sodass von hier aus die erforderlichen Wartungsarbeiten an der Peking durchgeführt werden können. Die Museumsbastion bietet vom höher gelegenen Stadtniveau aus Blickbeziehungen zur Peking und dem am Veddelhöft endenden zentralen Park.

Im Fokus: Baufeld 1

Deutsches Hafenumuseum

Geschossigkeit

I-XI

Nutzungen

Museumsnutzung

Nutzungen Warftgeschoss

Nebenflächen, Stellplätze

Baufeldgröße

5.700 m²

Bruttogrundfläche (BGF)

11.700 m²

Städtebauliche Konzeptstudie

Die Lage und Grundkonfiguration des Baufelds lassen alle Fassaden des Kulturbaus zu Schauseiten werden. Ob zur Norderelbe, nach Westen zum Veddelhöft oder zum Park und Hafentorquartier im Süden, überall sind gleichermaßen spannungsreiche Ausblicke zum vitalen Hafen, dem urbanen Stadtzentrum und dem Elbstrom gegeben.

Im Rahmen der Funktionsplanung wird eine Konzeptstudie als exemplarische Lösung zur Abbildung des Raum- und Funktionsprogramms für den Kulturbau und seine Integration in die städtebauliche Gesamtkomposition vorgelegt. Die hochbauliche Ausgestaltung wird jedoch erst im Rahmen eines internationalen Wettbewerbsverfahrens definiert.



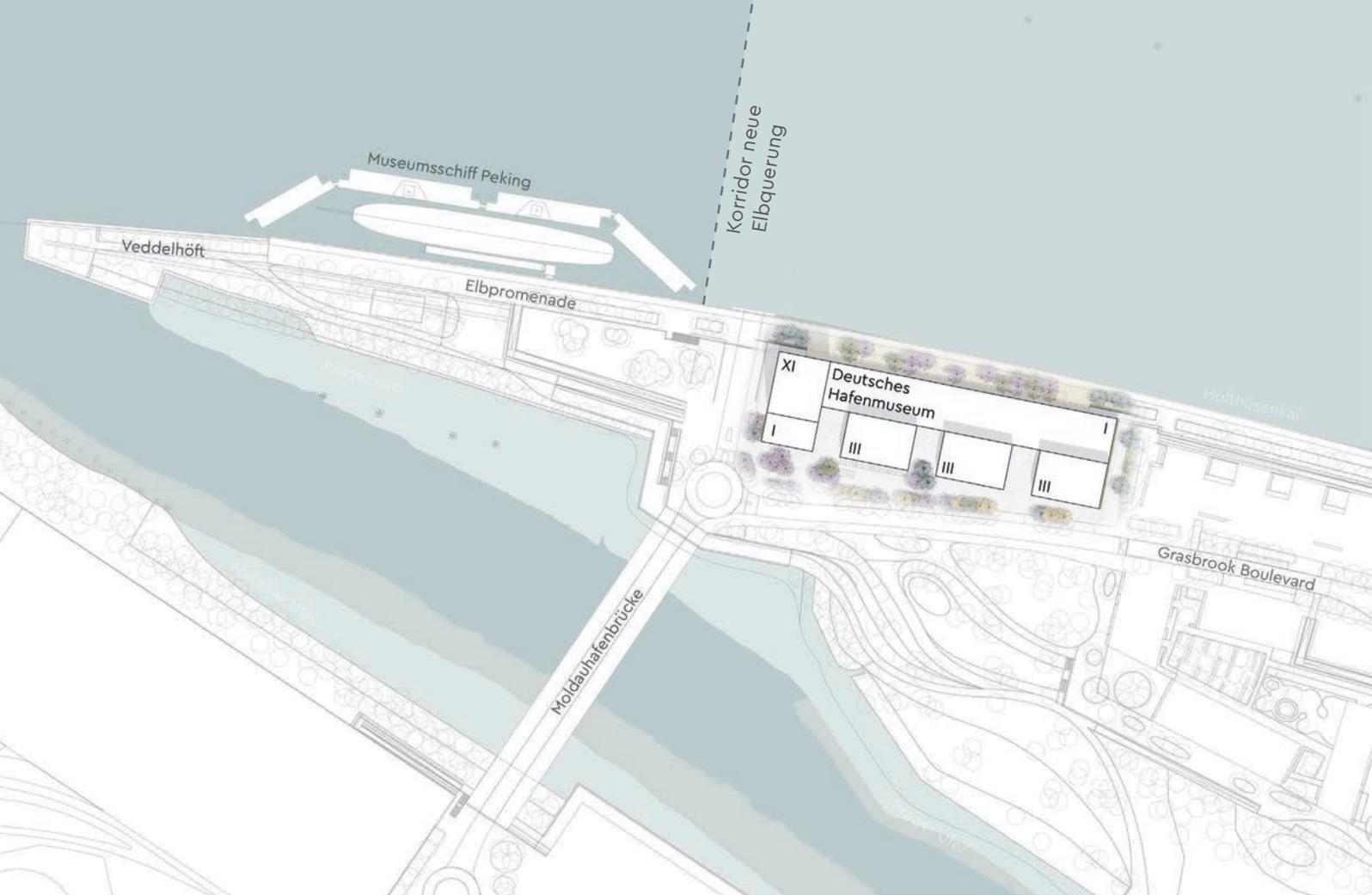


Abb. 3.127: Lageplan Baufeld 1

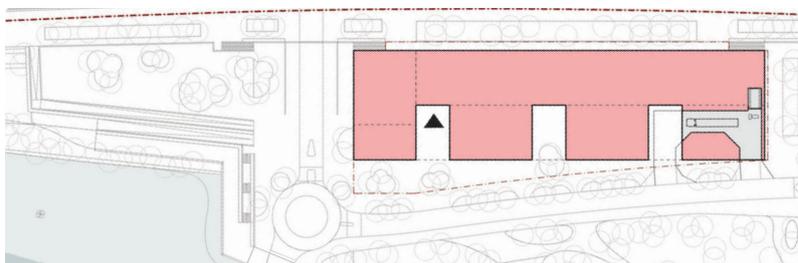


Abb. 3.128: Erdgeschoss Baufeld 1

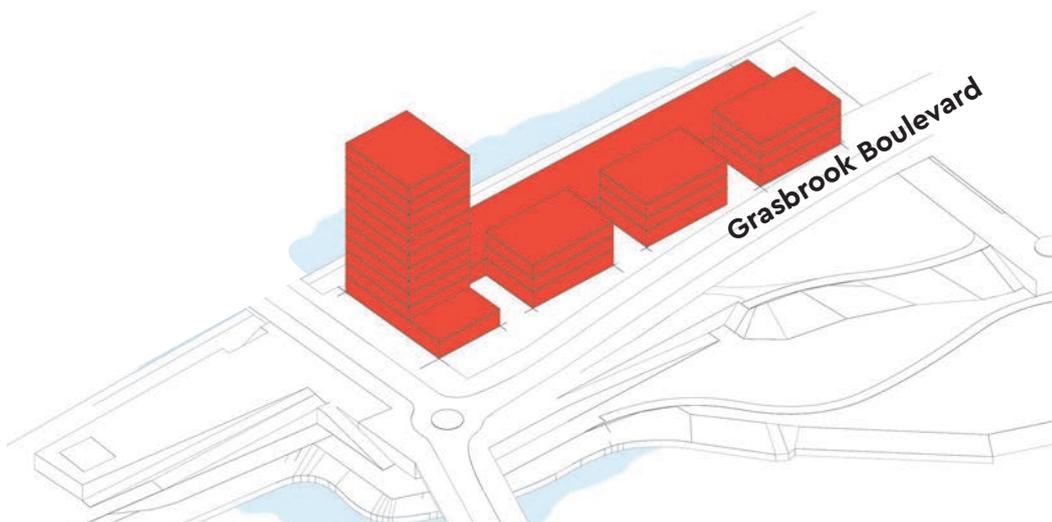


Abb. 3.129: Nutzung Baufeld 1

3.7

Hafenbeckenpark

Im Zentrum des neuen Stadtteils bildet der Zusammenfluss von Moldau- und Saalehafen ein großes Hafenbecken, das als stadträumliches und hafenhistorisches Bindeglied zwischen Moldauhafenquartier, Hafentorquartier und der Veddel fungiert. Die verminderte Bedeutung von Moldauhafen und Saalehafen für die Schifffahrtsnutzung der anliegenden Betriebe hafenvirtschaftliche Schifffahrt führte zu einer Verschlickung und Entstehung wertvoller Flusswattbiotope. Die Böschungen werden an Land teilweise von ökologisch wertvollen Uferzonen mit altem Baumbestand gesäumt. Die tiefer liegenden, wasser-nahen Freiflächen werden nun als natur-naher Hafenbeckenpark für den neuen Stadtteil gestaltet.

Eine umlaufende Promenade auf dem Warftniveau von 9,70 Meter ü NHN erschließt den umgebenden Stadtraum. Sie verbindet die Platzsituationen am Rand des Parks und eröffnet freie Blicke über das Moldauhafenbecken und den tiefer liegenden Park (etwa 5,50 Meter ü NHN). Die Kanten zum Park sind als Hafenmauer oder begrünte Steilböschung mit Sitzmauern ausgebildet. Blicke auf das unverwechselbare Landschaftsbild eröffnen sich auch von der Sachsenbrücke und dem Moldauhafensteg sowie der U-Bahn-Haltestelle, die das Hafenbecken als Brücke und Bindeglied zwischen Moldauhafen- und Hafentorquartier diagonal überspannt.

Drei Hochhäuser markieren das Moldauhafenbecken als neues Zentrum und machen den Grasbrook auch über seine Stadtteilgrenzen hinaus in der Stadtsilhouette visuell erlebbar. Mit einem einzigartigen Blick über das Hafengebiet und die Stadt werden hier vertikale Akzente geschaffen und in Beziehung zueinander gesetzt.

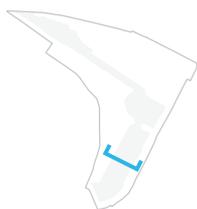


Abb. 3.130:
Schnitt-Ansicht des Saalehafens
in West-Ost-Richtung; mit Blick
auf die Sachsenbrücke und die
Hochhäuser

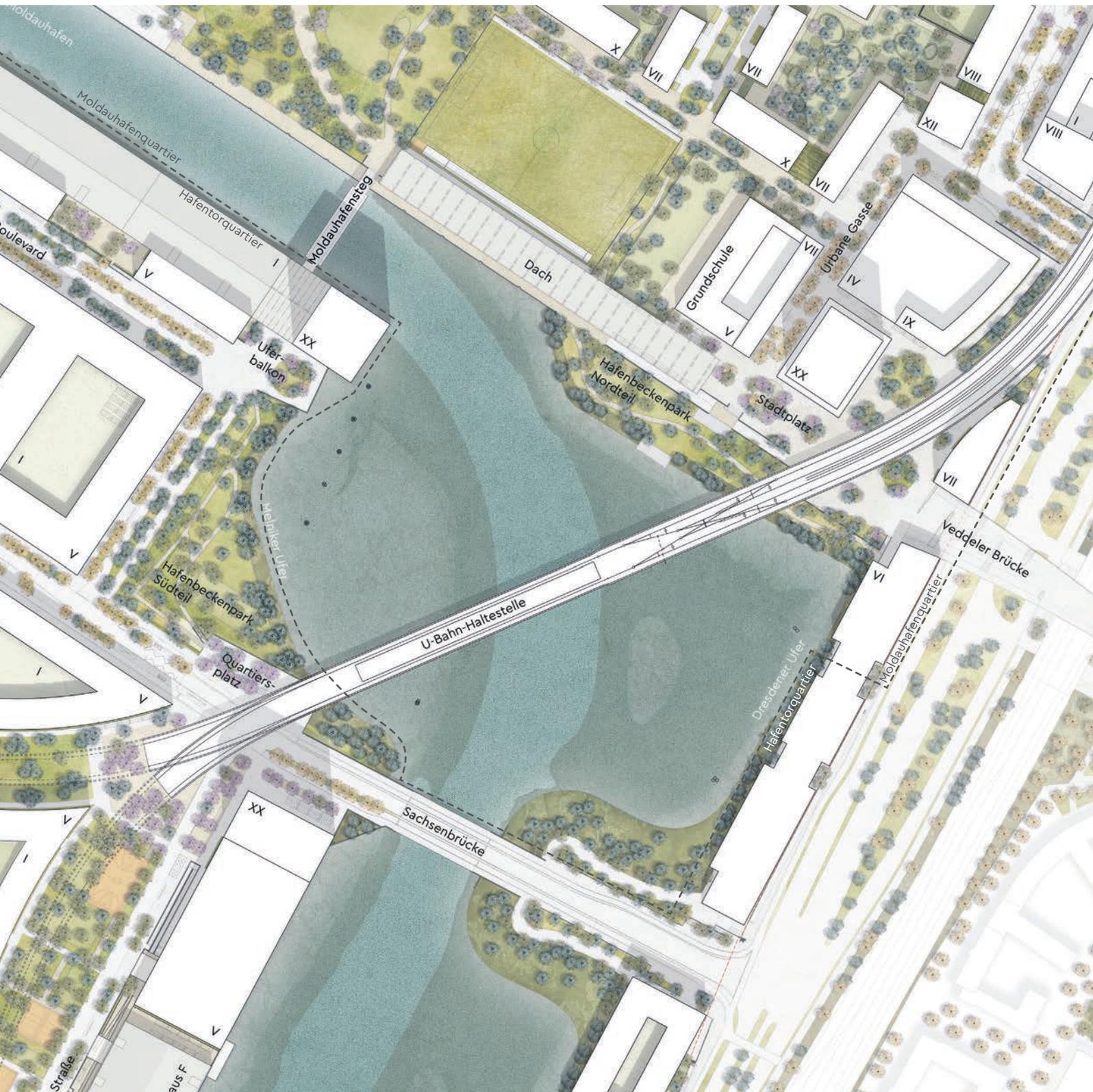


Abb. 3.131: Lageplan des Hafenbeckenparks

Wie können nutzbare Freiräume am Wasser verträglich mit schützenswerter Stadtnatur gestaltet werden?

Prüfauftrag der Bürger:innen

Um die intensive Nutzung der Freiräume durch Menschen und die schutzbedürftige Stadtnatur in Einklang zu bringen, wird mit den Freiflächen ein ausdifferenzierter Umgang verfolgt.

Die Uferverläufe werden weitestgehend beibehalten und Eingriffe für Infrastruktur minimiert. Durch die ökologische Aufwertung von Schüttsteinböschungen und den punktuellen Rückbau von Kaimauern werden Land-Wasser-Übergänge wieder naturnah gestaltet. Wertvolle vorhandene Biotopstrukturen, überwiegend geschützte Flusswattflächen, werden auf rund 10 Hektar erhalten. Daneben bleiben insbesondere Ufergehölze im Bereich von Veddel- und Kranhöft, am Melniker Ufer und am südlichen Saalehafen bestehen. Teilbereiche bleiben der Stadtnatur vorbehalten und werden nicht öffentlich zugänglich, aber beispielsweise in geführten Touren erfahrbar gemacht. Wichtige Lebensräume gefährdeter Arten werden somit gesichert und durch zusätzliche oder angrenzende Entwicklungsmaßnahmen bzw. Flächen ergänzt. Abwechslungsreich gestaltete öffentlich zugängliche Uferwege und Promenaden sowie großzügige Grünverbindungen auch zur Vernetzung mit dem Umfeld werden so zu einer lebenswerten, ökologisch wertvollen „Stadtlandschaft“ trotz einer intensiven Nutzung des Stadtteils verbunden.



Prager und Dresdener Ufer

Im nördlichen Teil des Hafengebäckens am Stadtplatz dienen zwei großzügige Freitreppen nicht nur als Zugang von der Stadtebene zur tiefer liegenden Parkebene, sondern auch als Aufenthaltsbereiche zum Verweilen mit Blick über das Moldauhafenbecken. Unterhalb der Treppenanlage sind freie Grünflächen und Sitzangebote mit Blickbezug zum Hafenbecken vorgesehen. Bei Tideniedrigwasser fallen die Wasserflächen größtenteils trocken und geben den

Blick auf das Flusswatt frei. Nur die für den Schiffsverkehr verbleibende tiefere Fahrinne führt dauerhaft Wasser.

Der östliche Teil des Hafengebäckens am Dresdener Ufer ist über eine Promenade erlebbar, die auf der Stadtebene entlang der geplanten Bebauung führt und teilweise Wetterschutz erhält, indem Gebäudeteile nach Westen auskragen. Von hier aus geht es über die Sachsenbrücke in den südlichen Parkbereich im Hafentorquartier.



Abb. 3.132: Impression des neuen Zentrums – vom Stadtplatz an der U-Bahnhaltestelle

Südlicher Park am Melniker Ufer

Der südliche Parkbereich wird auf der Stadtebene an beiden Seiten durch die Hochhäuser im Zentrum städtebaulich akzentuiert. Der zentrale Parkbalkon mit Quartiersplatz am Antritt der U-Bahn-Brücke und der Uferbalkon an der Bananenreiferei bilden Aufenthaltsbereiche mit Blick über den Park und den Wasserplatz aus und stellen gleichzeitig Antritte für die direkten Brückenverbindungen ins Moldauhafenquartier dar.

Am Quartierplatz als Abschluss des Grünzugs Dessauer Straße wird der Zugang zum Park über eine barrierefreie Rampe und Treppe hergestellt. Der Uferbalkon im Westen nimmt den Fußabdruck des zurückgebauten winkelförmigen Kopfbaus der Bananenreiferei auf. In Verbindung mit der Platzüberdachung zwischen Bestandsbau und dem neuen Hochhaus wird die ursprüngliche Bebauungsstruktur nachvollzogen und der Windkomfort verbessert.

Vom Uferbalkon führen Treppen hinunter in den Park. Die Grünflächen selbst sind über Parkwege erschlossen.

Der tiefer liegende naturnahe Parkbereich verfügt über eine großzügige mit Bäumen bestandene, nutzbare Grünfläche, die oberhalb des mittleren Tidehochwassers liegt. Die ökologisch wertvolle Uferzone bildet den Abschluss des Parkbereichs zum Hafenbecken. Quartiersübergreifend betrachtet, sind die tiefer liegenden naturnahen Parkbereiche für extensive Nutzungen wie Verweilen und Naturerfahrung konzipiert, die durch die intensiveren Nutzungen auf dem Stadtniveau ergänzt werden.

Die Uferzonen des Hafenbeckenparks sind mit Gehölzen bewachsen und integrieren in Teilbereichen den umfangreichen Baumbestand. Im Anschluss an die nutzbaren Freiflächen beginnt die Böschung steil und flacht zum Wasser hin ab, um die Entwicklung von Tideröhricht zu ermöglichen. Der dichte Bewuchs der Uferzonen schränkt die Zugänglichkeit zu den wassernahen Bereichen ein und bewahrt die ökologisch wertvollen wassernahen Biotope vor Störungen.

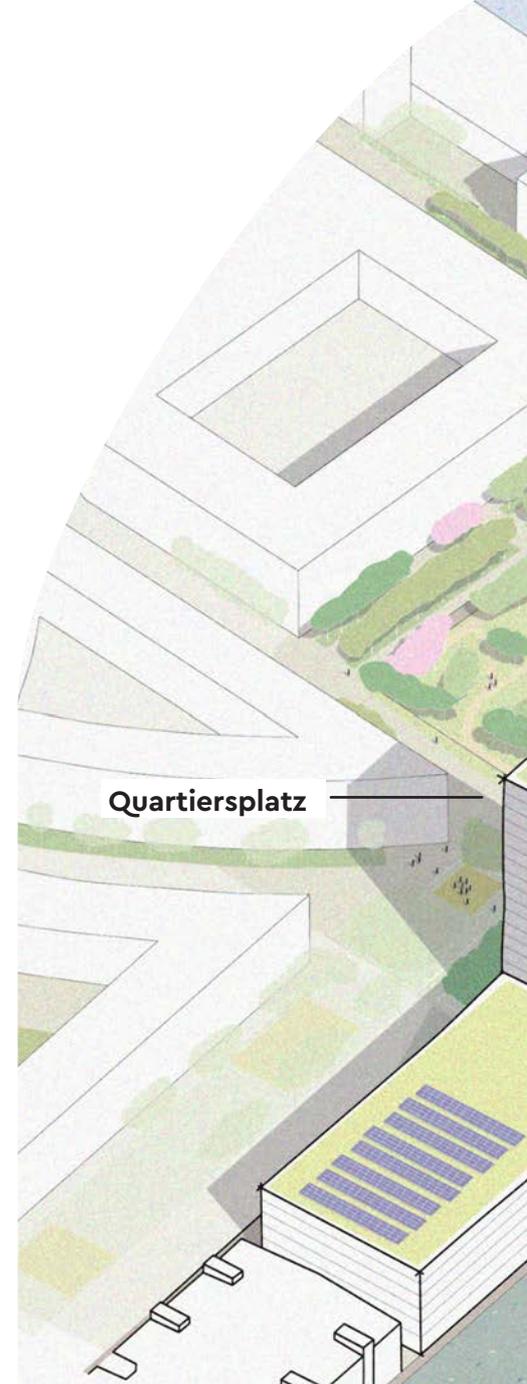
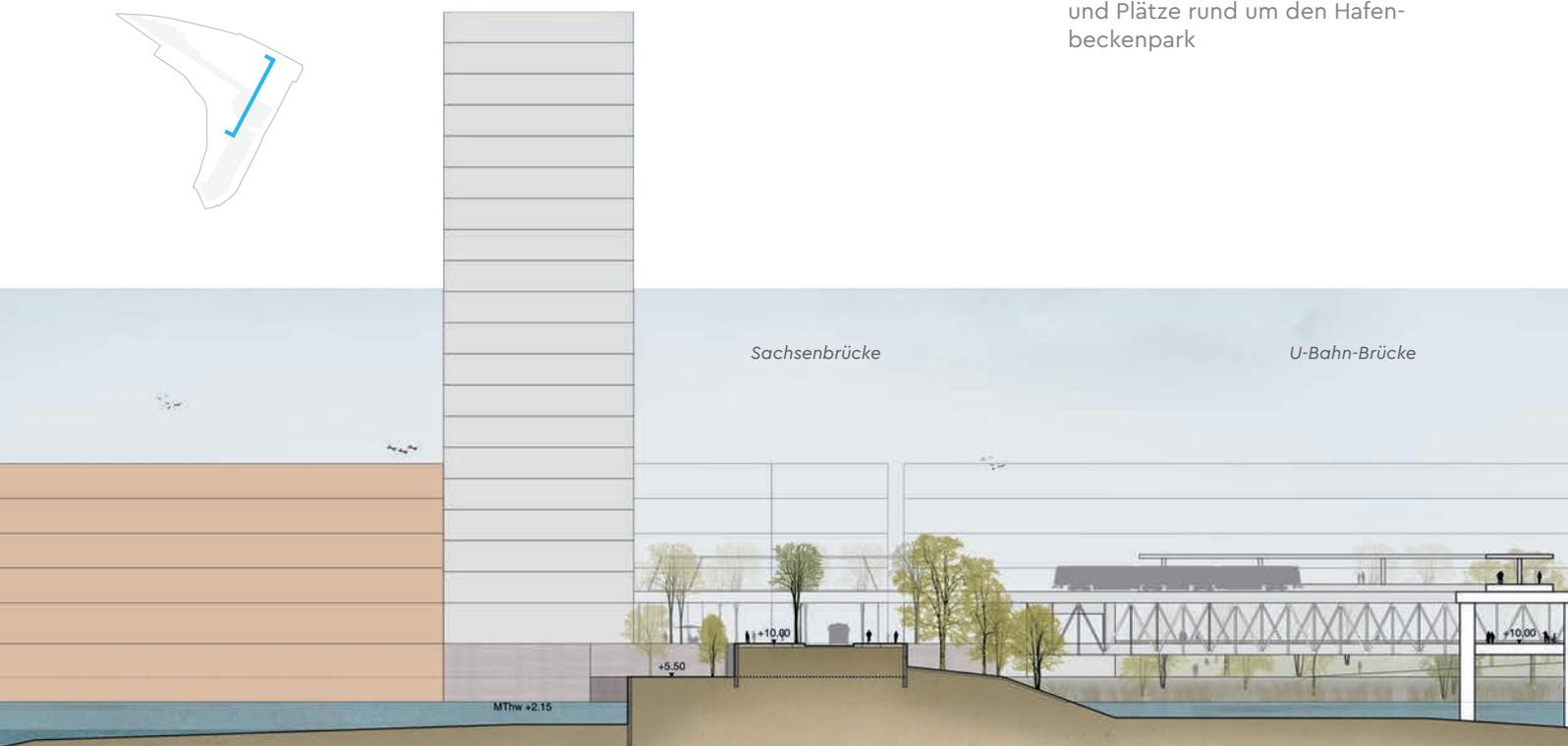
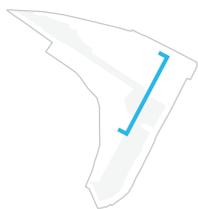
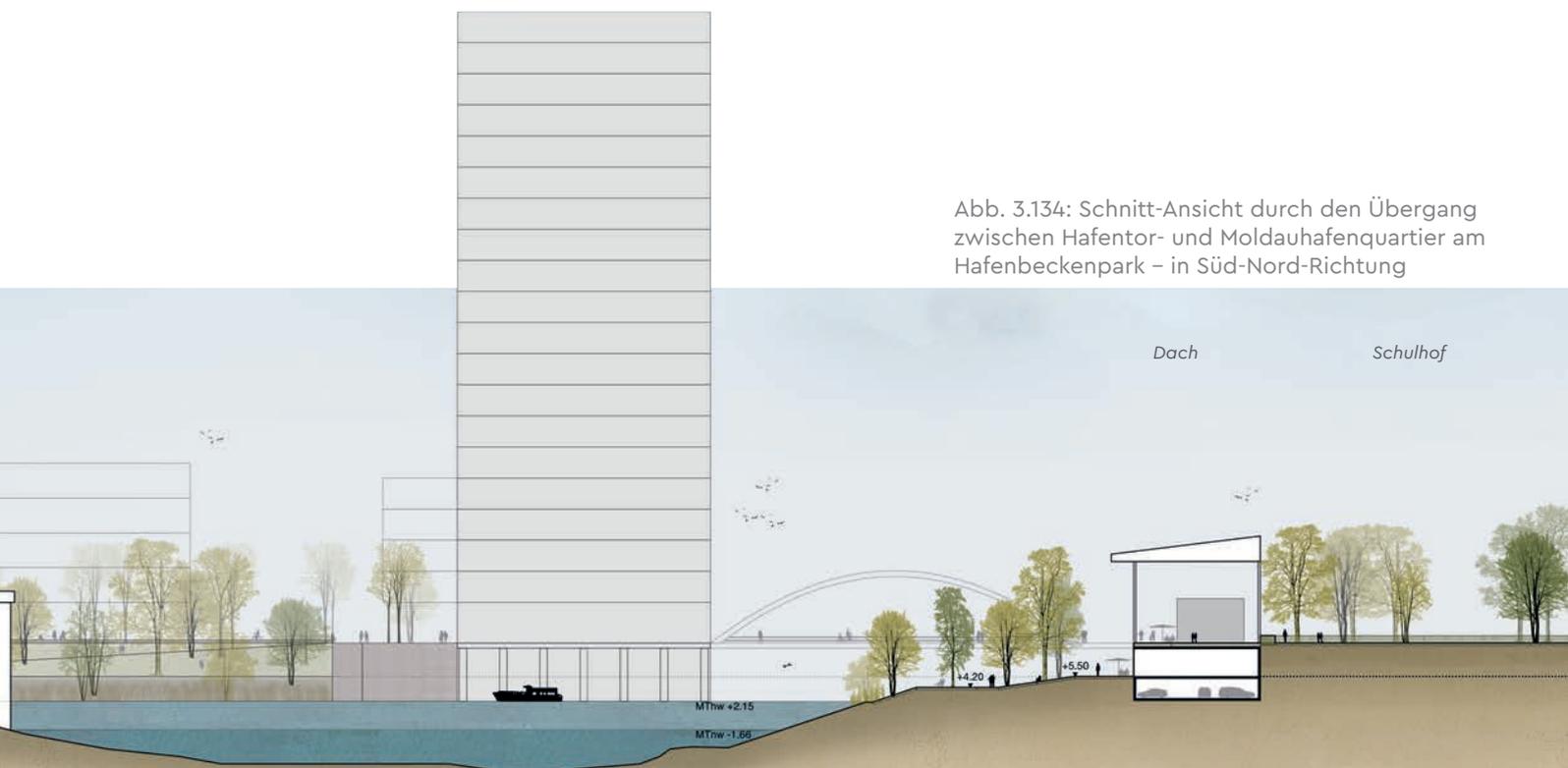
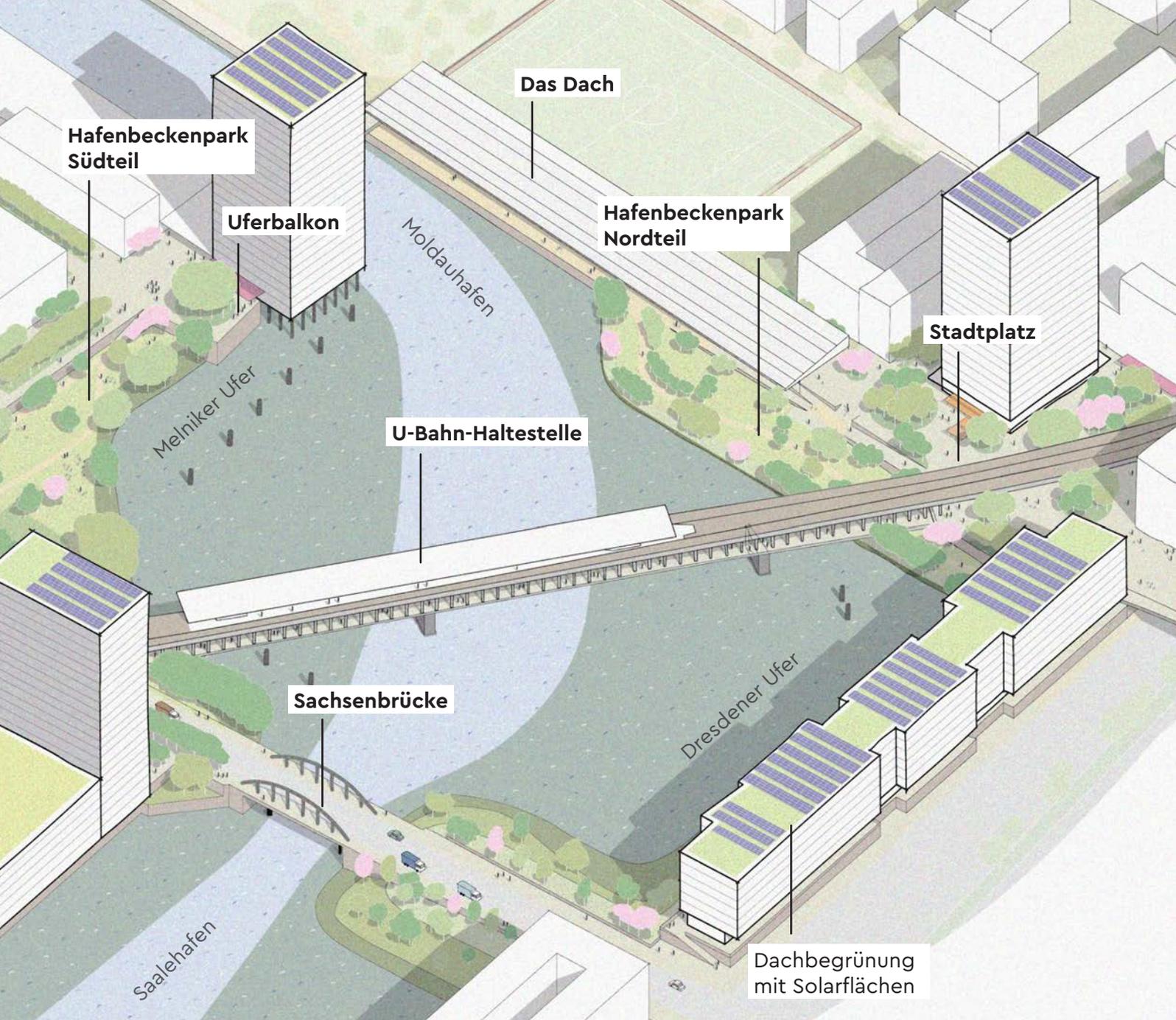


Abb. 3.133: Uferzonen, Promenaden und Plätze rund um den Hafenbeckenpark





Im Fokus: Infrastruktur

Hochbahn-Brücke über dem Wasser

Spannweite

ca. 254 m

Breite

ca. 19 m

Stützenraster

dreifeldrig

Nutzung

Fußverkehr mit Aufenthaltsfunktion

Radverkehr

Kfz-Verkehr: nur Rettungs-
und Unterhaltungsfahrzeuge

Die U-Bahn-Linie U4 wird auf den Grasbrook verlängert und ermöglicht es künftig, den Hauptbahnhof in ca. 10 Minuten zu erreichen.

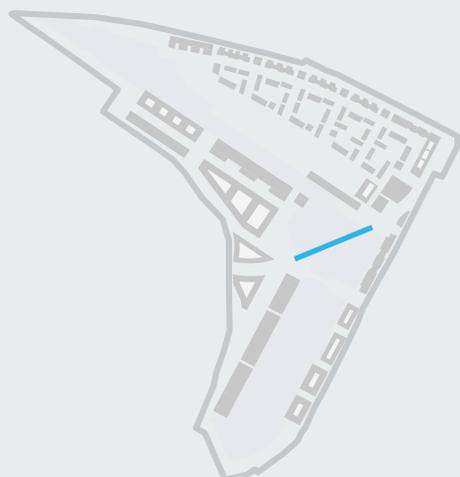
Der erste zu planende Streckenabschnitt führt von der bestehenden Haltestelle Elbbrücken über eine etwa 305 Metern lange zweigleisige Brücke über die Norderelbe, die im Bereich des südlichen Widerlagers leicht ansteigt. Die Brücke verläuft parallel zur bestehenden Freihafenelbbrücke und den Bahngleisen der S-Bahn und des Regional- und Fernverkehrs. An der Westseite der U-Bahn-Gleise sind ein Fuß- und ein Radweg mit einer gemeinsamen Gesamtbreite von 5 Metern vorgesehen, um auch für den Fuß- und Radverkehr eine optimale Anbindung des Grasbrooks zu gewährleisten.

Der zweite Streckenabschnitt hat eine Länge von etwa 370 Metern und führt über eine von Nord nach Süd leicht ansteigende Viaduktstrecke zwischen Norderelbe und Moldauhafen. Hier entsteht auch eine Kehr- und Abstellanlage.

Im weiteren südlichen Verlauf wird ein Brückenneubau über den Moldauhafen mit einer Gesamtlänge von ca. 375 Metern mit zwei Ebenen realisiert. Auf der oberen entsteht die U-Bahn-Haltestelle mit einem Mittelbahnsteig, die erste, die in Hamburg über einer Wasserfläche liegt. Unterhalb der überdachten Haltestelle wird eine Fuß- und Radwegeverbindung als Zugang zur Haltestelle sowie als wichtige Verbindung zwischen Moldauhafen- und Hafentorquartier entstehen.

Die Flächenbedarfe für die spätere Verlängerung der U-Bahn in Richtung Wilhelmsburg sind in zwei alternativen Trassenführungen berücksichtigt. Um am vorläufigen Endhalt der Strecke den Fahrtrichtungswechsel der Züge zu ermöglichen, wird am Trassenabschnitt im Stadtteileingang eine Kehr- und Abstellanlage geplant.

Die U-Bahn-Haltestelle, für die im Jahr 2022/2023 ein Wettbewerb mit Bürgerbeteiligung durchgeführt wird, ist von beiden Zugängen barrierefrei erreichbar. Am Zugang zur U-Bahn vom Stadtplatz entstehen Bike&Ride-Angebote und im Süden am Quartiersplatz sind Flächen für einen hvv-switch-Punkt zur Vernetzung mit Mobilitätsangeboten wie Car-sharing, Taxi oder Ridesharing vorgesehen.



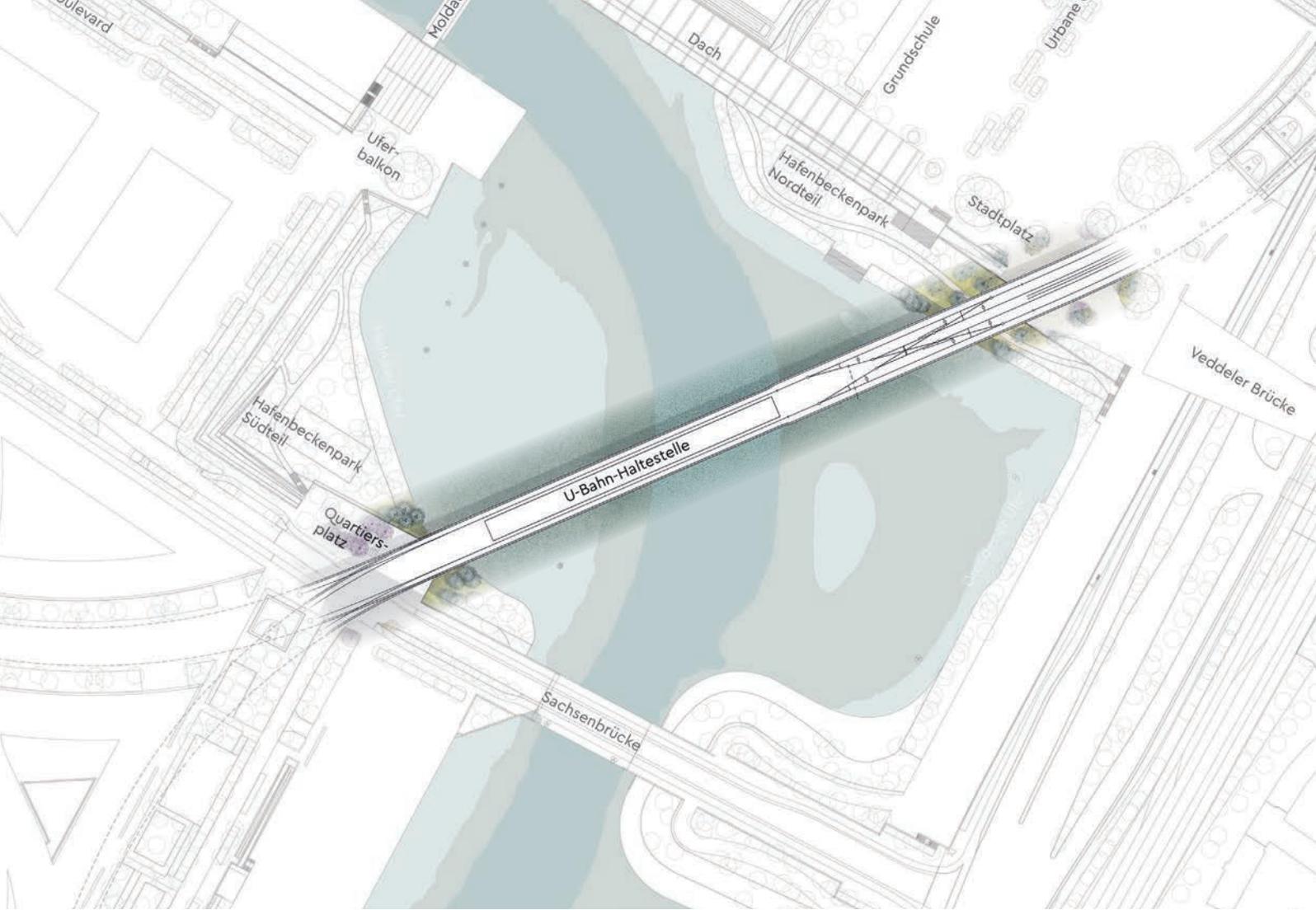


Abb. 3.135: Lageplan U-Bahn-Brücke

Im Fokus: Baufelder 20, 26 und 32

Drei Hochhäuser im Zentrum

Quartier

BF 20: Moldauhafenquartier

BF 26/32: Hafentorquartier

Geschossigkeit

XX Vollgeschosse

Nutzungen

Gewerbe (Büro, Dienstleistungen)

BF 20: Community Center (optionaler Standort)

BF 20/26/32: publikumsbezogene Nutzungen

Nutzungen Warftgeschoss

BF 20 und 32: Fahrradstellplätze,

Nebenflächen, Tiefgarage

Baufeldgröße

BF 20: 2.000 m², BF 26: 1.500 m², BF 32: 1.900 m²

Bruttogrundfläche (BGF)

BF 20: 23.600 m² (Gewerbe)

400 m² (Sondernutzungen)

BF 26: 23.100 m² (Gewerbe)

BF 32: 23.900 m² (Gewerbe)



Die prägnanten zwanziggeschossigen Hochhäuser am Hafenbeckenpark markieren als Gruppe von drei individuellen Gebäuden gleicher Höhe das Zentrum des Grasbrooks. Damit wird das Gemeinsame betont, zugleich erhalten sie Gestaltungsfreiheiten in der Ausdifferenzierung von Form, räumlicher Orientierung und Materialität der späteren Architekturen.

Die Hochhäuser reagieren jeweils auf ihre Umgebung. So sind die Kantenabmessungen und Freiraumbezüge unterschiedlich, die klare Erkennbarkeit des Ensembles im stadträumlichen Kontext bleibt über die Höhe gewahrt. Die vorgesehenen Vordächer markieren mögliche Eingänge, wirken den Fallwinden entgegen und schaffen windgeschützte Außenbereiche auf den angrenzenden Platzräumen.

Während der Fußabdruck von Baufeld 26 quadratisch ist, haben die Baufelder 20 und 32 rechteckige Grundflächen. Das Baufeld 32 nimmt die Gebäudetiefe der Bestandsbebauung an der Dessauer Straße auf. So ergibt sich eine scheibenartige Gebäudesilhouette. Trotz unterschiedlicher Kantenabmessungen haben alle drei die gleiche Grundfläche von ca. 1.200 m².

Im Erdgeschoss des Hochhauses auf Baufeld 20 sind gegenüberliegend zur Grundschule Flächen für ein Community Center integriert. Neben dem Eingangsbereich für die Büronutzung in den Obergeschossen bietet das Erdgeschoss die Möglichkeit, weitere Nutzungen wie ein Restaurant, Café oder Ausstellungsflächen aufzunehmen.

Das Hochhaus an der Bananenreiferei verfügt über eine sehr exponierte Ecklage am Hafenbecken. Im Westen und Süden grenzt es an die teilweise überdachten Freiräume im Übergang zum Moldauhafensteg und zur Bananenreiferei sowie an den Uferbalkon. Durch die Lage an der Hauptlaufachse zwischen Moldauhafen- und Hafentorquartier bieten sich im Erdgeschoss publikumsintensive Nutzungen an. Für den Hochhausstandort sind gegebenenfalls Anpassungen aufgrund strömungstechnischer und nautischer Anforderungen erforderlich.

Das Hochhaus auf Baufeld 32 bildet den Auftakt für den Teilraum Dessauer Straße und markiert den Verkehrsknoten an der U-Bahn-Haltestelle. An der Nordseite entsteht ein großzügiger Vorbereich, und im Westen schließt der Grünzug mit Freizeit- und Sportnutzungen an.

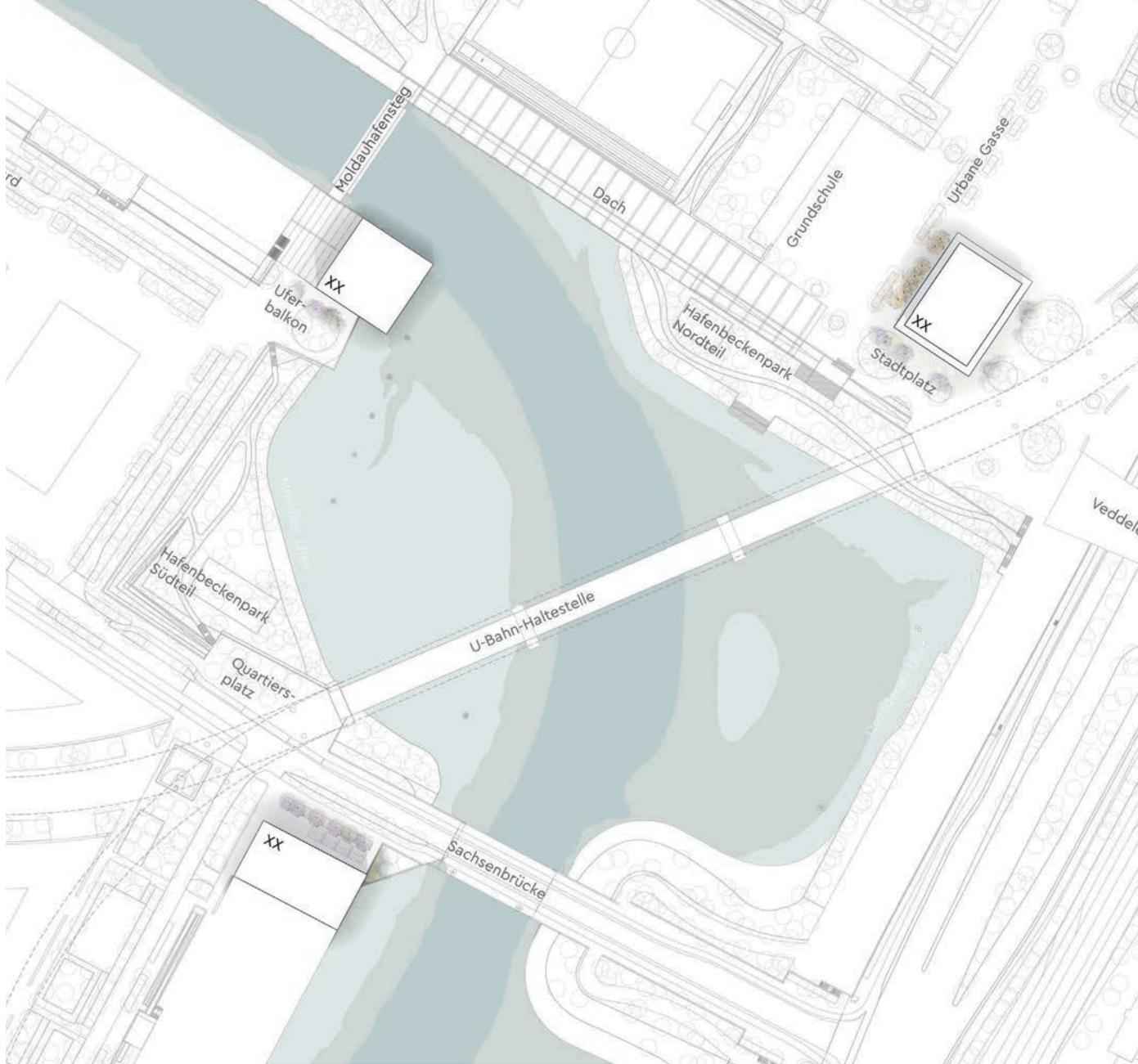


Abb. 3.136: Lageplan Baufelder 20, 26 und 32

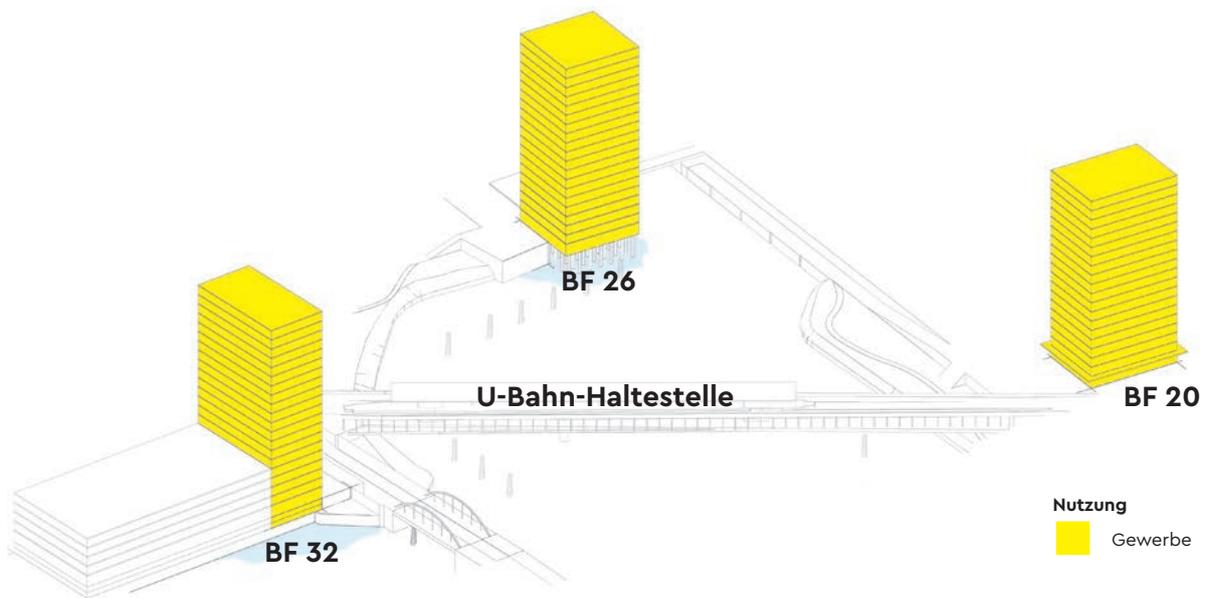


Abb. 3.137: Nutzung Baufelder 20, 26 und 32

Im Fokus: Baufelder 20, 26 und 32

Drei Hochhäuser im Zentrum

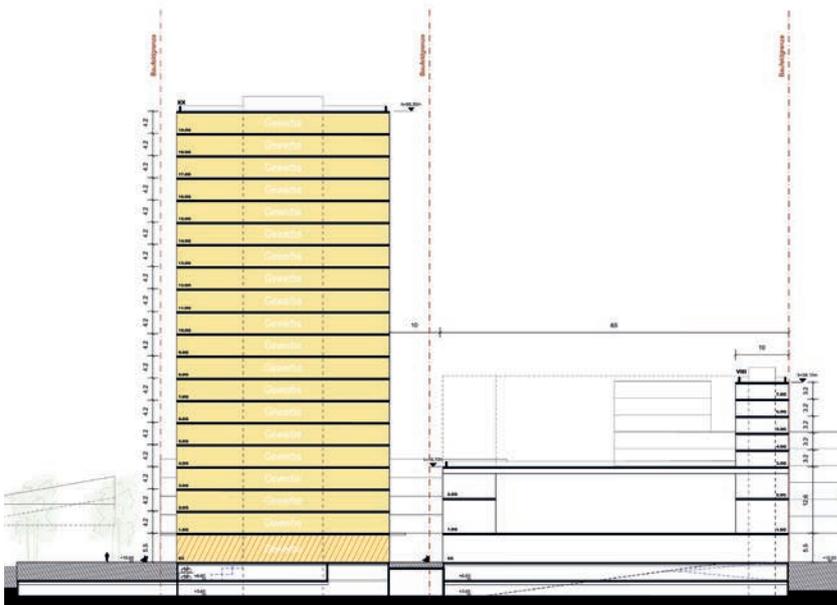


Abb. 3.138: Schnitt Baufeld 20

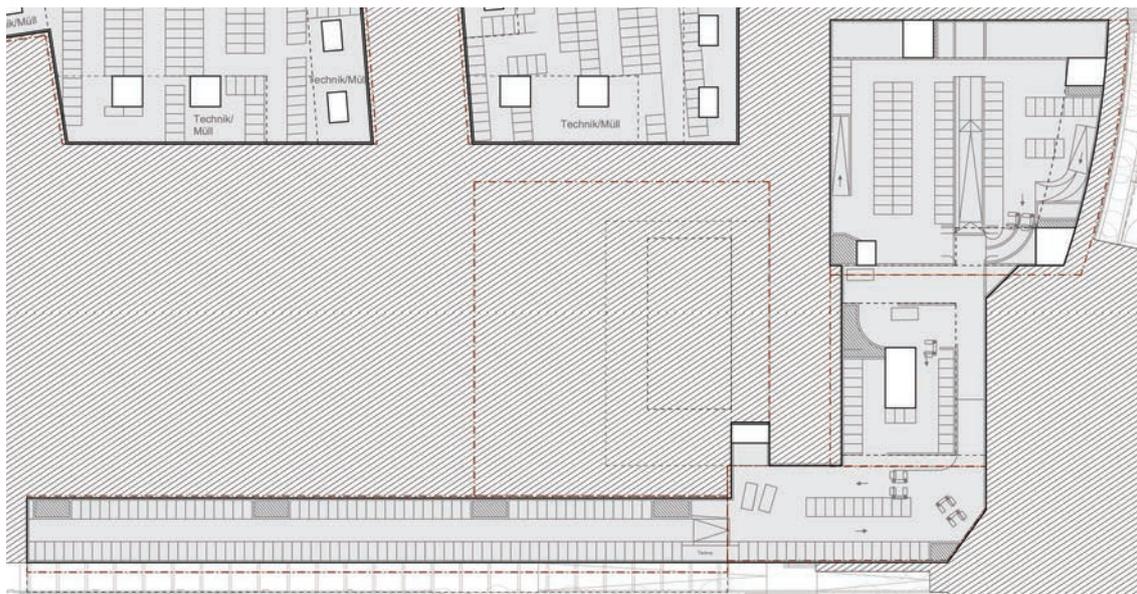


Abb. 3.139: Unteres Wartgeschoss Baufeld 20

Planwerk

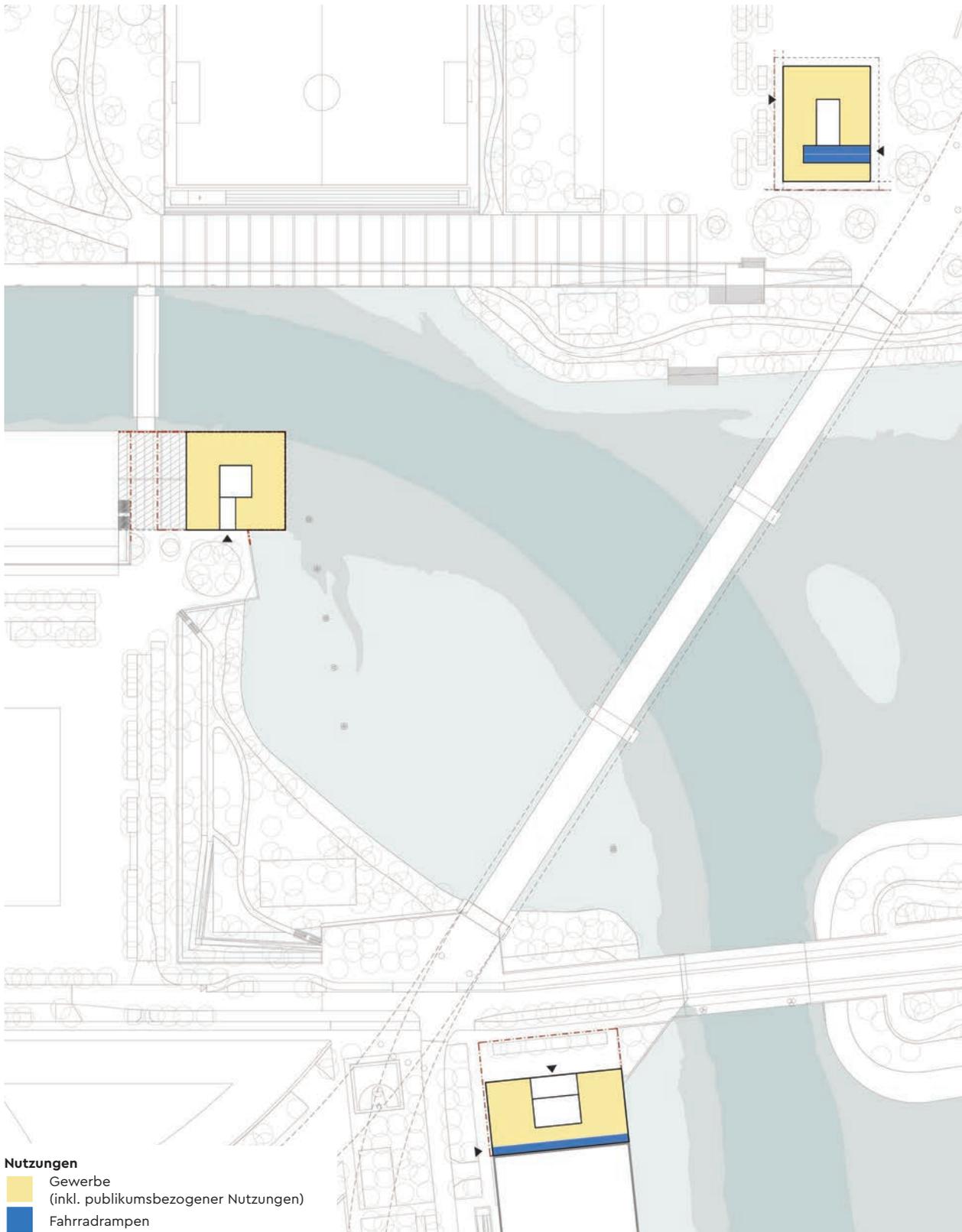


Abb. 3.140: Erdgeschoss Baufelder 20, 26 und 32

Im Fokus: Baufeld 22

Urbanes Wohnen am Wasserplatz

Geschossigkeit

VI

Nutzungen

Sonderform Wohnnutzung
publikumsbezogene Nutzungen

Nutzungen Warftgeschoss

Fahrradstellplätze
Tiefgarage

Baufeldgröße

6.200 m²

Bruttogrundfläche (BGF)

25.100 m² (Wohnen)

3.000 m² (Gewerbe)

Als östliche Fassung des Hafenbeckenparks ist am Dresdener Ufer ein lang gestreckter sechsgeschossiger Gebäuderiegel mit Weitblick geplant. Gemeinsam mit dem nördlichen Gebäude entsteht an der Veddeler Brücke eine einladende Tor-situation zwischen den Nachbarstadtteilen. Im Süden schließt die Sachsenbrücke als zentrale Zufahrt zum Hafentorquartier an. Die Erschließung ist in Abhängigkeit von der Anpassung der öffentlichen Hochwasserschutzanlage über Zufahrten von der Sachsenbrücke (bei östlicher Lage der Hochwasserschutz-wand) oder über eine Zufahrt von der Straße Am Moldauhafen (bei westlicher Lage) vorgesehen.

