

Erläuterungsbericht

1. Leitidee des Entwurfs – Städtebaukonzept / Freiraumkonzept

Hamburg springt über die Elbe. Direkt am Hafen gut sichtbar vom Stadteingang an den Elbbrücken und der neu entstandenen HafenCity landet Hamburg in einem neuen Kontext. Der Grasbrook ist jedoch hier kein Pionier – mit den Quartieren Veddel, Wilhelmsburg und Steinwerder knüpft der neue Stadtteil an eine Vielzahl bestehender Nachbarschaften an. So finden wir einen Stadtbaustein in hochlebendigem Kontext: Die Elbe schafft einen einzigartigen Naturraum, der Hafen prägt die Atmosphäre, die HafenCity stellt ein urbanes Gegenüber, die Elbbrücken verschaffen eine prominente Lage und die Veddel und Wilhelmsburg bilden ein über die Jahre gewachsenes Quartiersleben.

Der Grasbrook entwickelt sich in diesem Spannungsraum zu einem zentralen Vernetzer für die Elbinseln und in Richtung Hamburger Süden: Der Grasbrooker Tidepark schafft die Verbindung zum einzigartigen, von Tide und Hafen geprägten Naturraum, die Bridging City verbindet den neuen Stadtteil auf vielfältige Weise mit den Bewohnerinnen und Bewohnern der umliegenden Quartiere. Ein Zusammenkommen von Mensch und Natur in der urbanen Stadt.

Der neue Stadtteil Grasbrook versteht sich als Stadtbaustein, der sich in die Umgebung einbettet und mit verbindet. Hierbei steht ebenso das Brückenschlagen zu den Nachbarstadtteilen im Vordergrund wie die Verbindung mit dem tidegeprägten Naturraum. Noch im 19. Jahrhundert war der Grasbrook Teil der zusammenhängenden Naturlandschaft der Elbinseln entlang der Elbe und wurde im 20. Jahrhundert zum Hafengebiet transformiert. Im 21. Jahrhundert ist der Grasbrook nun aus der Nutzung gefallen, der Hafen zieht sich zurück und erste Bereiche wurden schon wieder von der Natur zurückerobert. An Land und auch auf Wasserebene.

Dies stellt den Ausgangspunkt für den neuen Stadtteil dar: Die Natur und die Nachbarschaft gewinnen das ehemalige Hafengebiet zurück und transformieren es zu einem neuen, lebendigen und grünen Stadtteil. Die Geschichte des Ortes - von Naturraum zu Hafen und „zurück“ – bleibt hierbei durch den Erhalt der Relikte der Zeit ablesbar.

Das Herzstück des neuen Quartiers wird der zentrale Tidepark im Quartier. Ausgehend von der grünen Parkspitze im Nordwesten zieht sich der neue Park als Museumspark am Moldauhafen, entlang des Prager Ufers als Allwetterpark unter der historischen Dachstruktur bis hin zum Grasbrooker Platz im Osten. Zugleich springt der Park über die Wasserfläche des Moldauhafens und prägt das Nordufer des Hafentorquartiers. So entsteht nicht nur ein Gegenüber mit den Parkflächen im Moldauhafen: Der Tidepark nimmt die Struktur der Bananenreiferei auf und führt am und auf den Wasser zu den Lagerhallen F und G und schafft auch hier im Saalehafen den Übergang zum Halleschen Ufer bis hin zum Grasbrooker Platz. Der Grasbrooker Platz verbindet mit einer großen aber funktionalen Geste, der Brücke, zur so nah gelegenen Veddel. Der Tidepark ist mehr als eine Grünfläche, er verbindet die verschiedenen Uferbereiche und schafft eine durchgängige, grüneprägte Promenade entlang und auf den Wasserräumen und bettet zugleich die historischen Gebäude prominent und sinnfölig in die Struktur ein.

Die bestehenden Gebäude bilden auch den Ausgangspunkt für die architektonische Struktur der Fassaden im neuen Stadtteil. Sie sind aufgrund ihrer ehemaligen Hafennutzung robust, aus Backstein, Stahl und Beton. Auch die neuen Gebäude greifen auf diese Materialien zurück, die Verwendung von nachhaltigen Materialien, unter anderen von Holzkonstruktionen und –Fassaden steht hierbei aber im Mittelpunkt. Darüber hinaus werden die neuen Hochpunkte im Gebiet als Vorreiter-Gebäude mit besonderen Ambitionen entwickelt: mit einer besonderen Architektur, als Vorzeige-Projekt der Energiegewinnung oder auch in Holz-Hybridbauweise.

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

2. Beschreibung der Teilquartiere / Freiraumtypologien

Das Moldauhafenquartier: Das lebendige Wohnquartier

Ausgangspunkt für die Entwicklung des Moldauhafenquartiers ist das Zusammenspiel von Naturraum und ehemaliger Hafennutzung. Zwischen Elbe und Moldauhafen gelegen ergibt sich eine gefühlte Insellage. Diese wird im Süden durch die beeindruckende bauliche Struktur des historischen Hafendachs gefasst. Die lineare Struktur des Daches prägt auch die bauliche Struktur des Moldauhafenquartiers: Orthogonal zum Dach entstehen lineare Baufelder, die durch klare Gebäudezeilen einen differenzierten Raum aus Gebäuden, urbanen Gassen und grünen Gassen (Moldauer Gassen) bilden. So wird der große Maßstab aufgenommen und im Sinne eines Stadtraums im menschlichen Maß neu interpretiert. In Richtung Osten, an den Verkehrsstrassen, sind die Zeilen breiter als im Zentrum und im Westen, so entstehen Grundflächen und Grundrisse für eine primär gewerbliche Nutzungen, während sich in Richtung Westen die Zeilen auf Wohnungsbautiefe verringern und das Wohnen in den Fokus rücken. Im Osten „begrenzt“ das Hafenumuseum als Sonderstruktur mit einer klaren Haltung das Moldauhafenquartier. Im Süden verschneiden sich Zeilen räumlich und funktional mit dem Dach, an drei Orten entstehen in gedachter Verlängerung der Zeilenstruktur Gemeinschaftshäuser als Gemeinschafts- und Infrastruktorte unter der prägenden Konstruktion.

Die Gebäudehöhen entwickeln sich von Süden von 5-7 Stockwerken nach Norden zu 7-15 Stockwerken. Im südlichen Bereich des Daches entsteht ein angemessener Übergang sowohl zur baulichen Höhe des Dachs aber auch dem am und unter dem Dach liegenden Park. Zwischen Dach und Gebäuden entsteht die prägende Promenade, die als urbane, barrierefreie Wegeführung entlang des Dachparks fungiert und das lebendige Rückgrat des Stadtteils darstellt: Hier finden sich die Gemeinschaftshäuser mit sozialen, kulturellen und aktiven Einrichtungen und zugleich öffnen sich die „kurzen“ Fassaden der Gebäudezeilen zur Promenade hin und bieten Raum für kleinteiligen Handel, Gastronomie aber auch soziale Funktionen. So entsteht eine lebendige Promenade mit unterschiedlichen Treffpunkt und Attraktoren, die zum Flanieren und Verweilen, zum Spiel und Spaß, zum Erleben des Hafens und der Tide einlädt.

