

GRASBROOK

Wettbewerblicher Dialog Stadtteil Grasbrook

*Auslobung gem. § 18 VgV für die
städtebauliche Funktionsplanung
und Freiraumplanung*

Auslobung Wettbewerblicher Dialog gem. § 18 VgV
für die städtebauliche Funktionsplanung und Freiraumplanung

STADTTEIL GRASBROOK

in Hamburg

ausgelobt durch die

HafenCity Hamburg GmbH
Osakaallee 11
20457 Hamburg

im Einvernehmen mit der

Freien und Hansestadt Hamburg

vertreten durch die

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Behörde für Umwelt und Energie

Inhaltsverzeichnis

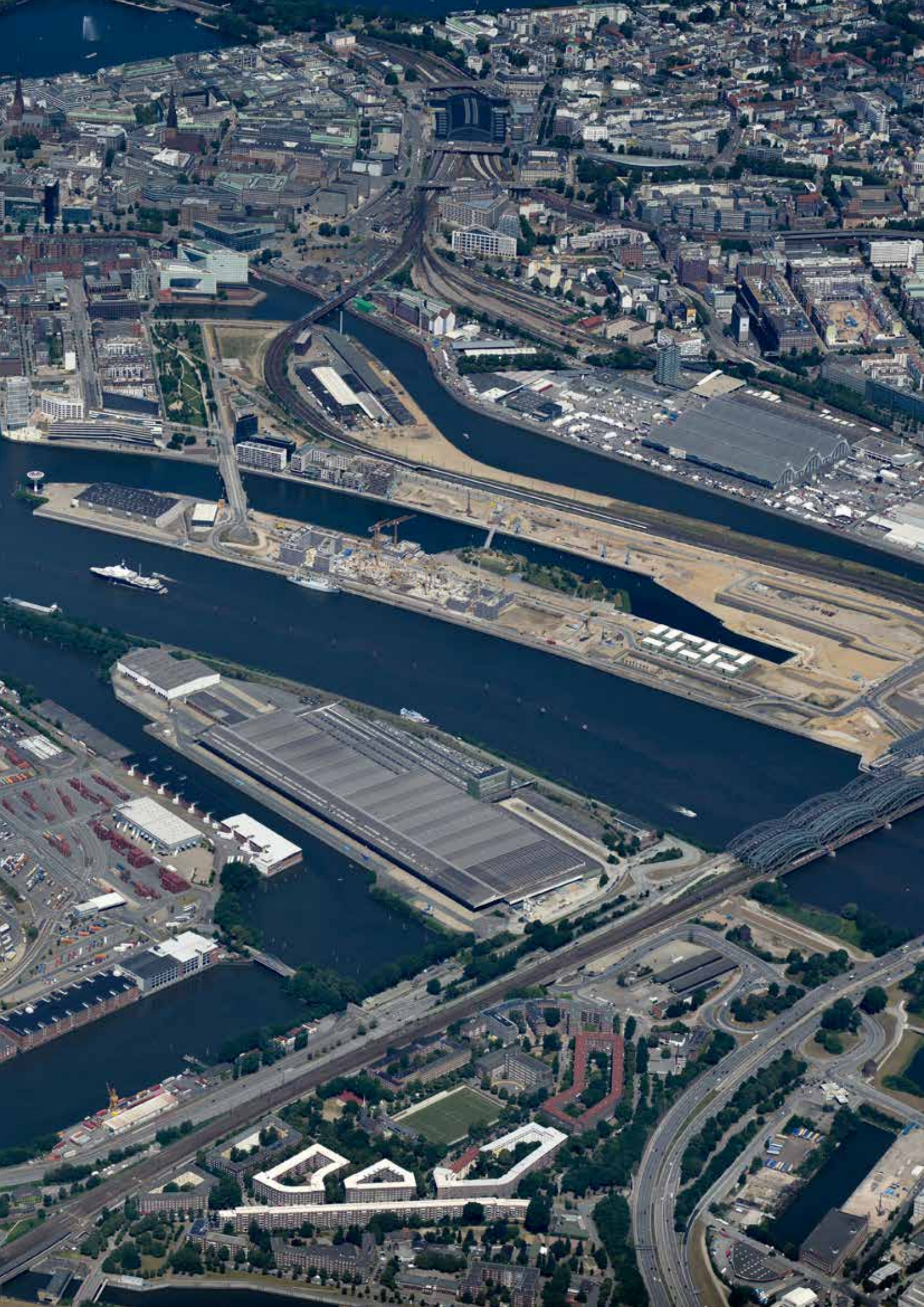
TEIL A AUSGANGSSITUATION	6
TEIL B INNOVATION FÜR DEN STADTEIL DER ZUKUNFT	14
B.1 PHYSISCHE INNOVATIONSTHEMEN	18
B.1.1 Hochwasserschutz	18
B.1.2 Erschließung/Zentrale Ver- und Entsorgung durch Medienkanal	18
B.1.3 Energieversorgung	19
B.1.4 Mobilität	19
B.1.5 Zirkuläre Ressourcenökonomie, nachhaltige Gebäude und biodiverse Stadt	20
B.1.6 Erholung, Bewegung, Stadtnatur	21
B.2 SOZIALE UND SOZIOÖKONOMISCHE INNOVATIONSTHEMEN.....	22
B.2.1 Wohnen und Inklusion im Stadtteil	22
B.2.2 Arbeiten.....	23
B.2.3 Urbane Erdgeschossnutzungen	24
B.2.4 Instrumente der langfristigen Selbstorganisation	25
B.3 VORLAUFENDER BETEILIGUNGS- UND INFORMATIONSPROZESS	26
B.3.1 Überblick	26
B.3.2 Ergebnisse der ersten Beteiligungsphase	28
TEIL C WETTBEWERBSGEBIET	36
C.1 STADTRÄUMLICHER KONTEXT	42
C.2 FREIRÄUMLICHER KONTEXT	46
TEIL D AUFGABENSTELLUNG	48
D.1 GEMEINSAME ZIELSETZUNGEN FÜR STÄDTEBAU UND FREIRAUM	50
D.1.1 Städtebauliche und freiraumplanerische Zielgrößen	50
D.1.2 Nutzungskonzepte und Anforderungen (Städtebau/Freiraum).....	52
D.1.3 Identitätsbildung der Teilräume/Quartiere	54
D.1.4 Dichte und Nutzungsintensität	55
D.1.5 Urbanität durch Nutzungsmischung	56
D.1.6 Lärmschutz.....	58
D.1.7 Umgang mit Bestandsgebäuden und Raumstrukturen sowie Denkmalschutz	58
D.1.8 Stadtklima und urbaner Wasserkreislauf	59
D.1.9 Uferzonen und Wasserflächen	61
D.1.10 Mobilität und Verkehr.....	62
D.1.11 Ver- und Entsorgung.....	64
D.1.12 Wirtschaftlichkeit	65
D.2 BESONDERE FREIRAUMPLANERISCHE ZIELSETZUNG	66
D.2.1 Anforderungen an Grünflächen und Parkanlagen	67
D.2.2 Anforderungen an Plätze und Promenaden	68
D.2.3 Begrünungskonzept, grüne Grundstücks- und Gebäudeflächen	70

TEIL E RAHMENBEDINGUNGEN UND VORGABEN.....	72
E.1 NUTZUNGEN.....	74
E.2 HOCHWASSERSCHUTZ.....	76
E.3 UFERZONEN UND WASSERFLÄCHEN	78
E.4 VER- UND ENTSORGUNG	79
E.5 MOBILITÄT UND VERKEHR.....	80
E.6 STADTKLIMA, WASSERKREISLAUF, NATUR- UND ARTENSCHUTZ.....	86
E.7 LÄRMSCHUTZ	89
E.8 GEBÄUDEBESTAND UND DENKMALSCHUTZ.....	91
E.9 STÖRFALLBETRIEBBEREICH	92
E.10 INTERNATIONAL SHIP AND PORT SECURITY CODE (ISPS).....	93
E.11 HINWEISE ZUR KRIMINALPRÄVENTIVEN GESTALTUNG.....	93
E.12 PLANUNGSRECHT	94
TEIL F VERFAHREN	96
F.1 AUSLOBERIN	98
F.2 VERFAHRENSMANAGEMENT.....	98
F.3 VERFAHRENSAUFGABE	99
F.4 VERFAHRENSGRUNDLAGEN	99
F.5 TEILNEHMENDE BÜROS	101
F.6 JURY.....	102
F.7 BEARBEITUNGSHONORARE.....	107
F.8 ABLAUF DES VERFAHRENS	107
F.9 LEISTUNGEN DES VERFAHRENS	111
F.10 VERFAHRENSUNTERLAGEN.....	129
F.11 VORPRÜFUNG.....	130
F.12 BEURTEILUNGSKRITERIEN FÜR DIE QUALIFIZIERUNGSPHASE.....	131
F.13 BEURTEILUNGSKRITERIEN FÜR DIE VERTIEFUNGSPHASE.....	131
F.14 ZUSCHLAGSKRITERIEN.....	132
F.15 ZUSCHLAGSKERTEILUNG	132
F.16 EIGENTUM UND URHEBERRECHT	133
F.17 RÜCKSENDUNG DER ARBEITEN	133
F.18 TERMINÜBERSICHT	134
ABBILDUNGSNACHWEIS	
VERFAHRENSREGELN	



Teil A

Ausgangssituation



Teil A

Ausgangssituation

Am 12. September 2017 stellte der damalige Erste Bürgermeister Olaf Scholz in Gegenwart vieler politischer Entscheidungsträger und Vertreter der Hafenwirtschaft das Konzept eines neuen Innovationsstadtteils auf dem Grasbrook anhand einer ersten Präsentation vor. Zielsetzung war und ist es, die innere Stadtentwicklung Hamburgs („Stadt in der Stadt“) angesichts steigender Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen weiter zu stärken, nachdem die HafenCity-Entwicklung auf die letzte Phase ihrer Entwicklung zusteuert und der Billebogen in modifizierter Form diesen Entwicklungsansatz nördlich der Elbe entlang der Bille seit 2015 vorantreibt. Der Grasbrook setzt diese innere Stadtentwicklung auf der Südseite der Norderelbe fort und verbindet sie mit der Stadtentwicklung Hamburgs, dem Sprung über die Elbe, auf der Veddel und in Wilhelmsburg (siehe Übersicht auf folgender Doppelseite).



Abb. 1 | Grasbrook – Stadt und Hafen in enger Nachbarschaft

Um die Entwicklung im Einvernehmen mit der Hafenwirtschaft zu vollziehen, wurde 2017 ein Letter of Intent (LoI) zwischen der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) und der Hafenwirtschaft geschlossen, in dem die Aufteilung der Flächen des Kleinen Grasbrook in weiterhin hafenwirtschaftlich genutzte Flächen und in ein zukünftig dicht und gemischt genutztes, besonders zukunftsfähiges Stadtareal, den neuen Stadtteil Grasbrook, bestimmt wurde. Für dieses Gebiet wurden vorbereitende Analysen

und Vorüberlegungen zur Bebauung angestellt, die der öffentlichen Präsentation in 2017 zugrunde lagen. Dieses Gebiet ist, mit weiteren Modifikationen, auch das Wettbewerbsgebiet für dieses Verfahren.



Abb. 2 | Blick auf die Elbphilharmonie aus Richtung Moldauhafen

Der zukünftige Stadtteil Grasbrook liegt im Herzen von Hamburg und kann einen eigenständigen Charakter ausprägen. Seine besondere Lage gegenüber der HafenCity an der Norderelbe, in unmittelbarer Nachbarschaft zur Veddel, und seine Prägung durch drei Hafenbecken, die Verkehrseinbettung und die räumlichen Möglichkeiten bieten Potenzial, innerstädtische Qualitäten am südlichen Elbufer zu schaffen und mit der angrenzenden Veddel räumlich und konzeptionell zu verbinden. Gleichzeitig bietet sich die Chance, einen Innovationsstadtteil mit wichtigen Impulsen für eine nachhaltige umweltbezogene, gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung Hamburgs zu realisieren. Dazu gehört die Zielsetzung, für den Stadtteil mindestens CO₂-Neutralität zu erreichen, der Planung und Realisierung das Konzept einer zirkulären Ökonomie zugrunde zu legen und eine soziale Nachhaltigkeit und Gerechtigkeit mit den Mitteln einer qualitativen wirtschaftlichen Entwicklung zu erreichen.

Mit dem Stadtteil Grasbrook soll ein mischgenutzter Stadtraum mit Gewerbe-, Büro- und

Wohnnutzung sowie öffentlichen Freiräumen entstehen. Nach aktuellen Vorstellungen ist die Herstellung von ca. 3.000 Wohnungen (anteilig ein Drittel öffentlich geförderter Wohnungsbau) für ca. 6.000 Einwohner mit sozialer Infrastruktur (Grundschule, Kitas, Sportflächen) und Einkaufsmöglichkeiten sowie Flächen für ca. 16.000 Arbeitsplätze und attraktive öffentliche Freiräume vorgesehen, wobei die Wohnungs- und Bewohnerzahl als notwendige kritische Masse für eine gute soziale Infrastrukturausstattung gilt. Außerdem soll im westlichen Areal des Stadtteils Grasbrook der Hauptstandort des Deutschen Hafenmuseums als eines der bedeutendsten Museumsneubauprojekte Deutschlands entstehen. Die Viermastbark „Peking“, zurzeit in der Renovierungsphase, wird als Teil des Museums in unmittelbarer Nachbarschaft am Holthausenkai liegen.

Insgesamt können ca. 880.000 qm BGF bei angemessen dichter qualitativvoller Bebauung entstehen. Ziel ist es, eine hohe physische und innerstädtische Dichte und feinkörnige Mischung mit städtebaulich-funktionaler Vernetzung zu den angrenzenden Stadtteilen, insbesondere der Veddel, zu erreichen. Mit einem erstmals hergestellten Zugang zum schienengebundenen ÖPNV, voraussichtlich einer Verlängerung der U4 mit einer Haltestelle im Bereich Moldauhafen/Saalehafen, werden hervorragende Voraussetzungen zur nachhaltigen Sicherung der Mobilitätsansprüche von Beschäftigten, Bewohnern und Besuchern im Stadtteil Grasbrook und auch der benachbarten (nördlichen) Veddel geschaffen.

Die Entwicklung des Grasbrook wird flankiert mit dem Ausbau der Elbinsel-Landschaftsachse, die für die Erholung, die Mobilität sowie für den Naturhaushalt eine wichtige Vernetzung von Freiflächen gewährleistet. Saale-, Moldau- und Segelschiffhafen sind, in Verlängerung des südlich gelegenen Spreehafens, als Rückgrat der Landschaftsachse von großer gesamtstädtischer Bedeutung. Gleichzeitig sind sie sowohl für wohnungsnahen Park- und Spielanlagen als auch für die übergeordneten Grün- und Parkflä-

chen von räumlich großer Bedeutung. Ziel ist es, den Grasbrook als (grünen) Nutzungsraum der Norderelbe-Landschaftsachse sowie als Mobilitätsachse für Fußgänger und Radfahrer und als blaugrünen Erfahrungsraum für die Bewohner und arbeitenden Bevölkerung zu entwickeln. Die Ufer des Moldauhafens, grün oder urban gestaltet, sind identitätsgebend für das Stadtbild ebenso wie die Stromelbe und die Hafenbecken. Desgleichen sind die visuelle Erlebbarkeit der Gewässerlandschaft, der Hafenbecken und der städtebaulichen Anmutung vom Wasser aus (für Kanu- u. Barkassenfahrten) von großer touristischer Wertig- und Wichtigkeit. Die Infrastruktur- und Freiraumqualitäten werden sich im Stadtteil Grasbrook an den hohen Qualitätsstandards der HafenCity orientieren, aber u.a. Themen wie Biodiversität, grüne Ufer- und Wasserzonen sowie grüne Straßenräume und Gebäude stärker in den Fokus rücken.

Hamburg hat vor rund vier Jahren für das Gesamtareal des Kleinen Grasbrook im Rahmen der im November 2015 abgebrochenen Bewerbung um die Ausrichtung der Olympischen und Paralympischen Sommerspiele 2024 Pläne für einen neuen Wohn- und Bürostandort vorgelegt. Diese Planung wurde nach einem negativen Referendum im November 2015 nicht weiterverfolgt. Auch wenn der Flächenzuschnitt des in diesem Verfahren zugrunde liegenden Wettbewerbsgebiet sich gegenüber der Olympia-Planung, die auch die Fläche des O'Swaldkais umfasste, verändert hat, da die südliche und die zentrale Teilfläche des O'Swaldkais auch zukünftig in Hafennutzung verbleibt, wurde die intensive Vorbefassung mit dem Ort für den bevorstehenden Prozess genutzt.

Der Stadtteil Grasbrook wird in den kommenden Jahrzehnten eine zentrale Rolle in der Stadtentwicklung Hamburgs spielen: Er setzt die Entwicklung der innerstädtischen HafenCity, insbesondere die der östlichen HafenCity, sowie die Entwicklungen im Bereich des östlich anschließenden Billebogens nach Süden fort und vollzieht damit den Sprung direkt auf die Südseite der Norderelbe.

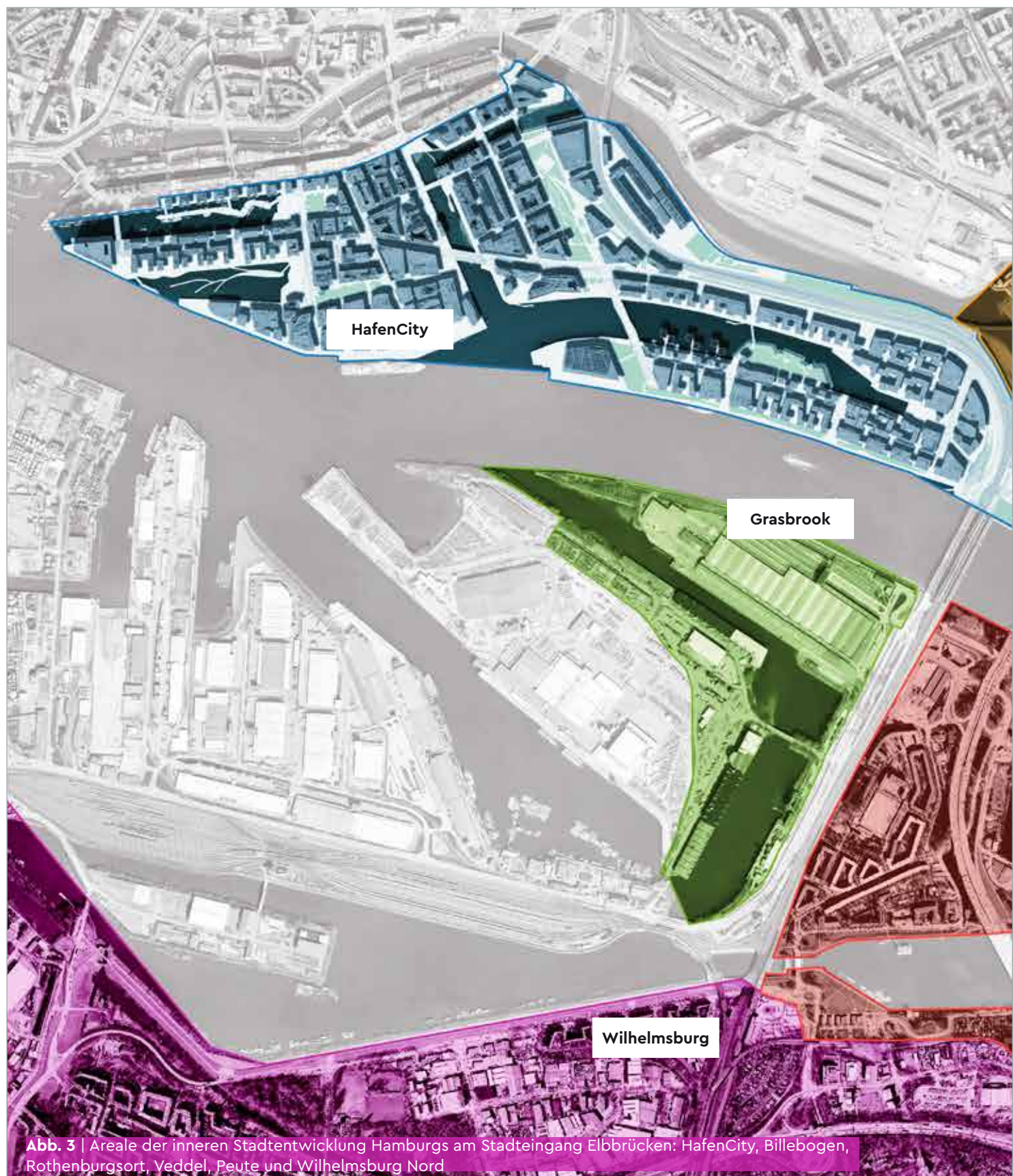
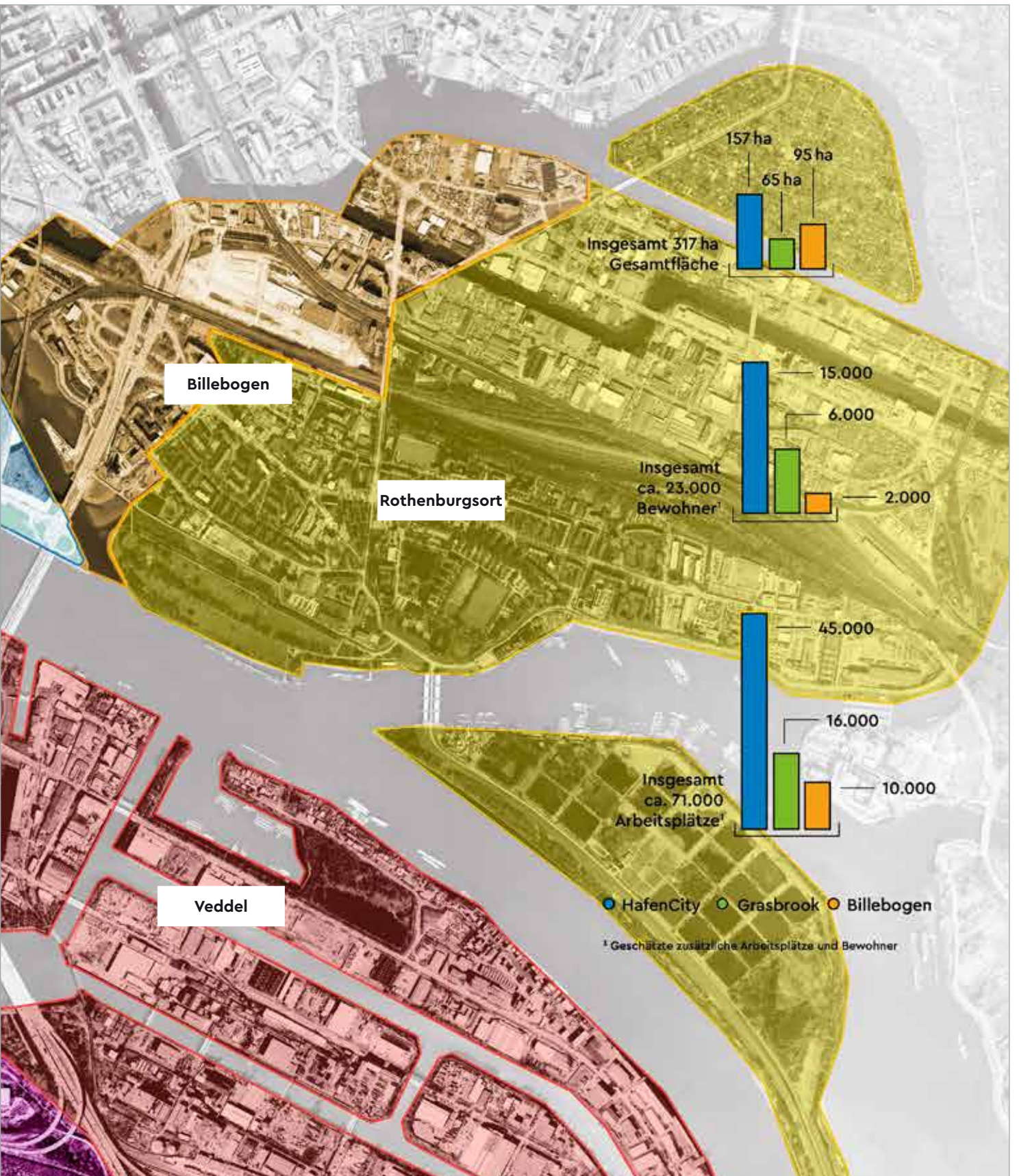


Abb. 3 | Areale der inneren Stadtentwicklung Hamburgs am Stadteingang Elbbrücken: Hafencity, Billebogen, Rothenburgsort, Veddel, Peute und Wilhelmsburg Nord



In der östlichen HafenCity entsteht ein attraktiver Arbeits- und Wohnstandort von maritimer Prägung in direkter Nähe zum Grasbrook, dessen räumlichen Abschluss zukünftig der rund 245 Meter hohe „Elbtower“ bildet. Die U- und S-Bahnhaltestelle Elbbrücken als neuer moderner Verkehrsknotenpunkt wird mit der vorgesehenen Fortsetzung der U-Bahntrasse nach Süden und der geplanten U-Bahnstation über dem Moldauhafen/Saalehafen zukünftig auch den Grasbrook und die Veddel einbinden.



Abb. 4 | Entwurf „Elbtower“, David Chipperfield Architects

Der Stadtteil Grasbrook wird Teil des östlichen innerstädtischen Stadteingangs, der mit der östlichen HafenCity, Rothenburgsort und der Veddel sowie dem nördlichen Wilhelmsburg einen gemeinsamen Stadt- und Sozialraum bilden wird. Für den Bereich des Stadteingangs Elbbrücken läuft derzeit ein städtebauliches und freiraumplanerisches Testplanungsverfahren, in dem unter anderem die nördliche Veddel geplant wird. Die Verfahrensergebnisse werden für das vorliegende Verfahren als wichtige Kontextinformationen eingespeist und sollen bei den wichtigen Überlegungen zur Verknüpfung zwischen den Stadtteilen Grasbrook und Veddel berücksichtigt werden.

Die Menschen auf der angrenzenden Veddel werden von den Entwicklungen auf dem Grasbrook profitieren, indem sie durch einen verbes-

serten Zugang zum öffentlichen Nahverkehr sowie neue Fuß- und Radfahrverbindungen besser an die Innenstadt angebunden sind und durch die neu entstehenden öffentlichen Grünanlagen über Naherholungsanlagen verfügen können, die im Stadtteil Veddel aktuell fehlen. Auch die geplanten Flächen für Schulen, Sport, Freizeit und Einzelhandel im Stadtteil kommen den Bewohnerinnen und Bewohnern des Stadtteils Veddel zugute, wobei die neu zu schaffenden Angebote im Bereich Sport und Freizeit, Nahversorgung, Gastronomie, soziale und kulturelle Einrichtungen nicht nur am Bedarf der künftigen Bewohnerinnen und Bewohner des Grasbrook, sondern zusätzlich an den Bedürfnissen und sozioökonomischen Strukturen der Bewohnerschaft der Veddel gemessen werden sollen. Es ist wichtig, dass sowohl auf dem Grasbrook als auch auf der Veddel soziokulturelle und nahversorgungsrelevante Einrichtungen als Treffpunkte für die Bewohner des Grasbrook und der Veddel entstehen, um an die heterogene sozioökonomische Struktur der Nachbarstadteile anzuknüpfen und damit eine soziale und funktionale Verflechtung des Stadtteils Grasbrook mit den Nachbarstadteilen, insbesondere der Veddel, zu ermöglichen und die soziale Begegnungskapazität verstärkt auszubilden. Für die Bewohnerinnen und Bewohner des Grasbrook und der umliegenden Stadtteile entsteht ein gut zu erreichendes Arbeitsplatzangebot. So wird der Stadtteil Grasbrook nicht nur von zentraler Bedeutung für Hamburg, sondern auch ein wichtiger Baustein zur Verwirklichung des „Sprungs über die Elbe“ und damit für die Anbindung der Veddel und von Wilhelmsburg an die Stadt nördlich der Elbe sein, was heute trotz aller Investitionen und Maßnahmen noch nicht gelungen ist.

Eine solche positive Impulswirkung setzt voraus, dass sowohl die physische Verbindung zwischen der Veddel und dem Stadtteil Grasbrook gelingt (trotz der massiven Barrierewirkung durch Verkehrsstrassen und Lärm) als auch eine ökonomische, nutzungsbezogene und soziale Verknüpfung erreicht wird.

Auch wenn die Veddel nicht Bestandteil des Wettbewerbsgebiets ist, ist den funktionalen und sozialen Wechselwirkungen mit diesem direkt benachbarten Stadtteil besondere Aufmerksamkeit im Entwurf zu schenken. Die räumliche und funktionale Verknüpfung der Veddel mit den Entwicklungen auf dem Grasbrook soll im Entwurf mitgedacht und konkret berücksichtigt werden.



Abb. 5 | Getrennte Nachbarn – Veddel und Grasbrook

Für die planerische Qualifizierung des Wettbewerbsgebiets soll eine qualitätvolle städtebauliche und freiraumbezogene Funktionsplanung erstellt werden. Als Verfahren wurde der Wettbewerbliche Dialog gewählt, da er eine kontinuierliche Bearbeitung im Dialog und eine weitergehende Beteiligung der Öffentlichkeit ermöglicht. Als besonders innovatives Element des Wettbewerblichen Dialogs wird die Freiraumplanung nicht als „nachträgliche Begründung“, sondern als gleichberechtigter Wettbewerbsbestandteil zeitgleich mit dem Städtebau bearbeitet. Als Vorarbeiten fließen die Ergebnisse der umfassenden Standortanalyse (siehe Anlage 1.13 „Standortanalyse Grasbrook“), die Ergebnisse der vorlaufenden Beteiligungs- und Informationsprozesse (siehe Kapitel B.3) sowie erste Ansätze zu den strategischen Innovationsthemen (siehe Kapitel B.1 und B.2) in diese Wettbewerbsauslobung ein. Auch während der Wettbewerbsphase wird es eine Reihe von öffentlichen Veranstaltungen geben, auf der die Konzeptideen vorgestellt und diskutiert werden. Ziel dieses mehrphasigen Verfahrens ist die nachfolgende Erstellung einer städtebaulichen Funktionsplanung sowie einer Realisierungs-

planung für die Freiräume und die grünen Elemente des Stadtteils.

Das Verfahren soll die Voraussetzungen dafür schaffen, dass der Grasbrook ein Innovationsstadtteil wird, nicht um der bloßen Innovation willen, sondern um zu einer umweltbezogenen, aber auch ökonomischen Transformation der Stadtgesellschaft beizutragen. Als innerstädtischer Stadtteil ist der Grasbrook mit seinen völlig neuen Infrastrukturen und Freiräumen auch im Hamburger Kontext auf eine hohe Qualität und Resilienz ausgelegt. Gleichzeitig lässt sich Qualität in der zukünftigen Stadt für möglichst viele Menschen und Unternehmen besonders gut in der inneren Stadt realisieren.

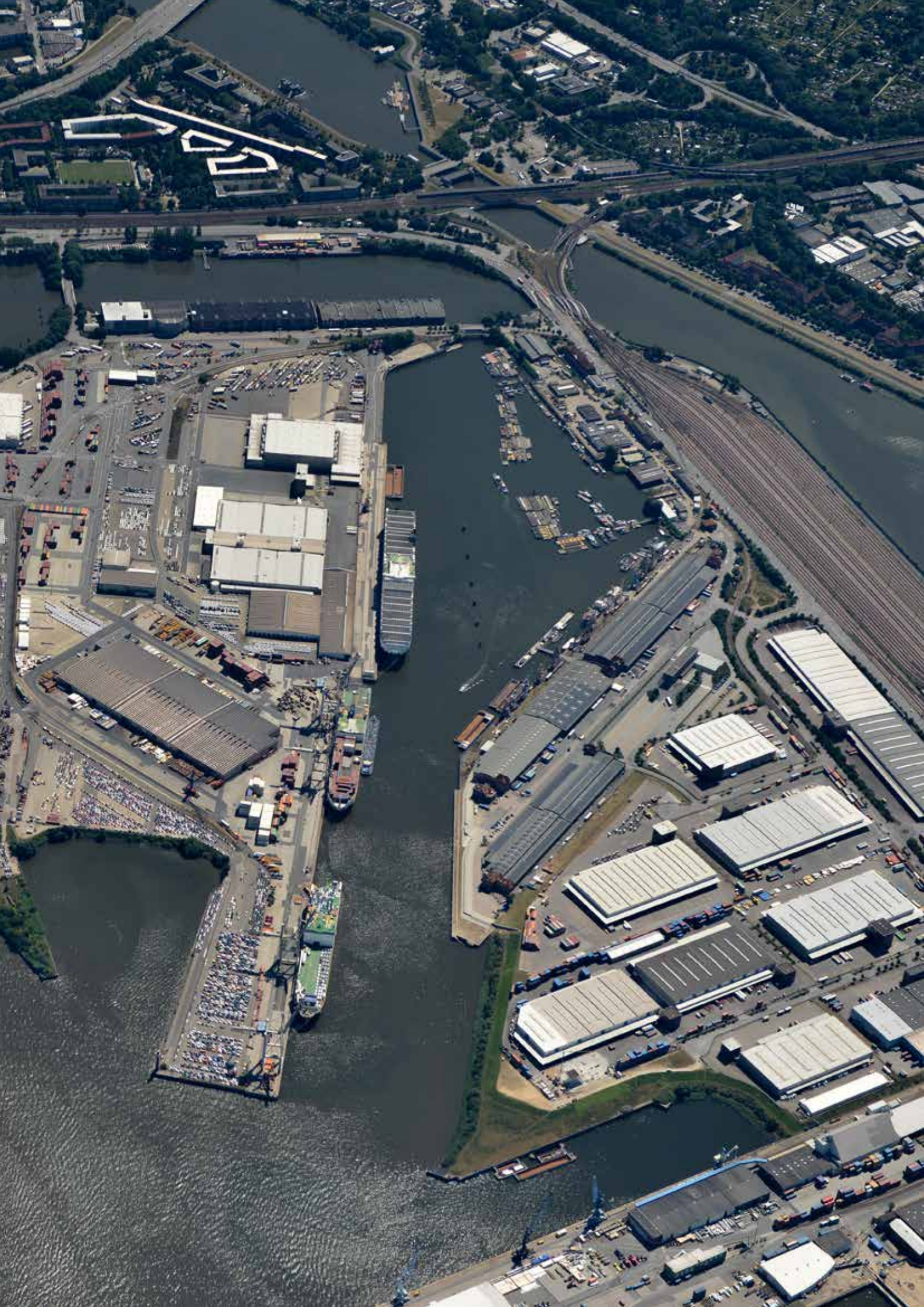
Die Entwicklung des Stadtteils Grasbrook wird durch die in Hamburgs Eigentum befindliche Stadtentwicklungsgesellschaft HafenCity Hamburg GmbH erfolgen, die seit 1997 mit der Entwicklung der HafenCity Hamburg betraut ist. Dazu werden die Grundstücke des Wettbewerbsgebiets auf das sog. Sondervermögen Stadt und Hafen übertragen, das von der HafenCity Hamburg gemanagt wird und die Finanzierungsgrundlage für die Arealentwicklung von der Flächenfreimachung über den Bau der Infrastruktur bis zur Akquisition von Bauherren und dem Aufbau sozialer Netze und Institutionen sichert. Dazu muss ein ökonomisches Gleichgewicht zwischen Ausgaben, der Intensität der Flächennutzung und den Qualitäten der Stadtentwicklung erzeugt werden (die Stadtarealentwicklung soll keinen monetären Überschuss für Maßnahmen außerhalb des Grasbrook generieren).

Insbesondere auf der Erfahrung der östlichen HafenCity aufsetzend, wo neue Innovationsansätze (z.B. Mobilität, Gebäude, dazu z.B. ein Material Passport) experimentell für Einzelvorhaben oder flächendeckend verfolgt werden, wurden bereits neue Standards gesetzt. Diese Standards sollen unter den besonderen Bedingungen des Grasbrook weiterentwickelt und neue Standards der Stadtentwicklung kalibriert werden.

An aerial photograph of a city waterfront. A wide river flows through the center, with several bridges crossing it. On the left bank, there is a large, curved industrial or construction site with various structures and a large body of water. On the right bank, there are several large, modern industrial buildings with corrugated metal roofs. In the foreground, there is a dense urban area with many buildings and a road. The overall scene depicts a mix of industrial, commercial, and residential development along a waterway.

Teil B

Innovationen für den Stadtteil der Zukunft



Teil B

Innovationen für den Stadtteil der Zukunft

Für Städte stellen sich heute neue Entwicklungskontexte und damit auch andere Entwurfsaufgaben. Die vielfältigen und weitreichenden Einflüsse von Menschen und deren Wirtschaftsweise auf die Nachhaltigkeit des Systems Erde haben im letzten Jahrhundert dazu geführt, das erdgeschichtlich nicht nur vom Anthropozän gesprochen wird, sondern auch eine Analyse der sogenannten planetarischen Grenzen forciert wird. Dabei zeigt sich, dass der Klimawandel mit der globalen Erwärmung eines der großen Themen der Entwicklung ist, aber keineswegs das einzige. Der Verlust an Biodiversität ist viel weiter vorangeschritten, als dass er noch aufzuhalten wäre, Phosphor- und Stickstoffkreisläufe haben ebenfalls kritische Grenzen überschritten. In all diesen Feldern lebt die Menschheit oberhalb eines verträglichen Verbrauchs. Daher muss städtisches Wachstum, so wie in Hamburg, und Urbanisierung weltweit vom qualitativen Wachstum entkoppelt werden und der Verbrauch der Ressourcen und der Natur allgemein zurückgefahren werden. Weil gerade in neuen Stadtentwicklungsarealen, im Vergleich zu Bestandsstadtteilen, dazu die Möglichkeiten im besonderen Maße bestehen sind hier besondere Ambitionen in Bezug auf Nachhaltigkeit gefordert.

Vor diesem Hintergrund geht es vorliegend auch nicht nur um den Entwurf für eine städtebaulich und freiraumplanerisch ästhetisch und funktional überzeugende Stadt, sondern auch um das Setzen von z.T. experimentellen Ansätzen für neue Transformationen, und das Schaffen von urbanen Handlungsräumen und Möglichkeiten. Für die transformative Qualität der Entwicklung des Grasbrook spielen sowohl neue Grundqualitäten (z.B. Infrastruktur, Dichte und Nutzungsmischung (z.B. in Verbindung mit der Möglichkeit solarer Wärmeerzeugung und Reduktion von Hitzeinseln) Gebäude oder Freiräume) eine große Rolle, die als gesamthafter Standard frühzeitig gesetzt werden, als standortbezogene Lösungen und im weiteren Verlauf der Planung als experimentelle Einzelstandards.

Auf den unterschiedlichen Skalenniveaus (Stadtteil, Quartier, Block, Gebäude) soll sich ein schrittweiser Innovationsprozess für den Stadtteil Grasbrook vollziehen, dessen erster Ausgangspunkt die wesentlichen Setzungen dieses Wettbewerbsverfahrens sind. Dabei müssen soziale, zivilgesellschaftliche und ökonomische Fragen in ein dynamisches Systembild mit den umweltbezogenen Fragestellungen der Nachhaltigkeit und Resilienz gebracht werden. Der kostenbezogene Sprung zwischen transformativer und gerechter Stadtentwicklung und „normaler“ guter Planung muss dabei auch praktisch bewältigt werden. Die Wettbewerbe sind dazu ein Mittel und müssen sich an realisierbaren funktionalen Lösungen orientieren und nicht nur einen Kanon von Wünschen und Forderungen abbilden. Daher bedeutet die Aufgabe ein vertieftes Durchdenken der Entwurfsaufgaben und einer detaillierten Begründung. Das gilt auch für den Innovationsstadtteil Grasbrook.

Einen Stadtteil wie den Grasbrook zu entwickeln, birgt die große Chance, zukunftsfähige Lösungen für eine innovative Stadtentwicklung zu finden und dabei auch die Möglichkeiten der Digitalisierung intelligent zu nutzen, auch wenn sie ein Hilfsmittel für diesen Prozess bleibt. Vor diesem Hintergrund werden in diesem Teil die wesentlichen, überwiegend technologischen Zielperspektiven für die Entwicklung des Stadtteils Grasbrook als Kontextinformation für die Aufgabenstellung des Wettbewerblichen Dialogs (siehe Teil D) vorangestellt, auch wenn sie für Entwurfsaufgaben nicht von gleicher Relevanz sind.

Innovationen sollen im Stadtteil Grasbrook auf verschiedenen Ebenen initiiert werden. Auf der physisch-technischen Ebene (siehe Kapitel B.1) geht es um die Fragen: Wie kann es gelingen, einen autoarmen und dennoch hoch mobilen Stadtteil zu gestalten, denn ein wesentlicher Teil unserer Energie wird im Mobilitätssektor verbraucht? Wie könnte eine ressourcenschonende Energieversorgung des Stadtteils aussehen und ein mindestens CO₂-neutraler Stadtteil entstehen?

Und wie könnte bei der Gestaltung von öffentlichen und privaten Freiräumen und „grünen Gebäuden“ die Konzeption der Biodiversität Eingang finden? Wie gelingt es, ein verträgliches und innovatives Nebeneinander von Wohnungen und Arbeitsstätten im Sinne der produktiven Stadt und kurzen Wege zu schaffen? Wie kann die unmittelbare Nachbarschaft zum Hafen so gestaltet werden, dass den Bedürfnissen aller Beteiligten, nicht nur in negativer Abgrenzung, sondern auch in Komplementarität, Rechnung getragen wird? Wie können biologische Themen der Nachhaltigkeit über Straßenräume, Dächer und Fassaden so mit den Freiräumen verknüpft werden, dass eine besondere Nachhaltigkeitsqualität entsteht, die zukünftigen Anforderungen des Klimawandels und der Klimaresilienz genügt?

Ebenso wichtig ist es, über die sozialen Innovationsthemen der Stadt nachzudenken (siehe Kapitel B.2), z.B. über die Fragen: Welche Wohn- und Arbeitsmodelle sind zukunftsfähig und was ist wichtig für eine möglichst vielfältige Stadtteilgemeinschaft? Wie lässt sich institutionelle Vielfalt entwickeln, denn Stadtentwicklung kann nur dann zukunftsfähig sein, wenn sie auch sozial gerecht, inklusionsorientiert und kulturell vielfältig ist? Die Entwicklung des Stadtteils Grasbrook erfolgt unter der Zielsetzung, in der Planung und Umsetzung der Stadtentwicklungsaufgabe aussichtsreiche Antworten auf diese Fragen zu entwickeln.

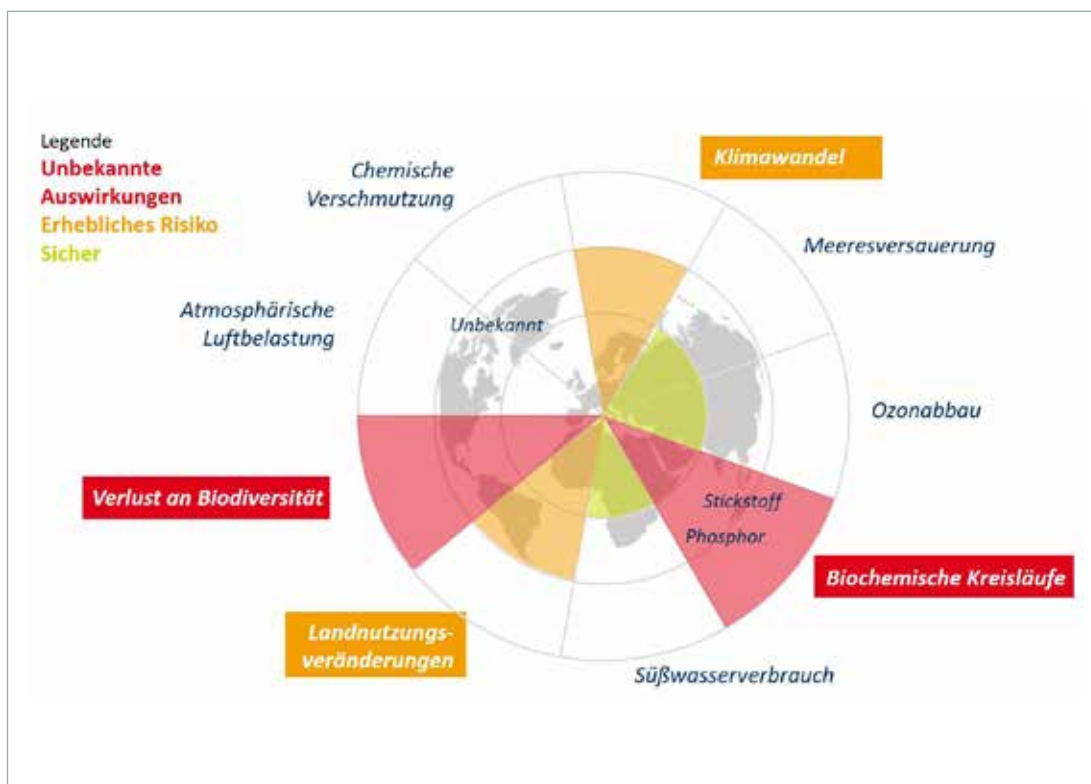


Abb. 6 | Die neun Felder des Konzepts der planetaren Grenzen nach Rockström et. al. (2009)

Kapitel B.1

Physische Innovationsthemen

B.1.1 Hochwasserschutz

Die Hafengewässer unterliegen dem Wechsel von Ebbe und Flut mit einem Tidehub von ca. 3,70 m. Das Planungsgebiet liegt im sturmflutgefährdeten Bereich der Tideelbe. In den Monaten September bis April besteht die Gefahr, dass schwere Sturmfluten auftreten können.

Vor dem Hintergrund der Sturmflutgefahr wird ein Warftkonzept für den Stadtteil Grasbrook als Grundlage des Hochwasserschutzes zugrunde gelegt werden. Das bereits in der HafenCity bewährte Prinzip ermöglicht nicht nur eine schrittweise räumliche Entwicklung des Stadtteils, es erhält durch die in Niedriglage verbleibenden Uferflächen in besonderer Weise die Beziehung zum Wasser und ermöglicht die unterirdische Integration des ruhenden Verkehrs in Warftgeschossen unter den Gebäuden bei angehobener, hochwassergeschützter Lage der Erschließungsinfrastruktur.

Bei der Festlegung der Schutzhöhe wurde unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten ein erweiterter Prognosehorizont von 120 Jahren zugrunde gelegt, da Warftlösungen anders als die üblicherweise für die öffentlichen Hochwasserschutzanlagen zugrunde gelegten Deichlösungen nicht oder nur unwesentlich an steigende Hochwasserrisiken infolge des globalen Meeresspiegelanstiegs oder der Veränderung von lokalen Bedingungen (z.B. Strombaumaßnahmen) angepasst werden können. Die Festlegung der zukünftigen Warfthöhe erfolgte vor diesem Hintergrund aufbauend auf einer langfristigen Risikobetrachtung und unter Berücksichtigung der für das Wettbewerbsgebiet spezifisch berechneten Wellenauflaufhöhen im Bemessungssturmflutfall (siehe Anlage 1.22). Daraus ergab sich eine höhere als rechtlich notwendige Bemessungshöhe. Für die Gestaltung der uferbezogenen Freiräume des Stadtteils sollen darüber hinaus weitere Maßnahmen zur Erhöhung der hochwasserbezogenen Resilienz, Verbesserung des ökologischen Zustands und multicodierter Infrastruktur für Freizeitnutzungen entwickelt werden.

B.1.2 Erschließung/Zentrale Ver- und Entsorgung durch Medienkanal

Von besonderer Relevanz für die Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit des Stadtteils Grasbrook ist seine intelligente Erschließung und seine Versorgung mit Energie, Informationen und Gütern sowie die Entsorgung, d.h. der Umgang mit bzw. die Beseitigung von Abwässern und Abfällen sowie die Wertstoff- und Energierückgewinnung. Hierzu zählt auch der Aufbau einer Ladeinfrastruktur für elektrisch angetriebene Fahrzeuge (insbesondere mit Batteriespeicherung oder Brennstoffzelle) des ÖPNV (Elektrobusse, Taxis) sowie des Individualverkehrs (E-Mobile, E-Bikes, E-Scooter).

Der Stadtteil Grasbrook soll daher die volkswirtschaftliche und ökologische Nachhaltigkeit aller Ver- und Entsorgungseinrichtungen unter Berücksichtigung der Lebenszykluskosten aller Objekte und Infrastrukturen zukunftsfähig gewährleisten. Als zentrale Anforderungen sind die Nachhaltigkeit, der Nachweis wirtschaftlicher Lebenszykluskosten und die Innovationsoffenheit die wesentlichen Leitparameter, an denen sich die Planungs- und Entwicklungskonzepte für die medientechnische Erschließung orientieren müssen. In allen Phasen und Sphären der Planung und Entwicklung (insbesondere der Bereiche der gebauten Wohn-, Arbeits-, Bildungs- und Erholungswelten, des Verkehrs und der Erschließung) wird die Umsetzung der zentralen Anforderungen an die Ver- und Entsorgungsinfrastruktur für den Erfolg des Stadtteils Grasbrook und seinen Beispielcharakter für zukünftige vergleichbare Projekte in Hamburg und darüber hinaus entscheidend sein.

Herkömmliche Tiefbaumaßnahmen in der offenen Bauweise für Erweiterungs-, Instandhaltungs- und Reparaturmaßnahmen an den eingebauten Kabeln und Rohrleitungen sind nach der Ersterschließung und dem Bau der Hauptachsen für die unterirdische leitungsgebundene Infrastruktur mit erheblichen negativen Effekten für die Qualität und Nutzbarkeit der Straßenräume verbunden. Für den Stadtteil Grasbrook wird

daher die zentrale Erschließung aller oder aller an zentralen Erschließungsachsen gelegenen Grundstücke bzw. die Ver- und Entsorgung aller Liegenschaften mittels begehbare Infrastrukturkanäle bzw. Medienkanäle vorgesehen, die über ihre gesamte Länge jederzeit – unter Beachtung von Sicherheits- und Zutrittskontrollen und -legitimierungen – zugänglich und begebar sind (vgl. Abb. 7).



Abb. 7 | Beispiel für einen Medienkanal (im Bau)

Die bauliche Hülle des Infrastruktur- bzw. Medienkanals schützt dabei die Leitungen vor Einwirkungen aus dem Baugrund, dem Verkehr und durch benachbarte Bauprozesse, ermöglicht Reparatur- und Erweiterungsmaßnahmen sowie Kontrollarbeiten ohne Störungen an der Oberfläche und weist besonders für urbane Standorte mit hoher Versorgungsdichte und unter Berücksichtigung der Flexibilität im Hinblick auf zukünftig veränderliche Medienerschließungsbedarfe ein besonderes Innovationspotenzial auf. Dazu bedarf es der Entwicklung eines langfristigen Kostenmodells und eines geeigneten institutionellen Trägermodells.

B.1.3 Energieversorgung

Für die Energieversorgung des Stadtteils Grasbrook gilt die Zielsetzung einer mindestens CO₂-neutralen, möglichst positiven Gesamtbilanz. Die Grundvoraussetzung hierfür ist ein sehr hoher Energiestandard der Gebäude im Stadtteil,

um die Energiebedarfe so weit zu reduzieren, dass sie regenerativ abgedeckt werden können. Es wird mindestens das Umweltzeichen „Platin“ der HafenCity angestrebt. Die Energieversorgung des Stadtteils wird unter Verzicht auf fossile Brennstoffe und dabei so flexibel in seinen Systemen konzipiert und ausgelegt, dass auch die langfristigen Anforderungen eines urbanen Arbeits- und Wohnstandortes abgebildet werden können. Für die gewerblichen Nutzungen sollen dynamische Veränderungen der Energiebedarfe sowohl hinsichtlich absoluter Mengen als auch der variablen Nutzung (z.B. Nachfrage für Kühlung bei intensiver Nutzung von IT-Infrastrukturen) als Anforderung zugrunde gelegt werden.