Mit der Lage am Stadtplatz, der U4-Haltestelle und der Veddeler Brücke sowie dem wasserseitigen Promenaden-lauf am Hafenbeckenpark bietet sich das Erdgeschoss auch für publikumsintensivere Nutzungen an. So sind mit Bezug zur Ecksituation an der Veddeler Brücke oder zur Promenade beispielsweise ein Café oder ein Restaurant möglich. Von der Promenade, die durch Gebäudeauskragungen teilweise Wetterschutz erhält, bietet sich ein einzigartiger Blick über die Flusslandschaft des Moldauhafens und der Elbe bis zur Elbphilharmonie.

Das Gebäude generiert gemeinsam mit der Bebauung entlang des Hallesches Ufers Lärmschutz gegenüber der östlichen Verkehrsstraße. Lärmreflexionen in Richtung Veddel sollen durch besondere Fassadengestaltung vermieden werden. Gleichzeitig ist auch die Westseite dem Verkehrs- und Gewer-belärm der U-Bahn-Trasse und des Hafensbetriebs ausgesetzt.

In den Obergeschossen sind Sonderwohnformen zum Beispiel als Cluster-Wohnkonzepte für gemeinschaftliches Wohnen, für Student:innen oder temporäres Wohnen denkbar. Bewohner:innen profitieren von der hervorragenden Aussicht und Lage, und ihre Präsenz geht in den Abendstunden mit einem Mehrwert für die Belegung des angrenzenden Stadtraums einher. Wohnräume werden abgewandt vom Straßenlärm nach Westen hin zum Moldauhafen orientiert. Großzügige Er-schließungskorridore mit vielfältiger Aufenthaltsqualität sowie Gemeinschaftsflächen, Ateliers und studentische Arbeitsräu-me wenden sich zur Straße hin. Die Kompatibilität von Wohn-nutzung mit dem Lärmeintrag der U-Bahn-Trasse von Westen bedarf noch vertiefter Untersuchung.



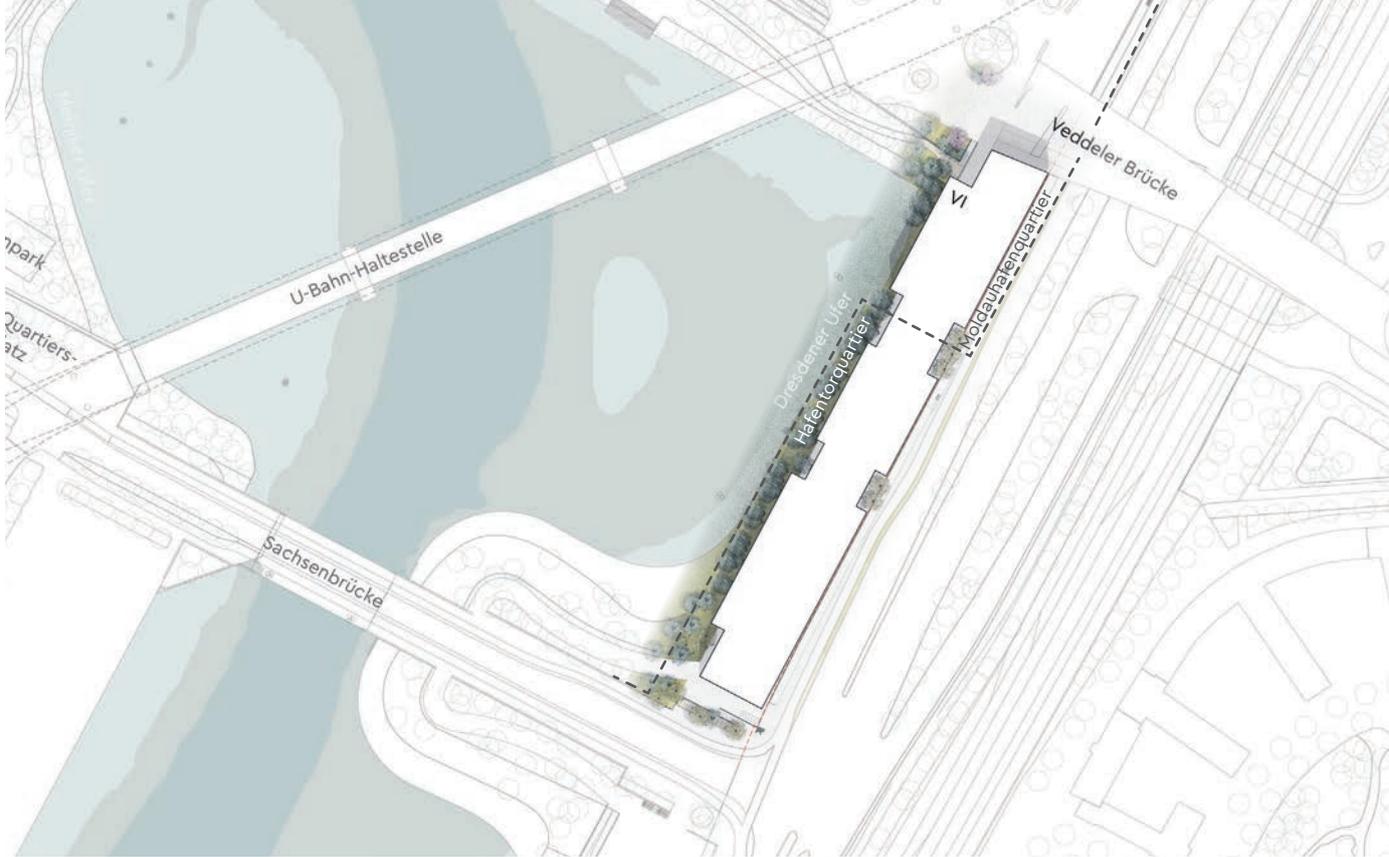


Abb. 3.141: Lageplan Baufeld 22

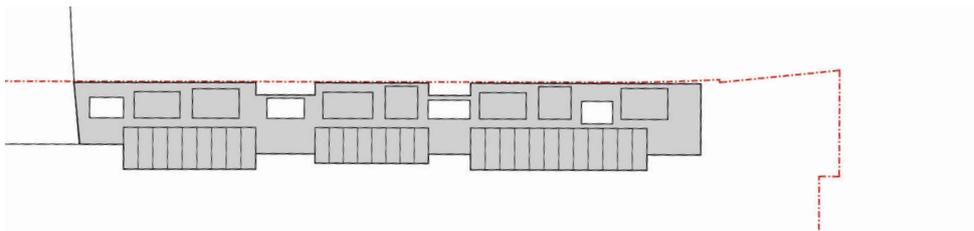


Abb. 3.142: Regelgeschoss Baufeld 22

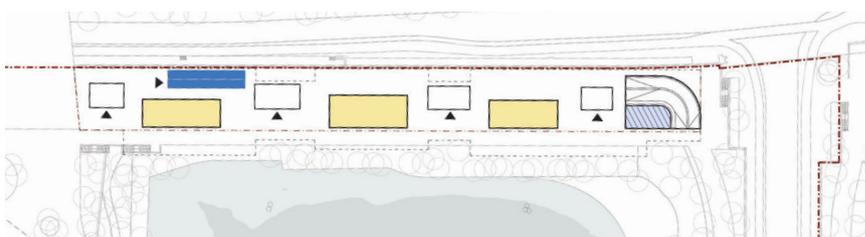


Abb. 3.143: Erdgeschoss Baufeld 22

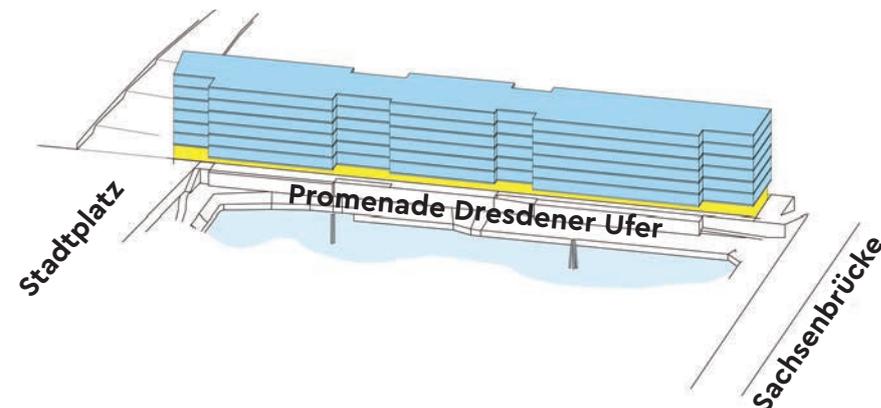


Abb. 3.144: Nutzungsverteilung Baufeld 22



Das
Hafentorquartier





Option neue
Elbquerung
(westliche
Lagevariante)

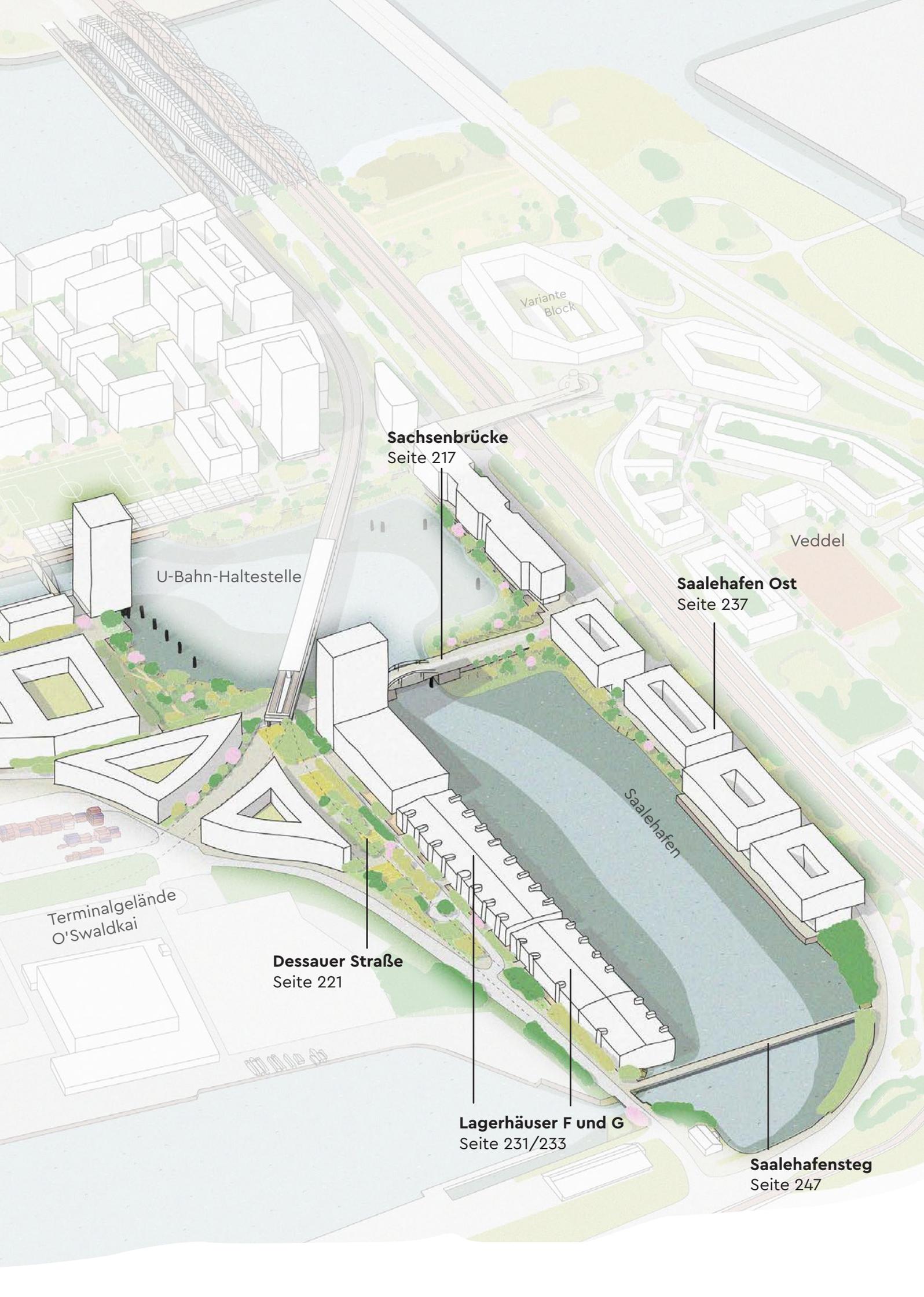
Abb. 4.1: Blick auf
das Hafentorquartier und
die Veddel



Das Hafentorquartier

Südlich und westlich von Moldau- und Saalehafen liegt das Hafentorquartier. In zentraler Lage entsteht hier innerhalb des Hafengebietes ein zukunftsfähiger Gewerbestandort: an der Schnittstelle von Stadt und Hafen, exzellent vernetzt, stark durchgrünt und mit vielfältigen Gebäudetypologien für Forschung und Entwicklung, urbane Produktion sowie Dienstleistungen.

Abb. 4.2: Das Hafentorquartier in der Übersicht



Variante Block

Sachsenbrücke
Seite 217

U-Bahn-Haltestelle

Veddel

Saalehafen Ost
Seite 237

Saalehafen

Terminalgelände
O'Swaldkai

Dessauer Straße
Seite 221

Lagerhäuser F und G
Seite 231/233

Saalehafensteg
Seite 247



Abb. 4.3: Das Hafentorquartier im Lageplan für den Grasbrook

Das Hafentorquartier im Überblick

Prägend für das Hafentorquartier ist seine Funktion als Bindeglied und Übergangsbereich zwischen Hafen und Stadt. Einerseits schafft das Quartier Distanz zwischen den neuen Wohnnutzungen im Moldauhafenquartier und den mit Emissionen verbundenen Hafen- und Industriaktivitäten im Süden. Seine Flächen sind für emissionsarme hafenwirtschaftliche Nutzungen sowie Forschung und Entwicklung, Produktion und Büros reserviert, die das benachbarte Wohnen nicht beeinträchtigen. Andererseits bietet das Quartier eine herausragende Chance, den Überschneidungsbereich von urba-

ner und hafenwirtschaftlicher Ökonomie auszuloten und damit einen Beitrag zu Innovation und dem wirtschaftlichen Wachstum Hamburgs zu leisten.

Das Hafentorquartier gliedert sich in einen nördlichen Teil, den Bereich an der Desserauer Straße, sowie die Bebauung am östlichen Saalehafen. Wohnen ist im Quartier aufgrund des Verbleibs im Hafengebiet nicht möglich. Gleichwohl ist eine Vielfalt von Nutzungen vorgesehen. Flächen für Forschung, Entwicklung, digitale Unternehmensaktivitäten (z. B. in den Feldern Mobilität und Logistik), andere unternehmensbezogene Dienstleistungen für Betriebe der Hafenvirtschaft, verarbeitendes Gewer-

be und Handwerksbetriebe – von der kleinen Manufaktur (z. B. Textilwirtschaft oder Nahrungsmittelproduktion) bis zum größeren Betrieb – mit entsprechendem Raumbedarf einschließlich integrierter Fertigung und Logistik.

Baulich spiegelt sich die Vielfalt des neuen Gewerbequartiers in einer Mischung aus denkmalgeschützten historischen Lagergebäuden und Neubauten in unterschiedlichen Gebäudetypologien vom tiefen Gewerberiegel über den Block bis zum Hochpunkt wider.

Dabei ist die Aktivierung der denkmalgeschützten Lagerhäuser auch als Zwischennutzung und Teil der ersten Aktivierung mit prägenden, auch öffentlichen Nutzungen des Stadtteils sinnvoll. Gemeinsam ist allen Gebäuden ihr großes Volumen, das sowohl im Gebäudeinneren als auch durch Unterteilung der großen Baufelder ein hohes Maß an Flexibilität zulässt. Auch sehr tiefe Gebäude von bis zu 50 Metern, wie beispielsweise die Lagerhäuser, können mit Werkstätten, Ateliers, Co-Working und als Gewerbegeossenschaften kleinteiliger genutzt werden.

Die Neubauten unterscheiden sich in Kubatur und Grundrisstiefe. Geschosshöhen von 4,20 Metern bis zu Sonderfällen mit 10 Metern sind möglich. Die Gebäudeentwicklung kann auf Basis der differenzierten Typologien und die Festsetzung von Gebäudehöhen anstatt Geschossigkeiten im Realisierungszeitraum auf veränderliche Nachfrage reagieren.

Vielfältige Arbeitswelten von der Herstellung und Verarbeitung von Produkten, der Forschung und Entwicklung sowie Verwaltung bis zum Vertrieb können auf den Baufeldern miteinander kombiniert werden. Vertikale Produktionsprozesse sind ebenso möglich wie die Stapelung von Handwerksnutzung, Produktion und Verwaltung oder auch die horizontale Flächenexpansion von wachsenden kleinen Firmen. Ein Branchenmix

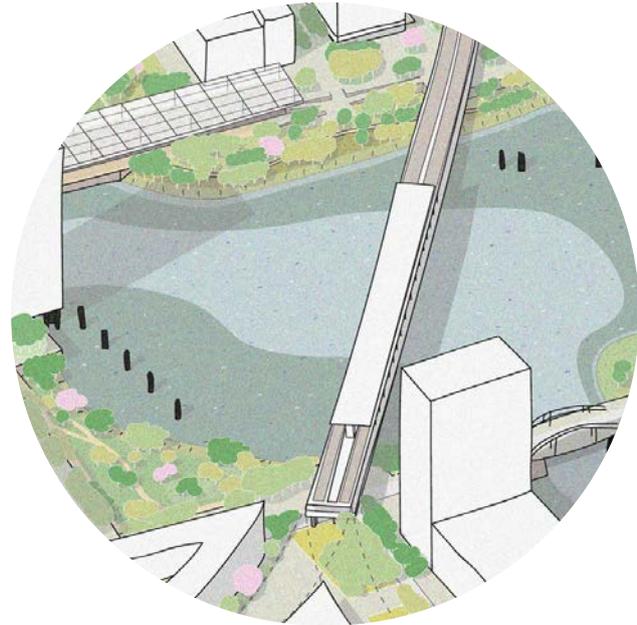
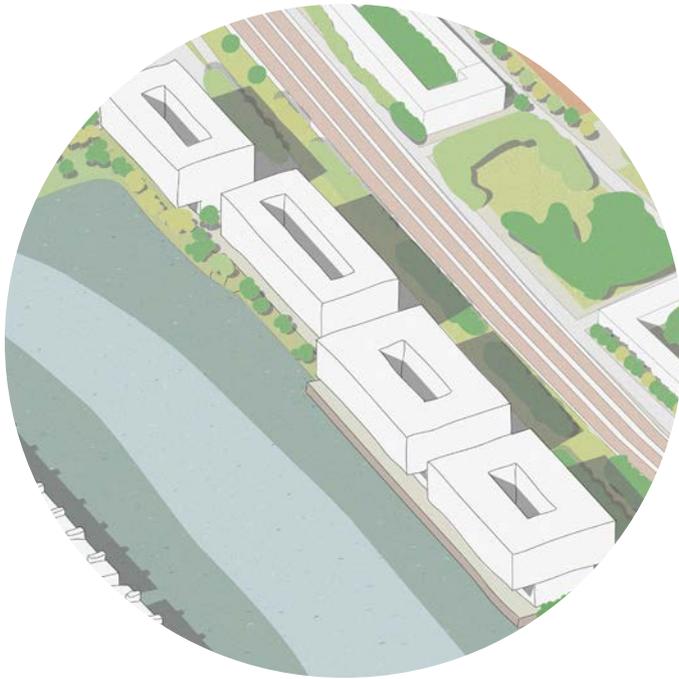


Abb. 4.4

von „Hightech und Lowtech“, von Start-up und etablierten Unternehmen ist nicht nur möglich, sondern ausdrücklich erwünscht. Vor dem Hintergrund der rein gewerblichen Nutzung des Quartiers kommt den Erdgeschossnutzungen und Nutzungsangeboten im öffentlichen Freiraum eine besondere Bedeutung zu, damit auch in den Abendstunden und am Wochenende belebte und als sicher erlebte Räume entstehen. In den Erdgeschossen kommen daher Funktionen unter, die den ansässigen Firmen eine Sichtbarkeit im Stadtraum geben und als Anlaufpunkte durch Kund:innen, Dienstleister:innen und Partner:innen genutzt werden. Beispielhafte Nutzungen sind „gläserne“ Produktionsräume, Showrooms, Ausstellungs- und Verkaufsflächen, Besprechungs- und Präsentationsräume oder Kantinen.

Publikumsintensive Nutzungen, wie Läden, Dienstleistungen und Gastronomie sowie Freizeit- und Sportangebote und die beiden Kitas des Quartiers, konzentrieren sich an den stärker frequentierten Hauptauflagen entlang der zentralen Nord-Süd-Achse zwischen Moldauhafensteg, Hafenbeckenpark und Dessauer Straße.

*Hafenbeckenpark:
Scharnier und Mobilitäts-
knotenpunkt zwischen
beiden Quartieren*



Saalehafen Ost: Neues Gegenüber für die Veddel

Ein Großteil der Beschäftigten und Besucher:innen wird per U-Bahn, mit dem Rad oder zu Fuß zum Arbeiten oder zu Freizeitzwecken in das Hafentorquartier kommen. Die Weiterführung der U-Bahn-Linie nach Wilhelmsburg wird in zwei alternativen Trassenvarianten in der Funktionsplanung berücksichtigt: einerseits die Westtrasse, die als Tunnel durch die heutigen Hafentorquartierflächen weitergeführt wird, andererseits die Südtrasse mit einem oberirdischen Verlauf in der Dessauer Straße. Auch die beiden Brücken, die als Rettungswege die Warft des Hafentorquartiers hochwassergeschützt anbinden (Sachsenbrücke, Moldauhafenbrücke), der Moldauhafensteg und der neue Saalehafensteg sowie die Hansabrücke im Süden sind wichtige Fuß- und Radverkehrswege zur Vernetzung mit dem Umfeld.

Das robuste Erschließungskonzept setzt analog zum Moldauhafenquartier konsequent auf attraktive, stark begrünte Straßenräume mit hoher Aufenthaltsqualität, sichert jedoch auch die Verkehrs- und Logistikbedarfe der gewerblichen Nutzungen.

Abb. 4.5

Die Freiräume des Quartiers bieten attraktive Umfeldbedingungen, sowohl für die Beschäftigten in den Unternehmen als auch für Besucher:innen. Es entsteht neben dem Hafenbeckenpark im Zentrum die lineare Parkanlage des Grünzugs Dessauer Straße. Eingebettet finden sich hier zahlreiche Sportangebote. So wird die Dessauer Straße als Grünachse und Teil des Aktivitätsbands gestaltet, das sich von der Norderelbe über den zu beiden Quartieren gehörenden Hafenbeckenpark bis zum südlichen Ende des neuen Stadtteils Grasbrook an der Hansabrücke zieht. Auch die anderen Straßen des Quartiers werden als lineare Grünräume gestaltet und sind teilweise dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten.

Charakteristisch für die Uferzonen des Hafentorquartiers ist deren Böschungsgestaltung, die größtenteils von den historischen Lagerhäusern überbaut sind. Der direkte Zugang zum Wasser wird im Zentrum mit der Parkanlage des Hafenbeckenparks, mit der Promenade am Hallesches Ufer, dem Uferhof am Melniker Ufer sowie punktuell neu geschaffenen kleinen Balkonsituationen auf der Stadtebene hergestellt.

Dessauer Straße: Grünzug mit denkmalgeschützten und neuen Gewerbebauten



Im Hafentorquartier erfordern vielfältige Gewerbenutzungen und Produktionsstätten eine leistungsfähige urbane Logistik. Ebenso wie die Produktionsweisen werden auch die Transportformen innovativ und trotz erforderlicher Lkw-Verkehre emissionsarm und ressourcen-effizient auszugestalten sein. Gebündelte und koordinierte Anlieferung und Lagerung, elektrifizierte Fuhrparks und eine intelligente Steuerung der Entsorgung sind denkbare Beispiele.

Die künftige Hauptanbindung an das übergeordnete Straßennetz bildet die Sachsenbrücke im Osten. Um gewerbliche Durchgangsverkehre in das Moldauhafenquartier zu unterbinden, wird es an der Moldauhafenbrücke Zufahrtsbeschränkungen geben. Die Hansabrücke wird nur noch als Zufahrt zu den verbleibenden Hafenflächen auf dem Terminal O'Swaldkai dienen. Eine Durchfahrt für Pkw und Lkw in die Dessauer Straße wird regelhaft nicht mehr möglich sein.

Die Erschließungsstraßen des Hafentorquartier sind entsprechend als Stichstraßen bzw. Umfahrten mit Wendemöglichkeiten für Lkws auf den Grundstücken vorgesehen, damit der hohe Anspruch an die ökologischen und sozialen Funktionen des Straßenraums mit den funktionalen Anforderungen an eine innovative Stadtlogistik in Einklang gebracht werden kann. Daher werden im Hafentorquartier auch ausschließlich bauliche zweite Rettungswege mit Feuerwehrebewegungsflächen im öffentlichen Straßenraum vorgesehen. Der ruhende Pkw-Verkehr im Hafentorquartier wird in Tiefgaragen unter den Gebäuden organisiert, die mit Ausnahme der Hochhäuser auf den Baufeldern 26 und 32 sowie der denkmalgeschützten Lagerhäuser in den Warftgeschossen entstehen.

Den ansässigen Unternehmen wurde im Jahr 2017 eine langfristige Standortperspektive zugesichert. Die neuen städtebaulichen Strukturen des Hafentorquartiers sind jedoch so angelegt, dass in sehr langfristiger Perspektive eine Weiterentwicklung des Stadtteils nach Süden und Westen möglich bleibt. Die Voraussetzungen für eine gute Nachbarschaft von Stadt und Hafen werden bis dahin durch die Trennung der Erschließungsverkehre mit einer separaten Zufahrt für die Terminalflächen über die Hansabrücke und die Sicherung der Hafenbetriebe entsprechend den Anforderungen der Hafenanlagen- und Schiffssicherheit (ISPS Code) hergestellt. Auch das Erschließungskonzept trägt der potenziellen Erweiterbarkeit Rechnung. Die heute als rückwärtige Erschließung erscheinende Umfahrt um das Baufeld 28/29 könnte später um großzügige Nebenflächen auch auf der Südseite ergänzt einen ebenso vollwertigen, durchgrüntem und urbanen Straßenquerschnitt wie der Hafen Boulevard bilden.

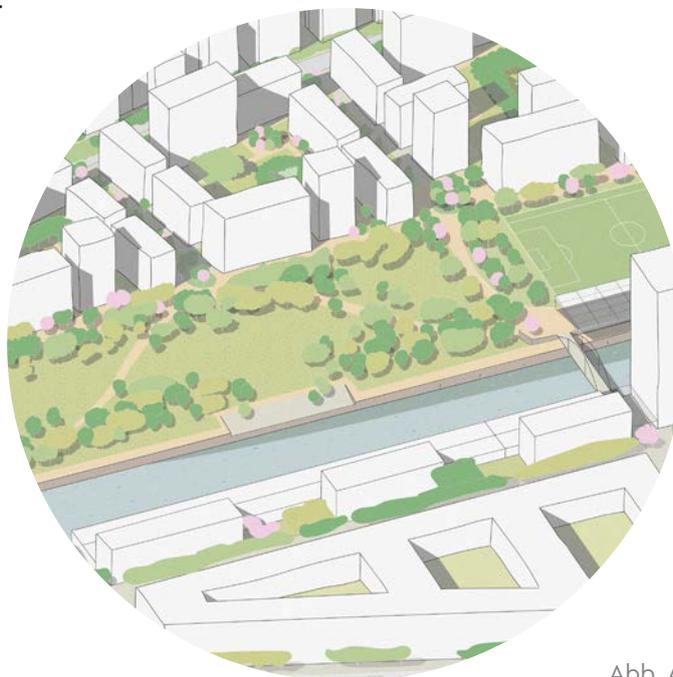


Abb. 4.7

*Hafentorquartier Nord:
Große Gewerbebauten bilden
den Puffer zum Hafen*

Denkmale

Im Gebiet des Hafentorquartiers finden sich drei unter Denkmalschutz stehende Gebäude: die Lagerhäuser D, F und G. Alle sollen weitestgehend erhalten und durch neue Nutzungen belebt werden und so dazu beitragen, den typischen Hafencharakter des Grasbrooks weiterzuführen.

Die dargestellten Lösungen zum Erhalt und der Umnutzung der Gebäude stellen Optionen dar, die im Sinne des Denkmalschutzes und des vorbildlichen Umgangs mit Denkmälern (§1 DSchG) im weiteren Planungsprozess weiter zu vertiefen sind.

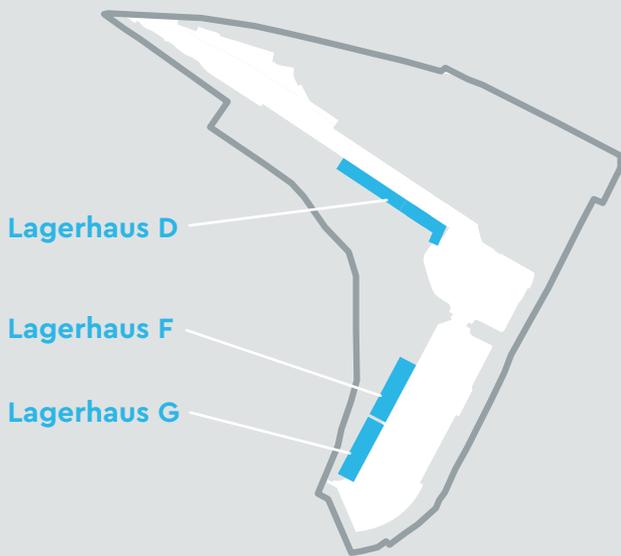


Abb. 4.8: Lage der denkmalgeschützten Gebäude im Stadtteil

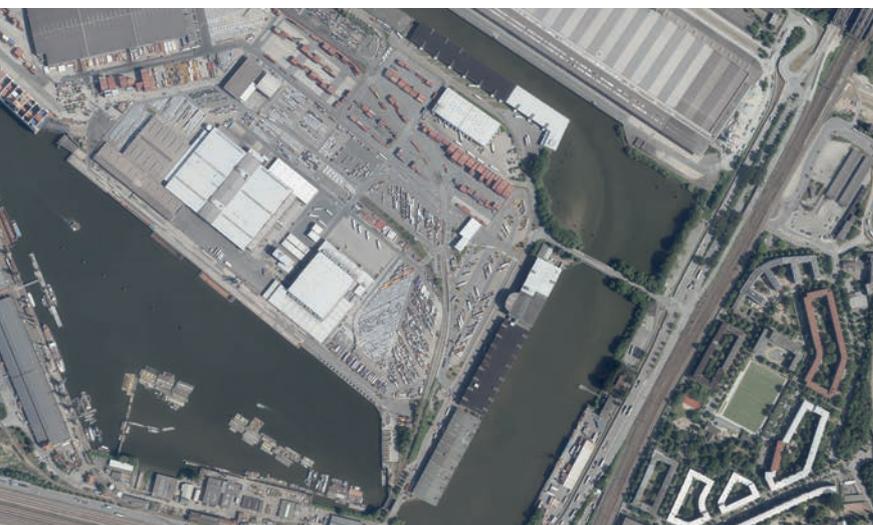


Abb. 4.9: Die hafenwirtschaftliche Nutzung des Areals heute

Lagerhaus G

Ältestes Gebäude im Gebiet ist das 1903 errichtete Lagerhaus G ganz im Süden des Hafentorquartiers an der Dessauer Straße. Aufgrund seiner exponierten Lage am Saalehafen bildet der historische Bau gemeinsam mit dem Lagerhaus F eine beeindruckende Kulisse entlang der Uferkante und prägt das Bild des Stadtteils von Süden.

Der Backsteinbau wurde in der Tradition der Hamburger Speicherstadt, jedoch stadtferner am Binnenschiffhafen, errichtet. Als Bodenspeicher diente er nicht dem schnellen Umschlag oder der Veredelung, sondern der längerfristigen Lagerung. Seine dicken, weitgehend geschlossenen Mauern sorgten für ein verträgliches Klima und ermöglichten damit die lange Lagerung. Als heute seltener Gebäudetyp dokumentiert es die historische Form der Lagerhaltung außerhalb der Speicherstadt, ihre Bedingungen und ihre zeittypische architektonische Ausprägung.

Hinzu kommt eine weitere gewichtige Bedeutungsebene: Das Lagerhaus G wurde im Zweiten Weltkrieg als Außenlager des KZ-Neuengamme und als Kriegsgefangenenlager genutzt und ist damit ein bedeutender Sachzeuge im Hafen, an dem sich Unrechtsherrschaft und Unterdrückung verorten lassen.



Abb. 4.10: Denkmalgeschützt: die Lagerhäuser G und F

Lagerhaus F

Das Lagerhaus F steht unmittelbar nördlich von Lagerhaus G. Beide Gebäude wurden ursprünglich in einem Zuge und teilweise baugleich errichtet. Nach der Zerstörung im Zweiten Weltkrieg wurde das Lagerhaus F zwischen 1957 und 1961 auf den weitgehend erhaltenen Substruktionen des historischen Vorgängerbaus wiederaufgebaut und der städtebauliche Zusammenhang mit dem Lagerhaus G erhalten. Die quaderförmigen Volumina der Gebäude, lange durchgehende Fluchtlinien und die enge Gruppierung lassen sie trotz der architektonischen Differenzierung noch heute als zusammenhängenden Komplex erscheinen.

Beim Wiederaufbau wurden neben den Originalgründungen auch vereinzelt ältere Bauwerksteile, z. B. die Kranportale, wiederverwendet. Sie dienten ursprünglich dem Verladen der Waren, vor allem schwerer Einheiten von Kaffee und Tabaken in Fässern, die aus den Schuten in das Lagerhaus gehievt und landseitig über Seilwinden auf Züge bzw. Lkws verladen wurden.

Lagerhaus D (Bananenreiferei)

Auch das Lagerhaus D (Baujahr 1958) am östlichen Abschluss des Melniker Ufers am Moldauhafen wurde auf den alten Gründungen der im Zweiten Weltkrieg zerstörten Vorgängerbauten wiedererrichtet (Ursprungsbaujahr ca. 1914).

So gehörten die Vorgängerbauten des Lagerhauses D (Lagerhäuser D und E) zu einer ganzen Reihe von Lagerhäusern am Melniker Ufer, die heute allesamt nicht mehr erhalten sind. Das Lagerhaus D wurde mit nur einem Geschoss neu errichtet, um stapelbare Güter wie schwere Baumwollballen aufzunehmen und in Ergänzung zu den bis zu dreigeschossigen historischen Lagerhäusern eine vielseitige Nutzbarkeit zu garantieren.



Abb. 4.12: Die „Bananenreiferei“ (Lagerhaus D) am Moldauhafen



Abb. 4.11: Geschichtsträchtig und ortsbildprägend – das Lagerhaus G



Abb. 4.13: Großes Raumpotenzial – das Lagerhaus F

4.1

Hafentorquartier Nord

Der nördliche Teil des Hafentorquartiers umfasst die Bereiche zwischen dem Melniker Ufer und der Grenze des gemäß ISPS-Code geschützten Terminalbereichs und öffnet sich im Osten zur zentralen Wasserfläche am Hafenbeckenpark. Der Teilraum ist einerseits dicht bebaut und von Großstrukturen geprägt, weist aber zugleich stark durchgrünte Straßenzüge, eine große Parkanlage und naturnahe Uferzonen, Plätze am Wasser und ein lebendiges Zentrum am Vorplatz zur U-Bahn auf.

Der Hafenbeckenpark rund um den Moldauhafen ist die bedeutendste Grünfläche des Hafentorquartiers. Von hier aus ist das Moldauhafenquartier über die untere Ebene der doppelstöckigen U-Bahn-Brücke und den Moldauhafensteg auf kurzem Weg für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen erreichbar. In Fortsetzung des Moldauhafenstegs führt die zentrale Nord-Süd-Laufachse entlang des Hafenbeckenparks zum Vorplatz der U-Bahn-Haltestelle und weiter bis in die Dessauer Straße. An dieser Achse konzentrieren sich Läden, Dienstleistungsbetriebe und Gastronomie. Ihre Angebote richten sich an die Beschäftigten des Quartiers und an Besucher:innen von außerhalb und tragen zur Belebung des öffentlichen Raums bei. Auf dem Baufeld 29 ist in direkter Lage am Hafenbeckenpark zudem eine Kita in gut erreichbarer Lage vorgesehen.



Große Baufelder mit Flexibilität

Bedingt durch den Verlauf des Melniker Ufers am Moldauhafen und die entlang der Hafenterrasse geschwungene Grenze zum Hafenterrasse O'Swaldkai vergrößert sich die Tiefe des Areals von West nach Ost und ermöglicht damit unterschiedliche Baufeldzuschnitte – von schmal und lang gezogen bis zu tief und gebogen. Vier großmaßstäbliche Baufelder mit jeweils ausgeprägten Besonderheiten liegen nördlich und südlich des grünen Straßenzugs. Sowohl die drei Neubauten als auch der mit Erweiterungsbauten ergänzte denkmalgeschützte Bestandsbau der Bananenreiferei lassen sich in Abschnitte unterteilen.

Die vielfältige Gebäudetypologie lässt damit unterschiedlichste Arten von Büro-, Gewerbe- und Produktionsstätten zu und bietet je nach Bedarf eine variable Ausgestaltung der Geschosigkeiten, wobei die Gebäudehöhen mit maximal sechs Geschossen unter der Hochhausgrenze bleibt. Im Osten bildet das Hochhaus am Hafenbecken – im Zusammenspiel mit den beiden weiteren Hochhäusern am Moldauhafen – einen vertikalen Akzent. Durch ihre Lage im Stadtraum sind die Gebäude von den Wasserseiten und von der U-Bahn-Station aus gut wahrnehmbar und bieten so eine gute räumliche Orientierung, aber auch gute Identifikationsmöglichkeiten für die Nutzer:innen.

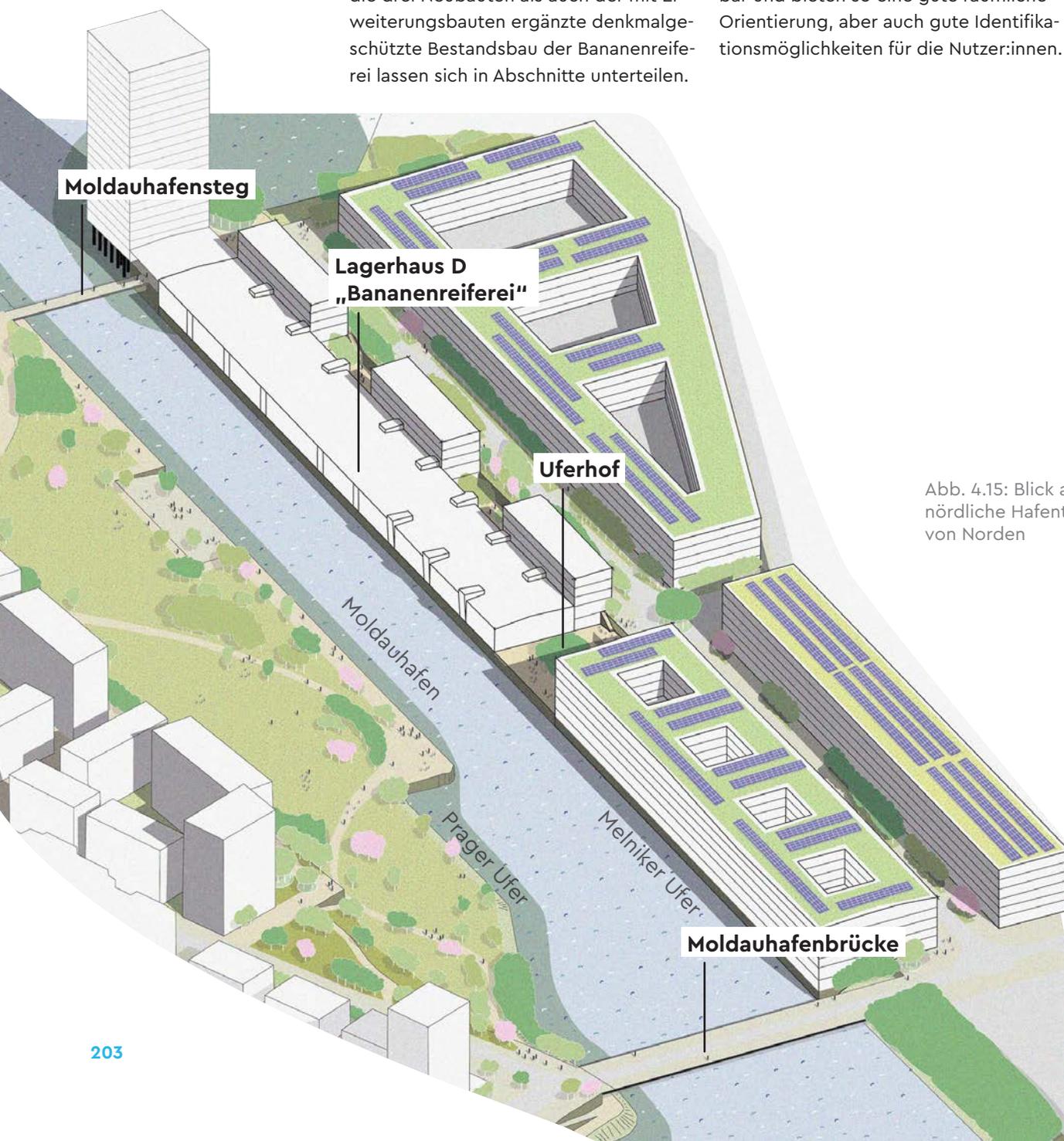


Abb. 4.15: Blick auf das nördliche Hafentorquartier von Norden

Grüne Straßenräume ...

Der Hafen Boulevard, der als Ost-West-Verbindung zwischen der Moldauhafenbrücke und dem Moldauhafensteg den Teilraum erschließt, nimmt als Straßenzug den Charakter des Grassy Brook Boulevards in seiner Grün- und Aufenthaltsqualität auf und verbindet diesen Anspruch mit seiner gewerblichen Funktion. Die Verbindung führt von der Moldauhafenbrücke im Westen bis zur platzartigen Aufweitung am Uferbalkon im Osten. Ob eine Führung des Radverkehrs im Straßenraum im Mischverkehr auch im westlichsten Abschnitt möglich ist, ist noch zu prüfen. Ab dem Uferbalkon am Hochhaus auf dem Baufeld 26 wird der Boulevard entlang des Hafentorquartiers bis zur U-Bahn-Haltestelle damit weitgehend autofrei und die Verknüpfung mit den dortigen Wasser- und Grünflächen sowie die Zuwegung zum Vorplatz der U-Bahn-Haltestelle gestärkt.

Der Hafen Boulevard wird mit einer Straßenraumbreite von 26 Metern geplant und verfügt beidseitig über 3,5 Meter breite Fußgängerbereiche sowie großzügige Multifunktionsstreifen, die als baumbestandene Grünflächen Ladezone und Fahrradstellplätze integrieren. Die Grünflächen dienen zur Regenwasserbewirtschaftung und verbessern das Mikroklima des Stadtteils. Oberirdische Notwasserwege stellen die Überflutungssicherheit bei Starkregenereignissen sicher.

Auf der nördlichen Seite verfügen die Gebäude straßenseitig über eine 3 Meter breite private Vorfläche, die zur Fassadenbegrünung sowie für weitere gebäudebezogene Flächenanforderungen mit Bezug zum öffentlichen Raum genutzt werden können – etwa Fahrradabstellanlagen. Die Fahrbahnbreite von 6,5 Metern ist ausreichend, um auch den Begegnungsverkehr von Bussen und Lkws zu ermöglichen.

... und Logistikkompetenz

Die Zufahrt zum nördlichen Hafentorquartier für Pkw und Lkw erfolgt über die Sachsenbrücke. In Verlängerung der Achse von der Sachsenbrücke ist eine Umfahrt um das große Baufeld 28/29 vorgesehen, die entlang der Stadtteilgrenze zum Terminalbereich führt. Diese Umfahrt ermöglicht die Andienung des Baublocks von der Südseite und schließt an den mittleren Kreisverkehr am Hafen Boulevard an. Das Erschließungsprinzip sieht vor, dass Pkw und Lkw von hier auch die westlich gelegenen Neubauten am Hafen Boulevard sowie die denkmalgeschützte Bananenreiferei erreichen.

Da alle neuen Gebäude im Hafentorquartier die Lieferverkehre und Logistikbedarfe mit Lkw-Ladehöfen und Wendemöglichkeiten im Erdgeschoss auf eigenem Grundstück integrieren, ist kein geschlossener Ringverkehr um das Baufeld 28/29 erforderlich. Mit Ausnahme der denkmalgeschützten „Bananenreiferei“ werden die in der Anzahl stark reduzierten Stellplätze in den Warftgeschossen der Gebäude untergebracht und für betriebseigene und Mitarbeiterfahrzeuge und von Besucher:innen genutzt.