Der Grasbrooker Ring als Erschließungsring stellt die hochwassersichere Erschließung für den gesamten Stadtteil dar und strukturiert zugleich das Moldauhafenquartier als Moldauer Boulevard in ost-westlicher Richtung. Vom Eingangsbereich nördlich des Grasbrooker Platz werden die Gebäude erschlossen, am Nachbarschaftsplatz (Moldauer Platz) wird die lineare Straße verschwenkt und führt parallel bis hin zum Hafenumuseum. Im Moldauhafenquartier ist der Ring die Haupterschließung, atmosphärisch liegt der Fokus bei diesen Straßen aber auf den Fußgängern und Radfahrern, da auch Straßenräume als hochfrequentierte Freiräume über ihre Gestalt- und Aufenthaltsqualität entscheidend zur Attraktivität des Stadtteils beitragen.

Auch innerhalb der Gebäudezeilen wird die lineare Struktur aufgebrochen. Jede Gebäudezeile liegt sowohl an einer urbanen als auch an einer grünen Gasse. Die urbane Gasse dient als Erschließung für den motorisierten Verkehr, während die grüne Gasse für die fußläufige Erreichbarkeit fungiert. Diese beiden Arten der Moldauer Gasse werden zum einen durch Öffnungen der Zeilen miteinander verbunden. So wird sichergestellt, dass die Wege durch das Quartier trotz klar definierter Fluchten durchlässig sind und keine Umwege notwendig werden. Dies wird durch die klare vertikale Gliederung der Gebäude in Fassadenstruktur und Material unterstützt. Zum anderen sind die grünen und urbanen Gassen über durchgesteckte Eingänge visuell und für Bewohnerschaft auch räumlich verbunden. Die Bewohnerinnen und Bewohner können unabhängig davon, auf welcher Seite sie ankommen, ihr Gebäude direkt betreten. Während die urbanen Gassen klare Raumkanten haben, entsteht in den grünen Gassen ein abwechslungsreicher Raum, da kleine Rücksprünge in Gebäude und privaten Zonen Nischen und neue Raumsituationen entstehen lassen. Zugleich lassen die linearen Moldauer Gassen immer den Blick nach Norden auf die Elbe und nach Süden auf das prägende Dach im Süden zu.

Im Norden trifft das Moldauhafenquartier auf die Elbe. Das Moldauhafenquartier schafft hierbei gleich zwei Dinge: Durch die höheren Kopfgebäude der Zeilenstruktur entsteht eine ausdrucksstarke Stadtsilhouette als starkes Gegenüber zur HafenCity, wobei durch die klare vertikale Unterteilung dennoch die Durchlässigkeit des Stadtteils ablesbar ist. Zugleich springen die Kopfgebäude vom Elbufer zurück, so dass eine sichtbare, grüne Promenade entlang der Elbe entsteht. Darüber hinaus schaffen die Rücksprünge breitere grüne Räume, die so eine bessere Belichtung erfahren, attraktivere, windgeschützte Außenräume darstellen und sich auch für öffentlichkeitswirksame Nutzungen im Erdgeschoss anbieten. Ergänzend hierzu werden vom Elbufer in Richtung Moldauhafen zwei größere grüne Finger in den Stadtteil gezogen. Diese sorgen zum einen für attraktive öffentliche, fußläufige Wegeverbindungen zwischen Elbe und Moldauhafen und sichern zum anderen gute Belichtung für Erdgeschossbereiche.

Hafentorquartier: Flexibles Arbeiten

Das Hafentorquartier nimmt die Richtungen des Moldauhafenquartiers auf und bildet in diesem groben Raster robuste Typologien aus. So entstehen zum einen Blockrandstrukturen, die durch die Innenhöfe gut belichtete Büroflächen ermöglichen und zum anderen Solitäre, die durch Ihre Tiefe auch Produktionen zulassen und einen flexiblen Innenausbau ermöglichen. Das Hafentorquartier bietet verschiedene Baufelder und Typologien, die mit einem klaren Übergang sowohl zum Freiraum als auch zum Hafen inhaltlich flexibel bespielt werden können.

Die Höhenentwicklung nimmt von Norden nach Süden zu. Am Wasser und den Grünräumen werden die Gebäude über 5-7 Geschosse ausgebildet. So wird Bezug zur Bananenreiferei genommen und die Höhen des nördlichen Ufers des Moldauhafens aufgegriffen. Nach Süden steigen die Gebäudehöhen deutlich an. Bei größeren Baufeldern wird ein 5-7 geschossiger Sockel vorgesehen, der zum Straßenraum hin vermittelt und das Volumen aufbricht. Auf dem Sockel entstehen zusätzliche flexible Solitäre, die mit insgesamt bis zu 20 Stockwerken den Übergang zum Hafen markieren und schon vom Stadt(teil)eingang wahrgenommen werden.

Entlang des gesamten Südufers des Moldauhafens entsteht ein durchgängiger Freiraum, der mit seinem Gegenüber am nördlichen Ufer den Wasserraum fasst. Im Westen ist der Park wilder ausgeprägt, beim Zusammenreffen mit den Gebäuden wird er wieder gefasst und rahmt zugleich das denkmalgeschützte Gebäude der Bananenreiferei mit dem Bananapark ein. Dieser verbindet über den Hafentorplatz auch mit den südlichen Freiräumen auf der Blauen Veddel.

Der Grasbrooker Ring erschließt das Gebiet für den Verkehr über die Sachsenbrücke mit der verbindenden Brücke nach Norden (Moldauhafenquartier/HafenCity) und ermöglicht in allen Baufeldern eine direkte und einfache Anlieferung. Die Straßenführung ist hierbei losgelöst vom Grünraum entlang der Wasserkante, die lineare Wegführung verspringt im Bereich des Hafentorplatzes, vermindert die Fahrgeschwindigkeit und gibt dem Freiraum am Wasser aktiv Raum.

Blaue Veddel: Alltag in der Flusslandschaft

Aktuell wird im Saalehafen die linke Uferseite von den denkmalgeschützten Lagerhallen bestimmt, während auf den Flächen der Tschechischen Republik lediglich ein „kleiner“ Streifen für eine Bebauung zur Verfügung steht. Bei der Entwicklung der Blauen Veddel steht der Umgang mit der ganz speziellen Flusslandschaft zwischen den beiden Ufern und wie dies Mehrwert für die Entwicklung bringt im Fokus.