Die Bereitstellung der für Gebäude (Strom, Wärme und Kälte) und Mobilität notwendigen Energie soll parallel zum städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerb in einem ergebnisoffenen Verfahren untersucht werden. Hierbei sollen alle lokal verfügbaren erneuerbaren Energiequellen sowie die nicht vermeidbare Abwärme betrachtet werden.

B.1.4 Mobilität

Im Rahmen einer Transformation zu einer multimodalen Mobilität von Menschen, Waren und Dienstleistungen soll die Integration intelligenter, nachhaltiger und gesamtheitlicher Mobilitätslösungen gefördert werden. Flächennutzungseffizienz, Ressourcenschonung und Energieeinsparung sollen ohne physische Mobilitätseinschränkungen gesteigert werden. Die zukünftigen Mobilitätsangebote sollen dabei den sehr unterschiedlichen und wechselnden Mobilitätsbedarfen der Bewohner, Besucher, Beschäftigten und Unternehmen Rechnung tragen und die Attraktivität sowie die Lebensqualität im Stadtteil Grasbrook erhöhen. Die „Straße“ soll wieder mehr als Sozialraum, also als Ort der Begegnung, als Entdeckungs- und Spielraum, gestaltet werden können und nicht allein als Fläche mit Wegfunktion gesehen werden. Das Mobilitätskonzept soll die möglichen Veränderungen der kommenden Jahre in so weit berück-

sichtigen, dass auch autonome Fahrzeuge in der Zukunft eingebunden und die entsprechend erforderliche Digitalisierung der Verkehrssysteme im Stadtteil umgesetzt werden können. Der Grasbrook bietet die Möglichkeit, anders als noch die östliche Hafencity, den Stadtteil insgesamt autonom auszulegen, weil er auch von Durchgangsverkehr freigehalten werden kann.

Ziele des Mobilitätskonzepts für den Stadtteil Grasbrook sind insbesondere die Zunahme der verkehrlichen Optionen, eine weitgehende Stärkung der aktiven, gesundheitsfördernden Verkehrsformen (Fußgänger, Fahrradfahrer, z.B. durch attraktive Wegeverbindungen und eine hohe Qualität von Fahrradabstellanlagen sowie die Schaffung von Lademöglichkeiten für z.B. Pedelecs und Elektroroller etc.) sowie insgesamt die Verringerung des motorisierten Verkehrs, insbesondere des motorisierten Individualverkehrs (MIV) (siehe Kapitel E.5). Weiterhin verfolgt das Mobilitätskonzept das Ziel, qualitativ hochwertige Wegeverbindungen in die angrenzenden Stadtteile und damit eine Vernetzung mit dem Stadtteil herzustellen. Die Schaffung einer sehr guten ÖPNV-Anbindung (mit einer Verlängerung der U-Bahnlinie U4 und einer Haltestelle im Bereich Moldauhafen, Busverkehr und Einbindung in das Streckennetz der Hafenfähren) bildet dafür eine wesentliche Voraussetzung.

Die Reduzierung von ruhendem Verkehr im Straßenraum und die verkehrliche Entlastung der Wohn- und Freiraumbereiche wird durch die Kombination des Warftkonzepts mit einer gebündelten Erschließung der hochwassergeschützt ausgebildeten Tiefgaragensockel angestrebt. Unterstützend sollen Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien (z.B. Wasserstoff und Elektromobilität) gefördert und ein breites Angebot an Sharing-Systemen (Fahrrad, Auto, Scooter, Roller etc.) aufgebaut werden. Zusätzliche Bedeutung wird auch weiteren Mobilitätsangeboten und -aspekten wie z.B. nachhaltigen und innovativen Zustellkonzepten (Mobility- und Logistikhubs, Einsatz alternativer Liefermöglichkeiten, automatisiertes Ladezo-

nenmanagement), der verstärkten Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen (u.a. zur Bewältigung der letzten Meile) sowie IT-unterstützten integrierten Mobilitätsangeboten zugeschrieben.

B.1.5 Zirkuläre Ressourcenökonomie, nachhaltige Gebäude und biodiverse Stadt

Mittels zirkulärer Ressourcenökonomie soll für den Stadtteil Grasbrook eine durchgängige und konsequente Kreislaufwirtschaft über den gesamten Lebenszyklus der Bauwerke und für die urbanen Nutzungsprozesse erreicht werden. Der Fokus liegt auf der ressourcenschonenden, recyclinggerechten und damit möglichst nachhaltigen Gestaltung der gebauten Umwelt sowie der Steigerung des Einsatzes von Sekundärrohstoffen. Ein möglichst niedriger Aufwand an „grauer Energie“ für die Gebäudeherstellung ist in diesem Sinne anzustreben. Ein hoher Standard der Gebäudenachhaltigkeit und die Generierung von sehr geringen CO₂-Emissionsfaktoren auf Basis des Energieversorgungskonzeptes sind – neben einer sehr hohen Gebäudeenergieeffizienz – dabei entscheidende Bausteine.

In Ballungsgebieten wird vielfach bedeutend mehr Wasser zur Versorgung von Haushalten und Gewerbe aus dem Untergrund entnommen, als Grundwasser auf natürlichem Wege über die Versickerung neugebildet werden kann. Der schonende Umgang mit der Ressource Wasser ist ein wichtiges Ziel. Der Einsatz innovativer Umwelttechnologien bei Gebäudekonzepten stellt ein großes Potenzial für die Reduzierung von Betriebskosten dar und wird deshalb verstärkt zum Standort- und Exportfaktor. Ziel ist es, Anlagen zur Betriebswassernutzung als eine Form der Regenwasserbewirtschaftung oder zum Grauwasserrecycling zu betreiben.

Als Beitrag zum Ansatz einer „Circular Economy“ ist auch das Abfallentsorgungskonzept für den Stadtteil Grasbrook zu verstehen, bei dem die Steigerung der Effizienz der Entsorgungsprozesse sowie Anreize zur Abfallvermeidung und Rückführung von Abfällen und Wertstoffen in die Stoffkreisläufe im Mittelpunkt stehen. Digitale

Technologien und Sensorik werden zur Optimierung von Stoffströmen und Entsorgungslogistik genutzt. Nutzerbasierte Abrechnung der Entsorgungsmengen motiviert zur nachhaltigen Trennung der Wertstoffe und Füllstandssensoren an den Sammelbehältern und Standorten in Verbindung mit einer intelligenten Tourenplanung befördern mit einer Abholung „on demand“ die Minimierung der Entsorgungsfahrten.

B.1.6 Erholung, Bewegung, Stadtnatur

Bei der Gestaltung und Nutzung der Freiräume und im Rahmen der Gebäudeplanung liegt ein Schwerpunkt auf der Förderung von Biodiversität und der Anpassung an den Klimawandel. Naturbasierte Lösungen (Nature-based Solutions & Animal-Aided Design, siehe Anlagen 1.34 und 1.35) dienen hier der nachhaltigen Lösung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Herausforderungen durch die Nutzung bestimmter Eigenschaften sowie der Vielfalt der Natur. Ausgehend von den lokalen Bedingungen wird es beispielsweise um die Aufwertung von an hochwertige Süßwasserwattflächen anschließenden Uferbereichen gehen. Die Einbindung von Dach- und insbesondere inneren Fassadenflächen in das Begrünungskonzept und der Einsatz „blau-grüner“ Lösungen 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.

Hohe Dichten und knappe Flächenreserven erfordern neue Strategien der Freiraumplanung. Dachlandschaften mit gemeinschaftlich nutzbaren Flächen bieten ein beachtliches Potenzial, um das Freiflächenangebot zu verbessern und zugleich besondere Freiraumqualitäten zu schaffen. Verschiedene Lösungen sind im neuen Quartier denkbar.

Seit Anfang der 2000er Jahre sind zur Umsetzung des „Sprungs über die Elbe“ Wohnquartiere im Entstehen, die zusammen mit der Ak-

tivierung und Neugestaltung von öffentlichen Freiräumen – bestehend aus dem Inselpark, Quartiersparks, vernetzenden lokalen Grünverbindungen und erlebbaren Gewässern mit zugänglichen Gewässeruferrn – geplant werden. Diese städtebaulich-freiraumplanerischen Entwicklungen sollen wie eine Perlenkette die neuen Quartiere der HafenCity an der Norderelbe mit der entsprechenden baulichen Entwicklung des Harburger Binnenhafens an der Süderelbe verbinden. Durch die Bestandteile des Grünen Netzes, insbesondere die Landschaftsachsen und die Grünen Ringe als „grünes Grundgerüst“, wird der Stadtraum gegliedert und die für die Erholung sowie für den Naturhaushalt wichtige Vernetzung von Freiflächen gewährleistet. Die vorgesehene Entwicklung des neuen Stadtteils Grasbrook ist der bisher fehlende „Baustein“ zur Darstellung des Gesamtverlaufs der Elbinsel-Landschaftsachse.



Abb. 8 | Einbindung historischer Raumstrukturen in attraktive Freiräume

Bei der Entwicklung des Standortes soll die Transformation erlebbar werden, sowohl in Hinblick auf die Rudimente der Hafennutzung und der Stadtnatur, z.B. auf der Inselspitze, die als Erinnerung an die Geschichte des Grasbrook eingebunden werden sollen, als auch in Hinblick auf seinen Prozess, die Wandlung des Standortes während seiner Entwicklung mit temporären Nutzungen für die Öffentlichkeit. Der Grasbrook soll als ein innovativer und lebenswerter Stand-

ort mit einer hohen Aufenthaltsqualität wahrgenommen werden. Die multifunktionalen Parks, Grünanlagen und Uferzonen fördern die Kommunikation und den nachbarschaftlichen Austausch zwischen den Besuchern des Hafenumsees, den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern so-

wie den Bewohnerinnen und Bewohnern und machen das Einzigartige des Standortes für jeden erlebbar. Die neuen öffentlichen Grünräume bieten den Nutzern und Nutzerinnen in einigen Bereichen dichte, quirlige Lebendigkeit und in anderen wiederum Entspannung und Erholung.

Kapitel B.2

Soziale und sozioökonomische Innovationsthemen

B.2.1 Wohnen und Inklusion im Stadtteil

Der Stadtteil Grasbrook soll für das Wohnen, aufbauend auf dem sogenannten Drittmix, mit je einem Drittel öffentlich geförderten Mietwohnungen, frei finanzierten Mietwohnungen und Eigentumswohnungen, eine hohe Diversität an Eigentümermodellen, wie zum Beispiel Baugemeinschaften, (Mikro-)Genossenschaften, Stiftungen und sozialen Trägern, umgesetzt werden. Die Eigentümerstruktur sollte zudem dadurch gekennzeichnet sein, dass ein hohes Interesse besteht, Wohnungen langfristig im eigenen Bestand zu halten („geduldiges Kapital“). Um die soziale Mischung zu stärken, sollten auch mietpreisgedämpfte Wohnungen ein signifikantes Segment des Angebots abbilden. Damit soll eine große Diversität an Bewohnerzielgruppen angesprochen werden: Familien, Alleinlebende und Paare, Studierende, Auszubildende sowie ältere Menschen sollen als neue „Grasbrooker“ willkommen sein. Auch die Weiterentwicklung neuer Wohnformen wie z.B. Co-Living ist eine Zielsetzung für den Stadtteil.

Gefordert wird eine kleinteilige Mischung der Eigentumsformen und die Umsetzung des sogenannten Tenant-Blind-Konzepts, d.h. u.a. die Gebäudequalität lässt keine Rückschlüsse auf die sozioökonomische Struktur der Haushalte zu, bzw. es ist von außen nicht auszumachen, wo

öffentlich gefördertes Wohnen bzw. Wohnen im höherpreisigen Segment/Eigentum stattfindet.

Der Stadtteil Grasbrook soll auch für Familien ein attraktiver Wohnort werden. Ausgehend von den Erfahrungen zum jüngeren demografischen Strukturwandel in den innenstadtnahen Stadtteilen, z.B. der HafenCity, ist auch für den Stadtteil Grasbrook von einem über dem Hamburger Durchschnitt liegenden Anteil von Haushalten mit Kindern auszugehen (in 2017 lebten beispielsweise in nahezu 24 % der Haushalte in der HafenCity Kinder unter 18 Jahren, Hamburger Durchschnitt: 18 %). Eine entsprechend attraktive Ausstattung mit schulischer und betreuungsbezogener Bildungsinfrastruktur wird mit der vorgesehenen fünfzügigen Grundschule sowie mehreren Kita-Standorten geschaffen.

Wohnen beinhaltet auch den Aspekt des Wohnumfeldes (als Aufenthaltsraum, Begegnungsraum und Nahversorgungsraum). Daher gilt auch für die wohnbezogenen privaten und die öffentlichen Freiräume, dass sie Potenzial für die Mitgestaltung oder Aneignung durch die Wohnergemeinschaft des Stadtteils sowie Raum für Naturerfahrungen bieten sollen. Eine gute Erreichbarkeit und räumliche Verteilung der Nahversorgungs- und Bildungsinfrastruktur im Stadtteil für alle Bürgergruppen bilden die Basis für eine Stadt der kurzen Wege mit einer hohen

Attraktivität für den Fuß- und Fahrradverkehr. Der Stadtteil und die Wohnungen sollen barrierefrei und demografiefest gestaltet werden, damit selbstbestimmtes Wohnen bis ins hohe Alter ermöglicht wird. Dies bedeutet auch, dass räumliche Ressourcen für soziale Dienstleistungen, wie eine ambulante Rundum-die-Uhr-Versorgung, und gemeinschaftliche Treffpunkte und Orte der Kommunikation, die allen Menschen in der Nachbarschaft offen stehen, vorgesehen werden müssen. Ebenso wichtig ist die kindgerechte Gestaltung des neuen Stadtteils. Infrastrukturen, Orte und Stadträume für Kinder sollen ebenso entstehen, wie die Einbeziehung von Kindern bei der Mitgestaltung ihres urbanen Alltagsumfeldes selbstverständlich ist.



Abb. 9 | Urbanes Wohnumfeld mit Aneignungspotenzial

Die öffentlichen Räume sollten eine hohe (generationsübergreifende) Begegnungskapazität für alle Bewohner des Grasbrook und der angrenzenden Stadtteile aufweisen und gleichzeitig Flächen für Sport- und Trendsportarten (z.B. Bolzplatz, Skateboarden, Parkour oder Streetball), Erholung, Naturerfahrung oder gemeinsame Treffpunkte/Plätze bieten (z.B. Pocket Parks). Auch die Planung von Treffpunkten und Rückzugsorten (d. h. Orte mit eher intimerem Charakter) für Jugendliche, die Cliquesbildung und das Ausüben gemeinsamer Interessen und Aktivitäten ermöglichen, ist wichtiger Bestandteil einer zukunftsfähigen Stadtraumgestaltung.

B.2.2 Arbeiten

Ausgehend von den vielfältigen direkten Wasserlagen, entsprechend hohen Sichtbarkeiten des Standortes und den hervorragenden Blickbeziehungen auf die prägnante Stadtsilhouette Hamburgs sowie einer sehr guten Erschließung mit einer U-Bahnhaltestelle bietet sich ein Potenzial für intensive und vielfältige Arbeitsplatznutzungen. Die differenzierten Lagen im Wettbewerbsgebiet ermöglichen vielgestaltige Gebäudetypologien für moderne Formen der Büroarbeit, wissensbasierte Zukunftstechnologien mit Verknüpfung von Forschung und Produktion sowie vertikal gestapelte gewerbliche Produktion. Vom produzierenden Gewerbe oder Lowtech-Sektor (z.B. Handwerksbetriebe, Herstellung von Kleidung, Lebensmittelverarbeitung und -produktion) bis zu Hightech-Nutzungen (beispielsweise (3-D-)Druck- und Grafikgewerbe, Produktion optischer Instrumente, Produktion elektronischer und medizinischer Geräte, Film- und Fernsehproduktion, technische Dienstleistungen wie Architektur und Ingenieurwesen) kommen eine Vielzahl von Unternehmensaktivitäten und Arbeitsplätzen für den Stadtteil in Betracht. Auch mit den entstehenden Nahversorgungsangeboten, sozialen und bildungsbezogenen Dienstleistungen sowie kulturellen Einrichtungen werden weitere Arbeitsplätze im Stadtteil entstehen. Im Rahmen der vertikalen Nutzungsmischung sollen mit einem erweiterten Spektrum von Erdgeschosszonen und deren kleinteiliger Gestaltung gezielt auch Möglichkeiten für die Ansiedlung und Neugründung von Gewerbebetrieben geschaffen werden.

Die Nutzung des lokalen Arbeitsplatzpotenzials des Stadtteils für die Beschäftigung und Ausbildung von Menschen aus den umliegenden Stadtteilen Veddel, Wilhelmsburg, Rothenburgsort und der HafenCity soll angestrebt werden. Dabei bietet gerade die Orientierung auf verschiedenartige Arbeitsplatznutzungen, die eine breite Palette unterschiedlicher Qualifikationshintergründe voraussetzen – vom Ausbildungsberuf über den Handwerksmeister bis

zum Akademiker –, die Chance, an die heterogene sozioökonomischen Struktur der Haushalte der Nachbarstadtteile anzuknüpfen und damit auch eine soziale und funktionale Verflechtung des Stadtteils Grasbrook mit dem Nachbarstadtteilen, insbesondere der Veddel, zu ermöglichen. Eine frühzeitige Vernetzung von Schulen in der Nachbarschaft des neuen Stadtteils mit Unternehmen und Arbeitgebern im neuen Stadtteil und die Integration von beruflichen Weiterbildungsmöglichkeiten generiert sowohl einen Mehrwert für lokale Unternehmen (Einstellung von lokalen Fachkräften und Azubis) als auch Entwicklungschancen und leistet damit einen positiven Beitrag zur Identifikation mit dem heranwachsenden Stadtteil.



Abb. 10 | Vertikale Produktion in Gewerbebauten neuen Typs

Damit dies gelingt, müssen innovative Lösungen für die Ausprägung der Nachbarschaft unterschiedlich immissionssensibler Nutzungen u.a. zur räumlichen Anordnung der Gebäude, zur Reduzierung von Lärmbelastungen im Bereich der Wohngebäude und zur Abwicklung der entstehenden Liefer- und Kundenverkehre im Rahmen der Verkehrsplanung gefunden werden.

B.2.3 Urbane Erdgeschossnutzungen

Den Erdgeschosszonen kommt für die Belebung der Stadträume und eine als attraktiv erlebte Nutzungsmischung eine besondere Bedeutung zu.

Der Stadtteil Grasbrook wird mit ca. 6.000 Einwohnern und 16.000 Beschäftigten im Vergleich zu den kerninnestädtischen Standorten einen relativ geringen Besucherüberschuss aufweisen. Es sind daher strategische Rahmensetzungen zu den Fragen erforderlich, wie und mit welchen Schwerpunktsetzungen publikumswirksame, gewerbliche und soziale Nutzungen in Erdgeschosszonen nachhaltig zu einer Belebung des Stadtteils und auch einer Bereicherung der angrenzenden Stadtteile beitragen können. Ansätze wie die räumliche Fokussierung auf strategisch wichtige Standorte und Lagen und das Weiterdenken der bisherigen Nutzungsvorstellungen für die Erdgeschosszonen sind erforderlich. Erste interessante Ideen beziehen auch neue Arbeitsformen und -möglichkeiten wie Flächen für urbane Produktion, kleine Handwerksbetriebe, Makerspaces/FabLabs und Coworking Spaces, aber auch soziale und medizinische Dienstleistungen sowie Sport- und Gemeinschaftsangebote mit ein.

Die Lage und Verteilung der unterschiedlichen Angebote und Nutzungen im Stadtraum ist mit entscheidend dafür, in welcher Weise das städtische Leben sich hier entwickeln wird. Für einige Nutzungen (z.B. Einkaufs- und Gastronomienutzungen) wird sich die Nachfrage erst über die Zeit entwickeln. Gleichwohl sind solche Nutzungen bereits am Anfang der Entwicklung des Plangebiets wichtig, um die Vernetzung des Stadtteils mit den Nachbarschaften zu stärken und Anreize für Bewohner und Büronutzer für die Ansiedlung zu schaffen. Als mögliche Strategien zur Berücksichtigung dieser Aspekte können im Planungs- und Realisierungsprozess für die Gebäude die (temporäre/langfristige) Vorgabe günstiger Mietkonditionen (zur Ermöglichung von nicht kommerziellen, sozialen und nachbarschaftsbezogenen Konzepten oder für Unternehmensgründungen) und das Angebot von Flächen in Rohbauweise oder mit niedrigem Haustechnikstandard (beispielsweise für Nutzungen als Makerspace bzw. als Handwerksbetrieb) bei der Bauherrenauswahl zugrunde gelegt werden. Um auf veränderte Rahmenbedingungen reagieren zu können, sind Strategien

wie ein aktives Flächenmanagement in zentralen Einkaufsbereichen sowie das Einplanen von „Jokerflächen“ möglich.



Abb. 11 | Entwicklung einer attraktiven urbanen Nutzungsmischung

B.2.4 Instrumente der langfristigen Selbstorganisation

Die Entstehung eines neuen Stadtteils wirft auch die Frage auf, welche Instrumente der langfristigen Selbstorganisation genutzt werden können, um selbsttragende, nachhaltige soziale Netzwerke aufzubauen. Die Etablierung von zivilgesellschaftlicher Selbstorganisationskapazität und ehrenamtlichem Engagement in neu entstehenden Nachbarschaften setzt neben der sozialen Infrastruktur als Ressource (Quartierszentrum, Gemeinschaftsräume, Aneignungsmöglichkeiten für räumliches Wirken im Stadtteil) weitere Rahmenbedingungen voraus. Es bedarf einer Finanzierung von Aktivitäten und eine Koordinationsfunktion (Quartiersmanagement), welche entstehende Interessen und Potenziale lokaler Akteure vernetzt; Räume für das Kennenlernen von Menschen, die eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen, sollen entstehen und als Wirkungsorte für die Organisation von nachbarschaftlichem Miteinander, von Initiativen oder für Vereinsarbeit im Stadtteil dienen können (Nachbarschaftsbüros oder Coworking-Räume, beispielsweise in einer Bücherhalle, ei-

nem Nachbarschaftszentrum oder angegliedert an eine Schule).

Zu diesen Räumen zählen auch andere nachbarschaftlich relevante Infrastrukturprojekte, die für einen vollständig neu entstehenden Stadtteil wichtige und nachhaltige Impulse geben: eine Bücherhalle, ein Sportzentrum, Raum für spirituelle oder religiöse Aktivitäten, Kneipen/Bars/Cafés, ein Gemeinschaftshaus oder Quartierszentrum zur Nutzung durch nachbarschaftliche Vereine, Initiativen oder Einrichtungen (mit Versammlungsraum, Bühne, Theater oder ein Kino). Diese Räume sind ein Kernbestandteil sozialer Infrastruktur im Stadtteil, denn sie fungieren als Kristallisationskerne für den Aufbau zivilgesellschaftlicher Beziehungen, die Bildung von Projekten und Initiativen und von ehrenamtlichem Engagement und erhöhen somit die Bildung von sozialem Kapital und damit auch der Resilienz eines Quartiers. Eine digitale Vernetzung im Quartier erschließt neue Möglichkeiten für die Förderung und Intensivierung zivilgesellschaftlicher Beteiligung und nachbarschaftlicher Vernetzung, zum Beispiel in Form eines digitalen Quartiersmanagements bzw. einer Onlineplattform als Teil einer SharingEconomy (z.B. für Gemeinschaftsräume, Lasten- oder Stadteifahräder, Dachflächen, temporär nutzbarer Laden-/EG-Flächen, Einrichtung einer Zeitbank/Tauschbörse, nachbarschaftliche Do-it-yourself-Fahrradreparaturwerkstatt).



Abb. 12 | Aktivierung der Erdgeschosse für vielfältige Nutzungen

Vorlaufender Beteiligungs- und Informationsprozess

Mit der Initiierung eines Beteiligungs- und Informationsprozesses im Sommer 2018 wurde die Einbindung der Bevölkerung und von wichtigen Stakeholdern frühzeitig begonnen. Die Informations- und Mitwirkungsmöglichkeiten sollen kontinuierlich – insbesondere auch im Rahmen des Wettbewerblichen Dialogverfahrens – fortgeführt und weiterentwickelt werden und so einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung eines zukunftsfähigen Stadtteils leisten.

B.3.1 Überblick

Der Grasbrook soll nicht nur ökonomisch, sozial und umweltbezogen als innenstädtischer Transformationsstadtteil, sondern gleichzeitig im engen Kontext mit den umliegenden Stadträumen und im intensiven Dialog mit den Menschen in Hamburg und insbesondere aus den Nachbarstadtteilen entwickelt werden. Eine anspruchsvolle Aufgabe, die einen urbanen Stadtteil pointiert formuliert und gleichzeitig interpretiert, wichtige Impulse für die Nachbarschaft generiert und zugleich aus der Nachbarschaft aufnimmt. Von Beginn an wird daher auch die Einbettung des Stadtteils in die Nachbarschaft, insbesondere der Veddel, aber auch Rothenburgsorts, Wilhelmsburgs und der Hafencity, mitgedacht und als wichtige Fragestellung in den städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerblichen Dialog eingespeist.

Der Grasbrook hat auch die große Chance, ein Innovationsstadtteil von gesamtstädtischer Bedeutung, ein „Fortschrittslabor“ der Stadtentwicklung Hamburgs zu werden. Die Einladung des Mitdenkens richtet sich daher an eine breite Hamburger Öffentlichkeit sowie an Fachexperten und -expertinnen aus Wissenschaft, Wirtschaft und Politik. Eine öffentliche Stadtwerkstatt am 1. Juni 2018 diente als Auftakt zur öffentlichen Information und Diskussion der künftigen Entwicklung des Stadtteils. Im Rahmen des Stadtteilstes auf der Veddel am 1. und 2. September 2018 präsentierte die Hafencity Hamburg GmbH mit einem Infostand die Vorüberlegungen zum neuen Stadtteil und kam mit vielen Menschen vor Ort ins Gespräch. Die Besu-

cherinnen und Besucher des Infostands hatten darüber hinaus die Möglichkeit, ihre Ideen, Anregungen oder Befürchtungen zu notieren. Eine Beteiligung beim Stadtteilstes Veddel am 31. August und 1. September 2019 ist wieder geplant.

Von Dezember 2018 bis Februar 2019 fanden vier „Grasbrook-Werkstätten“ mit der Ausloberin, Fachexperten, Akteuren aus der Nachbarschaft und interessierten Bürgerinnen und Bürgern aus Hamburg statt. Die Themenfelder Nachbarschaft und Wohnen, Arbeiten und Innovation, Städtebau und Freiraum sowie Nachhaltigkeit und Mobilität wurden mit Input-Vorträgen von der Ausloberin, Fachexperten und im Anschluss daran an Thementischen intensiv diskutiert und die verschiedenen Perspektiven ausgelotet. Begleitend dazu gab es vom 30. November 2018 bis 24. Februar 2019 die Möglichkeit einer Onlinebeteiligung unter www.hamburg.de/grasbrook. Die Ergebnisse des gesamten bisherigen Diskussionsprozesses, der aus Fach- und Bürgerperspektiven sowie den Beiträgen der Onlinebeteiligung besteht, wurden dokumentiert, ausgewertet und fließen in die Auslobung für den Wettbewerblichen Dialog mit ein (siehe Anlage 1.14 „Dokumentation der vorlaufenden Beteiligung“ und Teil D).

Auch während der Wettbewerbsphase wird es eine Reihe von öffentlichen Veranstaltungen geben, auf der die Konzeptideen vorgestellt und diskutiert werden. Nach einer Auftaktveranstaltung im September 2019 werden zum Abschluss der Qualifizierungsphase die Arbeiten unter Beteiligung der Öffentlichkeit präsentiert und durch eine Jury die jeweils drei vielversprechendsten Beiträge der Städtebauer und Freiraumplaner ausgewählt sowie zur Weiterbearbeitung Teams (Städtebau/Freiraumplaner) gebildet. Auch in der zweiten Wettbewerbsphase, der Vertiefungsphase, soll der Dialog zwischen den dann arbeitenden Teams mit der Ausloberin und der Öffentlichkeit ein wichtiges Verfahrenselement bleiben. Nach einer öffentlichen Werkstatt wird eine öffentliche Vorstellung der finalen Entwürfe stattfinden (siehe Teil F).

Übersicht der bisherigen Veranstaltungen

STADTWERKSTATT

Auftakt zum Stadtteil Grasbrook

TERMIN: Freitag, 1. Juni 2018, 18:00 bis 21:00 Uhr

VERANSTALTUNGSORT: Veranstaltungszelt auf dem Baakenhöft
(mit Blick auf das Entwicklungsgebiet des Grasbrook)

circa 250 Gäste

STADTTEILFEST 250 Jahre Veddel

TERMIN: Samstag/Sonntag, 1. und 2. September 2018

VERANSTALTUNGSORT: Veddeler Brückenstraße;

Infozelt zum neuen Stadtteil Grasbrook mit Passantenumfrage/Fragebögen

WERKSTATT 1

„Der neue Stadtteil und seine Nachbarn“

TERMIN: Mittwoch, 5. Dezember 2018, 18:00 Uhr bis 21:00 Uhr

VERANSTALTUNGSORT: Immanuelkirche Veddel mit Café Nova

circa 180 Gäste

WERKSTATT 2

„Zukunft Arbeit und Innovation“

TERMIN: Montag, 21. Januar 2019, 18:30 Uhr bis 21:30 Uhr

VERANSTALTUNGSORT: Bürgerhaus Wilhelmsburg

circa 200 Gäste

WERKSTATT 3

„Grasbrook bauen – Freiräume gestalten“

TERMIN: Donnerstag, 7. Februar 2019, 18:00 Uhr bis 21:00 Uhr

VERANSTALTUNGSORT: Patriotische Gesellschaft, Hamburg

circa 200 Gäste

WERKSTATT 4

„Grasbrook nachhaltig und mobil“

TERMIN: Mittwoch, 20. Februar 2019, 18:00 Uhr bis 21:00 Uhr

VERANSTALTUNGSORT: Hamburg Cruise Center HafenCity

circa 220 Gäste

B.3.2 Ergebnisse der ersten Beteiligungsphase

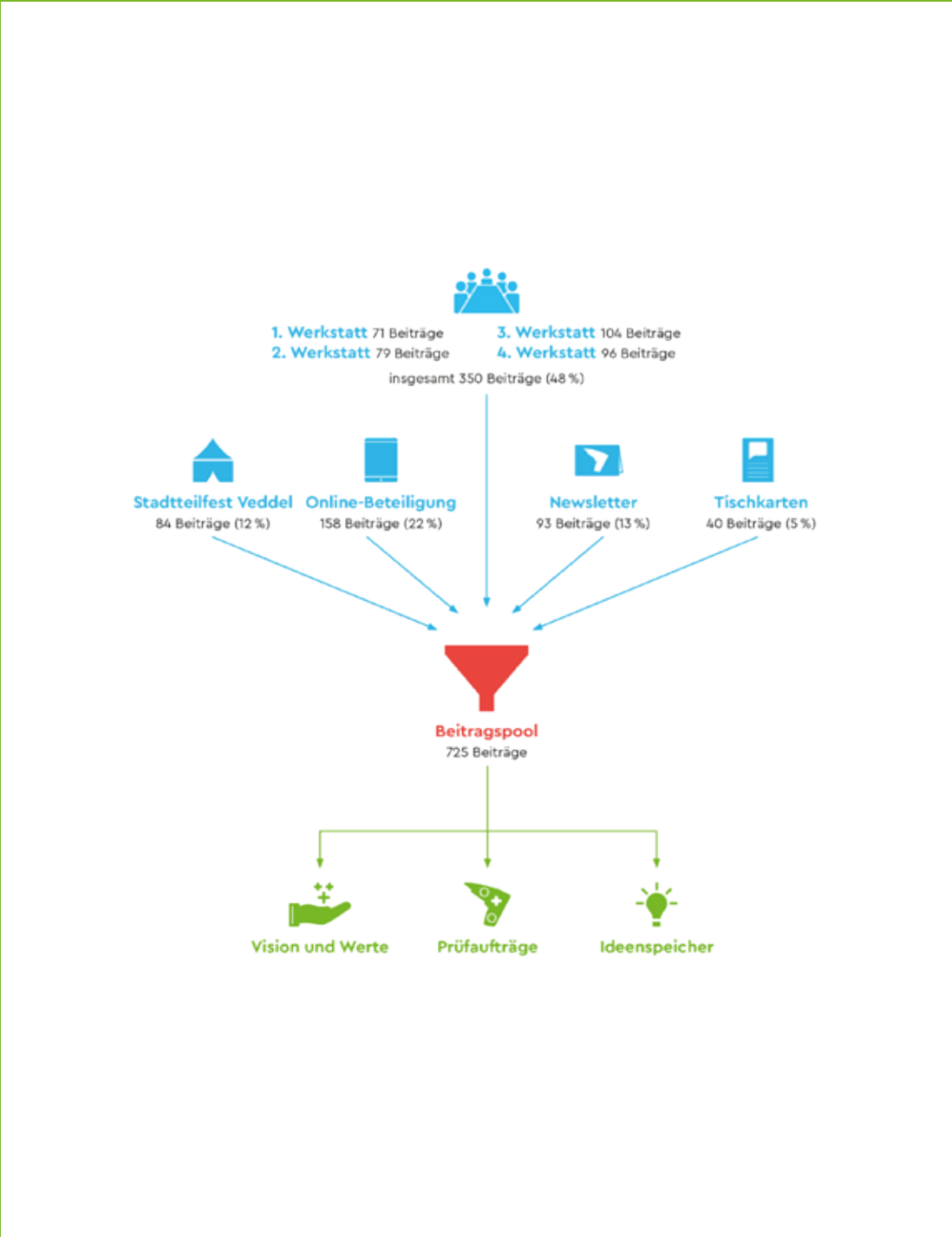
Die bisherigen Werkstatt- und Veranstaltungsformate waren ein sehr intensiver und gelungener Start für einen vorlaufenden Ideenprozess zur Entwicklung des Stadtteils Grasbrook. Im engen Dialog der Ausloberin mit Experten und Expertinnen unterschiedlicher Fachrichtungen sowie der Hamburger Stadtgesellschaft sind besondere Chancen und Zukunftsthemen hervorgehoben worden. Es sind aber auch mögliche Konflikte, spezifische Herausforderungen und drängende Aufgaben im Zusammenspiel mit der Nachbarschaft des Grasbrook ins Blickfeld gerückt. Vor allem wurden erste Impulse zu der Frage gesetzt, was den Stadtteil Grasbrook in Zukunft lebenswert und innovativ macht. Nach dieser ersten Phase des Beteiligungsprozesses findet sich hierzu eine beachtliche Fülle an Ideen und Anregungen, allerdings kein Gesamtbild.

Aus den Beiträgen von Bürgern, Stakeholdern und Fachexperten haben sich einige allgemeine Leitlinien und Kernbotschaften für die Entwicklung herauskristallisiert. Diese zeigen auf, was

den Teilnehmern aus der bisherigen Beteiligung besonders wichtig ist, und nehmen als „**Visionen und Werte für den Grasbrook**“ sowohl das lokale Wissen als auch die Innovationsthemen des Stadtteils auf. Darüber hinaus wurden unzählige Ideen zu konkreten Nutzungen sowie zum künftigen Planungsverfahren und der Umsetzung des Grasbrook in einem nach Themen sortierten „**Ideenspeicher**“ gesammelt und sollen den Planer/innen als auch den Entwickler/innen des Grasbrook als Inspirationsquelle dienen (siehe Anlage 1.14 „Dokumentation der vorlaufenden Beteiligung“). Des Weiteren wurden in Form von „**Prüfaufträgen**“, die in einem Plan konkret verortet sind, räumliche Bedarfe und besondere Aufgabenstellungen im Planungsraum und im Zusammenhang mit dem Umfeld identifiziert.

Auf diesen Ergebnissen der vorlaufenden Beteiligungsphase soll im vorliegenden Wettbewerbs und Planungsprozess ebenfalls aufgebaut werden.

Methodik der Auswertung



Vision und Werte für den Grasbrook

1 INSEL DER MÖGLICHKEITEN – NEU VERNETZT

Der Grasbrook ist in der glücklichen Lage, am Elbufer und mitten in Hamburg ein eigenes Szenario von Stadt entwickeln zu können. Die Vorteile offener Wasserlagen ermöglichen einen besonderen Charakter und eine eigenständige Identität des Stadtteils. Innovationen in Städtebau und Freiraum, Mobilität und Infrastruktur und der sozialen Institutionen bieten die Chance, zu einem „Experimentierort“ für Nachhaltigkeit und zukunftsfähiger Stadtentwicklung zu werden. Gleichwohl ist gerade die „Öffnung der Insel“ in enger Beziehung zur umliegenden Stadt von großer Bedeutung: Es gilt, bestehende physische Barrieren zu überwinden oder klein zu halten und im ersten physischen Planungsschritt neue Verbindungen von Fuß- und Radwegen, Querungen und Übergängen zur Hafencity, Rothenburgsort, Wilhelmsburg und allen voran zur Veddel zu schaffen. Für die Anbindung des Grasbrook und der nördlichen Veddel ist die Verlängerung der U-Bahnlinie U4 auf den Grasbrook essenziell; eine Weiterführung nach Wilhelmsburg sollte möglichst vorgeplant und kommuniziert werden. Auch durch neue öffentliche Fährverbindungen kann der Stadtteil sehr attraktiv mit den umgebenden Stadtteilen vernetzt werden.

2 KLEINTEILIGE MISCHUNG

Den Stadtteil Grasbrook zeichnen vielfältige und gemischt genutzte Quartiere aus. Ein differenzierter Städtebau und flexibel nutzbare Gebäudetypologien ermöglichen nicht nur ein breites Spektrum von Wohnformen für verschiedene Lebensmodelle und Bedürfnisse, sondern auch ein (relativ) dichtes Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten unter Berücksichtigung der Lärm-pufferfunktion der Arbeitsorte. Wichtig für die Mischung sind Konzepte u.a. für familienfreundliches Wohnen und generations-übergreifendes Zusammenleben. Gewerbestrukturen von klein bis groß erlauben einen „Mix von High- und Lowtech“. Verschiedene Arbeitswelten von

großen Unternehmen, Forschungseinrichtungen bis zu kleinen Start-ups mischen sich mit lokalem Handwerk, Manufakturen, urbaner Produktion sowie Kultur und Kreativwirtschaft.

3 LEBENDIGE NACHBARSCHAFTEN

Der Grasbrook ist zusammen mit der Veddel ein größeres Ganzes. Beide profitieren in Zukunft gemeinsam von sozialen und kulturellen Angeboten, neuen Bildungseinrichtungen, Versorgungszentren und öffentlichen Freiräumen. Gemeinschaftsräume, Treffpunkte und soziale Infrastruktur wie Schule, Ärztehaus, Einkaufsmöglichkeiten und Kultur- und Sporteinrichtungen werden von Anfang an mitgedacht. Zentrale Begegnungsräume fördern den nachbarschaftlichen Austausch und die kulturelle Vielfalt des Stadtteils. Die unmittelbare Nachbarschaft von Stadt und Hafen auf dem Grasbrook erfordert wiederum innovative und modellhafte Ideen für eine verträgliche Koexistenz und den Umgang mit Lärm, Erschütterungen und anderen Emissionen.

4 TRANSFORMATION – AKTIVIEREN UND BESTAND NUTZEN

Vorhandene Bestandsgebäude und Freiräume verleihen dem Stadtteil eine besondere Identität und werden – wenn möglich – in den schrittweisen Transformationsprozess einbezogen und auch mit temporären Nutzungen für die Öffentlichkeit erschlossen. Über einen (Teil-)Erhalt der Hallen des Überseezentrums sollte nachgedacht werden. Insbesondere der historischen Bedeutung des denkmalgeschützten Lagerhauses G und der benachbarten denkmalgeschützten Gebäude F und D. sollte Rechnung getragen werden. Der Grasbrook wird frühzeitig erlebbar gemacht. Zwischennutzungen sind fester Bestandteil in den Phasen der Entwicklung und leisten einen wichtigen Beitrag für die Aktivierung von besonderen Orten wie den Uferzonen sowie den denkmalgeschützten Gebäuden am Saalehafen.

5 OFFENE FREIRÄUME UND ZUGÄNGE ZUM WASSERT

Ein öffentlicher Park mit Promenaden, viele Zugängen zum Wasser und Sport- und Freizeitaktivitäten auf dem Wasser können den Grasbrook zu einer stadtweiten Attraktion machen. Die naturbelassene „wilde Stadtnatur“ ist selbstverständlicher Teil des Stadtteils, wird in die Parkstrukturen integriert und möglichst ausgebaut (Erhöhung der Biodiversität). So vielfältig die Nachbarschaft, so vielseitig auch die öffentlichen Freiräume: Die multifunktionale Gestaltung von Parks, Grünanlagen und Uferzonen des Grasbrook richtet sich an verschiedene Nutzungsansprüche und das Bedürfnis an Erholung und Begegnung und verschiedene Sportangebote. Genauso entstehen auch teilweise unbestimmte und nutzungsoffene Freiräume, die erst angeeignet werden. Der Elbuferpark mit besonderem Wert für die Hamburger Öffentlichkeit soll frühzeitig entwickelt werden.

6 LOKALE KREISLÄUFE UND SELBSTVERSOR- GUNG

Der Grasbrook wird ein Labor für die ökologisch nachhaltige Stadt. Umfassende Konzepte für lokale Stoffkreisläufe wie recycelte Baumaterialien, eine sehr hohe Gebäudeenergieeffizienz und die Gewinnung und der effiziente Einsatz erneuerbarer Energien und der nachhaltige Konsum durch lokale Wertschöpfungsketten (Direktvermarktung regionaler Produkte und Förderung urbaner Landwirtschaft) sind Möglichkeiten der nachhaltigen Entwicklung. Die Aktivierung und Nutzung lokaler Energiequellen – z.B. durch Elbwasser (Tidekraftwerke und Kälte-Wärme-Pumpen), Erdwärme, Fotovoltaik, Solarthermie, nicht vermeidbare Abwärme etc. – könnten zu einer langfristig dezentralen Energieproduktion und autarken Energieversorgung des Grasbrook beitragen. Auch benachbarte Stadtteile, wie die Veddel, profitieren von neuen Energiekonzepten im Verbundnetz.

7 STARKE MOBILITÄT

Der Grasbrook wird zum Wegbereiter für post-fossile Mobilität. Der Fokus liegt auf der Gestaltung und Organisation eines autoarmen Quartiers und der Förderung alternativer Mobilitätsträger. Attraktive Fuß- und Radwege, der Ausbau des ÖPNV, alternative Verkehrsmittel, Mobilitätsträger, Leihsysteme und Sharing-Konzepte fördern eine nachhaltige Multimodalität.

Nicht nur das Festland, auch das Wasser macht künftige Grasbrooker mobiler, indem die Wasserrouten für den öffentlichen Nahverkehr ausgebaut werden. Intelligente Logistikkonzepte nutzen das Wasser möglicherweise als Transportweg und organisieren die An- sowie Belieferung an zentralen Bring- und Verteilerstationen – dadurch wird Lieferverkehr auf den Straßen in den Quartieren stark reduziert.

8 KOOPERATIVE ENTWICKLUNG

Der künftige Grasbrook wird erst durch Möglichkeiten der Teilhabe am Entwicklungsprozess einer möglichst breiten Akteurslandschaft innovativ und neuartig. Erfahrungen und Ideen unterschiedlicher, auch lokaler Institutionen und Initiativen werden in den Prozess eingebunden. Die Vergabe von Baufeldern orientiert sich zugunsten der Leitvorstellung, möglichst unterschiedliche Bauherren zu adressieren und neue Konzepte für durchmischte Wohn und Gewerbestrukturen sowie ausreichend bezahlbare Wohnungen zu fördern. Verschiedene kooperative Entwicklungsmodelle für das gemeinsame Bauen, Wohnen und die Schaffung von Gewerberäumen werden unterstützt.

Prüfaufträge aus dem Beteiligungsprozess

Im Verlauf der vorlaufenden Beteiligung wurden durch die Teilnehmer spezifische Planungsfragen identifiziert, die sich einerseits räumlich konkret im Wettbewerbsgebiet verorten lassen oder andererseits räumliche Bedarfe, gestalterische Ansätze und besondere Aufgabenstellungen im Planungsraum und im Zusammenhang mit dem Umfeld betreffen. Alle relevanten Aussagen hierzu aus den Beiträgen wurden im Rahmen der Auswertung in ein „Vokabular“ für Planer/innen und für deren Arbeit zu den städtebaulichen und freiraumplanerischen Entwürfen übersetzt sowie nach Möglichkeit im nachfolgenden Plan konkret verortet. Die folgenden Prüfaufträge sind als Bestandteil der Aufgabenstellung (siehe Teil D) des vorliegenden Verfahrens zu bearbeiten.



Abb. 13 - 15 | Bürgerbeteiligung



GEMEINSAME ANGEBOTE FÜR GRASBROOK UND VEDDEL

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



DIVERSITÄT IM STÄDTEBAU

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



FREIRÄUME ALS VIELKÖNNER

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



GESTALTUNG AUTOARMER QUARTIERE

Wie wird der Grasbrook zu einem hochmobilen Stadtteil mit Schwerpunkt auf alternativen Mobilitätsträgern? Wie werden der ÖPNV, die Fuß- und Radwege ausgebaut und innovative

Mobilitätsangebote wie Sharing-Konzepte, Leih-systeme und quartiersbezogene Mobilitätshubs strategisch eingebunden?



ETAPPEN DER ENTWICKLUNG

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



KLIMAAANPASSUNG UND BIODIVERSITÄT

Wie werden günstige stadtklimatische Voraussetzungen – u.a. ausreichend Sonnen- und Windschutz, Entwässerungsmanagement, Gebäudebegrünung – durch Städtebau und Freiraumgestaltung geschaffen? Wie können Synergien zwischen Klimaanpassung und Maßnahmen zur Förderung der Artenvielfalt geschaffen werden? Wie werden Gebäude so gestaltet, dass sie auch Lebensraum für Tiere und Pflanzen bieten?



EINBETTUNG DES HOCHWASSERSCHUTZES

Wie wird ein langfristiger Hochwasserschutz gesichert und gleichzeitig in die Gestaltung des Ufers und der öffentlichen Freiräume miteinbezogen?



Abb. 16 | Prüfaufträge konkret verortet

Prüfaufträge konkret verortet

1 QUERUNGEN GRASBROOK-VEDEL

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

2 VORSCHLÄGE FÜR KÜNFTIGE NUTZUNGEN DER LAGERGEBÄUDE D, F UND G

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

3 LÖSUNGEN FÜR LÄRMIMMISSIONEN

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

4 ZUGÄNGE ZUM WASSER UND WASSERBEZOGENE NUTZUNGEN

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

5 ÖFFENTLICH ZUGÄNGLICHE UND DIFFERENZIERTE UFERGESTALTUNG UND -ENTWICKLUNG

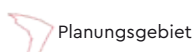
Wie werden die Uferkanten nutzbar gemacht, abwechslungsreich gestaltet und durch Zugänge zum Wasser für die Hamburger Öffentlichkeit attraktiv? Wie können schützenswerte natürliche Grünräume und Vegetationen (Biotope) erhalten bleiben, ausgeweitet und markanter Teil des Ufers werden?

6 UMGANG MIT BESTANDSHALLEN

Können die Hallen als wertvolle Ressource für Zwischen- und Nachnutzung ganz oder teilweise erhalten bleiben und unter den Bedingungen des Hochwasserschutzes integriert werden? Wie lässt sich dann die „kritische Masse“ des Wohnens realisieren?

7 VEDDEL-NORD ALS NACHBARSCHAFT

Welche städtebaulichen und freiraumplanerischen Gestaltungen und Nutzungen können im Rahmen der Entwicklung des Flächenpotenzials im Veddeler Norden künftig eine wertvolle Scharnierfunktion zwischen Grasbrook und der Veddel übernehmen? Inwieweit können die bestehenden Zollgebäude in Kombination mit einer neuen Nutzung einen Beitrag dazu leisten, die Veddel mit dem neuen Stadtteil Grasbrook zu verbinden?



Planungsgebiet



Fokus Flächen und Gebäude



Ufergestaltung und -entwicklung



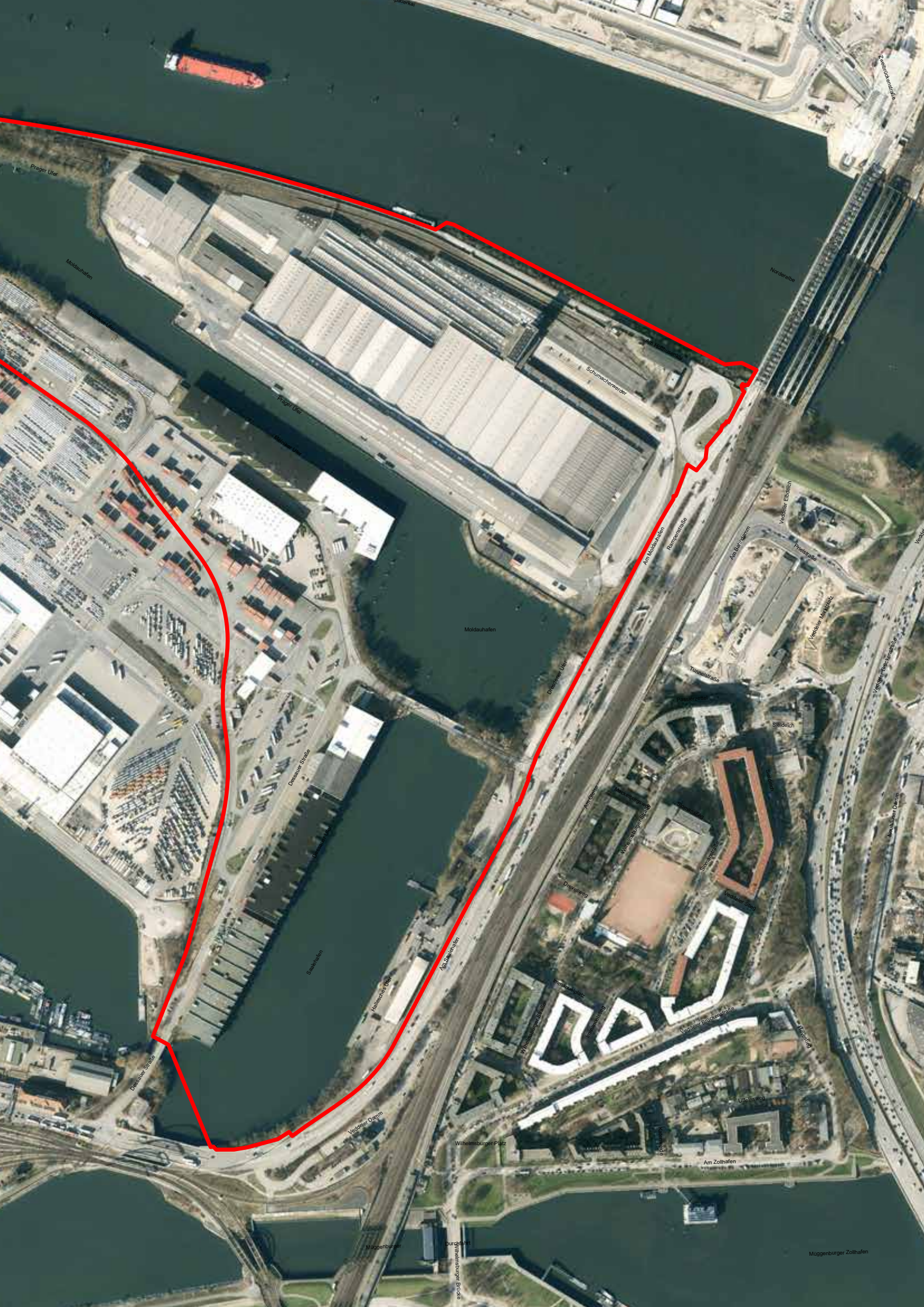
Nutzung Wasser



Lärmimmissionen



Querungen



Prager Ufer

Moldauhafen

Prager Ufer

Schmuckwerder

Nordstraße

Moldauhafen

Am Mollendamm

Petersstraße

Am Bismarck

Vredlicher Erndlich

Prinzeßstraße

Vredlicher Markt

Tunnelstraße

Seldeich

Dreesgraben

Am Othmarsch

Mollendamm

Wilhelmsburger Platz

Schwarzenberg

Sommerstraße

Dreesgraben

Vredlicher See

Dreesgraben

Saalkanal

Wilhelmsburger Ufer

Am Mollendamm

Am Mollendamm

Am Mollendamm

Vredlicher Brückenstraße

Ulfenstraße

Vredlicher Damm

Wilhelmsburger Platz

Am Mollendamm

Muggenburger

Dreesgraben

Muggenburger Zölhafen

Teil C

Wettbewerbsgebiet

Das Wettbewerbsgebiet des Stadtteils Grasbrook ist charakterisiert durch die spektakuläre doppelte Wasserlage zwischen der Elbe und den Wasserflächen des Moldau- und Saalehafens und bildet das stadträumliche Gegenüber der östlichen HafenCity. Es wird im Osten durch die Hauptverkehrsstraßen Am Moldauhafen und Am Saalehafen und die parallel verlaufenden Bahnanlagen (Deutsche Bahn, Fern-, Regional- und Güterverkehr, S-Bahn), im Süden und Westen durch die Hafentorquartiere des Terminalareals O'Swaldkai sowie im Norden durch die Nordecke gefasst. Insgesamt umfasst das Wettbewerbsgebiet eine Fläche von ca. 68 ha (siehe Anlage 1.04 „Plan Bearbeitungsgebiet“ und Anlage 1.27 „Fotodokumentation“). Von den ca. 50 ha Landflächen liegen ca. 31 ha nördlich und östlich von Moldau- und Saalehafen (ehemaliges Überseezentrum und Flächen der Tschechischen Republik) und ca. 19 ha auf den Flächen des Hafentorquartiers. Die Wasserflächen des Moldau- und Saalehafens umfassen ca. 18 ha.