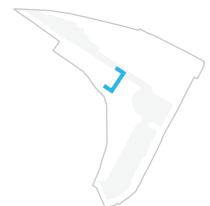


Abb. 4.16: Schnitt durch das nördliche Hafentorquartier in Süd-Nord-Richtung



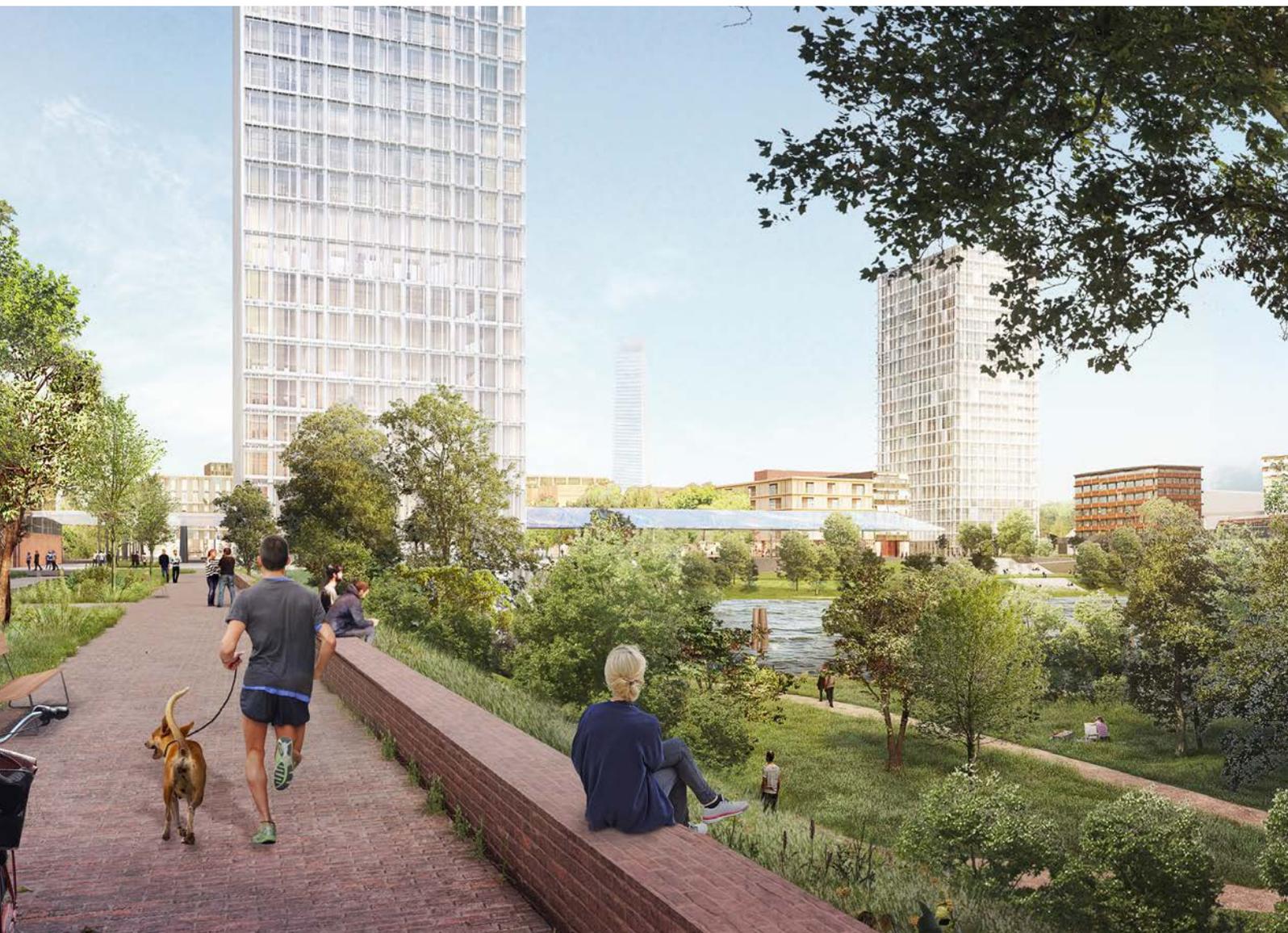


Abb. 4.17: Impression von den Promenaden am Hafenbeckenpark in Richtung Moldauhafensteg

Nach Norden und Süden gut vernetzt

Die Moldauhafenbrücke dient vorrangig dem Fuß- und Radverkehr. Als motorisierte Verkehre sind lediglich der Busverkehr und die Anlieferung und Entsorgungsfahrten für das gegenüberliegende Deutsche Hafenumuseum vorgesehen. Durch die Zufahrtsbeschränkung für den motorisierten Verkehr von Süden wird der Kreisverkehr für die gewerblichen Verkehre des Hafentorquartiers zur Wendemöglichkeit. Von hier erfolgt auch die Mitarbeiter- und Feuerwehrezufahrt in das im angrenzenden geplante Fahrzeuglager.

Im Falle der Realisierung der neuen Elbquerung Grasbrook über die Norderelbe würde sie im Fall der westlichen Lage eine direkte und sichere Anbindung an die innere Stadt herstellen. So könnten Radfahrer:innen über die HafenCity auf direktem Weg ins Hafentorquartier kommen und von hier auf einer schnellen Radwegeverbindung entlang der Grenze zum Terminal O'Swaldkai den Hamburger Süden erreichen.



Wie können Zugänge zum Wasser geschaffen und eine Freizeitnutzung auf den Wasserflächen möglich werden?

Prüfauftrag der Bürger:innen

Um die Wasserflächen des Grasbrooks erlebbar und nutzbar zu machen, wurden die Möglichkeiten an den Uferkanten detailliert untersucht. Den Böschungen entlang der Ufer sind in weiten Bereichen ökologisch wertvolle Flusswattzonen vorgelagert. Teilweise werden diese Zonen einschließlich der landseitigen Vegetationsbereiche zukünftig der Stadtnatur vorbehalten sein und nicht als individuell nutzbare öffentliche Freiräume ausgestaltet. Geplant sind jedoch neue Zugänge zu verschiedenen Uferzonenbereichen: vom Stadtplatz am Hafenbeckenpark, im auslaufenden Böschungsbereich im Westen des großen Parks und entlang des Holthusenufers an der Elbe. Hier führen Wege durch die von Gehölzen bestandenen Uferböschungen bis weit an das Wasser herunter und machen die wechselnden Wasserstände erfahrbar. Ergänzend sollen dort, wo ein Uferzugang entlang der denkmalgeschützten Lagerhäuser nicht möglich ist, kleinere Platzsituation in Form von Balkonen über dem Wasser entstehen, die zum Verweilen einladen.

Die Wasserflächen selbst sollen mit einer Pontonanlage auch direkt für den nicht motorisierten Wassersport zugänglich gemacht werden. Geprüft wird derzeit, ob ein Ponton am Melniker Ufer mit Zugang vom Uferhof zwischen der „Bananenreiferei“ und dem Baufeld 24 kompatibel mit der weiterhin erforderlichen schiffbaren Fahrinne für die Hafenvirtschaft ist und wie die regelmäßigen Baggerkosten getragen werden können. Wo weitere direkte Zugangsmöglichkeiten z. B. für Kanus geschaffen werden können, wird weiter geprüft.

Quartiersplätze am Wasser

Dort, wo sich zwischen den alten und neuen Gebäuden der Zugang zum Melniker Ufer eröffnet, finden sich zum Wasser hin orientierte Plätze. Sie haben im Kontext der Hafenwelt mit ihren historischen Lagerhäusern einen eher mineralischen Charakter.

Der abgesenkte Uferhof westlich der Bananenreiferei (Baufeld 25) vermittelt zum einen zwischen dem angrenzenden historischen Lagerhaus und der neuen Uferbebauung (Baufeld 24) und schafft zum anderen eine räumliche Beziehung zwischen dem Straßenniveau und dem

Hafenbecken. Mit einem großzügigen Baumdach und begrünten Mauern im Süden bildet der Platz einen ruhigen Aufenthaltsraum im Quartier mit direktem Wasserbezug. Aus den angrenzenden Gebäuden können sich die Gebäudenutzungen bei Bedarf zum Platz öffnen. Wasserseitig ist eine Pontonanlage für wassersportbezogene Freizeitnutzungen möglich, die hinsichtlich der Realisierbarkeit weiter zu betrachten sind (ggf. erforderliche Wassertiefenerhaltung). Nach Westen soll der Uferhof durch eine neue wasserseitige Promenade vor dem Neubau des Baufeld 24 barrierefrei an die neue Moldauhafenbrücke angeschlossen werden.



Abb. 4.18: Der Uferbalkon vor der „Bananenreiferei“

Ganz im Osten des Melniker Ufers am Hafenbeckenpark entsteht als zweite Platzsituation der Uferbalkon. Er zeichnet die historische Form des ehemaligen Kopfbauwerks der Bananenreiferei nach und ermöglicht vielfältige Blickbezüge auf den Wasserplatz im Hafenbeckenpark. Der Platz erhält mit einer Überdachung zwischen der Bananenreiferei und dem Hochhaus auf Baufeld 26 einen besonderen Charakter und bildet gemeinsam mit dem Moldauhafensteg die Schnittstelle zwischen den Freiräumen des Hafentorquartiers auf der einen und dem Park im Moldauhafenquartier auf der anderen Seite.

Der Quartiersplatz am südlichen Ende des Hafenbeckenparks bildet das Pendant zum zentralen Stadtplatz im Moldauhafenquartier. Mit seiner Lage am Zugang zur U-Bahn-Brücke sowie im Kreuzungspunkt von Sachsenbrücke und Dessauer Straße bildet er den wichtigsten Knotenpunkt des Hafentorquartiers.



Uferzonen am Melniker Ufer

Die lang gestreckte Uferzone am westlichen Melniker Ufer wird von der Moldauhafenbrücke bis zum Krahnhöft als ökologische Entwicklungsfläche vorgesehen und nicht zugänglich gemacht. Die Fläche zwischen der Grenze zum Terminal O'Swaldkai und den Uferbereichen fällt von der Bestandshöhe von ca. 5,5 Metern auf unter 1,0 Meter ab und bleibt abgesehen von wasserseitigen Sicherungsmaßnahmen unverändert. Allenfalls wird durch Entsiegelung von Teilbereichen eine noch stärkere Durchgrünung ermöglicht. Die Naturdynamik hat bereits dicht bewachsene Uferzonen mit wildem Charakter hervorgebracht. Typische Flussbaumarten und strukturell vielfältige Hafenrelikte bilden ideale Habitate und Brutplätze für die lokale Fauna.

Als Vorplatz der U-Bahn-Haltestelle ist er einerseits Übergangsbereich zwischen Hafenbeckenpark und Straßenniveau und andererseits räumlicher Abschluss der von Süden kommenden historischen Hafenaachse. Der Platz ist durch die als Viadukt überquerende Hochbahntrasse und ein liches Baumraster geprägt. Neben einer Vielzahl von Mobilitätsangeboten, unter anderem einem hvv-switch-Punkt und dem Umstieg in den Bus, mündet der südliche Platzbereich in den von Spiel- und Sportfeldern charakterisierten Grünzug der Dessauer Straße.

Im Fokus: Baufeld 24

Beste Wasserlage

Geschossigkeit

V

In direkter Wasserlage bietet das Baufeld einen einzigartigen Blick auf den Park, das Deutschen Hafenumuseum und die Elbe. Die angrenzende Moldauhafenbrücke stellt die Verbindung für den Fuß- und Radverkehr nach Norden her. Im Falle der Realisierung der neuen Elbquerung Grasbrook sogar bis in die HafenCity.

Nutzungen

Gewerbe
publikumsbezogene Nutzungen

Nutzungen Warftgeschoss

Fahrradstellplätze, Nebenflächen
Tiefgarage

Baufeldgröße

11.100 m²

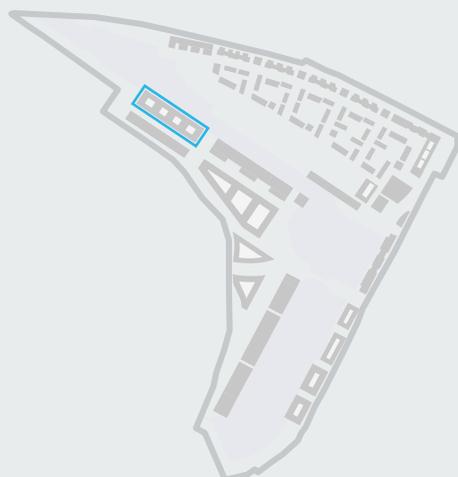
Bruttogrundfläche (BGF)

44.200 m² (Gewerbe)

Die Bebauung ist mit einer Tiefe von bis zu 50 Metern geplant. Sie eignet sich damit auch für Nutzungen mit großem zusammenhängenden Flächenbedarf je Geschoss, um beispielsweise Büro- und Sonderflächen auf einer Ebene zu kombinieren, etwa für Labor- und Büroarbeitsplätze. Mit Atrien kann über alle Obergeschosse eine Innenhofsituation geschaffen werden. Das Baufeld ist unterteilbar, sodass mehrere Unternehmen den Standort nutzen oder wachsende Unternehmen ihren Flächenbedarf durch horizontale Expansion erfüllen können.

Das Erdgeschoss kann sowohl repräsentative Funktionen als auch Logistik- und Erschließungsflächen aufnehmen. Wasserseitig öffnet sich das Erdgeschoss zum Hafenbecken und eine Promenade führt im Osten zum tief liegenden Uferhof und dem benachbarten Bestandsbau der Bananenreiferei.

Im Erdgeschoss werden Flächen für einen Haltepunkt und den Betrieb eines möglichen autonom fahrenden Shuttle-Busses vorgehalten. Auch Reisebusse, die beispielsweise Besucher:innen des Deutschen Hafenumuseums bringen, kommen hier unter.



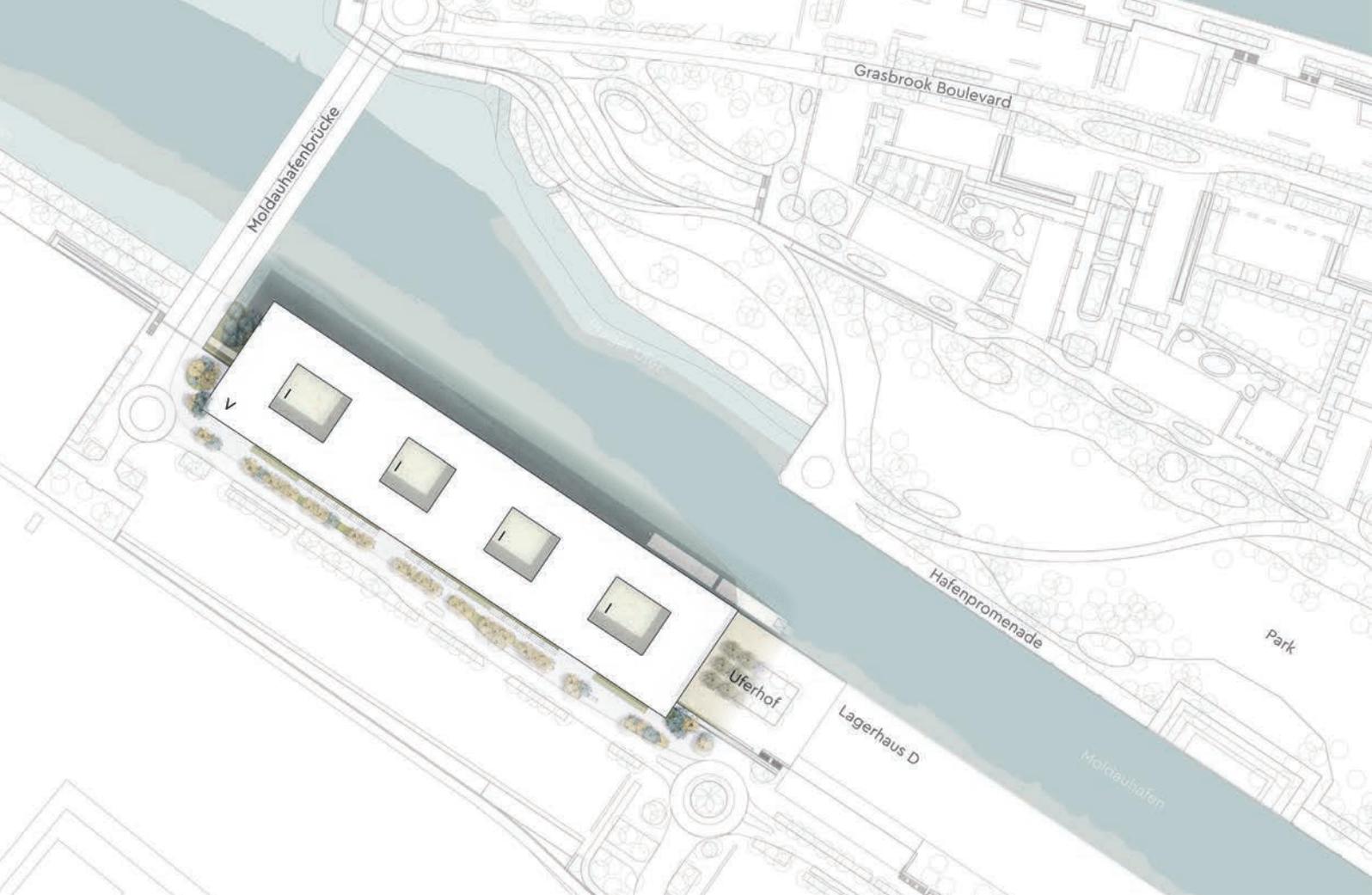


Abb. 4.19: Lageplan Baufeld 24

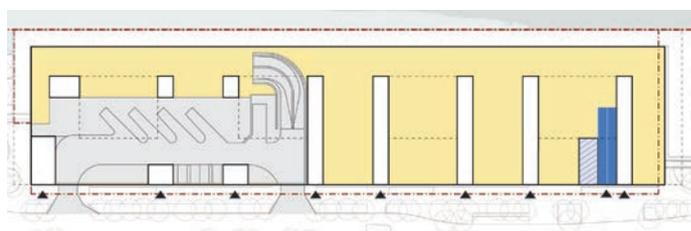
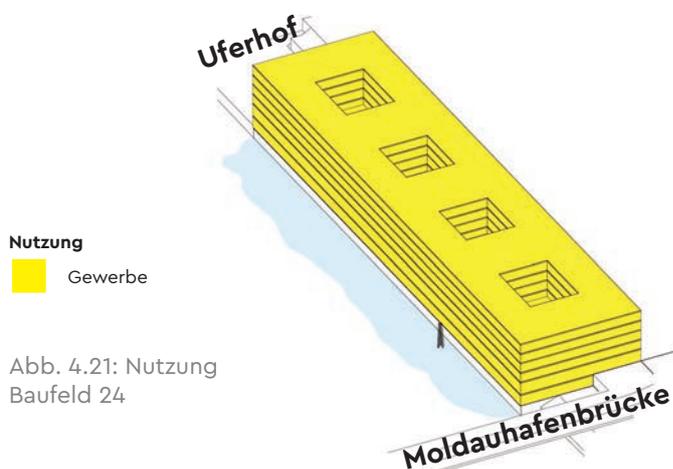


Abb. 4.20: Erdgeschoss Baufeld 24



Nutzung
 Gewerbe

Abb. 4.21: Nutzung Baufeld 24

Im Fokus: Baufeld 25

Lagerhaus D „Bananenreiferei“

Geschossigkeit

I (Bestand), V (Erweiterung)

Nutzungen

Gewerbe
publikumsbezogene Nutzungen

Nutzungen Warftgeschoss

Gewerbe

Baufeldgröße

16.800 m²

Bruttogrundfläche (BGF)

23.100 m² (Gewerbe)

Denkmalwert

Das Lagerhaus D ist durch den minimalistisch-nüchternen Formenkanon der 1950er Jahre geprägt. Markantes Wiedererkennungsmerkmal der insgesamt ruhigen, geschlossenen Ziegelfassade sind die schräg aus der Fassade kragenden Windenhäuser aus Stahlbeton. Auch im Inneren des Gebäudes finden sich charakteristische Gestaltungselemente der 1950er Jahre – das offen gelegte Stahlbetonskelett mit seinen typisch nach unten verjüngten Stützen. Die Gestaltung des Lagerhauses D verweist auf einen städtebaulichen Kontext, den es so nicht mehr gibt. Es ist daher nicht nur Zeugnis der Nachkriegsmoderne, sondern ebenso der intensiven Hafenerweiterungen um die Jahrhundertwende.

Die „Bananenreiferei“ ist ein eingeschossiger Lagerhausbau, der in vier Sektionen gegliedert ist und über lichte stützenfreie Raumhöhen von bis zu 10 Metern verfügt. Der denkmalgeschützte Bau aus dem Jahr 1958 wird heute zum Nachreifen von Südfrüchten und als Nusslager genutzt.

Als Grundlage für die Erhaltung und Umnutzung des Lagerhauses wurden städtebauliche und freiraumbezogene Konzeptideen entwickelt, die den Bestand um Erweiterungsbauten ergänzen und in die neue Geländetopografie einbetten. Das östliche Kopfende am Moldauhafenbecken wird indes zurückgebaut, um Platz für den Moldauhafensteg als neue Fußgänger- und Radfahrerverbindung über das Hafenbecken zu schaffen. Die historische Ecksituation wird zukünftig durch das Hochhaus auf Baufeld 26 aufgegriffen und betont.

Mit mehrgeschossigen Ergänzungsbauten auf der Straßenseite entstehen Flächen, die ergänzend zur großen Hallenstruktur und in Kombination genutzt werden können. Auch eine Variation mit bügelartiger Auskragung über das Denkmal sowie eine Aufstockung des Bestandsbaus wurden überprüft. Während sich die Bestandshalle mit 35 Meter Tiefe besonders für Nutzungen anbietet, die eine große Raumhöhe und Stützweiten benötigen, können die Ergänzungsbauten mit geringeren Grundrisstiefen von 16 Meter flexibel Büronutzungen aufnehmen und das Flächenangebot der Halle ergänzen. Die Bestandserhaltung des Denkmals ist klares Ziel. Aufgrund des schlechten Zustands, insbesondere der Gebäudegründungen, kann allerdings auch ein gesamthafter Neubau erforderlich werden.



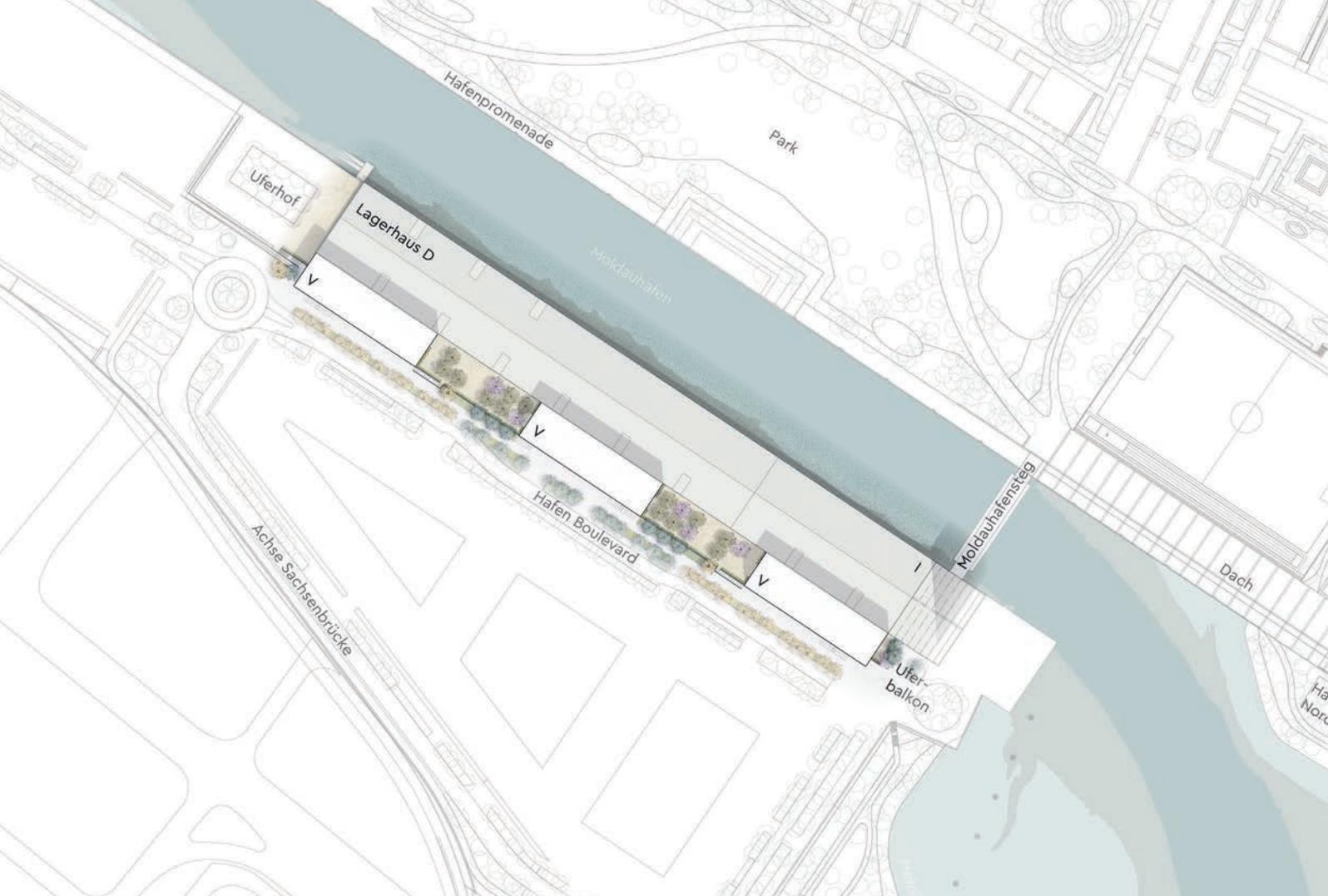


Abb. 4.22: Lageplan Baufeld 25

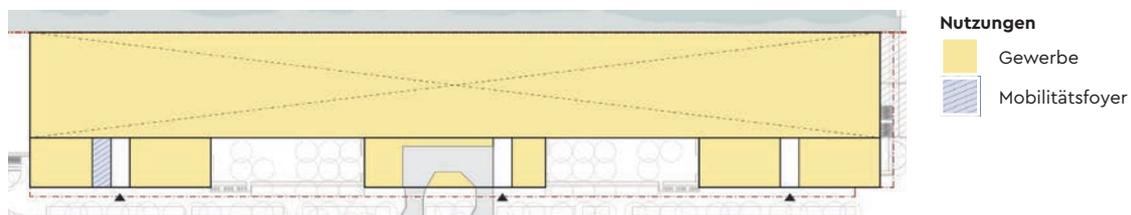


Abb. 4.23: Erdgeschoss Baufeld 25

Zwischen den Erweiterungsbauten entstehen vom hochwassergeschützten Straßenniveau abgesenkte Hof-situationen. Diese besitzen im Kontext des grünen Hafens Boulevard eine besondere Freiraumqualität, die den historischen Kontext des Bestandsgebäudes erlebbar machen. Die Erdgeschossnutzung sollte an diesem Standort einen publikumsaffinen Charakter haben, dabei lassen sie sich aus den unterschiedlichen Höhenniveaus im Bestand und Neubau sowie auch in Verbindung mit den straßenseitigen Höfen entwickeln.

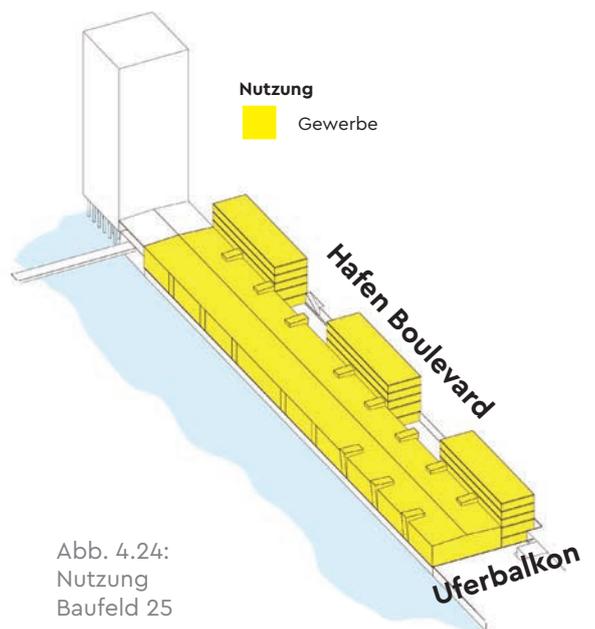


Abb. 4.24: Nutzung Baufeld 25

Im Fokus: Baufeld 27

Gewerberiegel mit Hafenpanorama

Geschossigkeit

VI

Nutzungen

Gewerbe
publikumsbezogene Nutzungen

Nutzungen Warftgeschoss

Fahrradstellplätze, Nebenflächen
Tiefgarage

Baufeldgröße

8.100 m²

Bruttogrundfläche (BGF)

38.500 m² (Gewerbe)

Unmittelbar an der Grenze des Grasbrooks zum weiterhin hafenwirtschaftlich genutzten O'Swaldkai liegt das Baufeld 27. Der sechsgeschossige Gewerberiegel bietet mit einer Gebäudetiefe von 30 Metern Flexibilität für die Umsetzung unterschiedlicher Grundrisskonzepte – von klassischen Büros über eine offene Grundrissgestaltung bis zur vertikalen Multi-Space-Organisation.

Der lang gestreckte Gebäuderiegel ermöglicht die Bildung von mehreren Gebäudeabschnitten, die alle gleichermaßen über den frei gestellten Blick in Richtung des Hafens und die Vorzüge des direkten Antritts am grünen Hafen Boulevard verfügen. Das Erdgeschoss eignet sich entsprechend für die Belegung mit beispielsweise Showrooms, Kundencentern, Schulungs- oder Seminarräumen und trägt damit zur Adressbildung der ansässigen Unternehmen bei.

Anlieferbedarfe mit größeren Fahrzeugen werden im Erdgeschoss mit einem integrierten Ladehof erfüllt. Als Sondernutzung soll im Erdgeschoss weiterhin ein Quartiershof auf kompakter Grundfläche integriert werden. Er dient der quartiersnahen Entsorgung von Wertstoffen wie z. B. Alttextilien, Altglas, ausgedienten Elektrogeräten. Außerdem sind multifunktional nutzbare Räume denkbar, in denen z. B. ein Repaircafé oder eine Verleihstation oder auch eine Vor-Ort-Präsenz für die Reinigung der öffentlichen Flächen untergebracht werden.



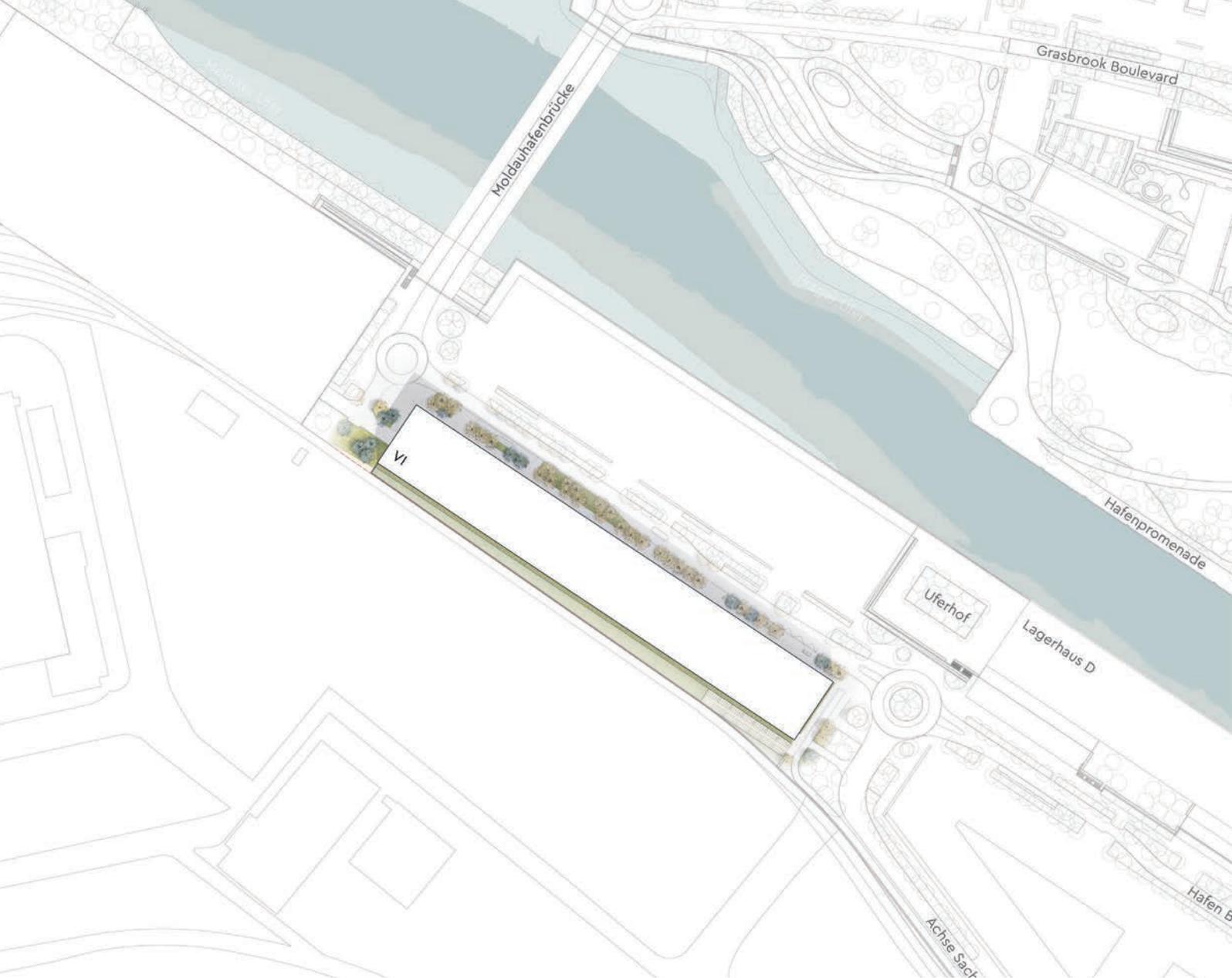


Abb. 4.25: Lageplan Baufeld 27

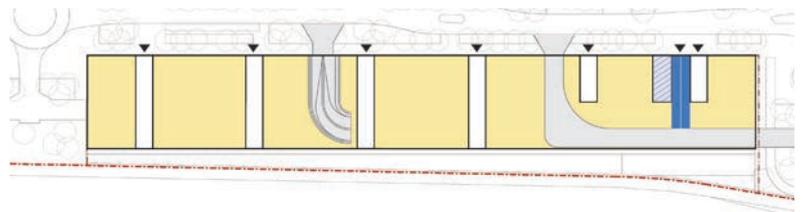


Abb. 4.26: Erdgeschoss Baufeld 27

- Nutzungen**
- Gewerbe
 - Fahrradrampen
 - Mobilitätsfoyer

Nutzung

- Gewerbe

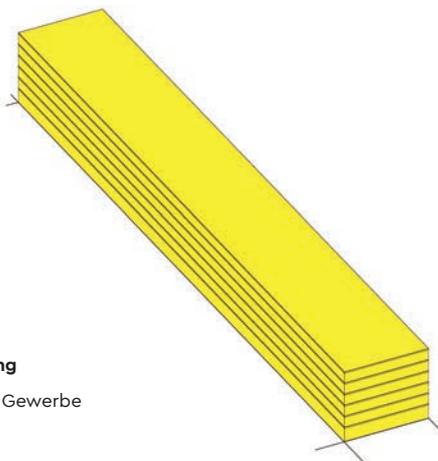


Abb. 4.27: Nutzung Baufeld 27

Im Fokus: Baufelder 28/29

Der große flexible Block

Geschossigkeit

V

Nutzungen

Gewerbe, Kita, publikumsbezogene Nutzungen

Nutzungen Warftgeschoss

Fahrradstellplätze, Nebenflächen Tiefgarage

Baufeldgröße

22.100 m²

Bruttogrundfläche (BGF)

80.800 m² (Gewerbe)

700 m² (Sondernutzungen)

Mit großer Sichtbarkeit von der U-Bahn aus und dem grünen Hafenbeckenpark vor der Tür entsteht im Zentrum des Quartiers ein besonders repräsentativer Standort, der darüber hinaus eine optimale Erschließung aufweist – sowohl für den Fuß- und Radverkehr als auch für Fahrzeuge, die von der Sachsenbrücke kommen.

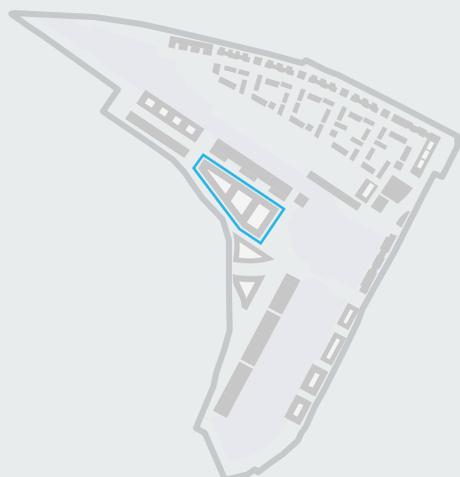
Von allen Baufeldern im Hafentorquartier bietet es die größtmögliche zusammenhängend bebaubare Fläche. Aufgrund der Baufeldgröße sind hier besonders große Gebäudetiefen und damit eine hohe Flexibilität für Nutzungen möglich. Es kann die Bedarfe von Großnutzern decken oder in mehrere Baufelder aufgeteilt entwickelt werden.

Neben Büro- und Sonderflächen für unterschiedlichste Branchen können insbesondere Produktionsnutzungen integriert werden. Der Lieferverkehr wird in erdgeschossigen Ladehöfen auf der Südseite abgewickelt, die von der Umfahrt entlang der Grenze zum Terminal O'Swaldkai erreichbar sind. Bei Unterteilung des großen Blocks sind weitere flexible Andienungsmöglichkeiten beispielsweise über Anlieferstiche möglich.

Qualitätsvolle Außenbezüge ergeben sich durch die Blicke in das Stadtteilzentrum, auf die Bananenreiferei und darüber hinweg bis zum Moldauhafenquartier sowie nach Süden zum Hafen. Die direkte Zugänglichkeit des Hafenbeckenparks kommt den hier arbeitenden Menschen in den Pausen zugute. Aber auch die Kita, die im südöstlichen Erdgeschoss vorgesehen ist, kann von der Nähe zu den Freiraum-, Spiel- und Sportangeboten im Grünzug Dessauer Straße profitieren und diese für Erkundungsausflüge mit älteren Kindergartenkindern nutzen.

Die Erdgeschossflächen entlang der Hauptlaufachse am Hafenbeckenpark bieten sich für Dienstleistungen, Gastronomie und im Einzelfall für Läden mit integrierter Fertigung und Zielkunden an. Aber auch an der Nordseite des Baufelds am grünen Hafen Boulevard steht dank dem Anlieferprinzip von Süden genügend Fläche und ein angemessener Antritt für Erdgeschossnutzungen zur Verfügung.

Neben den erdgeschossigen Flächen für Andienung, Transport- und Logistikbedarfe werden die reduzierten Stellplatzbedarfe im Warftgeschoss gedeckt. Zudem werden hier auch die Stellplätze für die gegenüberliegende Bananenreiferei nachgewiesen.



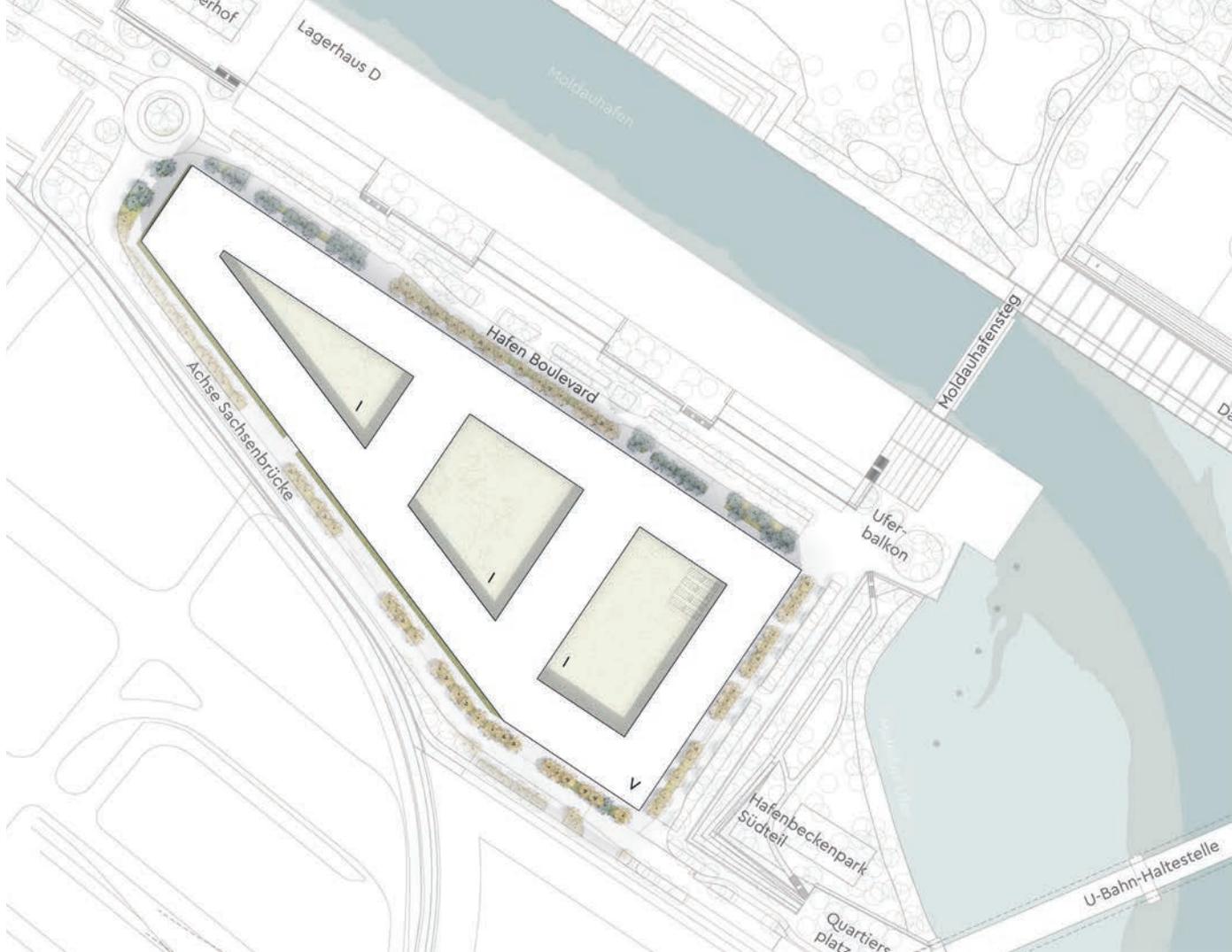


Abb. 4.28: Lageplan Baufelder 28/29

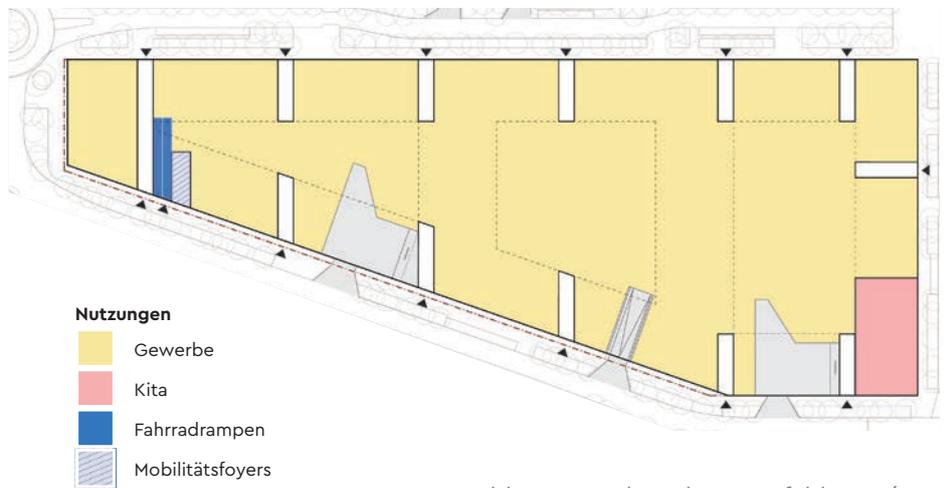
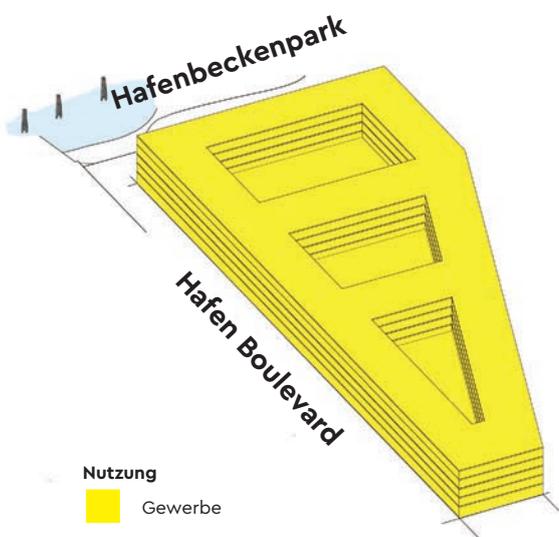


Abb. 4.29: Erdgeschoss Baufelder 28/29



Nutzung
 Gewerbe

Abb. 4.30: Nutzung Baufelder 28/29

Im Fokus: Infrastruktur

Sachsenbrücke

Spannweite

ca. 40 m

Breite

21,30 m

Anschlusshöhe

ca. 9,70 m ü NHN

Stützenraster

einfeldrig

Durchfahrtshöhe

ca. 7,5 m ü NHN

Nutzung

Fuß- und Radverkehr
Kfz-Verkehr: Pkws, Busse, Lkws

Die Sachsenbrücke ist als zweiter Rettungsweg Teil des Hochwasserschutzkonzepts für den Grasbrook. Sie soll künftig die hochwassergeschützte Entfluchtung des Grasbrooks mit einer durchgehenden Anbindung an die öffentliche Hochwasserschutzlinie der Veddel garantieren. Im Osten schließt sie an die Straßen Am Moldauhafen/Am Saalehafen an und wird künftig die Hauptzufahrt zum Hafentorquartier und nach Fertigstellung etwa von 6.000 bis 8.000 Kfz werktäglich befahren. Der Brückenneubau wird auf beiden Seiten mit attraktiven Fußwegen und Radverkehrsanlagen ausgestattet, die auch die Anbindung an den Radschnellweg Hamburg-Lüneburg ermöglichen.

Zukünftig wird die Lkw-Erschließung der verbleibenden Hafenterrassen ausschließlich über die Hansabrücke im südlichen Bereich des Gebiets organisiert. Die Sachsenbrücke steht dann nur noch in Ausnahmefällen, etwa bei Brückenbauarbeiten an der Hansabrücke, für Hafenverkehre zur Verfügung.

Um die zukünftigen Anforderungen zu erfüllen, muss die Sachsenbrücke durch einen Neubau ersetzt und auf das Schutzniveau von 9,70 Meter ü NHN angehoben werden. Die Erweiterung des Bauwerks nach Süden ermöglicht den Erhalt der großen Bestandsbäume auf der nördlich gelegenen Uferböschung als wichtige Bestandteile des grünen Hafenbeckenparks. Zum Hochwasserschutz werden neue Wangenwände beiderseits der Zufahrt gebaut und an die vorhandene öffentliche Hochwasserschutzlinie der Veddel angebunden. Das heute vorhandene Hochwasserschutztor auf der Ostseite der Brücke kann damit entfallen.

Für die Anhebung der südöstlichen Zufahrtsrampe und um seitlich davon hochwassergeschützte Zufahrten zu den angrenzenden Baufeldern 22 und 36 zu ermöglichen, wird ein verbreitertes Dammbauwerk mit neuen Uferböschungen errichtet. An der Fahrrinne unterhalb der Sachsenbrücke stellen Uferwände die erforderliche Durchfahrtsbreite sicher.



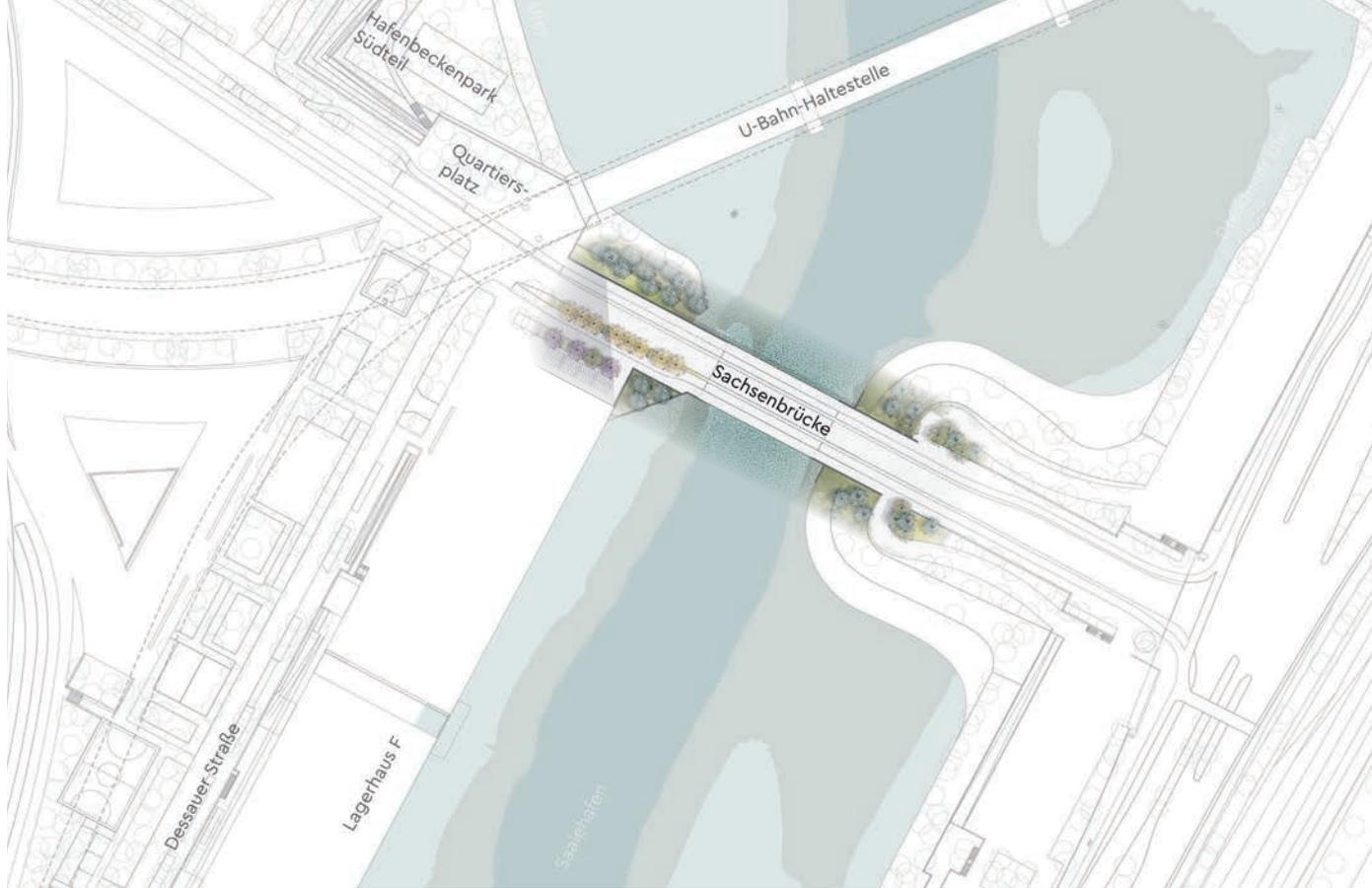


Abb. 4.31: Lageplan Sachsenbrücke

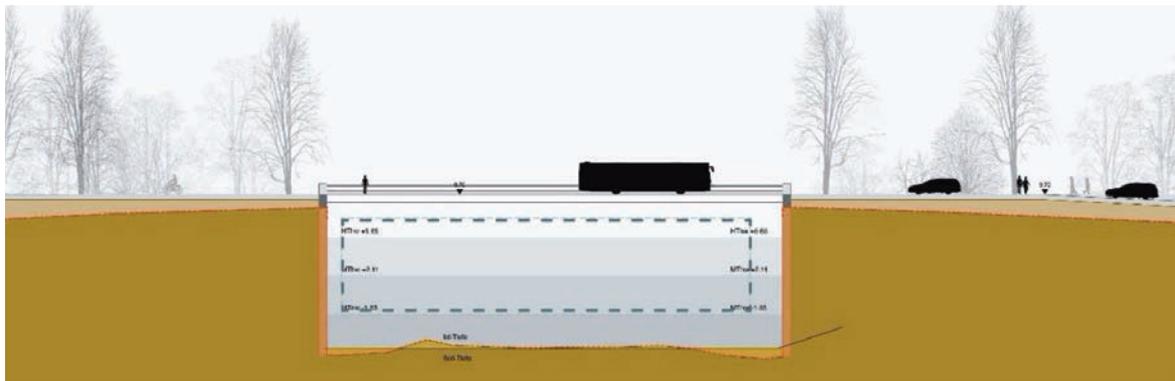


Abb. 4.32: Schnitt Sachsenbrücke

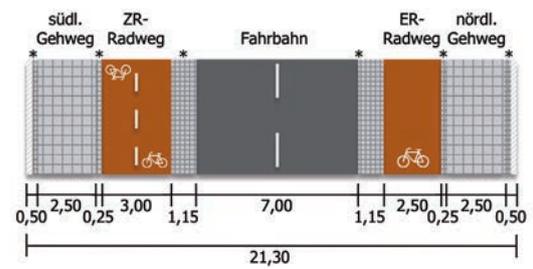


Abb. 4.33: Nutzungsverteilung Sachsenbrücke

Im Fokus: Infrastruktur

Zufahrt Hafentorquartier

Quartier/Teilraum

Hafentorquartier/Saalehafen Ost, Baufeld 22

Nutzungen

ca. 8.000 Kfz/24 h aus/zum Grasbrook

Sonstiges

Hochwassergeschützte Erschließung
ohne Hochwasserschutztor

Anbindung Radschnellweg

Zugang zum übergeordneten Kfz- und
Radverkehrsnetz

Schnittstelle zur Haupthafenroute
mit ca. 25.500 Kfz/24 h

Der Anschlussbereich der Sachsenbrücke an den Straßenzug Am Moldauhafen/Am Saalehafen ist im Bestand bereits als signalisierter Knotenpunkt vorhanden und muss zur Erschließung des Grasbrooks angepasst werden.