Auf beiden Uferseiten des Saalehafens entwickelt sich entlang eines blau-grünen Rückgrats ein zusammenhängender Freiraum über und auf dem Wasser. Hinter den zeilenartigen Gebäuden zum Lärmschutz entlang der Verkehrsstrassen entstehen in dieser einzigartigen Flusslandschaft auf den rechtsseitigen Flächen aufgeständerte Gebäude. Bei hochwassersicherer Erschließung von Westen stehen die Gebäude auf Stelzen in der Flusslandschaft, sodass das Wasservolumen nicht negativ beeinflusst wird und die Biotope weiterbestehen sowie qualifiziert werden. Auf der anderen Seite bleiben die denkmalgeschützten Lagerhallen erhalten. Vorgelagert entsteht hier eine teils schwimmende, teils aufgeständerte Landschaft aus Stegen, Gärten, Gewächshausponspons und Hafenliegern, die die Wasserfläche zugänglich und auch die Flächen an und unter den neuen Gebäuden erlebbar machen.

In den neuen Gebäuden auf bzw. über dem Wasser ist eine Wohnnutzung vorgesehen, die vorgelagerten schwimmenden Nutzungen ergänzen diese durch Gemeinschaftsflächen, kleine innovative Betriebe und sozial orientierte Einrichtungen. Durch das Platzieren von Nutzungen und Funktionen in diesem wichtigen Übergangsbereich rückt der neue Stadtteil Grasbrook noch näher an die Veddel und auch an Wilhelmsburg ran.

Im Randbereich schaffen Sockel von 6 Geschosse einen Basisschutz gegen die Lärmimmissionen, strategische Hochpunkte für den Lärmschutz werden mit bis zu 15 Stockwerken ergänzt. Für eine geringere Lärmreflexion sind zur Veddel hin begrünte Fassaden möglich. Hier liegt der Fokus auf Büro- und Gewerbenutzung.

Für die Quartiere haben wir Entwicklungsstrategien herausgearbeitet, die sicherstellen, dass von Anfang an ein belebter städtischer Raum entsteht. Der Fokus liegt hierbei auf dem Herausarbeiten der jeweiligen lokalen Charakteristika und die Integration sowie behutsame Transformation dieser Elemente im Kontext des neuen Stadtraums.

3. Grasbrook und Veddel, Wilhelmsburg, Rothenburgsort, HafenCity – Integration der Nachbarschaften

Der Grasbrook entwickelt sich in einem fragmentierten Raum, nicht nur das Planungsareal selbst besteht aus drei noch nicht zusammenhängenden Bereichen, auch die Umgebung ist durch große Infrastrukturtrassen vom Grasbrook und voneinander getrennt. Daher gilt es, zwischen den einzelnen Teilräumen Brücken zu schlagen und zugleich auch eine funktionale Mischung herbeizuführen. Eine Brücke entfaltet erst dann ihre eigentliche

Funktion, wenn es auch einen Grund gibt, sie zu nutzen. In Nord-Süd-Richtung ist der Grasbrook der Auftakt der grünen Achse auf den Elbinseln, die durch die Anbindung an die Hafencity und Rothenburgsort von nördlich der Norderelbe bis hin zur Süderelbe reicht.

Der Veddeleer Steg: Im Norden entsteht unter den Elbbrücken eine Verbindung zwischen Grasbrook und Veddel direkt auf Wasserebene. Die grüne und zugleich urbane Promenade am Holthusenkaai erreicht am Veddeleer Steg das Wasser, macht die Elbe erlebbar und richtet den Blick beim Weg auf die Veddel auch gen Osten, Richtung Elbtower, Rothenburgsort und den Entenwerderpark.

Stadt(teil)eingang Elbinseln: Auf Höhe der neuen U-Bahn-Station entsteht die augenscheinlichste Verbindung zwischen Grasbrook und Veddel. Die ikonische Brücke für Fußgänger und Radfahrer verbindet gut sichtbar den neuen Stadtteil mit der Umgebung und ist weit mehr als eine einfache Brücke. Sie markiert die verbindende Funktion der BridgingCity und weist auch Qualitäten als Aufenthaltsort und Aussichtspunkt auf.

Die Brücke hat auf beiden Seiten ihren Auftakt auf den Quartiersplätzen, die durch wichtige Funktionen belebt werden. Im Grasbrook liegt der Ankunftsort auf dem Grasbrooker Platz – von hier aus sind alle öffentlichen Funktionen leicht und schnell zu erreichen.

Die Brücke verfügt neben Treppen über einen Fußgängeraufzug. Für Radfahrerinnen können spiralförmige Rampen vorgesehen werden oder eine neuartiger Radfahrer-Aufzug: Vom Radweg fädelt eine Spur aus und führt direkt in eine Art Lastenaufzug, der die Radfahrerinnen auf das Brückenniveau bringt. Auf der anderen Seite bringt ein identischer Aufzug die Radfahrerinnen wieder runter.

Auf der Brücke entstehen an den jeweiligen Ende einzigartige Aussichtspunkte mit dem Blick Richtung Veddel, Georgswerder, Rothenburgsort die Elbe hinauf, und den Blick auch den Grasbrook, über das historische Dach bis hin zur Hafencity und zur Elbphilharmonie.

Die neue Brücke soll nicht der neue Stadteingang sein, sondern zeigt, dass man an dieser Stelle schon mitten drin ist in der Stadt und diese nicht erst hinter der Norderelbe beginnt.

RadBrücke: Auf Höhe der Sachsenbrücke wird eine "einfache" Fahrradbrücke vorgesehen, die die notwendige Rampenlänge in das Stadtgefüge integriert und als durchgängige Verbindung zwischen den Stadtteilen funktioniert.

Veddeleer Damm: Eine Fußgängerbrücke führt über die Straße Am Saalehafen und schließt an den bestehenden Tunnel unter den Schienen in Richtung Veddel an.

Zur Station: Über einen fußgängerfreundlichen Ampelübergang schließt der Grasbrook auf Höhe des historischen Gebäudes auf der anderen Seite der Straße an und benutzt so den Tunnel direkt zur S-Bahnstation Veddel. Über die Station oder den Wasserweg ist auch Wilhelmsburg vom Grasbrook zu erreichen.

4. Nutzungsarten, -Verteilung und -Konzept (Städtebau / Freiraum)

Ziel des neuen Stadtteils ist eine Durchmischung der Nutzungen an vielen Orten, um den städtischen Freiraum zu beleben, Menschen zusammenzubringen und den Grasbrook attraktiv für die Nachbarschaft zu gestalten.

Der zentrale Platz für aktive, soziale Nutzungen ist neben dem Dachpark die „Drehscheibe“ rund um den zentralen Wasserraum am Hafentorplatz und dem Grasbrooker Platz: Die Schule samt Sporthalle liegen direkt südlich des Platzes im Übergang zur Blauen Veddel, im Norden findet sich das Community Center, die Promenade am Dachpark mit den sozialen und kulturellen Einrichtungen schließt direkt an. Die Sportfläche am Hafentorplatz ist schnell zu erreichen und auch der Moldauer Boulevard, der z. B. Kitas miteinander verbindet und den Weg nach Norden in die Hafencity leitet, ist nicht weit.