Der Stadtteil Grasbrook wird ausgehend von der besonderen Exposition zu den begrenzenden Verkehrsadern und der unmittelbar angrenzenden Hafennutzung voraussichtlich drei Teilräume umfassen (vgl. Abb. 17): das Quartier Moldauhafen für eine Wohnbebauung in doppelter Wasserlage zwischen Elbe und Moldauhafen,

das gemischt genutzte Freihafenquartier im Osten sowie das im Geltungsbereich des Hafentorquartiers (einschließlich der heute durch die Tschechische Republik genutzten Flächen), das den Saalehafen einfasst und den Südraum des Moldauhafens bildet und ausschließlich vielfältigen gewerblichen Nutzungen mit einer Mischung von neuen und alten Gebäuden vorbehalten ist. Das Hafentorquartier bildet zugleich den Übergang zu den Hafennutzungen auf den Terminalflächen O'Swaldkai, die auch zukünftig die südlichen Bereiche des Kleinen Grasbrook einnehmen.

Die Flächen sind sämtlich Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg und gehen in die Entwicklungsverantwortung der HafenCity Hamburg GmbH als 100-prozentige städtische Tochtergesellschaft über.

Für das Wettbewerbsgebiet wurde eine umfangreiche technische Bestandsaufnahme durchgeführt (Anlage 1.13 „Standortanalyse Grasbrook“), die als wesentliches Grundlagendokument eine Vielzahl von Einzelthemen detailliert aufbereitet und für die Bearbeitung der Aufgabenstellung des Wettbewerblichen Dialogs zu berücksichtigen ist.

© Christian Terstegge



Hamburg und Altona in einer Darstellung von 1833. Auf der Südseite der Norderelbe ist **noch keine Hafennutzung** erkennbar

1833

© Hamburg Port Authority (HPA)



Ab 1850 beginnt die **Erschließung** des Kleinen Grasbrooks für Hafen und Industrie. Für den Stückgutumschlag entstehen schmale Kaianlagen und Stückgutshuppen. Auf der Veddel wurden erste Arbeitersiedlungen errichtet

1899

1868

1868 bis 1872 entstand die **erste Brückenverbindung** zwischen Hamburg und Harburg (Eisenbahnbrücke), 1884 bis 1888 die erste Straßenbrücke (Neue Elbbrücke)

Abb. 18 | Zeitstrahl zur Geschichte

© hha.de / hamburger-fotoarchiv.de



Auf der Veddel werden die **Backsteinbauten** nach Plänen von Fritz Schumacher gebaut. Das Gebiet des heutigen Grasbrooks ist geprägt von Moldau-, Segelschiff- und Saalehafen

1932

© O+P Geotechnik GmbH



Ab 1962 werden für den Bau des **Überseezentrums** große Bereiche des Moldauhafens zugeschüttet. 1967 wird das Überseezentrum eröffnet, als damals größter Sammel- und Verteilerschuppen der Welt

1964

Seit 1990 werden keine wesentlichen Veränderungen mehr vorgenommen. 2016 gibt die HHLA das Überseezentrum wegen **mangelnder Wirtschaftlichkeit** auf. Aktuelle Hafennutzungen gibt es auf dem O'Swaldkai sowie auf Flächen der tschechischen Republik

1990

1920

1945

1975

2017

Nach Zerstörungen im 2. Weltkrieg werden die Hafenanlagen zügig **wiederaufgebaut**

Der Stadtteil Grasbrook wird als Idee im Rahmen einer **Landespressekonferenz** am 12.9.2017 durch den damaligen Ersten Bürgermeister Olaf Scholz vorgestellt



Der **Segelschiffhafen** um 1920



© hha.de / hamburger-fotoarchiv.de

1975 bis 1978 erfolgt die **großflächige Zuschüttung** des Segelschiffhafens. Die schmalen Landzungen mit unmittelbarem Kaiumschlag weichen nun großen zusammenhängenden Logistik- und Lagerflächen



© Hamburg Port Authority (HPA)

Kapitel C.1

Stadträumlicher Kontext

Historisch diente das Wettbewerbsgebiet als Weidegrund vor der Stadt. Erst um 1850 begann die Erschließung des Kleinen Grasbrook als erste Hafennutzung auf der Südseite der Norderelbe. Die Elbbrücken schufen Verbindungen zwischen Hamburg und Harburg. Ab dem 19. Jahrhundert prägte der stetige Ausbau für den Seeschiffumschlag das Gesicht des Gebiets. In den 1960er Jahren wurden schrittweise Wasserflächen zugeschüttet, zunächst Teile des Moldauhafens für den Bau des Überseezentrums, ab den 1970er Jahren große Flächen des Segelschiffhafens für weitere Logistik- und Lagerflächen. 2016 wurde das Überseezentrum wegen mangelnder Wirtschaftlichkeit aufgegeben.

Das Wettbewerbsgebiet bildet einen Teilraum im gesamtstädtisch bedeutenden Stadteingang an den Elbbrücken, welcher mit dem östlichen Quartieren der HafenCity und dem Elbtower sowie dem Billebogen-Areal einen derzeitigen Schwerpunkt der Hamburger Stadtentwicklung bildet (siehe Teil A).

Die östlich angrenzende Verkehrsachse Am Saalehafen/Am Moldauhafen und die Rampenstraße werden als Teil der Haupthafenroute von den hafenbezogenen Lkw-Verkehren und den Durchgangsverkehren genutzt und bilden mit der angrenzenden, parallel verlaufenden Fern-, Regional- und S-Bahntrasse eine markante Begrenzung des Wettbewerbsgebiets (siehe Abb. 17 und Kapitel E.5).

Der östlich anschließende Nachbarstadtteil Veddel wurde Ende des 19. Jahrhunderts zunächst als Hafentarbeitersiedlung in Form einer Gartenstadt ausgebaut (Sloman-Siedlung). Ab 1928 wurde diese Siedlung nach einer Schumacher-Planung durch Backsteinbauten des Mietwohnbaus ersetzt, die noch heute den Stadtteil prägen und in der Struktur hauptsächlich von vier- bis sechsgeschossigen Blockrandbebauungen charakterisiert sind.

Die Bahntrasse und die Straßen Am Saalehafen und Am Moldauhafen stellen derzeit große Barrieren zwischen der Veddel und dem Grasbrook dar. Zum jetzigen Zeitpunkt besteht die (partiell-

le) Verbindung über drei Unterführungen, die z.T. zum einen durch den Veddeler Damm, zum anderen durch die Tunnelstraße und einen Fußgängertunnel im Bereich der S-Bahnstation Veddel hergestellt werden. Der Stadtteil Veddel wurde als Wohnquartier für Hafentarbeiterfamilien in den 20er Jahren des 19. Jahrhunderts konzipiert. Durch die Unterführungen wurde die verkehrliche und fußläufige Verbindung zwischen Wohnort Veddel und Arbeitsort Freihafen gesichert.

Der Kleine Grasbrook stand bereits mehrfach als zu entwickelnder Stadtraum in der öffentlichen Diskussion, als möglicher universitärer Standort für naturwissenschaftliche Fächer (2008) und später als Austragungsort für die Olympischen Spiele 2024. Im September 2017 wurde die Idee eines neuen Stadtteils Grasbrook mit der Kombination von verbleibender Hafen- und neuer Stadtnutzung erstmals öffentlich vorgestellt.

Der Unternehmensverband Hafen Hamburg, der Industrieverband Hamburg und die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation haben am 1. August 2017 einen Letter of Intent (LoI) zu Flächen des Überseezentrums zwischen Norderelbe und Moldauhafen und den angrenzenden Flächen unterzeichnet. Der Bereich des ehemaligen Überseezentrums (Moldauhafenquartier und Freihafenelbquartier) wird künftig in eine gemischt genutzte Fläche für Wohnen und Arbeiten umgewidmet und sukzessive aus dem Hafengebiet entlassen. Das Hafentorquartier südlich und westlich von Moldau- und Saalehafen wird von den bestehenden Hafennutzungen sukzessive freigemacht und als gewerbliches urbanes Quartier (ohne Wohnnutzung) entwickelt und verbleibt im Planungsregime des Hafentwicklungsgesetzes.

Das ehemalige Überseezentrum wurde bereits 2016 aus Gründen der Unwirtschaftlichkeit aufgegeben. Für die derzeit, abgeleitet aus den Versailler Verträgen vom 28. Juni 1919, bestehenden Nutzungsrechte der Tschechischen Republik auf Flächen am Ostufer des Saalehafens (vgl. Abb. 19) wird derzeit über eine mögliche Verlagerung verhandelt.

Bei den Planungen zum Stadtteil Grasbrook ist jedoch das derzeit vertraglich bestehende Nutzungsrecht bis Ende 2028 zu berücksichtigen.

Auf den weiterhin hafenwirtschaftlich genutzten Flächen, die südlich und westlich an das Wettbewerbsgebiet angrenzen (Terminalareal O'Swaldkai), wird konventioneller Stückgut-

umschlag und die Abfertigung von Schwer-
 gutladungen betrieben (UNIKAI Lagerei- und
 Speditionsgesellschaft mbH). Weiterhin sind
 Unternehmen angesiedelt, deren Aktivitäten
 an das Umschlaggeschäft anschließen. Hierzu
 gehören die Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH
 der Hamburger Hafen und Logistik AG und die
 EDEKA AG.

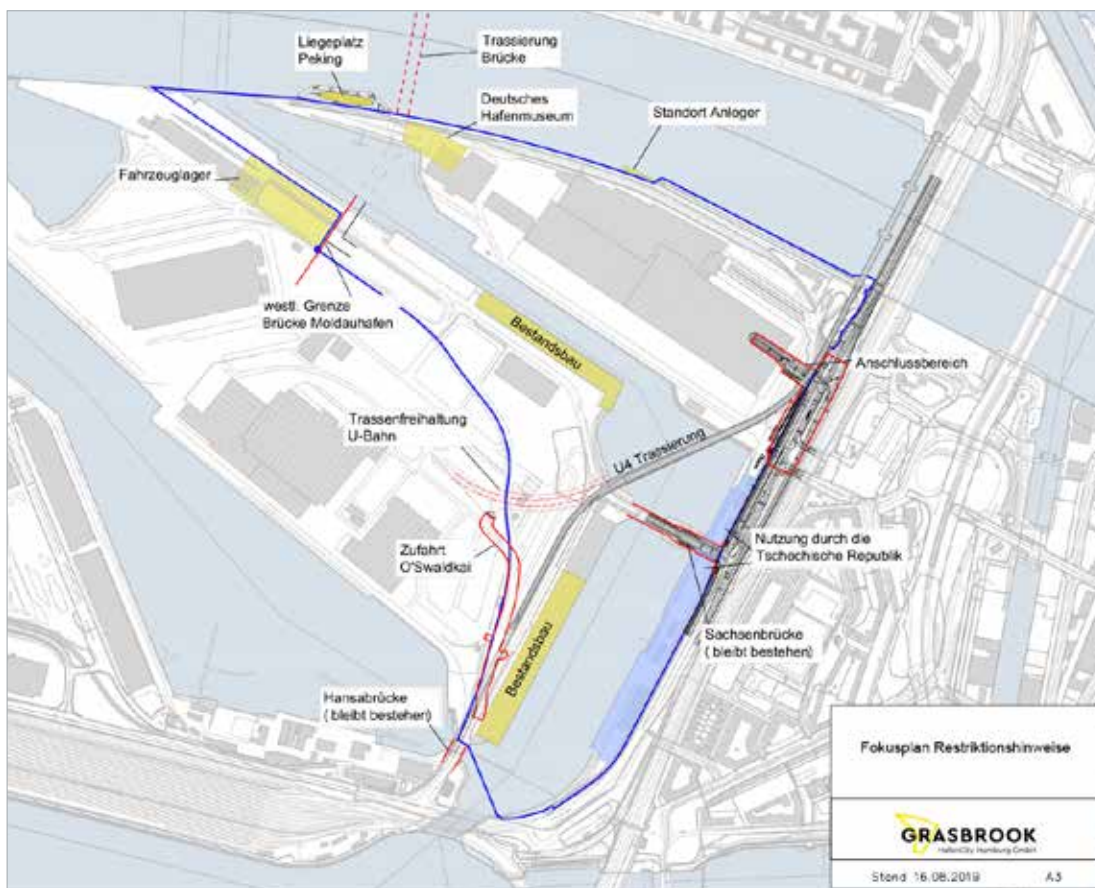


Abb. 19 | Restriktionshinweise

Für den Umschlag und die Lagerung von Gefahrgütern durch das Unternehmen UNIKAI (sog. Störfallbetriebsbereich“) auf dem Terminalgelände O'Swaldkai wird eine Verlagerungslösung innerhalb des Terminalgeländes vorbereitet, sodass lediglich für einen kleinen Bereich im nördlichen Hafentorquartier eine Betroffenheit für das Wettbewerbsgebiet besteht, aber nicht nutzungsrelevant wird (siehe Kapitel E.9).

Durch die Firma EDEKA wird derzeit das Lagerhaus D als Bananenreiferei und ein weiteres Gebäude zu Logistikzwecken genutzt. Da die heute genutzten Gebäude den künftigen Anforderungen des Betriebes nicht mehr entsprechen, ist ein Neubau im Rahmen der Verlagerung auf ein anderes Grundstück auf dem O'Swaldkai planerisch in Vorbereitung. Im Rahmen der Nutzungsintensivierung auf den Terminalflächen des O'Swaldkais wird angrenzend an den nördlichen Bereich des künftigen Hafentorquartiers respektive die geplante Brücke über den Moldauhafen die Neuentwicklung eines mehrgeschossigen Fahrzeuglagers für Pkw-Umschlag und als Parkhaus für Beschäftigte geplant (siehe Anlage 1.09 „Fokusplan Restriktionshinweise“).

Der Entwicklungszeitraum für den Stadtteil Grasbrook wird ca. 20 Jahre umfassen. Mit dem Freimachen der Flächen und der Entwicklung der Infrastruktur soll unmittelbar nach Definition der wesentlichen erschließungs- und nutzungsbezogenen Rahmenbedingungen auf Basis der Ergebnisse des Wettbewerblichen Dialogverfahrens begonnen werden. Die ersten hochbaulichen Maßnahmen werden für das Deutsche Hafenumuseum und den Wohnungsbau als Entwicklungsaufakt im Westen des Moldauhafenquartiers erfolgen.

Für den östlich an das Wettbewerbsgebiet angrenzenden Stadtraum an Norderelbe und Bille werden bis Ende September 2019 in einem städtebaulichen und freiraumplanerischen Testplanungsverfahren Konzepte für den bedeutenden Raum des östlichen Eingangs in die Hamburger Innenstadt erarbeitet (siehe Abb. 20).

Ziel ist die Weiterentwicklung der Quartiere der nördlichen Veddel, des Gebiets am Haken in Rothenburgsort sowie des Gebiets vom Billhafen bis zum Hochwasserbassin in Hammerbrook und deren Einbettung in ein städtebauliches und landschaftsplanerisches Leitkonzept für ein markantes Entree zu Hamburgs innerer Stadt. Das Leitkonzept soll Entwicklungsimpulse formulieren, die in die angrenzenden Stadtquartiere ausstrahlen und somit auch für die Entwicklung des Stadtteils Grasbrook relevante Rahmenbedingungen des umgebenden Stadtraums darstellen. Die Verfahrensergebnisse werden nach Vorliegen in das Wettbewerbliche Dialogverfahren eingespeist (voraussichtlich Ende September 2019).

Südlich der Veddel und des Spreehafens/Harburger Chaussee grenzt das nördliche Wilhelmsburg an das Wettbewerbsgebiet. Hier wird nach Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße mit den Projektgebieten Spreehafenviertel, dem Projektgebiet „Elbinselquartier“ und Wilhelmsburger Rathausviertel ein zentraler Teil der im Rahmenkonzept „Hamburgs Sprung über die Elbe – Zukunftsbild 2013+“ enthaltenen Mittelachse entwickelt, welche vom Wilhelmsburger Insepark im Süden bis zum Spreehafen im Norden reicht.

Die Bebauungsplanverfahren für das insgesamt rund 100 ha große Areal werden vorbereitet bzw. durchgeführt und weisen ein erhebliches Potenzial für die Neuentwicklung von Wohnnutzungen (ca. 500.000 qm BGF Wohnen) und Arbeitsstandorten (ca. 80.000 qm BGF Gewerbe) auf. Am sogenannten Hafenbahnpark unmittelbar westlich des S-Bahnhofs Veddel und der Harburger Chaussee ist die Umsetzung eines Quartiers mit rund 350 Wohnungen geplant.

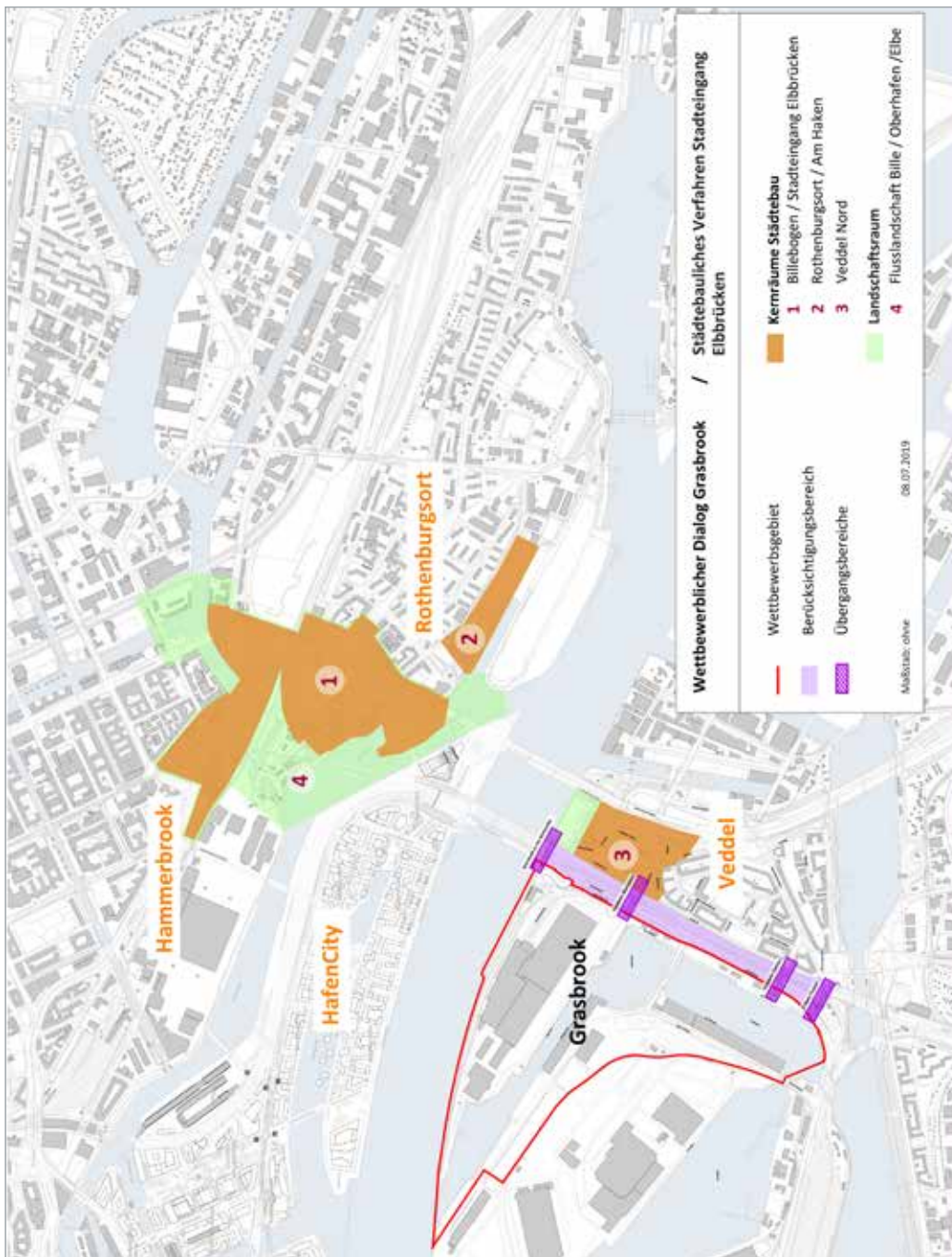


Abb. 20 | Wettbewerbsgebiet mit Übergangsbereichen zum Verfahren Stadteingang

Kapitel C.2

Freiräumlicher Kontext

Das Wettbewerbsgebiet hat im Freiraumverbund des Grünen Netzes Hamburg eine hohe Bedeutung. Gemäß Fachkarte für das Landschaftsprogramm der FHH (Anlage 1.38 „Grünes Netz Hamburg“ bzw. vgl. Abb. 21) grenzt der Grasbrook an zwei bedeutende Landschaftsachsen. Im Norden grenzt das Wettbewerbsgebiet an die wichtige Landschaftsachse „Norderelbe“ und im Süden an die geplante „Elbinsel-Landschaftsachse“.

Die Landschaftsachsen zählen zu den wichtigen Bestandteilen des Grünen Netzes Hamburg. Sie bilden mit den Grünen Ringen ein grünes Grundgerüst, das den Stadtraum gliedert und eine für die Erholung sowie den Naturhaushalt wichtige Vernetzung von Freiflächen gewährleistet. Der Stadtteil Grasbrook ist ein wichtiger und bisher fehlender Baustein des Gesamtverlaufs der geplanten Elbinsel-Landschaftsachse zwischen dem Wallring (1. Grüner Ring) über Wilhelmsburg (Inselpark) bis nach Harburg.

Den Hafenbecken des Moldauhafens und des Saalehafens mit ihrem Freiraumpotenzial kommt hier eine große Bedeutung zu. Durch ihre Lage im Stromspaltungsgebiet der Elbe sind sie identitätsstiftend für die ursprüngliche Marschlandschaft und deren Überformung im Rahmen der Hafentwicklung des 20. Jahrhunderts.

Mit ihren Uferzonen und Wasserflächen bieten sie Potenzial sowohl zur urbanen Nutzung und Vernetzung mit Promenaden als auch zur naturnahen Gestaltung mit Erhalt und Steigerung der Biodiversität im Stadtraum. Über die Elbe hinweg stellen sie über die Achse Lohsepark in der HafenCity eine direkte Verknüpfung zu den Freiraumstrukturen des Wallrings dar, nach Süden sind sie über den Spreehafen mit den Grünstrukturen der Elbinsel Wilhelmsburg verbunden. Diese Achse soll langfristig durch eine Fuß- und Radverkehrsbrücke über die Norderelbe gestärkt werden.

Neben der naturräumlichen und biodiversen Prägung kommt der Elbinsel-Landschaftsachse mit den Bausteinen Moldauhafen und Saaleha-

fen eine ebenso große Bedeutung als Mobilitätsachse für Fußgänger und Radfahrer Richtung Spreehafen und Elbinsel Wilhelmsburg zu. Weiter werden wichtige Kultureinrichtungen über die Elbinsel-Landschaftsachse, wie das Hafemuseum auf dem Grasbrook, das Auswanderermuseum auf der Veddel sowie das Bürgerhaus und der Inselpark in Wilhelmsburg, miteinander verbunden.

Das Elbufer als nördliche Begrenzung des Wettbewerbsgebiets bietet eine große Chance zur qualitativen biodiversen Entwicklung der Landschaftsachse Elbufer-Norderelbe auf dem Grasbrook. Aufgrund der vorhandenen grünen Strukturen einschließlich Uferböschungen mit Potenzial zur landseitigen Entwicklung von Uferzonen mit Tideröhricht und Weichholzaunen und weiterführenden Grünanlagen kann hier ein großer zusammenhängender Park entlang der Elbe entstehen.

Dieser Park bietet die Möglichkeit, den Stadtteil identitätsstiftend und letztlich visuell, insbesondere von Norden und der HafenCity-Seite, zu prägen. In Verbindung mit der 30 m breiten grünen Promenade entlang des Kirchenpauerkais in der HafenCity auf der Nordseite der Elbe kann die Landschaftsachse Elbufer-Norderelbe im Wettbewerbsraum eine starke grüne Struktur mit Wechselwirkung über den Fluss entwickeln.

Für den Stadtteil wurde im Jahr 2018 eine umfassende floristische und faunistische Bestandsaufnahme erarbeitet (siehe Anlage 1.13 „Standortanalyse Grasbrook“, S. 47 ff.). Die Bestandserfassung umfasst sowohl Landflächen als auch Wasserflächen. Hervorzuheben sind die vorhandenen Gehölzstrukturen im Bereich der Sachsenbrücke (Dresdner Ufer und Melniker Ufer-Ost) sowie auf der Landspitze des Veddelhöfts und des Prager Ufers.

Bedeutsam im Wettbewerbsgebiet sind die Wasserflächen, die aufgrund der sukzessive aufgegebenen wasserseitigen Hafennutzung zunehmend verlanden.

Die verlandeten Flächen (9 ha) haben sich, bedeutend für den Landschaftsraum, als Flusswattflächen entwickelt, die teilweise nach § 30 BNatSchG bzw. § 28 HmbB-NatSchG geschützt sind. Mit der Beplanung des Areals, insbesondere unter Berücksichtigung von notwendigen Überbauungen im Bereich von Flusswattarealen, soll mit ökologischer Aufwertung von Uferzonen u.a. durch die Schaffung gleichartiger Wattflächen der gesetzlich geforderte Ausgleich der Flächen geschützter Biotope erzielt werden.

sichtigung von notwendigen Überbauungen im Bereich von Flusswattarealen, soll mit ökologischer Aufwertung von Uferzonen u.a. durch die Schaffung gleichartiger Wattflächen der gesetzlich geforderte Ausgleich der Flächen geschützter Biotope erzielt werden.

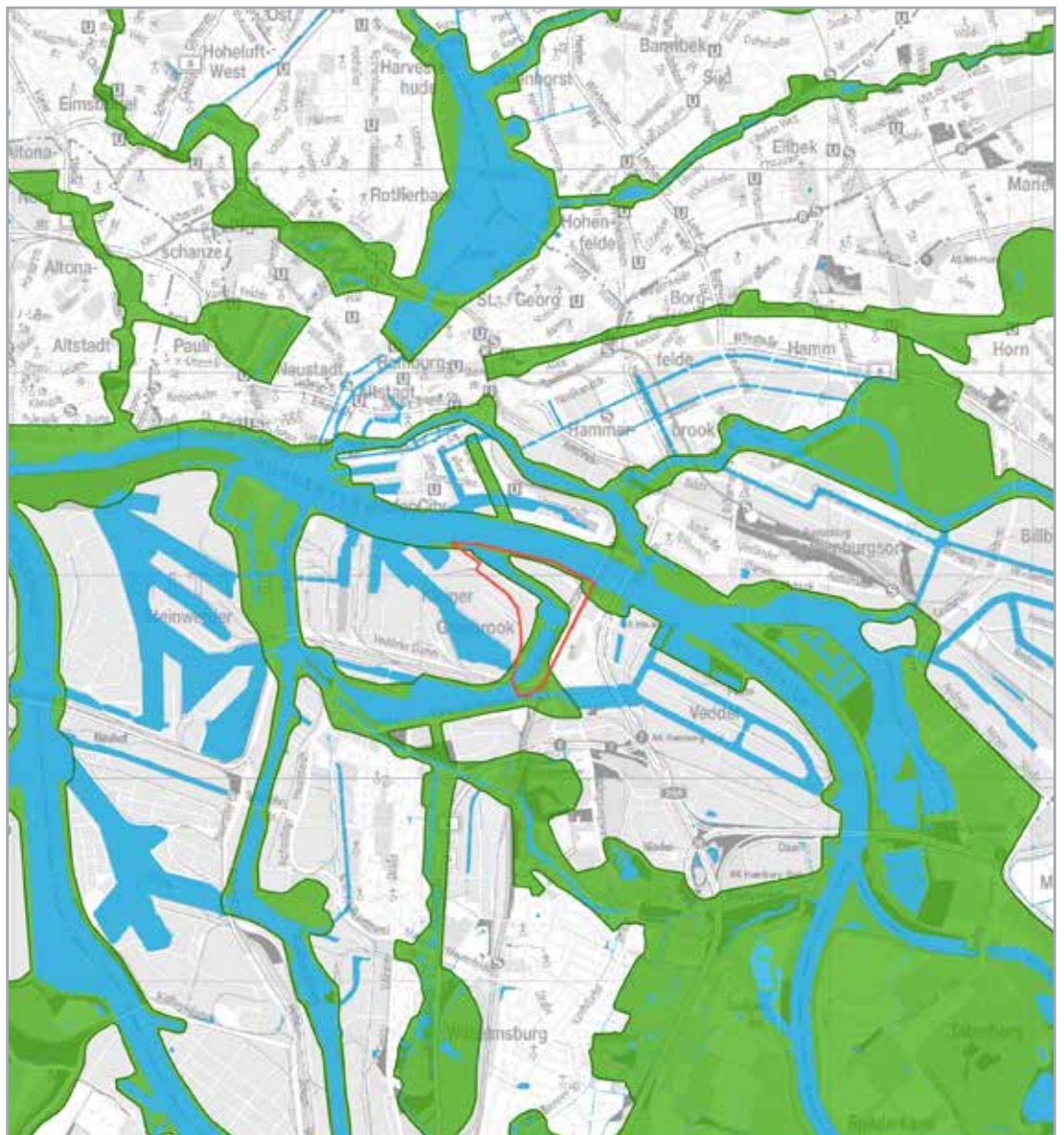


Abb. 21 | Landschaftsachsen Elbufer Norderelbe und Elbinsel

An aerial photograph of a river system. In the background, a large steel truss bridge spans across the water. To the right, there are several large industrial buildings with flat roofs. On the left, a construction site is visible with various structures and equipment. The river is filled with water, and a few boats are scattered throughout. The overall scene depicts an urban waterfront area undergoing development.

Teil D

Aufgabenstellung

Ziel des Wettbewerblichen Dialogs ist die Entwicklung eines städtebaulich-freiraumplanerischen Gesamtkonzepts für den Grasbrook als neuen Stadtteil Grasbrook mit eigenständiger Identität unter Berücksichtigung ökologischer, ökonomischer und soziokultureller Qualitäten der Transformations- und Integrationsanforderungen von Stadt. Die Ausloberin erwartet integrierte Konzepte, die hohe Komplexität soziotechnischer Grundlagen von Bebauung, Freiräumen und Erschließung und Nutzungen zukunftsgerichtet ermöglichen. Die Innovationsthemen für den Stadtteil der Zukunft sowie die im Rahmen des vorlaufenden Beteiligungs- und Informationsprozesses entwickelten Werte für den Stadtteil Grasbrook sind dem Teil B zu entnehmen und bilden die Grundlage für die konzeptionelle Bearbeitung. Sie sollen die Möglichkeit bieten, einen internationalen Standort integrierter und transformationsorientierter Stadtentwicklung zu schaffen.

Die folgende Aufgabenstellung geht im Sinne des dargestellten Verfahrens von gemeinsamen, übergreifenden Zielsetzungen aus, denen sich der städtebauliche und der freiraumplanerische Entwurf gleichermaßen stellen sollen (siehe Kapitel D.1). Ergänzende Aufgabenstellungen sind vertiefend der Aufgabebearbeitung durch den Freiraum (siehe Kapitel D.2) zugrunde gelegt.



Kapitel D.1

Gemeinsame Zielsetzungen für Städtebau und Freiraum

D 1.1 Städtebauliche und freiraumplanerische Zielgrößen

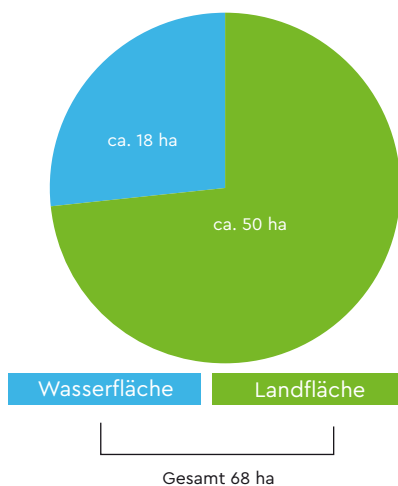


Abb. 22 | Gesamtfläche Wettbewerbsgebiet

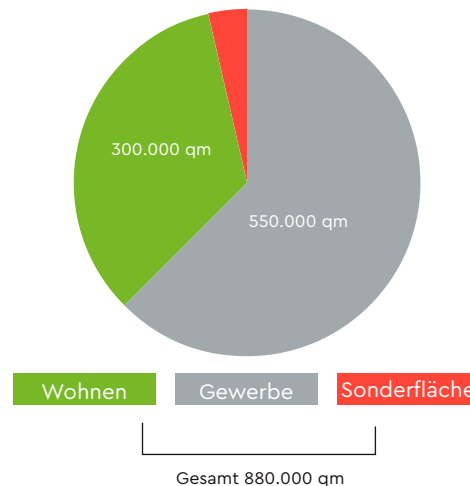


Abb. 23 | Zielgrößen Städtebau

Das Wettbewerbsgebiet

Das Wettbewerbsgebiet umfasst insgesamt ca. 68 ha, wobei davon ca. 50 ha auf Landflächen und ca. 18 ha auf Wasserflächen entfallen.

Zielgrößen für den Städtebau

Die Zielgröße für den Städtebau umfasst ca. 880.000 qm BGF, wobei davon auf gewerbliche Nutzungen ca. 550.000 qm BGF entfallen sollen. Auf 300.000 qm BGF sollen ca. 3.000 neue Wohnungen entstehen, davon je ein Drittel öffentlich geförderter Wohnungen, Mietwohnungen und Eigentumswohnungen (Drittel-Mix). Es sollen ca. 20 % der Wohneinheiten durch Baugemeinschaften umgesetzt werden. Auf Sondernutzungen entfallen ca. 30.000 qm BGF (Grundschule, soziale Infrastruktur, Kultur und Sport).

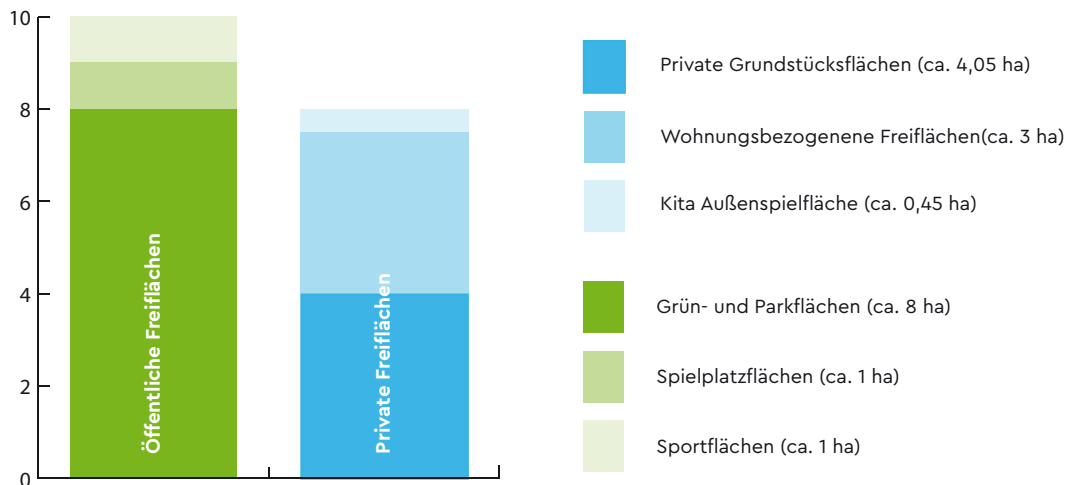


Abb. 24 | Zielgrößen Freiraum

Zielgrößen Freiraum

Die öffentlichen Freiflächen sollen insgesamt 10 ha umfassen. Davon entfallen ca. 8 ha auf öffentliche Grün- und Parkflächen, ca. 1 ha auf Spielplatzflächen und ca. 1 ha auf Sportflächen. Darunter fallen folgenden Nutzungen:

- ligatauglicher Fußballplatz (ca. 68 × 105 m)
- Basketballfeld (ca. 28 × 15 m)
- Streetballfeld (ca. 15 × 10–15 m)
- Bolzplatz (ca. 20 × 30 m)
- Beachvolleyballfeld (ca. 16 × 8 m)

Neben den öffentlichen Freiflächen sind private Freiflächen mit einer Größe von insgesamt 7,5 ha zu planen. Hiervon entfallen ca. 4,05 ha auf öffentlich zugängliche Privatflächen, ca. 3 ha auf wohnungsbezogene Freiflächen (Freizeit- und Spielflächen gem. § 10 HBauO) und ca. 0,45 ha auf private Kita-Außenspielflächen.

D.1.2 Nutzungskonzepte und Anforderungen (Städtebau/Freiraum)

Bildung und soziale Einrichtungen (Lage nahe U-Bahnstation/Querung Veddel)

Grundschule (5-zügig) (Lage nahe U-Bahnstation/Querung Veddel)	
Schulgebäude	5.750 qm BGF (angepasst an die Umgebungsbebauung mit mindestens 3 geschossig) Grundstück: ca. 6.000 qm
Turnhalle (3-Feld-Halle)	ca. 3.000 qm BGF (min. 27 m x 45 m Feldabmessungen)
Schulhof	2.875 qm (5 qm je Schüler/in im Grundstück abzubilden)

Hinweis: Es befindet sich derzeit in Prüfung, ob eine weitere Schule im Gebiet untergebracht werden kann. Diese Angaben werden ggf. im laufenden Verfahren nachgeliefert.

Kinderbetreuungseinrichtungen (Lage südlich Ost-West-Erschließungsachse und gute Erreichbarkeit, Parkflächen)	
ca. 8 Kita-Standorte (jeweils 80 bis 120 Plätze)	verteilt auf insgesamt mindestens 750 Betreuungsplätze
je Kita-Standort	ca. 700-1.000 qm BGF
Außenspielflächenbedarfe	6 qm private Außenspielfläche je Betreuungsplatz*

* Auf privatem Grund separat nachzuweisen, nicht Bestandteil der 8 ha öffentlichen Grün- und Parkfläche (Kategorie: private Freifläche, öffentlich nicht zugänglich)

Kultur, Sport und Nachbarschaft

Kultur, Sport und Nachbarschaft	
Deutsches Hafenumuseum	ca. 10.500 qm BGF (Größe Baufeld: 5.650 qm)
Großexponate im öffentlichen Freiraum	ca. 3.700 qm (außerhalb Baufeld)
Stadtteilzentrum/Community Center Integriert mit EG-Lage und Schule	ca. 600 qm BGF
Sportzentrum	ca. 3.000 qm BGF

Nahversorgungszentrum (Lage nahe U-Bahnstation)

Nahversorgungszentrum (Lage nahe U-Bahnstation)	
Frischemarkt	2.000 qm Verkaufsfläche
Ergänzende Läden (Drogerie, Bäcker, Fachgeschäfte mit Versorgungscharakter)	ca. 1.500 qm
Apotheke/Ärztelhaus	entwurfsabhängig

Ver- und Entsorgung

Ver- und Entsorgung	
Quartiershof Recycling Flächen- und Standortanforderungen	ca. 250 qm zuzüglich Rangierflächen Teilintegration durch Überbauung mit Gebäude möglich
Glassammelbehälter Unterflur	2 bis 3 Standorte dezentral an geeigneten Standorten im Straßenraum

D.1.3 Identitätsbildung der Teilräume/Quartiere

Der Stadtteil Grasbrook wird die Ansicht vom Nordufer der Elbe völlig neu prägen. Insofern ist auf der Grundlage spezifischer und abwechslungsreicher Höhenentwicklungen innerhalb der Nutzungsintensität innenstädtischer Nutzungen, klarer städtebaulicher Entwurfs Elemente und charakteristischer Bebauungsstrukturen in Verbindung mit einer charakteristischen Freiraumgestaltung ein spezifisches Ortsbild zu schaffen. Dabei soll die Anordnung der Gebäude und Freiräume auf die topografische Ausrichtung, die Besonnung, die Windverhältnisse, die Emissionen der angrenzenden verkehrlichen Infrastrukturen, der gewerblichen Strukturen und der Hafennutzungen reagieren und einem überzeugenden Gesamtkonzept folgen. Die Bereiche unterschiedlicher Höhenentwicklung und Freiraumtopografie sind überzeugend räumlich und nutzungsbezogen miteinander zu verbinden und die maritime Prägung des Standortes aufzugreifen und weiterzuentwickeln. Die Bezüge in die Nachbarstadtteile sind durch identitätsstiftende und funktionale physische Verbindungen und Blickbeziehungen zu stärken.

Für die Teilräume ist die nutzungsstrukturelle Heterogenität zu berücksichtigen und in geeignete Gebäudetypologien zu übersetzen. Für die gewerblichen Gebäude, Bürogebäude und die Wohnnutzungen sind jeweils mit Grundrissbeispielen für verschiedene Gebäudetypologien die funktionalen Qualitäten, die Besonnung und die Berücksichtigung der lärmbezogenen Anforderungen an den Immissionsschutz aufzuzeigen. Für die Wohnnutzung sind im Geschosswohnungsbau die Anforderungen von innovativen Wohnformen mit hohen Anteilen gemeinschaftlich genutzter Flächen, Außenflächen für integrierte Nutzungen (Kita-Außenflächen) bei der Ausgestaltung von Baufeldgrößen, Gebäudetiefen, Kubaturen und Gebäudeformen zu berücksichtigen.

Der Stadtteil Grasbrook wird voraussichtlich drei Teilräume umfassen (s. u.), für die aus-

gehend von ihren typologischen und raumstrukturellen Besonderheiten eigenständige Identitäten ausgeprägt werden sollen. Die Verknüpfung der Teilgebiete untereinander sowie die Verknüpfung mit den angrenzenden Stadträumen – insbesondere mit der Veddel – ist eine wichtige Voraussetzung für die Entwicklung des neuen Stadtteils. Die räumliche und funktionale Verknüpfung soll im Entwurf mitgedacht und konkret berücksichtigt werden und aufbauend darauf den funktionalen und sozialen Wechselwirkungen mit dem direkt benachbarten Stadtteil Veddel besondere Aufmerksamkeit im Entwurf geschenkt werden.

Das Wettbewerbsgebiet soll in mehreren Phasen entwickelt werden. Der Entwicklungszeitraum des neuen Stadtteils Grasbrook wird ca. 20 Jahre umfassen. Ziel ist es, den Wohnungsbau als ersten Baustein im Westen relativ unabhängig von der Verkehrslärmthematik schrittweise an verschiedenen Standorten das Gewerbe zu realisieren, bei der ein durchgängiger „Lärmpuffer“ entsteht. Der schrittweise Realisierungsprozess für den Stadtteil Grasbrook erfordert eine durchdachte Lösung zur Bebauung der Flächen in realisierungsfähigen Bauabschnitten, sodass die zunächst zu bebauenden Flächen in ihrer Funktionalität und Attraktivität nicht durch unfertige bzw. dem Konzept noch nicht angeglichene Teilbereiche beeinträchtigt sind und die Fertigstellung der ersten hochbaulichen Projekte (u.a. Deutsches Hafenumuseum) im Jahr 2025 umgesetzt werden können.

Der Teilraum Moldauhafenquartier ist für eine (mischgenutzte) Wohnbebauung in doppelter Wasserlage zwischen Elbe und Moldauhafen vorzusehen. Im Rahmen des Gesamtkonzepts ist für das Moldauhafenquartier eine adäquate Verortung der Wohnnutzung unter Berücksichtigung von qualitativen Freiraumstrukturen zu realisieren. Die Anordnung und Gestaltung der Wohnnutzung sowie der Freiräume sind insbesondere in Bezug auf die Lärmschutzanforderungen zu planen. Die Möglichkeit einer Erhöhung des Wohnungsbauteils (bei Beibehaltung des BGF-Ziels für gewerbliche Nutzungen) ist zu

prüfen. Im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Gesamtkonzepts ist die Standortvorgabe für das Deutsche Hafenumuseum (siehe Kapitel E.1.2) weiter zu konkretisieren. Die gute fußläufige Erreichbarkeit des am Holthusenkaai vorgesehenen Liegeplatzes der Viermastbark „Peking“ ist dabei zu berücksichtigen. Es sind konzeptionelle Aussagen zur Integration von musealen Großexponaten des Hafenumuseums in die umgebenden öffentlichen Freiflächen zu treffen. Dabei sind auch ökologische Aufwertungen der Freiflächen und Uferzonen, insbesondere unter Berücksichtigung elbtypischer Lebensräume als zum Museum ergänzenden Naturerlebnis, zu berücksichtigen.

Der Teilraum Freihafenelbquartier soll als ein gemischt genutztes Quartier für Wohnen und Arbeiten entwickelt werden. Als gewerbliche Strukturen sind – angrenzend an die Verkehrsachse im Osten – vorwiegend urbane Büro- und Dienstleistungstypologien und ggf. Wissenschaftsgebäude (Privater) vorzusehen. Insbesondere auf den stark lärmbelasteten Flächen im Osten des Freihafenelbquartiers sind auch weitere gewerbliche Nutzungen unter optimaler Ausnutzung der Fläche – beispielsweise vertikale (gestapelte) Produktion oder Kombination von Bürogebäuden mit lärm-, erschütterungs- und transportarm genutzten Erdgeschossen – denkbar (siehe Kapitel B.2.2, B.2.3 sowie D.1.5). Es ist ein adäquater baulich-konzeptioneller Übergang zu dem stärker durch Wohnnutzung geprägten, westlich anschließenden Bereich auszuformulieren. Die spätere Bebauung aufgrund der Restriktion der durch die Tschechische Republik genutzten Flächen (bis Ende 2028) ist zu berücksichtigen.

Der Teilraum Hafentorquartier ist wichtiger Teil der städtebaulichen Entwicklung des neuen Stadtteils Grasbrook. Hier soll städtebaulich und funktional die Koexistenz zwischen der Hafennutzung und der gemischten Nutzung im Moldauhafenquartier und Freihafenelbquartier organisiert werden. Dabei sind vielfältige Wechselwirkungen zwischen den Hafennutzungen und dem gemischten Stadtteil (inkl. Wohnen)

darzustellen. Besonders der Immissionsschutz und der schwierige städtebauliche Übergang in Typologie, Dichte, Baukörpergröße und Ästhetik mit den nötigen Freiheitsgraden für ein ausschließlich hafennutzungsbezogenes Areal sind zu gewährleisten. Das Hafentorquartier ist als Teil des neuen Stadtteils Grasbrook zu betrachten, aber auch als Schutz der Hafenerbetriebe vor Klagen der künftigen Bewohner. Damit ein wirkungsvoller Immissionsschutz erreicht wird, muss eine hohe Baudichte mit möglichst großen durchgehenden Höhen realisiert werden, von der keine zusätzlichen Störungen ausgehen dürfen und die selbst mit Belastungen aus dem Hafen umgehen kann. Dies wird nur gelingen, wenn ein attraktiver Ort mit attraktiven öffentlichen Räumen am Wasser entsteht. Wohnungen sollen ausgeschlossen werden, aber eine im Übrigen breite Nutzungsmischung ist für die erfolgreiche Entwicklung unverzichtbar. Größere und öffentliche Nutzungen in zukünftigen Störfallkreisen sind ausgeschlossen. Es ist aber kein klassisches Gewerbegebiet zu entwerfen, sondern das Gebiet sollte eine gewisse „Science City“-Atmosphäre ausstrahlen, zumal das Hafentorquartier als neuer Standort für Forschung und Entwicklung gedacht ist.

D.1.4 Dichte und Nutzungsintensität

Von den Teilnehmern wird ein städtebaulicher und freiraumplanerischer Entwurf für einen neuen Stadtteil mit optimierter innenstädtischer Dichte und qualitätvollen Freiräumen erwartet. Ziel ist die Entstehung eines urbanen, in Teilen hoch verdichteten urbanen Stadtraums als Wohn- und Gewerbebestandort mit feinkörniger horizontaler und vertikaler Nutzungsmischung. Trotz der hohen Nutzungsintensität soll in den Konzepten ein hoher Anspruch an die Einbindung von Natur in die Freiraumgestaltung gelegt werden.

Die Anforderungen an die Dichte sind für die nutzungsstrukturell differenzierten Teilräume in qualitätvolle räumliche Strukturen und Gebäudetypologien zu übersetzen. Die Berücksichtigung der besonderen Lärmschutzanforderungen

gen gegenüber dem Osten und dem Süden (für die Quartiere Moldauhafenquartier und Freihaafenquartier) ist dabei zwingende Voraussetzung. Auch die Auswirkungen von Wind und Verschattung sind in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen.

Die Integration von Wohnnutzung erfordert die Herstellung einer Balance zwischen dem öffentlichen Charakter des Stadtraums und ausreichender Privatheit für eine qualitätvolle Wohnnutzung. Von den Teilnehmern wird erwartet, dass gerade für die Erdgeschosszonen ein geeigneter Übergang zwischen den Gebäudenutzungen und den angrenzenden Freiräumen formuliert wird. Dabei sind die aus den Gebäudenutzungen resultierenden Ansprüche an den öffentlichen Raum integral mitzudenken und tragfähige Lösungen für die Verzahnung beider Sphären und die Übergänge vorzuschlagen. Mittels einer integrierten Herangehensweise soll ein lebendiger, sozial und funktional gemischt genutzter und vernetzter Stadtteil mit hoher urbaner Lebensqualität entstehen. Es gilt, die Potenziale des Standortes aufzugreifen und innovative Lösungen für eine zukunftsfähige Nachbarschaft von Wohnen, Gewerbe, Bildung und Freizeit zu erarbeiten. Die im Kapitel D.1.1 genannten städtebaulichen und freiräumlichen Zielgrößen sind dabei zugrunde zu legen.

Dabei soll der zukünftige Stadtteil barrierefrei und inklusiv gestaltet werden. Dies bedeutet, dass private und öffentliche Freiräume sowie Gebäude sowohl ohne physische Barrieren erstellt als auch den unterschiedlichen Anforderungen der zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner gerecht werden müssen. Der zukünftige Hochwasserschutz ist dabei integriert zu berücksichtigen.