Die Sachsenbrücke bildet künftig die Hauptzufahrt zum Hafentorquartier. Eine Zufahrt zum Hafentorquartier über die Hansabrücke durch den Kfz-Verkehr wird im Regelbetrieb nicht vorgesehen, um Durchgangsverkehr auf dem Grasbrook zu vermeiden. Um das erwartete Verkehrsaufkommen, insbesondere aus Süden von der Haupthafenroute kommend, am Abzweig der Straße Am Saalehafen abzuwickeln, ist daher die Ergänzung eines Linksabbiegefahrstreifens zur Sachsenbrücke vorgesehen.

Die Sachsenbrücke wird auf ein Hochwasserschutzniveau von 9,7 Meter ü NHN angehoben, wodurch die Fahrbahn zukünftig vom Knotenpunkt bis zur Sachsenbrücke mit durchschnittlich ca. 3,6 % ansteigen wird.

Der Fuß- und Radverkehr erhält am westlichen Knotenpunktarm eine Furt. Der Radschnellweg auf der Ostseite der Straße Am Saalehafen wird über eine südliche Zweirichtungsradfurt als Querung der Haupthafenroute angebunden. Bei einer Realisierung der neuen Elbquerung Grasbrook zur HafenCity und der Innenstadt käme diesem Verbindungselement zwischen Hafentorquartier und Radschnellweg eine weitere übergeordnete Radverkehrsfunktion zu, indem eine direkte, qualitativ hochwertige Route durch den Stadtteil entsteht.



4.2

Dessauer Straße

Zwischen Saalehafen und den Hafenterrassen des O'Swaldkais wird die Hafengeschichte des Stadtteils in besonderem Maße spürbar. Großformatige denkmalgeschützte Lagerhäuser bilden eine beeindruckende Raumkante entlang des Dessauer Ufers. Die Denkmale formen ein städtebauliches Ensemble, das in Kubatur und Gebäudetiefe auch durch den nördlich angrenzenden Neubau auf Baufeld 33 sowie das neu geplante Hochhaus an der Sachsenbrücke aufgegriffen wird.

Aus dem Erhalt der Bestandsbauten ergeben sich Chance und Verantwortung zugleich: Wo bisher nur Güter gelagert wurden, kann Raum für vielfältige und intensive gewerbliche, kulturelle und kreativwirtschaftliche Arbeitsplatznutzungen sowie nachbarschaftsbezogene Konzepte entstehen. Kleinteilige Nutzungen sollen die großflächigen Lagerfunktionen ablösen und gegebenenfalls vor der Fertigstellung erster neuer Gebäude einziehen.

Die große Gebäudetiefe eignet sich dabei auch für Nutzungskonzepte, die sowohl Schreibtischarbeitsplätze als auch weniger auf eine gute Belichtung angewiesene Flächen benötigen (beispielsweise Werkstätten oder anteilige Lagerflächen). Gleichzeitig müssen die Gebäude zunächst denkmalgerecht saniert und insbesondere die historische Bedeutung des Lagerhauses G im Rahmen der zukünftigen Nutzung angemessen berücksichtigt werden.

Im Winkel zwischen den beiden rechtwinklig zueinander ausgerichteten Hafenbecken Moldauhafen und Saalehafen ergänzen zwei großflächige Dreiecksgebäude die Bandbreite der Gebäudetypologien im Hafentorquartier.

Der breite Grünzug in der Dessauer Straße schafft für die Denkmale eine im Maßstab angemessene, großzügige Bühne. Er unterstützt die Grünraumvernetzung, integriert vielfältige Freizeit- und Sportnutzungen und führt als zentrale Achse vom Vorplatz der U-Bahn-Haltestelle bis zur Hansabrücke im Süden. Ergänzend zur U-Bahn-Haltestelle am Hafenbeckenpark im Norden ist auch die S-Bahn-Haltestelle Veddel über den neuen Saalehafenteg aus dem südlichen Bereich der Dessauer Straße fußläufig erreichbar.



Abb. 4.36: Das Gebiet an der Dessauer Straße im Lageplan

Wie können die alten Lagerhäuser erhalten und neu genutzt werden?

Prüfauftrag der Bürger:innen

Um die historischen und denkmalgeschützten Gebäude zu erhalten, sind zunächst umfassende Bestandsaufnahmen notwendig, die Aufschluss über den Zustand der Gebäude und die für den Erhalt notwendigen Maßnahmen geben. Zur Integration der Bestandsbauten in die neue Topografie nimmt die Freiraumgestaltung die Verbindung der unterschiedlichen Höhengniveaus auf und trägt dem Hochwasserschutz Rechnung. Mit der Dessauer Gasse entsteht eine Vorzone vor den Lagerhäusern auf historischem Niveau, die als Außenraum für die künftigen Nutzungen dient. An ihrem südlichen Auftakt wird der Vorplatz des Lagerhauses G zu einem Aufenthalts- und Informationsort umgestaltet, der mit der Erhaltung der Hafengebäude und der vorhandenen Pflaster sensibel auf den historischen Bestand reagiert und den industriekulturellen Charakter erhält.

Im **Lagerhaus G** soll ein Gedenkort zur angemessenen Erinnerung an die Nutzung des Gebäudes als Außenlager des KZ Neuengamme entstehen. Als Grundlage für eine Konzeptentwicklung wird die Nutzungsgeschichte des Gebäudes wissenschaftlich aufgearbeitet. Im weiteren Prozess sollen neben der Stiftung Hamburger Gedenkstätten und Lernorte, der Kulturbehörde und dem Denkmalschutzamt auch Verbände und Initiativen sowie zivilgesellschaftliche Akteur:innen beteiligt werden. Für das ebenfalls denkmalgeschützte **Lagerhaus F** sind bereits erste Vorklärungen zur Machbarkeit von Zwischennutzungen erfolgt und erste Überlegungen für eine Nutzung für Start-ups und größere Innovationsbetriebe angestoßen worden.



Neue Topografie

Die Flächen des Grünzugs sowie der Dessauer Straße werden insgesamt auf das Schutzniveau von 9,7 Meter ü NHN aufgehöhht, um eine hochwassergeschützte Erschließung im Anschluss an die hochgelegte Sachsenbrücke nicht nur für Neubauten, sondern auch für Bestandsbauten zu ermöglichen. Durch die Einbindung der Bestandsbauten in das neue Quartier entsteht eine spannende Topografie, die das historische und das

neue hochwassergeschützte Stadtniveau sichtbar macht und verknüpft. Wie auch im nördlichen Hafentorquartier sind die geböschten und durch die Gebäude überbauten Ufer nur punktuell zugänglich. Ergänzend zum großzügigen Hafenbeckenpark werden daher zwischen den Lagerhäusern kleine Balkonsituationen über dem Ufer geschaffen, die Ausblicke über den Saalehafen ermöglichen.



Abb. 4.37: Impression von der Dessauer Straße im Bereich vom Lagerhaus F

Auf der Stadtebene von 9,7 Meter ü NHN wird ein Grünzug als 32 Meter breites Grün- und Aktivitätsband geschaffen, das zusätzlich die Option bietet, die Verlängerung der U-Bahn-Trasse (als Viadukt) aufzunehmen, sofern die Südvariante zum Tragen kommt. An seinem östlichen Rand wird die Andienung insbesondere auch der Bestandsgebäude kompakt mit einer Fahrbahnbreite von 7 Metern und Ladezonen organisiert. Fußgänger:innen steht ein Fußweg zur Verfügung, der über Anlieferstege auf hochwassergeschütztem Niveau zu den denkmalgeschützten Lagerhäusern führt.

Auf dem historischen Niveau bleibt vor den Lagerhäusern eine tiefer liegende Vorzone erhalten. Als breite Gasse ist sie sowohl von Süden als auch über eine Rampe von Norden zugänglich und erschließt auf dem alten Bestandsgelände die Eingänge der Gebäude. Die Dessauer Gasse ist mit der Breite von ca. 8 Metern multifunktional konzipiert, dient als geschützter Außenraum mit Aufenthaltsqualität und ermöglicht es zugleich, die Gebäude mit kleineren Transportern anzudienen und Radabstellanlagen zu integrieren. Dieser Bereich ist allerdings nicht hochwassergeschützt und bei langfristig steigenden Flutpegeln kann sich die Nutzungsmöglichkeit dieser Flächen einschränken.

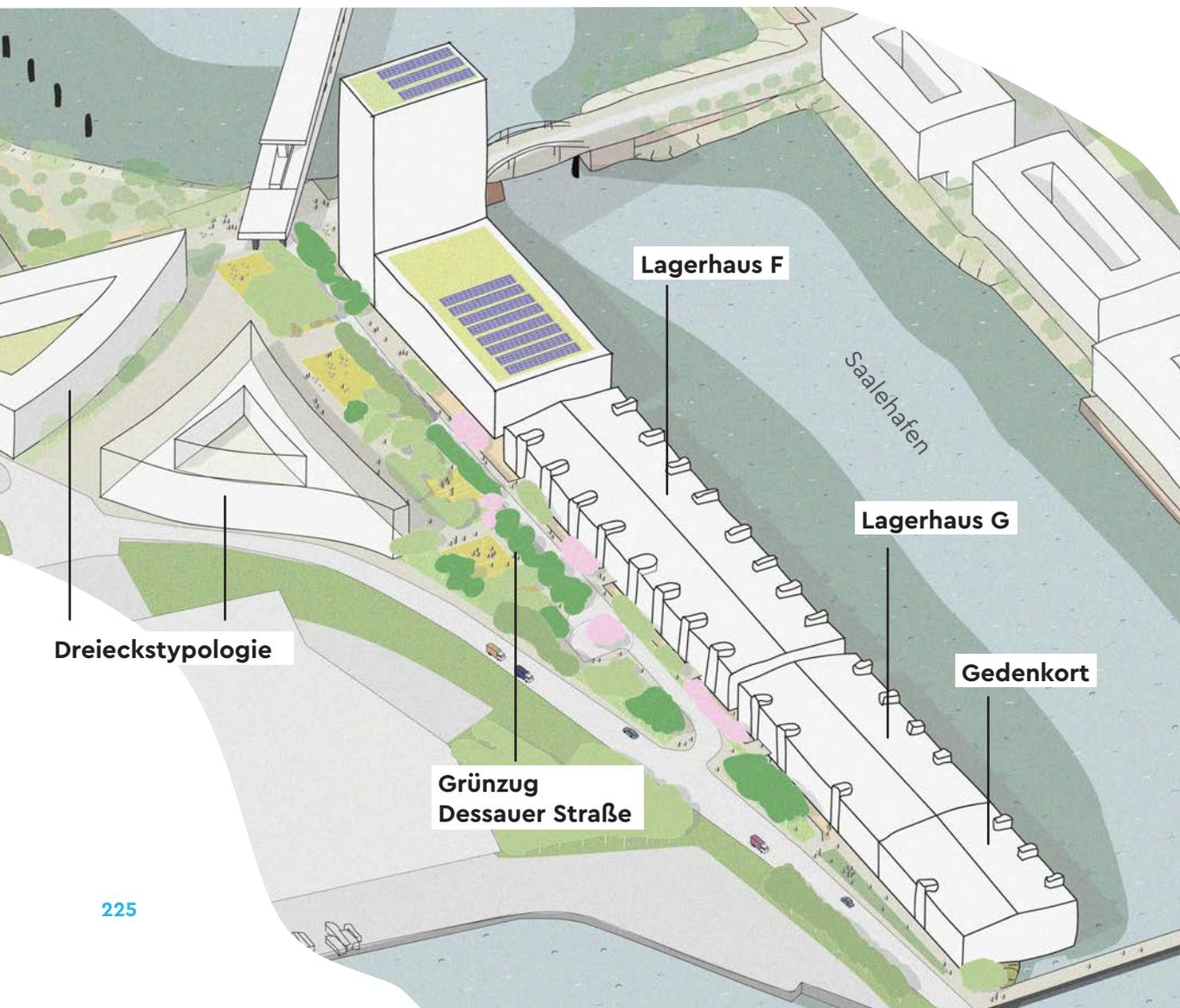
Die Dessauer Straße wird so umgestaltet, dass kein Durchgangsverkehr möglich ist. Die Einfahrt erfolgt von Norden über die Sachsenbrücke und endet mit einem Wendebereich im Süden. Die Hafenverkehre werden künftig ausschließlich über die Hansabrücke abgewickelt und erhalten dafür eine neue Zufahrt zum Terminal O'Swaldkai. Eine Durchbindung zur Hansabrücke für den motorisierten Verkehr ist nur im Ausnahmefall vorgesehen, um eine Notanbindung der Hafenverkehre zu sichern.

Grünzug Dessauer Straße

Der Grünzug übernimmt eine wichtige Funktion im Freiraumverbund. Er führt das im Moldauhafenquartier beginnende Aktivitätsband fort und stärkt die geplante Elbinsel-Landschaftsachse. Als linearer Park verbindet er den Hafenbinnenpark mit dem Vorplatz des Lagerhauses G und verweist weiter zu den Grünflächen am Spreehafen südlich des Planungsgebiets.

Im Osten schirmt eine durchgängige Baumpflanzung die zentral gelegenen Flächen für die Sport- und Freizeitnutzung vom Rad- und Fahrzeugverkehr auf der Dessauer Straße ab. Die zentrale Aktivitätszone mit Kleinspielfeldern und weiteren Sport- und Freizeitnutzungen ist durchsetzt von einem parkartigen Teppich aus mit Bäumen bestandenen Grünflächen.

Abb. 4.38: Der Bereich der Dessauer Straße



Das umfangreiche Aktivitätsangebot des Grünzugs steht den Beschäftigten zur Verfügung und wird zusätzlich Menschen aus den benachbarten Quartieren anziehen, die das von Gewerbe geprägte Hafentorquartier weiter beleben.

Zur Belebung tragen auch die publikumsbezogenen Nutzungen bei, die vor allem an den beiden Enden des Grünzugs, in den Gebäuden nahe der U-Bahn-Haltestelle sowie mit Bezug zum Vorplatz des Lagerhauses G vorgesehen sind. Unter anderem könnte im Gebäude auf Baufeld 33 im Erdgeschoss ein Sportzentrum einziehen.

Vorplatz Lagerhaus G (Gedenkort)

Am südlichen Abschluss der Dessauer Straße liegt der Vorplatz des Lagerhauses G, der insbesondere mit Bezug zum geplanten Gedenkort konzipiert ist. Neben dem Backsteinbau selbst sollen auch die Gleise der Hafenbahn und das vorhandene Pflaster und damit der industriekulturelle Charakter des Platzes erhalten bleiben. Der als verspringende Sitzmauer ausgebildete Höhenversatz zum Straßenniveau macht die historische Schicht des Hafens sichtbar und erlebbar. Zusammen mit einem lichten Baumhain wird im Kontext der auch künftig stark frequentierten Hafenzufahrt zum O'Swaldkai und der verkehrsberuhigten Wegebeziehung zwischen dem Saalehafensteg und der Dessauer Gasse sowohl ein Entree für den Stadtteil als auch ein Aufenthalts- und Informationsraum vor den historischen Lagerhäusern geschaffen.

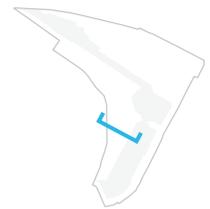


Abb. 4.39: Schnitt-Ansicht der Dessauer Straße aus Richtung Süden



Im Fokus: Baufelder 30 und 31

Dreieckstypologie

Geschossigkeit

V

Nutzungen

Gewerbe

publikumsbezogene Nutzungen

BF 31: Kita

Nutzungen Warftgeschoss

Fahrradstellplätze, Tiefgarage

BF 31: Tiefgarage

Baufeldgröße

BF 30: 7.800 m²

BF 31: 7.700 m²

Bruttogrundfläche (BGF)

BF 30: 23.200 m² (Gewerbe)

BF 31: 23.700 m² (Gewerbe)

700 m² (Kita)

Zentral im Hafentorquartier liegen zwei Baublöcke mit besonderem Charakter. Der Zuschnitt beider Baufelder hält die Korridore für den Trassenverlauf der Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 sowohl in der West- als auch Ostvariante frei. Es ergibt sich eine besondere Gebäudetypologie mit dreieckigem Grundriss und geschwungenen Fassaden.

Die rechtliche Fixierung der Trassenfreihaltung erfolgt in der Hafenplanungsverordnung (im Verfahren). Das urbane Umfeld bietet eine sehr gute Erreichbarkeit für die Beschäftigten und stellt den direkten Zugang zu den Grünflächen und Freizeitangeboten des Quartiers her. Die beiden Bauwerke können durch ihre Lage nahe an der Sachsenbrücke bzw. der Hafenzufahrt sehr gut logistikintensivere Nutzungen aufnehmen.

Das nördliche Baufeld 30 ist repräsentativ zum Hafenbeckenpark und zur U-Bahn hin orientiert. Die Erdgeschossflächen im Osten eignen sich mit ihrer Orientierung zum Vorplatz der U-Bahn besonders für publikumsintensive Nutzungen. Als Sondernutzung wird geprüft, wie eine Feuerwehr- und Rettungswache als Ersatz für den Standort auf der Veddel, der aus Gründen des Denkmalschutzes keine Erweiterung zulässt, funktional und kompatibel in den gemischt genutzten Baublock integriert werden kann.

Das Baufeld 31 liegt direkt am belebten Grünzug und bietet einen Blick auf die Kulisse der historischen Lagerhäuser. Die Zufahrt zum Gebäude erfolgt von der Südwestseite ausnahmsweise über das Warftgeschoss, da dieses über die Hafenzufahrt zum O'Swaldkai auch für den schweren Verkehr sehr gut erreichbar ist. Die Ostfassade am Grünzug bleibt damit frei von Zufahrten, orientiert sich zur Grünanlage und nimmt an der südlichen Ecke u. a. eine Kita-Nutzung auf.

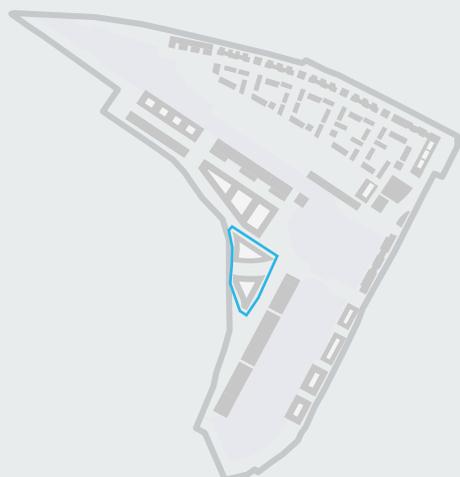




Abb. 4.40: Lageplan Baufelder 30 (oben) und 31 (unten)

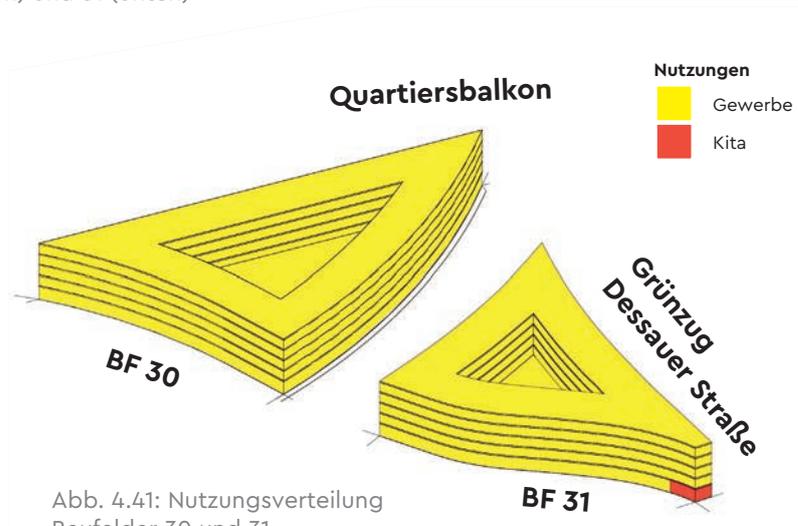


Abb. 4.41: Nutzungsverteilung Baufelder 30 und 31



Abb. 4.42: Erdgeschoss Baufelder 30 und 31 (Westvariante Weiterführung U4)



Im Fokus: Baufeld 33

Flexibler Standort mit großer Gebäudetiefe

Geschossigkeit

V

Nutzungen

Gewerbe

publikumsbezogene Nutzungen
Sondernutzung (Sportzentrum)

Nutzungen Warftgeschoss

Nebenflächen, Tiefgarage

Baufeldgröße

4.900 m²

Bruttogrundfläche (BGF)

21.500 m² (Gewerbe inkl. Sportzentrum)

Der Neubau orientiert sich an den Dimensionen der benachbarten Lagerhäuser und bietet interessante Blickbeziehungen sowohl zum Saalehafen als auch zum Grünzug. Nördlich schließt unmittelbar das Hochhaus an der Sachsenbrücke an.

Die Gebäudetiefe von 47 Metern ermöglicht eine flexible Grundrissgestaltung, dabei können je nach Bedarf und Nutzung auch Lichthöfe umgesetzt werden. Als Nutzung bietet sich das Baufeld aufgrund der großen Grundrisstiefe und der Lage direkt am Knotenpunkt von U-Bahn, Sachsenbrücke und Dessauer Straße insbesondere für urbane, gestapelte Produktionsnutzungen an.

Der Antritt zum Außenraum an der Dessauer Straße befindet sich im nördlichen Bereich, während vor dem südlichen Fassadenabschnitt eine Wegeverbindung in die tief liegende Gasse vor den Lagerhäusern hinunterführt. Die Rampe vor dem Gebäude eröffnet Möglichkeiten, auch das Warftgeschoss straßenseitig für publikumsbezogene Nutzungen vorzusehen und dabei mit der Erdgeschossnutzung zu verbinden. Beispielsweise könnte hier ein Sportzentrum (ca. 3.000 m²) einziehen. Die Zufahrt zum erdgeschossig integrierten Ladehof erfolgt über eine Zufahrt an der südlichen Gebäudeecke.





Abb. 4.43: Lageplan Baufeld 33

Nutzungen

- Sportzentrum
- Mobilitätsfoyers
- Fahrradstellplätze

Nutzungen

- Gewerbe
- Sportzentrum

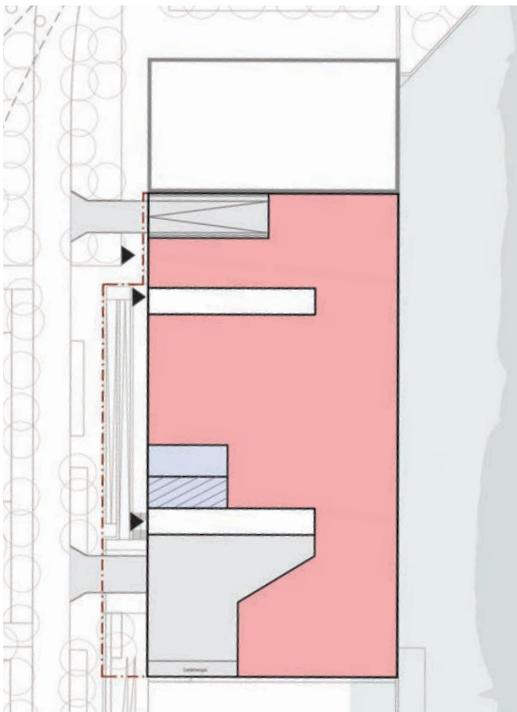


Abb. 4.44: Erdgeschoss Baufeld 33

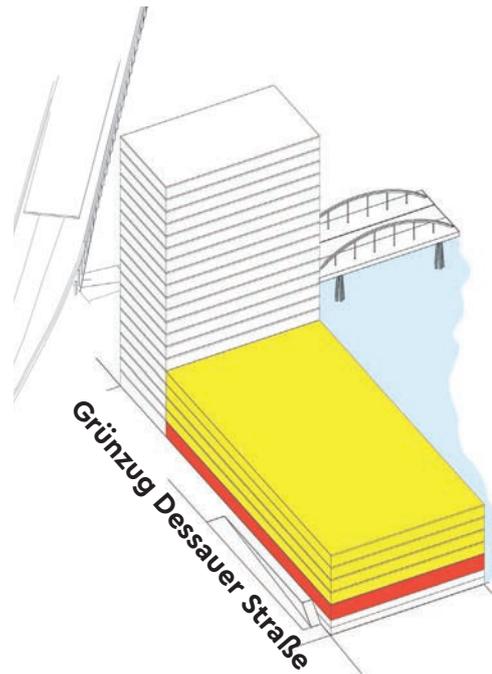


Abb. 4.45: Nutzungsverteilung Baufeld 33

Im Fokus: Baufeld 34

Lagerhaus F

Geschossigkeit

IV

Nutzungen

Gewerbe

Nutzungen Warftgeschoss

Gewerbe

Baufeldgröße

9.900 m²

Bruttogrundfläche (BGF)

31.900 m² (Gewerbe)

Denkmalwert

Das Lagerhaus F ist ein charakteristisches Beispiel des Wiederaufbaus im Hafen. So wurden Charakteristika wie die regelmäßige Anordnung der Windenhäuser und die Ziegelsichtigkeit als typische Fassadenelemente historischer Lagerhäuser aufgegriffen und in eine zeitgenössische Formensprache übertragen. In der spannenden Kontrastwirkung bilden beide Bauten noch heute ein Ensemble, das den historischen städtebaulichen Kontext der lang gestreckten Lagerhauszeile am Dessauer Ufer bewahrt.

Das historische Lagerhaus F steht seit 2013 unter Denkmalschutz und wird heute noch für Lagerzwecke genutzt. Das 170 Meter lange Gebäude verfügt über vier Lagerböden, ist in vier Sektionen unterteilt und wird straßenseitig über Treppenhäuser und teilweise Lastenaufzüge vertikal erschlossen.

Für die denkmalgerechte Umnutzung des Gebäudes stellt die Gebäudetiefe von 47 Metern eine Herausforderung dar. Um den äußeren Charakter des Denkmals zu erhalten und Arbeitsplätze in den alten Lagergebäuden zu ermöglichen, muss für eine gute Belichtung gesorgt werden, etwa mit dem Einbau von Lichthöfen. Auch der Brandschutz muss bedarfsgerecht entwickelt und die energetische Sanierung für eine langfristige Erhaltung im Kontext der Nachhaltigkeitsansprüche des Stadtteils konzipiert werden.

Intensive Arbeitsplatznutzungen (kleinteiligere Flächenzuschnitte und offene kollaborative Konzepte auf größerer Fläche) sind hier gut möglich. Auch Nutzungen, die sowohl Büroarbeitsplätze als auch Werkstätten oder Lagerflächen benötigen, sind umsetzbar.

Die Andienung kann sowohl aus der tief liegenden Gasse erfolgen, die auch für Transporter befahrbar ist, als auch aus dem Straßenraum der Dessauer Straße auf hochwassergeschütztem Niveau. Zur Anlieferung dienen Ladezonen für Lkws am Fahrbahnrand und Stege über die Gasse hinweg.





Abb. 4.46: Lageplan Baufeld 34

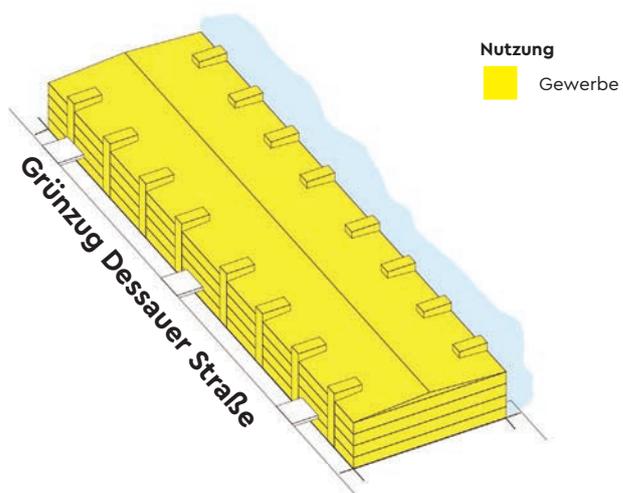


Abb. 4.47: Nutzung Baufeld 34

Im Fokus: Baufeld 35

Lagerhaus G

Geschossigkeit

IV

Nutzungen

Sondernutzung

Baufeldgröße

9.000 m²

Bruttogrundfläche (BGF)

Sondernutzungen: 23.800 m²

Denkmalwert

Als Lagerhaus dokumentiert das Gebäude eine besondere, heute kaum noch vorhandene Hafenarchitektur. Es erhebt sich städtebaulich wirkungsvoll auf seinen Bogensubstruktionen über dem Wasserspiegel des Saalehafens und ist durch den massigen Baukörper mit flachem Satteldach beispielhaft für die zeittypische Architektur. Der Denkmalwert ergibt sich jedoch neben dieser hafen- und bauhistorischen Perspektive insbesondere aus geschichtlichen Gründen: Gebaut als Lagerhaus diente dieses Gebäude im Zweiten Weltkrieg als eines der Außenlager des KZ Neuengamme.

Das Lagerhaus G (1903) steht als im Grasbrook einziges weitgehend erhaltene Gebäude aus dieser Zeit seit 1998 unter Denkmalschutz. Der 170 Meter lange Klinkerbau ist in acht Sektionen mit jeweils drei Lagerböden unterteilt.

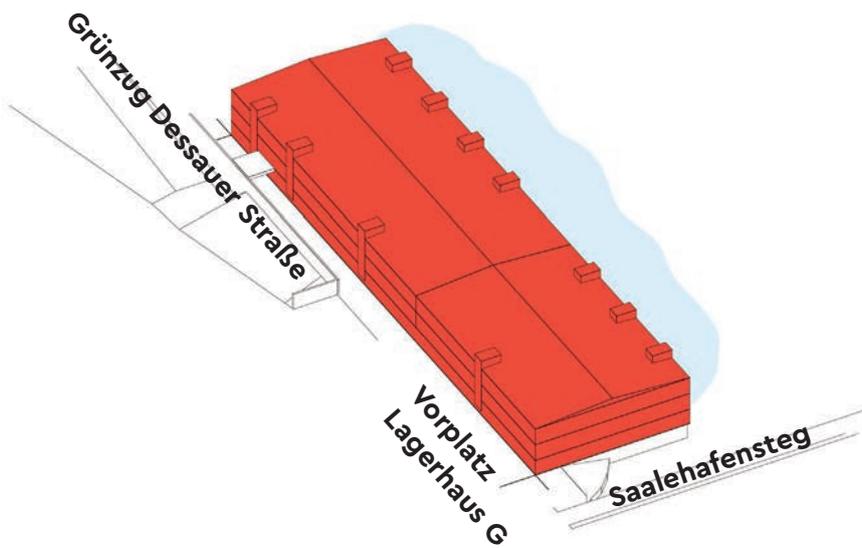
Von Juni 1944 bis April 1945 wurde das Gebäude als Außenlager des KZ Neuengamme und als Zwangsarbeitslager für italienische Kriegsgefangene genutzt, die im Hafen Aufräumarbeiten verrichten mussten. Am Gebäude sind Spuren der Häftlinge über die Zeit erhalten geblieben – heute erinnern Gedenktafeln an diese Zeit. Als einziges noch erhaltenes Außenlager des KZ Neuengamme kommt dem Gebäude eine große historische Bedeutung zu. Bis 2015 wurden hier teilweise wieder Waren gelagert und umgeschlagen. Aufgrund der baulichen Mängel ist das Gebäude heute nicht nutzbar.

In Zukunft soll ein Gedenkort auf Teilflächen im Gebäude eingerichtet werden und weitere – auch gewerbliche – Nutzungen entstehen. Die Konzeption und Verortung des Gedenkortes innerhalb des Gebäudes sollen im Weiteren aufbauend auf einer historischen Bestandsaufnahme und in einem partizipativ angelegten Prozess entwickelt werden.





Abb. 4.48: Lageplan Baufeld 35



Nutzungen

- Sondernutzung/Gedenkort

Abb. 4.49: Nutzung Baufeld 35

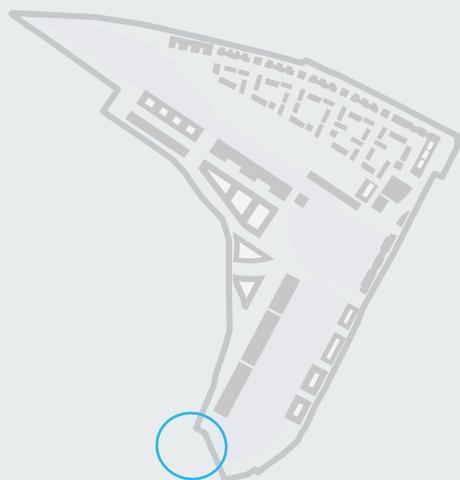
Im Fokus: Infrastruktur

Anbindung Hafenterminal/ Vernetzung Wilhelmsburg

Am südlichsten Ende des Stadtteils überspannt die Hansabrücke die Durchfahrt zwischen Saalehafen und Hansahafen und führt zum Anschlussknoten Hansabrücke/Veddeler Damm. Dieser Kreuzungsbereich und die Brücke bleiben gegenüber dem Bestand weitgehend unverändert und auf dem nicht hochwassergeschützten Geländeniveau. Die Änderungen des Verkehrsaufkommens im Knotenbereich sowie die daraus möglichen resultieren Anpassungsbedarfe sind noch offen.

Die Hansabrücke dient zukünftig ausschließlich den Hafenerverkehr, die vom Veddeler Damm über die Hansabrücke über eine neue dreispurige Zufahrt das Terminalgelände O'Swaldkai erreichen. Für den Fall einer Sperrung der Brücke, beispielsweise wegen Brückenbauarbeiten, wird eine Umleitung über die Sachsenbrücke und die Dessauer Straße ermöglicht. Dafür wird die regulär gesperrte Rampe am südlichen Wendebereich der Dessauer Straße für den hafenbezogenen Verkehr geöffnet wodurch der Hafenbetrieb gesichert ist.

Südlich des Grasbrooks stellen die vorhandenen Gleisanlagen der Hafenbahn eine erhebliche Barriere dar und erschweren damit die Anbindung an den Spreehafen, zur S-Bahn-Station Veddell und in Richtung Wilhelmsburg. Derzeit ist der Weg von der Hansabrücke zum Spreehafen nur durch eine Unterführung unterhalb der Gleise möglich, die ausschließlich über Treppen und damit nicht barrierefrei ausgestaltet und zudem wenig attraktiv ist.



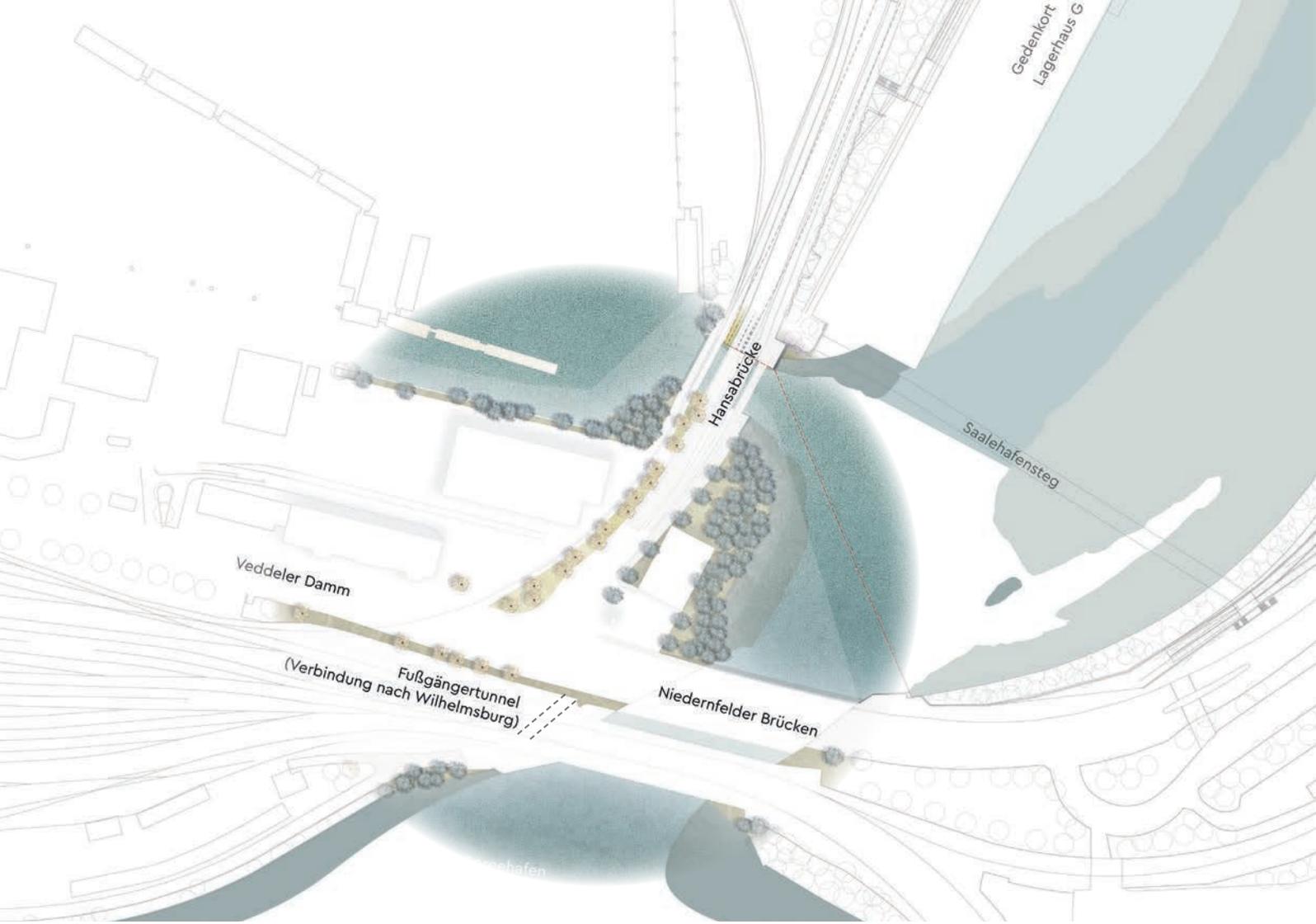


Abb. 4.50: Lageplan Veddeler Damm/Dessauer Straße

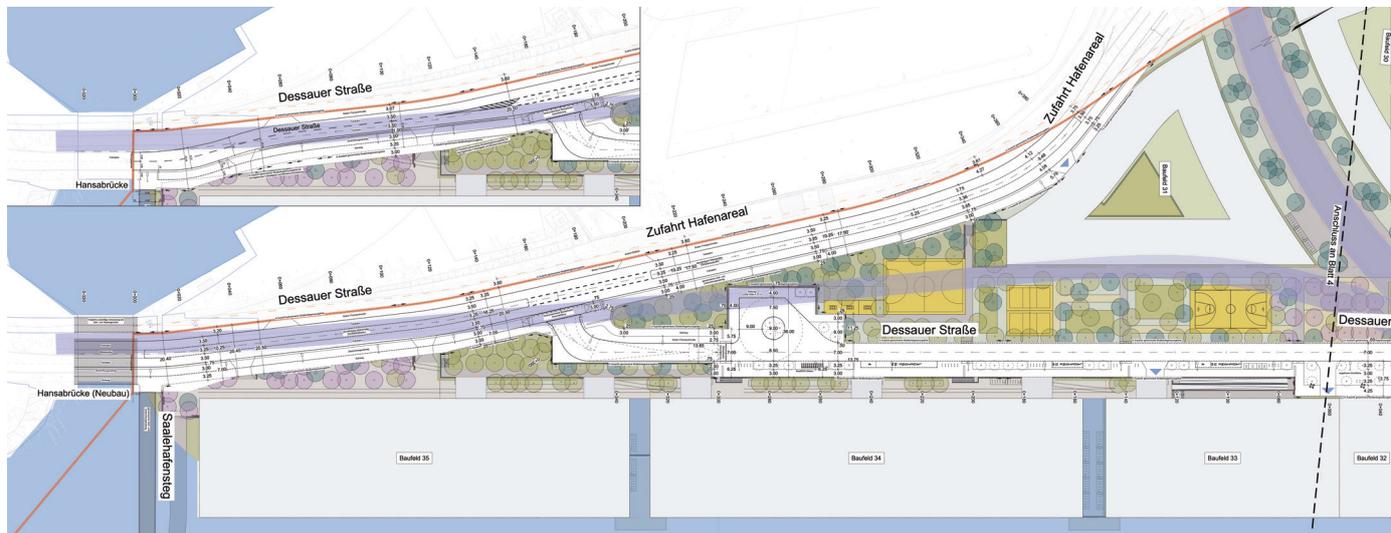


Abb. 4.51: Konzeptionelle Planung der neuen Hafenerschließung

4.3

Saalehafen Ost

Die neue Bebauung am Saalehafen schafft den Brückenschlag zur Veddel mit ihren roten Klinkerbauten, entworfen von Fritz Schumacher, und wird – ebenso wie das restliche Hafentorquartier Teil dieser „roten Stadt“. Aufgrund der Bestandsnutzung durch die Tschechische Republik liegt der Realisierungshorizont für diese Flächen in den 2030er Jahren.

Entlang der bestehenden, stark frequentierten Verkehrsstrasse sind am Saalehafen achtgeschossige Bauten vorgesehen. Die Baufelder orientieren sich in ihrer Länge an der Schumacher-Siedlung und schaffen so ein abgestimmtes Bild – für etwaige weitere zukünftige (fußläufige) Verbindungsachsen zur Veddel quer über die Verkehrsachse werden Potenziale frei gehalten. Als Balanceakt muss die Gebäudetypologie sowohl Geschlossenheit – zum Lärmschutz für die westlich gelegenen Bereiche des neuen Stadtteils – als auch Durchlässigkeit – als einladende Geste gegenüber der Veddel – leisten. Mit einer lärmreflektierenden Fassadenarchitektur zur Straße hin reagieren die Gebäude auf den dortigen Schall, ohne ihn auf die Veddel zurückzuwerfen.

Besondere Bautypologie

Der schmale Landstreifen wird östlich von der Verkehrsstrasse begrenzt. Der Herausforderung, die Flächen nutzbar zu machen, wird durch eine Gebäudetypologie mit Auskragungen nach Osten und Westen begegnet. Durch diese Gebäudeform wird auf Warftniveau ein direkter Zugang zum Wasser geschaffen und in den Obergeschossen entsteht ein vergrößerter Footprint mit mehr Raum und Flächen, die an der Westseite fast über dem Wasser liegen.

Nach Osten bilden die Gebäude eine gemeinsame Straßenflucht, während sie sich zum Saalehafen hin mit einer lebendigen, verspringenden Ansicht zeigen. Da die Uferkante hier nicht linear verläuft, sondern leicht vor- und zurückspringt, entstehen vier Gebäude ähnlichen Typs, die jedoch unterschiedliche Gebäudetiefen aufweisen.

Erschlossen werden die Baufelder über eine hochwassergeschützte Zuwegung von der Sachsenbrücke, von der aus Pkws, Anliefer- und Entsorgungsfahrzeuge in das Warftgeschoss einfahren. Die Warftgeschosse der vier Gebäude sind untereinander verbunden geplant.

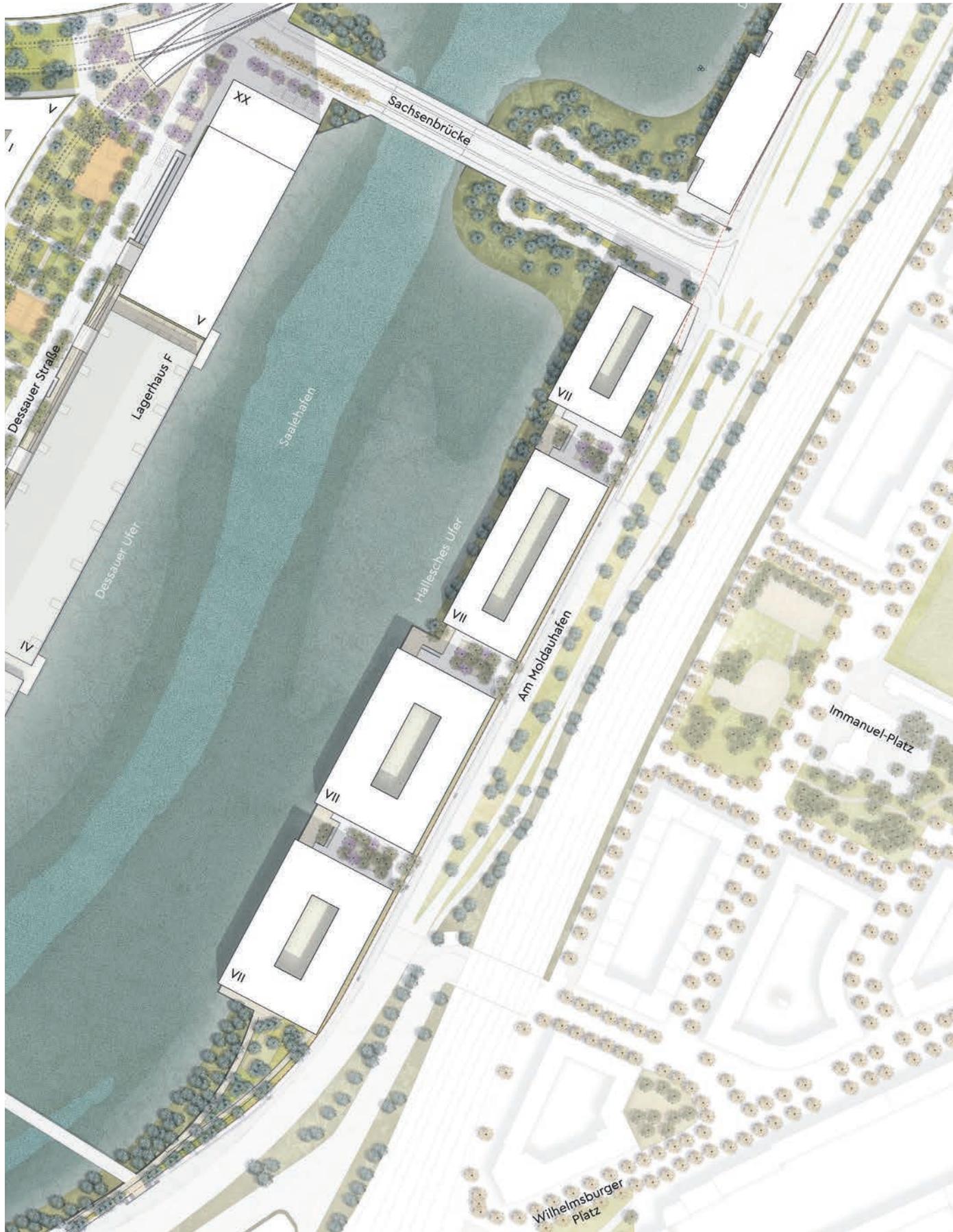


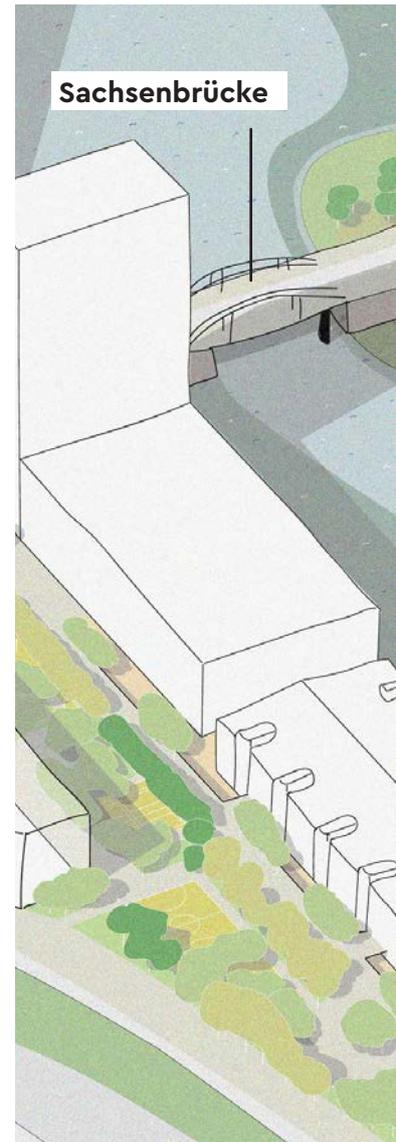
Abb. 4.52: Das Gebiet Saalehafen Ost im Lageplan

Wie kann bei der Bebauung am Saalehafen sichergestellt werden, dass **keine Lärmreflexionen auf die Veddel** entstehen?

Prüfauftrag der Bürger:innen

Die vorhandenen Wohngebäude auf der Veddel sind trotz vorhandener Lärmschutzwand stark vom Lärm der Bahnanlagen und des Straßenzugs Am Moldauhafen/Am Saalehafen belastet. Die gegenüberliegend geplanten neuen Gebäude am Halleschen und Dresdener Ufer werden ebenfalls stark vom Verkehrslärm beeinträchtigt sein und haben die Funktion, die westlich dahinter liegenden Bereiche des Grasbrooks vor dem Verkehrslärm zu schützen.

Mit der Bebauung erhält der Straßenzug auch auf der Westseite eine städtebauliche Fassung. In der Folge wird sich auch die Lärmausbreitung im Straßenraum verändern. Obwohl der Abstand zwischen den Gebäuden beiderseits der Straße mehr als 100 Meter beträgt, könnte dies dazu führen, dass der Verkehrslärm von den neuen Gebäuden reflektiert und auf die Veddel zurückgeworfen wird. In der Funktionsplanung wird daher vorgesehen, dass bei der späteren Planung der neuen Gebäude am östlichen Saalehafen Maßnahmen getroffen werden sollen, um eine Reflexion des Lärms zur Veddel zu vermeiden. Dazu könnten bei der späteren architektonischen Gestaltung beispielsweise schräggestellte Fassadenelemente dienen.



Alle Gebäude im östlichen Saalehafen verfügen im Erdgeschoss über eine kompakte Grundfläche. Nutzungen mit Publikumsbezug sind hier mit einer mittleren Frequentierung vorgesehen und können sich sowohl nach Osten wie auch nach Westen zum Außenraum öffnen. Mit den Auskragungen der oberen Geschosse entsteht eine attraktive, wettergeschützte Erdgeschosszone, die mit ihren zahlreichen Angeboten zum Verweilen einlädt.

Zwischen den Gebäuden bilden drei durch die Promenade auf dem Warftsockel entlang des Saalehafens verbundene „Pocket-Plätze“ mit lockerem Baumdach grüne Aufenthalts- und Begegnungsbereiche für die umliegenden Nutzungen. Die Plätze zwischen den Gebäuden ermöglichen Durchblicke von der Veddel auf das historische Denkmalensemble am Dessauer Ufer. Für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen bildet der Saalehafensteg südlich der Neubauten eine direkte Querung über den Saalehafen zum Dessauer Ufer.