Im Moldauhafenquartier liegt der Fokus eindeutig auf dem Wohnen. In den Erdgeschossen am Moldauer Boulevard, insbesondere an den Nachbarschaftsplätzen und an der Dach-Promenade sind die Erdgeschosszonen für kleinteiligen Handel, Gastronomie, Dienstleistungen aber auch sozialen Einrichtungen wie Kitas vorgesehen. In den oberen Geschossen liegt der Fokus im Bereich zwischen den grünen Fingern klar auf dem Wohnen. Im östlichen Bereich des Quartiers entstehen in größeren Zeilen Gewerbeeinheiten für Handwerksbetriebe, kleineres Gewerbe aber auch innovative Formen von Wohnen und Arbeiten, die besonders für junge Selbstständige und Start-Ups interessant sind. Im Westen entstehen noch vor der Sondernutzung des Hafencity Museums Gebäude, die für eine wissensorientierte Nutzung, wie zum Beispiel die Erweiterung der Hafencity Universität, genutzt werden.

Unter dem Dach liegen drei Gemeinschaftshäuser, die thematisch differenziert sind. Im östlichen Gebäude wird mit einer Café-Nutzung Bezug zum Ankunftsort am Grasbrooker Platz genommen, zugleich wird die nötige Infrastruktur für den „Pool“ zur Verfügung gestellt. Das mittlere Gebäude ist als Spiel- und Sporthaus vorgesehen, indem sowohl Spielzeug als auch Sportutensilien für die umliegenden Freiraumangebote gelagert und geliehen werden können. Das westliche Haus bietet Räume für Seminare oder Workshops, für Hausaufgabenhilfe oder Handarbeit und nimmt als Learning Center auch Bezug zur nahliegenden Hafencity Universität.

„Auf Lücke“ zu den Gemeinschaftshäusern entstehenden im Erdgeschoss durchgängige Gebäude, die jeweils weitere Impulse in die Umgebung bringen: Der Frischemarkt im Osten, ein kulturelles Zentrum in der Mitte und ein Gewerbe- sowie Recycling- und Reparaturzentrum im Westen. Darüber hinaus kommen den historischen Gebäuden besondere Funktionen zu. In dem erhaltenen Gebäude 10 entsteht gut sichtbar ein Co-Working Gebäude mit Räumen für Handwerk mit Anlieferung im Erdgeschoss, das Gebäude 3 entwickelt sich als Ankerpunkt für soziale und kulturelle Infrastruktur im Quartier.

Im Hafentorquartier liegt der Fokus hingegen klar auf der Schaffung von flexiblen Gewerbeeinheiten sowohl für Büronutzung als auch für leichtes, produzierendes Gewerbe. In den Erdgeschosszonen an den Grün- und Freiräumen sind kleinteilige gastronomische Angebote und Dienstleistungen des regelmäßigen Bedarfs vorgesehen. Der ehemaligen Bananenreiferei kommt eine besondere Rolle zu: Hier entsteht in einzigartiger Lage und kreativer Atmosphäre ein Inkubationszentrum für Innovationen und Start-ups. Eine Kooperation mit den neuen Betrieben im Quartier und Universitäten aber auch die freie Vermietung sind hier vorgesehen.

Auf der Blauen Veddel sind die Nutzungen „sortiert“: Entlang der Bahn entstehen Büro- und Gewerbeflächen, die die Wohnnutzungen in den aufgeständerten Gebäuden vor Lärm schützen. In den schwimmenden Einheiten hingegen können Trägerschaften Vorschläge für 2 Jahre, 5 Jahre oder langfristige Nutzungen einreichen. Ortsspezifische Nutzungen werden begrüßt, wie Experimentiergärten für Schlick und Wasser, Saunas oder Mud Baths, die den Bezug zur Wasser und Schlick haben, aber auch alltäglichen Nutzungen wie Spielbereiche oder Urban Gardening finden hier Platz. Auf der anderen Seite bleiben die Lagerhallen erhalten und erfahren durch die Verbindung zum Wasser eine neue Erlebbarkeit. Die Lagerhalle G wird als kulturelles Zentrum, als Ort des Erinnerns erhalten und durch einen sensiblen Umbau nutzbar gemacht. Die Halle F wird als Ort des Wissenstransfers auch für das Deltalabor genutzt.

5. Umgang mit Bestandsgebäuden und –Strukturen

Der Hamburger Hafen ist ein tief integrierter Teil der historischen und gegenwärtigen Identität Hamburgs. Er repräsentiert die Rolle Hamburgs als unabhängige Hauptstadt des Nordens, als Tor zur Welt. Auf dem Grasbrook finden sich verschiedene Relikte des Kulturerbes Hafen aus verschiedenen Zeitabschnitten, die jeweils eine eigene Geschichte des Ortes erzählen. In unserem Projekt bleiben die historischen Strukturen erhalten, um den neuen Stadtteil in seine eigene Geschichte zu verankern und Identifikationsmerkmale zu schaffen. Die Gebäude und Orte werden integriert, bewahrt und aktiv gefördert.

Auch der Tidepark ist ein über die Geschichte gewachsenes Element des neuen Stadtteils. Zum einen stellt er den Bezug zur Landschaft vor der Hafennutzung her, zum anderen ist im Laufe der Zeit im Bereich der abfallenden Flächen des unteren Hafensbereichs durch die regelmäßigen Überflutungen eine eigene natürliche Flusslandschaft entstanden, die zugleich durch die Verlandung neu geformt wird. Dies wird mit der Schaffung eines Parks kombiniert, der aus ausgewählten Bäumen und Sträuchern besteht und es der Natur ermöglicht, das Gebiet nach und nach kontrolliert zurückzuerobern.

Einige der historischen baulichen Strukturen stehen bereits unter Denkmalschutz, andere tragen auch ohne diese Kategorisierung einen wichtigen Wert in sich. Für die langfristige Entwicklung des Gebiets und die Integration der bestehenden Strukturen arbeiten wir mit einem 4-Punkte-Plan:

- Langfristiger Schutz und sensible Nutzarmachung der bereits denkmalgeschützten Gebäude und Ensembles (Lagerhallen F + G, Bananenreiferei).
- Mittelfristige Nutzung anderer Bestandgebäude als „freie“ Aneignungsräume, die erhalten und neu belebt werden. Überprüfung der Gebäude in baulicher und nutzungsrelevanter Sicht nach 10 – 15 Jahren. Gegebenenfalls kann eine weitere Instandsetzung oder auch ein Abriss und integrierender Neubau vorgesehen werden.
- Langfristigen Plan für die historischen Strukturen ohne Denkmalschutz mit hohem historischen Wert (Dachstruktur) und eine präzise sowie historisch und ökonomisch sinnvolle Integration in das Stadtgebiet.
- Sofort: Besondere Aufmerksamkeit bei der Entwicklung neuer Gebäude auf dem Grasbrook in direkter Nachbarschaft zu den denkmalgeschützten Gebäudeensembles und Einzelgebäuden, um ein authentisches Miteinander und die visuelle Integrität dieser Denkmäler weiterhin zu unterstützen.