D.1.5 Urbanität durch Nutzungsmischung

Die gemischt genutzte „Stadt der kurzen Wege“ ist Grundlage eines nachhaltigen Städtebaus und soll im Stadtteil Grasbrook zum Tragen kommen. Vor diesem Hintergrund sind horizontal und vertikal integrierte Lösungen der Nutzungs-

mischung für ein attraktives, lebendiges, urbanes Quartier zu entwickeln.

Bei der Nutzungsmischung ist die geeignete Verortung von schulischer, sozialer und Sportinfrastruktur unter Berücksichtigung der Weege-längenempfindlichkeit unterschiedlicher Zielgruppen vorzunehmen. Die Grundschule soll im räumlichen Zusammenhang mit den zentralen Sporteinrichtungen stehen und auch für die Schülerinnen und Schüler sowie die Bewohnerinnen und Bewohner des benachbarten Stadtteils Veddel gut zu erreichen sein.

Auf der horizontalen Ebene tragen insbesondere attraktive Erdgeschossnutzungen in Verbindung mit qualitativ gestaltet öffentlichen Räumen zu einer hochwertigen Nutzungsmischung bei. Für die Belebung des Stadtteils sind Bereiche vorzuschlagen, in denen die Erdgeschosse vorrangig publikumswirksame, gewerbliche und soziale Funktionen übernehmen. Dabei ist eine sinnvolle Differenzierung verschiedener Nutzungskategorien vorzunehmen:

- **Kategorie I: Publikumsbezogene Nutzungen mit hoher Besucherfrequenz** („klassische“ publikumsbezogene Nutzungen, die eine hohe Besucherfrequenz erzeugen. Beispiele: Einzelhandel, Gastronomie, publikumsbezogene Dienstleistungen (wie Bäcker, Apotheke, Friseur etc.), soziale (wie z.B. Nachbarschaftstreffpunkt) und kulturelle Nutzungen sowie Sportnutzungen wie z.B. auch Einfeldsporthallen ohne Integration in ein Sportzentrum als dezentrale Einheit)
- **Kategorie II: Publikumsbezogene Nutzungen mit geringerer Besucherfrequenz** (publikumsbezogene Nutzungen mit einer niedrigeren Besucherfrequenz als in Kategorie I, z.B. Räume für Arbeiten und Wohnen, kleine Büros und Dienstleistungsangebote sowie Dienstleistungen mit dem Schwerpunkt Gesundheit bzw. medizinische Versorgung)
- **Kategorie III: (Neue) Formen des Arbeitens** (Flächen für urbane Produktion, Makerspaces/FabLabs, kleine Handwerker und Coworking)

Spaces. Sehr geringe Publikumsfrequenz, aber auch Ermöglichung neuer Formen des Arbeitens im Quartier)

- **Kategorie IV: Attraktive Funktionen in Bürogebäuden** (aktive, zur Straße gewandte Funktionen, z.B. Kantinen, Besprechungs- und Präsentationsräume, Ausstellungen und Lobbys)
- **Kategorie V: Wohnen oder normale Büroflächen im Erdgeschoss** (in untergeordneten Bereichen mit wenig Passantenfrequenz und intimen Lagen (z.B. Innenhöfen))

Die strategische Positionierung der unterschiedlichen Kategorien von Erdgeschossnutzungen und insbesondere der publikumsbezogenen Nutzungen mit einer hohen Besucherfrequenz im Stadtteil soll unter der Maßgabe der Ausbildung einer „Einkaufsachse“ erfolgen. Ein Nahversorgungszentrum ist dabei unter Berücksichtigung der ÖPNV-orientierten Verdichtung im Nahbereich der geplanten U-Bahnhaltestelle als Mittelpunkt der Achse strategisch zu positionieren und soll auch als ein zentrales Bindeglied zwischen dem Stadtteil Grasbrook und der nördlichen Veddel dienen.

Im Mittelpunkt des Nahversorgungszentrums soll ein Frischemarkt mit ca. 2.000 qm Verkaufsfläche angesiedelt werden, der durch ergänzende Läden wie Drogerie, Bäcker und Fachgeschäfte mit Versorgungscharakter komplementiert wird.

Auch ein Zentrum für medizinische Versorgung (Ärztzentrum und Apotheke) ist denkbar. Ein besonderes Augenmerk liegt in dem Bereich des Nahversorgungszentrums auf der Gestaltung der öffentlichen Räume, die auch die Andienungserfordernisse der Geschäfte funktional berücksichtigen müssen.

Als zentrales Element des Stadtteils Grasbrook sollte im Zusammenhang mit der Wohnnutzung das Nahversorgungszentrum möglichst frühzeitig realisiert werden. Als strategisch wichtiger Pol der Einkaufsachse ist im Westen des Stadtteils Grasbrook der Standortbereich des Deut-

schen Hafenumsees zu berücksichtigen. Um eine belebte Verbindungsachse bis zur Veddel auszubilden, sollte im Veddelener Norden gedanklich ein weiterer Pol der Achse entstehen. Es ist anzustreben, an den Endpunkten oder entlang der Achse weitere für den Stadtteil und die Nachbarschaft relevante soziale und kulturelle Einrichtungen anzusiedeln.

In den Erdgeschossen der angrenzenden Bürogebäude bietet es sich an, Möglichkeiten für moderne Arbeitswelten und kleinteiliges Gewerbe zu schaffen. Hier sollten Flächen für urbane Produktion, Makerspaces, kleine Handwerksbetriebe oder auch für Coworking angesiedelt werden. Zentrale Plätze im Stadtteil und im Bereich von Uferpromenaden (punktuell auch in Verbindung mit dem Warftgeschoss) sind zudem prädestiniert für gastronomische Nutzungen. Bereiche mit Wohnnutzungen sind hingegen stärker von publikumsbezogenen Nutzungen mit geringerer Besucherfrequenz und Wohn-Arbeits-Konzepten geprägt. Untergeordnete Bereiche in intimen Lagen wie Innenhöfen können auch ausschließlich für Wohnen vorgesehen werden.

Im Hafentorquartier muss funktional und städtebaulich der Übergang zwischen weiter bestehenden Hafenbetrieben und den „empfindlicheren“ Nutzungen im neuen Moldauhafenquartier organisiert werden. Es muss eine hohe Baudichte mit einer möglichst großen durchgehenden Höhe entstehen, von der keine zusätzlichen Störungen ausgehen. Im Hafentorquartier sollen Wohnungen ausgeschlossen werden, aber im Übrigen ist eine möglichst breite Nutzungsmischung anzustreben, was für eine erfolgreiche Entwicklung ein wichtiger Baustein ist. Hier soll ein großer Teil (rund 50 %) der 16.000 Arbeitsplätze entstehen. Die Gebäude sind jedoch so zu konzeptionalisieren, dass sie langfristig die heute nicht möglichen öffentlichkeitsbezogenen Nutzungsanforderungen aufnehmen können.

Das Hafentorquartier wird durch Büronutzung, Forschung und Entwicklung und Produktion geprägt sein. Dementsprechend können in den Erdgeschossen Funktionen von Bürogebäuden wie Empfangsbereich oder Kantine angesiedelt werden. Punktuell sind gastronomische Nutzungen und ein Kiosk zur Versorgung des Quartiers vorstellbar. Im nördlichen Hafentorquartier sind für die Flächen, die vom angemessenen Sicherheitsabstand des Gefahrstofflagers UNIKAI überstrichen werden (siehe Kapitel E.9), keine publikumsbezogenen Nutzungen vorzusehen.

Für alle Erdgeschossflächen, insbesondere mit einer hohen Besucherfrequenz, gilt, dass sie eine möglichst hohe Transparenz zum öffentlichen Raum aufweisen sollen. Bei Erdgeschossflächen in und rund um das Nahversorgungszentrum und entlang der Einkaufsachse sollte die Geschosshöhe daher 5,50 Meter betragen. Ebenfalls sollten Geschosshöhen von 5,50 Metern in den Erdgeschossen der Bürogebäude, in denen Räume für neue Arbeitswelten vorgesehen sind, und in den Bürogebäuden im Hafentorquartier realisiert werden. In Bereichen mit vorwiegender Wohnnutzung erscheinen auch Geschosshöhen von 4,00 Meter als ausreichend.

D.1.6 Lärmschutz

Das städtebaulich-freiräumliche Gesamtkonzept muss die Anforderungen an den Lärmschutz berücksichtigen. Dies ist sowohl bei der städtebaulichen Konzeption und der Anordnung/Ausrichtung der Gebäude als auch bei der Planung der Freiräume sicherzustellen. Es sind stadtraumtypologische Gebäudekonfigurationen zu entwickeln, die über die Nutzungsverteilung und eine geeignete Konfiguration einzelner Gebäude zueinander auf die Lärmproblematik reagieren. Für die Wohnnutzung ist zu berücksichtigen, dass neben ausreichend lärmabgewandten Gebäudeseiten auch für die Außenwohnbereiche ein Lärmschutz generiert wird. In struktureller Hinsicht ist im Rahmen der Entwurfskonzepte zu prüfen, ob die angedachte Anordnung der größten zusammenhängenden Parkstruktur entlang des Elbufers unter Lärmschutzgesichtspunkten

in einer städtebaulich-freiraumplanerischen Gesamtstruktur insbesondere im Osten adäquat organisiert werden kann oder eine modifizierte Verteilung der Parkanlage und Bebauung zielführend sein kann. Eine Reflexion des Schalls von der Bebauung auf die Freiräume ist im Rahmen der Gebäude- und Freiraumplanung zu vermeiden. In diesem Zusammenhang ist auch die Gestaltung der Parkanlage (siehe Kapitel D.2.1.) zu entwickeln.

D.1.7 Umgang mit Bestandsgebäuden und Raumstrukturen sowie Denkmalschutz

Bei den Lagerhäusern D (sog. Bananenreiferei), G und F sowie dem Brückenbauwerk der Freihafenbrücke handelt es sich um denkmalgeschützte Bauten (siehe Kapitel E.8). Durch die Einbindung der denkmalgeschützten Objekte in das städtebauliche und freiraumbezogene Gesamtkonzept besteht die Chance, den Grasbrook anknüpfend an seine historischen Bezüge nicht nur baulich, sondern auch inhaltlich als Vermittler für die umliegenden Stadtteile zu entwickeln.

Das denkmalgeschützte Ensemble der Lagerhäuser G und F ist zu erhalten. Zu entwickeln sind nutzungskonzeptionelle Überlegungen für die Entwicklung des Ensembles als öffentlicher Ort sowie für Nutzungen im Bereich der Kultur und Kreativwirtschaft. Im Rahmen der konzeptionellen Bearbeitung wird von den Teilnehmern die Integration und der Umgang mit den Bestandsstrukturen erwartet, welche die besondere historische Bedeutung des Lagerhauses G als ehemaliges Außenlager des Konzentrationslagers Neuengamme berücksichtigt. Für das ebenfalls denkmalgeschützte Lagerhaus D sind aufgrund seines besonders schlechten Erhaltungszustandes Alternativkonzepte vorzulegen. Es ist ein Erhalt inklusive baulicher Ergänzung/Überbauung sowie alternativ eine Neubebauung zu entwickeln.

Als Auftrag aus dem vorlaufenden Beteiligungs- und Informationsprozess heraus gilt es zu überprüfen, ob darüber hinaus ein verträglicher

Teilerhalt der Hallen des Überseezentrums und die Berücksichtigung dieser in der Neuplanung sinnvoll sein kann.

Die Voraussetzungen hierfür sind eine Umsetzung der kritischen Masse an Wohnungsbau (Vorgabe 3.000 WE), optimale Bedingungen für die angestrebte Nutzungsmischung von Wohnen und Gewerbe (Zielwert 16.000 Arbeitsplätze), keine Beeinträchtigung des Hochwasserschutzkonzepts und keine Verschlechterung der Lärmschutzbedingungen.

Für das bestehende Parkhaus an der Dessauer Straße ist ein temporärer Erhalt denkbar, um Mobilitätsbedarfe aus dem Stadtteil in der Bauphase sowie für die Phase bis zur Fertigstellung der U-Bahnverlängerung abzudecken. Eine Neubebauung ist jedoch planerisch umzusetzen.

Darüber hinaus wird ein sensibler Umgang mit dem hafenhistorischen Erbe gefordert. Die hafentypischen Raumstrukturen (Materialität, besondere Orte) sind zu identifizieren und im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Gesamtkonzepts zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang wird der Umgang mit der nordwestlichen Spitze des Grasbrook – dem sogenannten Veddelhöft – als besonderer Ort und wichtiger Aussichtspunkt gefordert. Es gilt zu überprüfen, wie der besondere Charakter des Veddelhöfts bzw. wie bestimmte Elemente als ökologisches und industriehistorisches Relikt gegebenenfalls ohne oder mit nur geringen Veränderungen erhalten werden können. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass sich die Uferbefestigung des Höfts in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet (siehe Anlage 1.21 „Planungshinweise Uferzonen“, S. 6 f.). Im Rahmen der freiraumplanerischen Gesamtkonzepts ist zu prüfen, ob dieser Bereich durch eine Erneuerung oder als Tideröhrich als Teil des Freiraumkonzepts erhalten bleiben kann.

D.1.8 Stadtklima und urbaner Wasserkreislauf

Stadtklima

Bei einer neuen Struktur und Bebauung des Stadtteils Grasbrook sind die Anforderungen an die klimawandeladaptive Stadtentwicklung sowie das Nature-based-Design-Konzept (siehe Anlage 1.34 „Paper Nature-based Solutions“) als Teil resilienter Stadtentwicklung mit Erzeugung höherer Biodiversität zu berücksichtigen. Das Konzept nimmt die Fragestellung auf und beruht auf Ansätzen der urbanen Verdichtung in Verbindung mit der Weiterentwicklung und dem Ausbau der urbanen Grünräume und grünen Infrastrukturen, deren Qualität und Nutzbarkeit im Mittelpunkt stehen. Eine ökologische dichte Baumbepflanzung ist wichtiges Merkmal der Qualität.

Im Rahmen der konzeptionellen Bearbeitung ist zu berücksichtigen, dass städtebauliche Durchlüftungsschneisen vorgesehen werden, Flächen entsiegelt werden, sodass Feuchtigkeit im Gebiet zurückgehalten werden und verdunsten kann, ausreichend pflanzliches Grün an den Gebäuden und im Gebiet vorhanden ist und ein Netz grüner und unbebauter Flächen entsteht. Die Nutzung der Dach- sowie Fassadenflächen für Begrünung und als nutzbarer Freiraum gemäß der weiterzuentwickelnden Gründachstrategie der Stadt Hamburg sind ein ökologisch und auch humanökologisch wichtiger Baustein der urbanen Verdichtung, die bei der Ausbildung und Strukturierung der Dachlandschaften berücksichtigt werden soll (siehe Anlage 1.37 „Gründachstrategie Hamburg“). Des Weiteren sind bei der Belegung von Dach- und Fassadenflächen Anlagen zur Nutzung von Solarenergie (Fotovoltaik- oder Solarthermieanlagen) zu berücksichtigen. Nachhaltiges Bauen besteht in einem angemessenen Flächenverhältnis zwischen Grün und Technik – oder besser noch in der Doppelnutzung von Flächen zur Schaffung von Synergieeffekten. Die Verdunstungskälte der Bepflanzung verbessert die Effizienz der Solarenergienutzung. Vorschläge für Baumaterialien sind unter Berücksichtigung von geringer Wärmeaufnahme- und Abstrahlungskapazität zu entwickeln.

Auf diese Weise ist im Wettbewerbsgebiet ein Netz von grünen und unversiegelten Flächen aufzubauen, in dem nachts Verdunstungskühle erzeugt und verbreitet wird und tagsüber verschattete Bereiche für den Aufenthalt und die Erholung von Bewohnern und Arbeitnehmern bereitstehen. Darüber hinaus wirken begrünte Gebäudefassaden und Dächer sowie verschattete und verdunstungsfähige Flächen im Quartier einer Aufheizung an warmen und wind-schwachen Sommertagen entgegen und sind somit ein Beitrag zur klimawandelangepassten Stadtstruktur der Zukunft.

Urbaner Wasserkreislauf

Das Thema der Wasserkreisläufe soll im Rahmen der Aufgabenstellung nicht als eine reine Sammel- und Transportplanung der anfallenden Wässer verstanden werden. Vielmehr soll ein gesamtheitliches Konzept zum ökologisch sinnvollen Umgang mit der Ressource Wasser vorgeschlagen werden. Die anfallenden Wässer werden nach Verunreinigungsgrad unterschieden:

1. Nicht verunreinigte Wässer: Regenwasser
2. Leicht verunreinigte Wässer: Wasser der Straßenentwässerung (öffentliche Wegeflächen) und Grauwasser
3. Stark verunreinigte Wässer: Schmutzwasser (Schwarzwasser der Gebäude) und Produktionsabwässer.

Für alle anfallenden Wässer sind die jeweiligen Spenden (Wasseranfall) und der systematische Umgang darzustellen. Es soll erreicht werden, dass durch eine geeignete Geländetopografie unter Ausnutzung der potenziellen Energie des Regenwassers eine Wasserführung vollkommen ohne regelhaft erforderliches Leitungsnetz konzipiert wird. Nur das Schmutzwasser kann in Leitungen transportiert werden. Die Reinigung der gering verunreinigten Wässer soll mit Einsatz von biologischen Reinigungsanlagen erfolgen. Im Grundkonzept sind auch Starkregenereignisse zu berücksichtigen, die heutige Maximalregen, aber auch zukünftig gesteigerte Maximalregen sicher und schadensfrei abführen und/

oder durch einen schadlosen Aufstau auf Überflutungsflächen zwischenzeitlich zurückhalten können. Für die Überflutung im Starkregenfall kann eine multicodierte Flächennutzung sinnvoll sein. Das Thema der Rückhaltung (bzw. Speicherung) soll konzeptionell erarbeitet werden. Der Einfluss auf die umliegenden Gewässer soll im Regelfall, aber auch im Falle eines Starkregenereignisses durch geeignete Retentionsmaßnahmen so minimiert werden, dass eine schadhafte Beeinträchtigung des Gewässers vermieden wird. Versickerungspotenziale können unter Umständen genutzt werden. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass Versickerungsflächen nur im geringen Umfang zur Verfügung stehen (siehe Anlage 1.13 „Standortanalyse Grasbrook“, S. 124 ff.). Die Maßnahmen des Hochwasserschutzes sind in der Planung zu berücksichtigen.

Die anfallenden Wässer der Verkehrs- oder Straßenflächen sind bei relativ geringerverkehrlicher Belastung im Plangebiet nur gering mit straßenüblichen Kontaminationen belastet. Diese sollen nicht direkt in die Gewässer abgeleitet werden. Technische Reinigungsanlagen (Lamellenfilter etc.) sollen hier nicht zum Einsatz kommen. Eine ökologische Reinigung soll im Sinne eines nachhaltigen Betriebsmodells in das gesamte Freiraumkonzept integriert werden. Unkontrolliertes Einleiten von Wässern in Baumgruben soll nicht vorgesehen werden (Schadstofffracht, Salz). Des Weiteren stellen die Baumgruben im Straßenraum keine Regenwasserversickerungsanlage dar. Vielmehr soll auch das Straßenbegleitgrün technisch, ökologisch und ökonomisch einbezogen werden. Dabei ist auch der Betriebsaufwand zu beschreiben.

Durch den Betrieb von Parkanlagen und sonstigen öffentlichen Flächen werden erhebliche betriebliche Aufwendungen für Bewässerungsmaßnahmen notwendig. Im Gesamtkonzept der Wasserkreisläufe sollen in geeigneter Form auch betriebskostenminimierende Lösungen für Rückhaltung, Speicherung und Verwendung zur Grünpflege abgebildet werden. Nach Möglichkeit soll ein Gesamtkonzept ohne den Bedarf von externer Wasserzuführung über die Jahressganglinie konzipiert werden.

Im Rahmen der Klimawandeladaption im städtebaulichen Kontext sind auch Dach- und Fassadenbegrünung (insbesondere Hofbegrünung) zu berücksichtigen. Im Zuge der Planung der Wasserkreisläufe sollen auch die (zukünftigen) privaten Gebäude in das Gesamtkonzept integriert werden.

Im Ergebnis soll ein gesamtheitliches Modell der Wasserkreisläufe konzipiert werden, in Abhängigkeit von Verunreinigungsgrad, Geländetopografie, den vorhandenen Baugrund- und Kontaminationszuständen und späteren Gebäuden sowie den vorhandenen Anschlusspunkten unter Berücksichtigung zukünftiger Wasseraufkommen und -bedarfe im Entwicklungsgebiet.

D.1.9 Uferzonen und Wasserflächen

Die Uferzonen des Stadtteils Grasbrook erstrecken sich auf einer Länge von über 5 km und sind damit Kernelement der maritimen Prägung des Standortes. Die historisch auf eine hafengewirtschaftliche Nutzung ausgerichtete Konzeption der Uferzonen soll eine neue Perspektive erhalten. Dabei sind trotz der hafentypischen Überprägung vorhandene ökologische Qualitäten an Land und insbesondere im Wasser zu erhalten und aufzuwerten. Die Erhaltung und Schaffung möglichst vieler naturnaher Uferbereiche und geschützter Flachwasserzonen soll einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung der Tier- und Pflanzenwelt leisten. Im Rahmen der Entwürfe sollen alle ökologisch sinnvollen und wirtschaftlich umsetzbaren Maßnahmen als wichtige Bausteine einer lebenswerten Stadt ergriffen werden. Als Grundlage sind die technische und ökologische Bestandsaufnahme sowie die Planungshinweise für eine ökologisch optimierte Gestaltung der Uferzonen zu berücksichtigen (siehe Kapitel E.3).

Bei der städtebaulichen und freiraumplanerischen Gestaltung sollen die Anpassungen an den Uferbereichen auf Basis einer Gesamtkonzeption erfolgen, die unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten sowohl die ökologische Aufwertung als auch die wirtschaftliche Umsetzbarkeit

und den sozialen Mehrwert der Erschließung der Uferzonen für die Naherholung gesamthaft einbeziehen. Dabei kommen Uferbereichen mit geringer Restlebensdauer, die ohnehin erneuert bzw. ertüchtigt werden müssen, ebenso wie Uferbereiche mit einem guten Erhaltungszustand für ökologische Aufwertungsmaßnahmen in Betracht.

Die ökologische Aufwertung der Uferzonen und damit der Auftrag, geschützte natürliche Grünräume und Vegetationen (Biotope) zu erhalten und zu markanten Teilen des Ufers werden zu lassen, sind neben dem Thema, Zugänge zum Wasser für die Öffentlichkeit herzustellen, auch als Prüfaufträge des Beteiligungs- und Informationsprozesses explizit betont worden.

Unter Berücksichtigung der technischen und ökologischen Rahmbedingungen ist von den Teilnehmern eine städtebaulich sowie freiraumbezogen prägnante Konzeption für die Uferzonen und insbesondere das Elbufer zu entwerfen. Die Gewässerlandschaft mit Moldauhafen und Saalehafen soll visuell erlebbar gestaltet und erhalten werden. Dazu gehört der Erhalt der Schiffbarkeit für Barkassenfahrten innerhalb der Fahrrinne, aber auch die Schaffung von Zugängen zum Wasser für die freizeitbezogene Nutzung der Wasserflächen an technisch geeigneten Stellen (siehe Kapitel D 2.2).

Die zwingend erforderlichen Anpassungen an der Uferlinie (siehe Kapitel E.3) sollen unter Berücksichtigung der Planungshinweise sowie ökologischen wie wirtschaftlichen Gesichtspunkten umgesetzt und gestalterisch in das Gestaltkonzept eingebunden werden. Die Beeinträchtigung des Naturhaushaltes soll dabei möglichst minimiert und ein Verlust geschützter Biotopfläche möglichst vollständig im Entwicklungsareal kompensiert werden.

Ein Erschließungskonzept für die Ufer- und Kai-zonen ist unter Berücksichtigung der verkehrlichen Anforderungen verschiedener Nutzergruppen (Fuß- und Radverkehr, Notwendigkeit der Wartung und Versorgung) darzustellen. Neben

den Flächen der Kaizonen selbst geht es dabei auch um die Anschlüsse an das umliegende Straßen-, Radwege- und Wegenetz. Insbesondere sind Durchlässe in möglichst kurzen Abständen (ca. 150 m) einzuplanen, um dem Fuß- und Radverkehr eine bequeme Nutzung zu ermöglichen. Dabei ist der Höhenunterschied zwischen dem Kaizonenniveau und dem übrigen Niveau im hochwassergeschützten Bereich zu überwinden, weshalb Flächen für Rampen eingeplant werden müssen, die eine barrierefreie Nutzung sicherstellen.

D.1.10 Mobilität und Verkehr

Im Rahmen der städtebaulich-freiraumplanerischen Konzeption ist von den Teilnehmern ein belastbares, flächensparendes und effektives sowie wirtschaftliches Erschließungssystem zu entwickeln, welches die im Kapitel B.1.4 beschriebenen innovativen Mobilitätsansätze mit den funktionalen Anforderungen nachhaltiger Gebäudestrukturen integriert sowie die in Kapitel E.5 dargestellten Rahmenbedingungen und Vorgaben berücksichtigt (siehe auch Anlagen 1.18 und 1.19 „Planungshinweise Mobilität“ und „Smart-Mobility-Konzept HafenCity“).

Die Erschließungsplanung soll unterschieden werden in eine interne sowie eine externe Erschließungsplanung. Die interne Erschließungsplanung beinhaltet alle Erschließungsfunktionen innerhalb des Wettbewerbsgebiets. Die externe Erschließung stellt die Ausbildung der Anschlüsse des Wettbewerbsgebiets an die umliegende Erschließungssituation dar (Grundprinzip Erschließung HafenCity).

Bei der externen Erschließung ist das Erreichen einer Integrationswirkung für die bisherige „Insellage“ Grasbrook mit den angrenzenden Stadtarealen, insbesondere der Veddel, von besonderer Bedeutung. Attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen Grasbrook und Veddel sollten in besonderem Maße im Mittelpunkt stehen, da die Qualität ihrer Ausgestaltung elementar für eine sozialräumliche Verknüpfung, die wechselseitige Nutzung von Bildungsinfrastruktur

(Schulen, Kitas), Nahversorgungsangebote sowie kulturelle Einrichtungen und den Zugang der Veddeler Bevölkerung zu den neu entstehenden Freizeit- und Sportflächen im Stadtteil Grasbrook sind. Als Verknüpfungsbereiche dienen der „Elbsteg Veddel“ (unter Berücksichtigung der vorhandenen geschützten Biotope), die Anbindung Veddeler Marktplatz (Tunnel-/Brückenlösung) und die Bereiche der beiden existierenden Bahnunterquerungen (Veddeler Damm und Fußgängertunnel zur S-Bahnstation „Veddel“ der Linie S3/S31) (siehe Abb. 20 „Wettbewerblicher Dialog – Bearbeitungsgebiet“ und siehe Kapitel E.5). Diese sind funktional zu konzipieren und in das Gesamtwegekonzept zu integrieren. In den Anschlussbereichen des Stadtteils ist eine geeignete Überwindung der vorhandenen Höhensprünge darzustellen. Bei Bedarf sind zu ergänzende Querungsmöglichkeiten der westlich der Bahnanlage liegenden Straßenräume (Am Moldauhafen, Rampenstraße, Am Saalehafen) zu planen. Eine Öffnung der bestehenden Hochwasserschutzwand für die Veddel gegenüber dem heute bestehenden Hafensareal darf allerdings nicht unterstellt werden. Im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Gesamtkonzepts sind die U-Bahntrasse und die Lage der neuen U-Bahnhaltestelle sinnvoll zu integrieren und hochwassergeschützt anzubinden. Eine Architektur der U-Bahn ist noch nicht festgelegt. Unter die U-Bahntrasse kann im Bereich des südlichen Moldauhafens eine Fuß- und Radwegebrücke auf Promenadenniveau (nicht hochwassergeschützt) ergänzt werden, um die innerquartierliche Netzwerke zu verbessern.

Im Bereich der Dessauer Straße ist die Neugestaltung der Erschließungszufahrt für die in Hafennutzung verbleibenden Flächen des Terminals O'Swaldkai zu berücksichtigen und sinnvoll in ein Konzept für die Formulierung des Übergangs von den in Tieflage verbleibenden Straßenabschnitten vor dem denkmalgeschützten Ensemble der Lagerhäuser F und G auf die neue hochwassergeschützte Straßenlage einzubinden. Zudem sind die anfallenden Liefer- und Kundenverkehre der gewerblich genutzten Gebäude in den Quartieren Freihafenelbquartier

und Hafentorquartier angemessen zu berücksichtigen und zu verorten.

Innovative Erschließungslösungen:

Für die interne Erschließungsplanung soll stadträumlich und freiraumplanerisch ein innovativer Planungsansatz für die Integration aller Funktionen der zukünftig öffentlichen Verkehrsräume entwickelt werden. Dabei sollen die Erschließungsanforderungen und die vielfältigen, konkurrierenden Flächenansprüche (z.B. Aufenthaltsqualität und Transitverkehr) in einem nachvollziehbaren Konzept in Einklang gebracht werden. Das Konzept soll stadtplanerisch sowie auch freiraumplanerisch im Kontext des gesamten Stadtteils geplant werden. Die Flächen sollen als multi-codierter, ökologisch aufgewerteter Stadtraum mit hoher Aufenthalts- und Lebensqualität verstanden werden.

Die in Kapitel E.5 aufgeführten Straßentypen, die unter Berücksichtigung der querschnittbestimmenden Basisanforderungen des Straßenraums (u.a. Rettungsfahrzeuge, Abstandsflächen, Straßenbäume) abgeleitet wurden, bieten exemplarische Ansatzpunkte für eine Hierarchisierung des Straßennetzes.

Angestrebt wird die Erschließung aller Baufelder über eine zentrale Erschließungsstraße (Sammelstraße), um damit den motorisierten Verkehr auf nur einer Haupterschließungsachse zu bündeln. Die Abschätzung der räumlichen Verteilung der Verkehrsmengen (Pkw und Lkw) ist in Anlage 1.13 (S. 119 ff.) zu entnehmen.

Die Hierarchisierung des Straßennetzes soll dazu beitragen, dass die Wohnbereiche besonders vom motorisierten Verkehr entlastet oder freigehalten und damit als lineare Wege- und Freiraumstrukturen mit hoher Aufenthaltsqualität entwickelt werden können. Hierfür sind die Straßenräume im Quartier grundsätzlich ohne ruhenden Verkehr (mit Ausnahme von besonderen Nutzergruppen, z.B. mobilitätseingeschränkte Personen) zu denken, indem Stellplätze für Bewohner, Kunden und Besucher in über den Stadtteil verteilten Sammelparkplät-

zen unterirdisch als Teil des Hochwasserkonzepts gebündelt werden. Der Stellplatzschlüssel soll unter den Werten von 0,4 Stellplätzen pro Wohneinheit sowie entsprechend abgemindert für gewerbliche Nutzungen angenommen werden (zumindest autoarm). Das Prinzip der „Quartiersgaragen“ soll auf Basis der gesamtstädtischen Andienung über die zentrale Haupterschließungsachse und unter Ausnutzung der mit dem Warftkonzept verbundenen Integration des ruhenden Verkehrs in den Tiefgeschossen der Gebäude konzipiert geplant werden und die Tiefgaragenflächen auf maximal zwei Untergeschossen anordnen.

Die Wettbewerbsbeiträge sollen flexible City-Logistikkonzepte für einen zukunftsweisenden Stadtteil berücksichtigen und Vorschläge enthalten, wie und wo die daraus resultierenden Flächenanforderungen integriert werden (z.B. Mobility- und Logistikhubs, Abwicklung Anlieferung/City-Logistik unter Einbeziehung der Quartiers-/Tiefgaragen).

Die starke Nutzungsdurchmischung aus Wohnen und Arbeiten im Stadtteil Grasbrook soll durch ein qualitativvolles, feinmaschiges Wegenetz, unterstützt durch Brücken, evtl. Boardwalks, verbunden werden. Aktive Mobilität (Fuß- und Radwegverkehr) ist zu fördern, indem ein Stadtgrundriss entworfen wird, der den Bedürfnissen und geringen Umwegtoleranzen von Fußgängern entspricht. Um die Attraktivität des Wegenetzes für Fußgänger zu erhöhen, sind qualitativvolle, ausreichend dimensionierte Aufenthaltsräume und/oder interessante Sichtbeziehungen herzustellen. Dem Fußverkehr ist ein größerer Anteil als üblich am Straßenquerschnitt einzuräumen, der dem Ziel der Förderung des Fußverkehrs quantitativ und qualitativ angemessen ist. Der Radverkehr benötigt ein eigenes Wegenetz, auf dem ein komfortables, zügiges und möglichst kreuzungs- bzw. störungsfreies Vorankommen möglich ist. Darüber hinaus fahren die Radfahrer auf eigenen Schutz- und Radfahrstreifen auf den Fahrbahnen. Dabei sind die unterschiedlichen Niveauhöhen des Gebiets zu berücksichtigen. Eine Verknüpfung in das um-

liegende Radwegenetz ist herzustellen. Von besonderer Bedeutung ist ein durchdachtes System für das Fahrradparken, sowohl im öffentlichen Raum vor Nahversorgungs- und sonstigen öffentlichen Einrichtungen auf privaten Grundstücken als auch in Kombination mit dem Wohnen und mit Arbeitsstätten.

Es wird erwartet, dass die Flächenerfordernisse, die sich durch Mikromobilität und Leihsysteme, beispielsweise für das Abstellen geliehener Fahrzeuge (StadtRad, Tretroller, Lastenräder etc.), oder zur Vermeidung von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern ergeben, im Gesamtkonzept abgebildet werden. Auch Flächenbedarfe für die Wertstoffsammlung im „Bring-System“ (insbesondere Glas) soll im öffentlichen Raum berücksichtigt werden (siehe Kapitel E.4).

Ein nachhaltiges Entwässerungskonzept unter Berücksichtigung des Klimawandels (Starkregenereignisse) ist bei der Erschließungskonzeption zu berücksichtigen (siehe Kapitel D.1.8).

Das innere Straßennetz im Quartier ist durch Gestaltungselemente in unterschiedliche Straßentypen zu differenzieren. Dabei spielt die Entwicklung eines Baummasterplans (sollte Baumarten, Baumhabitus und Baumstellungen enthalten, als Beispiel siehe Anlage 1.28 „Baummasterplan HafenCity“), die Maximierung des Grünanteils in den Straßenräumen (siehe Kapitel D.2.3 und die weitgehende Reduzierung des ruhenden Verkehrs (ganz ohne MIV) im öffentlichen Raum eine tragende Rolle. Auch die städt-räumlichen Wechselwirkungen der Gebäude bestimmen den Raum zwischen den Gebäuden. Ausreichende Abstände zwischen Gebäuden mit möglichen Einengungen und Aufweitungen im städtebaulichen Kontext sind auch Grundlage für die Dimensionierung der öffentlichen Wegeflächen und sollen im Gesamtkonzept dargestellt werden. Gewünscht wird eine robuste, barrierefreie Erschließung, die eine einfache Schadensbehebung durch geeignete Materialien ermöglicht.

Um in den geplanten, unterschiedlichen Straßentypen langlebig vitale Straßenbäume zu erhalten, sind statt Einzelpflanzgruben (3 m x 3 m x 1,5 m) durchgehende Pflanzgräben vorzuziehen, für die standardmäßig eine Breite von 3,00 m bei einer Tiefe von 1,50 m empfohlen wird. Damit sind zudem nur geringere Einschränkungen in der Arten-/Sortenwahl zu erwarten.

Wo die Breite von 3,00 m nicht eingehalten werden kann, werden Pflanzgräben umso notwendiger, um die Versorgung der Pflanzen, die Bodendurchlüftung und ausreichendes Wasserhaltevermögen dauerhaft und über die gesamte Einbautiefe gewährleisten zu können. Wird die Grabenbreite auf 2,00 m verringert, ist dies nur noch eingeschränkt möglich, zumal die Stützelemente der Bordsteine ebenfalls zu Lasten des Wurzelraums gehen. Die Auswahl der Arten/Sorten muss der i. d. R. massiven Bebauung auch optisch gewachsen sein, andererseits dürfen Straßenraum und Lichtraumprofil nicht bedrängt werden. Dies ist auch mit Blick auf Verkehrssicherungspflicht und fortlaufende Unterhaltung von Bedeutung.

D.1.11 Ver- und Entsorgung

Energie:

Die Energieversorgung des Stadtteils Grasbrook erfolgt, siehe in Kapitel B.1.3, primär auf der Basis einer CO₂-neutralen Energieerzeugungs- und Verteilungsinfrastruktur, die gekoppelt werden soll an die lokalen Energieerzeugungen (Solar-energie und Energie aus Abwärme etc.). Die Flächen der dazu notwendigen Energiehubs zur Wärme-, Kälte- und Stromerzeugung und -verteilung, die je Quartier oder auch quartierübergreifend integriert werden sollen, sind in den Konzeptvarianten beispielhaft zu berücksichtigen (siehe Kapitel E.4). Das gilt auch für die Flächen, die für eine Speicherung möglicher Überschussenergie (z.B. Eisspeicher) vorgesehen sind.

Medienkanal:

Im Rahmen des städtebaulichen und freiraumplanerischen Entwurfs gilt es, den Medienkanal auf Basis der entsprechenden Anforderungen bezüglich Größe und Lage (siehe Kapitel E.4) einzuarbeiten, sodass dessen Lage sowohl aus den Plänen als auch aus dem digitalen Modell ersichtlich ist. Die Lage des Medienkanals soll so gewählt werden, dass alle Baufelder mit einem maximalen Abstand von 50 Metern angeschlossen werden können. Dabei sind auch die aus der angestrebten Nutzungsmischung erwachsenen gewerblichen Bedarfe angemessen zu berücksichtigen.

In Bezug auf die öffentliche Beleuchtung wird ein nachhaltiges Konzept angestrebt, welches auch Überlegungen für Mehrfachnutzungen (Lademöglichkeit, WLAN, Stromangebot für Veranstaltungen) vorsieht und die Auswirkungen von Beleuchtung auf die menschliche Gesundheit sowie die Biodiversität berücksichtigt (siehe Anlage 1.41 „Vogelfreundliches Bauen“).

Entsorgung:

Für Entsorgungseinrichtungen sind die in Kapitel E.4 beschriebenen Rahmenbedingungen umzusetzen und ein Quartiershof für Recycling mit einer Fläche von mindestens 250 qm zusätzlich ausreichender Rangierfläche oder als teilentegrierte Variante mit Überbauung durch ein Gebäude zu berücksichtigen und dezentrale, gestalterisch gut integrierte öffentliche Unterflur-Glassammelbehälter an zwei bis drei geeigneten Standorten (siehe Anlage 1.32 „Standortanforderungen Unterflurssysteme“) zu integrieren.

D.1.12 Wirtschaftlichkeit

Die Wirtschaftlichkeit sowohl des städtebaulichen als auch des freiraumplanerischen Entwurfs ist für die nachfolgende Entwicklung von besonderer Bedeutung. Die Leitziele des Verfahrens sind mit einer wirtschaftlichen Grundhaltung unter der Prämisse des kostenstabilen Bauens in Einklang zu bringen. Die städtebaulichen und freiraumplanerischen Entwürfe sollen vor dem

Hintergrund einer wirtschaftlichen Bebauungs-, Erschließungs- und öffentlichen Freiraumstruktur entwickelt werden und sich gleichzeitig an einer qualitätvollen Stadtteilentwicklung orientieren. Das Verhältnis von Erschließungsaufwand und Nutzengewinn ist zu optimieren. Das bedeutet vor allem eine angemessene Ausnutzung der Flächen und die Vermeidung von einseitigen Erschließungen. Sämtliche Folgekosten für die öffentliche Hand und die zukünftigen Nutzer sind in die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung einzubeziehen.

Alle Planungsansätze sind separat nach Inhalten nachvollziehbar aufzubereiten. So sind z.B. die Arten von Oberflächenbefestigungen kostentransparent auszuweisen. Gleiches gilt für Ingenieurbauwerke und andere Gestaltungselemente. Folgende Kostenkenngrößen sind bei der Planung einzuhalten:

- Verkehrsanlagen
300-400 €/qm
- Freiraum-Parkanlage
300-400 €/qm
- Freiraum-Promenade
300-400 €/qm
- Freiraum-Plätze
800-1.000 €/qm
- Stege/Brücken
2.000-4.000 €/qm
- Kaimauern/Uferböschungen Neubau
10.000-25.000 €/m

Hinweis: Diese Kostenkenngrößen sind grobe Angaben, welche integral den Hauptflächenkategorien zur Indexbildung zugeordnet werden und nicht überschritten werden sollen. Im Detail sind die Kosten planungsbezogen detailliert aufzustellen. Innerhalb der Hauptkategorien können Teilflächenkosten abweichend schwanken, solange in der Summe die Kennwerte eingehalten sind.

Kapitel D.2

Besondere freiraumplanerische Zielsetzung

Im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Gesamtkonzepts wird von den Teilnehmern eine klare städtebauliche Konfiguration mit einer durchdachten Raumbildung erwartet, die hohe gestalterische und funktionale Qualitäten für alle Nutzer, Bevölkerungsgruppen und Generationen erzeugt sowie die Identitätsbildung der Quartiere und des gesamten neuen Stadtteils fördert.

Es soll ein Freiraumkonzept entwickelt werden, welches die Freiraumstrukturen des Grasbrook mit den Landschaftsachsen an der Norderelbe und zur Elbinsel Wilhelmsburg in Nord-Süd-Richtung aufgreift und für den neuen Stadtteil attraktive und belebte und gleichzeitig sichere und ruhige Räume zur Erholung schafft. Ziel ist es, ein gut strukturiertes Freiraumverbundsystem zu erarbeiten, welches Bezüge zu den benachbarten Stadtteilen herstellt und innerhalb des neuen Stadtteils und der Quartiere ein schlüssiges Freiraumnetz entwickelt.

Darüber hinaus wird die Etablierung einer urbanen grünen Infrastruktur und somit der Integration einer ökologischen Verbundplanung erwartet. Die Einbringung alternativer Lösungen und innovativer Ideen zum Thema städtischer Ökosysteme wird von den Teilnehmern gefordert.

Für die Bearbeitung des Freiraumkonzepts und die Vernetzung zum Umfeld sowie zur Stärkung der bestehenden Landschaftsachsen stehen folgende Themen im Fokus: Unter Berücksichtigung seiner vorhandenen Freiraumstrukturen soll eine Verknüpfung des Stadtteils Grasbrook mit den angrenzenden Stadtteilen Veddel und Wilhelmsburg, aber auch der HafenCity herausgearbeitet werden. Zudem stellt sich die Frage, wie die Hochwasserschutzanlage an der Grenze beider Stadtteile in den Stadt- und Freiraum gestaltet, gewinnbringend integriert und möglichst barrierefrei eingebunden werden kann. Für die innere Struktur des Stadtteils gilt es zu prüfen, wie ein grundstücksübergreifendes Freiraumnetz entwickelt werden kann und welchen Beitrag private, öffentlich begehbbare Grundstücksflächen in Verbindung mit den öffentli-

chen Freiräumen und Quartiersstraßen hierzu leisten können.

Die Freiräume im Stadtteil Grasbrook sollen sowohl eine überregionale Ausstrahlung entfalten als auch lokale Identitäten für den Stadtteil schaffen. Gerade wegen der hohen städtebaulichen Dichte sollen gestalterisch hochwertige Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität und differenzierter Nutzungsmöglichkeiten geschaffen werden. Von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern werden Aussagen erwartet, welche spezifischen Freiraumtypologien wie Parks, Quartiersplätze und Promenaden in welcher Abfolge zur Identität des neuen Stadtteils beitragen und das innere Freiraumnetz prägen. Es ist zu prüfen, wie und in welchen Bereichen der aufgezeigten Freiraumtypologien das Konzept lebendiger und publikumsbezogener Erdgeschossnutzungen nachhaltig fördern kann.

Entwurfsaufgabe der Teilnehmerinnen und Teilnehmern ist es, die zukünftigen Quartiere im Stadtteil mit ihren Wasserflächen und Uferzonen an der Elbe und dem Moldau und Saalehafen miteinander zu verbinden, um das Potenzial des Stadtteils mit doppelter Wasserlage, das Freiraumnetz und die Verbindung der Quartiere zu steigern. Die Übergänge und Schnittstellen der verschiedenen Freiräume zwischen Ufer- bzw. Kaiebenen und hochwassergeschützter Warfebene sind unter Beachtung der Topografie für den Stadtteil charakteristisch und zu Orten der Begegnung zu entwickeln.

Neben der hochwertigen Gestaltung der Freiräume müssen die Freiraumkonzepte vielfältige Nutzungsmöglichkeiten integrieren und zulassen. Von den Teilnehmern werden Konzepte erwartet, die auf Mehrfachnutzungen (multicodierte Flächen) für Erholung, Begegnung, Bewegung, Spiel und Sport ausgerichtet sind. Diese sind z.B. für die aufgeführten Sport- und Spielnutzungen nachzuweisen. Vor dem Hintergrund wechselnder Anforderungen an öffentliche Räume und gesellschaftliche Entwicklungsveränderungen ist auch ein hohes Maß an Flexibilität innerhalb der Nutzbarkeit und Aneignung

gefordert. Die Angebote des Freiraumkonzepts sollen auch den Bedarf der Bewohnerinnen und Bewohner der Veddel decken; hier fehlen qualitätsvolle Freiraumstrukturen.

Alle öffentlichen Räume und Einrichtungen müssen barrierefrei gestaltet sein. Durch die Wasserlage und die unterschiedlichen, zu vereinenden Nutzungen spielt auch im Stadtteil Grasbrook die Auseinandersetzung mit den Höhenniveaus und deren barrierefreie Verbindung bei knappen Flächen eine große Rolle.

Der Grasbrook soll ein klimagerechter und an den Klimawandel angepasster Stadtteil werden. Den Freiräumen wird vor diesem Hintergrund eine besondere Rolle zugesprochen. Die biologische Vielfalt und die Möglichkeiten einer nachhaltigen Nutzung für die Menschen sind für die Bearbeitung der Freiraumkonzepte von hoher Bedeutung. Von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern werden innovative Ideen zur Entwicklung und Förderung urbaner Ökosysteme auf Basis von Nature-based Solutions (NbS) und des Animal-Aided Designs (AAD) für die Lösung der umweltbezogenen Fragen im Rahmen wissenschaftlicher Konzepte nachhaltiger planetarischer Grenzen erwartet (siehe Anlagen 1.34 und 1.35). Vor diesem Hintergrund sind die Konzepte von den Teilnehmern im Kontext der folgenden Leitthemen zu entwickeln. Die Freiräume sollen unter Berücksichtigung der intensiven Nutzung einen hohen Beitrag für einen biodiversen Stadtteil leisten. Von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern ist im Rahmen der Freiraumgestaltung aufzuzeigen, wo ökologisch wertvolle Bestandsflächen erhalten werden können und wo Flächen mit spontaner oder Ruderalvegetation bzw. Flächen mit extensiver Pflege trotz intensiver Nutzung der Freiräume integriert werden können. Es ist weiter zu erläutern, welchen Beitrag diese Flächen zur Biodiversität und zur Naturerfahrung leisten können.

Ebenso sind Erschließungen und Freiräume im Stadtteil so zu gestalten, dass eine möglichst geringe Versiegelung der Oberflächen und eine maximale Regenrückhaltung erzielt werden. In

diesem Zusammenhang sind auch Aussagen zu Materialien und nachhaltigen Baustoffen zu treffen, die zur nachhaltigen klimagerechten Stadtentwicklung auf dem Grasbrook beitragen.

Es wird ein Konzept zur Gestaltung der Dachlandschaft und grünen Fassaden gefordert, die den neuen Stadtteil prägen und zur Förderung des Mikroklimas und der Artenvielfalt beitragen (siehe auch Kapitel D.2.3). Darüber hinaus ist darzustellen, welche Grünvolumen in Straßenräumen, Freiräumen und Parkanlagen zur Schaffung von Lebensräumen und Klimainseln und zur Förderung des Mikroklimas entstehen können.

D.2.1 Anforderungen an Grünflächen und Parkanlagen

Für den Stadtteil Grasbrook sind von den Teilnehmern insgesamt 8 ha Grün- und Parkflächen vorzusehen. Davon sind ca. 6 ha als zusammenhängende, zentrale Parkfläche für Freizeit, Naturerfahrung und Erholung zu entwickeln. Zusätzlich sind 1 ha öffentliche Spielplatzflächen einzuplanen.

Das Elbufer bietet dazu das Potenzial, einen für den Stadtteil prägenden und zusammenhängenden Park mit Wasserbezug und Blick auf die HafenCity und die Hamburger Innenstadt zu entwickeln, ist jedoch keine zwingende Vorgabe für die Verortung. Unter Berücksichtigung der Wasserwechselzonen und der hochwassergeschützten Warftebene ist von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern ein belastbares Höhenkonzept für den Park auf überwiegend hochwassergeschütztem Niveau zu entwickeln, Übergänge und Bezüge zum Wasser sind unter Beachtung der Nutzbarkeit und der Unterhaltung herauszuarbeiten. Bei der Entwicklung des Parks soll die Transformation in Hinblick auf die Rudimente der Hafennutzung und der Stadtnatur als Erinnerung an die Geschichte des Grasbrook eingebunden und in enger Nachbarschaft mit dem Hafensemuseum erlebbar gemacht werden.

Die Parkfläche soll multicodiert gestaltet werden, sowohl mit offenen Räumen als auch klein-

teiligeren Strukturen. Der Park soll Raum für Ruhe und Erholung bieten, auf unverlärmt Bereiche ist zu achten. Das Angebot im Park soll definierte sowie freie Spiel- und kleinteilige Sportbereiche (inklusive zwei geschützter Hundeflächen von 20 bis 25 m) vorsehen und Raum für vielseitige Aktivitäten zulassen. Die Gestaltung und Nutzbarkeit der Parkfläche sollen u. a. auch zur Förderung sozialer Gemeinschaften (Vereine, Patenschaften) beitragen. Der Park sollte der Sonnenseite zugewandt sein und gleichzeitig sind in den Parkflächen Bäume und Baumgruppen, Lauben und Pergolen zu planen, zum Schutz vor Wind und Herstellung von Schattenräumen bei Überwärmung und an heißen Sommertagen.

Der Park ist als wichtiger Bestandteil des Freiraumnetzes und des Wegesystems zu entwickeln. Die Verknüpfung des Parks mit dem angrenzenden Quartier sowie der Veddel ist herauszuarbeiten. Im Rahmen des Freiraum und Wegenetzes sind von den Teilnehmern wichtige Parkeingänge zu definieren und darzustellen. Für die innere Erschließung des Parks ist ein System mit schnellen und langsamen Wegen zu entwickeln, um Nutzungskonflikten vorzubeugen. Für die Parkflächen sollen möglichst geringe Oberflächenversiegelungen vorgenommen werden, viele Verdunstungsflächen geschaffen werden und Materialien und Oberflächen mit geringen Abflussbeiwerten gewählt werden, damit das im Park anfallende Regenwasser vollständig versickern kann. Weiter ist mit Bezug auf die zu unterbreitenden Konzepte der Wasserkreisläufe und des Regenwassermanagements durch die Teilnehmerinnen und Teilnehmer aufzuzeigen, in welchem Umfang Retentionsmulden oder -flächen sowie Zisternen für die Bewässerung und Regenwassernutzung in die Grün- und Parkanlagen integrierbar sind.

Die Parkgestaltung soll unter Berücksichtigung urbaner Ökosysteme, des Biotopverbunds und der Förderung der Biodiversität erfolgen. Von den Teilnehmern sind im Rahmen der Gestaltung Strukturen innerhalb des Parks aufzuzeigen, die nachhaltige Lebensräume für verschie-

dene Tierarten (Insekten und Vögel) bieten. Von den Teilnehmern ist weiter darzustellen, wie Gehölzstrukturen zur Reduzierung von Windgeschwindigkeiten beitragen können.

Im Rahmen der Gestaltung sollen unter Berücksichtigung intensiver Nutzungen der Parkanlage geeignete extensiv gepflegte Bereiche ausgewiesen werden.

