



KOOPERATIVES STÄDTEBAULICH-FREIRAUM-
PLANERISCHES WORKSHOPVERFAHREN

SPREEHAFENVIERTEL – NEUE URBANE NACHBARSCHAFTEN

Aufgabenpapier



IBA_HAMBURG

Stadt neu bauen

Terminübersicht

Versand der Unterlagen	11. 8. 2017
Rückfragen	23. 8. 2017, 12 Uhr
Rückfragenkolloquium	06. 9. 2017
Workshop 1	25. und 26. 9. 2017
Workshop 2	1. und 2. 11. 2017
Abgabe der Arbeiten	23. 11. 2017
Abgabe der Arbeitsmodelle	3. 11. 2017
Öffentliche Abschlusspräsentation	28. 11. 2017
Jurysitzung	15. 12. 2017

Aufgabenpapier

KOOPERATIVES STÄDTEBAULICH-FREIRAUM-
PLANERISCHES WORKSHOPVERFAHREN

SPREEHAFENVIERTEL – NEUE URBANE NACHBARSCHAFTEN

in Hamburg, Wilhelmsburg

beauftragt durch die

IBA Hamburg GmbH

Am Zollhafen 12
20539 Hamburg

Projektkoordination
Christian Hinz



im Einvernehmen mit der

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

Neuenfelder Straße 19
21109 Hamburg



Behörde für
Stadtentwicklung
und Wohnen

und dem

Bezirksamt Hamburg-Mitte

Klosterwall 8
20095 Hamburg



Bezirksamt
Hamburg-Mitte

Inhalt

6	1 ANLASS UND ZIEL DES VERFAHRENS
9	2 ÜBERGEORDNETE KONZEPTE UND IMPULSE FÜR DEN STADTTEIL
9	2.1 Leitbild: Sprung über die Elbe
9	2.2 Rahmenkonzept „Hamburgs Sprung über die Elbe - Zukunftsbild 2013+“
10	2.3 Perspektiven! - Miteinander planen für die Elbinseln
11	2.4 Landschaftsachse Wilhelmsburger Dove-Elbe und die geplante Elbinsel-Landschaftsachse
11	2.5 Bezirkliches Wohnungsbauprogramm Hamburg-Mitte 2016
11	2.6 Integrierte Stadtteilentwicklung
12	2.7 Gewerbeflächenkonzept Hamburg-Mitte
13	2.8 Bezirkliches Nahversorgungskonzept Hamburg-Mitte 2017
13	2.9 Wilhelmsburg-Mitte
13	2.10 Wilhelmsburger Reichsstraße
14	2.11 Wilhelmsburger Rathausviertel und Elbinselquartier
17	2.12 Erhöhung des Klütjenfelder Hauptdeichs
19	2.13 Fahrradmodellstadtteil Wilhelmsburg
20	3 STADTRÄUMLICHER KONTEXT
20	3.1 Entwicklungsgeschichte der Elbinsel Wilhelmsburg
21	3.2 Stadträumliche Lage: Bevölkerungs-, Nutzungs- und Bebauungsstrukturen sowie Freiraumstrukturen im Umfeld
23	4 DARSTELLUNG DES PROJEKTGEBIETES
23	4.1 Lage, Größe und Abgrenzung
23	4.2 Historische Entwicklung
25	4.3 Nutzungen und Eigentümerverhältnisse
26	4.4 Topographie und Bodenverhältnisse
28	4.5 Verkehrssituation
30	4.6 Freiraum und landschaftliche Elemente
32	4.7 Rechtliche Rahmenbedingungen
34	4.8 Lärm (Verkehr, Gewerbe, Hafen, Sport)
36	4.9 Anforderungen von Bürgerinnen und Bürgern an das neue Quartier
45	5 AUFGABENSTELLUNG
45	5.1 Leitziele des Workshopverfahrens
45	5.2 Städtebauliche Zielsetzung
52	5.3 Verkehrliche Zielsetzung
54	5.4 Freiraumplanerische Zielsetzung