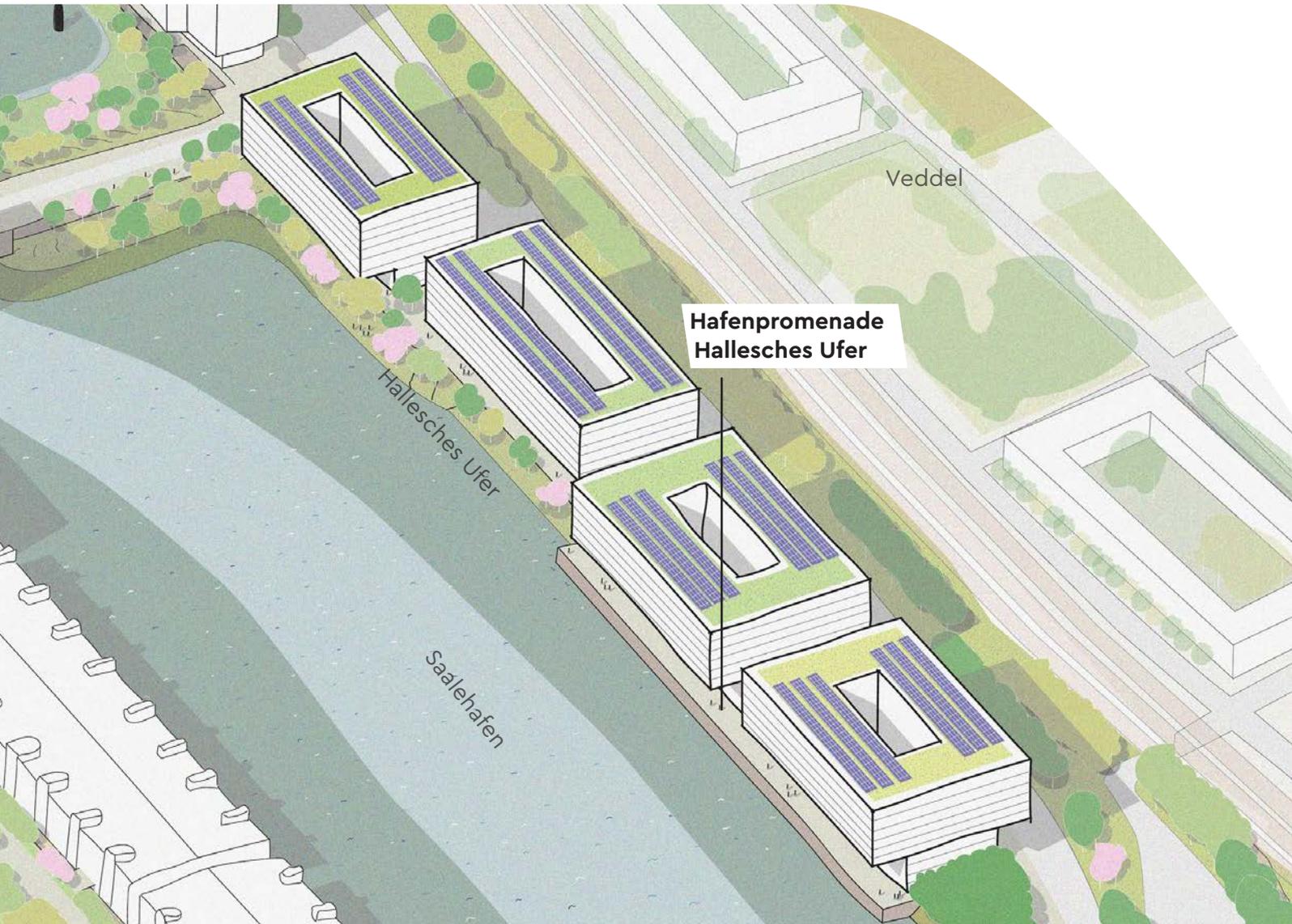


Abb. 4.53: Blick auf den Saalehafen

Hochwasserschutz

Für die Ausgestaltung des öffentlichen Hochwasserschutzes in Wechselwirkung mit den auf Warften stehenden Gebäuden existieren zwei Grundüberlegungen: In einer Variante verbleibt die Hochwasserschutzlinie landseitig der Gebäude und die Hochwasserschutzwand wird abhängig vom Schutzziel im Bestand erhalten oder neu gebaut. Damit die Hochwasserschutzanlage zugänglich bleibt und bei Bedarf gewartet oder erhöht werden kann, muss ausreichend Raum auch in der Höhe gewährleistet bleiben.

In der anderen Variante wird eine neue öffentliche Hochwasserschutzwand als Rahmenkonstruktion auf der Wasserseite anschließend an die Gebäude erstellt. In dieser Variante ist als Alternative die Möglichkeit der Erschließung des Warftgeschosses mit Zufahrten von der Straße Am Saalehafen zu prüfen. Die Bebauung könnte darüber hinaus mit Bezug zum Fußgängerlauf zum Straßenraum und der Veddel geöffnet und mit Nutzungen belebt werden.

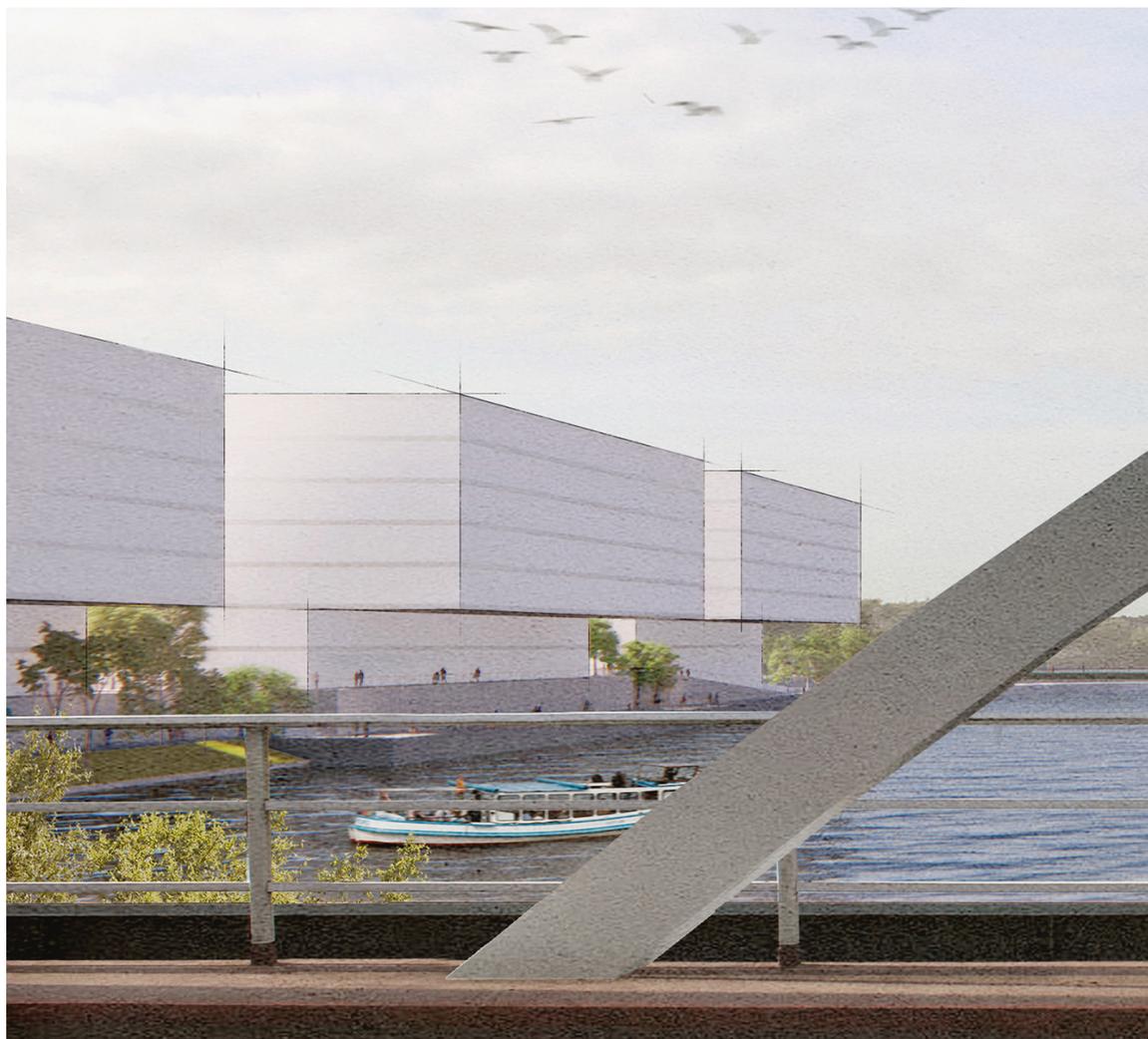


Abb. 4.54: Impression vom Saalehafen – Blick von der Sachsenbrücke

Uferzonen am Halleschen Ufer

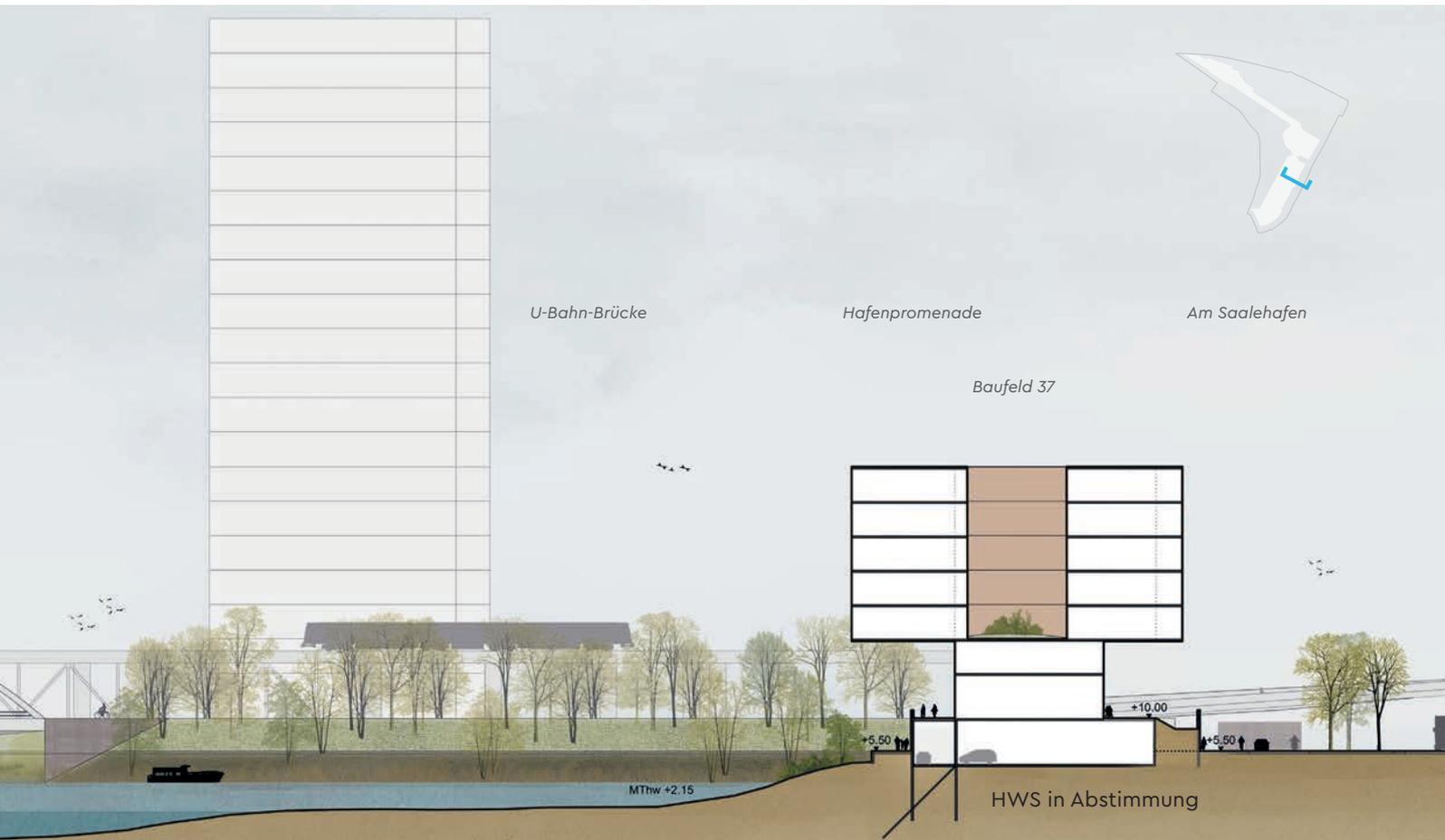
Als Besonderheit im Hafentorquartier wird das Hallesche Ufer durch eine Kaiwand befestigt. Sie wurde bereits 1938 errichtet und muss aufgrund gestiegener Anforderungen an die Standsicherheit ertüchtigt werden. Zur ökologischen Aufwertung wird in diesem Zug eine begrünte Vorschüttung vorgesehen. Wie bei den ökologischen Zonen am westlichen Melniker Ufer, dem Veddelhöft und dem Hafenbeckenpark ist am Halleschen Ufer südlich der neuen Bebauung eine weitere nicht zugängliche Uferzone für die Entwicklung als Naturraum vorgesehen. Oberhalb davon entsteht – in Abhängigkeit von der Lage

der Hochwasserschutzanlage Veddel – ein kleiner öffentlicher Park mit Spiel- und Bewegungsangeboten.

Der obere Uferbereich entlang der Straße Am Saalehafen im Übergangsbereich zu den Niedernfelder Brücken ist von der Bestandsvegetation und Aufwuchs geprägt. Die unteren Uferbereiche sind durch diese abgeschirmt und bilden Rückzugsräume für die lokale Fauna. Die tief liegenden Wasserflächen fallen bei mittlerem Tideniedrigwasser trocken und geben den Blick auf die Flusswattflächen frei. Die alten Schienen, als Relikte aus der Hafennutzung, werden mit der Zeit von der Bestandsvegetation weiter überwuchert und geben der Grünfläche einen naturdynamischen Charakter.



Abb. 4.55: West-Ost-Schnitt durch den Saalehafen (Ostufer)



Im Fokus: Baufelder 36–39

Arbeiten am Saalehafen

Geschossigkeit

VII

Nutzungen

Gewerbe
publikumsbezogene Nutzungen

Nutzungen Warftgeschoss:

Fahrradstellplätze, Nebenflächen,
Tiefgarage

Baufeldgröße

BF 36: 4.000 m²

BF 37: 3.500 m²

BF 38: 4.200 m²

BF 39: 3.000 m²

Bruttogrundfläche (BGF)

BF 36: 15.200 m² (Gewerbe)

BF 37: 19.300 m² (Gewerbe)

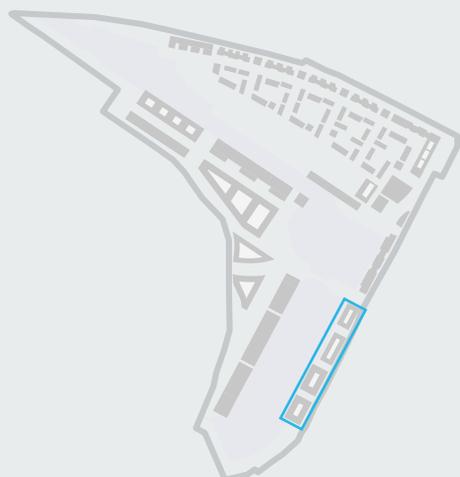
BF 38: 25.400 m² (Gewerbe)

BF 39: 23.600 m² (Gewerbe)

Die vier Gebäude am Halleschen Ufer nehmen in ihrer Grundkonzeption die Randbedingungen der schmalen Grundstückssituation auf und verfügen in den Obergeschossen über beiderseitige Auskragungen, sodass die Flächen im Erdgeschoss sich sowohl nach Osten zur Veddeler Seite als auch zur Wasserseite mit Nutzungen öffnen können. Die Vorflächen im Erdgeschoss erhalten damit einen geschützten Außenraum, zu dem sich die Erdgeschossnutzungen orientieren.

In den Obergeschossen können klassische Bürogrundrisse ebenso wie auch Multi-Space-Konzepte entstehen. Gut nutzbare Gebäudetiefen von 14 bis 18 Meter sind insbesondere bei den zwei größeren Baufeldern 38 und 39 als größere zusammenhängende Grundfläche je Geschoss ausgestaltbar. Damit können, je nach Bedarf, nebeneinanderliegende Nutzungseinheiten auch mit unterschiedlichen Grundrisskonzepten geplant werden. Für eine gute Belichtung sorgen Innenhöfe, an denen sich auch die Sicherheitstreppenhäuser für die Entfluchtung und Erschließung der Gebäude befinden.

Bei Verbleib der öffentlichen Hochwasserschutzanlage in der heutigen Lage an der Straße Am Saalehafen muss das Rettungswegkonzept für die Gebäude über Rampen- und Treppenbauwerke im Straßenraum gelöst werden. Im Falle eines wasserseitigen Verlaufs des Hochwasserschutzes können diese entfallen und die Entfluchtung erfolgt dann über die Sicherheitstreppenhäuser bis in das Warftgeschoss und von dort aus direkt in den Straßenraum.



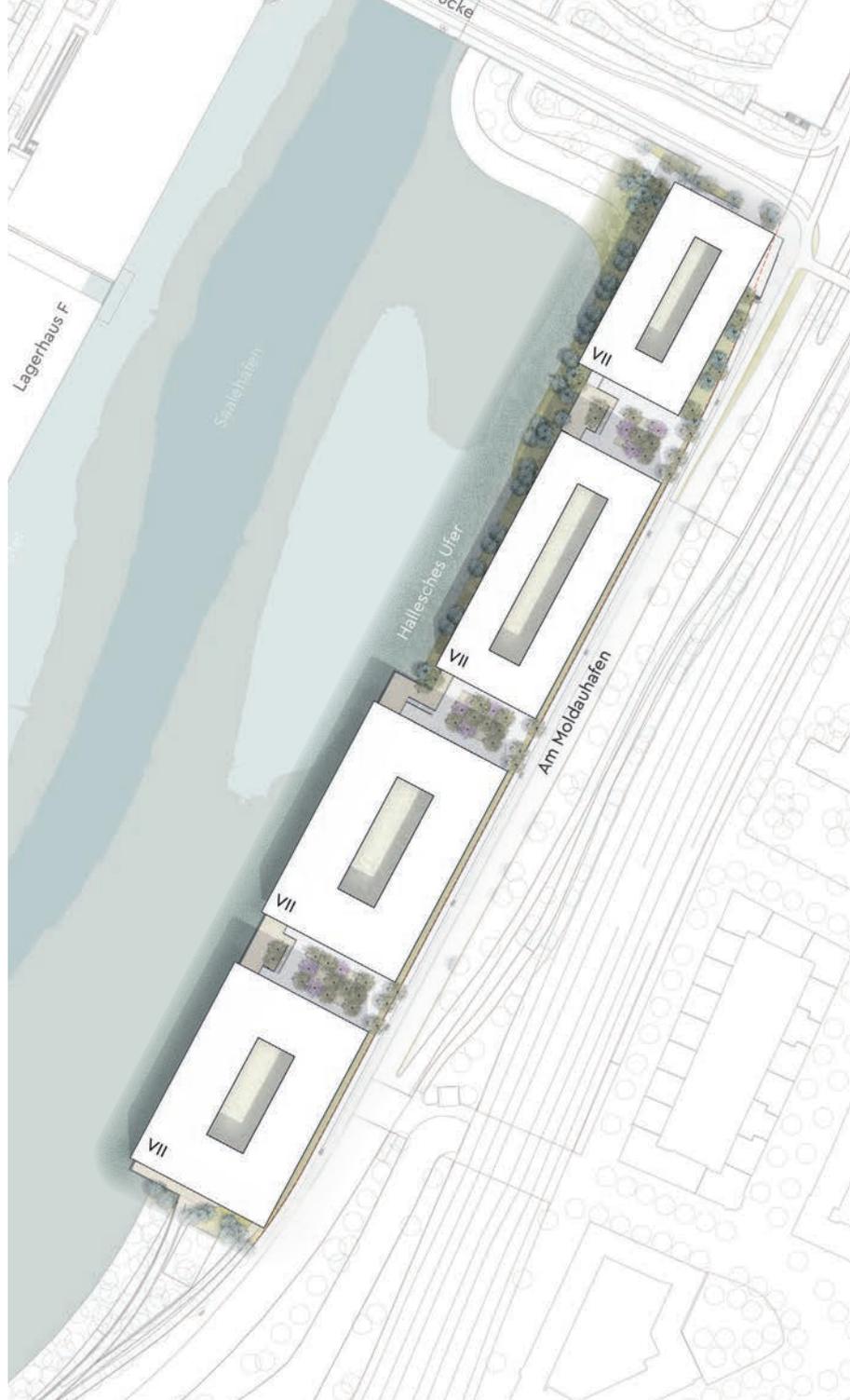
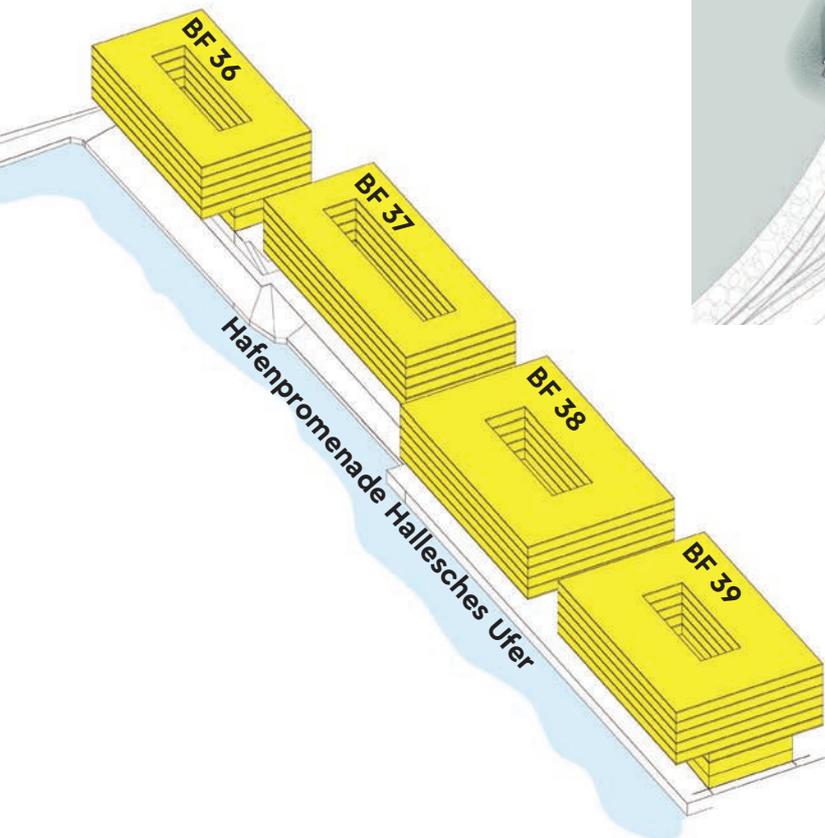


Abb. 4.56: Lageplan Baufelder 36-39



Nutzung
 Gewerbe

Abb. 4.57: Nutzung Baufelder 36-39

Im Fokus: Baufelder 36–39

Arbeiten am Saalehafen

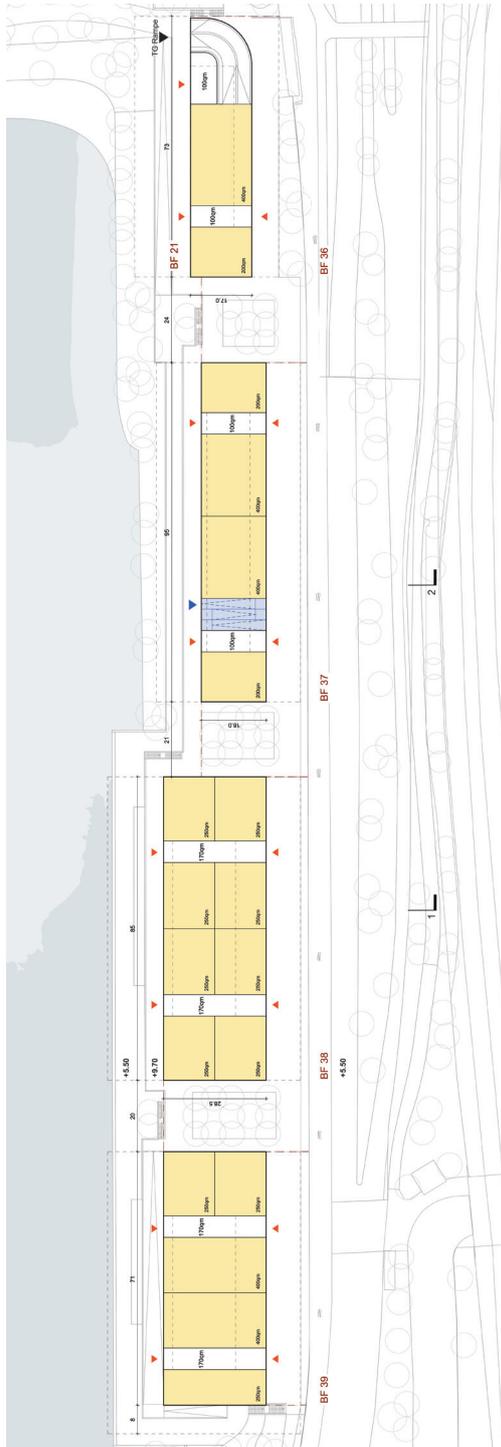


Abb. 4.58: Erdgeschoss Baufelder 36–39

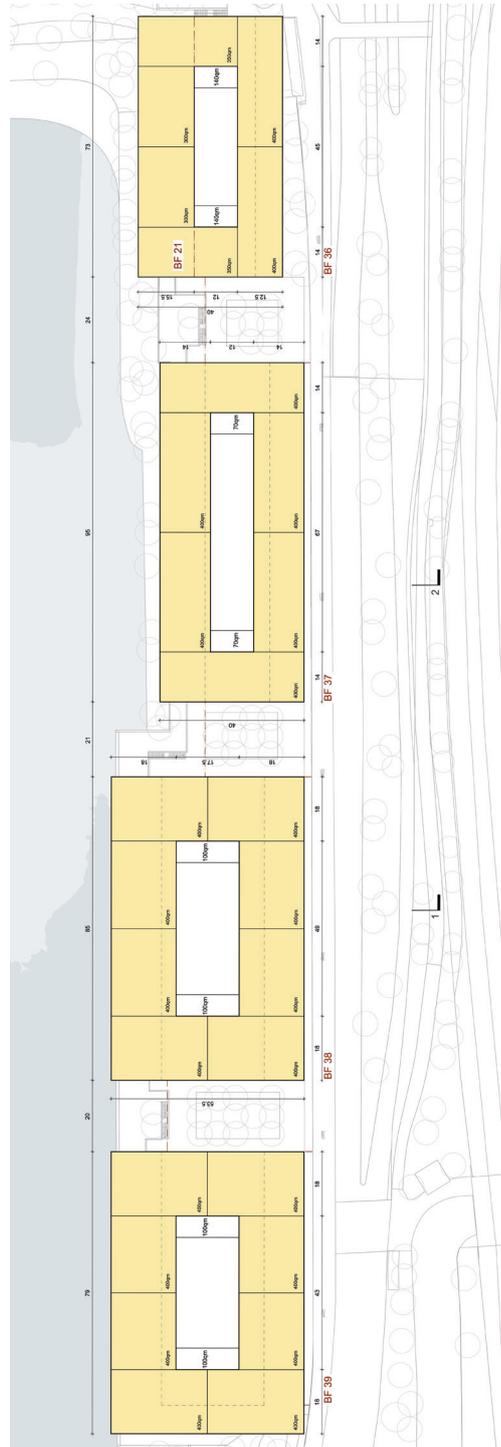


Abb. 4.59: Regelgeschoss Baufelder 36–39

Planwerk

Nutzungen

- Gewerbe
- Fahrradrampe

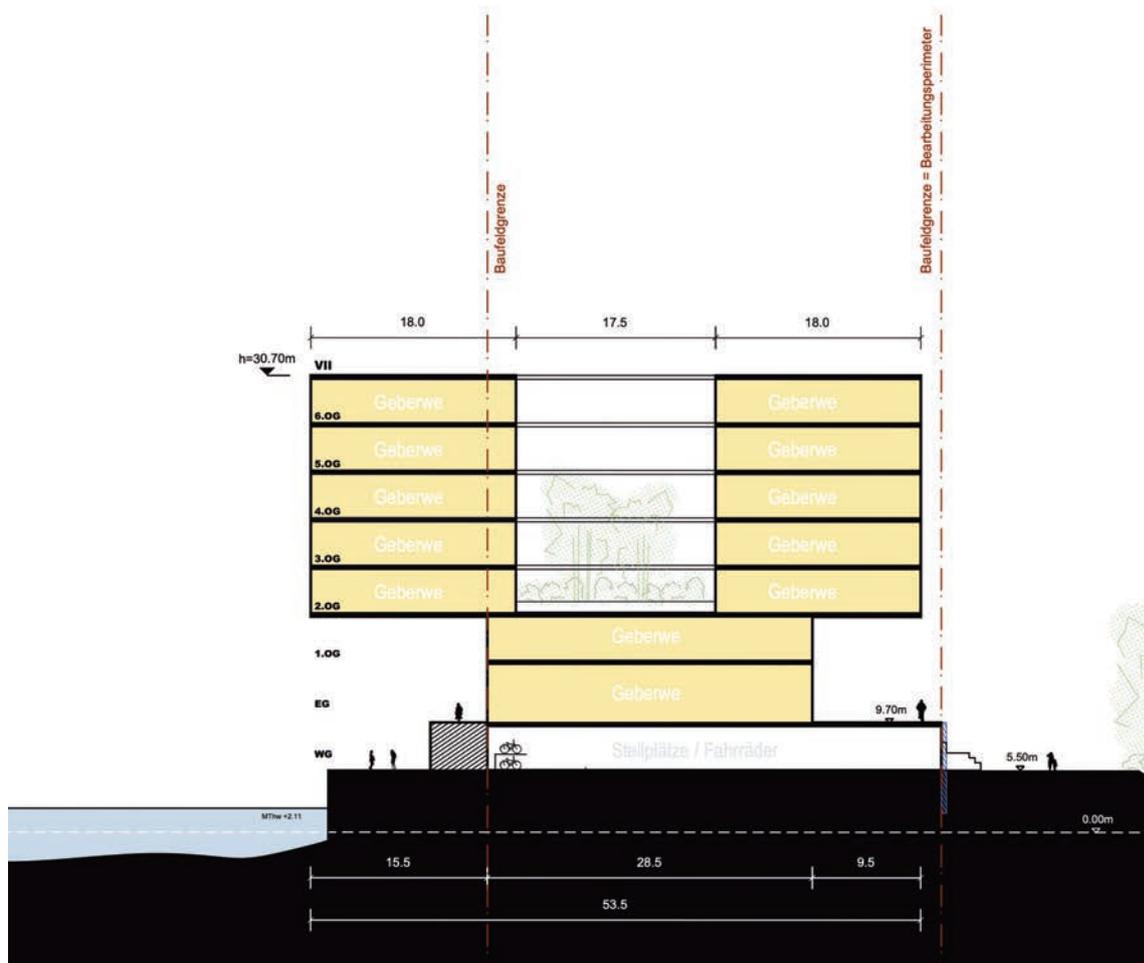


Abb. 4.60: Schnitt Baufeld 38

Im Fokus: Infrastruktur

Saalehafensteg/ Vernetzung Veddel

Spannweite

ca. 210 m

Breite

ca. 6,5 m

Stützenraster

vierfeldrig

Durchfahrtshöhe

ca. 7,5 m ü NHN

Nutzung

Fuß- und Radverkehr

Kfz-Verkehr: nur Unterhaltungsfahrzeuge

Mit der Verbindung über den Saalehafensteg ist die S-Bahn-Station Veddel aus dem südlichen Bereich des Hafentorquartiers fußläufig erreichbar. Für die Nutzer:innen wird die ÖPNV-Anbindung in Richtung Süden verbessert, da die Weglängen zur S-Bahn-Station auf eine Distanz von 500 Metern verkürzt werden.

Zusätzlich zur Brückenverbindung muss dafür die bisherige Lichtsignalanlage mit ihrer Fußgängerüberquerung über die Straße Am Saalehafen um knapp 100 Meter nach Norden verlegt werden und im Bereich des Veddeler Damms eine attraktive Wegeführung zum westlichen Zugang der S-Bahn-Station geschaffen werden. Diese Verknüpfung zwischen Veddeler Damm und Am Saalehafen stellt auch eine erhebliche Verbesserung der Wegebeziehungen für die südliche Veddel dar.

Der heute bereits bestehende Zugang zur S-Bahn in Form einer Unterquerung der Gleise weist gestalterische Defizite auf und ist nicht barrierefrei. Idealerweise erfolgt eine Umgestaltung der Unterquerung mit verbesserter Wegeführung, Ausschilderung, Beleuchtung und barrierefreiem Umbau des westlichen Tunneleingangs. Auf der östlichen Seite der Unterquerung könnten zusätzliche Fahrradabstellanlagen an der S-Bahn-Station die Attraktivität für den Radverkehr erhöhen.

Der Saalehafensteg führt vom denkmalgeschützten Lagerhaus G am Dessauer Ufer zum Halleschen Ufer. Die Fuß- und Radwegebrücke schafft einerseits kurze Wege zwischen den beiden Ufern des Saalehafens. Andererseits wird die Anbindung des Hafentorquartiers an die südliche Veddel und den Grün- und Fahrradverbindungen in Richtung Wilhelmsburg gestärkt. In Verlängerung des Saalehafenstegs bilden die bestehenden Unterführungen des Veddeler Damms und der S-Bahn wichtige Fuß- und Radverkehrsverbindungen, die als externe Erschließungen des Grasbrooks umgebaut und optimiert werden müssen.

Die leichte Stegkonstruktion erlaubt weite Blicke über den Saalehafen und auf die beeindruckende Ansicht der denkmalgeschützten Lagerhäuser F und G. Die Stadtnatur mit ihren Wattflächen und verwilderten Uferzonen wird hier aus der Nähe erlebbar.



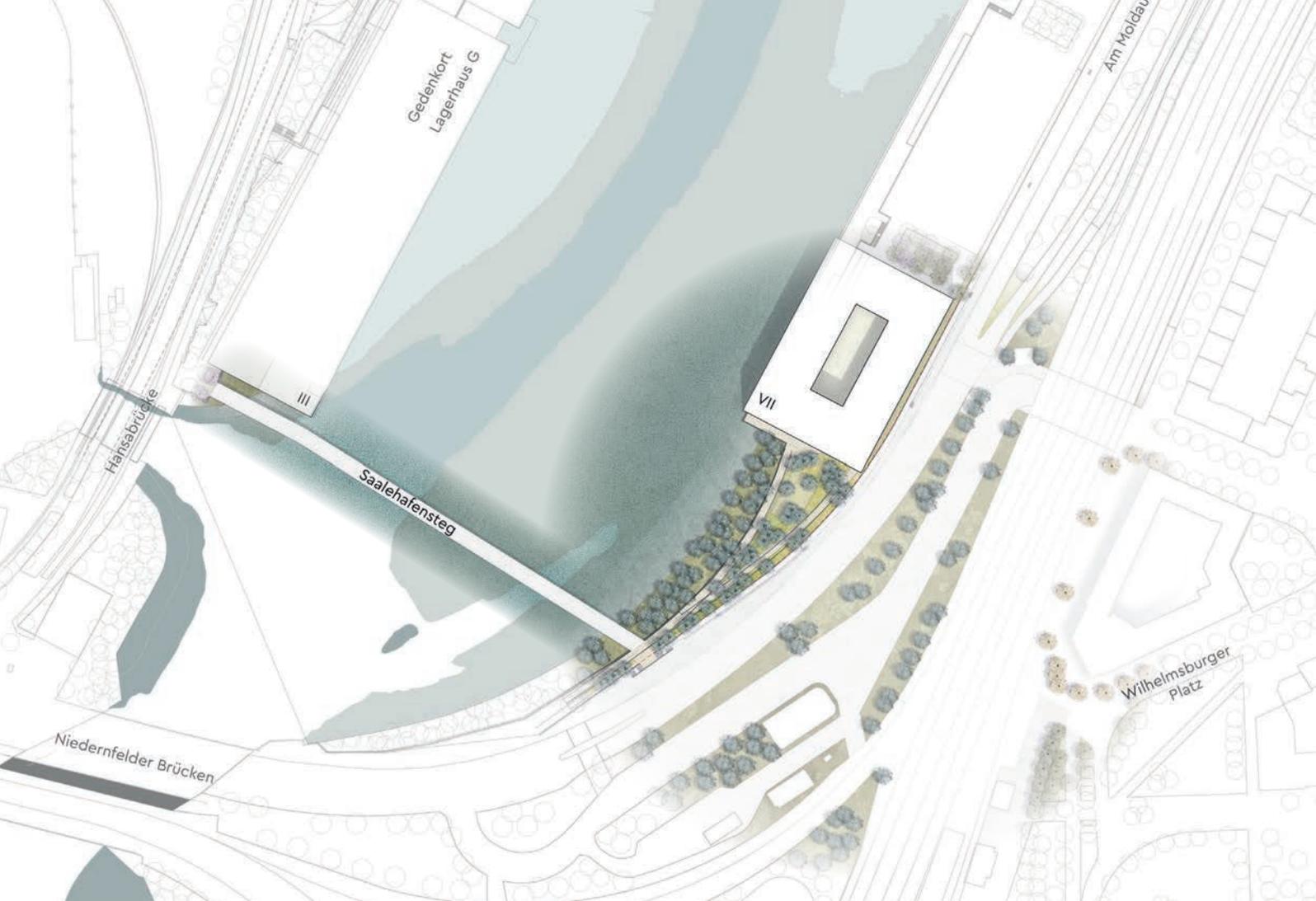


Abb. 4.61: Lageplan Anschlussknoten südliche Veddel und Saalehafensteg

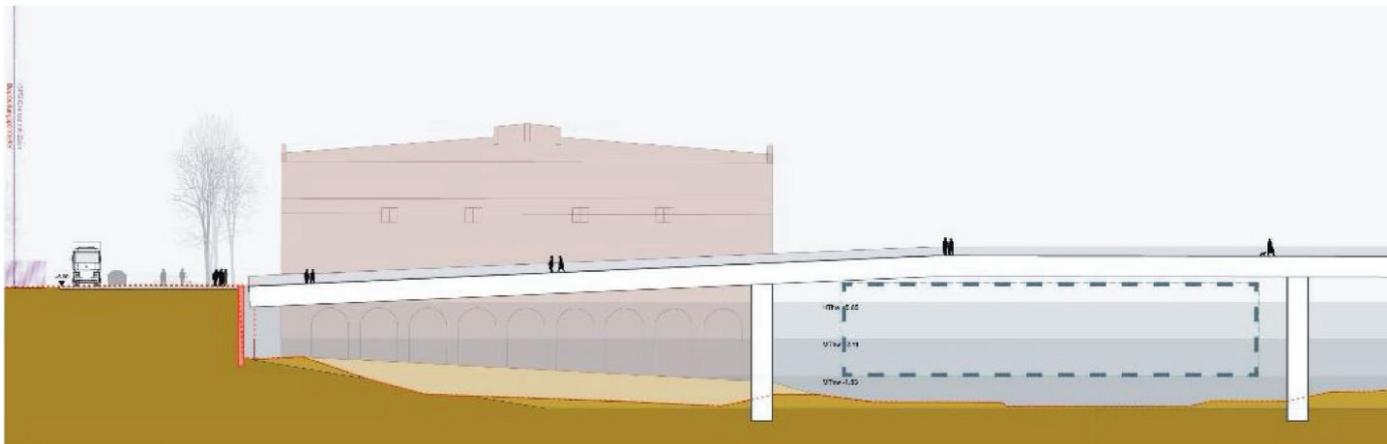


Abb. 4.62: Schnitt Saalehafensteg

Am Saalehafensteg ist kein baulicher Eingriff in die öffentliche Hochwasserschutzwand geplant. Der Steg kann entweder über die Hochwasserschutzwand geführt werden oder endet bereits östlich davon an der Straße Am Saalehafen. Die Übergänge zum Straßenraum wie auch zur Promenade am Halleschen Ufer werden barrierefrei ausgestaltet.

Fachliche Vertiefungen

5. Stadtlandschaft und Biodiversität	251
5.1 Topografie der Stadtlandschaft	253
Hochwasserschutz mit dem Warftprinzip //	
Barrierefreier Anschluss an die Veddel //	
Kaizonenerschließungskonzept // Wechselwirkung von Stadt-, Hafen- und Flusslandschaft //	
Höhenunterschiede gestalten und überwinden	
5.2 Begrünung von Dächern, Fassaden und Warftwänden	259
Begrünungstypologie // Fassadenbegrünung //	
Dachbegrünung/Dachgärten // Begrünte Warftwände, Stützmauern und Böschungen	
5.3 Stadt bauen und Natur entwickeln	265
Spontane und geplante Stadtnatur //	
Urbane Biodiversität // Beleuchtungskonzept //	
Baumkonzept // Artenleitbild – Habitate für Tiere und Pflanzen	
5.4 Ökologische Maßnahmen	271
Uferzonen // Wasser- und Wattflächen	
5.5 Naturschutzrechtliche Eingriffs- und Ausgleichsbilanz	273

6. Mobilitäts- und Logistikkonzept 275

6.1 Grundkonzeption und Methodik 277

Themen der Mobilitätsplanung // Nutzergruppen im Grasbrook

6.2 Vernetzung mit dem Umfeld – ÖPNV und MIV 279

U-Bahn // S-Bahn // Bus // Fährverbindungen und -anleger // Ridepooling und Bedarfsverkehre // Anbindung an das Straßennetz // Verkehrsprognose

6.3 Ruhender Verkehr 283

Stellplatzschlüssel // Quartiersgaragen im Moldauhafenquartier // Tiefgaragen im Hafentorquartier // Betreiberkonzept // Fahrradparken

6.4 Kurze Wege und innere Erschließung 289

Brücken in die Nachbarschaft // Inneres Fußverkehrsnetz // Inneres Radverkehrsnetz

6.5 Logistik 293

Anwohner:innen- und Unternehmenslogistik // Dezentrale Anlieferung/Ladezonen // Fahrradlogistik

6.6 Sharing-Angebote und Flächenbedarfe 295

Carsharing // Bikesharing // Free-floating-E-Scooter-Systeme // Sharing-Flotte Grasbrook – Lastenrad/Microcarrier // Mikro-Mobilitätsflotte für Handwerker und häusliche Pflege // Mobilitätsfoyers für das Wohnen // Hub für Handwerker:innen // Mobilitätsfoyers für Büro und Gewerbe // Mobilitätsstationen für Mikromobilität

7. Zukunftsfeste Ver- und Entsorgungssysteme 301

7.1 Energieversorgung 303

Basis – Gebäudestandards // Infrastruktur – das Verteilungsnetz // Erzeugung – integriertes System // Betrieb – Smart-Energy-Management

7.2 Erschließung 305

Nachteile herkömmlicher Leitungsverlegung // Neuartiger Lösungsansatz

7.3 Urbanes Regenwassermanagement 307

Wasserkreislaufkonzept // Wassernutzung und -rückhaltung // Ökologische Regenwasserbewirtschaftung // Versickerungs- und Speichersysteme // Gebäudedächer

7.4 Rest- und Wertstoffe 311

Quartiershof für Wertstoffe // Gut erreichbare Sammelstellen



Abb. 5.1: Blick auf den neuen großen Park und die Elbe

Stadtlandschaft und Biodiversität



5.1

Topografie der Stadtlandschaft

Die Topografie des Grasbrooks ist von den verschiedenen Niveaus der bestehenden Fluss- und Hafenlandschaft einerseits und den neuen Höhenanforderungen geprägt, die sich aus dem Hochwasserschutz ergeben und auf der Aufhöhung eines großen Teils des Areals sowie der Errichtung der Gebäude auf Warften basieren. Der Höhenunterschied zwischen Stadt- bzw. Warftniveau und dem Bestands- oder Promenadenniveau beträgt rund 5 Meter und bestimmt die Stadtlandschaft.

Hochwasserschutz mit dem Warftprinzip

Die Hafengewässer in Hamburg unterliegen dem Wechsel von Ebbe und Flut mit einem Tidenhub von ca. 3,70 Metern. Das Planungsgebiet liegt im sturmflutgefährdeten Bereich der Elbe. Schwerpunktartig in den Monaten September bis April besteht die Gefahr, dass Sturmfluten auftreten. Zum Hochwasserschutz wird für den Grasbrook das bereits in der HafenCity bewährte Warftkonzept zugrunde gelegt. Dieses ermöglicht eine räumlich enge Verzahnung mit dem Landschaftsraum der Elbe und seiner spezifischen Topografie. Das Warftkonzept macht außerdem die natürlichen Tideschwankungen und Veränderungen des Flusswatts erlebbar – vor allem in den gestalteten Freiräumen am Wasser. Auch die Zeitschichten der von Menschenhand geformten Wasserlandschaft mit ihren vorindustriellen Hafenbecken und Kaizonen bleiben so sichtbar. Anstelle einer zeitintensiven vorlaufenden Eindeichung des Gebiets ermöglicht das Warftprinzip nicht nur eine schrittweise räumliche Entwicklung des Stadtteils, sondern auch die unterirdische Integration von ruhendem Verkehr in den Warftgeschossen unter den Gebäuden.

Resiliente Schutzhöhen und Rettungswege

Mit der Anhebung des Hochwasserschutzniveaus im Stadtteil Grasbrook auf die Schutzhöhe von 9,70 m ü NHN wird ein erweiterter Prognosehorizont von 120 Jahren zugrunde gelegt, der den steigenden Meeresspiegel und die zunehmenden Hochwasserrisiken berücksichtigt.

Zur Entfluchtung des Stadtteils im Hochwasserfall sowie für die allgemeinen Rettungsanforderungen stehen jederzeit zwei hochwassergeschützte Rettungswege mit Anbindung an die Straßen Am Moldauhafen und Am Saalehafen zur Verfügung. Einer führt über den Stadtteileingang, der andere über die Sachsenbrücke, die zu diesem Zweck auf 9,70 m ü NN angehoben wird. Der Lückenschluss zwischen beiden hochwassergeschützten Anbindungen wird durch die neue Moldauhafenbrücke am westlichen Ausgang des Hafenbeckens hergestellt. Eine weitere, nicht hochwassergeschützte Rettungswegerschließung besteht im Süden über die Hansabrücke.

Warftgeschosse und Wasserzugang

Die Aufhöhung des Geländes für Straßen und öffentliche Freiräume im Rahmen des Warftmodells wird auf den privaten Baufeldern durch die Herstellung von Warftgeschossen ergänzt. Diese setzen in der Regel auf dem historischen Hafenniveau auf und werden mit wasserdichten Außenwänden hergestellt. Wenn das Warftgeschoss an eine Promenade angrenzt, ist es von dieser ebenerdig zugänglich. Flutschutz-tore oder vergleichbare technische Einrichtungen schützen die im Warftgeschoss integrierten Nutzungen, wie

z. B. Gastronomien und Einzelhandel. Oberhalb des Warftgeschosses schließt das Erdgeschoss niveaugleich an die Gehwege der Straßen an.

Um den Zugang vom Wasser und die prägenden historischen Kaimauern zu erhalten, entstehen die neuen Gebäude – mit wenigen Ausnahmen – nicht direkt an der Wasserkante. Die vorhandenen denkmalgeschützten Bestandsgebäude, die direkt an das Wasser gebaut sind und somit auf dem historischen Geländeniveau stehen, erfordern spezifische objektbezogene Hochwasserschutzlösungen.



Abb. 5.2: Hochwasserschutzkonzept für den Grasbrook

Barrierefreier Anschluss an die Veddel

Um die eingedeichte Veddel mit dem Grasbrook funktional, stadtstrukturell und alltagstauglich zu verbinden, bedarf es einer besonderen Berücksichtigung der damit verbundenen topografischen Herausforderungen. Die wechselseitige Nutzung der Angebote beider Stadtteile durch die Menschen auf der Veddel und auf dem Grasbrook erfordert

barrierefreie Verbindungen zwischen den Stadtteilen, wie beispielsweise die geplante Veddeler Brücke über die bisher trennende Verkehrsstrasse.

Die neue Warft für den Grasbrook muss aber auch an die bestehende öffentlichen Hochwasserschutzlinie, die in Nord-Süd-Richtung entlang der östlichen Stadtteilgrenze zur Veddel verläuft, angeschlossen werden. Die Schutzhöhen betragen heute ca. 7,9 m ü NHN bis 8,4 m ü NHN. Zukünftige Erhöhungsnotwendigkeiten der öffentlichen Hochwasserschutzlinie bis auf das Schutzniveaus der Grasbrook-Planung von ca. 9,7 m ü NHN sind konzeptionell berücksichtigt.



Alle Höhenangaben ü NHN

Wilhelmsburg

Abb. 5.3: Privater und öffentlicher Hochwasserschutz auf dem Grasbrook und der Veddel

Für den weiteren Planungsprozess werden neben der Erhöhung der Wand in ihrem heutigen Verlauf auch eine Verlegung der Schutzlinie als Rahmenkonstruktion auf die Westseite an die geplante Bebauung am Ostufer des Saalehafens geprüft. Das heute vorhandene Hochwasserschutztor an der Zufahrt zur Sachsenbrücke wird bereits im Zuge der Umgestaltung der Sachsenbrücke entbehrlich, da eine Lösung als durchgängiger Schutz mittels Hochwasserschutzwänden geplant ist (Wangenwände entlang der Sachsenbrücke).

Kaizonenerschließungskonzept

Die alten Kaianlagen im Planungsgebiet werden überwiegend in Promenaden für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen umgewandelt. Fahrzeuge, die sich hier in geringem Umfang bewegen, gehören zum regelhaften Entsorgungs- und Unterhaltungsverkehr der Promenaden selbst oder dienen im Bedarfsfall der Rettungswegefunktion oder Wartung und Sanierung im Bereich der Kaizonen. Die Zufahrt mit Wartungs- oder Rettungsfahrzeugen erfolgt aus östlicher Richtung von der Straße Am Moldauhafen und aus westlicher Richtung von der Bastion am Veddelhöft. Eine durchgehende Befahrung ist für Rettungs-, Unterhaltungs- und Entsorgungsfahrzeuge bis zu einer lichten Höhe von ca. 3,50 Metern möglich (bei Realisierung der Neuen Elbquerung zur HafenCity).

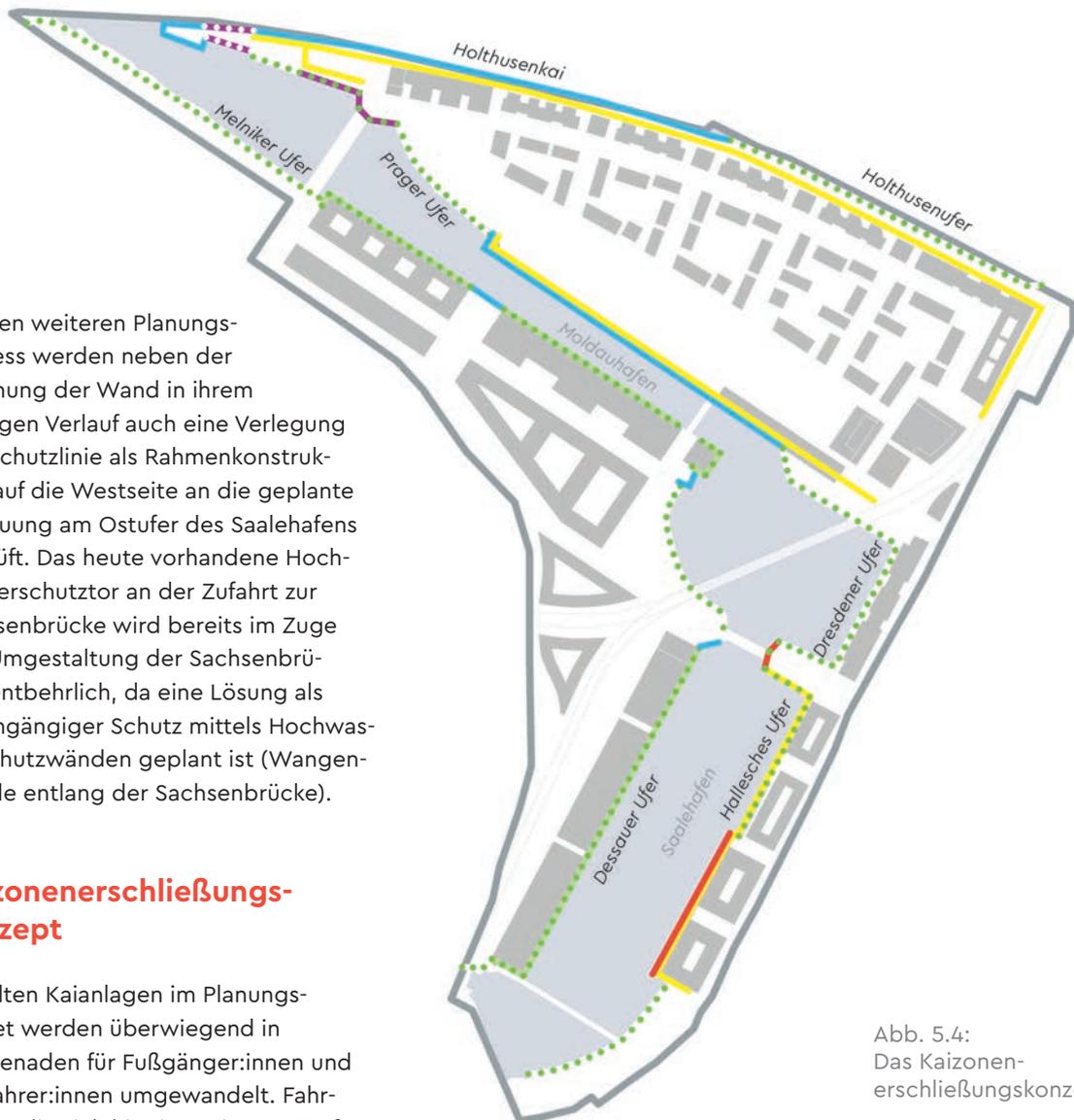


Abb. 5.4: Das Kaizonenerschließungskonzept

- Kaimauer
(Kaizonenzugang für Unterhaltung landseitig)
- ... Böschung
(Kaizonenzugang für Unterhaltung wasserseitig)
- - - Überbaute Böschung
(Kaizonenzugang für Unterhaltung wasserseitig)
- - - Uferkante mit hinterliegender Böschung
- - - Uferkante mit vorgesetzter Böschung
- Uferwand
- - - Uferwand mit hinterliegender Böschung
- Befahrbare Kaizone

Die U-Bahn-Brücke über die östliche Zufahrt im Stadtteileingang ermöglicht eine Durchfahrtshöhe von mindestens 4,70 Metern und im Bereich der Kaizonenerschließung von mindestens 4,30 Metern.