In der Parkanlage sowie in der Nähe von Sport- und Spielflächen sind auch geeignete Orte und Konzepte für Wasserspender, also Trinkmöglichkeiten für Menschen und Tiere (z.B. Hunde) zu integrieren, um in sommerlichen Hitzeperioden die Nutzungsmöglichkeit der Park-, Spiel- und Sportflächen zu gewährleisten.

D.2.2 Anforderungen an Plätze und Promenaden

Neben den Grünräumen und Parkanlagen ist die Ausbildung von Quartiersplätzen ein weiterer wichtiger Bestandteil des Freiraumnetzes. Quartiersplätze stellen identitätsstiftende Orte innerhalb der Quartiere dar. Gleichzeitig sind sie Verknüpfungspunkte zwischen den Quartieren. Im Stadtteil Grasbrook weisen die Landflächen aufgrund der doppelten Wasserlage eine im Vergleich zu anderen Stadtquartieren geringere Abwicklungstiefe auf. Zu beantworten ist folglich die Frage, ob bei den zur Verfügung stehenden Abmessungen der Landflächen zwischen den Uferkanten die Anordnung von Quartiersplätzen überhaupt notwendig ist. Durch die Hierarchisierung der Straßenräume (D.1.10) entstehen in den untergeordneten Straßen Bereiche, die von motorisierten Verkehren freigehalten sind. Diese Straßenräume bieten das Potenzial, die Funktionen von Quartiersplätzen als lineare Strukturen zu übernehmen und sollen als Bereiche mit hoher Aufenthaltsqualität und unter möglichst intensiver Einbeziehung von Grünflächen gestaltet werden. Von den Teilnehmern ist im Rahmen des städtebaulichen und freiraumplanerischen Entwurfs eine sinnfällige Abfolge und Verortung von Räumen in geeigneter Proportion vorzuschlagen, die als Bestandteil des Freiraum-

netzes wichtige Orte der Begegnung und des Austauschs werden. Die Freiraumnutzungen mit Bezügen zu publikumswirksamen Erdgeschossnutzungen an den Raumkanten sind von den Teilnehmern herauszuarbeiten. Erwartet werden für das jeweilige Quartier identitätsstiftende Orte mit unterschiedlichen Charakteren, aber auch funktional passende Nutzungen an den Raumkanten als Orte der Gemeinschaft. Im Rahmen der Gestaltung sind von den Teilnehmern charakterprägende Materialvorschläge zu unterbreiten. Geeignete Bepflanzungen zur Schattenspende und Vermeidung von Hitzeinseln sind vorzuschlagen. Auch für diese Kategorie der öffentlichen Flächen wird großer Wert auf flächensparende Mehrfachnutzungen gelegt. Dennoch müssen die auf hochwassergeschütztem Niveau liegenden Flächen im Übergang zu den Promenaden ausreichend Platz für barrierefreie Übergänge und deren gestalterische Integration in die Platzkonfiguration bieten.

In der Ausstattung der Flächen sollen mögliche Einrichtungen für kulturelle Veranstaltungen im Stadtteil berücksichtigt werden. Neben dem Angebot von Sitzelementen sollen Versammlungen mit Bühnen, temporäre Bestuhlungen oder die Veranstaltung von Märkten möglich sein.

Um die Lage des Stadtteils am Wasser herauszustellen und das Grüne Netz entlang der geplanten ElbinselLandschaftsachse in Richtung Wilhelmsburg Nord zu fördern, sind die Promenaden entlang des Moldau und Saalehafens wichtiger Bestandteil des Freiraum- und Wegesystems in dem neuen Stadtteil. Sie leisten einen wichtigen Bestandteil der Stadt der kurzen Wege. Durch die Entwicklung einer beidseitigen Promenadenlage mit einem hohen Grünanteil entlang der Hafenbecken mit Übergängen an den Brückenverbindungen soll auf dem Grasbrook ein dichtes Band und Netz am Wasser entstehen.

Unter Berücksichtigung der stadtteilübergreifenden Wegfunktion, der Quartiersverbindung über die Hafenbecken und der freiraumbezogenen Aufenthaltsqualität sind von den Teilnehmern

im Rahmen des städtebaulichen Entwurfs geeignete Breiten für die Promenaden – unter einer Mindestbreite für öffentliche Promenaden und Wege entlang der Ufer von 12 bis 15 m – vorzuschlagen. Dabei sind Zonierungen für schnelle und langsame Wege als auch Aufenthaltsbereiche zur Erholung mit Sitzgelegenheiten und Bezügen zum Wasser als auch Zonen für Aktivitäten und Sport wie Joggen, Fitness und Workout zu berücksichtigen. Die Auseinandersetzung mit der Identität des Ortes, die Berücksichtigung der Lagen entlang der denkmalgeschützten Gebäude und anderer historischer Spuren sowie der Wasserbezug mit seinen verschiedenen Uferabschlüssen und -ausbildungen ist in diesem Zusammenhang Voraussetzung.

Entsprechend des Konzepts für Erdgeschoss- und Warftnutzungen sind Promenadenabschnitte mit Übergängen und Verknüpfungsfunktionen prädestiniert für gastronomische Nutzungen. Gleichzeitig ist es bedeutsam, an besonderen Stellen ausreichend definierte nicht kommerzielle Aufenthaltsbereiche zu gestalten, die unterschiedliche Charaktere (ruhige Bereiche, Treffpunkte etc.) aufweisen. Für die Promenaden sind geeignete Materialvorschläge zu unterbreiten.

Von den Teilnehmern wird die Integration von Vegetation, insbesondere in Verbindung mit grünen Uferabschlüssen, erwartet. Auch entlang der Promenaden leisten Bäume eine wichtige Funktion zur Beschattung und Förderung des Mikroklimas. Die Anforderungen an die Gestaltung der Promenaden unterliegen aufgrund der häufigen Überflutungen dem Prinzip einer Robustheit und einfachen Unterhaltung. Die Flächen müssen nach Hochwasserereignissen leicht zu reinigen sein, die Ausstattung muss den Stößen von Treibgut standhalten.

Der Wasserbezug des Stadtteils und die Ausbildung von Promenaden und Uferzonen bieten die Möglichkeit, das Wasser erlebbar zu machen. Unter Berücksichtigung der Tide werden von den Teilnehmern geeignete Vorschläge erwartet, an welchen Stellen entlang der Ha-

fenbecken ein direkter Bezug bzw. Zugänge zum Wasser zur besseren Erlebbarkeit oder direkten Erreichbarkeit bzw. auch zur Integration eines Anlegers für Barkassenschifffahrten mit Zugangsbrücke geschaffen werden können. Der Standort des Anlegers steht bereits fest und kann der Anlage 1.09 „Fokusplan Restriktionshinweise“ entnommen werden.

D.2.3 Begrünungskonzept, grüne Grundstücks- und Gebäudeflächen

Im Rahmen des freiraumplanerischen Gesamtkonzepts wird die Entwicklung eines innovativen Gesamtkonzepts für die Begrünung mit Darstellung eines Baummasterplans für die öffentlichen Straßenbäume sowie eines Bepflanzungskonzepts für die Parkanlagen, Quartiersplätze und Promenaden erwartet.

Das Vegetationskonzept soll für den Stadtteil und die einzelnen Quartiere eine charakteristisch prägende Gehölzauswahl beinhalten. Es soll weitere Anforderungen der Vegetation an den Klimawandel und schwierige Standortbedingungen mit Auffüllungsböden aufgrund des Warftkonzepts, Hitze und starker Winde berücksichtigen und hier geeignete stressresistente Pflanzen und Baumarten vorschlagen. Schließlich muss den ökologischen Anforderungen der Artenvielfalt und damit der ökologischen Wertigkeit bei der Gehölz und Pflanzenauswahl (Bienenweide, Nahrungsquelle, Lebensraumfunktion) Rechnung getragen werden und die Problematik invasiver, gebietsfremder Arten berücksichtigt werden.

Anforderungen an grüne Grundstücks- und Gebäudeflächen:

Gemäß der Gründachstrategie Hamburgs sollen die 5. Fassaden der Gebäude weitgehend mit Dachbegrünungen versehen werden. Dachbegrünungen leisten einen erheblichen Beitrag zur Regenwasserrückhaltung und beeinflussen das Lokalklima durch die Wasserspeicherung und Verdunstung positiv. Ebenso wirken sich Fassadenbegrünungen positiv auf das Lokalklima aus. Neben den positiven Auswirkungen auf das

Lokalklima und der klimabezogenen Resilienz können Dach- und Fassadenbegrünungen den neuen Stadtteil nachhaltig, nicht zuletzt visuell prägen.

Dachlandschaften bieten ein beachtliches Potenzial, um das Freiflächenangebot zu verbessern und zugleich besondere Freiraumqualitäten zu schaffen. Von den Teilnehmern werden Konzepte erwartet, in welchem Umfang und auf welchen Flächen u.a. gemeinschaftlich nutzbare Dachgärten, Aufenthalts- und Pausenorte für Angestellte und Besucher, begehbare Gründächer für u.a. Kundengespräche in luftiger Höhe, zur Nutzung des Dachs als Ausstellungsraum oder als artenreiche Extensivbegrünung in Kombination mit beispielsweise Solarenergieerzeugung entstehen könnten. Es sind Angaben zum Einsatz von extensiven oder aber intensiven Gebäudebegrünungen (Dach- und Fassadenbegrünung) zu machen und die Art der Begrünung mit Angabe möglicher prägender Pflanzenarten aufzuzeigen.

Wichtig bei der Ausweisung von Dachbegrünungen sind jedoch auch die Berücksichtigung notwendiger Gebäudetechnik auf dem Dach (z.B. zur Solarenergienutzung, mindestens 30 % der Dachfläche), Dachneigung, Dachform sowie mögliche Nutzungen auf dem Dach wie Gemeinschaftsgärten, Urban Gardening oder nachzuweisende private Spielflächen für Wohngebäude. Insbesondere bei Wohngebäuden können die nachzuweisenden Spielflächen oft nicht ausschließlich in den privaten Freiflächen der Innenhöfe ausgewiesen werden. Dachflächen können hier im Rahmen von naturnah gestalteten Aufenthalts- und Spielflächen ein ergänzendes Angebot für die Bewohnenden und Beschäftigten darstellen.

Die vorgeschlagenen Konzepte für Fassadenbegrünungen müssen jedoch auch wirtschaftliche Aspekte und Fragen der Unterhaltung berücksichtigen. Insbesondere der Umfang der erforderlichen Bewässerungstechnik (z.B. Regen- und Grauwasser) und die Möglichkeit von Pflegeschnitten an Fassaden sind bei den Kon-

zepten zu beachten. Für „Hofkonzepte“ sind dabei vor allem „grüne“ Fassaden zu vorzusehen. Daher ist von den Teilnehmern ein Konzept für die Nutzung der Dachlandschaft und Gebäudebegrünung zu entwickeln, auf welchen Dächern, naturnahe, artenreiche Begrünungen erfolgen sollen und in welchem Umfang gemeinschaftliche Nutzungen auf Dach- und Gebäudeflächen für Bewohnende und Beschäftigte stattfinden können und welcher Flächenanteil für die Gebäudetechnik vorgesehen wird (ggf. Kombination mit Gründach). In diesem Zusammenhang wird der Anspruch formuliert, typologisch und exemplarisch darzustellen, wie und in welcher Form die Dächer aktiviert und in einen städtebaulichen und landschaftlichen Zusammenhang integriert werden können.

Private Grundstücksflächen, insbesondere in Innenhöfen von Wohngebäuden, können ebenso einen erheblichen Beitrag zu einer grünen, biodiversen Stadt leisten (siehe Anlage 1.43 „Grüne Vielfalt im Wohnquartier“). Neben notwendigen Erschließungen, der Gestaltung von Gemeinschafts- und Spielflächen, bieten sie die Möglichkeit, intensiv begrünte und wenig versiegelte Oasen auszubilden. Von den Teilnehmern werden im Rahmen des Freiraumkonzepts strukturelle Aussagen erwartet, welchen Charakter privat genutzte grüne Innenhöfe und Freiflächen entfalten können und welchen Beitrag sie für einen grünen, biodiversen Stadtteil Grasbrook leisten können.

An aerial photograph of a city, likely Hamburg, showing a large river (the Binnenalster) winding through the urban landscape. The river is filled with boats and has several bridges crossing it. The city is densely packed with buildings, many of which are under construction, as evidenced by the presence of cranes and large construction sites. The sky is clear and blue, and the overall scene is one of active urban development.

Teil E

Rahmenbedingungen und Vorgaben

Die in diesem Teil beschriebenen thematischen Rahmenbedingungen und Vorgaben ergänzen die Erkenntnisse aus den Voruntersuchungen und Bestandsaufnahmen, die in der Standortanalyse „Stadtteil Grasbrook“ gebündelt sind (siehe Anlage 1.13 „Standortanalyse Grasbrook“) und sind für die Entwurfskonzepte zugrunde zu legen.



Kapitel E.1

Nutzungen

E.1.1 Bildung und soziale Infrastruktur

Grundschule

Der Hamburger Schulentwicklungsplan 2019 sieht für den Stadtteil Grasbrook die Umsetzung einer fünfzügigen Grundschule vor. Die Grundschule soll sich optimal in das städtebauliche Gefüge integrieren. Die notwendigen Außenflächen sollen auf Erdgeschossniveau nachgewiesen werden. Ferner ist am Standort eine 3-Feld-Turnhalle (für Handball geeignet) zu integrieren. Von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern sind Vorschläge auszuarbeiten, die einerseits den funktionalen Anforderungen (abgegrenzter Schulhof/Freiflächen) einer Grundschule Rechnung tragen, andererseits sich so intensiv wie möglich mit dem angrenzenden Stadtraum verbinden. Außerdem soll herausgearbeitet werden, wie die Schule als öffentliche Nutzung, insbesondere im EG, städtebaulich eine zusätzliche Qualität für die Nachbarschaft und den angrenzenden Stadtraum schaffen kann. Der Schulstandort ist auf einem separaten Grundstück mit guter Erreichbarkeit auch für Schüler aus der Veddel zu planen. Das Grundstück sollte 6.000 qm groß sein. Als Schulhof ist eine Fläche von rund 2.875 qm ebenerdig anzuordnen.

Kinderbetreuung

Angesichts der demografischen Entwicklung und der Erfahrungen, dass sich gerade die innerstädtischen Standorte als überdurchschnittlich von Familien nachgefragte Standorte entwickelt haben, ist von einem Kita-Bedarf von mindestens 750 Betreuungsplätzen auszugehen. Die Größe der Kinderbetreuungseinrichtungen sollte ca. 80 bis 120 Plätze sein. Somit ist von einem Bedarf für die Realisierung von ca. 8 Kita-Standorten mit einem Geschossflächenbedarf von jeweils 700 bis 1000 qm BGF auszugehen, entsprechend einem minimalen Flächenbedarf von 6.800 qm BGF.

Entsprechend der rechtlichen Rahmenbedingungen ist zu jeder Kindertageseinrichtung eine unmittelbar angrenzende, ausschließlich durch die Einrichtung genutzte private Außenspielfläche im Umfang von mindestens 6 qm je Betreuungsplatz auf dem Grundstück vorzusehen.

Die Standorte sind zu identifizieren und im Rahmen des Bebauungskonzepts ist exemplarisch der Nachweis zu führen, dass die Umsetzung den Anforderungen regelhaft genügt.

E.1.2 Kultur, Sport und Nachbarschaft

Deutsches Hafenumuseum

Das Deutsche Hafenumuseum soll als prägnanter Neubau mit rund 10.500 qm BGF auf einem rund 5.600 qm großen Grundstück im westlichen Bereich des Grasbrook entstehen (siehe Anlage 1.09 und 1.10 für den Standort des Deutschen Hafenumuseums). Die Umsetzung des Projekts soll im Jahr 2022 beginnen (Fertigstellung 2025). Die Architektur für das ambitionierte Museumsprojekt, in dessen konzeptionellen Mittelpunkt die Geschichte der Häfen und die wirtschaftlichen Zusammenhänge der globalisierten Welt stehen werden, ist noch nicht festgelegt und wird in einem architektonischen Wettbewerbsverfahren definiert. Der Museumsstandort soll die Mitnutzung von angrenzenden öffentlichen, ökologisch elbtypisch gestalteten Freiflächen für die Präsentation von Großexponaten ermöglichen und in unmittelbarer Nähe des Holthusenkais, wo die Viermastbark „Peking“ ihren Liegeplatz finden soll, vorgesehen werden. Die Achsen für eine mögliche zukünftige Elbquerung mit Brücke sind freizuhalten.

Der Schuppen 50A, wo schon heute das Hamburger Hafenumuseum betrieben wird, soll zusammen mit der Flotte historischer Schiffe und Krane weiterentwickelt und als eine Art lebendiges technisches Freilichtmuseum Teil des Deutschen Hafenumuseums werden.



Abb. 25 | Viermastbark „Peking“

Sportnutzungen

Der Sport soll als wichtiger Teil eines funktionierenden städtischen Sozialraums rechtzeitig in die Planung eingebunden werden. Neben den Einrichtungen des Bildungswesens und der Kultur ist es der Sport, der über soziale Kontakte die Identifikation mit dem neuen Stadtteil schafft. Ein breites Angebot von Sportvereinen und anderen Sportanbietern leistet einen wesentlichen Beitrag dazu und verstärkt in Synergie mit Schulen, Kitas, Kultur und Bildungsangeboten die positiven Impulse. Die Gestaltung familienfreundlicher Stadträume, die Entwicklung gesellschaftlicher Diversität und die Einbindung unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen, die aktive Wertevermittlung in der Kinder- und Jugendarbeit und generations- und kulturübergreifende Integrationsarbeit bei kurzen Wegen sind die Entwicklungsziele.

Um die wohnortnahe und bedarfsgerechte Versorgung mit Sporträumen entsprechend dem heutigen erweiterten Sportverständnis lässt sich eine funktionierende Sportinfrastruktur in vier Grundsäulen gliedern:

- Sporthallen
- Sportplätze
- Vereinssportzentren und -flächen
- Sport im öffentlichen Raum.

Für den Stadtteil Grasbrook sind die im Kapitel D.1.1. genannten Sportflächenangebote zu integrieren. Dabei ist aufgrund der Insellage zu berücksichtigen, dass die Sportraumplanung die im Stadtteil lebenden und arbeitenden Menschen ebenso berücksichtigen muss wie die Bewohnerinnen und Bewohner der angrenzenden Stadtteile. Die zentralen Sportanlagen sollen ein Ort werden, der auch in Kopplung mit der Grundschule gedacht wird, um die schulischen Belange mit denen des organisierten Sports zu verknüpfen. In Verbindung mit dem Fußballplatz ist auch der Bedarf für ein Vereinsheim mit Umkleiden abzubilden. Als weiterer Baustein soll ein zeitgemäßes, großes Sportzentrum mit 3.000 qm BGF (z.B. Fitness, Gesundheit) an einem geeigneten zentralen und gut erreichbaren Stand-

ort in einem Gebäude integriert werden und eventuell Einzelhandelsflächen im Erdgeschoss in dezentralen Lagen mit eingebunden werden.

Nachbarschaftseinrichtungen

Nachbarschaftliches Engagement braucht Gelegenheit für Menschen, um zusammenzukommen, Bedarfe zu sichten, Angebote zu entwickeln sowie gemeinsam aktiv zu werden. Es ist daher erforderlich, im neuen Stadtteil Räume zu schaffen, an denen sich neben Funktionsflächen auch lokale Vernetzung, bürgerschaftliches Engagement und nachbarschaftliches Leben in besonderem Maße verdichten und die Treffpunkte mit niedriger Einstiegsbarriere darstellen. Dem „Community Center“ kommt eine strategische Rolle im Entwicklungsprozess von Gemeinwesen zu. Durch die Verortung einer Gemeinschaftsfläche im neuen Stadtteil soll eine Gemeinschaftseinrichtung entstehen, die Raum- und Nutzungsangebote im Stadtraum ermöglicht, die neben der Förderung von bürgerschaftlichem Engagement und sozialer Inklusion ggf. auch die Park und Spielflächenfunktion, z.B. die Versorgung mit öffentlichen Toiletten und z.T. die Unterbringung von technischer Ausrüstung, unterstützt.

Darüber hinaus sollte die Gebäudefläche Anlaufstelle und Ort für die Organisation von nachbarschaftlichen Initiativen, Vereinen und anderen Funktionen sein und über die Bereitstellung von Bürofläche entsprechende Coworking-Optionen und Selbstorganisation im Stadtteil strukturell stärken.

Das Nachbarschaftszentrum dient als Kristallisationskern für die Verstetigung nachbarschaftlicher Aktivitäten und soll als solches auch in seiner Funktion und Erscheinung erkennbar sein. Es soll in einer exponierten Lage verortet sein, um eine gute Erreichbarkeit zu sichern (auch aus Nachbarstadtteilen), und sollte möglichst eine Supervisionsqualität für die direkt umgebenden Bereiche ausüben können.

Diese Fläche soll keine separate bauliche Struktur sein, sondern räumlich zusammen mit anderen

Funktionen realisiert werden, beispielsweise mit einer Bücherhalle oder innerhalb einer anderen Struktur (z.B. Schulgebäude, Sportzentrum, wenn verträglich mit anderen Nutzungen).

Kapitel E.2

Hochwasser- schutz

Das Wettbewerbsgebiet liegt außerhalb der Hamburger Hauptdeichlinie und ist Teil der tief liegenden Marsch im Bereich der Elbe. Solche tief liegenden Flächen sind im Sturmflutfall nicht hochwassergeschützt und müssen eigene Schutzvorrichtungen außerhalb der Hauptdeichlinie vorsehen.

Für den künftigen Hochwasserschutz im Stadtteil Grasbrook wird das in der HafenCity bewährte Warftprinzip zugrunde gelegt (vgl. Abb. 26). Dabei handelt es sich um ein Konzept der hochwassergeschützten Aufschüttung, d. h. sämtliche Erschließungsanlagen werden auf ein hochwassergeschütztes Niveau gelegt. Mindestens zwei Erschließungen des Stadtteils dienen mit der Anbindung an die Hauptdeichlinie als hochwassergeschützte Rettungswege (siehe Kapitel E.5). Das Hochwasserschutzkonzept wird durch eine Flutschutzverordnung rechtlich gesichert. Für die Gebäude sieht das Konzept die Errichtung von Tiefgaragensockeln vor, die hochwassergeschützt ausgebildet werden und zu den Promenaden und zum Wasser hin eine Warftwand bilden. Über den Sockel- bzw. Warftgeschoss sitzt auf hochwassergeschütztem Niveau das Erdgeschoss. Die Warftkanten werden von der Wasserlinie (Uferzone) mit geeignetem Maß zurückgesetzt angeordnet. Die wasserseitig verbleibenden tiefer liegenden Bereiche werden als öffentliche Promenaden bzw. als Platz oder Park ausgestaltet und ermöglichen so den gewünschten engen Bezug zum Wasser. Diese niedrig liegenden Flächen können bei Sturmflutereignissen überflutet werden.

Bei der Anwendung des Warftprinzips ist die Festlegung der Schutzhöhe der Warft von elementarer Bedeutung. Diese muss die mittel- und langfristigen Wasserspiegelveränderungen (Klimawandel, zukünftige Entwicklung des Meeresspiegels etc.) und die Entwicklung der Hochwasserstände sowie die Anschlusshöhen an die vorhandene (und zukünftige) Hauptdeichlinie der Freien und Hansestadt Hamburg (siehe die „Hochwasserschutzanlage Veddel-West“) berücksichtigen. Für den öffentlichen Hochwasserschutz werden im Regelfall Prognosezeiträume von 50 Jahren zuzüglich Freibordhöhen für den Wellenaufschlag im Bemessungssturmflutfall zugrunde gelegt. Ein Betrachtungszeitraum von 50 Jahren ist für die Definition der Warfthöhe unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten nicht langfristig genug, da eine spätere Anpassung der Höhenlage von Infrastrukturen und Gebäuden nicht mit vertretbarem Aufwand realisierbar wäre und von einer Lebensdauer von hochwertigen Gebäuden von bis zu 120 Jahren und länger auszugehen ist.

Für die Ermittlung der Warfthöhe wurde eine gutachterliche Extrapolation der weiteren Entwicklung des Sturmflutgeschehens unter Berücksichtigung der Langfristprognosen für die lokalen Auswirkungen des Meeresspiegelanstiegs (unterteilt in 50, 100, 120 oder 150 Jahre) bezogen auf den Bezugspegel St. Pauli erstellt. Daraus abgeleitet wurden zeitlich und in der Höhe abgestufte Überflutungsszenarien mit ihren Eintrittswahrscheinlichkeiten bzw. dem Eintrittsrisiko. Die Ergebnisse des wissenschaftlichen Sachverständigengutachtens sind in Anlage 1.22 aufgeführt.

Unter Berücksichtigung der Eintrittswahrscheinlichkeiten wird die Warft mit einer Schutzhöhe von: +9,00 m ü. NHN festgelegt. Dies ist die Mindestschutzhöhe, welche für die öffentliche Daseinsvorsorge (Infrastruktur etc.) in jedem Lagepunkt eingehalten werden muss. Hinzu kommt ein Vorhaltemaß von 15 cm für mögliche Kriechsetzerscheinungen aus dem Untergrund, sodass **die planerische Mindestschutzhöhe festgesetzt wird auf: +9,15 m ü. NHN.**

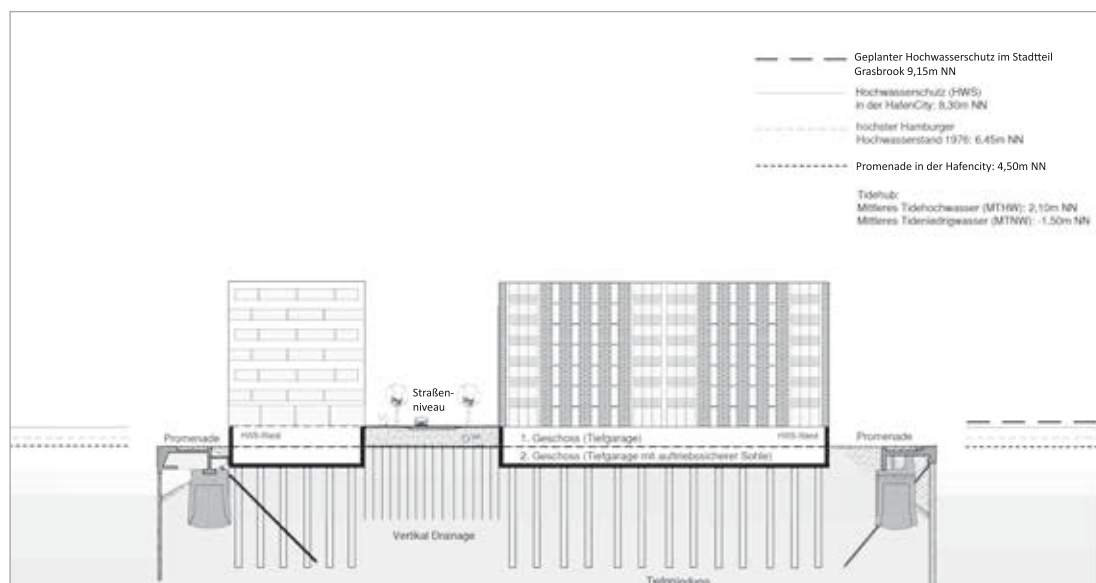


Abb. 26 | Systemschnitt Warftkonzept

Alle notwendigen Funktionen, welche hochwassergeschützt sein sollen, müssen mindestens diese Schutzhöhe vorweisen. Entsprechende Quer- und Längsgefälle für die Entwässerung sind bei Erfordernis zu beaufschlagen. Zu beachten ist, dass die Mindestschutzhöhe nur die unbeeinflusste Wasserhöhe darstellt. An den Uferzonen ist darüber hinaus noch ein Freibord für Wellen zu berücksichtigen. Dieser Wellenaufschlag wird beeinflusst von der Form und der Länge der Uferbereiche (Vorland) und kann nicht vorweg benannt werden, ohne diese Parameter zu spezifizieren (siehe Anlage 1.13 Seite 132). Ergänzend sind in Anlage 1.22 (LSBG u.a. Seite 6 ff.) die Parameter benannt, die geeignet sind, den Wellenaufschlag zu beeinflussen. Geeignete Maßnahmen sind im Freiraum und an den Gebäuden darzustellen.

Unter Berücksichtigung der Mindestschutzhöhe ist ein gesamtheitliches topografisches Modell zu erstellen, sodass die lokale Hochwasserschutzhöhe abgeleitet werden kann. Dieses topografische Modell steht im engen Zusammenhang mit der Aufgabenstellung der Wasserkreisläufe und soll in seiner Topografie so ausgebildet werden,

dass die potenzielle Energie durch Geländeformung direkt den Entwässerungsfluss bewirkt. Hochwasserschutz und Wasserkreisläufe bilden somit eine funktional sehr eng zusammenhängende Leistungsanforderung.

Im Rahmen des Warftprinzips werden die Sockel- bzw. Warftgeschosse bislang überwiegend für den ruhenden Verkehr genutzt. Publikumsbezogene Nutzungen in den Warftgeschossen dienen andererseits der Belebung der Promenaden und Warftzonen. Zusätzlich kann die Erschließung von Fahrradabstellplätzen über die Warftzonen ein wesentliches Qualitätsmerkmal für eine gute Zugänglichkeit sein. Es ist deshalb zwischen dem Ziel einer lebendigen und intensiv genutzten Warftzone und den Erfordernissen des Hochwasserschutzes abzuwägen, der die Anzahl und die Größe der Öffnungen in der Warftwand (Flutschutzanlagen) aus Gründen des Flutschutzes auf ein erforderliches Mindestmaß beschränken soll (siehe Kapitel D.1.5).

Im Wettbewerbsgebiet bestehen derzeit zwei private Hochwasserschutzanlagen, sogenannte Polder, auf dem Überseezentrum und dem Ha-

fengebiet O'Swaldkai. Am östlichen Ende des Wettbewerbsgebiets entlang der Straßen Am Saalehafen und Am Moldauhafen verläuft die öffentliche Hochwasserschutzanlage der Veddel. Die heutige Schutzhöhe liegt bei +7,5 m ü. NHN und wird zukünftig im Rahmen der Hauptdeichlinienerhöhungen auf ca. +9,0 m ü. NHN angehoben (Termin der baulichen Umsetzung bisher nicht festgelegt).

Der vorhandene private Schutzpolder auf dem Gelände des Überseezentrums wird im Rahmen der städtebaulichen Umgestaltung außer Betrieb genommen. Auf der Hafensfläche Terminal O'Swaldkai wird die Polderlinie entsprechend der zukünftigen Grenzziehung zwischen den Hafensflächen und Hafentorquartier neu festgelegt.

Kapitel E.3

Uferzonen und Wasserflächen

Infolge der Insel- bzw. Halbinsellage weist das Wettbewerbsgebiet entlang des Saalehafens, des Moldauhafens und entlang der Elbe eine bedeutende Länge an Übergangsbereichen von Land zu Wasser auf. Diesen Uferzonen soll sowohl für die städtebaulichen, insbesondere aber auch für die ökologischen Fragestellungen in der Freiraumplanung besondere Bedeutung zugemessen werden.

Im Rahmen der Bestandserfassung wurden alle Uferzonen bezogen auf den technischen Zustand und die ökologische Wertigkeit untersucht. Sie sind im Wesentlichen in Böschungen und Kaiwände zu unterscheiden. Die Böschungen sind sowohl in Schüttsteinausführung wie auch als gesetzte oder begrünte Böschungsanlagen ausgebildet. Teile der Böschungen sind zusätzlich mit Gebäuden überbaut (Schuppen G, F, E und D). Neben den überbauten Böschungen bestehen insbesondere am Melniker Ufer auch ehemals überbaute Uferanlagen.

Aufbauend auf der technischen Bestandsaufnahme der Uferzonen einschließlich der Einschätzung des Erhaltungszustands und der umfassenden ökologischen Bestandsaufnahme für das Wettbewerbsgebiet (siehe Kapitel E.6 und Anlage 1.13 „Standortanalyse Grasbrook“) wurden konkrete Vorschläge und Planungshinweise für eine ökologisch optimierte Gestaltung der Uferzonen erarbeitet (siehe Anlage 1.21 „Planungshinweise Uferzonen“).

Die Uferlinien sollen in ihrem Verlauf grundsätzlich beibehalten werden. In zwei Bereichen ist eine Umgestaltung der Uferlinie mittels Überbauung der Wasserflächen erforderlich:

- im östlichen Bereich des Moldauhafens, damit die über dem Wasser liegende U-Bahnstation erschlossen werden kann, und
- im westlichen Teil des Moldauhafens am Prager Ufer, um die Verbindungsbrücke über den Moldauhafen und auch die planerisch vorgehaltene Trasse über die Elbe berücksichtigen zu können.

Die erforderlichen Anpassungen der Uferlinie sind in der Anlage 1.21 „Planungshinweise Uferzonen“ als technische Mindestanforderungen dargestellt, die im Rahmen der städtebaulichen und freiraum-planerischen Bearbeitung einer weiteren Ausgestaltung zugänglich sind, sofern die Beeinträchtigung des Naturhaushalts möglichst minimiert und ein Verlust geschützter Biotopflächen möglichst vollständig vor Ort kompensiert wird.



Abb. 27 | Prager Ufer, Schüttsteinböschung mit Weidengehölzsaum

Kapitel E.4

Ver- und Entsorgung

Energie

Als Flächen für die Energieversorgung sind in möglichen Varianten Flächen für ein oder mehrere Energiehub(s) zur Wärme-, Kälte- und Stromerzeugung zu berücksichtigen, die je Quartier oder auch quartierübergreifend integriert werden sollen. Hierbei ist insbesondere die Möglichkeit einer auch quartiersübergreifenden, netzgebundenen Versorgung mit entsprechenden Großspeicher-Möglichkeiten vorzusehen. Dabei sind in der Funktionsplanung keine technische Varianten einschränkende Vorfestlegungen zu treffen. Das Energiekonzept wird parallel zur Funktionsplanung erarbeitet. Die Funktionsplanung muss hierfür nicht nur die Flächenbedarfe der Energieerzeugung und -verteilung berücksichtigen, sondern auch Flächen für mögliche Energiespeicherbedarfe einplanen, die von kleinen, dezentralen Speichermöglichkeiten bis zu großen, saisonalen Speichern reichen können. Ausgehend von einem grob abgeschätzten Speicherbedarf von 12.000 m³ für den Stadtteil Grasbrook ist in allen Quartieren beispielhaft für eine dezentrale Auslegung einer Energieversorgung/Speicherung und Verteilung entsprechend des Flächenanteils der ermittelten Baufelder ein Anteil für Speicher (rund 315 m³ pro Hektar (38 ha) anzunehmender Volumenbedarf für Energiespeicher) vorzusehen. Zudem sind Varianten für die Energiegewinnung und damit verbundener Flächenbedarfe aus Solar(thermie)anlagen an/auf Gebäuden oder auch auf Freiflächen aufzeigen.

Unabhängig davon sind auch Volumenkörper für die Stromeinspeisung aus dem Mittelspannungsnetz (drei Standardstationen je 3,30 m x 6,60 m Grundfläche, Höhe 3,54 m) vorzusehen. Eine genauere Berücksichtigung der Energiebe-

darfe, deren Erzeugung und Verteilung, wird im Rahmen der Erstellung des Funktionsplans erfolgen.

Versorgungstechnische Erschließung durch Medienkanal

Beispiele für die Erschließung mit Medienkanälen finden sich in zahlreichen Städten und größeren privaten und öffentlich zugänglichen Liegenschaften, so z.B. in Berlin, Leipzig, Düsseldorf, Zürich u.v. a. Die typischen gewählten lichten Abmessungen, die im Rahmen dieses Wettbewerbs bei der Dimensionierung des Medienkanals berücksichtigt werden sollen, liegen in der Größenordnung 4,50 m Breite/2,70 m Höhe. Da die gesamte Erschließung des Stadtteils über den Medienkanal erfolgen soll, ist dieser als Ringleitung mit Abzweigern analog dem Beispielplan in Anlage 1.17 anzuordnen.

Abfallentsorgung

Zur Förderung einer möglichst optimalen Rückführung von Abfällen und Wertstoffen in die Stoffkreisläufe soll das Entsorgungskonzept des Stadtteils für seine zukünftigen Nutzer möglichst attraktiv ausgestaltet sein und ein hohes Maß an Akzeptanz generieren.



Abb. 28 | Beispiel für einen Quartiershof für Recycling

Die etablierte und im Interesse einer Wiederverwertung sinnvolle getrennte Sammlung der Wertstoffarten (u.a. Glas, Verpackungen,

Papier, Pappe und Kartonage, Biomüll, Restmüll) führt jedoch zu zusätzlichen Flächenansprüchen und zu einer steigenden Anzahl der Fahrten von Entsorgungsfahrzeugen sowie häufig zu gestalterischen Defiziten im Stadtraum. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, wird im Stadtteil Grasbrook die Nutzung von digitaler Technologie und Sensorik zur Optimierung von Stoffströmen und Entsorgungslogistik genutzt: Nutzerbasierte Abrechnung der Entsorgungsmengen für die privaten Haushalte motiviert zur nachhaltigen Trennung der Wertstoffe und Füllstandssensoren an den Behältern in Verbindung mit einer intelligenten Tourenplanung befördern mit einer Abholung „on demand“ die Minimierung der Entsorgungsfahrten im Stadtteil. Zur räumlichen Bündelung von besonderen Entsorgungsbedarfen ist ein Quartiershof für Recycling mit einer Fläche von mindestens 250 qm zuzüglich ausreichender Rangierfläche für die Andienung der größtenteils als Unterflurbehälter vorgesehenen Bausteine der umweltgerechten Sperrmüll-, Problem- oder Wertstoffentsorgung zu berücksichtigen. Der Quartiershof soll ergänzt werden durch ein multifunktionales Servicegebäude (z.B. Werkstattverleih, Repair-Café, öffentliche Toiletten o. Ä.). Die Umsetzung ist auch in Verbindung mit Mobilitäts- und Logistikhubs (siehe Kapitel D.1.10) oder als teilentegrierte Variante mit Überbauung durch ein Gebäude möglich, sofern die Lichtraumprofile für das Andienen der Behälter eingehalten werden.

Dezentrale, gestalterisch gut integrierte öffentliche Unterflur-Glassammelbehälter an zwei bis drei geeigneten Standorten (siehe Anlage 1.32 „Standortanforderungen Unterflursysteme“) ergänzen ein möglichst flächeneffizientes (gegebenenfalls über mehrere Grundstücke gebündelt organisiertes) Angebot an gebäudebezogenen privaten Abfallentsorgungseinrichtungen. Im späteren Stadtteilalltag werden Managementaufgaben wie die Reinigung von Straßen und öffentlichen Freiräumen und der Winterdienst mit emissionsarmen Fahrzeugen und mithilfe digitaler Steuerung auch ökologisch vorteilhaft durchgeführt.

Kapitel E.5

Mobilität und Verkehr

Die verkehrliche Bestandssituation im Wettbewerbsgebiet geht vor allem auf die bisherige hafenwirtschaftliche Nutzung zurück. Die verkehrlichen Belange werden aktuell von den hafengebundenen Lkw-Verkehren und den Durchgangsverkehren auf der Haupthafenroute dominiert, hinzu kommen Verkehre v. a. von Hafengebäuden. Im Bereich des ehemaligen Überseezentrums finden nur noch Restnutzungen statt, deren Verkehrsaufkommen zu vernachlässigen ist. Auf dieser Fläche erfolgt eine vollständige Neuplanung der Erschließung. Die MIV- und Lkw-Anbindung des Wettbewerbsgebiets an das übergeordnete Straßennetz erfolgt aktuell über die Straße Am Moldauhafen/Am Saalehafen, die in Teilen auch die Hafenhauptroute darstellt. Zufahrten zum Wettbewerbsgebiet bestehen über die Straße Am Holthusenkai/Schumacherwerder im Norden (Einfahrt „Überseezentrum“), über die mittig liegende Sachsenbrücke sowie über die Dessauer Straße/Hansabrücke im Süden (vgl. Abb. 29). Auf den Flächen südlich des Moldauhafens und westlich des Saalehafens (Hafentorquartier und Hafenterminalareal O'Swaldkai) sind ergänzend zu der neuen Erschließungsplanung auch die verbleibenden Hafenfunktionen zu berücksichtigen. Dabei wird der Anschluss der weiterhin hafenwirtschaftlich genutzten Terminalfläche O'Swaldkai zukünftig im Sinne einer Entkopplung von schweren und leichten Verkehren ausschließlich über die Hansabrücke erfolgen, während die Pkw-Verkehre die Anschlüsse Sachsenbrücke und die neue Anbindung im Norden des Stadtteils nutzen. Die heute vorhandene Einfahrtsituation zum Terminalgelände O'Swaldkai wird nach Süden verlegt (Anlage 1.11 „Fokusplan Zufahrt O'Swaldkai“). Die Zufahrt erfolgt über die Hansabrücke entlang der Gleistrasse bis zum

zukünftig verlegten Gate-Bereich. Diese neue Zufahrt wird ebenfalls von dem neu angelegten EDEKA-Areal genutzt werden.

Das zukünftige Verkehrsaufkommen generiert sich zum einen aus den weiter bestehenden Hafenebetrieben auf den Terminalflächen O'Swaldkai (ca. 4.000 Kfz täglich, davon ca. 2.100 Pkws und ca. 1.900 Lkws) sowie durch die Neuentwicklung. Als Verkehrsauf-

kommen (MIV) werden im Stadtteil Grasbrook ca. 24.000 Fahrten pro Tag (Quell- und Zielverkehr) angesetzt, das heißt ca. 20.000 Pkws und ca. 4.000 Lkws bei 3.000 Wohneinheiten und 16.000 Arbeitsplätzen. Das zugrunde liegende Szenario zur Abschätzung der Verkehrserzeugungsraten und die Verkehrsprognose sind der Anlage 1.13 „Standortanalyse Grasbrook“, Kapitel 6.7.2, zu entnehmen.

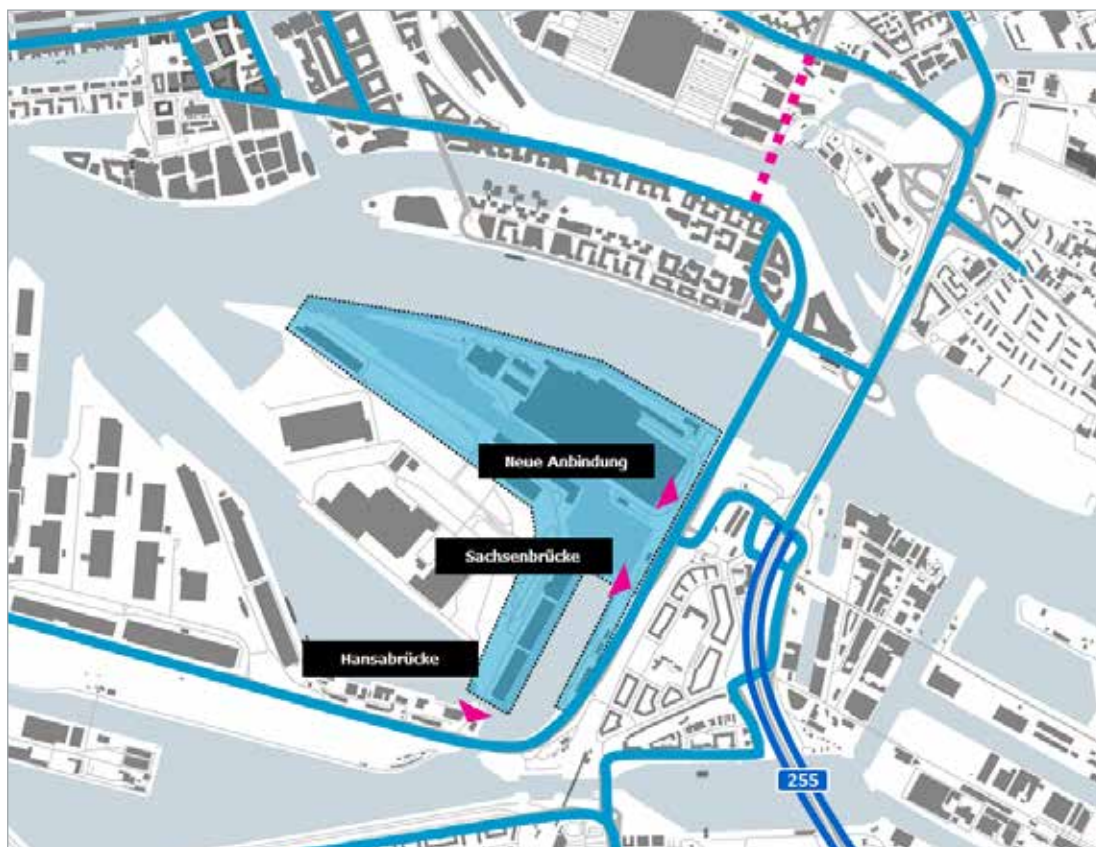


Abb. 29 | Einbindung des Grasbrook in das umliegende Straßennetz

Interne Erschließung

Der Stadtteil Grasbrook soll im Inneren eine hohe Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer aufweisen. Dies setzt neben einem attraktiven und ausreichend dimensionierten Fuß- und Wegenetz auch eine reduzierte Nutzung des Straßennetzes durch den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr voraus. Für dieses Ziel wurden unterschiedliche Szenarien im Vorfeld ermittelt. Im hier zugrunde gelegten Szenario wurde unter Einbeziehung einer geplanten U-Bahnanbindung durch die Verlängerung der Linie U4 von einem Anteil des Umweltverbundes von bis zu 75 % ausgegangen (vgl. Abb. 30).

Als Grundlage für die Hierarchisierung und Ausgestaltung des internen Straßennetzes wurden unter Berücksichtigung der querschnittbestimmenden Basisanforderungen des Straßenraums (u.a. Rettungsfahrzeuge, Abstandsflächen, Straßenbäume, siehe Anlage 1.18 „Planungshinweise Mobilität“) verschiedene exemplarische Straßentypologien abgeleitet, die als Ansatzpunkte für die Bearbeitung der Aufgabenstellung dienen:

- Sammelstraßen
- Wohnstraßen
- Spielstraßen
- sonstige Wegeverbindungen

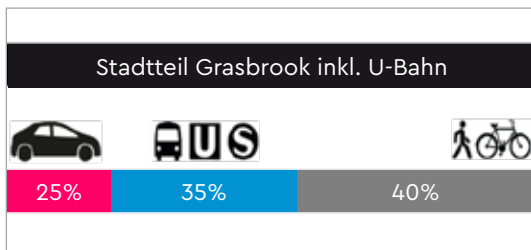


Abb. 30 | Modal-Split Stadtteil Grasbrook

ÖPNV

Die U4 soll von der Haltestelle Elbbrücken in der östlichen HafenCity über die Elbe in das Wettbewerbsgebiet verlängert werden und eine U-Bahnhaltestelle im Querungsabschnitt des Moldauhafens erhalten, die eine Erschließungswirkung fast des gesamten Stadtteils mit einem 600-m-Einflussradius gewährleistet (siehe Anlage 1.15 „Plan U-Bahntrasse“ bzw. Abb. 31).

Die U-Bahn soll als Viadukt in der „Plus-eins-Ebene“ ausgeführt werden. Die U-Bahnhaltestelle soll das Gewässer als überdachtes Bauwerk überspannen. Die U-Bahntrasse soll über die Dessauer Straße bis zur Hansabrücke verlängert werden, sodass dieser Bereich als Kehr- und Abstellanlage genutzt werden kann. Die Option einer späteren Weiterführung der U-Bahn Richtung Süden nach Wilhelmsburg ist zu berücksichtigen.

Dies kann entweder über eine Verlängerung der Trasse längs der Dessauer Straße (unter Verzicht auf die Funktion als Kehr- und Abstellanlage) Richtung Spreehafen erfolgen oder langfristig – in Abhängigkeit von der weiteren Entwicklung im mittleren Teil des Kleinen Grasbrook – mit einer neuen Trasse, die gleich im Anschluss an die Haltestelle über dem Moldauhafen nach Westen geführt wird.

Diese Alternative „Westtrasse“ ist in einer Breite von ca. 30 m freizuhalten oder mit einer Bebauung zu planen, die nach 30 Jahren wieder entfernt werden kann (alternative Trasse siehe Anlage 1.15 „Plan U-Bahntrasse“). Derzeit wird allerdings davon ausgegangen, dass die Linieneinführung über die Dessauer Straße verläuft. Ergänzend zur schienengebundenen ÖPNV-Anbindung wird ein ergänzendes ÖV-Angebot im Quartier bereitgestellt, möglicherweise durch selbstfahrende Busse oder andere innovative Systeme.

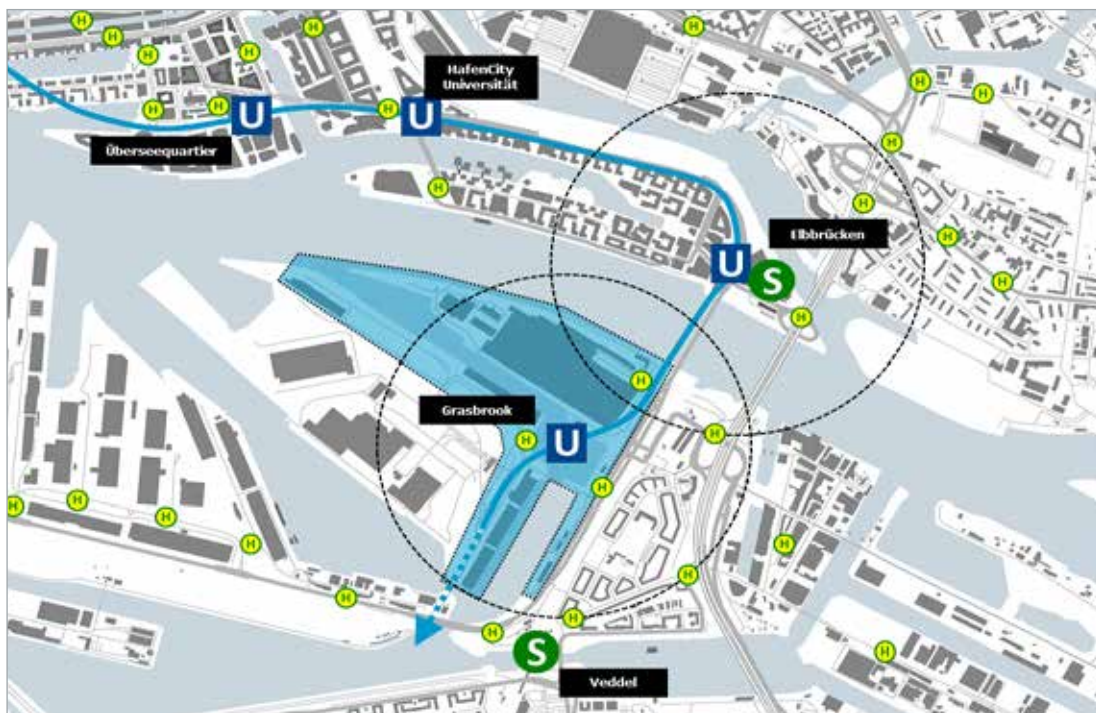


Abb. 31 | Mögliche ÖPNV-Anbindung des Grasbrook

Externe Verknüpfung des Rad- und Fußverkehrs

Ergänzend zu den Straßenanschlüssen sind weitere Verbindungen zur Verbesserung der Integrationswirkung für Fußgänger und Radfahrer erforderlich. Hierfür sind die folgenden Verknüpfungsbereiche zu berücksichtigen:

Der „Steg Veddel“ wird zukünftig eine Unterquerung der Elbbrücken am Elbstrom bilden und soll für Radfahrer und Fußgänger ausgelegt sein (siehe Anlage 1.25 „Machbarkeitsstudie Unterquerung Elbbrücken“). Sowohl im Osten wie auch im Westen ist diese Wegebeziehung unter Berücksichtigung der geschützten Biotop sinnvoll in die Städteplanung und Freiraumplanung einzubinden.