58

58

58

58

58

58

61

62

64

67

68

68

70

72

72

72

73

73

73

74

75

6 VERFAHRENSGRUNDLAGEN

6.1 Auftraggeberin

6.2 Verfahrensmanagement

6.3 Verfahrensart und Verfahrensgrundlagen

6.4 Teilnehmende Büros

6.5 Jury

6.6 Bearbeitungshonorare

6.7 Termine des Verfahrens

6.8 Leistungen des Verfahrens (für die Endabgabe)

6.9 Verfahrensunterlagen

6.10 Vorprüfung

6.11 Beurteilungskriterien

6.12 Überprüfung durch Bürgerinnen und Bürger

6.13 Weitere Bearbeitung

6.14 Eigentum und Urheberrecht

6.15 Rücksendung der Arbeiten

6.16 Terminübersicht

6.17 Vertraulichkeit

6.18 Sonstiges

ABBILDUNGEN

IMPRESSUM

1 Anlass und Ziel des Verfahrens

Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg hat es sich zum Ziel gesetzt, Rahmenbedingungen für den Bau von jährlich 10.000 Wohnungen zu schaffen. Hiermit soll dem steigenden Bedarf an Wohnraum begegnet werden, der insbesondere im Bereich bezahlbarer Wohnungen in infrastrukturell gut erschlossenen, innerstädtischen Lagen zu verzeichnen ist. Das durch den Senat verabschiedete Rahmenkonzept „Hamburgs Sprung über die Elbe - Zukunftsbild 2013+“ (siehe Anlage C01) formuliert u. a. für die künftige Entwicklung Wilhelmsburgs planerische Leitlinien. In Verbindung mit dem Ergebnisbericht des umfangreichen Bürgerbeteiligungsverfahrens „Perspektiven! - Miteinander planen für die Elbinseln“ aus dem Jahr 2013/2014 bildet es damit eine Grundlage für die weitere Entwicklung. Die im Rahmen der Internationalen Bauausstellung (IBA) Hamburg 2006-2013 entstandenen Projekte und die Maßnahmen der Integrierten Stadtteilentwicklung stellen in diesem Zusammenhang gute Voraussetzungen und Anknüpfungspunkte dar.

Die IBA Hamburg GmbH hat bereits im Jahr 2013 begonnen, Realisierungsmöglichkeiten für weitere große Wohnungsbauprojekte in gemischt genutzten Quartieren mit einem Nebeneinander von Wohnen, Gewerbe und Freiraum auf den Elbinseln zu untersuchen. Seit Abschluss der Internationalen Bauausstellung (IBA) Hamburg im Präsentationsjahr 2013 widmet sich die IBA Hamburg GmbH als städtischer Projektentwickler im Auftrag der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen Schlüsselprojekten der Stadtentwicklung auf den Elbinseln sowie in den Bezirken Harburg und Bergedorf. Die IBA Hamburg GmbH wurde Anfang 2017 von der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen mit der Projektentwicklung des Spreehafenviertels beauftragt.

Das Projektgebiet Spreehafenviertel liegt im Norden des Stadtteils Hamburg-Wilhelmsburg (siehe Abb. rechts). Dieses Gebiet ist unabhängig vom zeitlichen und räumlichen Kontext der Verlegung der B4/75 (Wilhelmsburger Reichsstraße) entwickelbar. Eine besondere Herausforderung stellt

die Nähe von Hafen und Gewerbe dar, die mit Lärm-, Luftschadstoff- und Geruchsbelastungen verbunden ist.

Die Neuordnung und Entwicklung der Flächen im Rahmen einer qualitätsvollen und zukunftsfähigen Quartiersentwicklung soll ein lebendiges urbanes Quartier mit einer vielfältigen Nutzungsmischung aus Wohnen, Gewerbe, Freizeit und Sport ermöglichen und eine städtebauliche Brückenfunktion übernehmen: als nördliche Fortführung des Reiherstiegviertels, als Erschließungsort zum „Klütjenfelder Hauptdeich und dem daran gelegenen Spreehafen und insbesondere auch als Verbindung zu und Abschluss der neuen Wilhelmsburger Quartiersentwicklung, die durch die Verlegung der Reichsstraße gemeinsam mit den Projektgebieten Elbinselquartier und Wilhelmsburger Rathausviertel entsteht. Das neue Quartier hat damit die Aufgabe, gleichermaßen die Bedarfe der künftig dort lebenden Menschen wie auch derjenigen, die in der Nachbarschaft bereits in den bestehenden Nachbarschaften leben und arbeiten, zu erfüllen und „Neues“ und „Bestehendes“ zu verbinden. Im Ergebnis ist eine integrierte Quartiersentwicklung erforderlich, bei der neben der Schaffung eines differenzierten, vielfältigen Wohnungsangebotes auch der Qualität der öffentlichen und privaten Freiräume eine große Bedeutung zukommt. Aber auch die soziale Infrastruktur sowie das Ausschöpfen aller Möglichkeiten für eine verträgliche Nachbarschaft von Wohnen, Gewerbe, Sport und Verkehr sind von besonderer Bedeutung.