Im südlichen Moldauhafenquartier wird entlang des Prager Ufers eine Befahrung durch Rettungs- und Unterhaltungsfahrzeuge berücksichtigt. Am westlichen Ende besteht eine Wendemöglichkeit. Die lichte Höhe unter dem Moldauhafensteg beträgt ca. 4 Meter. Für die Kaizonen des Halleschen und die Uferböschung des Dresdner Ufers am Saalehafen ist eine Befahrung mit großen Fahrzeugen nicht vorgesehen.

Wechselwirkung von Stadt-, Hafen- und Flusslandschaft

Die Topografie der Fluss- und Hafenslandschaft baut sich von den äußerst dynamischen Wasserflächen der Norderelbe (-1,66 m ü NHN bis 2,15 m ü NHN) über die tidebeeinflussten Uferböschungen bis hin zur Elbpromenade (5,50 m ü NHN) mit ihren begrünten Warftwänden auf. Darüber liegt zukünftig auf der neuen Warft die Stadtebene (9,70 m ü NHN).

In den Hafenbecken liegen ökologisch wertvolle Schlick- und Flusswattflächen, die insbesondere in den selten ausgebaggerten Randzonen eine eigene Dynamik entwickelt haben. Die Ufer sind im Hafentorquartier größtenteils durch die Kaibeabauung der historischen denkmalgeschützten Lagerhäuser geprägt. Im Moldauhafenquartier dominieren harte Kaikanten aus Stahl und Beton die unteren Hafenpromenaden, die bei starkem Hochwasser überschwemmt werden. Angrenzend daran erheben sich die Warftgeschosse und Stützmauern. Dieser murale Sockel ist von Klinker, dem typischen Hafen- und Ufermauermaterial, geprägt.

Die vielfältige Schichtung der Stadtlandschaft ist sowohl aus der Nähe als auch aus der Distanz erlebbar. Im zentralen Park kommen Hafen- und Flusslandschaft zusammen und führen die Ebenen des Stadtteils zwischen Fluss, Hafen, Promenaden und Stadtniveau zusammen.

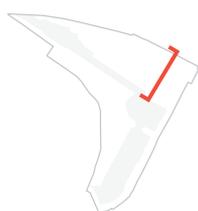
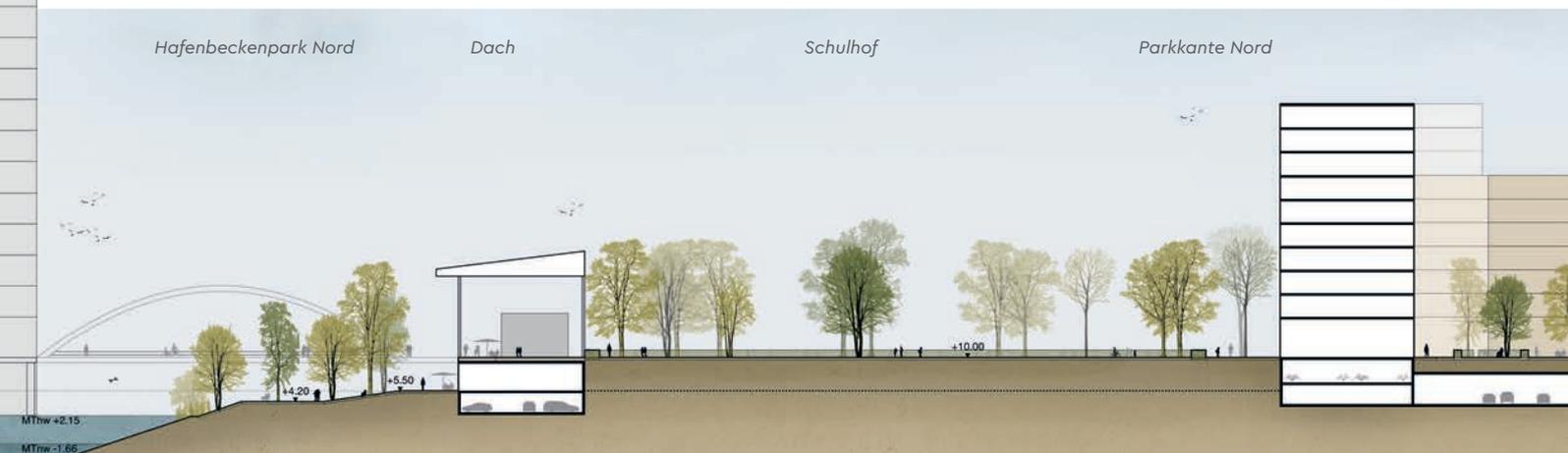


Abb. 5.5: Schnitt durch das Moldauhafenquartier in Süd-Nord-Richtung



Höhenunterschiede gestalten und überwinden

Durch den Höhenunterschied von Gelände- und Warftniveau entsteht eine neue Raumstruktur aus Stütz- und Warftwänden, Treppen und Rampen. Sie verbinden das Hafen- beziehungsweise Flussniveau mit der Stadtebene und formen einen Sockel für die neue Bebauung. Dabei bildet sich eine Vielzahl von unterschiedlichen Zwischenebenen, Rampen und Treppen aus, die sich von der Stadtebene in Richtung der Flusswelt entwickeln und so den Wasserbezug erhalten und inszenieren. Die Stütz- und Warftwände unterscheiden sich in ihrer Materialität und bieten durch ihre Struktur, Körnung und partielle Begrünung fein gegliederte Lebensräume für Tiere und Pflanzen. Durch ihre vielfältige Gestaltung entsteht eine abwechslungsreiche Atmosphäre, die zum Flanieren entlang der Promenaden einlädt.

Um Barrierefreiheit zwischen den zwei verschiedenen Niveaus des neuen Stadtteils zu ermöglichen, sind zahlreiche Rampen in regelmäßigen Abständen vorgesehen. Der Abstand der barrierefreien Erschließungen des Fußverkehrs nördlich des Grasbrook Boulevards beträgt zwischen 60 und 360 Metern, die Abstände zwischen den Treppenanlagen liegen zwischen 35 und 180 Metern. Ihre Verortung folgt insbesondere den wichtigsten Fußwegeverbindungen. Zugleich gewährleisten Treppen in der Kombination mit den Rampenbauwerken kurze Wege und direkte Zugänge. Teilweise sind die barrierefreien Rampenbauwerke auch für eine Fahrradnutzung ausgelegt, um die Fahrradwege auf beiden Stadtniveaus gut miteinander zu verknüpfen.

Die Rampen- und Treppenkonstruktionen sind in den Gestaltungskanon der Stütz- und Warftmauern integriert und folgen so in ihrer Materialität demselben Verständnis. In verschiedenen Bereichen werden Stützmauern und Warftwände mit Begrünung versehen.



5.2

Begrünung von Dächern, Fassaden und Warftwänden

Ein wichtiger Teil der Freiraumqualität auf dem Grasbrook entsteht nicht nur in den Parks, Plätzen, Promenaden und grünen Straßenräumen, sondern auch in der Begrünung der Höfe, den Räumen zwischen den Gebäuden und der Gebäude selbst. Sowohl die Hausfassaden und Dächer als auch Warftwände und Böschungen werden unterschiedlich intensiv begrünt. Die Art der jeweiligen Begrünung folgt einheitlichen Prinzipien.

Begrünungstypologie

Für den Stadtteil wurden fünf Begrünungstypen wie bodengebunden, dachgebunden, fassadengebunden sowie Vitrinenlösungen und Begrünung von Warftwänden entwickelt. Diese verschiedenen Typen werden in den unterschiedlichen Situationen und Gebäudetypologien angewendet. Grob wird in „Fassadenbegrünung“, „optionale Fassadenbegrünung“ und „begrünte Warftgeschosswände“ unterteilt. Des Weiteren wird der begrünte Fassadenanteil variiert.

Die Fassadenbegrünung befindet sich vor allem in den Grünzügen und beim Ballfangzaun des Fußballplatzes sowie an den lärmzugewandten muralen Fassadenseiten des Hafentorquartiers und den nach Osten orientierten Fassaden des Stadteileingangs. Die optionale Fassadenbegrünung ist an den Wänden der nach innen gerichteten Hofseiten der Wohninseln im Moldauhafenquartier vorgesehen und abhängig von

der Ausformulierung der Architektur. Die Durchgänge zu den Höfen sollen mindestens auf einer Seite der Gebäudezwischenräume begrünt werden. Entlang der Norderelbe und entlang des Grasbrook Boulevards sind insbesondere in den Vor- und Rücksprüngen der Nordkanten-Bebauung ebenfalls Fassadenbegrünung vorgesehen. Zusätzlich zu den Gebäudefassaden soll auch die Begrünung von Abschnitten der Warftwände realisiert werden.

Die grünen Fassaden tragen erheblich zur Lebensqualität bei. Sie sorgen für ein besseres Stadtklima, fördern das Netz an Grünverbindungen, erhöhen die Artenvielfalt, schaffen gesündere Lebensverhältnisse, verschönern das Quartier und unterstützen das Erleben der Jahreszeiten.

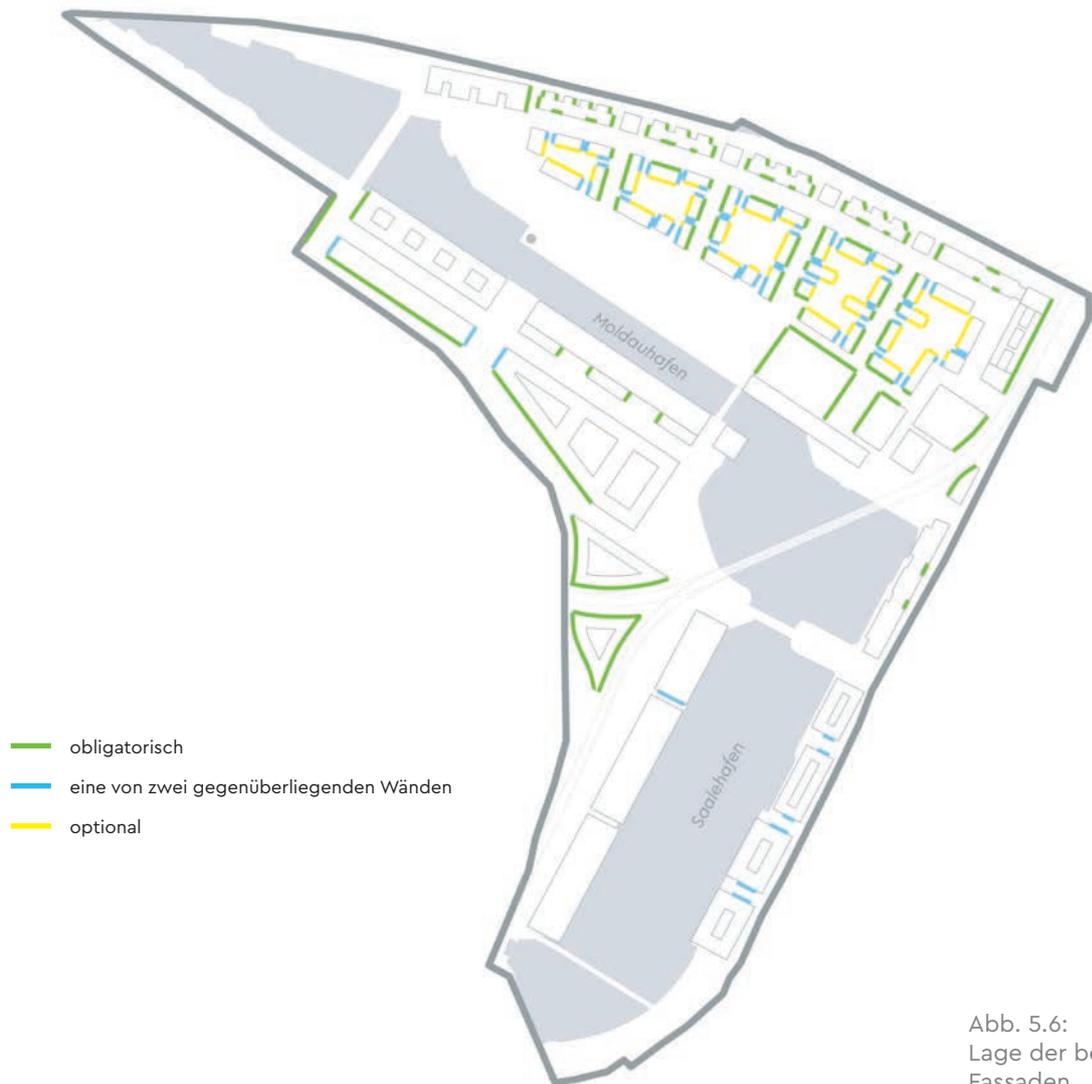


Abb. 5.6:
Lage der begrünt
Fassaden

Fassadenbegrünung

Auf dem Grasbrook kommen neben den vielfältigen Formen der Dachbegrünungen in bestimmten Bereichen und unter Berücksichtigung der jeweiligen Hochbauten auch Wand- beziehungsweise Fassadenbegrünungen zur Anwendung. Sie verbinden die Wiesen- und Rasenflächen am Boden mit der Begrünung auf den Dächern. Sinnvoll sind die vertikalen Begrünungen insbesondere an lärm- und feinstaubexponierten Fassaden und dort, wo sie die Aspekte des übergeordneten Freiraumsystems unterstützen. Die Durchgrünung des Stadtteils wird durch die Fassadenbegrünung in den mit Baumpflanzungen versehenen Grünzügen zusätzlich gestärkt.

Teil C | 5 Begrünung von Dächern, Fassaden und Warftwänden



Abb. 5.7: Beispiel für Fassadenbegrünung (Novartis Campus, Basel)



Abb. 5.8: Beispiel für Fassadenbegrünung (Hilti Campus, Schaan)

Die Begrünung von Fassaden hat sowohl ein großes Potenzial für das lokale Außenklima durch Verdunstungskühlung als auch für die Beschattung der Gebäude. Weiterhin haben die Fassadenbegrünungen einen positiven Einfluss auf die Energiebilanz eines Gebäudes, tragen zur Filterung der Luft bei und speichern Regenwasser. Sie dienen auch als Lebensraum für Flora und Fauna und der Vernetzung von Biotopen. Neben der Verbesserung des Mikroklimas und der Erhöhung der Artenvielfalt übernimmt die vertikale Begrünung auch die Ausbildung der baulichen Übergänge und die Reduktion der Härte der neuen Hochbauten beispielsweise bei den Infrastruktur- und Verkehrsbauten. Dabei wird weniger eine hochtechnische, aufwendige „grüne“ Wand, sondern in erster Linie eine einfache und dauerhafte Rankgerüst- oder Kletterpflanzenlösung verwendet, um die Pflege und Bewirtschaftung dauerhaft sicherzustellen. Die Bewässerung mit Trinkwasser soll vermieden werden.

Dachbegrünung/Dachgärten

Eine Sonderrolle nehmen die Dachflächen auf dem gesamten Grasbrook ein. Grundsätzlich nehmen sie diverse Funktionen auf. Keine Dachfläche ist nur „Dach“, sondern es finden sich hier Flächen für Begrünung und Biodiversität, Spiel und Freizeit, Energieproduktion und Regenwasserrückhalt. Für die Dachflächen der Bestandsbauten muss näher untersucht werden, ob eine Begrünung mit den statischen oder denkmalpflegerischen Anforderungen vereinbar ist.

Auf den Dächern der Wohngebäude im Moldauhafenquartier sind teilweise Solaranlagen und Solarpergolen geplant, die sich mit einer kleinteiligen Dachgartenwelt abwechseln. Diese dient nicht nur der Rückhaltung von Regenwasser, sondern hat eine wichtige Freizeit- und Naherholungsfunktion für die Bewohner:innen. Hier handelt es sich in der

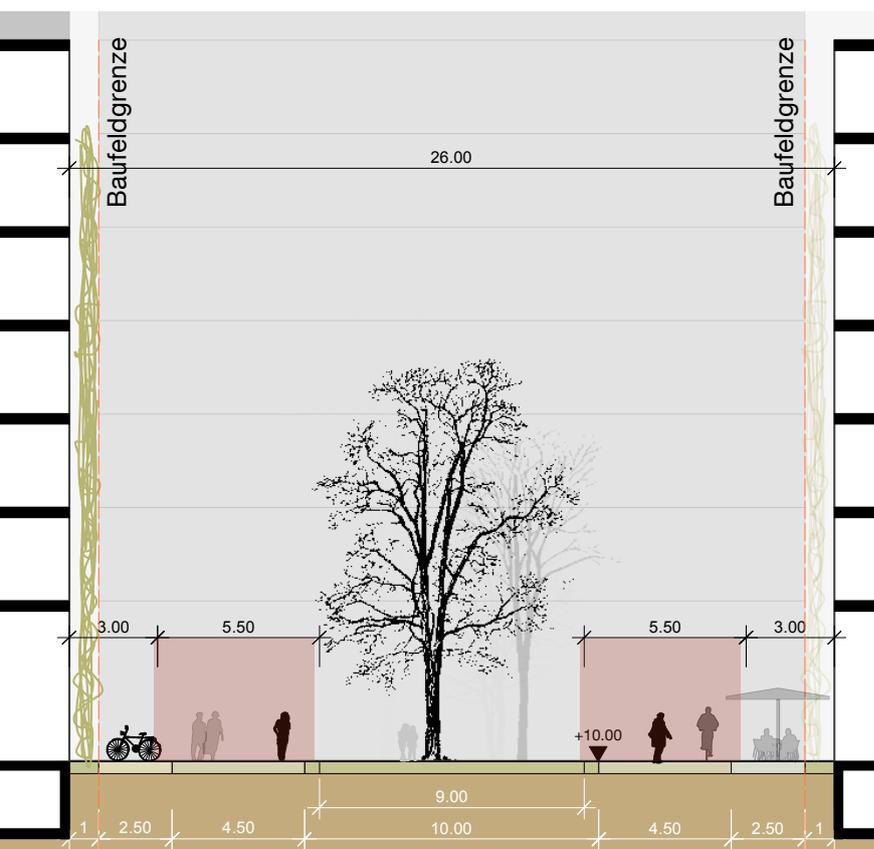


Abb. 5.9: Schnitt durch beispielhafte Fassadenbegrünungen



Abb. 5.10:
Gründächer
im Stadtteil

Regel um intensive Formen der Dachbegrünung.

Auf der südlichen Seite des Moldauhafens im Hafentorquartier liegt der Fokus der Dachlandschaft vorwiegend auf der Solarenergieerzeugung und dem Regenwasserrückhalt durch einfach intensiv bepflanzte Dächer, bei Technikaufbauten auch durch extensive Begrünung. Aufenthaltsflächen auf den Dächern sind hier eher untergeordnet, da ausreichend öffentlicher Freiraum zur Pausengestaltung der Beschäftigten zur Verfügung steht. Dadurch können diese Dachflächen als Lebens- und Bruträume für Vogelarten zur Verfügung stehen, welche als Kolonien größere Flächen zum Brüten benötigen.

Ein wichtiger Aspekt des Dachbegrünungskonzepts ist die Sicherung ausreichend hoher Substratstärken. Diese ermöglichen die notwendige Retention und Abflussverzögerung. Eine Begrünung ermöglicht gleichzeitig eine Kühlung der Solaranlagen und Verbesserung des lokalen Kleinklimas. Dabei kann es sich grundsätzlich sowohl um extensive Dachbegrünung als auch um einfach intensive Begrünungsformen handeln, welche in den Zwischenräumen zwischen den Solarpanelen und unter diesen wächst. Die Flächen unter den Solaranlagen und gering genutzte Dachflächen werden mit artenreichen, projektspezifischen und regionalen Saatgutmischungen angesät.

Stauden- und Strauchpflanzungen, Hecken und kleine Bäume sollen nicht nur der Aufenthaltsqualität dienen, sondern mit ihrem Wurzelraum auch der Retention des anfallenden Regenwassers.

Gleichzeitig übernehmen die Dachflächen durch die standortgerechte Pflanzenauswahl wichtige Aufgaben im Kontext der Biodiversitätsförderung. Es entsteht ein vielfältiges und trockenresistentes Vegetationsbild, das als Lebensraum für diverse Pflanzen und Tierarten dient.



Abb. 5.11: Intensive Dachbegrünung mit Stauden und Gehölzen



Abb. 5.12: Extensive Dachbegrünung

Begrünte Warftwände, Stützmauern und Böschungen

Mauerbauwerke und Böschungen, die den Höhengsprung zwischen Stadt- und Hafenlandschaft ausbilden, sind Teil des Freiraums und daher in ihrer Ausprägung rauer und mit gröberer Textur ausgebildet als die Hochbaufassaden, da sie sich auch im kurzfristigen Überflutungsfall als resilient erweisen müssen. So können sich Pflanzen hier leichter und spontan etablieren. Außerdem sind diese Bereiche intensiv vertikal begrünt, in der Regel bodengebunden und mit Selbstklimmern, um einen Lebensraum für Pflanzen und Tiere zu schaffen, die sich diesen Ort aneignen können. Diese Art von Begrünung ist vor allem an den Warftwänden entlang der Norderelbe vorgesehen und unterstützt den grünen Gesamteindruck des Stadtteils von der Innenstadt und HafenCity aus.

Im Gegensatz dazu sind begrünte Böschungen vor allem am zentralen Park und Hafenbeckenpark vorgesehen. An den Orten, an denen genügend Platz vorhanden ist, wird teilweise auf Stützmauern verzichtet bzw. werden diese niedriger ausgeführt und eine begrünte Böschung der harten Mauer vorgezogen. Als naturbasierte Lösungen für den topografischen Höhengsprung entlasten sie die CO₂-Bilanz, da keine neuen Warft- oder Kaiwände errichtet werden müssen.



Abb. 5.15:
Lage der begrün-
ten
Wartgeschosse

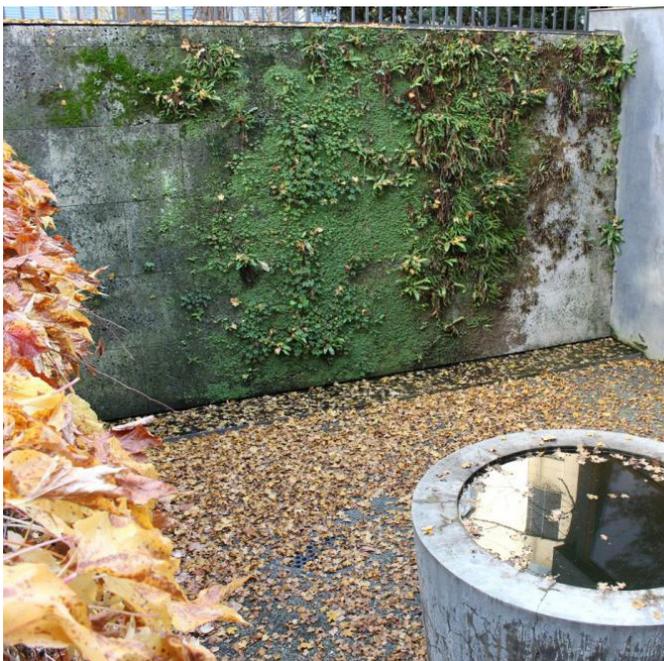


Abb. 5.13: Beispiel für Mauerbegrünung



Abb. 5.14: Mooswand als Form der
Mauerbegrünung

5.3

Stadt bauen und Natur entwickeln

Ausgehend von den bestehenden Vegetationstypen der Uferbereiche entstehen auf dem Grasbrook Freiräume, die schlicht und naturnah sowie artenreich und vielfältig strukturiert sind. Sie bieten abwechslungsreiche Mikrostandorte, die zwischen sonnig und schattig, feucht bis trocken, flach bis leicht geböscht und steil variieren. Dadurch entsteht eine Biodiversität, die sich mit wenig Pflegeaufwand ausbreiten und entwickeln kann.

Die starke Durchgrünung des Stadtteils und die Reduzierung versiegelter Flächen verbinden innovatives Regenwassermanagement und die Verbesserung des Mikroklimas. So entsteht ein robuster, naturnaher Charakter in den Freiräumen und ein nachhaltiges Freiraumgefüge wird geschaffen.

Spontane und geplante Stadtnatur

Auf den geplanten Freiflächen entstehen Lebensräume für eine Vielzahl unterschiedlicher Tier- und Pflanzenarten. Die Parkanlage im Zentrum des neuen Stadtteils stellt den größten Freiraum der Landflächen dar. Sie umfasst außer offenen Wiesenflächen auch zahlreiche gegliederte Biotopstrukturen und gehölzbetonte Bereiche. Neben der großzügigen Vegetationsfläche des Parks verbessert vor allem die Etablierung möglichst durchgängiger



Abb. 5.16: Stadtnatur am Melniker Ufer (Moldauhafen)



Abb. 5.17: Süßwasserwatt und Ruderalvegetation am Hafenbecken

Tideröhrichtzonen an allen geeigneten flachen Uferböschungen die Lebensmöglichkeiten und den Biotopverbund für Flora und Fauna.

Insbesondere im Übergang zu den Gewässern sind weitere ökologische Entwicklungsflächen geplant: So entstehen im westlichen Moldauhafen Uferzonen mit flachem Abschluss des Parks nach Westen und auf dem angrenzenden Veddelhöft diverse naturdynamische Bereiche. Die geböschten Elbufer nahe der Elbbrücken werden wie auch die verwilderten Ufer des östlichen Moldau- und Saalehafens mit ihren Gehölzstrukturen weiterentwickelt. Vorgesehen sind in diesen Bereichen überwiegend flache Wasser-Land-Übergänge mit Tideröhrichten und Ufergehölzen, die sich auch weiterhin naturdynamisch entwickeln können.

Mit der deutlichen Zunahme der Vegetationsflächen im Stadtteil wird erwartet, dass die Arten- und Individuenzahlen im Gebiet stark zunehmen werden. Die hohe Zahl an Bewohner:innen bzw. Nutzer:innen im neuen Stadtteil werden jedoch störungsempfindliche Arten von einer Besiedlung abhalten bzw. auf geschützte Bereiche begrenzen (z. B. das Melniker Ufer). Weitere Möglichkeiten

zur Förderung der Biodiversität erfolgen im Bereich der Bauflächen. Neben Dach- und Fassadenbegrünung werden z. B. der Versiegelungsgrad von Nebenflächen in den Straßenräumen verringert, die Baumdichte erhöht oder gezielt Nist- und Lebensmöglichkeiten für Tierarten geschaffen.

Urbane Biodiversität

Die Dimensionen des neuen Stadtteils legen eine Biodiversitätsstrategie nahe, die den Fokus besonders auf Diversität und Strukturvielfalt in der Gestaltung legt. Insbesondere im Hinblick auf die Klimaerwärmung sind im urbanen Kontext hitzetolerante und kühlende Arten wichtig. Gleichzeitig sind Elemente der Kultur- und Stadtlandschaft und der Nutzbarmachung zu berücksichtigen, z. B. die Verwendung von hochstämmigen Obstbäumen und robusten Straßenbäumen. Die Vielfalt ist primär durch die Schaffung unterschiedlicher Standortverhältnisse von feucht bis trocken und schattig bis sonnig zu erreichen. Dies gilt vor allem für die große zusammenhängende Parklandschaft vom Stadtplatz bis zum Veddelhöft. Hier ist das Zusammenspiel der Parkplanung mit den Ausgleichsmaßnahmen von großer Bedeutung.

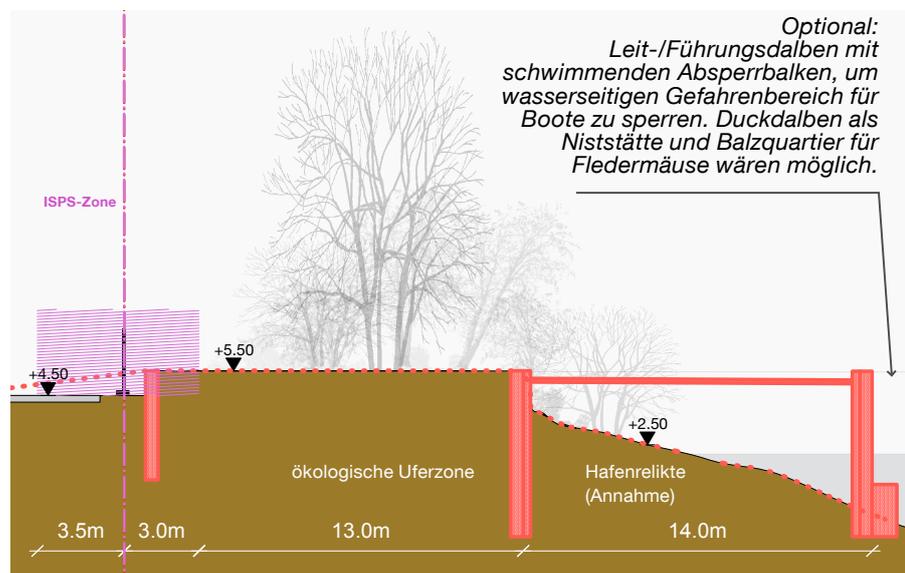


Abb. 5.18: Schnitt durch die Uferböschung am Melniker Ufer

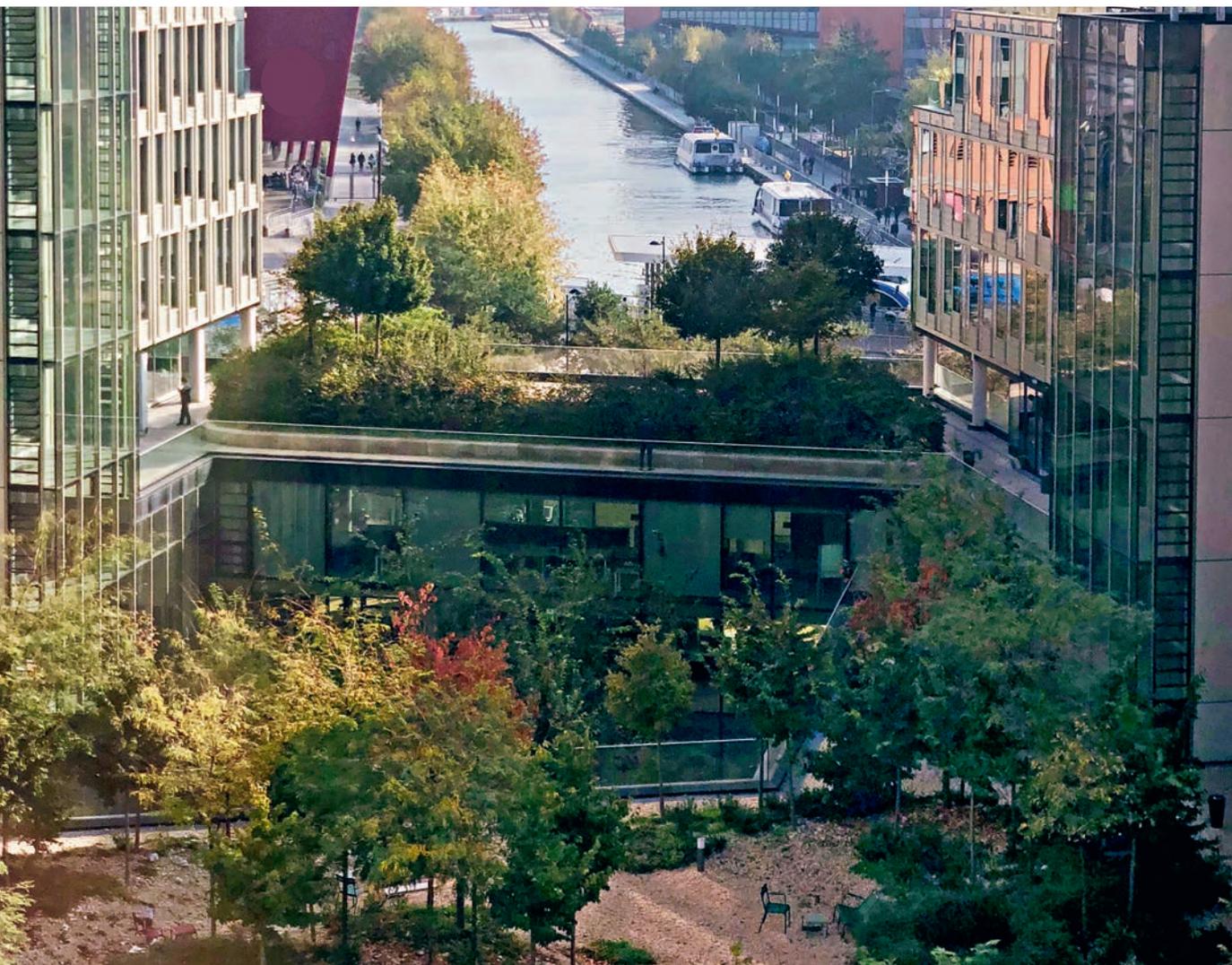


Abb. 5.19: Beispiel für intensive Dachbegrünung mit Gehölzen

Neben den Freiräumen sind auch die Gebäude Ansatzpunkte der Biodiversitätsstrategie. Dabei wird die Dach- und Fassadenbegrünungen nicht isoliert betrachtet, sondern auch über bauliche Elemente wie einer nistgerechten Ausbildung der Dachtraufe oder das Zulassen von Hohlräumen für Fledermäuse in der Dachkonstruktion. Hier ist vor allem auf den Maßstab zu achten. Einzelaktionen, wie das Aufstellen eines Wildbienenhotels oder eines einzelnen Nistkastens, sind nicht wirkungsvoll. Stattdessen werden großräumige und vielfältige Maßnahmen gedacht, welche einfache, dauerhafte und umfassende Ansätze bieten.

Beleuchtungskonzept

Die öffentliche Beleuchtung muss nicht nur der Verkehrssicherung der öffentlichen Straßen, Plätze und Promenaden Rechnung tragen. Sie soll gleichzeitig viel Grün im Straßenraum, ökologische Aspekte des Artenschutzes und einen energiesparsamen Betrieb ermöglichen. Im Straßenraum sollen Leuchten mit niedrigeren Lichtpunkthöhen von ca. 5,0 Metern verwendet werden, um dichte Baumpflanzungen zu ermöglichen deren Kronenansätze sich erst oberhalb der Beleuchtung entwickeln. Die Beleuchtung auf Plätzen und Promenaden erfolgen im erforderlichen Umfang der Verkehrssicherung. Da der Park wichtige Wegebeziehungen innerhalb des Stadt-



Abb. 5.20:
Das Baumkonzept
für den Grasbrook

teils aufnimmt, sollen auch die nördliche Parkkante, die Promenade des Prager Ufers und die Verlängerung des Moldauhafenstegs beleuchtet werden. Es sollen insektenfreundliche und energiesparende Leuchtmittel verwendet werden.

Baumkonzept

Im gesamten Stadtteil Grasbrook sind umfangreiche Baumpflanzungen vorgesehen, die unter anderem die Verbesserung des Mikroklimas im neuen Stadtteil, die CO₂-Bindung und die Biodiversität unterstützen. Sie erfolgen überwiegend in Baumgruppen zu 5 bis 20 Exemplaren. Insgesamt sind über 9.000 Neupflanzungen von Bäumen und großen Gehölzen im Stadtteil vorgesehen.

Das Baumkonzept untermauert die Gliederung der Freiraumtypologie in unterschiedliche, charakterlich vielfältige Teilräume. Das gestaltungsprägende Wechselspiel zwischen naturnaher Flusslandschaft und urbaner Hafenstadt strukturiert auch das Baumkonzept. Dadurch ergibt sich jeweils zu den Freiraumtypen eine Baumauswahl, die sich zum Beispiel auf die Flusslandschaft, die Stadtebene oder die Parkräume bezieht. In der großzügigen Parklandschaft werden unter anderem Obst- und Nussbäume punktuell ergänzt. Auch der Spiel- und Sammelaspekt (Eicheln, Kastanien, Zapfen etc.) wird berücksichtigt und gefördert. Die Auswahl ist auf Robustheit, klimatische Tauglichkeit und Relevanz für die Biodiversität aus-

gelegt. Begleitet wird das Baumkonzept in den landschaftlicheren Bereichen von einer dazugehörigen arten-, frucht- und blütenreichen Strauchschicht.

Artenleitbild – Habitate für Tiere und Pflanzen

Unter Berücksichtigung des natürlichen Vorkommens, der Freiraumstruktur und Flächennutzung im Bereich des Stadtteils Grasbrook werden im Planungsprozess Zielarten festgelegt, deren Ansprüche an den Raum bei der Planung der Freiräume, aber auch bei der Gestaltung von Anlagen und Bauten berücksichtigt werden. Durch die Einbeziehung aller Ansprüche einer Art wird sichergestellt, dass ihre Lebensbedingungen tatsächlich beachtet werden und ihre Ansiedlung wahrscheinlicher wird. Bei der Entwicklung des Grasbrooks sollen im Sinne eines Artenleitbilds die Ansprüche folgender Tier- und Pflanzenarten der Gewäs-

ser- und Uferbereiche, der Freiflächen und der bebauten Bereiche berücksichtigt werden: Durch die geplante Schaffung flacher Wasser-Land-Übergänge einschließlich der Entwicklung von Tideröhrichtzonen werden auch die Lebensbedingungen der aquatischen Tierarten verbessert. Es ergeben sich mehr Laich- und geschützte Aufwuchshabitate und auch wandernde Fische profitieren von einer vielfältigeren Unterwasserstruktur und größerem Nahrungsangebot im Bereich der Pflanzen.

Bestehende wertvolle Naturflächen werden langfristig gesichert und ergänzt. Die Grundorganisation der Freiräume nimmt dabei auch die vorhandenen Qualitäten des Bestands auf. So werden die besonders wertvollen naturnahen Bestandsflächen in die Parkanlagen und Promenaden mit integriert. Auch die wenigen versickerungsfähigen Flächen werden Teil des Freiraumsystems und möglichst nicht bebaut.

Vögel

- Austernfischer (*Haematopus ostraglegus*)
- Bachstelze (*Motacilla alba*)
- Brandgans (*Tadorna tadorna*)
- Gartengrasmücke (*Sylvia borin*)
- Gartenrotschwanz (*Phoenicurus phoenicurus*)
- Hausrotschwanz (*Phoenicurus ochruros*)
- Haussperling (*Passer domesticus*)
- Mauersegler (*Apus apus*)
- Mehlschwalbe (*Delichon urbicum*)
- Mönchsgrasmücke (*Sylvia atricapilla*)
- Star (*Sturnus vulgaris*)
- Turmfalke (*Falco tinnunculus*)

Fledermäuse

- Wasserfledermaus (*Myotis daubentonii*)
- Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*)

Pflanzenarten der Ufer

- Gewöhnliche Teichsimse (*Schoenoplectus lacustris*)
- Mauerraute (*Asplenium ruta-muraria*)
- Salz-Teichsimse (*Schoenoplectus tabernaemontani*)
- Schlamm-Schmiele (*Deschampsia wibeliana*)
- Schilf (*Phragmites australis*)



Abb. 5.21: Bäume der Flusslandschaft



Abb. 5.22: Klimabäume in der Stadt

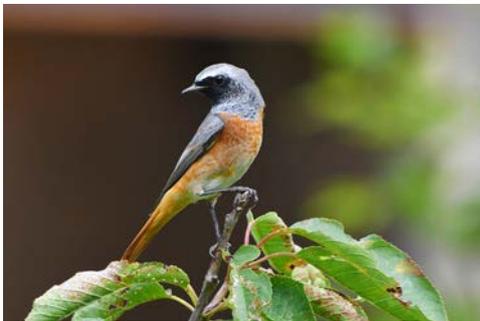


Abb. 5.23: Gartenrotschwanz



Abb. 5.24: Haussperlinge



Abb. 5.25: Brandgans



Abb. 5.26: Tideröhricht

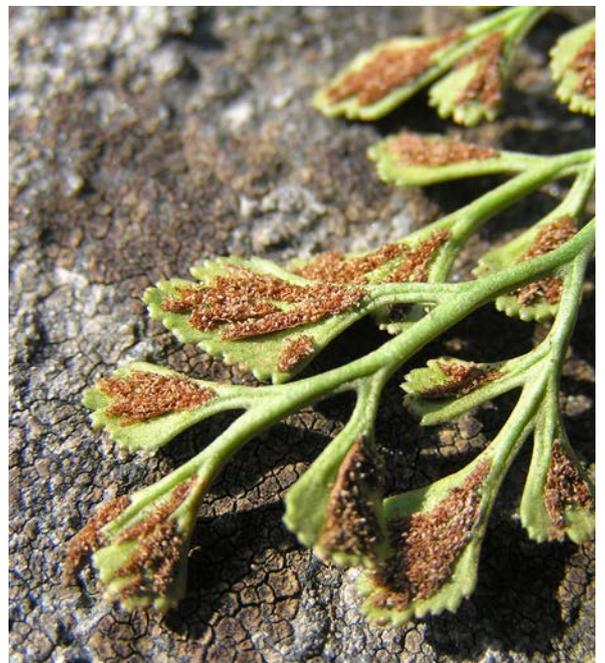


Abb. 5.27: Mauerraute

5.4

Ökologische Maßnahmen

An den Ufern des Grasbrooks werden naturnahe Vegetationszonen entwickelt und Flachwasserzonen in den Hafenbecken erhalten. Dies führt zu einer entscheidenden qualitativen Verbesserung der ökologisch besonders wertvollen Wasser-Land-Übergänge.

Uferzonen

Im geplanten Stadtteil Grasbrook sollen entlang vieler Ufer im Zuge der Neugestaltung der bislang rein technisch ausgebildeten Uferbauwerke Tideröhrichte, aber auch Ufergehölze als typische Vegetation der Elbufer entwickelt werden. Da Tideröhrichte derzeit im Bestand weitgehend fehlen, kommt es damit zu einer deutlichen Zunahme dieses bedeutsamen Typs von Ufer- bzw. Gewässerbiotopen und in der Folge zu einer entscheidenden qualitativen Verbesserung der ökologisch besonders wertvollen Wasser-Land-Übergänge. Durchgängige Tideröhrichtzonen dienen auch als Initialelement für die natürliche Sukzession in die Flusswattflächen hinein. Die Röhrichte sind mit ihren Rhizomen in der Lage, das Flusswatt nach und nach vom Rand her zu besiedeln und damit die ökologische Wertigkeit und die Diversität der Hafenbecken insgesamt zu erhöhen. Auch durch den Rückbau von bestehenden Hafenanlagen wie im westlichen Parkende und in Teilbereichen des Veddelhöfts entstehen geeignete Bereiche für diese typische Vegetation der Elbufer. Ökologische Aufwertungen im aquatischen Bereich sind infolge der geringen Wassertiefen nur in wenigen Abschnitten sinnvoll (beispielsweise am mittleren Prager Ufer oder im Bereich der Ponton- und Anlegestellen am Holthusen kai).

Wasser- und Wattflächen

Der Moldau- und der Saalehafen waren während ihrer hafenwirtschaftlichen Nutzung durch tiefere Wasserzonen geprägt. Mit zurückgehender Nutzung der Hafenbecken erfolgte eine schnelle Verschlickung, die zunächst zu großflächigen Flachwasserzonen führte. In den letzten Jahren entwickelte sich überwiegend Flusswatt, das heute mit knapp 9 Hektar die flächenmäßig größte Gewässerzone repräsentiert.

Auch die wenigen Flachwasserbereiche sollen aufgrund ihres ökologischen Werts etwa für Fische möglichst erhalten bleiben. In Folge notwendiger Uferanpassungen entfallen mit der Entwicklung des Stadtteils Grasbrook Tiefwasser-, aber auch Flachwasserzonen in einer Größenordnung von voraussichtlich 0,5 bis 1 Hektar. Die Etablierung möglichst durchgängiger Tideröhrichtzonen, als typische Vegetation der Elbufer an allen geeigneten flachen Uferböschungen, ist ein zentrales Ziel der ökologischen Verbesserungen. Hierdurch kann voraussichtlich ein wertmäßiger Ausgleich der zu erwartenden Verluste im Bereich der Wasser- und Uferflächen erreicht werden.





Abb. 5.28:
Ökologische
Entwicklungs- und
Erhaltungsflächen



Abb. 5.29: Das tidebeeinflusste Hafenbecken



Abb. 5.30: Watt- und grüne Uferzonen bleiben erhalten

5.5

Naturschutzrechtliche Eingriffs- und Ausgleichsbilanz

Mit der Nachnutzung der ehemalige Hafenumflächen zum Stadtteil Grasbrook ergeben sich trotz der ökologiesensiblen Planung auszugleichende Beeinträchtigungen des Naturhaushalts. Andererseits werden bislang vollständig versiegelte Bereiche in Vegetationsflächen umgewandelt und neue Biotopflächen entstehen. So wird voraussichtlich ein lokaler Ausgleich der Eingriffe möglich.

Mit der Entwicklung des neuen Stadtteils sind Eingriffe nach § 14 BNatSchG beispielsweise durch die Verluste an Gehölzen und Wasserflächen beim Bau von neuen Brückenwiderlagern oder der Anlage von Uferwegen zu deren Unterquerung verbunden. Zur Abschätzung der Ausgleichsbedarfe wurde das Hamburger Staatsrätemodell zur Bilanzierung der Eingriffe angewendet. Auf Grundlage der aktuellen Freiflächenplanung sind durch die Entwicklung des geplanten Stadtteils in der Zusammenschau sowohl bezüglich Pflanzen und Tieren als auch hinsichtlich des Bodens deutliche Wertgewinne zu erwarten. Besonders die großflächigen Entsiegelungen schaffen offene Vegetationsflächen für den Lebensraum von Tier- und Pflanzenarten.

Neben den geplanten ökologischen Entwicklungsflächen ergeben sich Wertgewinne vorrangig aus der großen Parkanlage: Sie wird mit Gehölzen vorwiegend standortheimischer Arten und auch extensiv gepflegter Stadtwiesen entwickelt. Hinzu kommen Gehölzpflanzungen an Verkehrsflächen bzw. entlang der Hafenumbecken, kleinflächige Gehölzstrukturen und Gärten im Bereich der Wohnbebauung sowie an Straßen, Wegen und Plätzen.

Daneben bestehen verschiedene Aufwertungspotenziale etwa im Bereich der Bebauung (unter anderem Dach- und Fassadenbegrünung, Verminderung des Versiegelungsgrads). Die geplanten ökologischen Entwicklungsflächen reichen voraussichtlich aus, um besondere funktionale Beeinträchtigungen auszugleichen (unter anderem Verlust von Ufergehölzen als Biotopverbundlinie, flache Wasser-Land-Übergänge mit elbtypischer Vegetation).

Die Verluste an Flusswatt als geschützter Biotop nach § 30 BNatSchG sind grundsätzlich gleichartig zu kompensieren. Den derzeit zu erwartenden Verlusten von deutlich unter 0,5 Hektar, die vor allem mit Brückenbauwerken verbunden sind, stehen vergleichbar große Entwicklungspotenziale für Flusswatt in den Hafengebieten gegenüber, sodass eine gleichartige Kompensation im Bereich des Stadtteils Grasbrook möglich ist.

Neben einem Bebauungsplan und einer Hafenplanungsverordnung sind für alle Maßnahmen im Gewässerbereich Genehmigungsverfahren nach Wasserrecht erforderlich. Den jeweils beantragten Teilvorhaben werden konkrete Kompensationsmaßnahmen zugeordnet und bilanziert. Die damit verbundenen zeitlichen wie räumlichen Herausforderungen der Zuordnung von Eingriff und Ausgleich sollen über ein gemeinsames „ökologisches Monitoring“ mit den beteiligten Behörden begleitet werden.



Abb. 6.1:
Der Grasbrock Boulevard –
grüner Straßenraum zum
Verweilen und Passieren

Mobilitäts- und Logistikkonzept



6.1

Grundkonzeption und Methodik

Das Mobilitätskonzept für den Grasbrook stellt die funktionalen, sozialen und emotionalen Bedürfnisse der Nutzer:innen und deren Einfluss auf das Mobilitätsverhalten in den Mittelpunkt. Der Grasbrook wird Ausgangs- und Zielort von Aktivitäten und gleichzeitig werden die Menschen innerhalb des Stadtteils mobil sein. Die Analyse, welche unterschiedlichen Gruppen den Grasbrook nutzen werden und wie sich deren Mobilitätsverhalten und die Alltagsroutinen in verschiedenen Lebensphasen und Mobilitätskontexten darstellen, steht daher am Anfang der Überlegungen.

Methodisch wurden bei der Erarbeitung des Konzepts daher sogenannte „Mobilitätsmomente und -anlässe“ zugrunde gelegt, welche von „Wocheneinkauf nach Hause bringen“ und „Gäste zu Hause empfangen“ oder dem „Transport von Dingen zum Auto“ reichen. Auf diese Weise konnten – je nach Nutzergruppe – unterschiedlichste Mobilitätsanforderungen systematisch herausgearbeitet werden.

Dabei werden die Nutzer:innen auf dem Grasbrook vielfältig sein: Voraussichtlich 16.000 Menschen werden hier arbeiten und für 6.000 Menschen wird der Stadtteil ein neues Zuhause. Hinzu kommen die Menschen, die zu Besuch kommen oder die Freiräume und Freizeit-, Einkaufs- oder Serviceangebote nutzen. Zu den Menschen, die auf dem Grasbrook arbeiten, gehören aber auch diejenigen, die für Transportvorgänge verantwortlich sind und entsprechend Ziele und Haltepositionen schnell erreichen oder beispielsweise Kühlketten einhalten müssen.

Themen der Mobilitätsplanung:



Vernetzung mit dem Umfeld



Kurze Wege/
Innere Erschließung



Ruhender Verkehr
Rad & Kfz

Um die gesetzten Zielwerte für den Modal Split – mit einem Anteil des Umweltverbundes von 87 Prozent – zu erreichen, wird die Fuß- und Radwegeinfrastruktur attraktiv und alltagstauglich gestaltet, für längere Wege stehen der klassische öffentliche Personennahverkehr und neue Mobilitätsangebote bereit. Darüber hinaus werden auf dem Grasbrook hinsichtlich der Wegeziele Voraussetzungen geschaffen, sodass viele Strecken, etwa zum Einkaufen, so kurz sind, dass sie bequem zu Fuß gegangen werden können. Ziel ist hier, dass der Anteil zurückgelegter Wege

unter einem Kilometer Länge über dem Hamburger Durchschnitt liegt. Längere Wege sollen mit dem Umweltverbund oder neuen Mobilitätsangeboten zurückgelegt werden können, um auf den im Ziel formulierten MIV-Anteil an Wegen zu kommen.

Zur Annäherung an die Grundkonzeption für eine nachhaltige Mobilität im Grasbrook wurden insgesamt sechs Themencluster erarbeitet, um die identifizierten Maßnahmen im Bereich Mobilität zu untergliedern.