Im Bereich Veddeler Marktplatz (Tunnelstraße) soll eine weitere Verbindung für Fuß- und Radwegeverkehr geschaffen werden. Eine Lösung

als Tunnel- oder Brückenverbindung ist abzuwägen (siehe Anlage 1.24 „Machbarkeitsstudie Tunnel Tunnelstraße“ und Anlage 1.26 „Machbarkeitsstudie Brücke Tunnelstraße“). Möglicherweise können beide Verbindungsvarianten realisiert werden. Es wird allerdings darauf hingewiesen, dass über die Tunnelstraße die Haupthafenroute geführt wird. Diese vorhandene Tunnelquerung ist nicht komfortabel für Fußgänger, insbesondere für Kinder, und Radfahrer. Im südlichen Bereich existiert eine Bahnunterquerung des heutigen Veddeler Damms. Für den motorisierten Verkehr ist diese Verbindung außer Betrieb genommen. Eine Wiedereröffnung darf nicht umgesetzt werden, da dies erheblichen motorisierten Verkehr auf die Veddel führen würde. Eine Nutzung als Fuß- und Radwegeverbindung ist allerdings sinnvoll und soll im Gesamtkonzept dargestellt werden.

Die geeignete Überwindung der vorhandenen Höhensprünge zwischen Veddeler Damm und der Straße Am Saalehafen sind aufzuzeigen. Ebenfalls darzustellen sind ggf. zu ergänzende Quermöglichkeiten der westlich der Bahnanlagen liegenden Straßenräume.

Südlich der Bahnunterquerung Veddeler Damm befindet sich ein Fußgängertunnel zur S-Bahn. Auch dieser vorhandene Tunnel soll funktional und gestalterisch aufgewertet und in das Gesamtwegekonzept eingebunden werden.

Hochwasserschutzkonzept/Rettungswege

Für den Betrieb des neuen Stadtteils sind zwei unabhängige hochwassergeschützte Rettungswege erforderlich. Für die hochwassergeschützte Anbindung an die externe Erschließung sind die Sachsenbrücke und die Einfahrt „Überseezentrum“ vorgesehen (vgl. Abb. 32). Damit beide Anbindungen gemeinsam aktiviert werden und im Stadtteil eine geschlossene Ringfunktion entsteht, wird eine Querung über den Moldauhafen (Brücke Moldauhafen) benötigt, die entsprechend der vorgesehenen Lage zwingend zu berücksichtigen ist.

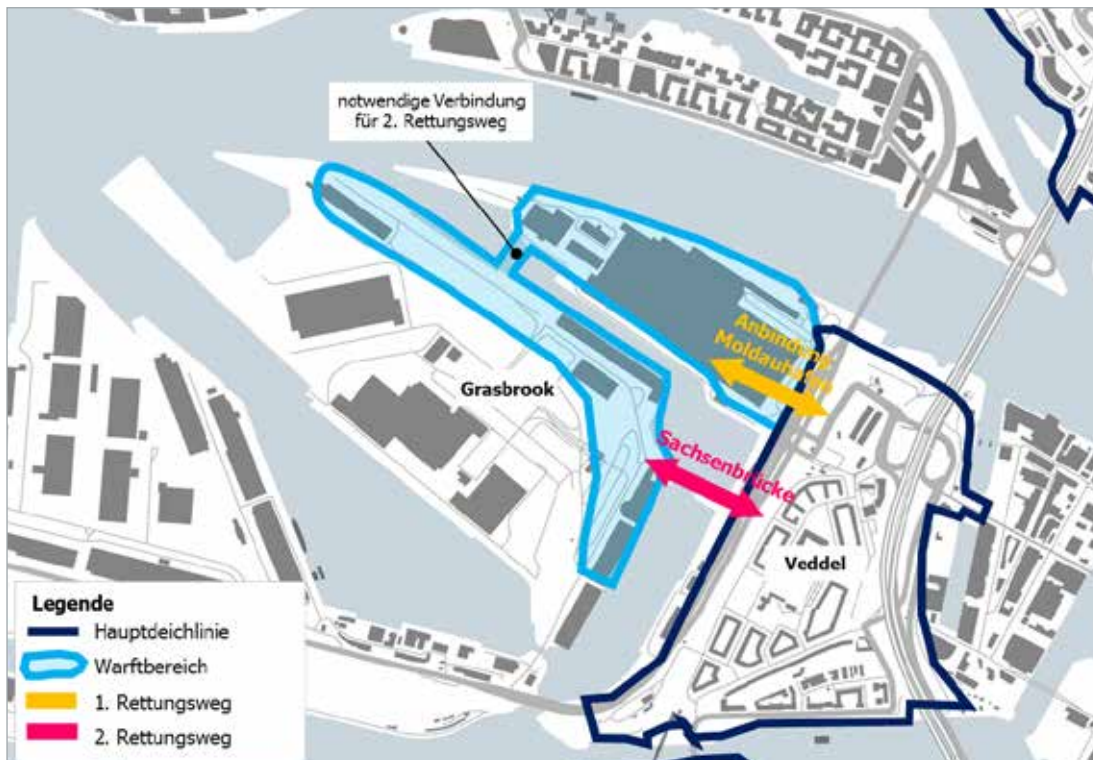


Abb. 32 | Konzept Hochwasserschutz

Der südliche Anschluss des einen Rettungswegs ist durch die Lage der Sachsenbrücke fixiert, welche nicht verändert werden soll. Im Bereich des ehemaligen Überseezentrums wird ein Bereich ausgewiesen, an dem der hochwassergeschützte Straßenanschluss des Rettungswegs an die Straße Am Moldauhafen verortet werden kann. Dieser Anschlussbereich wird lage- und höhenmäßig bestimmt durch die Notwendigkeit der Unterquerung der zukünftigen U-Bahntrasse und der Berücksichtigung der vorhandenen Rampe der Rampenstraße sowie die (zukünftige) Ausbauhöhe der Hauptdeichlinie Veddel-West. Damit der Stadtteil am ehemaligen Überseezentrum optimal angeschlossen ist, wird in diesem Anschlussbereich ein vollständig neuer, leistungsfähiger Straßenknoten errichtet werden (siehe Anlage 1.12 „Fokusplan Zufahrt Osten Testplanung“ bzw. Abb. 33).

Die Dessauer Straße verbleibt auf dem heutigen Niveau entlang der historischen Bestandsgebäude. Die Hansabrücke verbleibt ebenfalls auf (nicht hochwassergeschütztem) Bestandsniveau. Die südlichen Gebäude im Hafentorquartier sind ergänzend zur Dessauer Straße auf hochwassergeschütztem Niveau zu erschließen. Als grundsätzliche Hochwasserschutzanforderung ist zu berücksichtigen, dass die für die Ringfunktion erforderliche Brücke über den Moldauhafen zeitgerecht realisiert werden kann, da spätestens ab einer höheren Nutzungsintensität des Gebiets (> 5.000 Nutzer) der zweite hochwassergeschützte Rettungsweg zwingend zu gewährleisten ist.

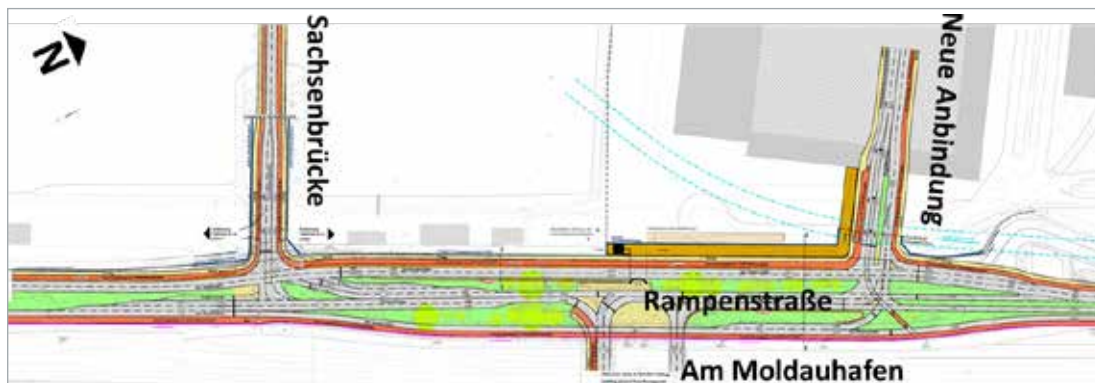


Abb. 33 | Lage der neuen östlichen Anbindung im Bereich Überseezentrum (Testplanung)

Kapitel E.6

Stadtklima, Wasserkreislauf und Natur- und Artenschutz

Stadtklima

Hamburgs Lage in der Norddeutschen Tiefebene mit wenig Höhenentwicklung und im Allgemeinen guter Durchlüftung führt insgesamt zu einer angenehmen sommerlichen Wetterlage. Treten jedoch in den Sommermonaten sogenannte autochthone Wetterlagen auf, die durch einen geringen Luftaustausch und hohe Temperaturen gekennzeichnet sind, entstehen gesundheitlich belastende Situationen. Dies ist das Szenario, das bei der Beurteilung des Lokalklimas zugrunde zu legen ist. Die Stadtklimaanalyse 2017 zeigt für dieses Szenario die Flächen in Hamburg, auf denen Kaltluftproduktion/-bewegung entsteht bzw. die Überhitzung aufweisen (siehe Anlage 1.39 „Klimaanalyse Hamburg“, Karten 1.3 bis 1.8, 1.38 Grünes Netz Hamburg).

Das Gebiet des Grasbrook ist aufgrund der hohen Oberflächenversiegelung und des Mangels an Grünflächen heute eine Wärmeinsel. Die Nähe zum Wasser wirkt sich bei Betrachtung der zuvor beschriebenen warmen und windarmen Wetterlage bezogen auf die Temperatursituation verstärkend aus, da sich die Elbarme tagsüber aufheizen und nachts die Wärme abgeben. Das bedeutet, dass die nächtliche Abkühlung anders als bei windbewegter Wetterlage ausbleibt. Darüber hinaus entsteht in der derzeitigen baulichen Situation keine Kaltluft vor Ort. Kaltluft, die aus südlich angrenzenden Flächen in mäßigem Umfang einströmen könnte, wirkt sich nur auf Teilflächen aus.

Wasserkreislauf

Die Belange der Wasserwirtschaft sollen frühzeitig in die Planung für den Stadtteil eingebunden werden. Mit dem Projekt RISA (RegenInfraStrukturAnpassung) wurden für Hamburg bereits die Weichen gestellt. Als übergeordnetes Handlungsziel ist hier ein lokaler, naturnaher Wasserhaushalt mit weitergehendem Gewässerschutz sowie angemessenem Überflutungs- und Binnenhochwasserschutz (Sturmflut und Starkregeneignisse) definiert.

Der hydrologische Kreislauf mit den Komponenten Verdunstung, Versickerung und Abfluss

sollte zukünftig auch in städtischen Siedlungsgebieten wieder weitgehend in sein natürliches Gleichgewicht gebracht werden. Hierfür ist die Verdunstung und die Versickerung zu erhöhen und der Oberflächenabfluss möglichst gering zu halten.

Ein wichtiger Faktor ist hierbei die Dezentralität. Mit lokalen, ortsnahen Lösungen lässt sich auf die unterschiedlichen Anforderungen und Bedürfnisse gezielt eingehen. Ein integriertes Regenwassermanagementkonzept setzt sich dabei aus einzelnen, fachübergreifenden Maßnahmen zusammen.

Weiterführende dezentrale Nutzungskonzepte für Abwässer sind nicht Bestandteil der Bearbeitung im Rahmen des städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerbs, sondern werden im Rahmen der Bearbeitung in der Funktionsplanung nach Abschluss des Wettbewerbs geprüft.

Eine fortschrittliche Regenwasserbewirtschaftung trägt dazu bei, das Stadtbild zu bereichern sowie die innerstädtische Erholungsqualität zu verbessern. Ein erhöhter Anteil an Verdunstung verbessert das Stadtklima. Zudem geht es darum, Regenwasser nicht nur möglichst schnell abzuleiten, sondern gestalterisch die Maßnahmen so aufzuwerten, dass sie das Thema Regenwasser erlebbar machen und damit zu einem Bestandteil des städtischen Frei- und Straßenraums werden.

Der Überflutungsschutz als weitere Hauptaufgabe der Regenwasserinfrastruktur darf dabei nicht außer Acht gelassen werden. So stellt insbesondere die durch den Klimawandel prognostizierte zunehmende Häufigkeit und Intensität von Starkregeneignissen in Zukunft eine große Herausforderung dar. Konzepte wie die multifunktionale Nutzung von Straßen- und Freiräumen für den Überflutungsschutz, indem diese Flächen temporär und in vertretbarer Höhe eingestaut werden, stellen dabei eine wichtige Zielsetzung dar.

Alle vorhandenen Siele und Entwässerungsanlagen im Wettbewerbsgebiet werden außer Betrieb genommen. Vorhanden bleiben lediglich die Anschlusspunkte des äußeren Hauptsielsystems an der Straße Am Moldauhafen und am Veddeler Damm. Diese bilden die Hauptanschlusspunkte für Schmutzwasser.

die zudem durch die Nordsee tidebeeinflusst wird. Die Wasserstände liegen in Abhängigkeit von den Tideschwankungen im Mittel zwischen MTnw von -1,67 m ü. NHN und MThw von +2,14 m ü. NHN (Quelle: „HPA Gewässerkundliche Information 2018, Messstelle Hamburg St. Pauli“).

Als Vorflut zur Entwässerung dienen im Projektgebiet die Norderelbe bzw. der Moldau- und Saalehafen. Die Norderelbe als durch die Wilhelmsburger Elbinsel getrennter Teilstrom der Elbe ist eine Bundeswasserstraße,

Die Planungshinweise zur Regenwasserinfrastruktur und Starkregenvorsorge in der Anlage 1.20 „Planungshinweise Wasserkreisläufe“ sind zu berücksichtigen.

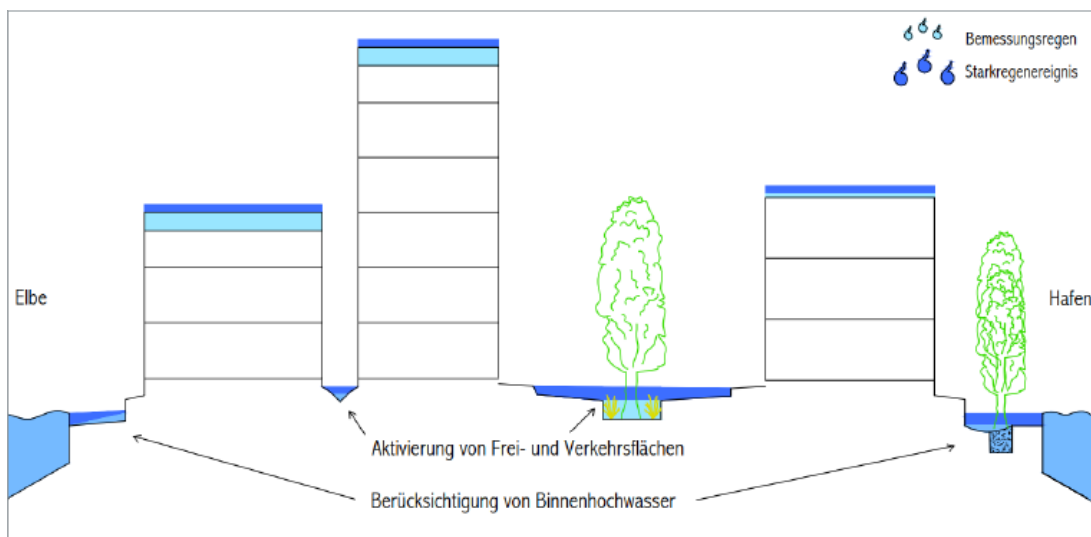


Abb. 34 | Skizze – sichere Ableitung im Starkregenfall

Natur- und Artenschutz

Um die ökologische Wertigkeit des Wettbewerbsgebiets zu untersuchen und daraus ggf. naturschutzrechtliche Auswirkungen durch die Entwicklung des Stadtteils Grasbrook abzuleiten, wurde eine ökologische Bestandsaufnahme und -bewertung für das Wettbewerbsgebiet erstellt (siehe Anlage 1.13 „Standortanalyse Grasbrook“, Teil 5). Es wurden die Biotoptypen sowie verschiedene Tiergruppen bearbeitet und die Bestandserfassungen für Flora, Biotoptypen, Brutvögel, Fledermäuse, Nachtkerzenschwärmer, Fische und Großmuscheln ausgewertet.

Insgesamt wurden 36 Biotoptypen im Wettbewerbsgebiet erfasst, wobei den größten Anteil davon die Biotopkomplexe der Verkehrsflächen (größtenteils vegetationsfrei oder -arm) gefolgt von Fließgewässern einnehmen.

Im Wettbewerbsgebiet sind jedoch auch nach § 30 BNatSchG bzw. § 28 HmbB-NatSchAG geschützte Biotoptypen sowie gefährdete Biotope vorhanden.

Zu den gefährdeten Biotopen gehören:

- Weidengebüsche unter Tideeinfluss (stellenweise auf Steinschüttungen an den Hafenbecken und an der Elbe),
- Ruderalgebüsche (v. a. als Brombeergestrüppe kalkarmer Standorte ausgebildet),
- Tideröhricht (kleine Uferöhrichtflächen),
- halbruderaler Gras- und Staudenfluren trockener Standorte und
- alte Ziegelwände im Wasserwechselbereich (v.a. als Kaimauer im Nordwesten des Moldauhafens).

Gesetzlich geschützte Biotope sind:

- Weidengebüsche unter Tideeinfluss
- Flusswatte
- Tideröhrichte
- sowie sonstige naturnahe Flächen im tidebeeinflussten Wasserwechselbereich.

Sofern diese überplant werden, müssen gleichartige Flächen im Planungsgebiet ausgewiesen werden.

Insgesamt liegen die Biotopwerte im Wettbewerbsgebiet relativ niedrig bzw. sind aufgrund der überwiegenden Versiegelung in die niedrigsten Wertstufen eingruppiert. Lediglich die Norderelbe, die Hafenbecken und v. a. die Wattflächen erreichen mit größeren Flächenanteilen mittlere Wertstufen. An Gewässersäumen und auf den stillgelegten Gleisflächen der Hafentbahn im Bereich des ehemaligen Überseezentrums erfolgen höhere Werteinstufungen.

Aufgrund des Umstands, dass der Grasbrook mitten im Vogelzugkorridor liegt und in den kleineren Hafenbecken zahlreiche Wasservögel rasten, sind an die spätere architektonische Ausgestaltung besondere Anforderungen zum Vogelschutz zu stellen (insbesondere Vogelschutzmaßnahmen an Glasflächen an den Gebäudeseiten zu den Wasserseiten und höheren Gebäuden, in Gehölznähe und Maßnahmen gegen Lichtverschmutzung wie der Verzicht auf nach außen oder nach oben gerichtete Beleuchtung vor allem in höheren Stockwerken) (siehe Anlage 1.41 „Vogelfreundliches Bauen“ und Anlage 1.42 „Fledermäuse in der Lichtplanung“).

Kapitel E.7

Lärmschutz

Der Schutz zukünftiger Nutzer vor Lärmimmission, aber auch das Ermöglichen wettbewerbsfähiger Rahmenbedingungen für gewerbliche Nutzungen ist im Stadtteil Grasbrook eine der grundlegenden Aufgaben. Im Wettbewerbsgebiet existieren Lärmbelastungen seitens der Verkehrsstrassen (Straße/Schiene/Wasser) sowie der Industrie-/Gewerbe- und Hafennutzung, wobei die Hauptlärmquellen die Elbbrücken, die Bahnverkehre auf der östlich angrenzenden Fern- und Güterverkehrsstrasse und die ebenfalls östlich angrenzenden Hauptverkehrsstraßen sind (vgl. Abb. 35 und 36).

Ein Schallschutz gegenüber dem Verkehrslärm ist insbesondere gegenüber dem Schienenlärm – aus östlicher Richtung – planerisch vorzusehen. In Hinblick auf den Schienenlärm, der bei freier Schallausbreitung mit hoher Belastung tief in das Plangebiet eindringt, ist eine städtebauliche Konfiguration zu wählen, die für Wohnnutzungen und wichtige öffentliche Räume geeignete lärmabgewandte Gebäudeseiten und Freiflächen generiert. Der Vorschlag der Bebauung muss berücksichtigen, dass bei Bedarf Wohngebäude so zu konzeptionieren sind, dass sie ohne bereits bestehende lärmabschirmende gewerblich genutzte Gebäude entwickelt werden können.

Hinsichtlich der Parknutzung sollte angestrebt werden, einen Tagdauerschallpegel (6 bis 22 Uhr) in Höhe von 60 dB(A) einzuhalten. Die maximale Belastung sollte nicht höher als 65 dB(A) sein.

Bei der Platzierung von Sport- und Freizeitangeboten ist zu berücksichtigen, dass von diesen störende Lärmauswirkungen ausgehen können. Diese sind durch geschickte Nutzungszuordnung zu vermeiden oder durch geeignete Maßnahmen zu mindern.

Die Schulnutzung wird grundsätzlich nicht als störender Emittent betrachtet. Allerdings stellt die Schule eine lärmempfindliche Nutzung dar. Für Unterrichtsräume kann bei Bedarf ein ausreichender Schutz durch passive Lärmschutzmaßnahmen sichergestellt werden. Für den Schulhof sollte – wie für die Parkanlagen – die Einhaltung eines Tagpegels von 60 dB(A) angestrebt werden.

Zur Lösung der Hafendlärmproblematik werden die aufzustellenden Bebauungspläne eine Regelung enthalten, nach der durch geeignete Fensterkonstruktionen, verglaste Vorbauten oder vergleichbare Maßnahmen sicherzustellen ist, dass ein Innenraumpegel von kleiner 30 dB(A) nachts bei gekipptem Fenster in Schlaf- und Kinderzimmern sowie in sonstigen schutzbedürftigen Räumen i. S. der DIN 4109 gewährleistet wird. Der Hamburger Leitfaden „Lärmschutz in der Bauleitplanung 2010“ ist zu beachten (siehe Kapitel E.12). Darüber hinaus ist zu beachten, dass der Lösung von Lärmkonflikten mittels spezieller Fensterkonstruktionen (sog. „HafenCity-Fenster“, „Hamburger Fenster“) enge Grenzen gesetzt sind. Solche Lärmschutzmaßnahmen können nur als Ultima Ratio eingesetzt werden, wenn andere Maßnahmen ausgeschöpft sind.

Voraussetzung für die Nutzung von „HafenCity-Fenstern“ ist, dass prioritäre Schutzmaßnahmen nicht ausreichen und jeder Wohneinheit lärmgeschützte Außenwohnbereiche zur Verfügung stehen (Einhaltung des jeweiligen Tagimmissionsrichtwertes der TA Lärm auf mindestens einem Außenwohnbereich jeder Wohnung). Somit sollten die „HafenCity-Fenster“ in Hamburg nur zum Einsatz kommen, wenn anderweitige aktive oder passive Schutzmaßnahmen zur Lärmkonfliktbewältigung nicht ausreichen.

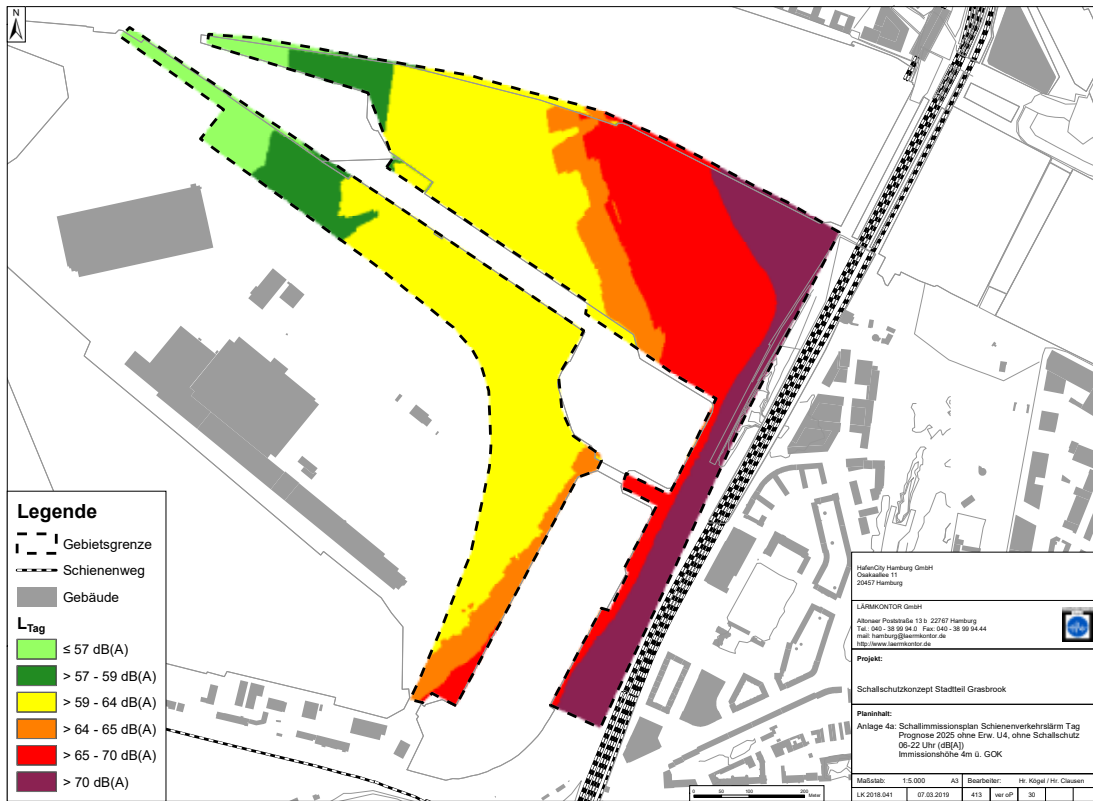


Abb. 35 | Lärmbelastung tags

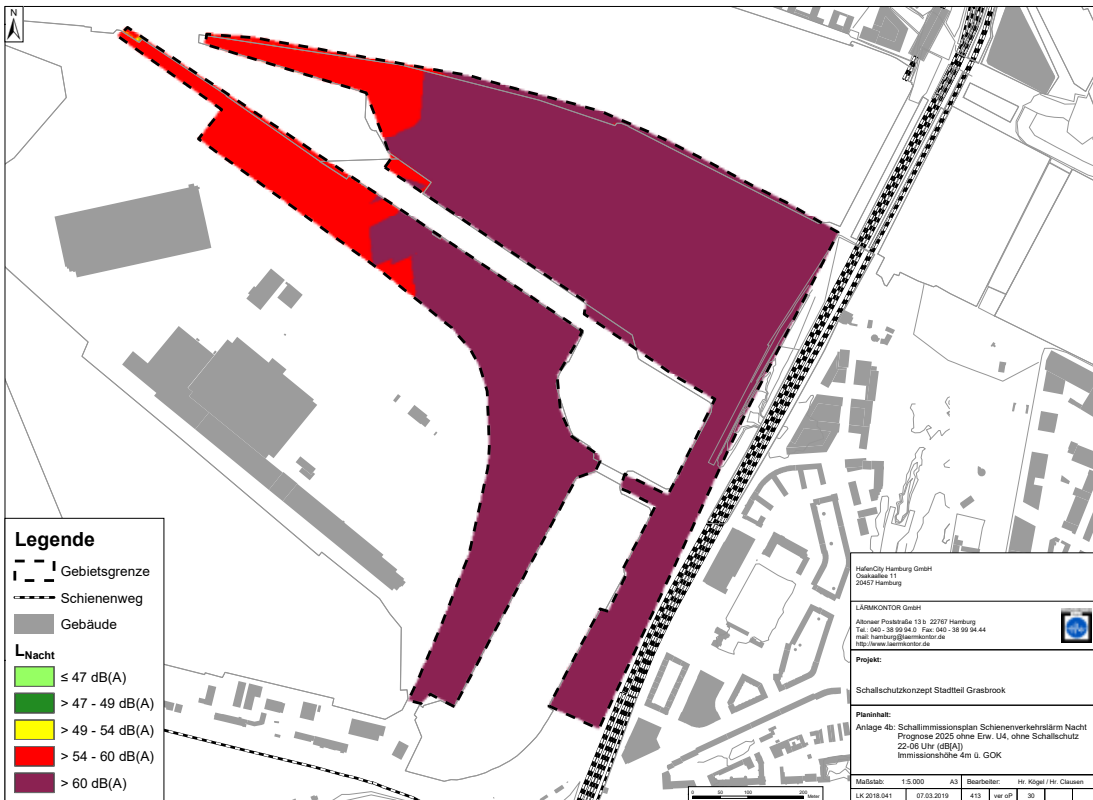


Abb. 36 | Lärmbelastung nachts

Kapitel E.8

Gebäudebestand und Denkmalschutz

Im Wettbewerbsgebiet gibt es mehrere Bestandsgebäude. Den flächenmäßig größten Anteil nehmen die baulichen Anlagen auf den Flächen des ehemaligen Überseezentrums ein (siehe hierzu Anlage 1.13 „Standortanalyse Grasbrook“, Kapitel 7.1.1, S. 152 ff.). Weitere Gebäude sind auf den Flächen südlich des Moldauhafens und beidseitig des Saalehafens vorhanden, wobei es sich insbesondere bei den Gebäuden südlich des Moldauhafens und westlich des Saalehafens um Denkmäler handelt (Lagerhäuser D, F und G, wobei F und G ein Denkmalensemble bilden).

Von besonderer Bedeutung ist dabei das Lagerhaus G (Baujahr 1903) am Dessauer Ufer. Im Juni 1944 wurden in dem Lagerhaus ca. 1.500 jüdische Frauen aus Ungarn, Tschechien und Polen als Häftlinge des KZ Neuengamme untergebracht. Sie wurden drei Monate später in andere Lager in Hamburg verlegt. Daraufhin kamen im September 1944 2.000 männliche Häftlinge, ebenfalls aus dem KZ Neuengamme, in das Lagerhaus. Sowohl die weiblichen als auch die männlichen Häftlinge mussten Zwangsarbeiten im Rahmen des „Geilenberg-Programms“ – einem Sofortmaßnahmenprogramm zur Rettung der Mineralölindustrie – verrichten. Weiterhin mussten sie bei den Wasserwerken und weiteren Hafenebetrieben Aufräumarbeiten ausführen. Die Männer mussten zusätzlich Panzergräben ausheben und für die Reichsbahn arbeiten. Bei einem alliierten Bombenangriff im Oktober 1944 wurden zahlreiche Häftlinge getötet und das Lagerhaus weitgehend beschädigt. Nach darauffolgenden Reparaturen nahm das Lagerhaus erneut 1.500 Häftlinge auf. Das Außenlager wurde im April 1945 geräumt. Am Gebäude sind Spuren der NS-Häftlinge über die Zeit erhalten geblieben – heute erinnern Gedenktafeln und ein Wandgemälde an diese Zeit. Dem Gebäude kommt also in mehrfacher Hinsicht eine hohe historische Bedeutung zu.

Bei dem Lagerhaus F hingegen handelt es sich um einen Schuppen, der auf den alten Gründungen des im Zweiten Weltkrieg zerstörten Vorgängerbaus wiedererrichtet wurde. Dabei

wurden die Originalgründungen sowie vereinzelte ältere Bauwerksteile, z.B. die Kranportale/Windengehäuse, wiederverwendet.



Abb. 37 | Lagerhaus G am Dessauer Ufer

Auch das Lagerhaus D (Baujahr 1958) entlang der Böschungskante des Melniker Ufers an dessen östlichem Abschluss stellt ein Baudenkmal dar (siehe Anlage 1.31 „Bestandsunterlagen Lagerhaus D“). Hierbei handelt es sich ebenfalls lediglich um einen Schuppen, der auf den alten Gründungen des im Zweiten Weltkrieg zerstörten Vorgängerbaus wiedererrichtet wurde (Ursprungsbaujahr ca. 1914). Heute wird das Gebäude als Bananenreiferei genutzt. Allerdings befinden sich nach Auskunft der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) die nach der kriegszeitlichen Zerstörung im Erdboden belassenen wiederverwendeten Fundamente und Gründungen des Lagerhauses D in einem sehr schlechten Erhaltungszustand. Vereinzelt haben daher diverse Ertüchtigungsmaßnahmen stattgefunden. Über eine Vermessung hat die HHLA festgestellt, dass sich das gesamte Gebäude in Richtung Moldauhafen verschiebt. Die Messreihe ist noch nicht abgeschlossen, das Gebäude wird weiterhin von der HHLA vermessungstechnisch überwacht.



Abb. 38 | Lagerhaus D – Bananenreiferei

Kapitel E.9

Störfallbetriebsbereich

Im Wettbewerbsgebiet sind zwei Betriebsbereiche (sog. „Störfallbetriebe“) erkannt worden. Betriebsbereiche sind Firmen, die der Störfallverordnung unterliegen und für die bei Planungen und Genehmigungen angemessene Sicherheitsabstände zu schutzwürdigen Nutzungen zu beachten sind. Der angemessene Sicherheitsabstand wird durch die Lagerung gefährlicher Stoffe bestimmt.

Auf dem Grasbrook handelt es sich einerseits um einen Gefahrgutumschlag im Lagerhaus F und andererseits um die Lagerung von Gefahrgutstoffen auf dem UNIKAI-Gelände. Der noch vorläufige Abstimmungsstand der sogenannten „angemessenen Sicherheitsabstände“ mit der Behörde für Umwelt und Energie (BUE) kann der nachfolgenden Abbildung 39 entnommen werden. Sie zeigt, dass bei einer Lage des Ge-

fahrstofflagers am eingetragenen Standort im Terminalbereich O'Swaldkai eine Kompatibilität von Hafennutzungen und der Gewerbe- und Wohnnutzungen im neuen Stadtteil Grasbrook erzeugt wird. Nahezu der gesamte Bereich des Stadtteils Grasbrook hält einen angemessenen Sicherheitsabstand ein. Im nordwestlichen Bereich des Hafentorquartiers wären ausschließlich z.B. Büro-, Produktions- und Forschungsnutzungen zulässig, aber keine öffentlichkeitsbezogenen Nutzungen (z.B. Hotel, Gastronomie, Spielflächen oder Ähnliches). Andere Einschränkungen für die vorgesehene Nutzung des Stadtteils Grasbrook bestehen aufgrund dieser räumlichen Ausgestaltung nicht.

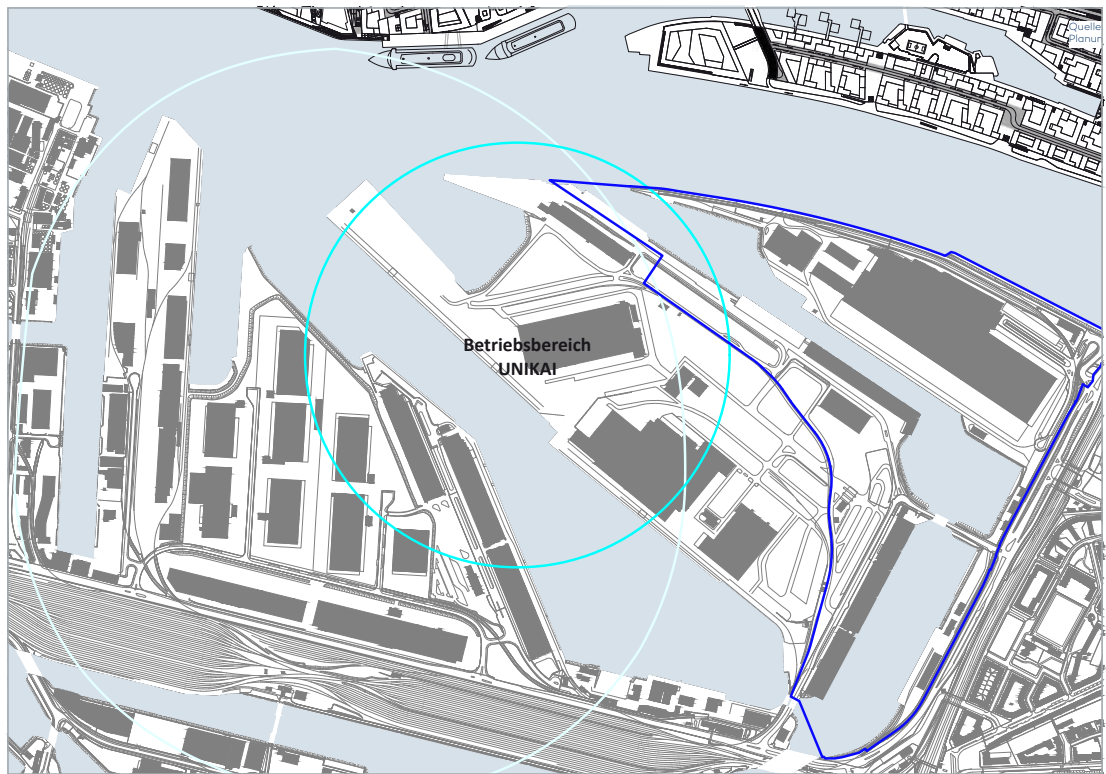


Abb. 39 | Angemessener Sicherheitsabstand Betriebsbereich UNIKAI

Kapitel E.10

International Ship and Port Security Code (ISPS)

Durch das im Jahr 2005 erlassene Hafensicherheitsgesetz (HafenSG) wurden die Sicherheitsbestimmungen für den Hamburger Hafen verschärft. Hierzu gehört auch die Einführung des „International Ship and Port Facility Security“-Codes (ISPS-Code, Internationaler Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen), der die Sicherheit auf Hafenanlagen garantieren soll – er dient dem Schutz der internationalen Handelsschifffahrt und der von ihr genutzten Hafenanlagen vor terroristischen Aktivitäten (siehe hierzu auch Anlage 1.13 „Standortanalyse Grasbrook“, S. 42 ff.).

Die damit verbundenen Maßnahmen betreffen den unmittelbaren Zugang zu Schiffen und die davor befindlichen Kaizonen: So werden u.a. Liegeplätze, Ladungsarbeiten und die Ausrüstung der Schiffe kontrolliert sowie sämtliche Zugänge zu den Hafenanlagen (zu Personal- oder Lagerräumen, bei Ein- oder Ausfahrten von Pkws und Lkws) und alle wasserseitigen Zugänge zum Gelände dauerhaft überwacht und gesichert, insbesondere durch Zäune, Absperrungen, Personenkontrollen und andere Maßnahmen.

Im Rahmen der Hafensicherheit unterliegt der überwiegende Teil der an das Wettbewerbsgebiet angrenzenden Flächen des O'Swaldkais, insbesondere die Flächen der UNIKAI Lager- und Speditionsgesellschaft mbH und der HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH, dem ISPS-Code (siehe Anlage 1.13 „Standortanalyse Grasbrook“, Punkt 2.3). Die ISPS-Grenze verläuft im Bereich des nördlichen O'Swaldkais nahezu identisch mit der Gebietsabgrenzung zwischen dem Stadtteil Grasbrook und dem Hafengebiet. Die direkt angrenzenden Flächen auf dem O'Swaldkai werden nach wie vor den Anforderungen und Regelungen des ISPS-Codes unterliegen, wobei die kontrollierte Ein- und Ausfahrt (Gate-Bereich) des Terminalareals O'Swaldkai im Zusammenhang mit der Anpassung der Erschließung der Hafensflächen verlegt wird. Für die Grenze gilt als Anforderung, dass ein Abstand von 3,0 m von baulichen Anlagen freizuhalten ist (siehe Abb. 40). Das Überseezentrum stellt bereits heute keine ISPS-Anlage mehr dar

(siehe Anlage 1.13 „Standortanalyse Grasbrook“, Plan 03.1).

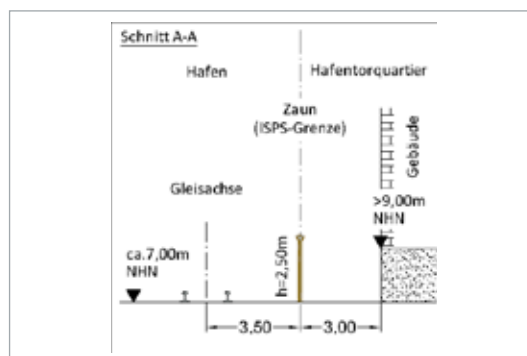


Abb. 40 | Systemschnitt ISPS-Grenze (Südgrenze Hafentorquartier)

Kapitel E.11

Hinweise zur kriminalpräventiven Gestaltung

Die Ziele einer kriminalpräventiven Quartiersgestaltung liegen in der Vermeidung baulich bedingter Tatgelegenheitsstrukturen sowie der Schaffung von Voraussetzungen für ein gutes und nachhaltiges Sicherheitsgefühl bei den Bewohnern und Bewohnerinnen. Die Empfehlungen der Polizei zur baulichen und freiräumlichen Strukturierung des Stadtteils Kleiner Grasbrook sind der Anlage 1.23 „Planungshinweise Kriminalprävention“ zu entnehmen.

Kapitel E.12

Planungsrecht

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg in der Fassung der Neubekanntmachung vom 22. Oktober 1997 stellt für das Wettbewerbsgebiet die Ausweisung „Hafen“ dar (nachrichtliche Übernahme). Eine zukünftige Bebauung auf Grundlage der Ergebnisse aus dem Wettbewerblichen Dialog wird neues Planrecht erfordern. Für das Gebiet des Hafentorquartiers wird eine entsprechende Hafenplanungsverordnung auf Basis des Hafentwicklungsgesetzes erlassen werden.

E.12.1 Verordnungen, Vorschriften und Richtlinien

Im Rahmen des Verfahrens wird in Ergänzung zu den allgemein anerkannten Regeln der Technik auf folgende zum Teil spezifische Regelwerke verwiesen:

- Baugesetzbuch (BauGB)
- Baunutzungsverordnung (BauNVO)
- Hamburgische Bauordnung (HBauO) (insbesondere § 6 HBauO Abstandsflächen und § 10 HBauO Kinderspiel- und Freizeitflächen)
- DIN 277 Grundflächen und Rauminhalte im Bauwesen
- DIN 4109 Schallschutz im Hochbau
- Hafentwicklungsgesetz (HafenEG)
- Richtlinie für den Betrieb von Kindertageseinrichtungen
- Geruchsimmissions-Richtlinie (GIRL)
- Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft)
- Hafenplanungsverordnung Kleiner Grasbrook/Steinwerder
- Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm)
- Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV
- Hamburger Leitfaden Lärm in der Bauleitplanung 2010
- Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr Bauprüfdienst (BPD) 3/2010
- Bauordnungsrechtliche Erschließung von Grundstücken (BPD Erschließung)
- Richtwerte für die Planung von Grün- und Freiflächen in Hamburg
- Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen und offenen Stellplätzen (Garagenverordnung GarVO)
- Bauliche Anforderungen an Stellplätze und Garagen (BPD Garagen)
- Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen 2016 (ReStra)
- RISA Strukturplan Regenwasser 2030 (siehe www.risa-hamburg.de)
- Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)
- Hamburgisches Gesetz zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes (HmbBNatSchAG)
- Baumschutzverordnung Hamburg
- Hamburgische Klimaschutzverordnung (Hmb-KliSchVO)
- Hochwasserschutz (Drucksache Hochwasserschutz für Hamburg, Drucksache 20/5561 vom 16.10.2012)
- Gründachstrategie (<http://www.hamburg.de/gruendach/>)

- Dachbegrünungsrichtlinie sowie Fassadenbegrünungsrichtlinie Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e.V. 2018
- Bauprüfdienst (BPD) 2018, Störfallbetriebe und schutzwürdige Nutzungen im bauaufsichtlichen Genehmigungsverfahren und in immissionsschutzrechtlichen Verfahren
- Störfall-Verordnung 12. BImSchV
- Hafensicherheitsgesetz (HafenSG) vom 06. Oktober 2005, HmbGVBl. 2005, S. 424, zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 18. Mai 2018, HmbGVBl. 2018, S. 182, 183
- Erneuerbare-Energien-Wärmegesetz EEWärmeG
- Hamburger Klimaschutzgesetz HmbKlichG
- Denkmalschutzgesetz DSchG
- Drucksache Innenraumpegellösung zur Konfliktbewältigung mit Industrie- und Gewerbelärm (Drs. 180531/6)



Teil F

Verfahren



Kapitel F.1

Ausloberin

Auftraggeberin („Ausloberin“) des Verfahrens ist die

HafenCity Hamburg GmbH (HCH)
Osakaallee11
20457 Hamburg

im Einvernehmen mit der

Freien und Hansestadt Hamburg (FHH)

vertreten durch die

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW)
Behörde für Umwelt und Energie (BUE)

Kapitel F.2

Verfahrensmanagement

Das gesamte Verfahren sowie jegliche Kommunikation erfolgen über die eVergabe-Plattform der deutschen eVergabe:

www.deutsche-evergabe.de

Die organisatorische Abwicklung des Verfahrens:

D&K drost consult GmbH
Kajen 10
20459 Hamburg
Tel: +49 4036098422
E-Mail: i.issberner@drost-consult.de

[siehe Bekanntmachung 2019/S120-294257 (Punkt I.1)]

Kapitel F.3

Verfahrensaufgabe

Der Stadtteil Grasbrook soll zukünftig als ein mischgenutzter Stadtraum mit Gewerbe-, Büro- und Wohnnutzung im Untersuchungsgebiet entstehen. Nach aktuellem Stand ist die Herstellung von ca. 3.000 Wohnungen (anteilig ein Drittel öffentlich geförderter Wohnungsbau) für ca. 6.000 Einwohner mit sozialer Infrastruktur (Grundschule, Kitas, Sportflächen), Einkaufsmöglichkeiten und Freiräumen sowie von ca. 16.000 Arbeitsplätzen vorgesehen. Insgesamt werden so ca. 880.000 qm BGF bei angemessenen dichter innenstädtischer Bebauung entstehen. Ziel ist u.a. eine hohe physische und soziale innerstädtische Dichte und Mischung mit sehr hoher Nachhaltigkeit.

Gegenstand der Beschaffung ist eine städtebauliche Funktionsplanung (Los 1) und eine Freiraumplanung (Grundsatz- und Realisierungsplanung) (Los 2) für den neuen Stadtteil Grasbrook in Hamburg. Nach Abschluss des gemeinsamen Verfahrens sollen zwei getrennte Verträge geschlossen werden. Der geschätzte Auftragswert für den städtebaulichen Funktionsplan liegt bei ca. 500.000 € und der geschätzte Auftragswert für die Freiraumplanung bei 1.500.000 €. Das geschätzte Gesamtauftragsvolumen beläuft sich auf ca. 2.000.000 €.

Kapitel F.4

Verfahrensgrundlagen

Der Wettbewerbliche Dialog erfolgt als parallel laufendes, kombiniertes Verfahren für die städtebauliche Funktionsplanung und die Freiraumplanung mit zwei aufeinanderfolgenden Phasen. Zunächst erfolgte der Teilnahmewettbewerb getrennt nach Los 1: städtebauliche Funktionsplanung und Los 2: Freiraumplanung. Die Zuschlagserteilung erfolgt fachbezogen separat für Städtebau und Freiraum. Ziel dieses gemeinsamen Verfahrens mit separater Bewertung und Beauftragung ist es, einen möglichst hohen fachbezogenen Qualitätsgewinn für die jeweilige Querschnittsperspektiven zu erreichen. In der sich an den Teilnahmewettbewerb anschließenden Dialogphase soll stärker das Zusammenwirken der Perspektiven und Lösungen im Vordergrund stehen.

Im Vorfeld des Wettbewerblichen Dialogs hat bereits eine umfangreiche Beteiligung der

Öffentlichkeit stattgefunden. Um diese weitreichende Bürgerbeteiligung im Rahmen des Verfahrens weiterzuführen, entschied sich die Ausloberin für die Durchführung des Wettbewerblichen Dialogs. Damit wird sichergestellt, dass die Beteiligungsergebnisse, aber auch die Informationen und Arbeitsstände im Sinne der Verfahrensvorschriften (VgV) kommuniziert werden können. Der Dialog mit Bürgern und anderen Stakeholdern soll einen zusätzlichen Qualitätsgewinn in der Entwurfsphase erzeugen.

Im Rahmen der Dialogphase sind ein Austausch sowie eine Anpassung (Konkretisierung) der Aufgabenstellung möglich. Es ist möglich, dass die Teilnehmer von ihren Lösungsvorschlägen während der Dialogphase gegenseitig Kenntnis erlangen. Im Rahmen der ersten Phase des Wettbewerblichen Dialogs (Qualifizierungsphase) bearbeiten die im Teilnahmewettbewerb

ausgewählten sechs Teilnehmer je Los separat die Aufgabenstellung und reichen ihre Konzepte (getrennt nach Städtebau oder Freiraum) ein. Am Ende der Qualifizierungsphase erfolgt eine öffentliche Präsentation der Konzepte. Durch die Jury (nicht öffentlich) werden die jeweils drei besten freiraumplanerischen sowie städtebaulichen Beiträge zur weiteren Bearbeitung in der sich anschließenden zweiten Phase (Vertiefungsphase) bestimmt (weitere Informationen zum Ablauf des Verfahrens siehe Punkt F.8). Die Ausloberin behält sich vor, auf Empfehlung der Jury aus den ausgeschiedenen Beiträgen je Los auch Nachrücker zu definieren, sodass sichergestellt ist, dass in der Vertiefungsphase auch im Falle eines Ausfalls je drei Teilnehmer vertreten sind. Die Jury wird zusammengesetzt werden aus Vertretern der Vergabestelle, den Fachbehörden, politischen Vertretern und externen Fachleuten (siehe Punkt F.6). Die Beurteilung erfolgt anhand der in Punkt F.12 genannten Kriterien.

Die Bearbeitung in der Vertiefungsphase erfolgt dann in fachübergreifenden Teams (Städtebau/Freiraum), welche am Ende der Qualifizierungsphase durch die Jury festgelegt werden. Es wird klargestellt, dass die Teams aus je einem Freiraumplanungsbüro und einem Stadtplanungsbüro bestehen und weiter je einen Entwurf erarbeiten, der separat (nicht als Team) zur 2. Jurysitzung eingereicht werden soll. Innerhalb der Vertiefungsphase erfolgt der Dialog mit der Ausloberin und zwischen den Teilnehmern. Im Rahmen der Dialogphase sind ein Austausch sowie eine Anpassung (Konkretisierung) der Aufgabenstellung möglich. Dieser Dialog ist unterteilt in städteplanerische/freiraumplanerische Fachberatung (Beratungsgespräche) und Gespräche über Vertrags- und Honorarkonditionen. Zehn Tage nach Beginn der Vertiefungsphase erfolgen die Abgabe eines Honorarangebots sowie Kommentierung des Vertragsentwurfs (Angebotsphase parallel zur Dialogphase). Klarstellungen und Ergänzungen zu den Angeboten seitens der Bieter sind in engen Grenzen zulässig (§ 18 Abs. 8 VgV). Die Angebote werden von der Auftraggeberin anhand der Zuschlagskriterien be-

wertet. Der Auftraggeber kann mit den Bietern verhandeln, um finanzielle Zusagen oder andere Auftragsbedingungen abschließend festzulegen. Eine Änderung wesentlicher Teile des Angebots ist im Hinblick auf die Grundsätze der Gleichbehandlung und Nichtdiskriminierung nicht zulässig (§ 18 Abs. 9 VgV). Zum Abschluss der Vertiefungsphase erfolgt die Abgabe der Entwurfskonzepte entsprechend der während der Dialogphase definierten Leistungen und das finale Angebot. Zum Abschluss der Vertiefungsphase werden die Entwurfskonzepte wiederum öffentlich präsentiert. Anhand der in Punkt F.13 genannten Kriterien legt die Jury eine Rangreihenfolge für die Entwürfe der städtebaulichen Funktionsplanung (Los 1) und der Freiraumplanung (Los 2) fest.

Im Anschluss an die Auswahl des besten städtebaulichen Funktionsplans sowie der besten Freiraumplanung (nicht notwendigerweise die gekoppelten Teams) durch die Jury erfolgt die Vergabeentscheidung anhand der festgelegten Zuschlagskriterien durch die Vergabestelle (siehe Punkt F.14). Eine Übersicht zu den Terminen des Wettbewerblichen Dialogs ist dem Punkt F.18 zu entnehmen.