Die historischen Gebäude werden in das Spannungsfeld aus Wasser- und Grünraum integriert. Das Dach, die Bananenreiferei, die Lagerhallen F und G haben jeweils einen direkten Bezug zum verbindenden Park und auch zum Wasser. Der Weg durch die grün-blaue Landschaft führt direkt durch die Geschichte des Gebiets.

Die Gebäude 3 und 10 im Moldauhafenquartier sind Zeitzeugen der jüngeren Geschichte und integrieren sich in das neue urbane Gebiet. Zugleich sind die klare Orientierungs- und Bezugspunkte vor allem in der frühen Phase

der Entwicklung. Zu einem späteren Zeitpunkt können sie durch besondere aufgesetzte Dachelemente oder Anbauten mit ihrer besonderen Funktion hervorstechen.

Die historischen Gebäude sind der Ausgangspunkt und Ankerpunkt der Entwicklung auf dem Grasbrook. Die klaren Fassaden bleiben erhalten und werden von Aufschüttungen freigehalten, die hochwassersichere Erschließung erfolgt über Steg-/Brückenkonstruktionen. Darüberhinaus erhalten wir auch die inneren Raumqualitäten, indem die großen, offenen Räume in den Gebäuden erhalten und neu inszeniert werden.

6. Erschließung, Mobilität und Verkehr

Als zukunftsgerichtetes Quartier liegt der Fokus auf der Entwicklung von Straßenräumen, die eine verkehrliche Erschließung – auch im Sinne der Feuerwehruzugänglichkeit und Ver- und Entsorgung – sichern, aber zugleich einen Mehrwert für den Stadtraum mit sich bringen. Straßen sind die hochfrequentierten Orte der Stadt, an denen Begegnungen, Erholung und urbanes Leben stattfinden. Das Quartier ist eingebunden in ein dichtes Netz an übergreifenden und lokalen Langsamverkehrsverbindungen (LV) sowie das bestehende Netz des ÖPNV. Im Quartier finden Nutzerinnen je nach Bedürfnissegment ein vielfältiges und multimodales Verkehrsangebot. An der strategisch wichtigen Stelle am Grasbrookplatz entsteht der zentrale Verknüpfungspunkt, der Mobility Hub. Hier können Fahrzeuge abgestellt, zwischen verschiedenen Angeboten gewählt, sich über Alternativen informiert und direkt eine Option reserviert oder gebucht werden. Ergänzt wird das System von kleineren Mobilitätspunkten (Mikrohubs), die gebäudeintegriert vorgesehen werden.

Die Ebene +9.15 bildet im gesamten Quartier die zentrale Erschließungsebene für MIV, ÖPNV und LV. Sie ist hochwassergeschützt und steht so bei Naturereignissen allen Verkehrsträger zur Verfügung. Mit dem Anschluss an den Veddel Damm ist die Verkehrserschließung auch für die neuen Gewerbenutzungen im Quartier sichergestellt. Durch die klare Gestaltung und Hierarchisierung des Netzes wird die Orientierung verbessert, die Zugänglichkeit je nach Verkehrsart rationalisiert und der motorisierte Durchgangsverkehr minimiert. Stellplätze sind in Sammelanlagen konzentriert, mit wenigen Ausnahmen für betriebsnotwendige Fahrzeugen. Der motorisierte Verkehr wird effizient organisiert und den Langsamverkehren Raum gegeben, sodass das Quartier nicht vom MIV dominiert wird.

Die vorgeschlagene Siedlungsstruktur für den Grasbrook beinhaltet die Elemente der Mobilität, die wir heute kennen. Angebote vom Car- und Fahrradsharing, Stellplätze für E-Mobilität sind Zeichen einer Offenheit für die Zukunft. Das entworfene Netzwerk stellt eine einfache und robuste Grundstruktur, die fördernd aufwärtskompatibel für die Integration zukünftiger Technologien ist.

6.1 Fußwege- & Radwegenetz

Für einen hohen Modal Split ist das Angebot für Fußgängerinnen und Fahrradfahrerinnen hochattraktiv gestaltet. Durch den strategischen Anschluss des Fahrradnetzes an die überregionalen Hamburger Routen wird die heutige Insellage des Grasbrooks aufgehoben. Östlich ist das Quartier mit mehreren Anschlusspunkten an die überregionale Fahrradverbindung „Am Moldauhafen“ angebunden. Gemeinsam mit der Veddel rückt diese ins Zentrum des Quartiers – die in der heutigen Planung vorhandene einseitige Randlage wird aufgehoben.

Mit der langfristig geplanten zusätzlichen Brücke für den LV zur HafenCity am Hafencity Museum entsteht eine weitere Verbindung zum Hamburger Stadtzentrum. Im Moldauhafenquartier wird diese Verbindung in einer Fahrradstraße längs der Überseepromenade ohne Konflikte mit dem Anlieferverkehr geführt.

Die wichtigen Schnittstellen mit den ÖPNV-Haltstellen und auch dem MIV sind mit Mobilitätsstationen verbunden. Am Grasbrook ist eine größere Station als Hub ausgebildet, die das einfache Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln erleichtert. Im Quartier bieten die Mobilitätsstationen neben dem Abstellen von Fahrrädern, Verleih von Lastenrädern, Ladestationen für E-Bikes auch einen Paketdienst, dynamische Informationen über das Verkehrsangebot etc. Diese liegen entlang des Moldauer Boulevards an den Zufahrten/ Zugängen in die Tiefgaragen im Warftgeschoss, welche auch als zentraler Fahrradparkplatz dient. Im öffentlichen Raum werden nur Parkplätze für mobilitätseingeschränkte Personen sowie Kurzzeitparken vorgesehen.

Insgesamt sind die Straßenräume im Quartier als Begegnungszonen ausgestaltet – sie stehen so den angrenzenden Bewohnerinnen und Gewerbetreibenden als gemeinschaftlicher Freiraum zur Verfügung. In den grünen Räumen des Tiedeparks sowie längs des Holthausenkais hat der Fußgänger Vorrang – sie bilden Flanier- und Aufenthaltsräume für das neue Quartier südlich der Elbe. Auf der hochwassergeschützten Ebene +9.15m umschließt der Parkring das Quartier – er lädt zum Spaziergang am Wochenende ein. Am Grasbrookplatz sowie am südlichen Anschluss an den Veddel Damm ist der Ring mit dem Fuß- und Radwegenetz auf der Veddel verbunden.