Der im Rahmen des Workshopverfahrens zu konzipierende städtebaulich-freiraumplanerische Entwurf soll das städtebauliche Umfeld des Reiherstiegviertels und des Projektgebietes Elbinselquartier sinnhaft erweitern. Das Ziel ist, die Potenziale und Qualitäten des Standortes, wie die Lage zwischen Spreehafen und Wilhelmsburger Dove-Elbe zu nutzen, sowie die bestehenden Quartiere zu verbinden und vorhandene Barrieren zu überwinden. In diesem Zusammenhang kommt der Qualität der Freiräume, der Verkehrs-

Innenstadt

Veddel

Spreehafenviertel

Wilhelmsburg

Lage des Projektgebietes
in der Stadt



planung, der notwendigen sozialen bzw. gemeinnützigen Infrastruktur sowie der verträglichen Nachbarschaft von Wohnen und Gewerbe eine große Bedeutung zu.

Die Entwurfslösung soll wirtschaftlich optimiert sowie freiraumplanerisch und funktional ausgereift sein und sich gleichzeitig an einer qualitätsvollen Quartiersentwicklung orientieren. Erwartet wird ein überzeugendes Konzept für das neue Quartier, das eine langfristige Bindung der Bewohnerinnen und Bewohner befördert, lebendige Nutzungsmischungen ermöglicht und somit die Attraktivität Wilhelmsburgs weiter steigert. Darüber hinaus soll das zukünftige Konzept die von der Freien und Hansestadt Hamburg formulierten wohnungspolitischen Ziele wirkungsvoll umsetzen.

Das zu entwickelnde städtebauliche und freiraumplanerische Konzept wird als Grundlage für die künftige Erstellung eines Funktionsplanes und darauf aufbauend eines Bebauungsplanes dienen und für die nachfolgenden städtebaulichen, freiraumplanerischen, verkehrsplanerischen und hochbaulichen Detailplanungen ebenso schlüssig wie verbindlich die maßgeblichen Vorgaben definieren.

2 Übergeordnete Konzepte und Impulse für den Stadtteil

2.1 Leitbild: Sprung über die Elbe

Die Stadtgebiete Wilhelmsburg, Veddel und der Harburger Binnenhafen rückten zu Beginn des Jahrtausends in den Fokus der Hamburger Stadtentwicklung. Wilhelmsburger Bürgerinnen und Bürger verschafften sich mit der Zukunftskonferenz 2001/2002 Gehör und legten ihre Forderungen zur Verbesserung der Lebensbedingungen in einem Weißbuch (siehe http://www.iba-hamburg.de/fileadmin/Die_IBA-Story_post2013/weissbuch_2002.pdf) nieder. Etwa gleichzeitig gab es einen politischen Paradigmenwechsel hin zur verstärkten Innenentwicklung. In der Zusammenführung dieser bottom up und top down Bewegung wurden die Elbinseln zum damals größten Stadtentwicklungsvorhaben Hamburgs. Mit der Schubkraft zahlreicher Projekte, die durch die Internationale Bauausstellung (IBA) Hamburg 2006-2013 und die Internationale Gartenschau (igs) 2013 realisiert wurden, sind u. a. auf den Elbinseln sehr gute Voraussetzungen für eine positive Entwicklung geschaffen worden. Zusätzlich wurden im Rahmen der integrierten Stadtteilentwicklung viele Projekte zur Verbesse-

rung der Lebensbedingungen in den verschiedenen Quartieren umgesetzt.

2.2 Rahmenkonzept „Hamburgs Sprung über die Elbe - Zukunftsbild 2013+“

Das im September 2014 vom Senat beschlossene und im Februar 2015 von der Bürgerschaft zur Kenntnis genommene Rahmenkonzept zeigt u. a. die Entwicklungspotenziale der Elbinseln nach Abschluss der Internationalen Bauausstellung (IBA) Hamburg 2006-2013 auf und soll als Grundlage für künftige Planungen dienen. Die übergeordneten Schwerpunkte der Stadtentwicklung liegen in der Förderung der Entwicklungsdynamik und der Realisierung größerer Wohnungsbauprojekte. Durch die zentrale Lage Wilhelmsburgs und die Nähe, sowohl zur Innenstadt als auch zum Wasser und der landwirtschaftlich geprägten Kulturlandschaft, sind gute Bedingungen für die Entwicklung vielfältiger Stadträume gegeben.