Der Wettbewerbsausschuss der Hamburgischen Architektenkammer hat Kenntnis vom Inhalt der Verfahrensgrundlagen erhalten.

Kapitel F.5

Teilnehmende Büros

Folgende Büros wurden im Rahmen des Teilnahmewettbewerbs anhand der in der Bekanntmachung und den Auswahlunterlagen genannten Kriterien für dieses Verfahren ausgewählt:

Städtebaulicher Funktionsplan:

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

Freiraumplanung:

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

Den teilnehmenden Büros wird empfohlen, sich bei der Bearbeitung der Verfahrensaufgabe von weiteren Fachplaner/innen beraten zu lassen. Die Vergütung der Fachberatung ist durch die Zahlung des Bearbeitungshonorar (siehe Punkt F.7) abgegolten. Eine Beauftragung wird nicht in Aussicht gestellt.

Die Auftraggeberin wird für die folgenden Themenbereiche eine Fachberatung (während der Bearbeitungsphase und im Rahmen der Vorprüfung) beteiligen:

- Lokalklima Stadtteil/Biodiversität
- Lärm
- Wind
- Verschattung/Besonnung
- Wasserkreisläufe
- Uferbereiche
- Verkehr
- Fachberatung Energiekonzept
- Vogelschutz
- Wirtschaftliche Analyse, ökonomische Auswertung
- BIM-Schnittstelle, digitale Daten

Die o. g. Fachberatungsbüros werden bereits in den Bearbeitungsphasen beteiligt und stehen für Fachfragen zur Verfügung. Sie erarbeiten keine Entwurfsbeiträge, sondern leisten Fachbeiträge im Sinne einer technischen Beratung. Ebenfalls werden diese Themenbereiche im Rahmen der Vorprüfung durch die Fachberatungen analysiert (siehe Kapitel F.11). Die Ausloberin behält sich vor, weitere Fachberater zu ergänzen.

Der Kontakt zu der Fachberatung erfolgt über die Ausloberin nur über die eVergabe. Die teilnehmenden Büros können ihre Fragen zum Verfahren im Portal der eVergabe stellen. Die Beantwortung der Fragen erfolgt ebenfalls digital über die eVergabe. Die Beantwortung allgemeiner Fragen wird allen Teilnehmern zur Verfügung gestellt. Entwurfsspezifische Fragen werden nur dem Fragesteller beantwortet. Die Fachberatungen unterliegen der Verschwiegenheit und geben keine entwurfsspezifischen Informationen an Dritte weiter.

Kapitel F.6

Jury

Fachpreisrichter/innen

Franz-Josef Höing

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Oberbaudirektor (OD)

Hans Gabanyi

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

Bodo Hafke

Bezirksamt Hamburg-Mitte
Dezernent für Wirtschaft, Bauen und Umwelt

Beat Aeberhard

Kantonsbaumeister, Basel (Stadt) (CH)
Stadtplaner

Wim Eckert

E2A Architects, Zürich (CH)
Stadtplaner

Karin Loosen

LRW Architekten, Hamburg (D)
Stadtplanerin

Prof. Matthias Sauerbruch

Büro Sauerbruch Hutton, Berlin (D)
Stadtplaner

Guido Hager

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

Prof. Ulrike Böhm

bbzl boehm benfer zahiri, Berlin
Landschaftsarchitektin

Matthias Krebs

Krebs und Herde Landschaftsarchitekten BSLA,
Wintertur (CH)
Landschaftsarchitekt

Barbara Hutter

hutterreimann Landschaftsarchitektur GmbH,
Berlin (D)
Landschaftsarchitektin

Prof. Dr. Annette Hafner

Ruhr-Uni Bochum; Ressourceneffizientes Bauen
(D)
Architektin

Sachpreisrichter/innen

Dr. Dorothee Stapelfeldt

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Senatorin

Prof. Jürgen Bruns-Berentelg

HafenCity Hamburg GmbH
Vorsitzender der Geschäftsführung

Giselher Schultz-Berndt

HafenCity Hamburg GmbH
Geschäftsführung

Martin Huber

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

Martina Koeppen (SPD)

Politische Vertreterin
Mitglied der Hamburgischen Bürgerschaft

Jörg Hamann (CDU)

Politischer Vertreter
Mitglied der Hamburgischen Bürgerschaft

Olaf Duge (GRÜNE)

Politischer Vertreter
Mitglied der Hamburgischen Bürgerschaft

Oliver Sträter (SPD)

Vertreter Bezirksversammlung Hamburg Mitte

Klaus Lübke (SPD)

Vertreter Bezirksversammlung Hamburg Mitte

Anne Bailly (GRÜNE)

Vertreterin Bezirksversammlung Hamburg Mitte

Dr. Andreas Kleinau

Combine Consulting GmbH

Stellvertretende Fachpreisrichter/innenSusanne Metz

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Leiterin Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung

Klaus Hoppe

Behörde für Umwelt und Energie
Leiter Abteilung Landschaftsplanung und Stadtgrün

Michael Mathe

Bezirksamt Hamburg-Mitte
Leiter Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung

Dr. Tina Wagner

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Leiterin des Amtes Verkehrsentwicklung

Christoph Elsässer

West 8 urban design & landscape architecture
b.v.
Stadtplaner

NN

Stadtplaner/in

NN

Landschaftsarchitekt/-in

NN

Landschaftsarchitekt/-in

Stellvertretende Sachpreisrichter/innenHans Peter Schneider

HafenCity Hamburg GmbH

Jens Meyer (FDP)

Politischer Vertreter
Mitglied der Hamburgischen Bürgerschaft

Bernhard Stietz-Leipnitz (DIE LINKE)

Politischer Vertreter
Mitglied der Hamburgischen Bürgerschaft

NN (AFD)

Politischer Vertreter
Mitglied der Hamburgischen Bürgerschaft

Stefan Dührkop (DIE LINKE)

Vertreter Bezirksversammlung Hamburg Mitte

Dr. Gunter Böttcher (CDU)

Vertreter Bezirksversammlung Hamburg Mitte

Kay Dassow (GRÜNE)

Vertreter Bezirksversammlung Hamburg Mitte

Sachverständige

Henning Liebig (Leitung)
HafenCity Hamburg GmbH

Bianca Penzlien (Stellv.)
HafenCity Hamburg GmbH

Susanne Bühler
HafenCity Hamburg GmbH

Philipp Preuner
HafenCity Hamburg GmbH

Carolin Sieger
HafenCity Hamburg GmbH

Andreas Schneider
HafenCity Hamburg GmbH

Barbara Schwöppe
HafenCity Hamburg GmbH

Christoph Lindemann
HafenCity Hamburg GmbH

Dr. Matthias Borscheid
HafenCity Hamburg GmbH

Dr. Anke Ruckes
HafenCity Hamburg GmbH

Alexander Oelmann
HafenCity Hamburg GmbH

Regina Donner
HafenCity Hamburg GmbH

Dieter Polkowski
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung

Barbara Ehlers
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung
(LP) – LP 31 – Projektgruppe HafenCity

Siegfried Krauß
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung
(LP) – LP 31 – Projektgruppe HafenCity

Thomas Breyvogel
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung
(LP) – LP 31 – Projektgruppe HafenCity

Coskun Ulas
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung
(LP) – LP 31 – Projektgruppe HafenCity

Andreas Schulz
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Amt für Bauordnung und Hochbau (ABH)

Daniela Brunn-Schmidt
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Projektgruppe Sprung über die Elbe

Stefan Mundt
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung
(LP) – LP 13 – Referat Verfahrensmanagement
und Grundsatz der Bauleitplanung

Verena Wein-Wilke
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Amt für Wohnen, Stadterneuerung und Boden-
ordnung (WSB) – WSB 124

Vivienne Kalka
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Amt für Wohnen, Stadterneuerung und Boden-
ordnung (WSB) – WSB 124

Jutta Vorkoeper
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Amt für Wohnen, Stadterneuerung und Boden-
ordnung (WSB) – WSB 124

Dr. Hanna Bornholdt

Behörde für Umwelt und Energie
Landschaftsplanung und Stadtgrün

Christine Bethke

Behörde für Umwelt und Energie
Landschaftsplanung und Stadtgrün

Tobias Langguth

Behörde für Umwelt und Energie
Arten- und Biotopschutz

Maren Ellermann

Behörde für Umwelt und Energie
Abwasserwirtschaft

Ragnhild Hummel

Behörde für Umwelt und Energie
Bodenschutz und Altlasten

Dr. Maria Parensen

Behörde für Umwelt und Energie
Umweltschutz

Birgit Zandke-Schaffhäuser

Behörde für Umwelt und Energie
Betrieblicher Umweltschutz

Dr. Gernot Pickert

Behörde für Umwelt und Energie
Fluglärmenschutzbeauftragter
Planerischer Immissionsschutz

Dr. Robert Schuldt

Behörde für Umwelt und Energie
Fluglärmenschutzbeauftragter
Planerischer Immissionsschutz

Sophie Brauer

Behörde für Umwelt und Energie
Abteilung Energie

Bianca Krebs

Behörde für Umwelt und Energie
Naturschutz

Kerstina Feldvoss

Behörde für Umwelt und Energie, Wasser, Abwasser und Geologie

Dr. Nicole Lutsch

Behörde für Umwelt und Energie, Wasser, Abwasser und Geologie

Dr. Mechthild Recke

Behörde für Umwelt und Energie, Wasser, Abwasser und Geologie

Roman Hohlbein

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Bettina Westphal

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Carola Adel

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Beatrix Schmidt

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Wirtschaftsbezogene Stadt- und Regionalplanung EF2

Dr. Alexandra Schubert

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Abteilungsleitung Wirtschaftsförderung

Friedo Hauff

Bezirksamt Hamburg-Mitte
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt

Jan-Philipp Schmedemann

Bezirksamt Hamburg-Mitte
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt

Petra Stahlkopf

Behörde für Arbeit, Soziales, Familie und Integration

Eva Grützner

Behörde für Arbeit, Soziales, Familie und Integration

Monika Ueberhorst
Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz
Amt für Verbraucherschutz

Jörg Heitmann
Behörde für Inneres und Sport

Stefan Schäfer
Behörde für Inneres und Sport

Jörg Heitmann
Behörde für Inneres und Sport

Karsten Wegge
Behörde für Inneres und Sport
Amt für Innere Verwaltung und Planung

Kay Finger
Behörde für Inneres und Sport
Amt für Innere Verwaltung und Planung

David Levin
Behörde für Inneres und Sport
Wasserschutzpolizei/Hafensicherheit

Christoph Schwarzkopf
Behörde für Kultur und Medien
Denkmalschutzamt

Susanne Winch
Behörde für Schule und Berufsbildung

Susanne Lohberg
Behörde für Schule und Berufsbildung

Patricia Munck
Behörde für Schule und Berufsbildung

Ursula Richenberger
Stiftung historische Museen Hamburg

Frank Feindt
Hamburg Port Authority

Michael Heidrich
Hamburger Hochbahn AG

Bernard Kössler
Hamburger Sportbund e. V.

Prof. Dr. Detlef Garbe
KZ-Gedenkstätte Neuengamme

Dr. Oliver von Wrochem
KZ-Gedenkstätte Neuengamme

Andreas Schmidt
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Michael Schaper
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Michael Lehmann
Polizei Hamburg, Landeskriminalamt

Prof. Klaus Overmeyer
Urban Catalyst GmbH

Gäste/Berater

In der Jurysitzung werden Gäste/Berater, insbesondere Vertreter aus den umliegenden oder betroffenen Stadtteilen und der Bürgerbeteiligungen, sowie Vertreterinnen und Vertreter von Netzwerken geladen und weitere Einzelpersonen eingeladen.

Hinweis: Die Ausloberin behält sich vor, Jurymitglieder, Sachverständige, Berater und Gäste zu ändern oder zu ergänzen.

Kapitel F.7

Bearbeitungshonorare

Als Aufwandsentschädigung gem. § 77 Abs. 2 VgV stellt die Auftraggeberin jedem teilnehmenden Büro für die Qualifizierungsphase ein Bearbeitungshonorar in Höhe von **40.000,- Euro (netto)** zur Verfügung, sofern die in dem Aufgabenpapier (Punkt F.9.1) definierten Leistungen erfüllt wurden. Als Aufwandsentschädigung in der Vertiefungsphase stellt die Auftraggeberin zusätzlich jedem teilnehmenden Büro ein Honorar in Höhe von **70.000,- Euro (netto)** zur Verfügung, sofern die in dem Aufgabenpapier (Punkt F.9.2) definierten Leistungen erfüllt wurden. Mit dieser gelten zugleich eventuelle Lizenzgebühren auch für den Austausch von Ideen während der Dialogphase als abgegolten.

Die Auszahlung der Honorare erfolgt gegen Rechnungsstellung der teilnehmenden Büros im Anschluss an das Verfahren. Die Rechnungsempfängerin ist die Auftraggeberin:

HafenCity Hamburg GmbH

Osakaallee11
20457 Hamburg

Die Rechnungen sind mit dem Stichwort „Wettbewerblicher Dialog Grasbrook“ versehen im Original zur Prüfung an das verfahrensbetreuende Büro D&K drost consult GmbH (Kajen 10, 20459 Hamburg) zu übermitteln.

In den genannten Honorarsummen ist die Umsatzsteuer (USt) nicht enthalten, sie ist (soweit einschlägig) gesondert in Rechnung zu stellen. Weitere Informationen zur Rechnungsstellung werden gesondert versandt.

Kapitel F.8

Ablauf des Verfahrens

F.8.1 Allgemeine Ablaufhinweise

Ausgabe der Verfahrensunterlagen

Die Unterlagen der Auslobung (siehe Punkt F.10) werden den teilnehmenden Büros im eVergabe-Portal zur Verfügung gestellt. Zusätzlich bekommen alle Verfahrensbeteiligten ein gedrucktes Exemplar des Aufgabenpapiers per Post zugestellt. Die Unterlagen im eVergabe-Portal gelten als verbindlich. Der Umfang der Verfahrensunterlagen umfasst folgende Ausgabegruppen:

1. Ausgabeunterlagen über eVergabe-Portal:
Auslobungsunterlagen mit allen Anlagen und Ergänzungsunterlagen im PDF-Format.
2. Digitale Ausgabeunterlagen über eVergabe-Portal: digitale Daten für die BIM-Planung (IFC,

Applikationsvorgaben etc.), Excel-Tabellen-Vorgaben für die Kosten- und Flächenermittlungen, digitale Musterpläne für die wirtschaftliche Auswertung.

Die Ausloberin behält sich vor, weitere Unterlagen oder digitale Daten im Laufe des Verfahrens auszugeben.

Organisation der Abgabeleistungen

Die Abgabe aller Beiträge erfolgt grundsätzlich über das eVergabe-Portal. Alle genannten Fristen sind einzuhalten. Diese Vorgabe kann bei der Abgabeleistung der Plandrucke für die Jury (Präsentationspläne) und der physischen Modelle jedoch nicht umgesetzt werden. Vor diesem

Hintergrund erfolgt folgende Abgaberegulung. Die Wettbewerbsbeiträge (siehe Punkt F.9) werden unterteilt in drei Abgabegruppen:

1. Alle Dokumente, Darstellungen und Pläne sind im .PDF-Format über das eVergabe-Portal einzureichen.
2. Alle digitalen Daten/Prüfpläne (digitale Daten der BIM-Planung (IFC)) bzw. Planzeichnungen im .dwg-Format, digitale Pläne zur wirtschaftlichen Auswertung, sonstige digitale Abgabeleistung (Excel-Tabellen mit Kosten und Flächenangaben nach vorgegebenen Dateiformaten) sind über das eVergabe-Portal einzureichen.
3. Alle physischen Objekte (Präsentationspläne und Modelle) sind durch Zusendung an die Kontaktadresse von D&K drost consult GmbH einzureichen.

Die gedruckten Präsentationspläne sind beim verfahrensbetreuenden Büro D&K drost consult GmbH einzureichen. Das Einsatzmodell ist ebenfalls bei D&K drost consult GmbH einzureichen. Die Verpackungen der Verfahrensbeiträge müs-

sen in verschlossenem Zustand mit dem Büronamen mit dem Vermerk „STADTEIL GRASBROOK – WETTBEWERBLICHER DIALOG“ eingereicht werden und sollen ein mehrfaches Ein- und Auspacken ermöglichen. Die Einlieferung muss für den Empfänger porto- und zustellungsfrei erfolgen. Der Poststempel gilt nicht.

Abgabeort für die gedruckten Präsentationspläne und Modelle:

D&K drost consult GmbH
 Kajen 10
 20459 Hamburg

Die Übertragung (Einlesen) der digitalen BIM-Daten (IFC) soll zeitnah binnen 14 Tagen nach Beginn der Qualifizierungsphase auf Funktion überprüft werden. Dafür wird ein definierter Testkörper (wie in Punkt F.9 bzw. Anlage 1.07 beschrieben) über die eVergabe ausgetauscht, anhand dessen die Funktionsfähigkeit des Datentransfers und die korrekte Applikationsnutzung in einer frühen Bearbeitungsphase nachgewiesen werden soll.

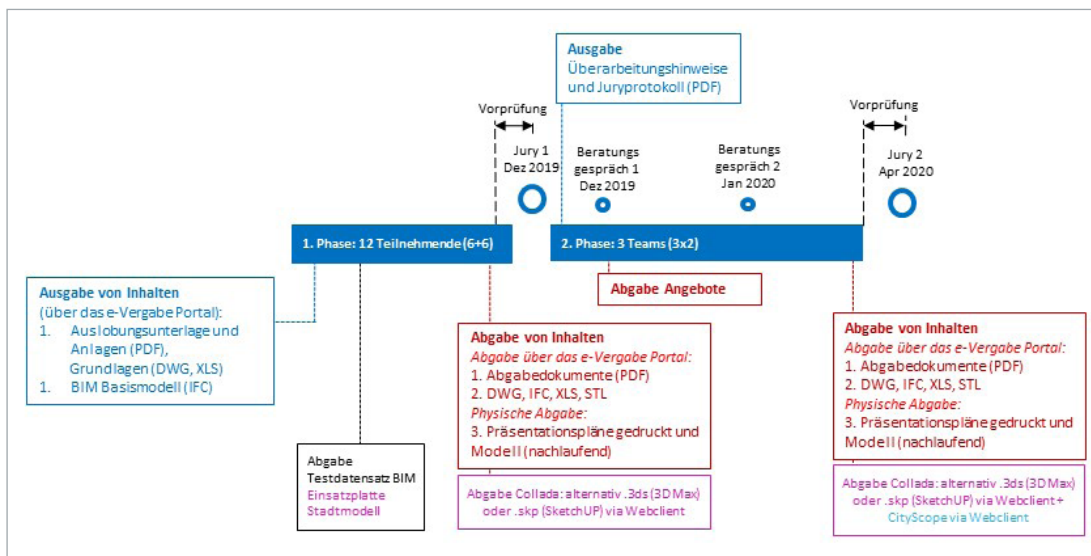


Abb. 41 | Ablauf Datenaustausch

F.8.2 Qualifizierungsphase (je 6 teilnehmende Büros: Freiraum/Städtebau)

Im Nachfolgenden wird der Ablauf der Qualifizierungsphase beschrieben. Die Termine sind der Übersicht unter Punkt F.18 zu entnehmen.

Rückfragen

Die Teilnehmer haben die Möglichkeit, Rückfragen zum Aufgabenpapier zu stellen. Die Einreichung der Rückfragen und die Beantwortung erfolgten über die eVergabe-Plattform.

Öffentliche Ergebnisvorstellung der Beteiligungsveranstaltungen/Auftaktveranstaltung

Im Rahmen einer öffentlichen Auftaktveranstaltung werden die Ergebnisse der im Vorfeld durchgeführten Bürgerbeteiligung präsentiert. Darüber hinaus stellen sich die teilnehmenden Büros vor.

Rückfragenkolloquium

Am Tag nach der öffentlichen Auftaktveranstaltung ist eine gemeinsame Ortsbesichtigung (Begehung und wasserseitige Befahrung) mit den teilnehmenden Büros vorgesehen. Im Anschluss findet ein nicht öffentliches Rückfragenkolloquium unter Teilnahme der Jury, den Sachverständigen und Gästen sowie den teilnehmenden Büros statt. In dem Kolloquium werden die Aufgabenstellung sowie die dazu schriftlich und mündlich gestellten Fragen mit der Jury, den Sachverständigen sowie den teilnehmenden Büros erörtert und beantwortet. Vonseiten der Ausloberin wird die dringende Anforderung gestellt, dass jeweils mindestens eine Vertreterin/ein Vertreter der teilnehmenden Büros bei der öffentlichen Auftaktveranstaltung (Vorstellung der Büros) und der Ortsbesichtigung mit anschließendem Rückfragenkolloquium anwesend ist.

Am selben Tag findet ein Juryvorgespräch statt.

Das Protokoll des Rückfragenkolloquiums wird allen am Verfahren Beteiligten über das eVergabe-Portal zugesandt und ist Bestandteil des Aufgabenpapiers.

Die im Punkt F.9.2 genannten Leistungen müssen innerhalb der unter Punkt F.18 genannten Fristen auf der eVergabe-Plattform (Ausnahme Web-Client LGV) eingehen. Das Einsatzmodell (F.9.1.11) ist bis zu zwei Wochen später bei D&K drost consult GmbH einzureichen.

Einführung der Sachverständigen/Sachverständigenvorprüfung

Für die Vorprüfung werden die eingereichten Arbeiten in nicht öffentlich zugänglichen Räumlichkeiten für die unter Punkt F.6 genannten sachverständigen Beraterinnen und Berater zum Zweck der inhaltlichen Vorprüfung ausgestellt. Als gemeinsamer Starttermin für die Vorprüfung dient eine Einführungsveranstaltung, in der die eingegangenen Arbeiten wertfrei durch die D&K drost consult GmbH vorgestellt werden. Als Teil der Vorprüfung erfolgen die digitalen Analysen und Auswertungen durch die Ausloberin und die Beratungsbüros. Für die Jurysitzung werden die Ergebnisse der Vorprüfung in einem zusammengefassten Bericht zusammengestellt. Die ökonomischen Ergebnisse werden in einem separaten Bericht dargestellt.

„Bürgerblick“ – öffentliche Vorstellung der Konzeptideen

Die Konzeptideen (Städtebau und Freiraum) werden im Rahmen einer Abendveranstaltung in Anwesenheit der Jury öffentlich präsentiert. Für die Besucher/Innen die Möglichkeit, die Konzeptideen zu kommentieren. Im Anschluss an die Veranstaltung werden die Arbeiten öffentlich ausgestellt.

Jury (der Qualifizierungsphase) mit Endpräsentation

Am folgenden Tag präsentieren die Büros ihre Ergebnisse vor der Jury. Der Umfang und der Zeitrahmen werden vorgegeben. Im Anschluss an die Präsentationen tagt die Jury. Im Rahmen der Juryentscheidung ist eine Reduzierung des Teilnehmerfeldes von je sechs teilnehmenden Büros (Städtebau/Freiraum) auf je drei teilnehmende Büros (Städtebau/Freiraum) vorgesehen. Die Reduzierung gemäß § 18 Abs. 6 VgV erfolgt anhand der unter Punkt F.12 genannten Beurteilungskriterien. Auf der Grundlage der je-

weils drei Büros (Städtebau und Freiraum) legt die Jury die Bearbeitung in Teams fest. Sollte seitens Jury keine einvernehmliche Entscheidung getroffen werden, wird die Zusammenarbeit der Teams per Los entschieden.

Eine persönliche Einladung zur öffentlichen Vorstellung und zur Präsentation vor der Jury mit Tagesprogramm wird allen Verfahrensbeteiligten rechtzeitig über die eVergabe-Plattform zugestellt.

Die Ausloberin benachrichtigt alle teilnehmenden Büros unmittelbar nach der Jurysitzung über die Entscheidung zum Abschluss der Qualifizierungsphase. Die Ausloberin behält sich vor, auf Empfehlung der Jury aus den ausgeschiedenen Beiträgen je Los auch Nachrücker zu definieren, sodass sichergestellt ist, dass in der Vertiefungsphase auch im Falle eines Ausfalls je drei Teilnehmer vertreten sind.

Das Protokoll der Jurysitzung mit den allgemeinen Hinweisen zu den Bestbieterern wird allen ausgewählten Teilnehmern sowie der Jury und sonstigen Verfahrensbeteiligten (Sachverständigen) zugesandt. Die Fachhinweise zu den Einzelarbeiten der Bestbieter wird jedem Teilnehmer im Rahmen des Protokolls einzeln übermittelt.

F.8.3 Vertiefungsphase (je 3 teilnehmende Büros Freiraum/Städtebau als Team)

Rückfragen

Die Teilnehmer haben die Möglichkeit, weitere Rückfragen zur Aufgabenstellung zu stellen. Die Einreichung der Rückfragen erfolgt über die eVergabe-Plattform.

Abgabe des Angebots

Kurz nach Beginn der Vertiefungsphase sind die wirtschaftlichen Angebote und die Anmerkungen zum Vertragsentwurf einzureichen.

Beratungsgespräche

Während der Bearbeitungszeit in der Vertiefungsphase erfolgen zwei sogenannte Beratungsgespräche. In den Terminen soll ein Dialog zwischen den teilnehmenden Büros und der

Ausloberin (HCH, BSW, BUE) erfolgen. Gleichzeitig erfolgt die Verhandlung der wirtschaftlichen und vertraglichen Parameter der Angebote mit der Auftraggeberin. Je nach Erfordernis können im Rahmen der Verhandlungen inhaltliche und wirtschaftliche Angebotsänderungen vorgenommen werden.

Eine persönliche Einladung zu den Beratungsgesprächen wird allen teilnehmenden Büros rechtzeitig über das eVergabe-Portal zugestellt. Die Termine werden protokolliert. Die allgemeinen Themen werden allen am Verfahren beteiligten Personen zugesandt. Entwurfsspezifische Inhalte werden nur den jeweiligen Teilnehmern übermittelt. Die Teilnahme an den Beratungsgesprächen ist für die teilnehmenden Büros verbindlich.

Öffentliche Werkstatt

Die städtebaulichen und freiraumplanerischen Konzepte werden in Anwesenheit der Jury öffentlich präsentiert und in Form von Plänen und Modellen ausgestellt. Für die Bürger/innen besteht so die Möglichkeit, mit den einzelnen Teams direkt ins Gespräch zu kommen und Feedback zu geben. Das Feedback wird von den Teams eigenständig oder mit Unterstützung des beteiligungsbetreuenden Büros aufgenommen und festgehalten. Am Ende gibt es eine moderierte kurze Runde, in der das Feedback zusammengefasst wiedergegeben wird. Der genaue Inhalt und Ablauf werden im Rahmen der Einladung vorgegeben.

Abgabe der Arbeiten/des Modells und des finalen Angebots

Die im Punkt F.9.2 genannten Leistungen – inklusive des finalen Angebots – müssen innerhalb der unter Punkt F.18 genannten Fristen auf der eVergabe-Plattform eingehen. Die gedruckten Präsentationspläne sind beim verfahrensbetreuenden Büro D&K drost consult GmbH einzureichen. Das Einsatzmodell (F.9.2.7) ist bis zu zwei Wochen später bei D&K drost consult GmbH einzureichen. Es wird klargestellt, dass das finale Angebot nicht weiterverhandelt wird und direkt in die Wertung gem. den Zuschlagskriterien eingeht.

Einführung der Sachverständigen/Sachverständigenvorprüfung

Für die Vorprüfung werden die eingereichten Arbeiten in nicht öffentlich zugänglichen Räumlichkeiten für die unter Punkt F.6 genannten sachverständigen Beraterinnen und Berater zum Zweck der inhaltlichen Vorprüfung ausgestellt.

Als gemeinsamer Starttermin für die Vorprüfung dient eine Einführungsveranstaltung, in der die eingegangenen Arbeiten wertfrei durch die D&K drost consult GmbH vorgestellt werden. Als Teil der Vorprüfung erfolgen die digitalen Analysen und Auswertungen durch die Beratungsbüros. Für die Jurysitzung werden die Ergebnisse der Vorprüfung in einem zusammengefassten Bericht zusammengestellt.

Öffentliche Vorstellung der Vertiefungsphase/Juryentscheidung

Die Arbeiten der Vertiefungsphase werden öffentlich vorgestellt. Der Umfang und Zeitrahmen wird vorgegeben und den Teilnehmern über die eVergabe-Plattform mitgeteilt.

Darüber hinaus präsentieren die Büros ihre Ergebnisse vor der Jury. Im Anschluss entscheidet die Jury. Im Rahmen der Juryentscheidung er-

folgt die Prämierung der sechs teilnehmenden Büros separat nach Städtebau (3 Büros) und Freiraum (3 Büros) anhand der unter Pkt. F.13 genannten Beurteilungskriterien.

Das Protokoll der Jurysitzung wird allen Verfahrensbeteiligten zugesandt.

Auftragserteilung

Auf der Grundlage der Juryentscheidung erfolgt die Vergabeentscheidung – entsprechend der Zuschlagskriterien, siehe Punkt F.14 – in Form einer Auftragserteilung für jeweils ein städtebauliches und ein freiraumplanerisches Büro durch die Auftraggeberin. Die Auftraggeberin benachrichtigt alle teilnehmenden Büros unmittelbar nach der Vergabeentscheidung.

Öffentliche Präsentation und Ausstellung der Ergebnisse

Im Anschluss an die Vergabeentscheidung/Auftragserteilung werden die Ergebnisse des Verfahrens öffentlich präsentiert und ausgestellt. Ort, Eröffnung und Dauer der Ausstellung werden noch bekannt gegeben.

Kapitel F.9

Leistungen des Verfahrens

F.9.1 Allgemeine Hinweise für Qualifizierungs- und Vertiefungsphase

Die Bearbeitung der Qualifizierungsphase erfolgt separat durch die Büros „Städtebau“ und „Freiraum“.

Jedes teilnehmende Büro darf nur eine Arbeit einreichen. Jede Arbeit darf nur eine Lösung enthalten.

Die folgenden Vorgaben bzgl. Blattformat und Anzahl der zugelassenen Pläne/Erläuterungs-

blätter sowie die geforderten Inhalte sind zwingend einzuhalten. Darüber hinausgehend eingereichte Leistungen werden nicht berücksichtigt und im Rahmen der Vorprüfung und der Jurysitzung abgedeckt.

Die geforderten Leistungen sind jeweils an der rechten oberen Ecke jeder Zeichnung und jeder Textseite durch den Büronamen zu kennzeichnen.

Alle Planbeschriftungen sind in Druckschrift und der Erläuterungsbericht nur in deutscher Sprache

anzufertigen. Die Präsentationszeichnungen sind ungefaltet und gerollt einzureichen. Alle Pläne sind genordet darzustellen.

Zusätzlich zu den nachfolgend beschriebenen Abgabeleistungen ist die Teilnahme und Mitwirkung an der öffentlichen Auftaktveranstaltung, an der Ortsbegehung, an dem Rückfragenkolloquium sowie an den Präsentationen der Entwurfskonzepte (öffentlich sowie nicht öffentlich vor der Jury) Teil der honorierten Verfahrensleistung.

F. 9.1.1 Systematik der Flächenberechnung und -aufteilung

Die Planungen erfolgen nach einer vorgegebenen Systematik für die Flächenaufteilung. Dadurch werden alle Angaben vergleichbar. Die Vorgaben der Flächenaufteilung sind verbunden mit der Systematik der BIM-Daten-Erzeugung. Ergänzend zur Flächenaufteilung werden in den BIM-Daten (insbesondere für die Gebäude) auch Informationen zur Nutzungsart gefordert. Die Vorgaben für die Flächenaufteilung und die damit zusammenhängenden Vorgaben für die BIM-Daten-Erzeugung (AIA) sind in Anlage 1.07 im Detail zusammengestellt und gelten als Vorgabe. Die grundlegende Systematik wird im Folgenden erläutert.

Die Flächenaufteilung aller Landflächen erfolgt grundsätzlich in folgende Hauptgruppen, welche in weitere Untergruppen zum Teil mehrfach weiter aufgeteilt und mit zusätzlichen, nutzungsspezifischen Informationen verknüpft werden.

Hauptgruppen:

1. Baufeld

- 1.1. Fläche „Bebaut“ (Hinweis: Die BGF wird weiter unterteilt nach Nutzungen)
- 1.2. Freifläche öffentlich zugänglich
- 1.3. Freifläche öffentlich nicht zugänglich

2. Freiraum

- 2.1. Park („brutto“)
- 2.2. Platz
- 2.3. Promenade
- 2.4. Sportanlage

3. Verkehrsanlage

4. Sonderfläche (Kultur, Schulen)

Die farbliche Darstellung soll gemäß dieser Vorgabe erfolgen. Neben diesen „übergreifenden“ Hauptkategorien sollen weitere Unterteilungen erfolgen.

Unterteilungen der Gebäude nach Geschossen und Nutzungen

Wie beschrieben wird die gesamte Landfläche des Planungsareals in oben genannte Hauptkategorien aufgeteilt und generiert damit die Flächen des Hochbaus („Baufeld“). Diese Baufelder sind analog wie ein „Grundstück“ im Grundriss wiederum in die Flächen „Bebaut“ (Footprint Hochbau), den öffentlich zugänglichen und den öffentlich nicht zugänglichen Freiflächen (des Baufeldes) aufzuteilen. Der Hochbau („Bebaut“) wiederum ist nutzungsspezifisch aufzuteilen. Grundsätzlich wird unterschieden in die Fläche „EG“ (nur das EG) und die Fläche „über EG“ (alle Flächen oberhalb des EG). Alle Angaben des Hochbaus erfolgen als Bruttogrundfläche (BGF gem. DIN 277).

Die so aufgeteilten Flächen des „EG“ und „über EG“ erhalten je drei nutzungsspezifische Aufteilungsmöglichkeiten, welche in den Planungsdarstellungen abgebildet werden sollen. Diese sind:

- Wohnen
- Gewerbe
- Sondernutzung (z.B. publikumsbezogene Nutzungen, Kitas etc.)

Hinweis: Flächen unterhalb des EG werden als UG-Flächen ausgewiesen, gehen aber ausdrücklich nicht in die Flächenbilanz der Zielwerte ein. Die Freiflächen erhalten ebenfalls eine weitere Aufteilungsebene mit entsprechenden Nutzungs- und Funktionsattributen. Diese sind der Anlage 1.07 zu entnehmen.

Die so aufgeteilten und über die Plandaten ermittelten Flächen sollen nach den Vorgaben der Anlage 1.08 als Prüfplan „Flächenberechnung“

und als Tabelle (.xls) in Anlage 2.03 jeweils in der Qualifizierungs- und Vertiefungsphase dargestellt werden. Die Prüfpläne sind mit den o. g. Flächenbelegungen und einer geschossweisen

BGF(R)-Polylinie – erstellt auf einem separaten Layer – einzureichen, sodass ein digitales Aufmaß der Flächen durch die Vorprüfung möglich ist.

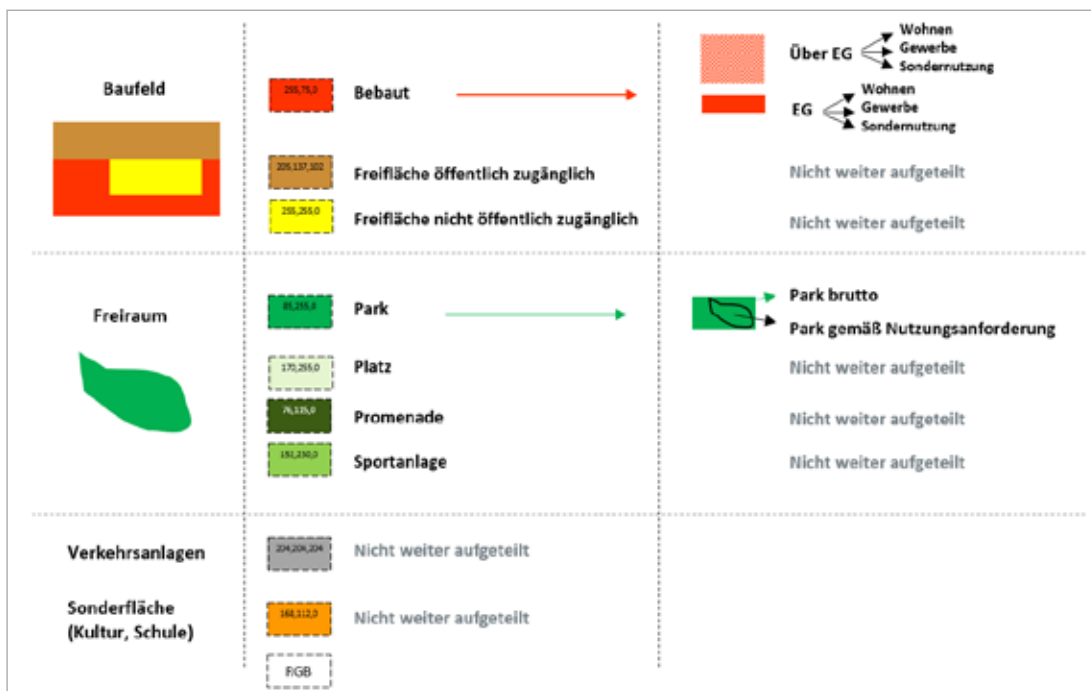


Abb. 42 | Systematische Darstellung der Flächenaufteilung



Abb. 43 | Beispiel der Hauptflächenkategorien und Flächenaggregation

F 9.1.2 Systematik der Kostenermittlung

Die Kostenermittlungen erfolgen gemäß den jeweiligen individuellen Planungsinhalten. Die Kostenermittlungen sollen ebenfalls getrennt nach den Flächenaufteilungen (Ebene Haupt- und Untergruppe) aufgestellt werden. Eine Berechnung „über alles“ ist nicht gewünscht. Vielmehr müssen die Kostenaufstellungen bezogen auf die jeweils geplanten Flächen (Freiraum: Park a/n, Platz a/n, Promenade a/n, Sportanlage a/n; Verkehrsanlage; Steg/Brücken) und Längen (Kaimauern/Uferböschungen) nachvollzogen werden können. Eine Kostenermittlung für die Gebäude (Fläche „Baufeld“) und Sonderflächen ist nicht vorzulegen.

Es ist eine einfache Kostenschätzung (DIN 276, 2. Ebene, Stand 11/2018) aufzustellen. Es werden nur die **reinen Baukosten (netto)** ohne Sicherheiten/Varianzen/Unvorhergesehenes und ohne Planung dargestellt.

F 9.1.3 Allgemeine Hinweise zur digitalen Bearbeitung und Abgabe (Abgabegruppe 2)

Hinweis: Die nachfolgenden allgemeinen Hinweise zur digitalen Bearbeitung beziehen sich auf die Qualifizierungs- und die Vertiefungsphase.

Im Rahmen der Abgabeleistungen der Qualifizierungs- und Vertiefungsphase sind die Flächenberechnungen auf den vorbereiteten Berechnungsblättern abzugeben (siehe Anlage 2.03). Die Berechnungslisten sind als xls-Datei einzureichen. Ebenfalls erfolgt die Abgabe der zugehörigen Prüfpläne in dwg- und pdf-Format. Für die Vorprüfung sind die Abgabepläne zusätzlich als dxf/dwg-Dateien abzugeben (keine Layout-Dateien). In den Prüfplänen muss eine Grundvermessung (Grobabmessung der Achsen und Außenmaße) aller zur Berechnung notwendigen Längen und Höhen enthalten sein. Die Darstellungen müssen die zur Ermittlung der Flächen und der umbauten Räume (BRI) erforderlichen Aussagen treffen.

Alle digitalen Daten/Prüfpläne (digitalen Daten der BIM-Planung (IFC), digitale Pläne zur wirtschaftlichen Auswertung, sonstige digitale Abgabeleistungen, Excel-Tabellen mit Kosten- und Flächenangaben (nach vorgegebenen Dateiformaten) sind über das eVergabe-Portal und teilweise über den Web-Client des LGV (Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung) einzureichen.

Steckbrief digitale Abgabeleistungen: 3-D-Stadtmodell

Zur Überprüfung von Sichtachsen und Verschattungen im Rahmen der Vorprüfung sollen die vollständigen Planungsmodelle des Geländes und der Bebauung in das 3-D-Stadtmodell Hamburg eingepasst werden. Die eingepassten Modelle sind Grundlage der Vorprüfung seitens der Ausloberin und können über einen an jedes Team ausgegebenen Login über einen Web-Client auch zur Selbstprüfung verwendet werden. Die Bedienung des Web-Clients wird in Anlage 1.06 beschrieben. Dazu sind die folgenden Anforderungen zu erfüllen:

Anforderungen an 3-D-Modelle für den Web-Client:

- Dateiformat Collada (Suffix: DAE); ggf. reicht auch 3DS aus.
- Alle Flächennormalen müssen nach außen zeigen.
- Die Daten sind maßstabsfrei in Metern abzugeben.
- Eine Georeferenzierung ist wünschenswert, in der Lage (bevorzugt im Lagestatus 310 (ETRS89/UTM)) sowie in der NHN-Höhe.
- Inhalt der Planungsdateien:
 - In der Datei sollten nur die Kubaturen der Entwurfsplanung liegen.
 - In einer Kopie der Planungsdatei sind Bestandsgebäude zu integrieren, um eine Kontrolle der Georeferenzierung zu ermöglichen.

– Ein Planungs-DGM ist auf einem gesonderten Layer zu platzieren.

- Ein 2-D-Lageplan (z.B. PDF oder JPG) muss zur Kontrolle vorliegen.
- Für Rückfragen ist ein Kontakt zum Ersteller der Daten (z.B. Architekt) erforderlich.
- Eine Freigabeerklärung des Teilnehmers ist notwendig.
- Der Zeitpunkt des Planungsstands muss dem LGV und der Ausloberin mitgeteilt werden.

Steckbrief digitale Abgabeleistungen: IFC-BIM
 Die digitale Abgabeleistung dient der Überprüfung von Flächen und Raumdaten sowie Kostangaben, Massen und weiteren Inhalten der Aufgabenstellung im Rahmen der Vorprüfung.

Es sind sämtliche Planungsunterlagen des Geländes und der Bebauung als 3-D-Modell im IFC-Standard in der aktuellen Version (2 x 3) auf Basis des ausgegebenen DGM gemäß Anlage 2.04 zu liefern.

Den Planunterlagen ist das Koordinatensystem des DGM zugrunde zu legen. BIM-Daten sind georeferenziert zu liefern. Die festgelegten Referenzpunkte sind vorgegeben. Zur Einpassung der Planungen in weitere georeferenzierte Systeme und zur Auswertung und Analyse sind die vorgegebenen Einfügekpunkte in die digitale Planung zu übertragen. Die vordefinierten Einfügekpunkte sind in den jeweiligen Modellen als „Dummy“- Geometrie einzupflegen und zu berücksichtigen.

Der Detaillierungsgrad des Modells entspricht der jeweiligen Anforderung der Phase. Die einzelnen Flächen (Verkehrs-, Freiraumflächen, Sondermaßnahmen) sollten gem. BIM-Anforderung unterteilt und mit den entsprechenden Bauteilelementen (IfcSlab, IfcWall) erstellt werden.

Beispielhaft ist hier eine Tabelle möglicher Bauteilelemente für den Bereich Freiraumplanung eingefügt:

Flächenart	Notwendige Elemente	Phase 1 (Qualifizierungsphase)	Phase 2 (Vertiefungsphase)
Verkehrsanlagen	IfcSlab [Geschossdecken]	X	X
Brücken/Stege	IfcSlab [Geschossdecken]	X	X
Freiraum (Plätze)	IfcSlab [Geschossdecken]	X	X
Freiraum (Promenade)	IfcSlab [Geschossdecken]	X	X
Freiraum (Park)	IfcSlab [Geschossdecken]	X	X
Freiraum (Sportplatz)	IfcSlab [Geschossdecken]	X	X
Sonderflächen	IfcSlab [Geschossdecken]	X	X
Kaimauer/Uferböschung (Neubau)	IfcWall [Wände]	X	X
Kaimauer/Uferböschung (Sanierung)	IfcWall [Wände]	X	X
Kaimauer/Uferböschung (Umbau)	IfcWall [Wände]	X	X

Für Städtebau-Modelle muss das Modell Volumenkörper der Gebäude, die aus den Wand (IfcWall) und Decken-Elementen (IfcSpace) bestehen, differenzieren. Diese werden für die Auswertung der BGFs genutzt. Für die Auswertung der Nettoflächen als auch für die Ermittlung der Flächenarten muss das Modell um die Räume

(IfcSpaces) erweitert werden. Diese sind laut BIM-Anforderungen zu erstellen und zu bezeichnen.

Beispielhaft ist hier eine Tabelle möglicher Bauteilelemente für den Bereich Städtebau eingefügt:

Flächenart	Notwendige Elemente	Phase 1 (Qualifizierungsphase)	Phase 2 (Vertiefungsphase)
BGF	IfcSlab [Geschossdecken]	X	X
NRF	IfcSpace [Räume]		X
Wohnen	IfcSpace [Räume]	X	X
Gewerbe/Büro	IfcSpace [Räume]	X	X
Sondernutzung	IfcSpace [Räume]	X	X

Für die Zwecke des 3-D-Drucks sind die Modelle extra im .STL-Format abzugeben.

Der Teilnehmer ist zur BIM-basierten Bearbeitung des Wettbewerbsverfahrens und zur aktiven Teilnahme/Mitarbeit am Gesamtprozess verpflichtet. Folgende Tätigkeiten sind für den Teilnehmer dabei verpflichtend:

- Fristgerechte Abgabe der relevanten Modelldaten für die Zwischen- und abschließenden Modellprüfungen
- Fristgerechte Abgabe der Modelldaten für die finale Auswertung

- Berücksichtigung und Einhalten der zur Verfügung gestellten BIM-Richtlinien und Anforderungen

- Berücksichtigung der Ergebnisse und Anmerkungen der Prüfberichte

- Aktive Teilnahme an den im Verfahren vorgesehenen Konsultationen/Workshops

- Frühzeitige Meldung von Problemen, Fragen zur modellbasierten Bearbeitung im Verfahren.

BIM-basierte 3-D-Daten sind ein verpflichtender Bestandteil der Gesamtabgabe.

F.9.2 Leistungen der Qualifizierungsphase (Konzeptidee)

F.9.2.1 Abgabegruppe 1: Planunterlagen und Texte

Alle Dokumente, Darstellungen und Pläne sind im .pdf-Format über das eVergabe-Portal einzureichen.

1. Entwurfsbestimmende Leitidee (städtebaulich-freiraumplanerisches Konzept) und die räumliche Atmosphäre in freier Darstellung sowie 1. Perspektive (Standort entwurfsabhängig frei wählbar)

2. Schwarzplan M. 1:5.000

Lageplan des Plangebiets mit städtebaulicher und freiräumlicher Einbindung in die Umgebung. Es sollen jeweils die Freiraumstruktur oder die Gebäudestruktur geschwärzt werden, damit die jeweiligen Planungsinhalte (Städtebau oder Freiraum) erkennbar werden.

3. Lageplan M. 1:2.500

Als städtebaulich-freiraumplanerische Konzeptidee mit der Darstellung von Baukörpern und Freiräumen mit grundsätzlichen Aussagen zu:

- der städtebaulichen Struktur (Baukörper und Geschossigkeit mit Gelände- und Gebäudehöhenangaben in m ü. NHN, Dachformen, Nutzungen, Identität von Teilräumen/Quartieren, potenzielle Realteilbarkeiten);
- dem Freiraumsystem mit unterschiedlichen Typologien, Zielqualitäten, Nutzungsverteilung und Erschließung, Einbindung in das grüne Netz;
- der Anbindung des Plangebiets an die Umgebung, Anschlüsse an die angrenzenden Straßenräume; Anbindung der Fuß- und Radverkehre;
- den notwendigen Erschließungsflächen.

4. Erläuternde Skizzen und Piktogramme (ohne Maßstabsvorgabe)

Einzureichen sind erläuternde Darstellungen unter Bezugnahme auf den Innovationsanspruch der Aufgabenstellung und mit konzeptionellen Aussagen:

- Erläuterung übergeordnetes Nachhaltigkeitskonzept
- Nachhaltiges städtebauliches Konzept mit Überlegungen zu Dichte, Kubaturen, physischen Netzstrukturen, Gebäudetypologien, Besonnung/Verschattung, Umgang mit Gebäudebestand und den Nutzungen
- Freiraumstruktur, Umgang mit Topografie, Wasserbezug und Stadtnatur mit besonderer Berücksichtigung der Uferzonen, Integration Spiel- und Sportnutzungen, Aussagen zur Vegetation
- Umgang mit Lärminderung im Städtebau und Freiraum
- Erschließungs- und Mobilitätskonzept (inklusive Aussagen zu Straßenraumtypologien, zur Ver- und Entsorgung und sowie zum ruhenden Verkehr)
- Nachhaltiger urbaner Wasserkreislauf (schematisch)
- Zonierung der privaten Freiflächen (öffentlich nutzbare/private Flächen) unter Berücksichtigung der Erschließungsbelange (z.B. Feuerwehr, TG-Zufahrten)
- Konzept zur „grünen“, biodiversen und resilienten Stadt (u.a. Klima- und Nachhaltigkeitskonzept, Ausbildung der Dachlandschaft, Dach- und Fassadenbegrünung in Kombination mit technischer Gebäudeausstattung und Gebäudetypologien).

5. Drei Vertiefungsbereiche innerhalb des Plangebiets zur Darstellung der entwurfsspezifischen Leitideen (Detailplan und Schnitt) M. 1:500

Mit detaillierterer Darstellung und Erläuterung des städtebaulichen und freiraumplanerischen Gesamtkonzepts.

6. Volumenschnitte und dreidimensionale Ansichten

M. 1:500

Zum Verständnis des Konzepts wird die Darstellung eines Ost-West-Schnittes sowie eines Nord-Süd-Schnittes durch das Wettbewerbsgebiet erwartet, welche den Bezug zum umgebenden Stadtraum und die Höhenentwicklung verdeutlichen.

Zum Verständnis des Konzepts werden darüber hinaus sieben dreidimensionale Ansichten erwartet, die in das Massenmodell des LGV (Anlage 2.04) integriert werden sollen. Zur Vergleichbarkeit der Entwurfskonzepte untereinander werden die Standorte vorgegeben und sind der Anlage 1.06 zu entnehmen.

7. Liberoblatt und 2. Perspektive

Das Liberoblatt steht dem Verfasser zur freien Darstellung seines Entwurfs zur Verfügung. In diesem Zusammenhang wird auch die Darstellung des konzeptionellen Ansatzes für die unterschiedlichen Wohn- und Arbeitskonzepte erwartet. Außerdem sind exemplarisch die Typologien der Dachnutzungen darzustellen.

Darüber hinaus ist zusätzlich zu der unter Punkt 1 genannten Perspektive (Entwurfsbestimmende Leitidee) eine zweite Perspektive darzustellen. Der Standort ist entwurfsabhängig frei wählbar.

8. Erläuterungsbericht

Der Erläuterungsbericht soll die Entwurfsvorstellungen erläutern und alle für eine Beurteilung maßgeblichen Hinweise der städtebaulichen, freiraumplanerischen, gestalterischen, funktionalen, energiekonzeptionellen Lösungen enthalten, die nicht aus den Zeichnungen hervorgehen (max. 10 DIN-A4-Seiten).

Der Erläuterungsbericht soll auch Aussagen zur Berücksichtigung des Flächenbedarfs für die Energieversorgung beinhalten.

9. Erklärungen der Teilnehmer

Die folgenden Erklärungen sind dieser Auslobung als Vordrucke beigelegt (siehe Anlage 1.01) und durch die teilnehmenden Büros vollständig auszufüllen und zu unterschreiben:

- Verfassererklärung;
- Verpflichtungserklärung zur Nutzung digitaler Daten;
- Erklärung über Bildrechte.

In der Verfassererklärung sind alle an der Entwurfslösung beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu benennen.