6.2 MIV – Netz

Über den neuen Anschluss des Grasbrooks an den Veddel Damm ist die MIV-Erschließung des neuen Stadtquartiers auf der hochwassersicheren Ebene +9.15m bereits in den ersten Entwicklungsphasen sichergestellt. Die zentral verlaufende Moldaustraße verbindet die Straße am Moldauhafen mit dem neuen Hafenumuseum – sie bildet langfristig mit dem Brückenschlag über den Moldauhafen und dem Anheben der Sachsenbrücke einen umlaufenden Erschließungsloop. Von diesem führen Nebenstraßen als direkt in die anschließenden Wohn- und Gewerbebaufelder. Diese sind als flexible Orte der Interaktion gestaltet, die dynamisch auf die variierende Nachfrage reagieren können. Dank reduzierter Geschwindigkeit können Fußgängerinnen und Fahrradfahrerinnen ohne harte Kanten den Raum mit den wenigen motorisierten Verkehrsteilnehmern teilen. Im feingegliederten Freiraumnetz sind Stellplätze für Kurzzeitparken für das Gewerbe, eingeschränktes Besucherparken für das Wohnquartier und Parkplätze für mobilitätseingeschränkte Personen in Längsparkierung direkt im Straßenraum integriert.

6.3 ÖPNV – Netz

Mit dem bestehenden S-Bahnhof Veddel sowie der sich in Planung befindenden U-Bahnstation ist das neue Quartier bestmöglich in das lokale und regionale ÖPNV-Netz eingebunden. Die lokale Vernetzung erfolgt im Anschluss an die bestehenden Buslinien im Veddel sowie übergreifend Richtung Wilhelmsburg und Steinwerder. Die Erweiterung der bestehenden Linien 354 und 254 von der Veddel ermöglichen vom ersten Tag an mit dem Anschluss an den Veddel Damm die Einbettung in das lokale Busnetz. Der Bus kann bereits in der 1. Etappe als Schulweg für Kinder von der Veddel dienen. Der Anschluss an die „überlokale“ Busroute 154 in Richtung Berliner Tor und Wilhelmsburg erfolgt über die Anschlusspunkte am Wilhelmsburger Platz, am Georgswerder Damm sowie am Veddeler Marktplatz. Mit Bau der neuen Brücke am Hafenumuseum zur HafenCity ergibt sich das Potenzial, die bestehende Linie 256 in Richtung Stadtzentrum durchzubinden. Die neuen Haltestellen dienen somit für die bessere Anbindung der Veddel an das Hamburger Zentrum. Die Feinerschließung im Quartier ist über einen On-Demand und autonom fahrenden Mikro-Shuttle möglich.

6.4 Logistik

Das neue Quartier am Grasbrook ist keine reine „Wohnstadt“. Das Leben im Quartier ist geprägt einem lebendigen Mit-, Neben- und Übereinander von Wohn- und Gewerbenutzungen – moderne Logistik ist daher verknüpft mit den zentralen Gemeinschaftsräumen im Quartier. Der zentrale Erschließungsloop bietet durch seinen breiten Querschnitt Raum für Anlieferung und den Umschlag von Waren im Hafentorquartier. Zonen für Anlieferung ermöglichen das reibungslose Nebeneinander von betrieblichen Anforderungen und städtischem Leben. Um die Wohn- und Gewerbebaufelder vom täglichen Lieferverkehr für die Wohnungen zu entlasten, sind in Mobilitätsstationen direkt am Eingang der Quartiersgaragen vorgesehen. Auch Packstationen und Zwischenlagerungsmöglichkeiten sind vorgesehen. Die Quartiersgaragen sind so mehr als nur Eingangsbereich in die Untergeschosse.

6.5 Tiefgaragenkonzept

Stellplätze für die Gewerbe- und Wohnnutzungen sind, wo immer möglich, unterirdisch angeordnet. Die Tiefgaragen sind gebündelt entlang des Erschließungsloops angeordnet – sie bilden so Stellplatzmöglichkeiten für die angrenzenden Baufelder und entlasten die Nebenstraßen von Verkehren. Je nach Bedarf schaffen die Quartiersgaragen einen Stellplatzpool, auf den die angrenzenden Wohn- und Gewerbenutzungen zugreifen können, Stellplätze mit Ladesäulen für E-Mobilität werden bevorzugt. Angrenzend an die Hauptplätze im Quartier ist ein zusätzlicher Pool an Stellplätzen in die Tiefgaragen integriert. Sie dienen als Besucherstellplätze für das Quartier, des Tideparks oder des Hafenumuseums.

6.6 Ver- und Entsorgung (soweit städtebaulich und freiraumplanerisch flächenrelevant, einschließlich Medienkanal)

Der hohe Bedarf an Ver- und Entsorgungsflächen findet Platz im umlaufenden Erschließungsloop des gesamten Quartiers. In Form von Unterflurcontainern ist der Bedarf für Wohn- und Gewerbenutzungen gedeckt. Für großflächiges Gewerbe ist über den Erschließungsloop auch eine direkte Ver- und Entsorgung möglich. Sie sind so einerseits räumlich nah zu den Nutzungen angeordnet, eine zu starke Belastung der Wohn- und Gewerbebaufelder durch Entsorgungsfahrzeuge wird vermieden. Der Medienkanal wird unter dem Haupterschließungsloop angeordnet, von hier aus können die Baufelder an den Kanal andocken.

7. Hochwasserschutz

7.1 Allgemein

Das hochwassergeschützte Niveau von 9,15 m bildet die neue Stadtebene des Quartiers. Alle Kernnutzungen des Quartiers, die Erschließungsräume sowie die zentralen Freiraumstrukturen finden sich auf dieser Ebene. Im Gegensatz zu HafenCity ist diese Stadtebene nicht von einem umlaufenden hohen harten Promenadenring umgeben – mit dem Grasbrooker Tidepark umschließt ein Parkring das Quartier. Er ermöglicht in unterschiedlichen Tiefen sowie in differenzierten Höhen einen neuen Bezug zum Wasser. Wo immer es der bauliche Zustand erlaubt, werden die bestehenden Ufermauern erhalten. Zonen, in denen die bestehenden Mauern in maroden Zustand sind, werden rückgebaut und der Terrainverlauf topographisch neu abgesenkt.

7.2 Hochwassergeschützte Anbindung Fläche Tschechische Republik

Die Erschließung der Parzelle der Tschechischen Republik erfolgt von Norden über den Anschluss der Sachsenbrücke an die Straße „Am Saalehafen“. Mit der Anhebung der Sachsenbrücke wird sich die Anschlusshöhe der Erschließung verändern – hier wird durch eine Rampe von einem leicht höheren Niveau ausgegangen als im heutigen Bestand. Eine zum Saalehafen parallel angeordnete Erschließungsstraße ermöglicht die Bedienung der neuen Baufelder auf der neuen Stadtebene +9,15 m. Über eine Rampe schließt diese Straße an den Anschlusspunkt zur Sachsenbrücke an.