Nutzergruppen im Grasbrook

nach Aktivität	nach mobilitätsrelevanten Eigenschaften
<p>Bewohner:innen</p> <p>Mitarbeiter:innen Büro <i>Einbindung der ansässigen Firmen, tägliche Nutzung</i></p> <p>Mitarbeiter:innen Gewerbe <i>Einbindung der ansässigen Firmen, tägliche Nutzung</i></p> <p>Gäste Bewohner:innen <i>Keine Ortskenntnisse, Schnittstelle zu anderen Systemen</i></p> <p>Gäste Büro/Gewerbe <i>Keine Ortskenntnisse, Schnittstelle zu anderen Systemen, ggf. Businessgarderobe</i></p> <p>Gäste Hotel <i>Keine Ortskenntnisse, Systemnutzung innerhalb Hamburgs, Hin- und Rückweg</i></p> <p>Besucher:innen Freizeit/Kultur <i>Planungssicherheit, ggf. Abendgarderobe, keine Ortskenntnisse, Schnittstelle zu anderen Systemen</i></p>	<p>Jugendliche (14–17 Jahre) <i>Führerschein A1, innovationsfreudig</i></p> <p>Junge Erwachsene (18–24 Jahre) <i>Führerschein B, innovationsfreudig, Early Adopter, ggf. wirtschaftlich selbstständig</i></p> <p>Erwachsene (25–66 Jahre) <i>Großer Bewegungsradius, Alltagsmobilität oft zeitkritisch</i></p> <p>Rentner:innen (ab 67 Jahre) <i>Mikromobilität im Fokus, Freizeitmobilität, Planungssicherheit</i></p> <p>Familien mit Kindern <i>Planungssicherheit, hoher Transportbedarf</i></p> <p>Motorisch und sensorisch Mobilitätseingeschränkte <i>Barrierefreiheit, Planungssicherheit, kleiner Radius</i></p> <p>Temporär Mobilitätseingeschränkte <i>Barrierefreiheit, Planungssicherheit, kleiner Radius</i></p> <p>Pflegebedürftige <i>Zugang für Pflegepersonal</i></p>



Multimodalität



Logistik

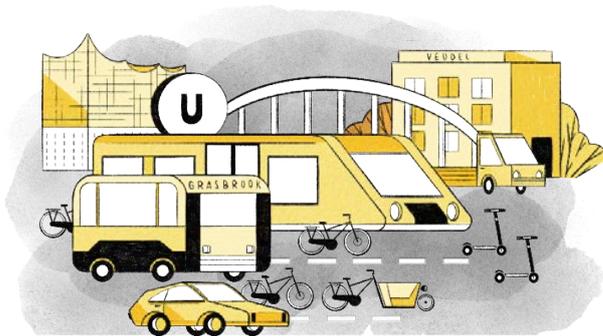


Weiterentwicklung/
Zielgruppenspezifische
Maßnahmen

6.2

Vernetzung mit dem Umfeld – ÖPNV und MIV

Das ÖPNV-Angebot soll mit einem angestrebten Wegeanteil von ca. 30 % einen wichtigen Baustein im Mobilitätsangebot für die übergeordneten Wege darstellen und den Innovations- und Nachhaltigkeitsanspruch der Konzeption für den Grasbrook unterstreichen. Für den Autoverkehr wird hingegen ein Anteil von 13 % geplant. Ausgehend von der insularen Lage des Grasbrooks bleibt der Stadtteil frei von motorisierten Durchgangsverkehren. Das innere Erschließungssystem ist dementsprechend ausschließlich für den Quell- und Zielverkehr dimensioniert. Zur Vernetzung mit dem Umfeld sieht das Mobilitätskonzept verschiedene Verkehrsträger und Maßnahmen vor.



U-Bahn

Rückgrat der ÖPNV-Erschließung stellt die Verlängerung der Linie U4 von der bisherigen Endhaltestelle Elbbrücken über die Norderelbe bis zum Grasbrook dar. Von der Hafencity kommend erhält die U4 eine zentrale Haltestelle über dem Moldauhafenbecken. Der Jungfernstieg und der Hauptbahnhof werden so in weniger als 10 Minuten erreichbar sein. Die Strecke wird als Hochbahn realisiert und bietet den Fahrgästen somit einen Blick über Elbe, Grasbrook und Hafencity. Der Stadtteil Grasbrook befindet sich nahezu vollständig im Einzugsbereich der zukünftigen U-Bahn-

Haltestelle. Für eine mögliche spätere Verlängerung in Richtung Wilhelmsburg werden Flächen für zwei alternative Varianten der Trassenführungen vorgehalten.

S-Bahn

Die bestehende S-Bahn-Haltestelle Veddel liegt südöstlich des Grasbrooks und stellt insbesondere für das Hafentorquartier ein attraktives ergänzendes ÖPNV-Angebot dar. Mit den Linien S3 und S31 besteht sowohl in Richtung Hauptbahnhof als auch in Richtung Süden (Wilhelmsburg/Harburg) eine schnelle ÖPNV-Verbindung. Um die Erreichbarkeit der S-Bahn-Station zu verbessern, soll mit dem Saalehafensteg eine neue attraktive Fuß- und Radwegeverbindung zwischen dem Hafentorquartier und dem Hafenterminal O'Swaldkai sowie der S-Bahn-Station Veddel geschaffen werden. Eine weitere Verknüpfung besteht an der U- und S-Bahn-Haltestelle Elbbrücken nördlich der Elbquerung und ermöglicht den Umstieg zwischen U- und S-Bahn. An

beiden S-Bahn-Stationen bieten Mobilitäts-Hubs umfangreiche Angebote zur Verknüpfung mit den umliegenden Stadtteilen.

Bus

Konzeptionell wird derzeit die Verlängerung der Buslinien von der U-Bahn-Station Elbbrücken bis zum Grasbrook berücksichtigt. Beide Linien stellen eine Anbindung in Richtung Rothenburgsort und weiter in Richtung Hamburgs Osten her. Der Grasbrook Boulevard wird so ausgelegt, dass ein Linienbusverkehr möglich ist.

Aufgrund des Innovations- und Nachhaltigkeitsanspruchs des Grasbrooks wird zur Feinerschließung auf dem Grasbrook das Konzept eines autonomen Kleinbusses für besondere Mobilitätsanlässe weiterverfolgt. Dieser könnte im Moldauhafenquartier auf dem Abschnitt der Fahrradstraße (Grasbrook Boulevard) den Linienbusverkehr mittel- bis langfristig ersetzen und somit die Benutzerqualität für Radfahrer:innen und eine weitere Steigerung der Aufenthaltsqualität unterstützen. Eine Bushaltestelle an den Reisebusstellplätzen auf Baufeld 24 sowie am Deutschen Hafenumuseum ermöglicht mobilitätseingeschränkten Besucher:innen, die mit dem Reisebus kommen, den Transfer zum Museum. Eine Reisebusvorfahrt direkt am Museum wird damit entbehrlich.

Fährverbindungen und -anleger

Die besondere Lage des Grasbrooks an der Elbe soll für eine wasserseitige Erschließung per Fähre genutzt werden. Es ist geplant, die bestehende Fährlinie 72, die derzeit zwischen den Landungsbrücken, der Elbphilharmonie und der Arningstraße verkehrt, zu verlängern. Mit einer Fährverbindung würde eine attraktive Verbindung zu den Landungsbrücken entstehen, wo ein



Abb. 6.3: Autonomer Kleinbus HEAT aus der HafenCity (Hamburger Hochbahn AG)

Umstieg zu weiteren Fährlinien sowie zu U- und S-Bahn möglich ist. Darüber hinaus wird mit der Fährlinie eine weitere Verknüpfung zur HafenCity hergestellt und insbesondere für Freizeit- sowie Museumsbesucher:innen entsteht eine besonders attraktive Möglichkeit der Anreise zum Grasbrook und zum Deutschen Hafenumuseum.

Aufgrund der Lage der Anlegepunkte ist zu berücksichtigen, dass eine Unterfahrung angedachten neuen Elbquerung für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen nur mit dem in Hamburg eingesetzten brückengängigen Schiffstyp, der über eine geringere Aufbauhöhe als der sogenannte „Bügeleisen“-Typ verfügt, erfolgen kann.

Ridepooling und Bedarfsverkehre

Der liniengebundene ÖPNV soll durch ein Angebot an Ridepooling-Diensten und Taxis ergänzt werden. Für diese Mobilitätsanbieter ist eine Befahrung des Grasbrook Boulevards möglich, sodass eine quell- und zielnahe Erschließung sichergestellt werden kann.

Anbindung an das Straßennetz

Heute wird der Grasbrook über die Straßen Am Moldauhafen und Am Saalehafen an das übergeordnete Straßennetz angebunden. In Richtung Norden besteht über die Freihafenelbbrücke eine direkte Anbindung an die HafenCity und das Hamburger Zentrum. Über die Tunnelstraße wird das übergeordnete Autobahnnetz (A255) erreicht. Eine parallele Verbindung zur Billhorner Brückenstraße und zum Autobahnnetz stellt die Zweibrückenstraße nördlich der Norderelbe dar.

Die künftige Erschließung des Grasbrooks für den motorisierten Individualverkehr erfolgt über den Anschlussknoten am Stadteingang und die Sachsenbrücke. Die Erschließung des verbleibenden Hafensareals am O'Swaldkai (UNIKAI, Fruchtterminal) erfolgt über die Hansabrücke. Eine leistungsfähige Erschließung wird durch die Anpassung der Verkehrsinfrastruktur sichergestellt.

Verkehrsprognose

Um die Auswirkungen des geplanten neuen Stadtteils auf die Verkehrsentwicklung abschätzen zu können, wurden die durch den Grasbrook erzeugten Neuverkehre in einem Verkehrsmodell berechnet. Ausgehend vom Mobilitäts- und Logistikkonzept, insbesondere der starken Reduzierung des Stellplatzangebots und der Dimensionierung des inneren Erschließungssystems ausschließlich für den Quell- und Zielverkehr, wurden sowohl die Belastungen für die inneren Erschließungsstraßen als auch für die Kreuzungen (Anbindungsknotenpunkte) mit den Bestandsstraßen der Umgebung prognostiziert.

Bei einer Realisierung der derzeit vorgesehenen Nutzungen des Grasbrooks wird für den Vollausbau ein Verkehrsaufkommen von rund 15.900 Kfz-Fahrten pro Tag erwartet. Unter Berücksichtigung dieser Annahme können sich für die Anbindungen an das übergeordnete Straßennetz die folgenden zusätzlichen Querschnittsbelastungen einstellen:

Am Stadteingang geht die Verkehrsprognose von durchschnittlich rund 7.100 Kfz/Tag aus. An der Sachsenbrücke sind etwa 8.800 Kfz/Tag zu erwarten. Auf Grundlage einer vorläufigen Abschätzung der Prognoseverkehrsmengen wurde eine Dimensionierung der Anschlussknoten hinsichtlich der notwendigen Fahrstreifenanzahl konzeptionell vorgenommen und die Leistungsfähigkeit nachgewiesen.

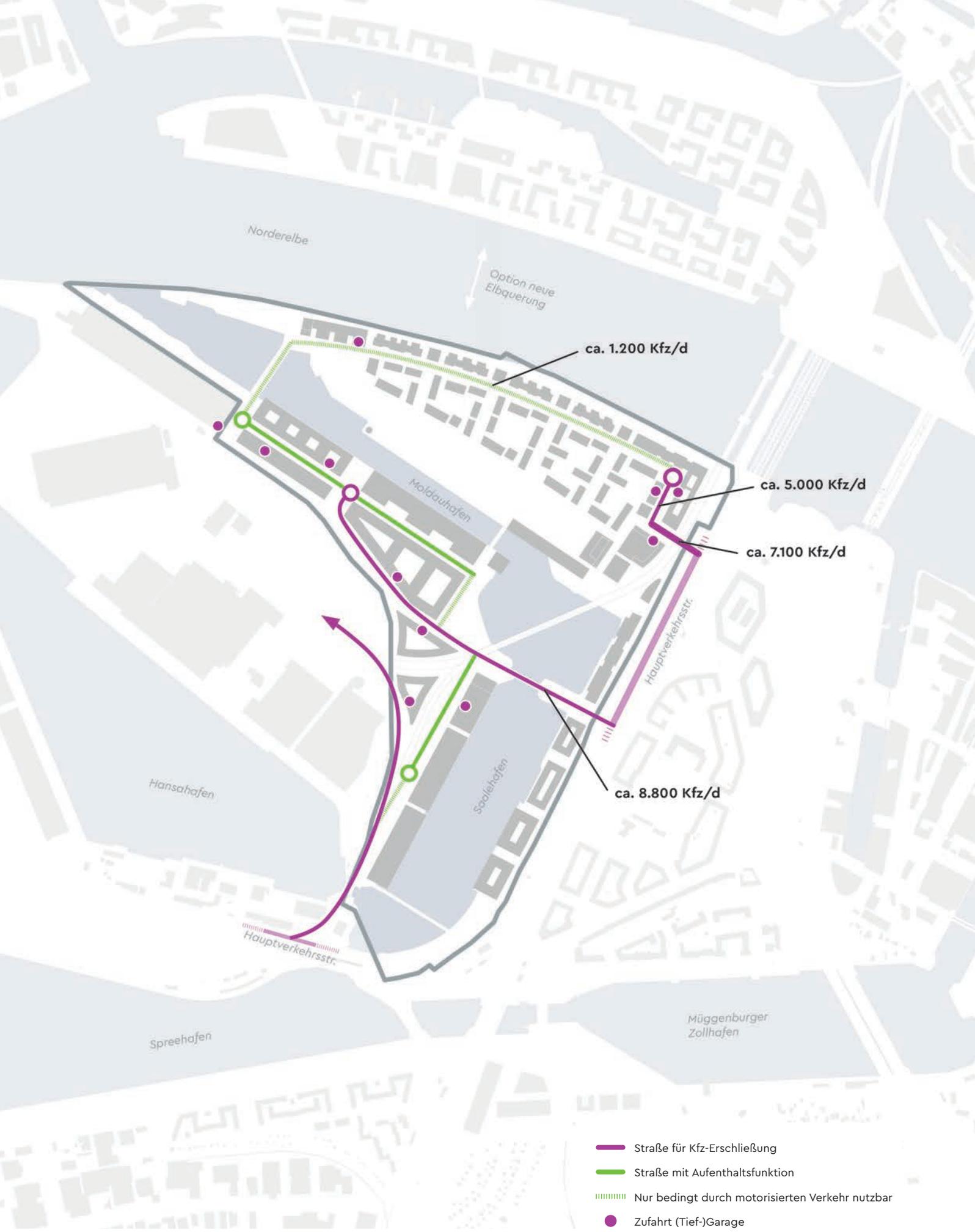


Abb. 6.4: Prognostiziertes Kfz-Verkehrsaufkommen

6.3

Ruhender Verkehr

Aufgrund der sehr guten Erreichbarkeit des Grasbrooks mit dem nicht motorisierten Individualverkehr, der Konzeption als 10-Minuten-Stadtteil und der angestrebten Zielsetzung eines autoarmen Stadtteils wird ein stark reduziertes Stellplatzangebot hergestellt. Mit der Zentralisierung des ruhenden Verkehrs in Quartiersgaragen werden die Wohnbereiche des Moldauhafenquartiers weitgehend autofrei.



Stellplatzschlüssel

Auf dem Grasbrook wird ein Stellplatzschlüssel von 0,2 Stellplätzen je Wohneinheit angestrebt. Auch die Stellplätze für Besucher:innen werden sparsam bemessen (0,04 Stellplätze je Wohneinheit). Beispiele aus Hamburg, Deutschland und dem europäischen Ausland zeigen, dass ein Stellplatzschlüssel in dieser Größenordnung in neuen Stadtquartieren umsetzbar ist. Für die Zukunft ist es geboten, beispielsweise bereits bei der Vermietung oder dem Verkauf der Wohnungen bevorzugt Menschen anzusprechen, die sich bewusst für ein Wohnen ohne eigenes Auto entscheiden.

Die Anzahl der herzustellenden Stellplätze für Büronutzungen wird im gesamten Stadtteil nicht mehr als 25 % der nach Bauprüfdienst „Mobilitätsnachweis (Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze)“ nachzuweisenden Stellplätze betragen, was einem Stellplatzschlüssel von 1 Stellplatz je 320 m² Bürofläche entspricht. Für eine derartige konsequente Reduzierung des Stellplatzangebots für gewerblich genutzte Gebäude gibt es in den vergangenen Jahren nur wenige gebaute Beispiele. Für die Umsetzung wird das Mobilitätskonzept des Grasbrooks auch auf die Beschäftigten des Stadtteils ausgerichtet. Von den Unternehmen wird ein umfassendes betriebliches Mobilitätsmanagement umzusetzen sein.

Die gewerblichen Nutzungen auf dem Grasbrook sollen vielfältig sein, stehen jedoch heute im Einzelnen noch nicht fest und werden sich im Laufe der Zeit auch ändern. Der tatsächliche Stellplatzbedarf hängt unter anderem von der Beschäftigtendichte, dem Anteil mobilitätseingeschränkter Personen und branchenspezifischen Mobilitätsanforderungen (An- und Auslieferung von Waren, Dienstfahrten) ab. Als Maximalwert der herzustellenden Stellplätze wird für Gewerbenutzungen 50 % der nach Bauprüfdienst nachzuweisenden Stellplätze definiert.

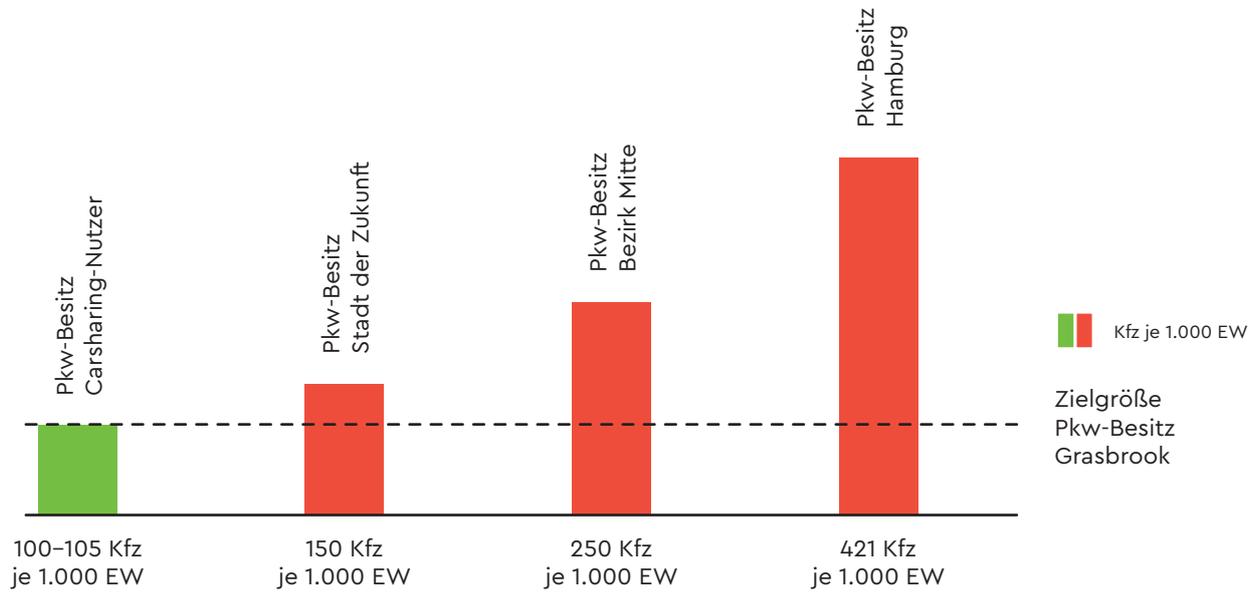


Abb. 6.5: Zielgröße Kfz-Besitz auf dem Grasbrook

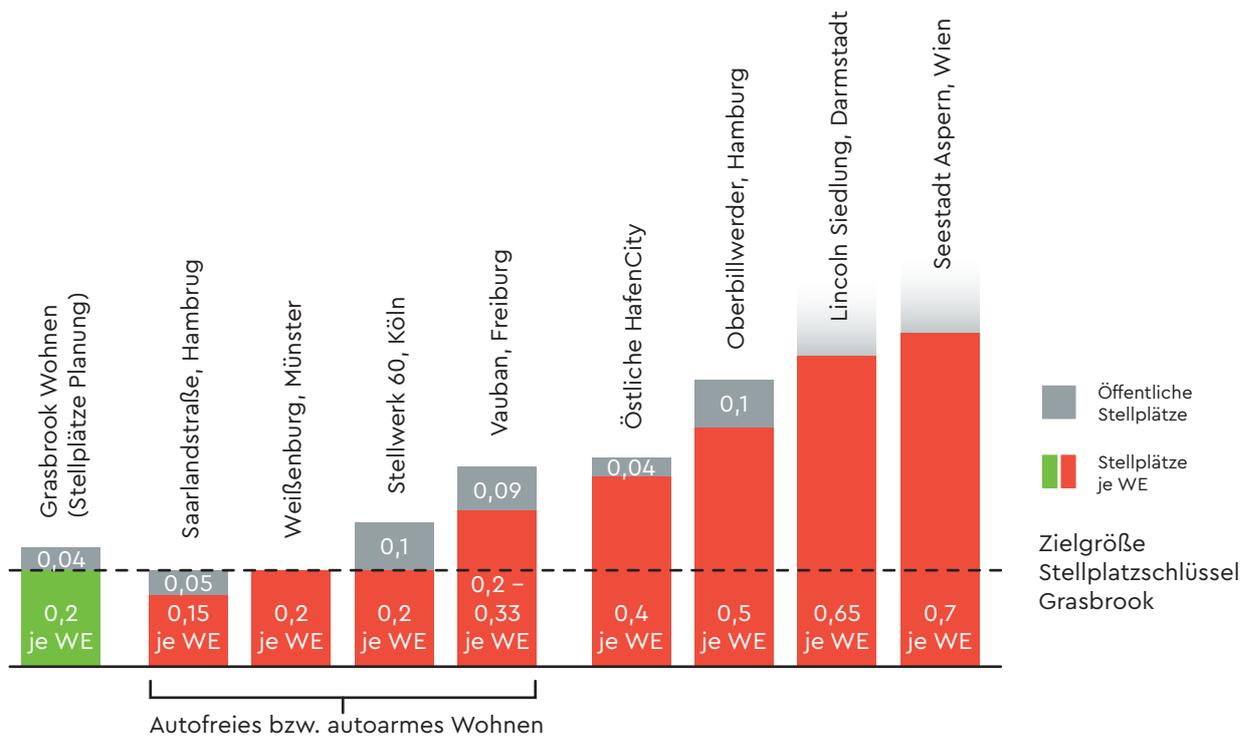


Abb. 6.6: Bestehende Wohnprojekte mit vergleichbaren Stellplatzschlüsseln (Recherche ARGUS)

Quartiersgaragen im Moldauhafenquartier

Die Zentralisierung des Parkraums in drei Quartiersgaragen im Moldauhafenquartier stellt einen weiteren wesentlichen Baustein der Verkehrs- sowie Mobilitätskonzeption dar und eröffnet damit neue Möglichkeiten der Gestaltung des Grasbrook Boulevards sowie der Aufenthaltsqualität im Quartier. Die Tiefgarage für den ruhenden Pkw-Verkehr wird dabei im unteren Warftgeschoss angeordnet, wohingegen das Fahrradparken im oberen Warftgeschoss verortet und bequem erreichbar ist.

Es ergibt sich nach aktuellem Planungsstand ein Stellplatzbedarf von ca. 1.325 Stellplätzen im Moldauhafenquartier. Davon sind rund 840 Stellplätze unter den Wohninseln, 180 Stellplätze unter Baufeld 10 und 17 sowie 290 Stellplätze in der Tiefgarage unter Baufeld 19, 20 und dem Dach (Baufeld 23) verortet. 15 Stellplätze sind im Warftgeschoss des Hafenumuseums (Baufeld 1) vorgesehen. Bis auf Baufeld 10 sowie das Hafenumuseum erhalten die Gebäude an der Nordkante keine Tiefgarage, da diese in der Quartiersgarage unter den Wohninseln untergebracht werden. Die Stellplätze sind, sofern nicht direkt auf dem eigenen Baufeld, in kurzer Entfernung fußläufig erreichbar.

Tiefgaragen im Hafentorquartier

Im Hafentorquartier entstehen unter den Gebäuden Warftgeschosse mit Tiefgaragen für den ruhenden Verkehr, die den Stellplatzbedarf zwischen 1.300 und 1.750 Stellplätzen abdecken. Ausnahmen bilden die denkmalgeschützten Bestandsgebäude (Baufelder 25, 34 und 35) und das Hochhaus am Melniker Ufer (Baufeld 26), die ihre Stellplätze auf anderen Baufeldern nachweisen, da hier keine Warftgeschosse mit Tiefgaragen erstellt werden können.

Auf eine weitere Zentralisierung des ruhenden Verkehrs im Hafentorquartier wird verzichtet. Dadurch werden zusätzliche Untergeschosse mit höherem Kosten- und Herstellungsaufwand vermieden. Gegenüber dem Moldauhafenquartier sind die Vorteile einer größeren Zentralisierung im eher gewerblich geprägten Hafentorquartier zudem geringer und nicht kompatibel mit dem schrittweise erfolgenden Freimachungs- und Realisierungsprozess für die heute noch von Hafenaktivitäten belegten Flächen. Auf Grundlage der angestrebten reduzierten Stellplatzanzahl ist bei der überwiegenden Anzahl der Baufelder eine eingeschossige Tiefgarage ausreichend.



Abb. 6.7: Übersicht unteres Warftgeschoss Moldauhafenquartier

Betreiberkonzept

Ein Betrieb der Quartiersgaragen durch einen externen Dienstleister ist möglich und bei der angestrebten Größe üblich. Eine Bewirtschaftung der Stellplätze soll umgesetzt werden. Eine digitalisierte Verkehrssteuerung innerhalb der Tiefgarage kann einen weiteren innovativen Baustein darstellen und die Orientierung erleichtern sowie Parksuchverkehre vermeiden. Umsetzungsbausteine

könnten eine automatisierte Parkraumbelegungserfassung, elektronische und dynamische Beschilderungen sowie eine über mobile Endgeräte angebotene Informationsplattform mit Buchungs- und Abrechnungsoptionen sein. Die Stellplätze sollen auch im Falle von Eigentumswohnungen nicht verkauft werden, um eine flexible Zuordnungsmöglichkeit für die private Pkw-Nutzung im demografischen Zyklus der Haushalte sicherzustellen.



Abb. 6.8: Übersicht obere Ebene Wartungsgeschoss Hafentorquartier



Abb. 6.9: Übersicht untere Ebene Wartungsgeschoss Hafentorquartier

Fahrradparken

Um den angestrebten Radverkehrsanteil zu erreichen (ca. 21 % für Wohnnutzung), wird den Fahrradabstellanlagen ein hoher Stellenwert eingeräumt. Sowohl in der Anzahl als auch in der Qualität sollen sie überdurchschnittlich attraktiv sein und die Bedarfe unterschiedlicher Zielgruppen ansprechen (z. B. Kinderfahrräder, Anhänger und Lastenfahrräder, fahrradähnliche Mobilitätshilfen).

Für Wohnnutzungen werden pauschal drei Fahrradstellplätze je Wohneinheit angesetzt. Für alle anderen Nutzungen wird der Fahrradstellplatzbedarf gegenüber dem Bauprüfdienst „Mobilitätsnachweis (Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze)“ um 50 % erhöht. Für den gesamten Stadtteil ergibt sich damit ein Fahrradstellplatzbedarf von ca. 18.000 Stellplätzen zuzüglich 600 öffentlicher Fahrradabstellplätze für Besucher:innen. Der Großteil des Bedarfs entfällt mit ca. 12.500 Fahrradstellplätzen auf das Moldauhafenquartier.

Die Radabstellanlagen für die Bewohner:innen sind ebenso wie für die Beschäftigten im oberen Warftgeschoss unterzubringen. So kann der Diebstahl- und Witterungsschutz gewährleistet und mehr Platz für andere Nutzungen im Außenraum generiert werden. Zudem bleiben Erdgeschossflächen weiterhin für Gewerbe-, Kitas und Wohnnutzungen verfügbar. Der Zugang zum Warftgeschoss ist über Rampenanlagen vorgesehen. Je Wohninsel sollen zwei Rampen und je Riegelgebäude an der Nordkante eine Rampe vorgesehen werden. Diese sollen so beschaffen sein, dass sie für alle Bewohner:innen einfach mit dem Rad befahrbar sind. Für die Nutzer:innen von Angeboten in den Gebäuden, beispielweise der Läden, Gastronomie, Kitas und der geplanten Grundschule sind Fahrradabstellplätze im Außenraum in der Nähe der Zugänge verortet.



Abb. 6.10: Die Nutzungen des oberen Warftgeschosses (exemplarischer Auszug, hier BF 13)

Um den „Antrittswiderstand“ möglichst niedrig zu halten, ist eine einfache Zugänglichkeit entscheidend. Zur Qualitätssteigerung des Angebots sind die Anforderungen an Diebstahlschutz, Erreichbarkeit, Witterungsschutz, Benutzerfreundlichkeit, Zugänglichkeit, Einsehbarkeit und Gestaltung zu erfüllen. Werkzeuge, Fahrradpumpen und Steckdosen zum Aufladen von Pedelecs sollen zusätzliche Optionen zur Attraktivitätssteigerung der Fahrradabstellanlagen darstellen. Es zeichnet sich zudem ein zunehmender Bedarf an Abstellanlagen für Lastenräder und Fahrradanhänger ab, für die entsprechend besondere Abstellanlagen zu planen sind, damit auch Einkäufe und Besorgungen bequem mit dem Rad erledigt werden können.

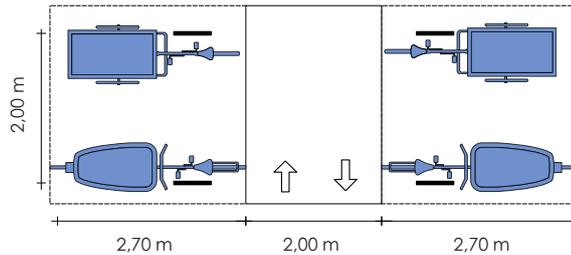


Abb. 6.11: Flächenbedarfe für Lastenfahräder

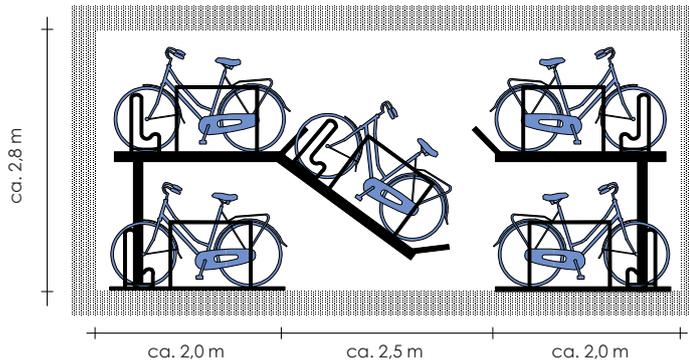


Abb. 6.12: Doppelstockfahrradparken



Abb. 6.13: Doppelstockfahrradstellplätze im Warftgeschoss

- Gewerbe
- Fahrradrampen
- Fahrradstellplätze
- Abstellräume



Abb. 6.14: Anlehnbügel

6.4

Kurze Wege und innere Erschließung

Der Fuß- und Radverkehr wird neben dem ÖPNV eine wichtige Rolle für eine stadtverträgliche Mobilität auf dem Grasbrook übernehmen. Daher werden besonders hohe Anforderungen an die Qualität der Fuß- und Radwegeinfrastruktur und die attraktive Ausgestaltung von Wegen und Brücken zwischen den Nachbarschaften gestellt. Kurze Wege sind essenziell für den autoarmen Stadtteil.



Brücken in die Nachbarschaft

Viele neue Brücken über die Verkehrstrassen und Wasserflächen ermöglichen diese direkte Wegführung. Die Veddelbrücke verbindet den Stadtplatz im Moldauhafenquartier mit dem Veddeler Marktplatz, die neue U4-Bahn-Brücke über die Norderelbe dient gleichzeitig zur Quartiersvernetzung in die Nachbarstadtteile HafenCity, Rothenburgsort und Hammerbrook, die Sachsenbrücke und der Saalehafensteg zur Anbindung an den Radschnellweg sowie die südliche Veddel. Die angedachte, jedoch noch nicht gesicherte Realisierung der neuen Elbquerung Grasbrook zwischen dem Deutschen Hafenumuseum und der HafenCity würde den Grasbrook direkt an die Innenstadt anbinden und umgekehrt zu einer übergeordneten direkten Streckenführung für den Radverkehr vom Hamburger Süden ins Zentrum beitragen.

Inneres Fußverkehrsnetz

Das innere Fußverkehrsnetz wird geprägt durch attraktive Wegebeziehungen entlang der Promenaden und durch den Park. Die geringen Kfz-Belastungen besonders auf dem Grasbrook Boulevard stärken auch dieses Netzelement als Fußgängerachse. Die Grünzüge vom Grasbrook Boulevard in den Park und weiter zum Zentrum mit der U-Bahn-Station bilden ein engmaschiges Netz, das eine abwechslungsreiche direkte Wegführung ermöglicht.

Über den Moldauhafen stärkt der neue Moldauhafensteg in Ergänzung zur Moldauhafenbrücke die Vernetzung der beiden Quartiere. Zusätzlich wird unter der U-Bahn-Brücke eine fußläufige Verbindung geschaffen, die eine direkte Verbindung zwischen Hafentorquartier und dem zentralen Stadtplatz im Moldauhafenquartier mit seinen Nahversorgungsangeboten und der Grundschule ermöglicht. Die Sachsenbrücke und der Saalehafensteg verbinden die Gebäude östlich des Saalehafens mit dem Hafentorquartier. Weitere untergeordnete Verbindungen werden das Wegenetz komplettieren und so ein hochattraktives Angebot ermöglichen, das zum Zufußgehen einlädt.

Bei der Konzeption des Wegenetzes wurde besonders darauf geachtet, dass die Höhenunterschiede, die durch die Anhebung des Geländes auf das hochwassergeschützte Warftniveau entstehen, barrierefrei überwunden werden können.



Abb. 6.15: Das Fußwegenetz auf dem Grasbrook

Inneres Radverkehrsnetz

Die Hauptradverbindungen innerhalb des Grasbrooks verlaufen im Moldauhafenquartier über den Grasbrook Boulevard und im Hafentorquartier über die Sachsenbrücke entlang der Grenze zum Hafengebiet des O'Swaldkai-Terminals über die Moldauhafenbrücke in Richtung der möglichen neuen Elbquerung Grasbrook in Westlage. Sofern die neue Elbquerung als Brücke für den Radverkehr geschaffen wird, können neben dem stadtteilbezogenen Radverkehr auch mehrere Tausend Radfahrer:innen am Tag als Durchgangsverkehr vom Radschnellweg kommend die beiden Achsen nutzen.

Die Kfz-Verkehrsbelastung wird auf dem Grasbrook Boulevard westlich der Zufahrten in die Quartiersgaragen um mindestens 80 % abnehmen, sodass eine gute Ausgangslage für eine benutzerfreundliche Fahrradstraße gegeben ist. Mittel- bis langfristiges Ziel ist es, für die innere Verteilung als ÖPNV-Angebot auf der Fahrradstraße autonome Kleinbusse einzusetzen. Hierdurch sollen die subjektiven Hemmnisse, die ein Busverkehr für Radfahrer:innen haben kann, minimiert werden. Ergänzt wird das Netz durch ein untergeordnetes Wegenetz, das besonders im Park auf eine schnelle, direkte Beziehung verzichten soll. Damit wird gewährleistet, dass die oft auftretenden Konflikte zwischen Fußgänger:innen und Radfahrer:innen im Parkbereich reduziert werden können.

Ein geplanter Steg über den Moldauhafen und die auf der unteren Ebene der U-Bahn-Brücke verlaufende Wegebeziehung über das Hafenbecken ist auch für Radfahrer:innen nutzbar und vervollständigen das Radwegenetz. Die Verbindung über die Dessauer Straße zum Saalehafensteg im Süden ermöglicht eine komfortable Wegeführung zum S-Bahnhof Veddel und weiter in Richtung Süden.



Abb. 6.16: Das Radverkehrsnetz auf dem Grasbrook

6.5

Logistik

Innovative Konzepte zur Ausgestaltung des Wirtschaftsverkehrs spielen eine immer wichtigere Rolle und erfordern eine integrierte Betrachtung von Personen- und Gütermobilität. Daher ist wichtig, die aus logistischer Sicht relevanten Akteure zu identifizieren, deren Anforderungen zu betrachten und die Prozesse zu analysieren.



Anwohner:innen- und Unternehmenslogistik

Die Logistikbedarfe, die auf dem Grasbrook entstehen, lassen sich grundsätzlich in die der sogenannte Anwohnerlogistik, d. h. der Logistik für die privaten Haushalte, die der Unternehmenslogistik, d. h. die Logistik für Büros und Gewerbetreibende, sowie auf die nicht leitungsgebundene Ver- und Entsorgungslogistik unterteilen. Hinzu kommen auch informelle private Lieferverkehre, die sich im Zusammenhang mit dem Trend des privaten Verkaufs und Tauschs von Gebrauchsgegenständen und Möbeln über Kleinanzeigen-Plattformen ergeben.

Für die Baufelder im Hafentorquartier wird zugrunde gelegt, dass ein großes Maß an Flexibilität für die gewerbliche Logistik besteht, einschließlich klassischer Anlieferung mit großen Lkws.

Dezentrale Anlieferung/ Ladezonen

Der große Teil der Anlieferungen im Moldauhafenquartier soll unterirdisch über Ladezonen erfolgen. Hierfür werden an öffentlichen Aufzügen Kurzzeitstellplätze hergestellt. Für die Anlieferung größerer Gewerbe- oder Einzelhandelsstandorte sind im Erdgeschoss Ladehöfe vorgesehen (Baufelder 17 und 19). Für Güter (Möbel etc.), die nicht über die Tiefgarage angeliefert werden können, soll es auch die Möglichkeit geben, direkt über den Grasbrook Boulevard anzuliefern.

Im urbanen Raum werden zunehmend Ladezonen für die Be- und Entladung ausgewiesen. Es sollte angestrebt werden, die Nutzung der Ladezonen im öffentlichen Raum klarer zu regeln – ergänzend zur Straßenverkehrsordnung. Hierfür sollten Konzepte wie „smarte Ladezonen“ im Kontext der Diskussionen um ein „digitales Curbside Management“ betrachtet werden. (Smarte) Ladezonen sind eine Maßnahme, die Verkehre und insbesondere den Aufenthalt der Fahrzeuge im Stadtteil zu kontrollieren und zu regulieren.

Das Schaffen von freien Flächen für das Be- und Entladen kann in der Gestaltung des Grasbrooks von Anfang an mitgedacht werden. Die Nutzung der Zonen kann reguliert, kontrolliert und überwacht werden und verbessert das Flotten- und Fuhrparkmanagement innerhalb des Stadtteils. Die Option, Zeitfenster für die An- und Belieferung zu buchen, ermöglicht die Regulierung der Logistikprozesse und die Kontrolle der Auslastung der Flächen. Um lange Wege bei der Anlieferung zu vermeiden, sollten mehrere Ladezonen im Stadtteil berücksichtigt werden.

Fahrradlogistik

Insgesamt ist zu erwarten, dass die Trendentwicklung zu mehr Radverkehr auch zukünftig anhält und sich hinsichtlich der Fahrzeuge diversifiziert. Durch die Elektrifizierung besteht die Option, größere Wegelängen zurückzulegen, Cargobikes erlauben den Transport größerer und schwererer Güter.

Es ist davon auszugehen, dass sich Lastenräder (u. a. gestützt durch Fördermaßnahmen) sowohl im Wirtschafts-/ Güterverkehr für Last-Mile-Konzepte als auch im Personenverkehr (insbesondere mit Kindern) deutlich stärker durchsetzen werden und für einen Großteil von Transporten den Pkw ersetzen. Dafür ist ein guter Anschluss an das übergeordnete Straßennetz erforderlich und die Ausgestaltung und Verortung von entsprechenden Hubs ist zu konkretisieren.



Abb. 6.17: Logistikbedarfe im Stadtteil (nicht abschließend)

6.6

Sharing-Angebote und Flächenbedarfe

Der Mobilitätsmarkt befindet sich im Wandel. In kurzer Zeit entstehen und verschwinden zahlreiche Mobilitätsdienste. Die Angebotslandschaft geteilter Fahrzeuge reicht von kleinen Transportern im Carsharing über Bikesharing bis hin zur Mikromobilität.



Zur Entwicklung eines robusten und wirksamen Mobilitätskonzepts gilt es nicht nur bestehende Konzepte (wie StadtRAD, hvv switch etc.) auf den Grasbrook zu übertragen, sondern die erforderlichen Anforderungen bzw. die Nachfrage nach Mobilität über die individuelle Nutzerperspektive abzuleiten. Der methodische Zugang über die Ermittlung der Mobilitätsmomente und Schlüsselorte hat gezeigt, dass ergänzend noch spezifische Mobilitätsangebote entwickelt und platziert werden müssen.

Für die Umsetzung kommt der Berücksichtigung der entsprechenden Flächen für die Mobilitätsangebote und deren räumliche Verortung eine zentrale Rolle zu. Die möglichen Raumelemente, wie zum Beispiel die Mobilitätsfoyers, fördern oder hemmen die Mobilität der Menschen entsprechend der Qualität, mit der sie ihre Aufgabe erfüllen. Dies kann das Bereitstellen eines Fahrzeugs sein, die Wegführung oder die Sicherheit. Zu diesen Aufgaben gehören dann jeweils eine oder mehrere Maßnahmen, die zur Erfüllung des Mobilitätsmoments erforderlich sind.

Insbesondere vor dem Hintergrund der derzeit starken Veränderungen und Innovationen im Feld der Mobilität und Logistik gilt es zum jetzigen Zeitpunkt, einen Platzbedarf zu formulieren, in dem auch andere technische und organisatorische Lösungen als die derzeit etablierten möglich sind. Daher sind die entwickelten Raumelemente und Flächen auch als Platzhalter für eine zukünftige Entwicklung zu verstehen.

Carsharing

Das Carsharing stellt neben den infrastrukturellen Maßnahmen eine wichtige Säule im Bereich Dienstleistung des Mobilitätskonzepts dar. Als stationsgebundenes oder Free-floating-Angebot soll Carsharing den zukünftigen Nutzer:innen die Möglichkeit bieten, sich flexibel zu anderen Orten bewegen zu können, die nicht mit dem Fahrrad erreichbar oder durch den ÖPNV angebunden sind oder für Wege, bei denen größere Lasten transportiert werden, für die ein Lastenrad ungeeignet ist.

Um den Kfz-Verkehr im Quartier so gering wie möglich zu halten, sollen die Carsharing-Angebote an zentralen Orten gebündelt werden. Hierzu gehören die Tiefgaragen sowie die hvv-switch-Punkte im Hafentorquartier.

Bikesharing

Bikesharing in Hamburg ist – auch in Kombination mit dem ÖPNV – ein wichtiger Baustein der Alltagsmobilität, wird aber (zum Beispiel an Wochenenden) ebenfalls für Ausflüge genutzt und kann auch als Angebot auf dem letzten Kilometer zur S-Bahn-Station fungieren oder Ersatzfahrrad sein, wenn das eigene in der Werkstatt ist. Das Geschäftsgebiet der aktuellen Anbieter in Hamburg umfasst derzeit nicht den Grasbrook – es ist jedoch von einer Einbeziehung auszugehen. Für die verschiedenen Systeme gilt es, entsprechende Stationen und die hierfür notwendigen Flächen zu berücksichtigen.

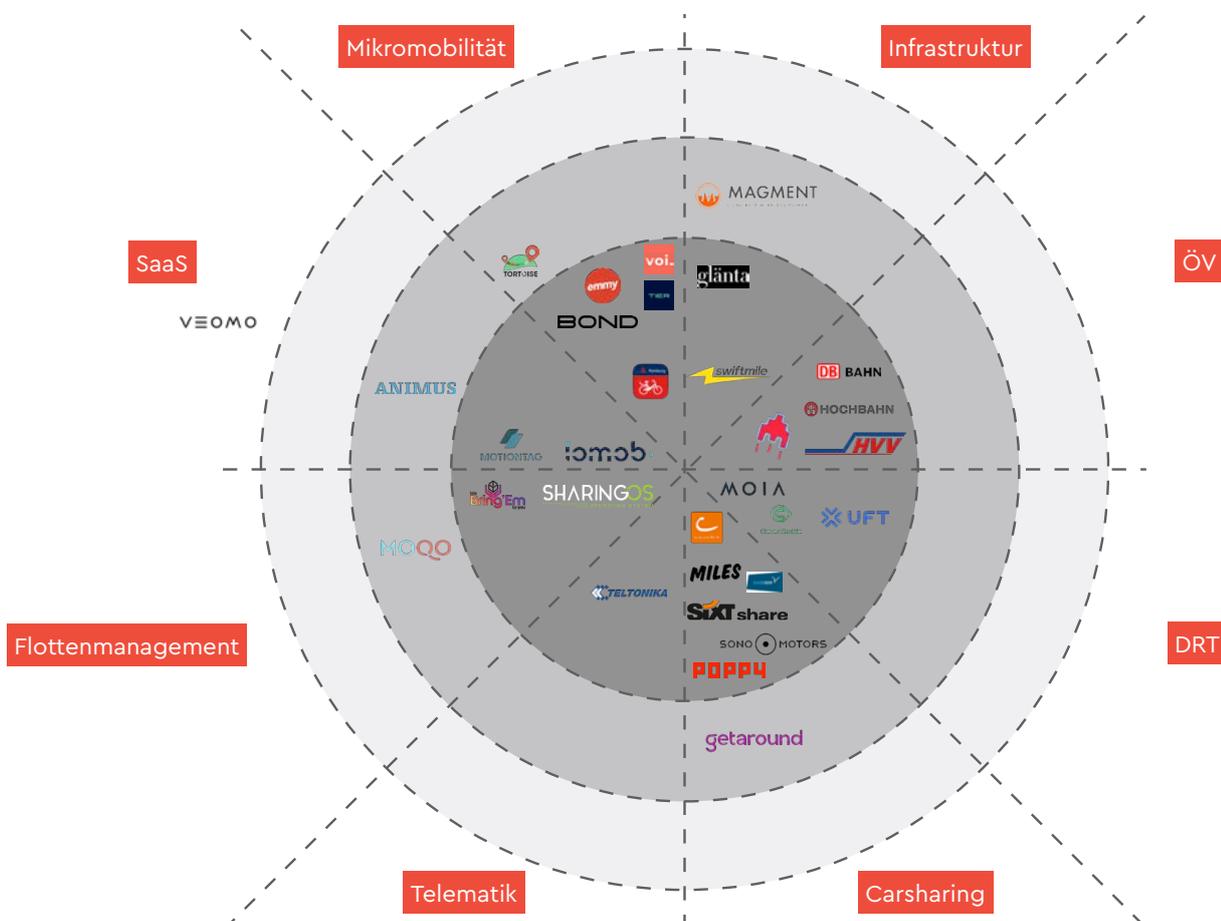


Abb. 6.18: Marktüberblick über aktuelle Akteure und Segmente im Bereich der (Mikro-)Mobilität

Free-floating-E-Scooter-Systeme

Die E-Scooter werden im medialen Diskurs kontrovers diskutiert. Gerade auf kurzen Strecken (bis 2 km) sind sie als zusätzliches Angebot eine Option. Die Aspekte der Konflikte mit dem Fußverkehr sind insbesondere durch Maßnahmen im Freiraum zu adressieren. Gute lokale Lösungen sind u. a. feste Rückgabestationen zur besseren Sortierung an von Fußgänger:innen hoch frequentierten Orten oder das sogenannte Geofencing, mit dem ein „wildes“ Abstellen der E-Scooter unterbunden werden soll.

Sharing-Flotte Grasbrook – Lastenrad/Microcarrier

Eine Lücke bei den bestehenden Angeboten in Hamburg könnte auf dem Grasbrook insbesondere in den Bereichen LastMile und Transport zu erwarten sein. Vor dem Hintergrund der ambitionierten Ziele und dem Innovationsanspruch ergibt sich die Notwendigkeit, hierzu – ergänzend zu den Angeboten um hvv switch – eigenständige Angebote speziell für den Grasbrook zu etablieren.

Hierzu gehören Microcarrier-Transportmittel wie Sackkarren und Lastenräder. Lastenräder bieten zum Beispiel die Möglichkeit des Transports von Personen oder sperrigen Gütern und sind eine gute Alternative zum Pkw. So können Kinder, Einkäufe oder zu entsorgende Güter mit E-Antrieb bequem transportiert werden.

Mikro-Mobilitätsflotte für Handwerker und häusliche Pflege

Ein wichtiger Mobilitätsmoment für die Beschickung eines autoarmen Quartiers stellt die Anreise von Dienstleistern von außerhalb dar. Um eine Anreise auch ohne Pkw zu ermöglichen bzw. einen Umstieg innerhalb des Quartiers zu ermöglichen, gilt es ein entsprechendes Angebot von Leih-Trolley und/oder -fahrrädern zu ermöglichen. Denkbar ist ein eigenständiges Angebot, wie es bereits von häuslichen Pflegekräften mit einer eigenständig genutzten Fahrradflotte praktiziert wird. Hierbei werden Fahrräder an U-Bahn-Haltestellen mit Zahlenschlössern zur Verfügung gestellt. Eine Übertragung auf den Grasbrook kann aber auch über die stadtteilbezogene Sharing-Flotte erfolgen.

Mobilitätsfoyers für das Wohnen

Die „Mobilitätsfoyers Wohnen“ im Moldauhafenquartier werden mit ihrer Anordnung im Erdgeschoss zum sichtbaren Symbol des innovativen Mobilitätskonzepts und machen die Mobilitätswende auf dem Grasbrook erlebbar. Sie dienen als zentraler Anlaufpunkt für besondere Logistik- und Mobilitätsbedürfnisse des Alltags – vom Transport von Gütern von der Haustür bis zum Zielort und zurück (Tiefgarage, Supermarkt etc.) über das Empfangen und Versenden von Paketen oder Gemüsekisten bis zum Leihen von Hilfsmitteln.

Das „Foyer“ ist in der Größe und Ausgestaltung entsprechend den Bedürfnissen am jeweiligen Standort konzipiert. Es kann neben Paketstation, Lastenradverleih, Community-Board/Shelf, Microcarrier-Station, Abfahrtsmonitor und Wegeleitsystem zusätzlich eine Fahrradreparaturstation mit Ersatzteilautomat und weitere Angebote umfassen und darüber hinaus einen direkten Zugang zu den Carsharing-Stellplätzen, Lieferzonen und Parkmöglichkeiten für Kleintransporter im Warftgeschoss erhalten.

Als Teil der Mobilitätsfoyers stehen im Warftgeschoss mit einer Carsharing-Station verschiedene Mobilitätsdienstleistungen bereit. Damit wird ein Angebot für ein multimodales Mobilitätsverhalten im ersten Schritt der Wegeketten gemacht.

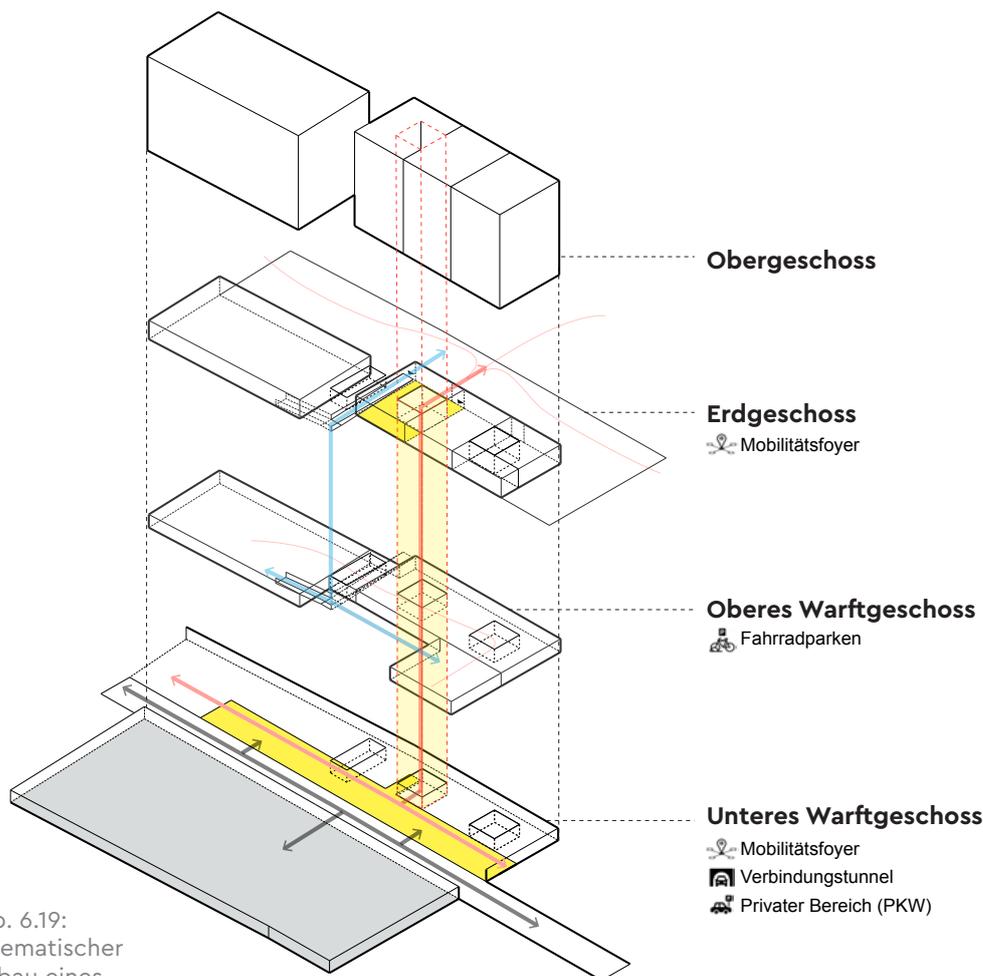


Abb. 6.19:
Schematischer
Aufbau eines
Mobilitätsfoyers

Hub für Handwerker:innen

Der Hub ist als weiteres wesentliches Element der Foyers im Warftgeschoss angeordnet. Er dient als fester Anfahrts- punkt für Handwerker:innen und sonstige Dienstleister:innen. An dem vorge- sehenen Stellplatz ist ausreichend Platz vorhanden, damit benötigtes Werkzeug und Baumaterialien in Microcarrier ge- laden und der Montageort im Haus un- kompliziert erreicht werden kann.