Das Projektgebiet ist Teil der im Rahmenkonzept „Hamburgs Sprung über die Elbe - Zukunftsbild



2013+“ enthaltenen Mittelachse, welche vom Wilhelmsburger Inselpark der Internationalen Gartenschau (igs) 2013 im Süden bis zum Spreehafen im Norden, vom Veringkanal im Westen bis zur verlegten, neuen Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße im Osten reicht. Damit stellt sie räumlich wie inhaltlich den wichtigsten Entwicklungsbereich auf der Elbinsel dar, mit dem die Zukunft des Stadtteiles maßgeblich gestaltet werden soll.

Das Rahmenkonzept „Hamburgs Sprung über die Elbe - Zukunftsbild 2013+“ wurde unter intensiver Bürgerbeteiligung erstellt und durch „Perspektiven! - Miteinander planen für die Elbinseln“ begleitet. Das Rahmenkonzept sieht für den Teilbereich des Spreehafenviertels eine Wohnbebauung mit ca. 1.000 Wohneinheiten, Gewerbe- und Sportflächen vor.

2.3 Perspektiven! - Miteinander planen für die Elbinseln

Nach den beiden Wettbewerbsverfahren „Wohnen für alle - mitten in Wilhelmsburg“ für das Projektgebiet Wilhelmsburger Rathausviertel und „Auf gute Nachbarschaft - Wohnen und Arbeit zwischen den Kanälen“ für das Projektgebiet Elbinselquartier der IBA Hamburg GmbH ist das vorliegende Verfahren das dritte große Entwicklungsvorhaben, das durch den vom Perspektiven!-Projekt organisierten Beteiligungsprozess begleitet wird. Der offene Dialog gehört zur festen Beteiligungskultur des Stadtteils Wilhelmsburg und wird dabei in Zusammenarbeit mit dem Bezirksamt Hamburg-Mitte und dem Beirat für Stadtteilentwicklung durchgeführt. Dieser Beteiligungsprozess beginnt bereits vor der Erstellung des Aufgabenpapiers und wird kontinuierlich über Projektdialoge der IBA Hamburg GmbH während der Projektentwicklung fortgesetzt.

Das Ziel der Bürgerbeteiligung ist die gezielte und vollumfängliche Aktivierung und Teilhabe

von unterschiedlichen Zielgruppen sowie insbesondere die Aktivierung von Menschen, die normalerweise nicht bei Planungsprozessen mitwirken. Aufbauend auf dem Ergebnisbericht zum Rahmenkonzept „Hamburgs Sprung über die Elbe - Zukunftsbild 2013+“ und den Beteiligungsergebnissen zum Wettbewerbsverfahren für das Wilhelmsburger Rathausviertel und das Elbinselquartier, wurde nach einer Auftaktveranstaltung zum Projektgebiet Spreehafenviertel am 15. 6. 2017 eine umfassende online und offline Befragung der Bürgerinnen und Bürger mit der Fragestellung „Was brauchen wir in unserer Nachbarschaft?“ durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Befragungsphase bildeten die Grundlage für einen Workshop, in dem sich die Bürgerinnen und Bürger vertieft mit den aufgeworfenen Themenfeldern Wohnen, Freiraum, Verkehr und Gemeinschaft befassten. Die Ergebnisse des Workshops sind von einer Redaktionsgruppe zu den „Anforderungen der Wilhelmsburger Bürgerinnen und Bürger an das neue Quartier“ ausformuliert worden (siehe Kapitel 4.9 Anforderungen von Bürgerinnen und Bürgern an das neue Quartier).

2.4 Landschaftsachse Wilhelmsburger Dove-Elbe und die geplante Elbinsel-Landschaftsachse

Im Rahmen des räumlichen Leitbildes „Hamburg – Grüne Metropole“ setzt die Freie und Hansestadt Hamburg auf die Verbesserung der Erholungsschwerpunkte und Grünflächen der Stadt. Dazu gehört die Aufwertung vorhandener Anlagen sowie ihre weitere Vernetzung und Stärkung. Die Landschaftsachsen und Grünen Ringe sollen „qualitativ verbessert und noch vorhandene Lücken geschlossen werden“ (siehe Anlage C02 Landschaftsprogramm GrünesNetzHamburg). Für den Entwicklungsraum „Neue Mitte Wilhelmsburg“ gilt die Wilhelmsburger Dove-Elbe und die in Nord-Süd-Richtung geplante Elbinsel-Landschaftsachse, die vom Spreehafen im Norden entlang des Aßmannkanals und der Rathauswetteren bis zum Wilhelmsburger Inselpark im Süden führen soll. Hier werden Naherholungsflächen mit Sportflächen, Kleingartenanlagen sowie den Uferzonen der Wetteren und Kanäle verzahnt.