7.3 Darstellung objektbezogener Hochwasserschutz für zu erhaltende Gebäude

Für die bestehenden und teils denkmalgeschützten Bauten ist ein je nach Gebäude und Nutzung spezifischer Hochwasserschutz vorgesehen:

Überseedach: Das Dach des bestehenden Überseezentrums wird rückgebaut, saniert und auf der neuen Stadtebene von +9,15 m neu installiert. Die hier neu integrierten Nutzungen sind somit hochwassergeschützt.

Bananenreiferei, Lagerhalle G und Lagerhalle F: Die historischen Lagerbauten werden in ihrer heutigen topografischen Lage im Hochwasserbereich erhalten – sie bilden die geschichtliche Ebene des Quartiers. Um den historischen Bezug der Bauten in Zukunft sichtbar zu erhalten bildet ein breites Parkband einen Puffer zum Hafentorquartier. Punktuelle Brückenverbindungen vom Hafentorquartier ermöglichen die hochwassergeschützte Erschließung der Nutzungen und den Betrieb in Hochwasserzeiten.

Das Gebäude 10 wird mit einem überflutbaren Erdgeschoss ausgebildet, die hochwassersichere Anbindung kann aus dem Obergeschoss über eine Brücke auf das sichere Terrain führen. Das Gebäude 3 ist von der Umgebung auf hochwassersicheren Terrain umgeben und somit gesichert.

7.4 Biodiversität und Nachhaltigkeit

Der Grasbrook wird zum grünen Gegenüber der HafenCity und setzt auf die Verbindung von Biodiversität, Stadtentwicklung und Forschung zu nature-based Solutions. Auf der Basis einer Weiterentwicklung und Neuinterpretation der spezifischen Qualitäten und Lebensgemeinschaften der tidebeeinflussten und hafentypischen Naturräume in Verbindung mit zukunftsweisenden Gestaltungsstrategien grüner Architekturen und blau-grüner Infrastrukturen, entsteht ein artenreicher, durchgrünter und abwechslungsreicher Stadtraum.

Die Dachlandschaft wird als Zusammenspiel zwischen intensiv und extensiv begrünten Dächern mit modellierten Substratschüttungen und insektenfreundlichen Saatmischungen zur Ausbildung einer größeren Lebensraumvielfalt entwickelt. Begrünte Gebäudefassaden, in die Fassaden integrierte Nist- und Brutmöglichkeiten und die stark durchgrünter Straßenparks und Wohnhöfe schaffen ein grünes Wohnumfeld, das gleichzeitig wichtige Lebensräume für viele Vögel, Fledermäuse, Insekten-, Spinnen- und Käferarten darstellt. Auf der Warftenebene ist das Gelände so modelliert, dass ein Wasserpuffersystem für Regenereignisse und Reinigungsbiotope als Teil der Blau-Grünen-Infrastruktur geschaffen werden.

Der gesamte Stadtraum des Grasbrooks wird zu einem Innovationsraum für die Entwicklung, Implementierung und Monitoring von „Nature-Based Solutions“ auf der Basis von quantitativen bio-physikalischen und sozial-ökologischen Kriterien zur Bewertung ökologischer Qualitäten einerseits und deren Auswirkungen auf physische und psychische Gesundheit und Lebensqualität der Stadtbewohner andererseits. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist das Ermöglichen von Naturerfahrung und Umweltbildung inmitten der Stadt.

7.5 Urbaner Wasserkreislauf

Wasser ist über die Hafenbecken und die Elbe nicht nur im Bestand das zentrale Identitätselement des Grasbrook. Das anfallende Regenwasser bildet dazu eine der zentralen Ressourcen im Areal, die es im Alltag des Quartiers zu nutzen gilt. Nicht nur im Sinne einer gebäudeinternen Infrastruktur – vielmehr als sichtbares Zeichen eines vielfältigen und lebendigen Quartiers. Im Verlauf entsteht hier über Versickerung und Verdunstung

ein wichtiger Beitrag zum Stadtklima – dazu wird bei Starkregenereignissen das bestehende Kanalsystem entlastet. Ziel des Wasserhaushalts im Grasbrook ist im Alltag einen geschlossenen Kreislauf zu bilden, das anfallende Regenwasser zu 100% zu fassen, wo benötigt zu reinigen und im Quartier zu nutzen. Das im Kreislauf überschüssige Wasser, im Alltag sowie im Starkregenereignis wird in das Kanalisationssystem oder die angrenzenden Wasserwege eingespeist.

Das im Quartier anfallende Regenwasser wird u. a. in Zisternen gesammelt. In den Randbereichen und dem Überseedach sowie im Warftgeschoss zur Holthusenkaai werden große Speichervolumen gebildet. Hier steht es dem Quartier für die verschiedensten Nutzungen zur Verfügung: als Quartiersschwimmbad unter dem Überseedach, zur Bewässerung der Parkflächen sowie der Baumpflanzungen im Straßenraum, zum Spülen der Bäder- und Toiletten in den Wohn- und Gewerbebauten sowie zum Gießen der Tomaten für das Urban Gardening Projekt auf der Dachterrasse.

7.5.1 Ökologische Straßenflächenentwässerung

Entlang der Straßenzüge wird eine oberirdische Ableitung der Niederschläge über eine Längsentwässerung vorgenommen. Über Straßengraben, –mulden oder auch in offenen Rinnen wird das gesammelte Wasser zu Filterbecken in den Parkbereichen an den Warfträndern geleitet. Hier wird das Grauwasser durch eine Serie bepflanzten Reinigungsbecken geführt, abschließend in Sedimentbecken und den großen Speicherzisternen gestaut. Es steht folgend für die Nutzung dem Quartier zur Verfügung.

Im sichtbaren Wasserkreislauf des Grasbrook werden die Straßenflächen am höchsten Wassermengen belastet. Ein Teil dieses Wassers wird direkt in Regengärten lokal versickert – über Verdunstung entsteht so ein Beitrag zum Stadtklima der Gassenräume. Der Großteil des Wassers wird im Regenfall über Rinnen gefasst und zu Filterbecken in den Parkbereichen an den Warfträndern geleitet. Hier wird das Grauwasser durch eine Serie bepflanzten Reinigungsbecken geführt, abschließend in Sedimentbecken und den großen Speicherzisternen gestaut. Es steht folgend für die Nutzung dem Quartier zur Verfügung.

7.5.2 Wasserkreislaufkonzept unter Berücksichtigung von Starkregenereignissen

Für die Regenrückhaltung bei 30-Jährigen Regenereignissen wird das Regenwasser auf den privaten Grundstücken zurückgehalten und gedrosselt in das übergeordnete Entwässerungsnetz eingespeist. Hierbei ermöglicht die vorgeschlagene Topographie der Plätze, Straßen und Gassen im Grasbrook auch in Starkregenereignissen die Ableitung des Regenwassers in die Randbereiche der Warft. Neben den Rinnen bildet der Querschnitt der Stadträume zu Eingängen und Einfahrten ein Freibord für große Wassermengen. Darüber hinaus kann für Starkregenereignisse bei Nebenstraßen auch auf eine Querneigung zum Straßenrand mit Erhalt der Fahrspur in der Straßenmitte zurückgegriffen werden.