Mobilitätsfoyers für Büro und Gewerbe

Als Anlaufpunkt für alle Zielgruppen des Gewerbes können Personen, die hier zu Fuß, mit dem Fahrrad oder ÖPNV an- kommen, zentral auf Mobilitätsangebote zurückgreifen. Auch die weiteren Mög- lichkeiten der An- und Abreise lassen sich von hier steuern, indem beispiels- weise Taxen oder andere On-demand- Angebote gerufen werden können. Außerdem ist es möglich, Fahrzeugflot- ten oder Carsharing-Dienste zu nutzen. Personen, die von oder zur Arbeit mit dem Fahrrad kommen, können hier Duschen und Umkleiden nutzen. Damit wird ein breit gefächertes Angebot an Alternativen zum Kfz geboten. Im Bereich der Logistik ist es möglich, im Mobilitätsfoyer Päckchen zu empfangen oder zwischenzulagern. Darüber hinaus können zusätzlich Bestellungen direkt aus- oder anprobiert werden.

Mobilitätsstationen für Mikromobilität

Free-floating-Fahrzeuge zahlreicher Mikromobilitätsanbieter:innen, wie E-Scooter und E-Mopeds, können insbesondere auf der „letzten Meile“ einen Beitrag zum autoarmen Quartier leisten. Für das verträgliche Abstellen im öffentlichen Raum und ein zuverläs- siges Auffinden verfügbarer Fahrzeuge ist das Sortieren und Kommunizieren des Angebots in Mobilitätsstationen von erheblicher Bedeutung, die auf gesamtstädtischer Ebene einen Wieder- erkennungswert haben. Um die Flexibi- lität der Free-floating-Angebote trotz festgelegter Flächen zu gewährleisten, sind die Entleih- und Rückgabeflächen gut erreichbar positioniert. Auffällig markierte Abstellflächen sorgen dafür, dass auch externe Besucher:innen, die das Quartier zum ersten Mal erreichen, das Angebot nutzen können. Die Rück- gabe der Fahrzeuge in den vorgesehe- nen Flächen kann durch eine digitale Integration in die Betriebsgebiete der jeweiligen Anbieter durch sogenanntes Geo-Fencing sichergestellt werden.





Zukunftsfeste Ver- und Entsorgungssysteme

Variante Riegel



Option neue
Elbquerung
(westliche
Lagevariante)

Abb. 7.1: Blick auf den neuen Stadtteil Grasbrook, Veddel und Hafen

7.1

Energieversorgung

Das Energieversorgungssystem soll den Grasbrook klima- und ressourcenschonend mit Wärme, Kälte und Strom versorgen und dabei im Vergleich zu konventionellen Marktlösungen kostengünstig sein. Dazu werden die Gebäude und Verbraucher, neben den primären Erzeugungsanlagen, zu aktiven Bestandteilen des integrierten Wärme- und Kältekonzepts.

Basis – Gebäudestandards

Zur Erreichung eines CO₂ neutralen Stadtteils soll zuerst der Bedarf an Wärme- und Kälte auf ein Minimum reduziert werden. Voraussetzung dafür sind Gebäude mit sehr hohen Energieeffizienzstandards vergleichbar mit dem eines heutigen „Effizienzhauses 40“. Neben hochwirksamer Dämmung tragen optimierte Kubaturen, transparente Bauteile und intelligent nutzbare Verschattungssysteme dazu bei, dass die Gebäude einen, verglichen mit herkömmlichen Gebäuden, sehr geringen Bedarf an zugeführter Wärme und Kälte haben werden.

Der verbleibende, stark reduzierte Energiebedarf für die Gebäude soll mittelfristig vollständig aus regenerativen Energiequellen erzeugt werden.

Bei der Verwendung von Strom wird dabei berücksichtigt, dass mit zunehmendem Substitutionsgrad fossiler Energieträger im Deutschen Strommix die kompensatorischen Effekte des Einsatzes regenerativer Energieträger abnehmen. Folglich sind die Strategien zur Erreichung dieses Ziels über den Zeitablauf stets anzupassen.

Eine weitere Eigenschaft der zukünftigen Neubauten kann eine hohe Wärmespeicherkapazität sein, sodass sie einen sehr gleichmäßigen Bedarf ohne ausgeprägte Lastspitzen, selbst an sehr kalten Tagen, aufweisen. Auch kurzzeitige Unterbrechungen in der Wärme- und Kälteversorgung z. B. aufgrund eines geringeren Angebots an grünem Strom können dadurch ausgeglichen werden. Damit unterstützen die Gebäude aktiv die Stabilisierung des Stromnetzes und begünstigen den Anteil erneuerbarer Energien im Stromnetz. Der verbleibende, sehr geringe Wärme- und Kältebedarf wird durch ein klimaverträgliches Versorgungssystem gedeckt.

Infrastruktur – das Verteilungsnetz

Rückgrat dieses Versorgungssystems ist das ebenfalls auf den Einsatz regenerativer Energien und Abwärmenutzung konzipierte integrierte Wärme- und Kälteverteilnetz sowie ein intelligentes Stromnetz. Das Wärme- und Kältenetz ist als niederexergetisches System ausgelegt. Zum einen steigert dies die Effizienz durch die Reduzierung von Energieverlusten. Zum anderen ermöglicht es die Nutzung von Umweltwärme, Abwärme und anderen Energiequellen mit vergleichsweise geringem Temperaturniveau. Die damit verbundene Annäherung der Systemtemperaturen von Wärme und Kälte erlaubt unter bestimmten Bedingungen sogar die Verschiebung von Abwärme aus einem in das andere Netz. So könnte beispielsweise der Rücklauf der Kühlung für die Vorerwärmung des Trinkwassers genutzt werden.

Erzeugung – integriertes System

Mit dem integrierten Wärme- und Kälteerzeugungskonzept werden die Systemtemperaturen beider Medien angenähert und die Einbindung weiterer Energiequellen erleichtert. Somit wird eine flexible und technologieoffene Versorgung mit mehreren verschiedenartigen Erzeugern geplant, die für die jeweils unterschiedlichen Lastfälle optimal konzipiert ist.

So könnte beispielsweise die Grundlast durch elektrisch betriebene Wärmepumpen abgedeckt werden, die wiederum als Energiequelle die oberflächennahe Geothermie nutzen oder in den Monaten April bis Oktober die thermische Energie der Außenluft. Der dafür erforderliche Strom wird zum Teil aus der lokal erzeugten Solarenergie auf den Dächern gespeist. Das erhöht die relative Autarkie des Grasbrooks und entlas-

tet die Stromnetze der äußeren Erschließung. Für die Abdeckung der Spitzenlast werden verschiedene Konzepte geprüft. Eine mögliche Variante wäre die Anbindung an eine nahe gelegene Industrieabwärme oder sogar direkt an das Hamburger Fernwärmenetz.

Ein Teil der erforderlichen Kältebereitstellung könnte ebenfalls durch reversibel zu betreibende Wärmepumpen erfolgen. Im Sommer können die Erdsonden der oberflächennahen Geothermie zur freien Kühlung verwendet werden, indem die mittlere Temperatur von ca. 10 °C im Erdreich genutzt wird. Ebenso könnte überschüssige Industrieabwärme zum Kühlen mit Absorptionskältemaschinen verwendet werden.

Betrieb – Smart-Energy-Management

Nicht nur auf dem Grasbrook wird die Ressource Strom eine zentrale Rolle in der Energieversorgung der Zukunft spielen. Grüner Strom kann schon heute wirtschaftlich in ausreichendem Maße erzeugt werden und vielseitig u. a. zum Antrieb von Wärmepumpen, Förderpumpen und Kältemaschinen eingesetzt werden. Allerdings unterliegt Strom aufgrund der überwiegenden Erzeugung aus Sonne und Wind einer ständigen Volatilität.

Daher muss der Einsatz von Strom intelligent gemanagt werden, indem möglichst viele Komponenten und Sektoren mit unterschiedlichen Anforderungen miteinander vernetzt sind. Beim Grasbrook werden neben den klassischen Stromverbrauchern auch die Wärme- und Kälteerzeuger, die Elektroladeinfrastruktur und die Batteriespeicher in einem komplexen Netz miteinander verbunden sein. So können kurzzeitige Stromdefizite ausgeglichen und Stromüberschüsse im Quartier verschoben und genutzt werden.

7.2

Erschließung

Im neuen Stadtteil Grasbrook könnten die Ver- und Entsorgungsleitungen gleichzeitig und gebündelt in einem gemeinsamen Medienkanal verlegt werden. Das wäre platz- und kostensparend, effizient und eine Vereinfachung für die Wartung sowie flexibler im Hinblick auf die Anpassung an zukünftige Veränderungen. Gerade für intensiv durchgrünte Straßenräume oder auch die Infrastrukturanforderungen innovativer Unternehmen im Hafentorquartier könnten damit Vorteile gegenüber der herkömmlichen Erschließung verbunden sein.

Nachteile herkömmlicher Leitungsverlegung

Üblicherweise nutzen Versorgungsunternehmen und Leitungsträger den öffentlichen Raum für die Verlegung sämtlicher Medien und die Maßnahmen erfolgen weitestgehend gemäß eigener technischer Anschlussbedingungen und eigenem Bedarf. Sämtliche Medien werden dabei unterhalb des öffentlichen Straßenraums – entweder unter der Straße oder unter den Gehwegen – in der Erde vergraben. Die Leitungstrassen verteilen sich über den gesamten Straßenquerschnitt.

Die Maßnahmen zur Leitungsverlegung und Erneuerung können in der Regel unter den verschiedenen Leitungsträgern nur eingeschränkt koordiniert erfolgen. Meist erfolgt ein Bauvorhaben nach dem anderen – ein Zusammenfassen aller Medienarbeiten in einem Zuge ist praktisch nicht realisierbar.

Für die damit verbundene Wertminderung der Straße durch wiederholtes Öffnen und Verschließen und die entsprechenden Beeinträchtigungen durch Sperrungen, Lärm und andere Emissionen werden in der Regel keine finanziellen Entschädigungen fällig. Die öffentliche Hand, die Bewohner:innen und Nutzer:innen sowie Gewerbetreibende müssen die Baumaßnahmen und Beeinträchtigungen hinnehmen.

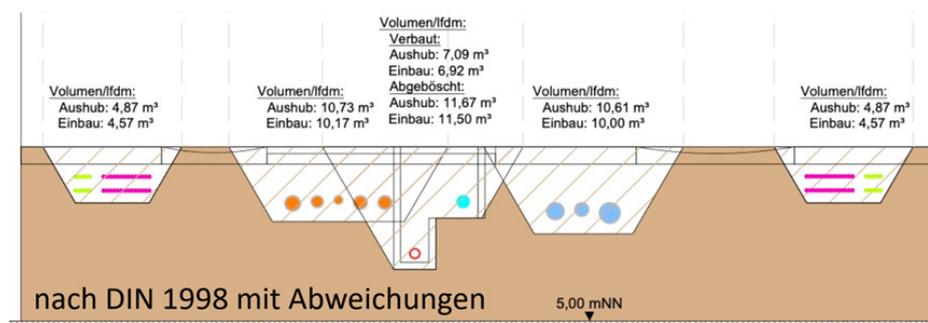


Abb. 7.2:
Schematische
Darstellung der
Medienverlegung
im Boden

Neuartiger Lösungsansatz

Die Erschließung des Grasbrooks mit Ver- und Entsorgungsleitungen soll einen aktiven Beitrag zur Unterstützung der hohen Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums für die Nutzer:innen leisten, indem die Inanspruchnahme des öffentlichen Raums mit Leitungen systematisch strukturiert und in der Folge verringert wird.

Grundsätzlich handelt es sich bei dem Medienkanal um ein begehbare Tunnelbauwerk, in dem die erforderlichen Leitungen und Medien geführt werden. Montage-, Inspektions-, Erneuerungs- und Reparaturarbeiten können bei dieser Art der Führung unabhängig und ohne Beeinträchtigung des darüber liegenden Straßenraums jederzeit durchgeführt werden. Das spart bei der Erstinstallation wertvolle Zeit im Bauprozess und auch später, beispielsweise durch den Wegfall von Genehmigungen und Baustelleneinrichtungen. Außerdem erhöht sich die Nutzungsdauer der Medien, die gegenüber konventionell erdverlegten Leitungen geschützter liegen.

Der angedachte Medienkanal besteht aus einem Hauptkanal und davon abzweigenden Stichkanälen zu den jeweils anzuschließenden Baufeldern. Im Stichkanal sind die Medienleitungen nur in der für das angeschlossene Baufeld erforderlichen Dimension verlegt. Die Dimensionierung richtet sich dabei in erster Linie nach den Dimensionen der Leitungen, die sie aufnehmen.

Zusätzlich sind Bewegungs- und Arbeitsräume, Leitungsabstände und eine Belegungsreserve bei der Dimensionierung des Baukörpers zu berücksichtigen.

Die folgenden leitungsgebundenen Medien sind in die Konzeption des Medienkanals eingeflossen:

- Trinkwasser und Schmutzwasser
- Elektrische Energie (Nieder- und Mittelspannung)
- Wärme und Kälte
- Kommunikation

Revisionsöffnungen befinden sich in regelmäßigen Abständen entlang des Medienkanals und ermöglichen das Begehen und den Materialtransport sowie das Einbringen von Rohrleitungen oder anderen großformatigen Einrichtungen und Gegenständen. Der Medienkanal kann ein Beitrag dazu sein, den steigenden Veränderungsgeschwindigkeiten und den dynamischen Veränderungen in der Versorgungsinfrastruktur in Zukunft besser begegnen zu können. Vor diesem Hintergrund wird neben der klassischen Erdverlegung das alternative Konzept eines zentralen Medienkanals geprüft.

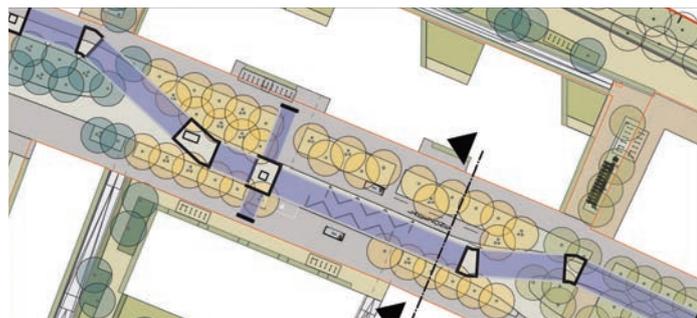


Abb. 7.3: Medienkanal unter dem Grasbrook Boulevard

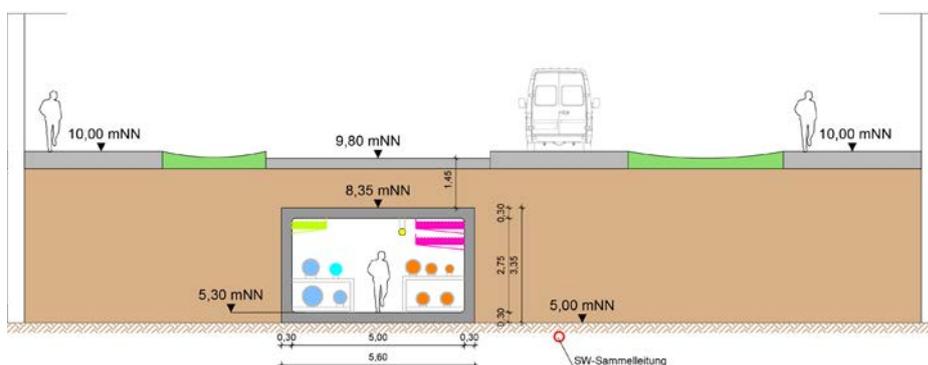


Abb. 7.4: Schema des Medienkanals unter dem Grasbrook Boulevard

7.3

Urbanes Regenwassermanagement

Im Stadtteil Grasbrook spielt das Regenwassermanagement eine große Rolle zur Verbesserung des Mikroklimas einerseits und zur Schonung der Ressource Trinkwasser andererseits. Die Transformation des ehemals nahezu vollständig versiegelten Hafensareals zu einem neuen grünen Stadtteil mit dezentraler Versickerung von Regenwasser verbunden mit einer Regenwasserrückhaltung bzw. -speicherung und Nutzung des Regenwassers sind im Sinne einer „Schwammstadt“ Grundprinzipien der Planung.

Wasserkreislaufkonzept

Das Freiraumkonzept des Grasbrooks sieht einen hohen Anteil unversiegelter Flächen verbunden mit Pflanzungen von über 9.000 Bäumen und weiterer Vegetation vor. Diese trägt dazu bei, das Mikroklima und die Luftqualität zu verbessern, CO₂ zu absorbieren, im Sommer Schatten zu spenden, die Biodiversität zu erhöhen und somit die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Die Vegetation erfordert gleichzeitig auch eine ausreichende Wasserversorgung insbesondere in den wärmeren Monaten. Ziel ist es, diesen Wasserbedarf so umfänglich wie möglich mit Regenwasser und so wenig wie möglich mit Trinkwasser zu decken. Dies soll durch ein intelligentes Regenwassermanagement bestehend aus Retentionsflächen, Versickerungseinrichtungen und Speicheranlagen sowie mit einer wasserführenden Oberflächenmodellierung erfolgen.

Regenwasser, insbesondere bei Starkregenereignissen, ist so abzuführen, dass es möglichst im natürlichen Wasserkreislauf verbleibt und nicht direkt in die Elbe und Vorfluter abgeleitet werden muss. Ein möglichst großer Teil des Wassers soll nutzbar für die Bewässerung der Vegetation im Stadtteil gehalten werden. Die Vegetationsflächen auf den Gründächern der Baufelder, der begrünten Innenhöfe und die öffentlichen Grünflächen – insbesondere der Grünstreifen im Straßenraum und der Grünzüge – leisten hier einen großen Beitrag.

Der Park dient am Ende der Retentions-, Versickerungs- und Speicherkette als große Regenwasserversickerungsfläche. Die übergeordnete Topografie des neuen Stadtteils ist so angelegt, dass es ein grundsätzliches Gefälle zur Norderelbe, zum Moldau- und Saalehafen bzw. zum Park gibt. Der Park selbst hat wiederum ein durchgängiges Gefälle hin zum Moldauhafen. Auch bei extremen Regenereignissen ist so eine rückstaufreie Wasserableitung in Richtung der Gewässer gesichert.

Wassernutzung und -rückhaltung

Im Stadtteil wird ein Großteil des anfallenden Regenwassers gesammelt und gespeichert. Die dezentrale Regenwasserbewirtschaftung aus Dachflächen, Fassaden und Grün- und Freiflächen bildet ein zusammenhängendes kaskadierendes System aus privaten und öffentlichen Bausteinen. Für die Verbesserung des Mikroklimas wird eine Erhöhung der Verdunstung auf Erdgeschossesebene und den genutzten Dachflächen angestrebt.

Die großzügigen Vegetationsflächen der Höfe – zum Teil nicht unterbaut – sowie der grünen Plätze und des Parks tragen mit ausreichend dimensionierten Bodenschichten und hohen Versickerungs- und Speichermöglichkeiten wesentlich dazu bei. Neben der Versickerung kann überschüssiges Regenwasser, das über das Kreislaufsystem hinausgeht, von den Dachflächen und versiegelten Flächen in Zisternen gespeichert und für die Bewässerung eingesetzt werden.

Ökologische Regenwasserbewirtschaftung

Der Grasbrook Boulevard als grüner Straßenraum ist selbstverständlicher Bestandteil des Regenwasser- und Wasserkreislaufkonzepts. Das Regenwasser von den befestigten Straßenflächen soll auch hier zur Versickerung gebracht und im Flächenspeicher pflanzenverfügbar gemacht werden. Die baumbestandenen Grünflächen und Grünstreifen bieten mit leicht vertieften Retentionsmulden Flächen zur Versickerung, die in Kombination mit erweiterten Baumgruben zur Wasserspeicherung und Versorgung der Bäume beitragen.

Für die Regenwasserversickerung in den Straßenräumen ist die Praxis des Winterdienstes und im Speziellen der Einsatz von Streusalz auf Fahrbahnen zu berücksichtigen. Um schädigende Salzkonzentrationen in den Bodenschichten und im Grundwasser zu vermeiden, kommt der Einsatz gering dosierter Sole oder Formiate (Ameisensäure, die in Hamburg bereits in Pilotprojekten auf Radwegen eingesetzt wurde) als mögliche Alternativen in Betracht. Insbesondere für den Winterdienst auf Fahrbahnen und im Bereich von Bushaltestellen sind zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit auch im Falle von sehr niedrigen Temperaturen geeignete Lösungen zu entwickeln.

Versickerungs- und Speichersysteme

Die Ausbildung von Mulden in Vegetationsflächen kombiniert mit Versickerungsanlagen spielen eine zentrale Rolle, da sie dafür sorgen, dass das auf den Oberflächen ankommende Regenwasser lokal im System verbleiben kann. Die Freiraumplanung macht die Wasserkreisläufe durch die jeweiligen Elemente sichtbar und gleichzeitig prägt das Regenwassermanagement die Freiraumgestaltung nachhaltig. Das Konzept sieht den Einsatz von Mulden, Rigolen und Kombinationen aus beidem bis hin zu Speichersystemen vor, die sowohl in den Straßenräumen als auch in den Freiräumen integriert werden.

Als Ergänzung zu Mulden-Rigolensystemen sieht das Konzept auch verschiedene Speicherkörper vor. Der Einsatz von unterirdischen Speichern ermöglicht, dass darüberliegende Flächen oberirdisch genutzt werden können. Damit besteht die Möglichkeit, eine Verbindung der Rigolensysteme des Grasbrook Boulevards über die Grünzüge bis in den Park herzustellen. Regenwasser der öffentlichen und privaten Flächen kann hier gespeichert und für die Bewässerung der öffentlichen Grünanlagen genutzt werden. Die Bewässerung der privaten Baufelder durch anfallendes Regenwasser ist ebenfalls vorgesehen.

Gebäudedächer

Die Dachflächen stellen in der Betrachtung der abzuleitenden Regenwassermengen aufgrund ihrer Abflusswirksamkeit einen wesentlichen Systembestandteil dar. Aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse für Versickerungseinrichtungen in der Nähe der Gebäude sowie der Anforderungen einer möglichst hohen Resilienz des Quartiers hinsichtlich Starkregenereignissen gilt es, das Regenwasser auf den Dächern zurückzuhalten. Die Abflusswirksamkeit der Dachflächen soll durch Entsiegelung und ausreichende Substrathöhen reduziert werden, um die nachgeschalteten Versickerungsanlagen in ihrem Volumen unter Beachtung des Überflutungsschutzes möglichst klein und raumsparend ausbilden zu können.

Auf dem Grasbrook ist der flächendeckende Einsatz von extensiver und intensiver Dachbegrünung für Gebäude vorgesehen. Wesentlicher Konzeptbaustein der Dachbegrünung ist die Erweiterung der Speicherfähigkeit durch die Kombination der Gründächer (unabhängig ob intensiv oder extensiv begrünt) mit einem darunter liegenden Retentionsvolumen.

Bei den Bestandsgebäuden im Hafentorquartier ist im weiteren Prozess zu prüfen, ob eine Nachrüstung von Dachbegrünungen inklusive Retentionselementen statisch und im Einklang mit dem Denkmalschutz umsetzbar ist.



7.4

Rest- und Wertstoffe

Upcycling und Circular Economy werden zukünftig deutlich an Bedeutung gewinnen. Strengere Umwelt- und Klimaschutzverordnungen, das Bedürfnis nach Versorgungssicherheit und soziale Verantwortung befördern diese Entwicklung. Größter Treiber wird jedoch die stetige Ressourcenverknappung und damit einhergehende Verteuerung wichtiger Rohstoffe sein.

Für den Grasbrook soll ein Rest- und Wertstoffmanagement konzipiert werden, dass die heutige Abfallentsorgung als Beitrag auf dem Weg in eine Zero-Waste-Gesellschaft konsequent weiterentwickelt.

Die entwickelten Konzepte und Rahmenbedingungen zielen dabei auf eine verbesserte Trennung der Stoffströme und damit Reduzierung von Abfallmengen ab, sodass auch die Entsorgungsverkehre reduziert werden können. Gelingen soll dies durch ein attraktives, qualitativ gestaltetes und aus Nutzerperspektive komfortables Entsorgungssystem. Ein möglicher Ansatz besteht in digitalen Systemen, z. B. indem die Behälter ihren Füllstand automatisch melden und erst abgeholt werden, wenn sie entsprechend gefüllt sind.

Quartiershof für Wertstoffe

Ein attraktives Entsorgungssystem zeichnet sich unter anderem durch bequem erreichbare Abgabepunkte für Rest- und Wertstoffe aus. Ergänzend zu einer gut erreichbaren haushaltsnahen Sammlung sind auf dem Grasbrook daher öffentlich zugängliche Angebote zur Entsorgung von Altglas und Elektrogeräten sowie bei Bedarf ergänzend Behälter für sperrige Kartonagen vorgesehen.

Der Quartiershof als zentrale Entsorgungsmöglichkeit soll im westlichen Hafentorquartier angesiedelt werden und ist als kleiner, fast vollständiger Wertstoffhof geplant, bei dem sperrige und selten anfallende Abfälle und Wertstoffe abgegeben werden können. Als ortsnahe Angebot für die Bewohner:innen und die Gewerbebetriebe des Grasbrooks finden sich dort Einwurfmöglichkeiten für Glas, Elektro-Altgeräte, Textilien, Problemstoffe, Sperrmüll und sperrige Kartonagen.

Gut erreichbare Sammelstellen

Um die Entsorgung in den Wohnbereichen im Moldauhafenquartier benutzerfreundlich ausulegen und verträglich mit den Qualitäten des Grasbrook Boulevards zu integrieren, soll die Verortung der Müllräume und Bereitstellungsflächen in der weiteren Planung unter Berücksichtigung des Komforts für die Nutzer:innen, der Andienung der Flächen und technischen Anforderungen geplant werden.

Zukünftig könnte auch eine verursachergerechte Erfassung und Abrechnung der zu entsorgenden Rest- und Wertstoffe aller Bewohner:innen mittels digitaler Identifikation Anreize für eine bessere Trennung der Stoffströme schaffen, indem beispielsweise der wertvolle Rohstoff Glas und auch Verpackungen nicht als Restmüll entsorgt werden.

Für das überwiegend gewerblich geprägte Hafentorquartier werden aufgrund der stark veränderlichen Abfallarten und -mengen sehr flexible Entsorgungsprozesse erforderlich. Anders als bei den häuslichen Reststoffen, die grundsätzlich vom öffentlich-rechtlichen Entsorger – der Stadtreinigung Hamburg – entsorgt werden, ist bei gewerblichen Abfällen der Gewerbebetrieb in der Verantwortung für die Entsorgung und kann sowohl den Entsorger als auch den damit verbundenen Entsorgungsweg frei wählen.

Aufgrund dieser zu erwartenden Heterogenität beim Abfallaufkommen im gewerblichen Bereich müssen die Konzepte im weiteren Prozess sukzessive hinsichtlich der tatsächlichen Nutzungen weiter konkretisiert werden.



Abb. 7.5: Überbaute Variante eines Quartiersrecyclinghofs

Flächenbilanz

mm²

Flächenbilanz

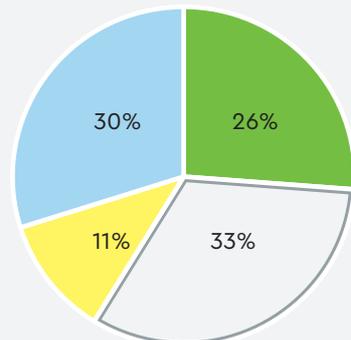


Abb. 8.1:
Gesamtfläche
Stadtteil Grasbrook

Gesamtfläche

-  Baufelder
-  Öffentlicher Freiraum
-  Verkehrsanlagen
-  Wasserflächen
- Gesamt

Fläche (gerundet)	
22,30 ha	Baufelder
18,00 ha	Öffentlicher Freiraum
7,80 ha	Verkehrsanlagen
20,50 ha	Wasserflächen
68,60 ha	Gesamt



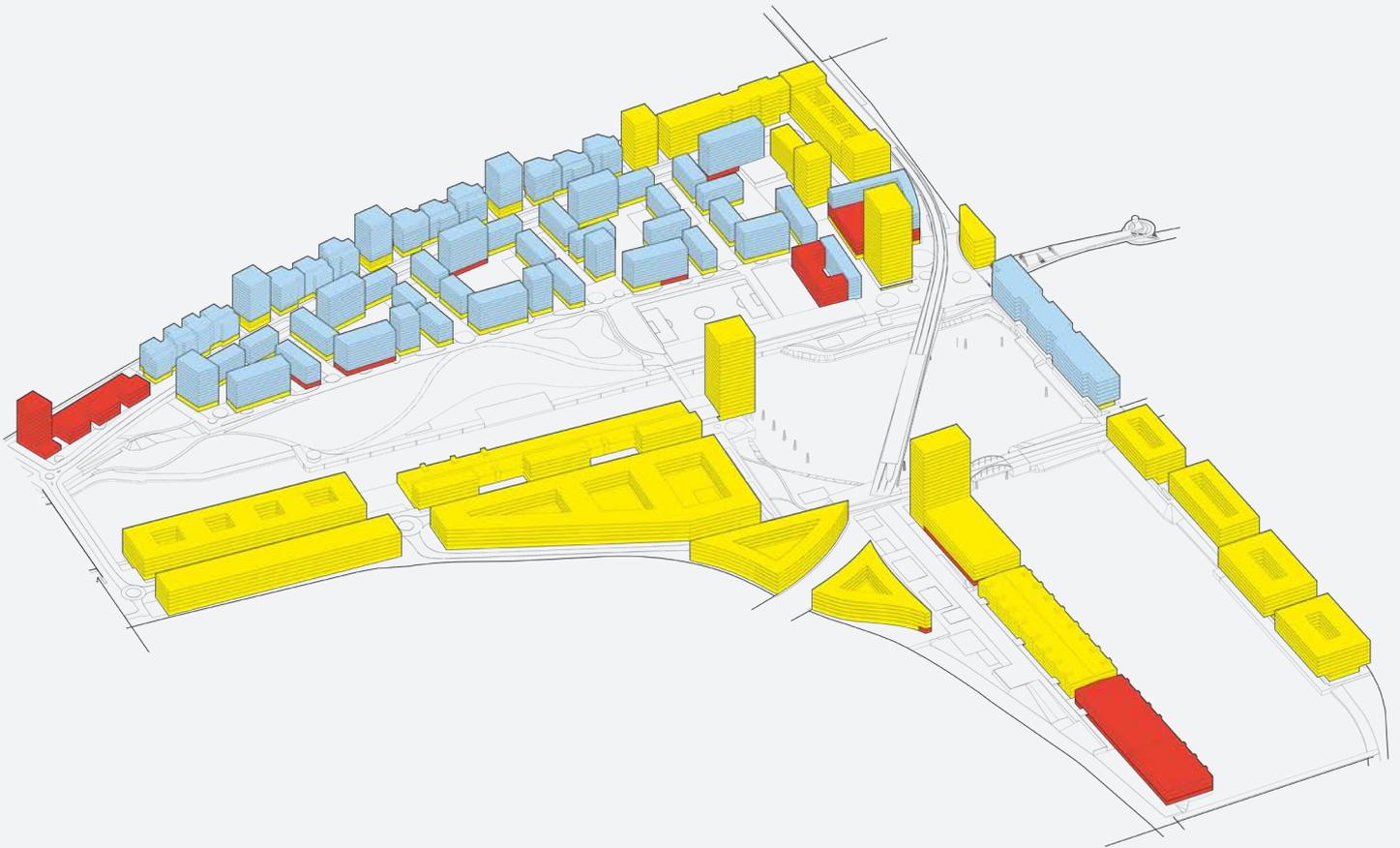
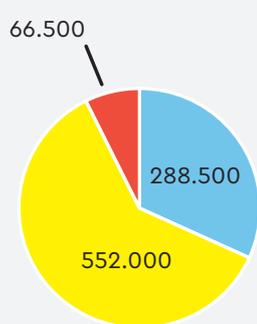


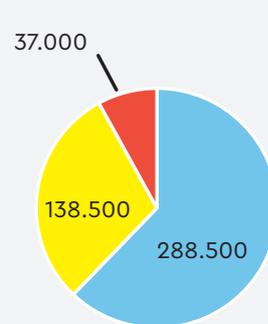
Abb. 8.2:
Übersicht Gebäudenutzungen

**Nutzungen
Gebäude**

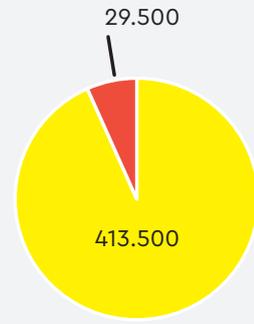
Alle Angaben
(gerundet):
BGF oberirdisch
in m²



Stadtteil Grasbrook
gesamt: 907.000



Moldauhafenquartier
gesamt: 464.000



Hafentorquartier
gesamt: 443.000

■ Wohnen
 ■ Gewerbe
 ■ Sondernutzung

Flächenbilanz



Abb. 8.3:
Gebäude und Freifläche
(Baufelder)

Baufelder

	Fläche (gerundet)
 Bebaute Fläche	14,90 ha
 Private Freifläche	7,45 ha
Gesamt	22,35 ha



Abb. 8.4:
Private Freiflächen
(nicht öffentlich zugänglich)

Freiflächen Baufelder

(nicht öffentlich
zugänglich)

	Fläche (gerundet)
■ Innenhöfe	3,90 ha
■ Kita-Außenspielfläche	0,46 ha
■ Schulhof (zeitweise öffentlich zugänglich)	0,29 ha
Gesamt	4,65 ha

Flächenbilanz



Abb. 8.5:
Parks und Grünräume

Öffentliche Parks und Grünräume

	Fläche (gerundet)
 öffentliche Parkanlagen	7,28 ha
 ergänzende Grünräume	2,72 ha
Gesamt	10,00 ha



Abb. 8.6:
Uferbauwerke

Uferbauwerke

	Länge (gerundet)
— Bestand	580 m
— Sanierung	2.800 m
— Neubau	1.900 m
Gesamt	5.280 m

Abbildungsverzeichnis

Alle Darstellungen wurden auf Grundlage der integrierten Funktions- und Freiraumplanung erstellt.

Visualisierung Umschlag: moka-studio GbR

Fotos im Vorwort, von links: Daniel Reinhardt, Florian Besser, Daniel Reinhardt, Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Foto Dr. Andreas Kleinau: Bina Engel

Foto Oberbaudirektor Franz-Josef Höing: Bina Engel

1

Der Innovationsstadtteil Grasbrook

Abb. 1.1: moka-studio GbR

Abb. 1.2: büro lucherhandt & partner,
Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation
und Vermessung (2022)

Abb. 1.3: Freie und Hansestadt Hamburg,
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Abb. 1.4: Freie und Hansestadt Hamburg,
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Abb. 1.5: Billebogen Entwicklungsgesellschaft
Abb. 1.6: Hafencity Hamburg GmbH
Abb. 1.7: Hafencity Hamburg GmbH
Abb. 1.8: büro lucherhandt & partner,
Luftbild Fotofrizz/B.Kuhn

2

Zielsetzungen und Konzepte

Abb. 2.1: moka-studio GbR

Abb. 2.2: büro lucherhandt & partner

Abb. 2.3: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 2.4: Fotofrizz/B.Kuhn

Abb. 2.5: Andre Dekker

Abb. 2.6: Thomas Hampel

Abb. 2.7: Thomas Hampel

Abb. 2.8: büro lucherhandt & partner

Abb. 2.9: Claus-Joachim Dickow (2011)

Lizenz: cc-by-sa-3.0 de

Abb. 2.10: Udo Moelzer, Stiftung Historische
Museen Hamburg

Abb. 2.11: Fotofrizz/B.Kuhn

Abb. 2.12: Thomas Fries (2013),

Lizenz: cc-by-sa-3.0 de

Abb. 2.13: büro lucherhandt & partner

Abb. 2.14: büro lucherhandt & partner

Abb. 2.15: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 2.16: Thomas Hampel

Abb. 2.17: Thomas Hampel

Abb. 2.18: Herzog & de Meuron

Abb. 2.19: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 2.20: büro lucherhandt & partner

Abb. 2.21: büro lucherhandt & partner

Abb. 2.22: büro lucherhandt & partner

Abb. 2.23: büro lucherhandt & partner

Abb. 2.24: büro lucherhandt & partner

Abb. 2.25: Andreas Vallbracht

Abb. 2.26: Nikolai Benner

Abb. 2.27: büro lucherhandt & partner

Abb. 2.28: büro lucherhandt & partner

Abb. 2.29: Herzog & de Meuron

Abb. 2.30: büro lucherhandt & partner

Abb. 2.31: büro lucherhandt & partner

Abb. 2.32: büro lucherhandt & partner

Abb. 2.33: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 2.34: büro lucherhandt & partner

Abb. 2.35: büro lucherhandt & partner

Abb. 2.36: büro lucherhandt & partner

Abb. 2.37: büro lucherhandt & partner

3

Das Moldauhafenquartier

Abb. 2.38: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 2.39: büro luchterhandt & partner

Abb. 2.40: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 2.41: büro luchterhandt & partner

Abb. 2.42: büro luchterhandt & partner

Abb. 2.43: büro luchterhandt & partner

Abb. 3.1: Herzog & de Meuron

Abb. 3.2: büro luchterhandt & partner

Abb. 3.3: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 3.4: büro luchterhandt & partner

Abb. 3.5: büro luchterhandt & partner

Abb. 3.6: büro luchterhandt & partner

Abb. 3.7: büro luchterhandt & partner

Abb. 3.8: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 3.9: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 3.10: büro luchterhandt & partner

Abb. 3.11: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 3.12: Herzog & de Meuron

Abb. 3.13: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 3.14: büro luchterhandt & partner

Abb. 3.15: Herzog & de Meuron

Abb. 3.16: Herzog & de Meuron

Abb. 3.17: Herzog & de Meuron

Abb. 3.18: Herzog & de Meuron

Abb. 3.19: Herzog & de Meuron

Abb. 3.20: Herzog & de Meuron

Abb. 3.21: Herzog & de Meuron

Abb. 3.22: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 3.23: büro luchterhandt & partner

Abb. 3.24: Herzog & de Meuron

Abb. 3.25: Herzog & de Meuron

Abb. 3.26: Herzog & de Meuron

Abb. 3.27: Herzog & de Meuron

Abb. 3.28: büro luchterhandt & partner

Abb. 3.29: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 3.30: Herzog & de Meuron

Abb. 3.31: Herzog & de Meuron

Abb. 3.32: Herzog & de Meuron

Abb. 3.33: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 3.34: Herzog & de Meuron

Abb. 3.35: Schüßler-Plan

Abb. 3.36: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 3.37: ARGUS Stadt und Verkehr

Abb. 3.38: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 3.39: büro luchterhandt & partner

Abb. 3.40: Herzog & de Meuron

Abb. 3.41: Herzog & de Meuron

Abb. 3.42: Herzog & de Meuron

Abb. 3.43: Herzog & de Meuron

Abb. 3.44: Herzog & de Meuron

Abb. 3.45: Herzog & de Meuron

Abb. 3.46: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 3.47: büro luchterhandt & partner

Abb. 3.48: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 3.49: büro luchterhandt & partner

Abb. 3.50: Herzog & de Meuron

Abb. 3.51: Herzog & de Meuron

Abb. 3.52: Herzog & de Meuron

Abb. 3.53: Herzog & de Meuron

Abb. 3.54: Herzog & de Meuron

Abb. 3.55: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 3.56: Herzog & de Meuron

Abb. 3.57: büro luchterhandt & partner

Abb. 3.58: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 3.59: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 3.60: büro luchterhandt & partner

Abb. 3.61: Herzog & de Meuron

Abb. 3.62: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 3.63: Herzog & de Meuron

Abb. 3.64: büro luchterhandt & partner

Abb. 3.65: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 3.66: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 3.67: Herzog & de Meuron

Abb. 3.68: Herzog & de Meuron

Abb. 3.69: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 3.70: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 3.71: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 3.72: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 3.73: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 3.74: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 3.75: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 3.76: ARGUS Stadt und Verkehr

Abb. 3.77: Vogt Landschaftsarchitekten
Abb. 3.78: Vogt Landschaftsarchitekten
Abb. 3.79: Vogt Landschaftsarchitekten
Abb. 3.80: Vogt Landschaftsarchitekten
Abb. 3.81: Vogt Landschaftsarchitekten
Abb. 3.82: büro lucherhandt & partner
Abb. 3.83: Vogt Landschaftsarchitekten
Abb. 3.84: Vogt Landschaftsarchitekten
Abb. 3.85: Vogt Landschaftsarchitekten
Abb. 3.86: büro lucherhandt & partner
Abb. 3.87: Herzog & de Meuron
Abb. 3.88: Herzog & de Meuron
Abb. 3.89: Vogt Landschaftsarchitekten
Abb. 3.90: Herzog & de Meuron
Abb. 3.91: Vogt Landschaftsarchitekten
Abb. 3.92: büro lucherhandt & partner
Abb. 3.93: Herzog & de Meuron
Abb. 3.94: Herzog & de Meuron
Abb. 3.95: Herzog & de Meuron
Abb. 3.96: Herzog & de Meuron
Abb. 3.97: Vogt Landschaftsarchitekten
Abb. 3.98: büro lucherhandt & partner
Abb. 3.99: Herzog & de Meuron
Abb. 3.100: Herzog & de Meuron
Abb. 3.101: Herzog & de Meuron
Abb. 3.102: Vogt Landschaftsarchitekten
Abb. 3.103: Herzog & de Meuron
Abb. 3.104: Vogt Landschaftsarchitekten
Abb. 3.105: Vogt Landschaftsarchitekten
Abb. 3.106: büro lucherhandt & partner
Abb. 3.107: Herzog & de Meuron
Abb. 3.108: büro lucherhandt & partner,
Grundlage: LÄRMKONTOR GmbH
Abb. 3.109: Vogt Landschaftsarchitekten
Abb. 3.110: Herzog & de Meuron

Abb. 3.111: Vogt Landschaftsarchitekten
Abb. 3.112: Schüßler-Plan
Abb. 3.113: Vogt Landschaftsarchitekten
Abb. 3.114: Vogt Landschaftsarchitekten
Abb. 3.115: büro lucherhandt & partner
Abb. 3.116: Herzog & de Meuron
Abb. 3.117: Herzog & de Meuron
Abb. 3.118: Herzog & de Meuron
Abb. 3.119: Herzog & de Meuron
Abb. 3.120: Herzog & de Meuron
Abb. 3.121: Vogt Landschaftsarchitekten
Abb. 3.122: büro lucherhandt & partner
Abb. 3.123: Vogt Landschaftsarchitekten
Abb. 3.124: Vogt Landschaftsarchitekten
Abb. 3.125: büro lucherhandt & partner
Abb. 3.126: Herzog & de Meuron
Abb. 3.127: Vogt Landschaftsarchitekten
Abb. 3.128: Herzog & de Meuron
Abb. 3.129: büro lucherhandt & partner
Abb. 3.130: Vogt Landschaftsarchitekten
Abb. 3.131: Vogt Landschaftsarchitekten
Abb. 3.132: Herzog & de Meuron
Abb. 3.133: büro lucherhandt & partner
Abb. 3.134: Vogt Landschaftsarchitekten
Abb. 3.135: Vogt Landschaftsarchitekten
Abb. 3.136: Vogt Landschaftsarchitekten
Abb. 3.137: büro lucherhandt & partner
Abb. 3.138: Herzog & de Meuron
Abb. 3.139: Herzog & de Meuron
Abb. 3.140: Herzog & de Meuron
Abb. 3.141: Vogt Landschaftsarchitekten
Abb. 3.142: Herzog & de Meuron
Abb. 3.143: Herzog & de Meuron
Abb. 3.144: büro lucherhandt & partner

4

Das Hafentorquartier

Abb. 4.1: moka-studio GbR

Abb. 4.2: büro lucherhandt & partner

Abb. 4.3: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 4.4: büro lucherhandt & partner

Abb. 4.5: büro lucherhandt & partner

Abb. 4.6: büro lucherhandt & partner

Abb. 4.7: büro lucherhandt & partner

Abb. 4.8: büro lucherhandt & partner

Abb. 4.9: Landesbetrieb Geoinformation
und Vermessung (2022)

Abb. 4.10: Thomas Hampel

Abb. 4.11: Thomas Hampel

Abb. 4.12: Thomas Hampel

Abb. 4.13: Thomas Hampel

Abb. 4.14: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 4.15: büro lucherhandt & partner

Abb. 4.16: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 4.17: Herzog & de Meuron

Abb. 4.18: Herzog & de Meuron

Abb. 4.19: büro lucherhandt & partner

Abb. 4.20: Herzog & de Meuron

Abb. 4.21: büro lucherhandt & partner

Abb. 4.22: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 4.23: Herzog & de Meuron

Abb. 4.24: büro lucherhandt & partner

Abb. 4.25: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 4.26: Herzog & de Meuron

Abb. 4.27: büro lucherhandt & partner

Abb. 4.28: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 4.29: Herzog & de Meuron

Abb. 4.30: büro lucherhandt & partner

Abb. 4.31: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 4.32: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 4.33: Schüßler-Plan

Abb. 4.34: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 4.35: ARGUS Stadt und Verkehr

Abb. 4.36: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 4.37: Herzog & de Meuron

Abb. 4.38: büro lucherhandt & partner

Abb. 4.39: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 4.40: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 4.41: büro lucherhandt & partner

Abb. 4.42: Herzog & de Meuron

Abb. 4.43: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 4.44: Herzog & de Meuron

Abb. 4.45: büro lucherhandt & partner

Abb. 4.46: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 4.47: büro lucherhandt & partner

Abb. 4.48: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 4.49: büro lucherhandt & partner

Abb. 4.50: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 4.51: ARGUS Stadt und Verkehr

Abb. 4.52: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 4.53: büro lucherhandt & partner

Abb. 4.54: Herzog & de Meuron

Abb. 4.55: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 4.56: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 4.57: büro lucherhandt & partner

Abb. 4.58: Herzog & de Meuron

Abb. 4.59: Herzog & de Meuron

Abb. 4.60: Herzog & de Meuron

Abb. 4.61: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 4.62: Vogt Landschaftsarchitekten

5

Stadtlandschaft und Biodiversität

Abb. 5.1: Herzog & de Meuron

Abb. 5.2: büro lucherhandt & partner

Abb. 5.3: büro lucherhandt & partner

Abb. 5.4: büro lucherhandt & partner

Abb. 5.5: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 5.6: büro lucherhandt & partner

Abb. 5.7: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 5.8: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 5.9: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 5.10: büro lucherhandt & partner

Abb. 5.11: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 5.12: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 5.13: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 5.14: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 5.15: büro lucherhandt & partner

Abb. 5.16: Thomas Hampel

Abb. 5.17: Thomas Hampel

Abb. 5.18: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 5.19: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 5.20: büro lucherhandt & partner

Abb. 5.21: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 5.22: Giuseppe Micciché

Abb. 5.23: pixabay (open source/public domain)

Abb. 5.24: pixabay (open source/public domain)

Abb. 5.25: Jonn Leffmann

Abb. 5.26: public domain/gemeinfrei

Abb. 5.27: Petr Filippov

Abb. 5.28: büro lucherhandt & partner

Abb. 5.29: Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 5.30: Vogt Landschaftsarchitekten

6

Mobilitäts- und Logistikkonzept

Abb. 6.1: Herzog & de Meuron

Abb. 6.2: ARGUS Stadt und Verkehr

Abb. 6.3: Hamburger Hochbahn AG

Abb. 6.4: büro lucherhandt & partner

Abb. 6.5: ARGUS Stadt und Verkehr

Abb. 6.6: ARGUS Stadt und Verkehr

Abb. 6.7: Herzog & de Meuron

Abb. 6.8: Herzog & de Meuron

Abb. 6.9: Herzog & de Meuron

Abb. 6.10: Herzog & de Meuron

Abb. 6.11: Freie und Hansestadt Hamburg,
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

Abb. 6.12: Freie und Hansestadt Hamburg,
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

Abb. 6.13: ARGUS Stadt und Verkehr

Abb. 6.14: ARGUS Stadt und Verkehr

Abb. 6.15: büro lucherhandt & partner

Abb. 6.16: büro lucherhandt & partner

Abb. 6.17: ARGUS Stadt und Verkehr

Abb. 6.18: ARGUS Stadt und Verkehr

Abb. 6.19: ARGUS Stadt und Verkehr

7

Zukunftsfeste Ver- und Entsorgungssysteme

Abb. 7.1: moka-studio GbR

Abb. 7.2: Tilia GmbH

Abb. 7.3: Tilia GmbH

Abb. 7.4: Tilia GmbH

Abb. 7.5: Stadtreinigung Hamburg AöR

m²

Flächenbilanz

Abb. 8.1: *büro lucherhandt & partner*

Abb. 8.2: *büro lucherhandt & partner*

Abb. 8.3: *büro lucherhandt & partner*

Abb. 8.4: *büro lucherhandt & partner*

Abb. 8.5: *büro lucherhandt & partner*

Abb. 8.6: *büro lucherhandt & partner*

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

Behörde für Wirtschaft und Innovation
Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg
www.hamburg.de/bwi

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg
www.hamburg.de/bvm

Schlussbericht zur integrierten Funktions- und
Freiraumplanung Grasbrook
Planungsstand Mai 2022
1. Ausgabe, Hamburg, November 2022,
© 2022 All rights reserved

Die in diesem Bericht enthaltenen Informationen sind für die
Allgemeinheit bestimmt; sie erheben weder Anspruch auf Voll-
ständigkeit noch auf Richtigkeit. Sie dürfen nicht zur Beurteilung
von Risiken von Anlage oder sonstigen geschäftlichen Entschei-
dungen 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: grasbrook@hafencity.com

www.grasbrook.de
www.hafencity.de

Integrierte Funktions- und Freiraumplanung

Bearbeitung

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 luchterhandt & partner

Visualisierungen

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

Publikation

Konzeption

Henning Liebig (Gebietsleitung), Bianca Penzlien, Andreas Schneider, Anna-Lena Schüsler,
Grasbrook Gesamtteam, Hafencity Hamburg GmbH

Marek Nowak, Johan Nilsson, Hanne Banduch, Daniel Luchterhandt, Manuela Witt
büro luchterhandt & partner
Luchterhandt Senger Stadtplaner PartGmbH, Hamburg

Texte

Rainer Müller, TextUrban, Hamburg; Susanne Bühler, Hafencity Hamburg GmbH

Satz und Layout

büro luchterhandt & partner
Luchterhandt Senger Stadtplaner PartGmbH, Hamburg
www.luchterhandt.de

Korrektorat

Gustav Mechlenburg

Druck

Gebr. Klingenberg & Rompel in Hamburg GmbH
www.klingenberg-rompel.de