Die Behörde für Umwelt und Energie plant die Konkretisierung der Elbinsel-Landschaftsachse als multicodierter, mehrfachgenutzter Grünraum von der Hafencity bis in die Harburger Innenstadt. Innerhalb der IBA-Projektgebiete sind die Planungen der IBA maßgebend. Unter Multicodierung ist die Mehrfachnutzung eines Freiraumes zu verstehen; hier unter anderem:

- die Nutzung als Radwegeverbindung
- die Nutzung als Teil der Naherholung der Elbinsel
- die Nutzung zur Inszenierung von Natur und Landschaft
- die Nutzung als temporärer Retentionsraum bei Starkregenereignissen

2.5 Bezirkliches Wohnungsbauprogramm Hamburg-Mitte 2016

Das bezirkliche Wohnungsbauprogramm wurde erstmals 2011 von der Bezirksversammlung Hamburg-Mitte beschlossen und bis heute seither kontinuierlich fortgeschrieben. Grundlage hierzu ist der im Sommer 2011 zwischen dem Senat und den sieben Hamburger Bezirken geschlossene und im September 2016 fortgeschriebene „Vertrag für Hamburg – Wohnungsneubau“ (siehe Anlage C03).

Das bezirkliche Wohnungsbauprogramm (siehe Anlage C04) in seiner Fortschreibung des Jahres 2016 erfasst für den Stadtteil Wilhelmsburg ein mögliches Wohnungsbaupotenzial von insgesamt rund 7.600 Wohneinheiten, darunter ein Drittel als öffentlich geförderte Wohnungen für Haushalte mit mittlerem und geringerem Einkommen. 2016 wurden in Wilhelmsburg 13 neue Flächen mit Wohnungsbaupotenzial verortet und in das fortgeschriebene Wohnungsbauprogramm neu aufgenommen. Bezogen auf das Gesamtpotenzial im Bezirk Hamburg-Mitte konzentriert sich in Wilhelmsburg insgesamt das größte Wohnungsbaupotenzial mit ca. 38 % (siehe <http://www.hamburg.de/mitte/wohnungsbauprogramm/>).

Die stadtplanerischen und wohnungspolitischen Ziele des bezirklichen Wohnungsbauprogramms sind bei der Entwicklung des neuen Spreehafenviertels zu beachten.

2.6 Integrierte Stadtteilentwicklung

In Wilhelmsburg wurden und werden verschiedene Verfahren der integrierten Stadtteilentwicklung durchgeführt, die durch das Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung Hamburg-Mitte gesteuert und koordiniert werden. Der gesamte Stadtteil stellte seit den 1990er-Jahren bis einschließlich 2013 ein Sonderfördergebiet der Stadtteil-

wicklung dar, in dessen Kontext im Jahr 2009 zur Begleitung der umfassenden Entwicklungsfragen der „Beirat für Stadtteilentwicklung“ eingesetzt wurde, der bis heute im Rahmen der Verstetigung von Prozessen und Planungen weiter tagt, unterstützt durch eine externe Geschäftsstelle und durch das Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung. Der Bereich um den Berta-Kröger-Platz (Zentrum Wilhelmsburg) und das südliche Reiherstiegviertel waren bis Januar 2017 jeweils als kombiniertes Sanierungsgebiet und als Gebiet der „Aktiven Stadt- und Ortsteilzentren“ festgesetzt. Das Südliche Reiherstiegviertel wird seit Aufhebung des Sanierungsgebietes als „Verstetigungsgebiet“ weitergeführt, in dem ein regelmäßig tagender lokaler Quartiersbeirat die Stadtteilentwicklungen begleitet und erörtert, ebenfalls mit Unterstützung durch ein externes Büro und in der Steuerung durch das Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung. Zwei weitere Sanierungsgebiete zwischen Fährstraße und Ernst-August-Kanal in direkter Nachbarschaft des Projektgebietes wurden 2008 bzw. 2009 abgeschlossen. Östlich des Spreehafenquartiers liegt das Fördergebiet Veddel/Kleiner Grasbrook, zurzeit in der Phase der Nachsorge, das aktuell insbesondere durch neue Flächensituationen und Potenziale im Norden erhebliche Entwicklungspotenziale für eine neue aktive Förderphase bietet.