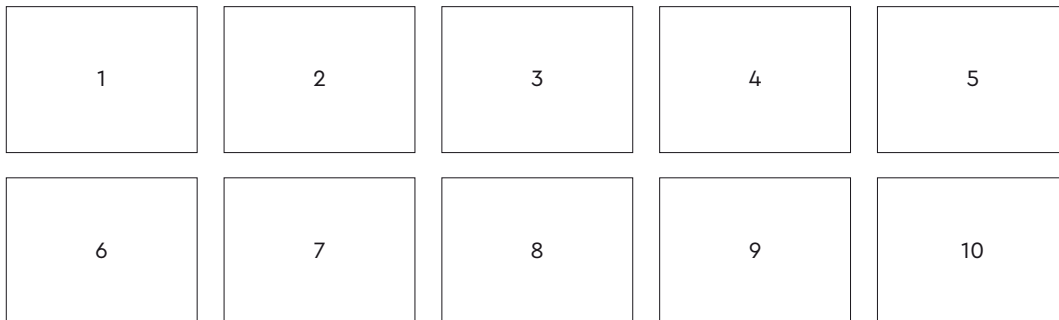
Die drei Erklärungen sind zusammen mit den Entwurfsplänen über das eVergabe-Portal einzureichen.

10. Hängeplan für Präsentationspläne (digital)

Zur Präsentation der Entwürfe steht je teilnehmendem Büro eine Gesamtfläche mit den Maßen 6,00 m Breite und 1,80 m Höhe zur Verfügung.

11. Liste der eingereichten Unterlagen

Anzufertigen und einzureichen ist eine Liste, in der alle eingereichten Unterlagen aufgeführt sind.



Jedes Blatt im DIN-A0-Querformat anzulegen (120 × 90 cm)

Plan 1

- Entwurfsbestimmende Leitidee
- Perspektive 1

Plan 2

- Lageplan (M 1:2.500)

Plan 3

- Vertiefung (Detailplan I) (M 1:500)

Plan 4

- Vertiefung (Detailplan II) (M 1:500)

Plan 5

- Vertiefung (Detailplan III) (M 1:500)

Plan 6

- Schwarzplan (M 1:5.000)
- Piktogramme
- Erläuterungstext

Plan 7

- Piktogramme
- Volumenschnitte (Über Plan 7+8) (M 1:500)

Plan 8

- Stufenkonzept (M 1:2500)
- Volumenschnitte (Über Plan 7+8) (M 1:500)

Plan 9

Perspektive 2

Plan 10

Liberoblatt

Hängeplan für Präsentationspläne (digital)

F.9.2.2 Abgabegruppe 2: digitale Daten/Prüfpläne

Abgabeleistung sind alle digitalen Daten, welche im Rahmen der Aufgabenstellung und unter den allgemeinen Hinweisen in F9.1 und den Aufgabenstellungen der Qualifizierungsphase genannt sind. Diese sind:

- digitale Pläne (alle Pläne, welche unter Abgabegruppe 1 als PDF abgegeben werden) in den vorgegebenen Datenformaten, hier .dwg-Format
- BIM-Modelldaten
- Sichtanalysen aus dem digitalen Stadtmodell
- Flächenermittlung im Excel-Format
- Kostenermittlung im Excel-Format

F.9.2.3 Abgabegruppe 3: physische Objekte

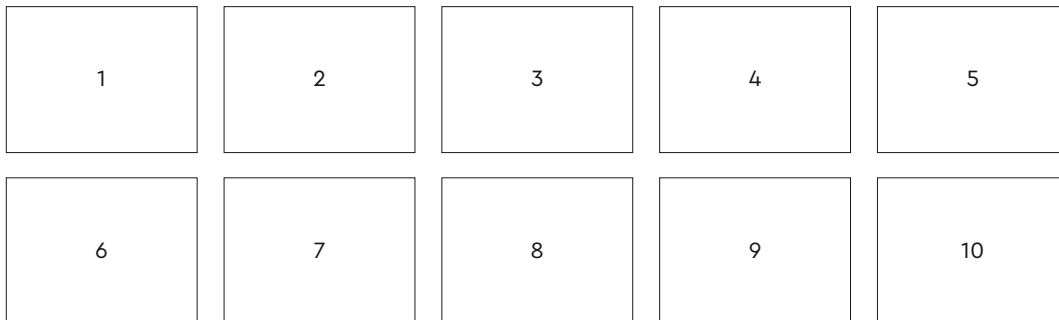
Alle physischen Objekte (Präsentationspläne und Modelle) sind durch Zusendung an die Kontaktadresse von D&K drost consult GmbH einzureichen.

1. Hängeplan für Präsentationspläne (gedruckt)

Zur Präsentation der Entwürfe steht je teilnehmendem Büro eine Gesamtfläche mit den Maßen 6,00 m Breite und 1,80 m Höhe zur Verfügung.

2. Einsatzmodell**M. 1:500**

Auf den separat gelieferten Einsatzplatten ist ein Modell anzufertigen. Um das Einsatzmodell in das bestehende Stadtmodell einsetzen zu können, ist es im Maßstab 1:500, jedoch mit einer Detail- bzw. Darstellungstiefe wie im Lageplan (M. 1:2.500) zu erstellen. Das Modell liegt modellmaßstäblich auf einer Ebene von 0,00 m ü. NHN auf. Das Modell ist transportsicher zu verpacken und mit dem Vermerk „STADTTEIL GRASBROOK – QUALIFIZIERUNGSPHASE“ und dem Büronamen zu versehen.



Jedes Blatt im DIN-A0-Querformat anzulegen (120 × 90 cm)

Plan 1

- Entwurfsbestimmende Leitidee
- Perspektive 1

Plan 2

- Lageplan (M 1:2.500)

Plan 3

- Vertiefung (Detailplan I) (M 1:500)

Plan 4

- Vertiefung (Detailplan II) (M 1:500)

Plan 5

- Vertiefung (Detailplan III) (M 1:500)

Plan 6

- Schwarzplan (M 1:5.000)
- Piktogramme
- Erläuterungstext

Plan 7

- Piktogramme
- Volumenschnitte (Über Plan 7+8) (M 1:500)

Plan 8

- Stufenkonzept (M 1:2500)
- Volumenschnitte (Über Plan 7+8) (M 1:500)

Plan 9

- 3-D-Ansichten

Plan 10

- Liberoblatt
- Perspektive 2

Hängeplan für Präsentationspläne (gedruckt)

F.9.3 Leistungen der Vertiefungsphase

Zu Beginn der Vertiefungsphase ist das Angebot sowie ggf. Anmerkungen zum Vertrag von den sechs ausgewählten Büros (Städtebau/Freiraum) einzureichen. Die Frist zur Einreichung des Angebots ist dem Punkt F.18 (Terminübersicht) zu entnehmen. Der Auslobungsunterlage sind jeweils für den Städtebau und den Freiraum entsprechende Vertragsentwürfe und Vertragsanlagen beigefügt (siehe Anlage 1.03 bzw. 2.02). Aus Erkenntnissen der Qualifizierungsphase behält sich die Ausloberin vor, Veränderungen an der Leistungsbeschreibung und den Vertragsentwürfen vorzunehmen. Die Mitteilung an die Büros würde in diesem Fall nach Abschluss der Qualifizierungsphase erfolgen. Der Grundsatz der Gleichbehandlung wird dabei sichergestellt.

Die Bearbeitung der Vertiefungsphase erfolgt in Beratung als Team „Städtebau/Freiraum“. **Jedes Team-Mitglied (Städtebau/Freiraum) reicht eine eigene Arbeit ein, berücksichtigt jedoch Städtebau oder Freiraum als jeweiligen „interaktiven“ Hintergrund. Abweichungen sind zulässig.** Jede Arbeit darf nur eine Lösung enthalten.

Zusätzlich zu den nachfolgend beschriebenen Abgabeleistungen ist die Teilnahme an den Beratungsgesprächen sowie die Präsentation der Entwurfskonzepte (öffentlich in Beteiligungsveranstaltungen sowie nicht öffentlich vor der Jury) Teil der Verfahrensleistung.

F.9.3.1 Abgabegruppe 1: digitale Planunterlagen

Alle Dokumente, Darstellungen und Pläne der Abgabegruppe 1 sind im .pdf-Format über das eVergabe-Portal einzureichen.

1. Entwurfsbestimmende Leitidee (städtebaulich-freiraumplanerisches Konzept) und die räumliche Atmosphäre in freier Darstellung sowie 1. Perspektive (Standort entwurfsabhängig/frei wählbar)

-> Gemeinsame Darstellung als Team

2. Schwarzplan M. 1:5.000

Lageplan des Plangebiets mit städtebaulicher und freiräumlicher Einbindung in die Umgebung.
-> Gemeinsame Darstellung als Team

3. Lageplan als städtebaulich-freiraumplanerisches Gesamtkonzept M. 1:500

-> Gemeinsame Darstellung als Team (Hinweis für Freiraum: Vegetationsmasterplan)

Als städtebaulich-freiraumplanerische Konzeptidee mit der Darstellung von Baukörpern und Freiräumen mit grundsätzlichen Aussagen zu:

- der städtebaulichen Struktur (Baukörper und Geschossigkeit mit Gelände- und Gebäudehöhenangaben in m ü. NHN, Dachformen, Nutzungen, Identität von Teilräumen/Quartieren, potenzielle Realteilbarkeiten);
- dem Freiraumsystem mit unterschiedlichen Typologien, Zielqualitäten, Nutzungsverteilung und Erschließung, Einbindung in das grüne Netz; Darstellung geplanter und verbleibender Geländehöhen;
- Anbindung des Wettbewerbsgebiets an die Umgebung;
- den Erschließungsflächen.

4. Entwurfsplan für drei frei wählbare Vertiefungsbereiche (Detailplan und Schnitt) M. 1:500

-> Separate Darstellung (Städtebau/Freiraum)

Mit detaillierterer Darstellung und Erläuterung des städtebaulichen und freiraumplanerischen Gesamtkonzepts.

5. Zusätzliche Darstellung (einfache Skizzen, Details oder Piktogramme) zur Verdeutlichung der Entwurfsidee ohne Maßstabsvorgabe

-> Separate Darstellung (Städtebau/Freiraum)

Einzureichen sind vertiefte erläuternde Darstellungen (gegenüber Qualifizierungsphase) unter Bezugnahme auf den Innovationsanspruch der Aufgabenstellung und mit konzeptionellen Aussagen z.B. zu:

- Erläuterung übergeordnetes Nachhaltigkeitskonzept
- Nachhaltiges städtebauliches Konzept mit Überlegungen zu Dichte, Kubaturen, physischen Netzstrukturen, Gebäudetypologien, Besonnung/Verschattung, Umgang mit Gebäudebestand und den Nutzungen
- Freiraumstruktur, Umgang mit Topografie, Wasserbezug und Stadtnatur mit besonderer Berücksichtigung der Uferzonen, Integration Spiel- und Sportnutzungen, Aussagen zur Vegetation
- Umgang mit Lärminderung im Städtebau und Freiraum
- Erschließungs- und Mobilitätskonzept (inklusive Aussagen zu Straßenraumtypologien, zur Ver- und Entsorgung und sowie zum ruhenden Verkehr)
- Nachhaltiger urbaner Wasserkreislauf (schematisch)
- Zonierung der privaten Freiflächen (öffentlich nutzbare/private Flächen) unter Berücksichtigung der Erschließungsbelange (z.B. Feuerwehr, TG-Zufahrten)
- Konzept zur „grünen“, biodiversen und resilienten Stadt (u.a. Klima- und Nachhaltigkeitskonzept, Ausbildung der Dachlandschaft, Dach- und Fassadenbegrünung in Kombination mit technischer Gebäudeausstattung und Gebäudetypologien).

6. Schnitte M. 1:500 (Städtebau)/M. 1:200 (Freiraum)

-> Separate Darstellung (Städtebau/Freiraum)

Zur Verdeutlichung der Entwurfsidee und zum Verständnis des Konzepts sind frei wählbare (Gelände-)Schnitte darzustellen. Sämtliche Schnitte sind mit Höhenangaben (bezogen auf NHN) zu versehen.

7. Dreidimensionale Ansichten

-> Gemeinsame Darstellung als Team

Zum Verständnis des Konzepts werden darüber hinaus sieben Ansichten erwartet, die in das Massenmodell des LGV (Anlage 2.04) integriert werden sollen. Zur Vergleichbarkeit der Entwurfskonzepte untereinander werden die Standorte vorgegeben und sind der Anlage 1.06 zu entnehmen.

8. Liberoblatt und 2. Perspektive

-> Separate Darstellung (Städtebau/Freiraum)

Das Liberoblatt steht dem Verfasser zur freien Darstellung seines Entwurfs zur Verfügung. In diesem Zusammenhang wird auch die Darstellung des konzeptionellen Ansatzes für die unterschiedlichen Wohn- und Arbeitskonzepte erwartet. Aus Sicht der Freiraumplanung sind die Konzepte für Dachnutzungen, Fassadenbegrünungen, private, öffentlich zugängliche und nicht zugängliche Flächen auf den Grundstücken darzustellen.

Zur Erläuterung und Darstellung der entwurfsbestimmenden Leitidee sowie der räumlichen Konzeption des Entwurfs ist zusätzlich zu der im Punkt 1 genannten Perspektive (entwurfsbestimmende Leitidee) eine weitere Perspektive einzuzeichnen. Der Standort der Perspektive ist konzeptabhängig so zu wählen, dass der Charakter bzw. die Atmosphäre der Neubebauung sowie der Freiräume verdeutlicht werden.

9. Hochwasserschutzkonzept (inklusive Uferabschlüssen)

-> Darstellung aus dem Thema Freiraumplanung unter Berücksichtigung des Städtebaus.

Skizzierung eines aussagekräftigen Hochwasserschutzkonzepts unter Berücksichtigung der Wasserkreisläufe auch für die nicht flutsicheren Bereiche und der Einbindung der bestehenden Hochwasserschutzanlagen in den städtebaulichen Kontext.

10. Erläuterungsbericht

- Vertiefte Darstellung Städtebau (separat durch jeweiligen Teilnehmer)
- Vertiefte Darstellung Freiraum (separat durch jeweiligen Teilnehmer)

Der Erläuterungsbericht soll die Entwurfsvorstellungen erläutern und alle für eine Beurteilung maßgeblichen Hinweise der städtebaulichen, freiraumplanerischen, gestalterischen, funktionalen Lösungen enthalten, die nicht aus den Zeichnungen hervorgehen (max. 10 DIN-A4-Seiten).

Der Erläuterungsbericht soll auch Aussagen zum unterstellten Energiekonzept beinhalten.

11. Angebot/Finales Angebot

-> Separat (Städtebau/Freiraum)

Das finale Angebot ist zusammen mit den weiteren Abgabeleistungen einzureichen. Die Frist zur Einreichung des finalen Angebots ist dem Punkt F.18 (Terminübersicht) zu entnehmen. Es wird darauf hingewiesen, dass das finale Angebot nicht verhandelt wird und als Grundlage für die Zuschlagsentscheidung dient. Hinweis: Zehn Tage nach Beginn der Vertiefungsphase werden die Angebote und die Vertragshinweise eingereicht, welche dann in der Dialogphase verhandelt werden.

12. Erklärungen der Teilnehmer

-> Separat (Städtebau/Freiraum)

Die folgenden Erklärungen sind diesem Aufgabenpapier als Vordrucke beigefügt (siehe Anlage 1.01) und durch die teilnehmenden Büros vollständig auszufüllen und zu unterschreiben:

- Verfassererklärung;
- Verpflichtungserklärung zur Nutzung digitaler Daten;
- Erklärung über Bildrechte.

In der Verfassererklärung sind alle an der Entwurfslösung beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu benennen.

Die drei Erklärungen sind zusammen mit den Entwurfsplänen einzureichen. Sie sind in einem separaten, verschlossenen Umschlag abzugeben, der mit dem Büronamen und der Beschriftung „Erklärungen der Teilnehmer“ zu versehen ist.

13. Liste der eingereichten Unterlagen

-> Separat (Städtebau/Freiraum)

Anzufertigen und einzureichen ist eine Liste, in der alle eingereichten Unterlagen aufgeführt sind.

14. Hängeplan für Präsentationspläne

Zur Präsentation der Entwürfe steht je teilnehmendem Büro eine Gesamtfläche mit den Maßen 8,40 m Breite und 1,80 m Höhe zur Verfügung.

1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14

Jedes Blatt im DIN-A0-Querformat anzulegen (120 × 90 cm)

Plan 1

- Entwurfsbestimmende Leitidee
- Perspektive 1

Plan 2

- Lageplan (M 1:1.000)

Plan 3

- Lageplan (M 1:1.000)

Plan 4

- Vertiefung (Detailplan I) (Städtebau M 1:500, Freiraum 1:200)

Plan 5

- Vertiefung (Detailplan II) (Städtebau M 1:500, Freiraum 1:200)

Plan 6

- Piktogramme

Plan 7

- Perspektive 2

Plan 8

- Schwarzplan (M 1:5.000)
- Erläuterungsbericht

Plan 9

- Lageplan M 1:1.000

Plan 10

- Lageplan M 1:1.000

Plan 11

- Vertiefung (Detailplan II) (Städtebau M 1:500, Freiraum 1:200)

Plan 12

- Schnitte (Städtebau M 1:500, Freiraum 1:200)
- Hochwasserkonzept

Plan 13

- 3-D-Ansichten (7x)

Plan 14

- Liberoblatt
- Perspektive (2x)

Hängeplan für Präsentationspläne

F.9.3.2 Abgabegruppe 2: digitale Daten/Prüfpläne

Abgabeleistung sind alle digitalen Daten, welche im Rahmen der Aufgabenstellung und unter den allgemeinen Hinweisen in F9.1 und den Aufgabenstellungen der Vertiefungsphase genannt sind. Diese sind:

- digitale Pläne (alle Pläne, welche unter Abgabegruppe 1 als PDF abgegeben werden) in den vorgegebenen Datenformaten, hier .dwg-Format
- BIM-Modelldaten
- Sichtanalysen aus dem digitalen Stadtmodell
- Flächenermittlung im Excel-Format
- Kostenermittlung im Excel-Format
- Datensätze HCU/MIT.

Steckbrief Digitales Online-tool HCU/MIT

Während der Vertiefungsphase werden die Teams aufgefordert, eine vereinfachte, volumetrische Version ihrer Entwürfe zum Zweck einer vergleichenden Entwurfsprozessanalyse zu übergeben. Zur Vereinfachung des Konvertierungsprozesses von Designdokumenten zu simplifizierten Modellen soll dafür allen Designteams ein Onlinetool zur Verfügung gestellt werden, welches nur minimale Webnavigationsfähigkeiten erfordert. Die Analyse soll mit der von MIT Cambridge (USA) und HCU Hamburg entwickelten Modellierungs- und Simulationsplattform CityScope durchgeführt werden.

Das neue planerische Analysetool und die wissenschaftliche Begleitforschung ersetzen nicht die Vorprüfung durch Fachplaner. Der Zweck dieses Dienstes besteht darin, sowohl Teilnehmern als auch den Prüfern bzw. der Jury eine indikatorenbasierte Unterstützung während des iterativen Entwurfsprozesses in der Vertiefungsphase und der abschließenden Vorprüfungsphase zu bieten.

Um den Upload-Prozess der bewerteten Designs zu optimieren und zu vereinfachen, ist geplant, allen Designteams ein Onlinetool mit einer einfachen Weboberfläche sowie ein On-

linetutorial seitens HCU Hamburg und MIT Cambridge zur Verfügung zu stellen, in dem die Funktionen der Tools erläutert werden. Mit dem Onlinetool erhalten alle Teilnehmer die Möglichkeit, Landnutzungen, Gebäude, Freiflächen oder Verkehrswege einzugeben, zu kategorisieren und ihre Beschreibung mit Details zur Nutzung zu bereichern. Diese standardisierte Eingabe bildet die Grundlage für die algorithmische Berechnung der verschiedenen Indikatoren. Die Daten werden in verschlüsselten Webformaten übertragen und können weder von anderen Wettbewerbern noch von den Gutachtern eingesehen werden.

Die geplante Onlineplattform wird eine dynamische Karte von Hamburg mit Schwerpunkt Grasbrook enthalten. Das Gebiet des Stadtteils Grasbrook wird in ein vordefiniertes Raster (Blockgröße 16 × 16m) gleicher Dimensionen unterteilt.

Bei jeder Entwurfsiteration kann die Onlineplattform mit mehreren Analysemodulen verschiedene Indikatoren berechnen, die die Teilnehmer bei ihrem iterativen Entwurfsprozess unterstützen. Die Berechnungsergebnisse sind nach kurzer Zeit verfügbar – sodass eine Vielzahl an Entwürfen in beliebigen Iterationsschritten getestet werden kann. Die Berechnungen finden in verschiedenen Analysemodulen statt, z.B. Lärm, Mobilität im gesamturbanen Maßstab, agentenbasierte Modellierung (Projektareal), Erreichbarkeit von städtischen Zielorten (gesamstädtisch), welche von MIT- und HCU-Expert/Innen in den einzelnen Bewertungsbereichen aktuell entwickelt werden.

Die Nutzung des CityScopes kann einerseits über die Onlineplattform erfolgen. Andererseits soll die Möglichkeit geboten werden, eine vergleichende Visualisierung und spielerische Veränderung/Überprüfung der Entwürfe im Rahmen des zweiten Beratungsgesprächs und ggf. der zweiten Jursitzung auf einem interaktiven, physischen CityScope-Tisch durchzuführen.

F.9.3.3 Abgabegruppe 3: physische Objekte

Alle physischen Objekte (Präsentationspläne und Modelle) sind durch Zusendung an die Kontaktadresse von D&K drost consult GmbH einzureichen.

1. Hängeplan für Präsentationspläne (gedruckt)
 -> Gemeinsame Darstellung als Team bzw. -> separat (Städtebau/Freiraum)

Zur Präsentation der Entwürfe steht je teilnehmendem Team (Städtebau/Freiraum) eine Gesamtfläche mit den Maßen 12,00 m Breite und 1,80 m Höhe zur Verfügung.

2. Einsatzmodell M. 1:500

-> Gemeinsame Darstellung als Team

Auf der separaten Einsatzplatte ist ein Modell anzufertigen. Um das Einsatzmodell in das bestehende Stadtmodell einsetzen zu können, ist es im Maßstab 1:500 zu erstellen, jedoch mit einer Detail- bzw. Darstellungstiefe wie der Lageplan (M. 1:2.500). Das Modell liegt modellmaßstäblich auf einer Ebene von 0,00 m ü. NHN auf. Das Modell ist transportsicher zu verpacken und mit dem Vermerk „STADTTEIL GRASBROOK – VERTIEFUNGSPHASE“ und dem Büronamen zu versehen.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20

Jedes Blatt im DIN-A0-Querformat anzulegen (120 × 90 cm)

<p>Plan 1</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entwurfsbestimmende Leitidee • Perspektive 1 <p>Plan 2</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lageplan (M 1:1.000) <p>Plan 3</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lageplan (M 1:1.000) <p>Plan 4</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vertiefung (Detailplan I) (Städtebau M 1:500) <p>Plan 5</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vertiefung (Detailplan II) (Städtebau M 1:500) <p>Plan 6</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vertiefung (Detailplan I) (Freiraum M 1:200) <p>Plan 7</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vertiefung (Detailplan II) (Freiraum M 1:200) <p>Plan 8</p> <ul style="list-style-type: none"> • Piktogramme Städtebau <p>Plan 9</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perspektive 2 <p>Plan 10</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perspektive 3 und 4 	<p>Plan 11</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schwarzplan (M 1:5.000) • Erläuterungstext • Hochwasserkonzept <p>Plan 12</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lageplan (M 1:1.000) <p>Plan 13</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lageplan (M 1:1.000) <p>Plan 14</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vertiefung (Detailplan II) (Städtebau M 1:500) <p>Plan 15</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schnitte/Ansichten (4x) Städtebau (M 1:500) <p>Plan 16</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vertiefung (Detailplan III) (Freiraum M 1:200) <p>Plan 17</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schnitte/Ansichten (4x) (M Freiraum 1:200) <p>Plan 18</p> <ul style="list-style-type: none"> • Piktogramme Freiraum <p>Plan 19</p> <ul style="list-style-type: none"> • Liberoblatt Städtebau <p>Plan 20</p> <ul style="list-style-type: none"> • Liberoblatt Freiraum
--	---

Hängeplan für Präsentationspläne (gedruckt)

Kapitel F.10

Verfahrensunterlagen

Aufgabenpapier (Ausgabepaket 1 über das eVergabe-Portal)

1.00 Auslobungsbroschüre

Anlagen

1.01 Formblätter
 1.02 Detaillierte Bewertungskriterien
 1.03 Vertragsentwürfe
 1.04 Plan Bearbeitungsgebiet
 1.05 Ausschnitt Platte Stadtmodell
 1.06 Vorgaben Stadtmodell/Web-Client
 1.07 Auftraggeberinformation BIM (AIA)
 1.08 Vorgaben Flächenberechnung
 1.09 Fokusplan Restriktionshinweise
 1.10 Fokusplan Nordwest
 1.11 Fokusplan Zufahrt O'Swaldkai
 1.12 Fokusplan Zufahrt Osten Testplanung
 1.13 Standortanalyse Grasbrook
 1.14 Dokumentation Vorlaufende Beteiligung
 1.15 Plan U-Bahntrasse
 1.16 Plan Störfallradius
 1.17 Plan Medienkanal Beispiel
 1.18 Planungshinweise Mobilität
 1.19 Smart Mobility Konzept HafenCity
 1.20 Planungshinweise Wasserkreisläufe
 1.21 Planungshinweise Uferzonen
 1.22 Planungshinweise Hochwasserschutz
 1.23 Planungshinweise Kriminalprävention
 1.24 Machbarkeitsstudie Tunnel Tunnelstraße
 1.25 Machbarkeitsstudie Unterquerung Elbbrücke
 1.26 Machbarkeitsstudie Brücke Tunnelstraße
 1.27 Fotodokumentation
 1.28 Baummasterplan HafenCity
 1.29 Denkmalkartierung
 1.30 Bestandsunterlagen Lagerhaus F
 1.31 Bestandsunterlagen Lagerhaus D
 1.32 Standortanforderungen Unterflursysteme
 1.33 Plan Sprung über die Elbe
 1.34 Paper Nature-based Solutions
 1.35 Paper Animal-Aided Design
 1.36 Broschüre Billebogen
 1.37 Broschüre Gründachstrategie Hamburg
 1.38 Grünes Netz Hamburg
 1.39 Klimaanalyse Hamburg
 1.40 Leitfaden Qualitätsoffensive Freiraum
 1.41 Leitfaden Vogelfreundliches Bauen
 1.42 Leitfaden Fledermäuse in der Lichtplanung

1.43 Leitfaden Grüne Vielfalt im Wohnquartier
 1.44 Leitfaden Kinderspielflächen
 1.45 Leitfaden Lärm

Digitale Anlagen (Ausgabepaket 2 über das eVergabe-Portal)

2.01 Formblätter XLS/DOC
 2.02 Vertragsentwürfe DOC
 2.03 Vorgaben Flächenberechnung XLS
 2.04 Datengrundlage DGM DWG
 2.05 Ausschnitt Platte Stadtmodell DWG
 2.06 Restriktionshinweise DWG
 2.07 Fokusplan Zufahrt Osten DWG

Anlagen Vertiefungsphase

Ggf. werden weitere Anlagen für die Vertiefungsphase zur Verfügung gestellt.

Hinweis: Die Ergebnisse oder möglich Zwischeninformationen zum derzeit laufenden Testplanungsverfahren „Stadteingang Hamburg“ werden im laufenden Verfahren übergeben.

Kapitel F.11

Vorprüfung

Die formale und rechnerische Vorprüfung (Plausibilitätsprüfung der Flächenangaben aus Anlage 2.03 – Flächenberechnungslisten) erfolgt durch:

D&K drost consult GmbH
Kajen 10, 20459 Hamburg

Die Vorprüfung Lokalklima Stadtteil/Biodiversität erfolgt durch:
NN

Die Vorprüfung in Bezug auf den Lärmschutz erfolgt durch:
Lärmkontor GmbH

Die Vorprüfung in Bezug auf Wind/Klima erfolgt durch:
NN

Die Vorprüfung in Bezug auf Besonnung erfolgt durch:
NN

Die Vorprüfung in Bezug auf Wasserkreisläufe erfolgt durch:
HSE/BWS

Die Vorprüfung in Bezug auf Uferbereiche erfolgt durch:
Triops/Sellhorn

Die Vorprüfung verkehrsplanerischen Belange erfolgt durch:
Argus Stadt und Verkehr

Die Vorprüfung der wirtschaftlichen Analyse und ökonomische Bewertung erfolgen durch:
Ausloberin und Drees & Sommer

Die Vorprüfung in Bezug auf BIM-Schnittstelle und digitale Daten erfolgt durch:
Drees & Sommer.

Die inhaltliche Vorprüfung der eingereichten Arbeiten erfolgt durch die unter Punkt F.6 genannten sachverständigen Beraterinnen und Berater sowie durch die Beratungsbüros. Die inhaltliche Vorprüfung erfolgt ohne Bewertung, die dem Urteil der Jury vorgreifen könnte, jedoch vergleichend (quantitativ, typologisch) als Faktenprüfung und im Hinblick auf Abweichungen von der Auslobung. Folgende Darstellung verdeutlicht den systematischen Ablauf und einen Auszug aus den Themenfeldern. Es wird klargestellt, dass im Rahmen der Vorprüfung eine vollinhaltliche Prüfung aller Aufgabenstellungen erfolgt. Die ökonomische Prüfung ist hier nicht dargestellt.

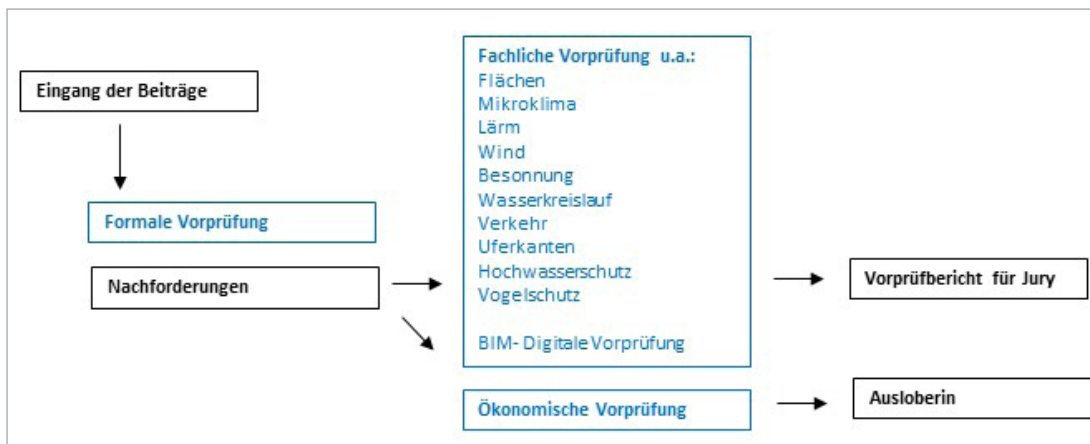


Abb. 44 | Ablauf Vorprüfung

Kapitel F.12

Beurteilungskriterien für die Qualifizierungsphase

Die Reduzierung der teilnehmenden Büros (gem. § 18 Abs. 6 VgV) in der Qualifizierungsphase erfolgt auf der Grundlage der folgenden Beurteilungskriterien durch das Auswahlgremium (Jury).

Die Präzisierung der einzelnen Beurteilungskriterien für die Qualifizierungsphase ist der Anlage 1.02 zu entnehmen.

Städtebaulicher Funktionsplan (Los 1):

- Formalleistungen (erfüllt/nicht erfüllt)
Ausscheiden bei Nichterfüllung
- Städtebauliche Qualität (40 %)
- Innovationsqualität, Funktionsqualität (30 %)
(Städtebau)
- Nachhaltige und wirtschaftliche Effizienz (30 %)

Freiraumplanung (Los 2):

- Formalleistungen (erfüllt/nicht erfüllt)
Ausscheiden bei Nichterfüllung
- Freiraumplanerische Qualität (40 %)
- Innovationsqualität, Funktionsqualität (30 %)
(Freiraum)
- Nachhaltige und wirtschaftliche Effizienz (30 %)

Kapitel F.13

Beurteilungskriterien für die Vertiefungsphase

Die Auswahl des besten städtebaulichen Funktionsplans sowie der besten Freiraumplanung (gem. § 18 Abs. 7 VgV) in der Vertiefungsphase erfolgt auf der Grundlage der folgenden Beurteilungskriterien durch die Jury.

Die Präzisierung der einzelnen Beurteilungskriterien für die Vertiefungsphase ist der Anlage 1.02 zu entnehmen.

Städtebaulicher Funktionsplan (Los 1):

- Formalleistungen (erfüllt/nicht erfüllt)
Ausscheiden bei Nichterfüllung
- Städtebauliche Qualität (40 %)
- Innovationsqualität, Funktionsqualität (30 %)
(Städtebau)
- Nachhaltige und wirtschaftliche Effizienz (30 %)

Freiraumplanung (Los 2):

- Formalleistungen (erfüllt/nicht erfüllt)
Ausscheiden bei Nichterfüllung
- Freiraumplanerische Qualität (40 %)
- Innovationsqualität, Funktionsqualität (30 %)
(Freiraum)
- Nachhaltige und wirtschaftliche Effizienz (30 %)

Kapitel F.14

Zuschlagskriterien

Im Anschluss an die Auswahl des besten städtebaulichen Funktionsplans sowie der besten Freiraumplanung durch die Jury (Wettbewerbsergebnis) erfolgt die Vergabeentscheidung der Ausloberin anhand der nachfolgenden Zuschlagskriterien:

1. Wettbewerbsergebnis	70 %
2. Vertragskonformität	20 %
3. Honorarangebot	10 %

Kapitel F.15

Zuschlagserteilung

Die Jury legt eine Rangfolge gemäß den Beurteilungskriterien der Vertiefungsphase (siehe Punkt F.13) fest.

Die Vergabeentscheidung erfolgt auf der Grundlage der Zuschlagskriterien (siehe Punkt F.14)

Die Auftraggeberin beabsichtigt unter Würdigung der Empfehlungen der Jury, einen der teilnehmenden Büros mit der weiteren Bearbeitung des städtebaulichen Funktionsplans zu beauftragen, sofern das Projekt umgesetzt wird und soweit kein wichtiger Grund einer Beauftragung entgegensteht.

Die Auftraggeberin beabsichtigt, unter Würdigung der Empfehlungen der Jury eines der teilnehmenden Büros mit der weiteren Bearbeitung der Planungsleistungen gemäß §§ 38 HOAI Leistungsbereich Freiraumplanung – mindestens der

Leistungsphasen 1 bis 4 – beauftragen wird. Die Auftraggeberin behält sich vor, die Leistungen weiterer Leistungsphasen (LP 5 bis 9) in noch festzulegenden Stufen ergänzend zu beauftragen. Die Beauftragung erfolgt, sofern das Projekt umgesetzt wird und soweit kein wichtiger Grund einer Beauftragung entgegensteht.

Im Auftragsfall wird das während des Wettbewerblichen Dialogs gezahlte Bearbeitungshonorar mit der Auftragssumme zu 50 % verrechnet.

Kapitel F.16

Eigentum und Urheberrecht

Alle eingereichten Arbeiten werden Eigentum der Auftraggeberin. Das Urheberrecht einschließlich des Schutzes gegen Nachbauen und das Recht auf Veröffentlichung der Entwürfe nach öffentlicher Vorstellung der Entwürfe durch den Auftraggeber bleibt jeder Teilnehmerin und jedem Teilnehmer erhalten. Die Auftraggeberin erwirbt das uneingeschränkte und alleinige Nutzungsrecht an der gesamten Arbeit des mit der weiteren Bearbeitung beauftragten Planers (auch soweit die Arbeit nicht vollständig und/oder nicht allein durch die Auftraggeberin realisiert wird). Die Auftraggeberin ist berechtigt, das Nutzungsrecht zu übertragen.

Die Verfasserinnen/Verfasser und ihre Rechtsnachfolger sind verpflichtet, Abweichungen von der Arbeit zu gestatten. Dies gilt auch für das ausgeführte Werk. § 14 des 2. Gesetzes über Urheberrecht und verwandte Schutzrechte (Urheberrechtsgesetz) bleibt unberührt. Vor einer wesentlichen Änderung des ausgeführten Werkes sind die Teilnehmerinnen/Teilnehmer, soweit zumutbar, zu hören. Vorschläge der Teilnehmerinnen/Teilnehmer sind zu berücksichtigen, soweit ihnen nicht nach Auffassung der

Auftraggeberin wirtschaftlich, funktional oder konstruktiv bedingte Bedenken entgegenstehen, die mitzuteilen sind.

Urheberrechtlich geschützte Teillösungen von Verfahrensteilnehmerinnen und -teilnehmern, die bei der Auftragserteilung nicht berücksichtigt wurden, dürfen von der Auftraggeberin genutzt werden. Die hierfür zu leistende angemessene Vergütung erfolgte bereits mit dem während der Dialogphase gezahlten Bearbeitungshonorar.

Die Auftraggeberin hat das Erstveröffentlichungsrecht. Sie ist berechtigt, die eingereichten Arbeiten des Verfahrens in angemessener Frist ohne weitere Vergütung zu veröffentlichen. Die Namen der Verfasser, Mitarbeiter und Fachplaner werden genannt.

Für die Beschädigung oder den Verlust der eingereichten Arbeiten haftet die Auftraggeberin nur im Falle grob fahrlässigen Verhaltens.

Kapitel F.17

Rücksendung der Arbeiten

Alle Arbeiten werden Eigentum der Auftraggeberin. Die Arbeiten werden nicht zurückgesandt.

Kapitel F.18

Terminübersicht

Qualifizierungsphase:

Ab der 35. KW 2019	Versand der Unterlagen
Bis zum 09.09.2019 (12.00 Uhr)	Rückfragen und Abgabe des IFC-Modells als Testkörper
18.09.2019 (18.00–21.00 Uhr)	Öffentliche Auftaktveranstaltung (Ergebnisvorstellung der Beteiligungsveranstaltungen und Vorstellung der Teilnehmer)
19.09.2019 (9.00–12.00 Uhr)	Moderierte Gebietsbegehung
19.09.2019 (12.00–13.00 Uhr)	Juryvorbesprechung
19.09.2019 (13.00–15.00 Uhr)	Rückfragenkolloquium
05.11.2019 (16.00 Uhr)	Abgabe der Arbeiten
19.11.2019 (16.00 Uhr)	Abgabe der Modelle
07.11.2019	Einführung der Sachverständigen
45.–47. KW 2019	Sachverständigenvorprüfung
02.12.2019 (17.00–22.00 Uhr)	„Bürgerblick“ vor der ersten Jurysitzung
03.12.2019 (ganztäglich)	Jurysitzung
13.12.2019 (16.00 Uhr)	Abgabe der Angebote

Vertiefungsphase (Dialogphase):

Bis zum 13.12.2019 (12.00 Uhr)	Rückfragen
50. KW 2019	Beratungsgespräche
11.12.2019	Team 1
12.12.2019	Team 2
13.12.2019	Team 3
05. KW 2020	Beratungsgespräche 2
29.01.2020	Team 1
30.01.2020	Team 2
31.01.2020	Team 3
25.01.2020 (10.00–17.00)	Öffentliche Beteiligung mit Teilnehmern („Werkstatt“)
26.02.2020 (16.00 Uhr)	Abgabe der Arbeiten und des finalen Angebots
11.03.2020 (16.00 Uhr)	Abgabe der Modelle 1
02.03.2020	Einführung der Sachverständigen
10.-12. KW 2020	Sachverständigenvorprüfung
02.04.2020 (17.00–21.00)	Öffentliche Vorstellung der Vertiefungsphase (mit Teilnehmern)
03.04.2020	Jurysitzung

Auftragserteilung:

Voraussichtlich Mitte April 2020	Vergabeentscheidung
Voraussichtlich Anfang Mai 2020	Auftragserteilung/Vertragsschluss

Öffentliche Präsentation und Ausstellung der Ergebnisse:

April 2020

Abbildungsnachweise

Abbildungen Deckblatt und alle Titelbilder

Luftbilder

Quelle: Elbe&Flut/Thomas Hampel

Abbildung 1

Grasbrook – Stadt und Hafen in enger Nachbarschaft

Quelle: Elbe&Flut/Thomas Hampel

Abbildung 2

Blick auf die Elbphilharmonie aus Richtung Mol-dauhafen

Quelle: Elbe&Flut/Thomas Hampel

Abbildung 3

Areale der inneren Stadtentwicklung Hamburgs am Stadteingang Elbbrücken: HafenCity, Billebogen, Rothenburgsort, Veddel, Peute und Wilhelmsburg Nord

Quelle: HafenCity Hamburg GmbH und D&K drost consult GmbH

Abbildung 4

Entwurf „Elbtower“, David Chipperfield Architects

Quelle: SIGNA Holding GmbH und moka-studio GbR

Abbildung 5

Getrennte Nachbarn – Veddel und Grasbrook

Quelle: Elbe&Flut/Thomas Hampel

Abbildung 6

Die neun Felder des Konzeptes der Planetaren Grenzen nach Rockström et. al. (2009)

Quelle: Rockström, J. et al. (2009): A Safe Operating Space for Humanity. In: Nature, S. 472–475

Abbildung 7

Beispiel für einen Medienkanal (im Bau)

Quelle: Stromnetz Hamburg

Abbildung 8

Einbindung historischer Raumstrukturen in attraktive Freiräume

Quelle: Elbe&Flut/Thomas Hampel

Abbildung 9

Urbanes Wohnumfeld mit Aneignungspotenzial

Quelle: HafenCity Hamburg GmbH

Abbildung 10

Vertikale Produktion in Gewerbebauten neuen Typs

Quelle: Jochen Stuhmann

Abbildung 11

Entwicklung einer attraktiven urban Nutzungsmischung

Quelle: URW Type Foundry GmbH/moka-studio GbR

Abbildung 12

Aktivierung der Erdgeschosse für vielfältige Nutzung

Quelle: HafenCity Hamburg GmbH

Abbildung 13–15

Bürgerbeteiligung

Quelle: Elbe&Flut/Thomas Hampel

Abbildung 16

Prüfaufträge konkret verortet

Quelle: HafenCity Hamburg GmbH

Abbildung 17

Quartiere im Wettbewerbsgebiet Grasbrook

Quelle: HafenCity Hamburg GmbH

Abbildung 18

Zeitstrahl zur Geschichte

Quelle: HafenCity Hamburg GmbH

Abbildung 19

Restriktionshinweise
Quelle: Hafencity Hamburg GmbH

Abbildung 20

Wettbewerbsgebiet mit Übergangsbereichen
zum Verfahren Stadteingang
Quelle: Hafencity Hamburg GmbH

Abbildung 21

Landschaftsachsen Elbufer Norderelbe und Elb-
insel
Quelle: Behörde für Umwelt und Energie

Abbildung 22-24

Grafiken Gesamtfläche Wettbewerbsgebiet;
Zielgrößen Städtebau; Zielgrößen Freiraum
Quelle: D&K drost consult GmbH

Abbildung 25

Viermastbark „Peking“
Quelle: Stiftung Hamburg Maritim

Abbildung 26

Systemschnitt Warftkonzept
Quelle: Hafencity Hamburg GmbH

Abbildung 27

Prager Ufer, Schüttsteinböschung mit Weiden-
gehölzsaum
Quelle: Triops/Sellhorn

Abbildung 28

Beispiel für ein Quartiershof für Recycling
Quelle: Stadtreinigung Hamburg

Abbildung 29

Einbindung des Grasbrook in das umliegende
Straßennetz
Quelle: ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft
mbB

Abbildung 30

Modal-Split Stadtteil Grasbrook
Quelle: ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft
mbB

Abbildung 31

Mögliche ÖPNV Anbindung des Grasbrook
Quelle: ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft
mbB

Abbildung 32

Konzept Hochwasserschutz
Quelle: ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft
mbB

Abbildung 33

Lage der neuen östlichen Anbindung im Bereich
Überseezentrum (Testplanung)
Quelle: ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft
mbB

Abbildung 34

Skizze – Sichere Ableitung im Starkregenfall
Quelle: BWS GmbH und CONSULAQUA

Abbildung 35 und 36

Lärmbelastung tags & nachts
Quelle: Lärmkontor GmbH

Abbildung 37

Lagerhaus G am Dessauer Ufer
Quelle: Elbe&Flut/Thomas Hampel

Abbildung 38

Lagerhaus D – Bananenreiferei
Quelle: Elbe&Flut/Thomas Hampel

Abbildung 39

Angemessener Sicherheitsabstand Betriebsbe-
reich UNIKAI
Quelle: Hafencity Hamburg GmbH

Abbildung 40

Systemschnitt ISPS-Grenze (Südgrenze Hafentorquartier)

Quelle: HafenCity Hamburg GmbH

Abbildung 41

Ablauf Datenaustausch

Quelle: HafenCity Hamburg GmbH

Abbildung 42

Systematische Darstellung der Flächenaufteilung

Quelle: HafenCity Hamburg GmbH

Abbildung 43

Beispiel der Hauptflächenkategorien und Flächenaggregation

Quelle: HafenCity Hamburg GmbH

Abbildung 44

Ablauf Vorprüfung

Quelle: HafenCity Hamburg GmbH

Verfahrensregeln

- Das Vergabeverfahren des Wettbewerblichen Dialogs erfolgt nach der Vergabeverordnung (VgV).
- Außer in den nach der VgV ausdrücklich vorgesehenen Fällen darf weder die Vergabestelle noch dürfen die für die Vergabestelle an diesem Verfahren Beteiligten (u. a. Jurymitglieder, Sachverständige etc.) von den sich beteiligenden Bietern übermittelten und von diesen als vertraulich gekennzeichneten Informationen weitergeben. Dazu gehören insbesondere Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse und die vertraulichen Aspekte der Angebote einschließlich ihrer Anlagen (§ 5 Abs.1 VgV). Bei der gesamten Kommunikation sowie beim Austausch und der Speicherung von Informationen muss die Vergabestelle und müssen die für die Vergabestelle an diesem Verfahren Beteiligten die Integrität der Daten und die Vertraulichkeit der Verfahrensbeiträge und Angebote einschließlich ihrer Anlagen gewährleisten. Die Teilnahmeanträge, Verfahrensbeiträge und Angebote einschließlich ihrer Anlagen sowie die Dokumentation über die Öffnung und Wertung der Teilnahmeanträge, Verfahrensbeiträge und Angebote sind auch nach Abschluss des Vergabeverfahrens vertraulich zu behandeln (§ 5 Abs.2 VgV).
- Organmitglieder oder Mitarbeiter der Vergabestelle oder eines im Namen der Vergabestelle handelnden Beschaffungsdienstleisters oder andere für die Vergabestelle an diesem Verfahren Beteiligte (u. a. Jurymitglieder, Sachverständige etc.) dürfen in einem Vergabeverfahren nicht mitwirken, wenn bei ihnen ein Interessenkonflikt vorliegt. Ein Interessenkonflikt besteht für Personen, die an der Durchführung des Vergabeverfahrens beteiligt sind oder Einfluss auf den Ausgang eines Vergabeverfahrens nehmen können und die ein direktes oder indirektes finanzielles, wirtschaftliches oder persönliches Interesse haben, das ihre Unparteilichkeit und Unabhängigkeit im Rahmen des Vergabeverfahrens beeinträchtigen könnte. Ein Interessenkonflikt wird vermutet, wenn Organmitglieder oder Mitarbeiter der Vergabestelle oder eines im Namen der Vergabestelle handelnden Beschaffungsdienstleisters oder deren Angehörige (Verlobte, Ehegatten, Lebenspartner, Verwandte und Verschwägerte gerader Linie, Geschwister und deren Kinder, Ehegatten und Lebenspartner der Geschwister und Geschwister der Ehegatten und Lebenspartner, Geschwister der Eltern sowie Pflegeeltern und Pflegekinder) Bieter sind, einen Bieter beraten oder sonst unterstützen oder als gesetzliche Vertreter oder nur in diesem Vergabeverfahren vertreten, bei einem Bieter beschäftigt oder tätig sind gegen Entgelt oder als Mitglied des Vorstands, Aufsichtsrates oder eines gleichartigen Organs oder für ein in das Vergabeverfahren eingeschaltetes Unternehmen, wenn dieses zugleich geschäftliche Beziehungen zur Vergabestelle und zum Bieter hat (§ 6 VgV).
- Das gesamte Verfahren wird über die eVergabe-Plattform der „deutschen eVergabe“ durchgeführt. Es erfolgt daher kein vollständiger Versand der Vergabeunterlagen (wie auch dieser Auslobungsunterlage) per Post oder E-Mail. Eine Auslobungsbroschüre wird versandt, allerdings nachrangig zu den Unterlagen in der eVergabe-Plattform.
- Fragen zu den Inhalten dieser Auslobung sind ausschließlich in Textform über die eVergabe-Plattform oder im Rahmen der Beratungsgespräche zu stellen und werden in Textform über die genannte Plattform beantwortet oder protokolliert. (Direkte) Anfragen an die Vergabestelle oder die Kontaktstelle werden nicht berücksichtigt und nicht beantwortet. Fragen und Antworten hierauf oder Protokolle werden ausschließlich über die eVergabe-Plattform zur Verfügung gestellt. Die Bieter sind verpflichtet, sich auf der genannten eVergabe-Plattform über eingegangene Bieterfragen und deren Beantwortung und zu den Protokollen selbst zu informieren. Es wird darauf hingewiesen, dass 6 Tage vor den jeweils gesetzten Terminen (z. B. zur Angebotsabgabe) keine Fragen mehr beantwortet werden.
- Von einer individuellen Rücksprache der Teilnehmer mit den jeweiligen Ämtern, Jurymitgliedern, Sachverständigen oder der Ausloberin ist abzusehen.
- Seitens der Auftraggeberin wird im Rahmen des Wettbewerblichen Dialogs eine englische Version der Aufgabenstellung zur Verfügung gestellt. Im Zweifelsfall gilt jedoch die deutsche Version. Enthalten die Vergabeunterlagen (wie z. B. diese Auslobungsunterlagen) nach Auffassung des Bieters Unklarheiten, Unvollständigkeiten oder Fehler, so hat er die Vergabestelle unverzüglich vor dem Ablauf der jeweiligen Einreichungsfristen in Textform darauf hinzuweisen.
- Bieter, die sich im Zusammenhang mit diesem Vergabeverfahren an einer unzulässigen Wettbewerbsbeschränkung beteiligen, werden ausgeschlossen. Zur Bekämpfung von Wettbewerbsbeschränkungen haben Bieter auf Verlangen Auskünfte darüber zu geben, ob und auf welche Art sie wirtschaftlich und rechtlich mit anderen Unternehmen oder anderen Verfahrensbeteiligten (insbesondere Jurymitglieder, Sachverständigen oder Mitarbeitern der Vergabestelle) verbunden sind.
- Sämtliche von den Bietern erbetene Unterlagen (u. a. Angebote) sind in deutscher Sprache abzufassen. Bei fremdsprachigen Unterlagen ist eine beglaubigte Übersetzung in die deutsche Sprache beizufügen. Im Zweifel gilt die deutsche Übersetzung.
- Sämtliche Unterlagen sind vor Ablauf der vorgegebenen Einreichungsfrist einzureichen. Nicht form- und fristgerecht eingereichte Unterlagen (z. B. Angebote) werden ausgeschlossen.
- Angaben und Nachweise, die von der Vergabestelle nach dem Einreichungstermin verlangt werden, sind zum geforderten Zeitpunkt einzureichen. Erfolgen die Angaben nicht form- oder fristgerecht, kann der Bieter vom weiteren Verfahren ausgeschlossen werden.
- Angebote und weitere Arbeiten, die die gestellten Mindestanforderungen nicht einhalten, werden ausgeschlossen.
- Für Bietergemeinschaften oder den Einsatz von Unterauftragnehmern gelten die Regelungen des dem Wettbewerblichen Dialog vorgeschalteten Teilnahmewettbewerbes.