Folgend der Ableitung in den Rand dienen die großen Zisternenanlagen nicht nur als Speichervolumen für den Wasserhaushalt – im Starkregenfall agieren sie dazu als Vorfluter vor der Einleitung in die Kanäle/die Elbe. Grundsätzlich wird angestrebt, dem Regenwasser vor Ort Versickerungsräume zu schaffen. Hierbei ist im Nachgang zu prüfen, inwieweit eine Versickerung in Bezug auf den Schutz des Grundwassers aufgrund von Altlasten möglich ist.

7.5.3 Wassernutzung- und Rückhaltung

Das Stadtquartier im Grasbrook ist durchsetzt mit einer Vielzahl lokaler Speicherzisternen mit unterschiedlichen Volumen. Von der Regentonnen auf der Gemeinschaftsdachterrasse, die Sammelzisterne angeschlossen an die Regenfallrohre in der grünen Gasse bis zur Regenwassernutzungsanlage in den großen Speicherzisternen an den Warfträndern wird das anfallende Regenwasser gefasst. Die Rückhaltung wird also sowohl auf privaten wie auch auf öffentlichen Flächen vorgesehen.

Das Wasser kann so vor Ort für die Bewässerung der Freiräume eingesetzt werden sowie einen direkten Beitrag zum Stadtklima leisten. Es ist durch die Sichtbarkeit der Zisternen zusätzlich ein identitätsstiftendes Element, welches auch den jungen Generationen den Kreislauf des Wassers verständlich darlegt.

7.6 Uferzonen und Wasserflächen/ Stadtklima, Natur- und Artenschutz / Biodiversität

Der Tidepark begreift die Besonderheiten der bestehenden Gezeiten- und Hafennaturen als wesentliche Qualitäten des neuen Stadtteils. Die ökologisch wertvollen Uferzonen und Flusswattflächen der befestigten Hafenbecken werden wo möglich erhalten, aber stärker diversifiziert. Dabei geht es insbesondere darum, eine Wechselwasserzone im Bereich unterhalb der Mittleren Tidehochwasserlinie zu etablieren, um eine Simsen- und Röhrichtzone entlang der Ufer zu entwickeln. Um die dadurch verloren gegangenen Flusswattflächen zu kom-

pensieren werden gleichzeitig ökologisch weniger wertvolle Fließwattflächen durch Maßnahmen zur schnelleren Sedimentation, durch Sandeinspülungen und Gewässerbettmodellierungen in zusätzliche Flusswattflächen umgewandelt.

Zur Entwicklung einer vielfältigen und dynamischen Tidenatur kommen verschiedene Techniken zum Einsatz: Das Aufschütten von durch Steinmatrasen mit Weiden und Röhrichmatten gesicherten Sandinseln im Bereich des Veddelhöfts, partiell doppelwandige Spundwandabschnitte mit Biotopstrukturen sowie balkonartige Erweiterungen der Kaimauer oder aufgeständerte Biotopsegmente mit Gabionen und Totholz im Bereich des Prager Ufers. Auch die Initiierung von Röhrichen durch Steinschüttungen bzw. das Einsetzen von Pflanzenbulten im Bereich des nördlichen Saalehafens, das Anlegen von Bermen in unterschiedlichen Höhenniveaus sowie die Etablierung schwimmender Module mit unterschiedlichen Vegetationsarten im Bereich des südlichen Saalehafens/ der Blauen Veddel werden angewandt.

Die aufgeständerten Gebäude, Pieranlagen, Brücken und Pontons im Saalehafen überbauen das bestehende Hafenbecken, welches durch bauliche Maßnahmen der Gewässerbettmodellierung in eine Flusswattzone, eine Tiefwasserzone und eine mit Röhrichen bepflanzte Flachwasserzone mit unterschiedlichen Wassertiefen untergliedert wird. Durch diese stärkere Differenzierung und Diversifizierung der Habitats erhöht sich trotz der intensiveren baulichen Nutzung die Struktur- und Lebensraumvielfalt des Gewässerraums. Durch die Verringerung der maximalen Fahrgassenbreite für den Schiffsverkehr auf 30 m sowie umfangreichere Gewässerbettmodellierungen und regelmäßige Sandeinspülungen werden zusätzliche ökologisch wertvolle Flusswattflächen entwickelt.

7.7 Begrünungskonzept, Dachlandschaft und Fassadenbegrünung

Der neue Stadtteil am Grasbrook entwickelt sich aus seinem einzigartigen, durch den Hafen überformten Naturraum heraus. Hierbei stehen nicht nur der öffentliche Grünraum im Fokus, sondern auch der Straßenraum und die privaten Flächen. Auf den privaten Flächen sollte der Boden so wenig versiegelt wie möglich und mit grünen Flächen sowie Sträuchern geplant werden. So werden die Versickerung von Regenwasser und die Biodiversität gefördert und die der Stadtraum insgesamt erhält einen grüneren Charakter. Auf den Dächern der privaten Häuser ist im Einklang mit der Gründachstrategie der Stadt Hamburg eine Begrünung kombiniert mit Photovoltaikpaneelen vorzusehen. So kann sowohl Energie gewonnen als auch Regenwasser zurückgehalten und verdunstet werden. Darüber hinaus wird Wasser in kleinmaßstäblichen Zisternen gesammelt und steht für die sommerliche Bewässerung zur Verfügung. Durch eine in Bereichen intensive und in Teilen extensive Dachbegrünung entsteht auch im Einfluss der wechselnden Feuchtigkeitsstände ein zusätzlich lebendiges Ökosystem. Geschützt von Einflüssen eines lebendigen Stadtquartiers ergibt sich ein Nischenraum für Vögel und Insekten. Durch diese lebendige Oberflächenstruktur entsteht insgesamt ein positiver Beitrag im Stadtklima und eine Reduktion von Urban Heat Islands. An geeigneten Stellen werden hier in Ergänzung auch Flächen für die Hausgemeinschaft beispielsweise in gewächshausartigen Dachgärten vorgesehen.

Fassadenbegrünung spielt eine wichtige Rolle in der nachhaltigen und resilienten Stadtentwicklung. Hierbei geht es nicht um eine Fassadenbegrünung um der Begrünung Willen, sondern die grünen Fassaden werden dort vorgesehen, wo sie mikroklimatisch sinnvoll sind. So können an südlichen Fassaden, die sich und den umliegenden Stadtraum an heißen Tagen besonders aufheizen, begrünte Elemente für Kühlung sorgen. Im weiteren Prozess gilt es, anhand detaillierter Betrachtungen und Berechnungen die Orte zu spezifizieren, die mikroklimatisch, in Bezug auf Biodiversität und auch für eine verbesserte Lärminderung von begrünten Fassaden profitieren. Zugleich sind grüne Fassaden auch im Kontext der Nutzung der Fassaden zur Energiegewinnung zu betrachten.