Zentrale Zielsetzung im Sanierungsgebiet Berta-Kröger-Platz war die Stärkung des einzigen Wilhelmsburger Stadtteilzentrums (C-Zentrum). Durch das dort Ende 2014 neu eröffnete „LUNA-Center“ konnte die Einkaufs- und Aufenthaltsqualität für ganz Wilhelmsburg maßgeblich gestärkt werden.

Das dem Projektgebiet benachbarte Reiherstiegviertel stellt ein Herzstück des am Ende des 19. Jahrhunderts im Zuge der Industrialisierung und der Gründung des Hamburger Freihafens entstandenen Arbeiterviertels im Westen der Elbinsel dar. Geprägt durch Altbauten steht das Viertel seit über zwei Jahrzehnten im Fokus stabilisierender, städtischer Entwicklungsprozesse. Im Rahmen des kürzlich abgeschlossenen Sanierungsver-

fahrens Südliches Reiherstiegviertel wurden über 850 Wohnungen modernisiert und mehr als 150 Wohnungen neu errichtet. Zugleich wurde die Nahversorgungsfunktion durch den Ausbau des Angebotes und durch die Gestaltung der öffentlichen Räume erheblich gestärkt. Das Reiherstiegviertel war zugleich Schauplatz mehrerer Projekte der Internationalen Bauausstellung Hamburg (IBA) 2006-2013. So wurden 2011 mit dem am südlichen Ufer des Ernst-August-Kanals gelegenen Projekt „Open House“ 44 Wohneinheiten mit hohem energetischem Standard in unmittelbarer Nachbarschaft des Projektgebietes fertiggestellt. Ein wesentliches Merkmal des Viertels ist das bunte und lebendige Straßenleben. Dieses ist von einer publikumsbezogenen Erdgeschossnutzung (Nahversorgung, Einzelhandel) gekennzeichnet.

2.7 Gewerbeflächenkonzept Hamburg-Mitte

Im Dezember 2012 hat die Bezirksversammlung Hamburg-Mitte ein Gewerbeflächenkonzept verabschiedet. Als Grundlage hierzu diente die Vorgabe der Senatskommission für Stadtentwicklung und Wohnungsbau vom 8.9. 2011, in der die Bezirke aufgefordert waren, ein abgestimmtes Gewerbeflächenkonzept vorzulegen. Neben der Potenzialanalyse beinhaltet dieses die Darstellung weiterer Flächenpotenziale, die nach Möglichkeit als solche zu sichern sind. Das Bezirksamt Hamburg-Mitte unterstützt eine städtebauliche Neuordnung im Entwicklungsraum Wilhelmsburg-Mitte und in diesem Zusammenhang die Lösung bestehender Nutzungskonflikte. Dabei besteht das Ziel, bestehende Gewerbebetriebe nach Möglichkeit zu erhalten und entlang der Schlenzigstraße weitere Arbeitsstätten auch für Gewerbe zu schaffen (siehe Anlage C05). Aktuell werden die Gewerbeflächenkonzepte der Bezirke überarbeitet. Das neue Konzept des Bezirks Hamburg-Mitte wird voraussichtlich Anfang 2018 vorliegen und den Zielen einer städtebaulichen Neuordnung und dem Abbau bestehender Nutzungskonflikte nicht entgegenstehen.

2.8 Bezirksliches Nahversorgungskonzept Hamburg-Mitte 2017

Gemäß des am 4.7. 2017 vom Hauptausschuss des Bezirks Hamburg-Mitte beschlossenen Nahversorgungskonzepts sind Teile des Reiherstiegviertels mit dem Wochenmarkt am Stübenplatz und der Haupteinkaufsstraße, der Veringstraße, als Nahversorgungszentrum geführt. Das im Januar 2017 beendete Sanierungsverfahren zielte insbesondere auch auf die Stabilisierung dieser Funktion und die Stärkung der lokalen Wirtschaft ab. Abgeleitet aus diesen Zielsetzungen sind mit erheblicher öffentlicher Förderung aus dem RISE-Programm u. a. die Veringstraße und die Mannesallee mit ihren Plätzen umgebaut und die Ansiedlung eines Nahversorgungszentrums Am Veringhof unterstützt worden. Mithilfe des Europäischen Sozialfonds wird noch bis zum Jahr 2020 die lokale Wirtschaft gestärkt.

Trotz der deutlichen Impulswirkungen des Sanierungsverfahrens ist das Nahversorgungszentrum weiterhin durch einen mangelnden Branchenmix und ein einseitiges Angebot (Kioske, Friseure etc.) gekennzeichnet. Ein hoher Anteil an Gastronomiebetrieben und zahlreiche Spielhallen und Wettbüros deuten zudem auf eine sukzessive Verdrängung der Handelsfunktion hin. Mit der Entwicklung des Spreehafenviertels muss daher die Zielsetzung verbunden sein, die Versorgungsstrukturen im Nahversorgungszentrum weiter zu stabilisieren und zu stärken.

2.9 Wilhelmsburg-Mitte

Als größtes Städtebauprojekt der Internationalen Bauausstellung (IBA) Hamburg 2006-2013 war und ist die neue Wilhelmsburger Mitte ein wichtiger Baustein für den „Sprung über die Elbe“ und zugleich eines der innovativsten Quartiere Europas. In dem Gebiet zwischen der Wilhelmsburger Reichsstraße und dem Berta-Kröger-Platz ent-

stand bis 2013 ein vielfältiges Wohn-, Arbeits- und Freizeitquartier in unmittelbarer Nachbarschaft zum Wilhelmsburger Inseipark. Hier eröffnet sich ein Blick auf Bau- und Lebensweisen der Zukunft. Es finden sich erste Antworten auf die Fragen, wie die prägenden Gegensätze der Elbinseln aus Stadt und Hafen, Ruhe und Lärm, Grün und Verkehrsachsen zu überwinden sind und sich die Lebensqualität für die Bewohner durch städtebauliche, freiraum- und verkehrsplanerische Maßnahmen verbessern lässt. Die Wilhelmsburger Mitte hat sich zu einem neuen Stadtquartier im Zentrum der Elbinsel entwickelt, welches sich zukünftig auch durch die neu entstehenden Quartiere in den Projektgebieten Wilhelmsburger Rathausviertel, Elbinselquartier und Spreehafenviertel mit dem Stadtteil verbinden soll.

2.10 Wilhelmsburger Reichsstraße

Durch die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße auf einer Länge von 4,6 Kilometern an die Trasse der Bahnlinie ergeben sich neue Entwicklungspotenziale für unterschiedliche Nutzungen, wie insbesondere den Wohnungsbau unter Einbeziehung der vorhandenen gewerblichen Betriebe sowie die Umstrukturierung von Gewerbeflächen zu modernen Arbeitsstätten. Ende 2019 wird die neue Trasse im ca. 500 m östlich gelegenen Bahnkorridor in Betrieb genommen und die derzeitige Trasse nach der Stilllegung zurückgebaut. Mit dem symbolischen ersten Spatenstich am 8. 8. 2013 haben bereits die ersten Baumaßnahmen für den Lärmschutz an der Bahnstrecke begonnen. Diese Lärmschutzwände entlang der neuen kombinierten Trasse werden große Bereiche von Wilhelmsburg erheblich von den Lärmemissionen durch Straße und Bahn entlasten. An der Kreuzung Rubbertstraße/Rotenhäuser Straße entsteht durch die Verlegung eine neue Anschlussstelle zur B4/75. Diese Neuordnung wird zu einer Umverteilung des Verkehrs im Umfeld, insbesondere in der Dratelnstraße und der Rubbertstraße bzw.



Schlenzigstraße, führen. Der wesentliche Teil des Verkehrs orientiert sich in Richtung Süden in die Dratelnstraße.

2.11 Wilhelmsburger Rathausviertel und Elbinselquartier

Das Projektgebiet Elbinselquartier schließt unmittelbar südlich an das Projektgebiet Spreehafenviertel an. Von April bis Juli 2016 wurde für dieses Projektgebiet ein städtebaulich-freiraumplanerischer Wettbewerb mit dem Titel „Auf gute Nachbarschaft - Wohnen und Arbeiten zwischen den Kanälen“ von der IBA Hamburg GmbH ausgeschrieben. Ziel des Wettbewerbs war es, eine hohe bauliche Dichte mit qualitätsvollen Freiräumen zu vereinen und darüber hinaus in Verbindung mit der bestehenden Siedlungsstruktur Wilhelmsburgs, durch Neuorganisation der Kleingärten ein Gesamtbild herzustellen sowie einen unverwechselbaren urbanen Charakter mit Mischung aus Wohnen und Gewerbe mit hohem Identifikationspotenzial herauszubilden.

Als Sieger aus dem Wettbewerbsverfahren für das Elbinselquartier ging das Planungsbüro Hosoya Schaefer Architects aus Zürich und das deutsch-französische Büro Agence Ter Landschaftsarchitekten hervor (siehe Abbildung übernächste Seite links und Anlage C06). Der Siegerentwurf ist durch eine solide und belastbare Basis, innovative Konzepte und ein großes Identifikationspotenzial gekennzeichnet. Mit der gewählten Struktur gelingt es, sowohl ein reiches Angebot an unterschiedlichen Wohnformen zu schaffen als auch Grünräume, Gewerbe- und Sportflächen zu integrieren. Somit entsteht auf der Fläche von 47 ha eine gelungene Mischung, die durch qualitätsvolle Grünflächen und Nutzungsvielfalt überzeugt. Insgesamt werden in dem Projektgebiet nach Abschluss der Funktionsplanung ca. 2.100 Wohneinheiten und ca. 28.000 m² Bruttogrundfläche für wohnverträgliches Gewerbe geschaffen.



Spreehafenviertel

Elbinselquartier

**Wilhelmsburger
Rathausviertel**

Lage des Projektgebietes
im Stadtteil



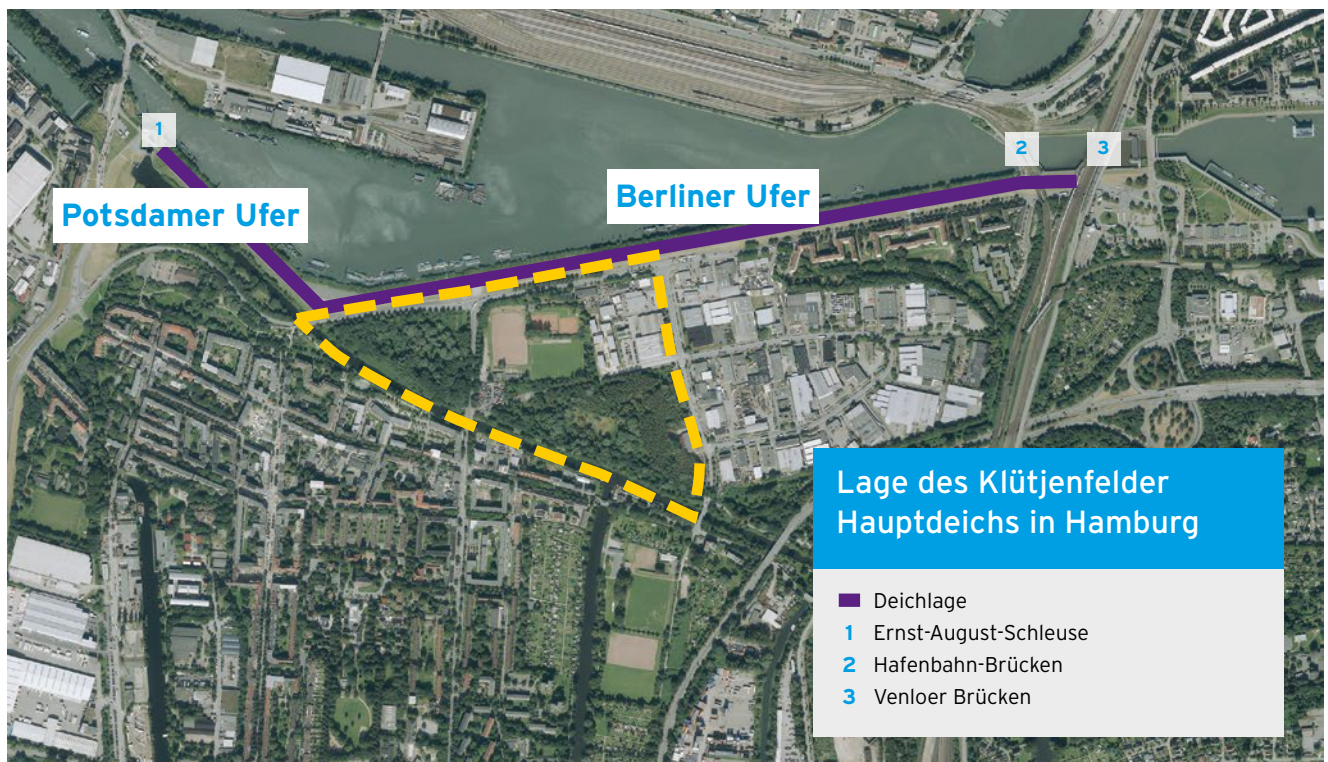
Funktionsplan Elbinselquartier
(Entwurf 22.6. 2017)



Funktionsplan Wilhelmsburger
Rathausviertel (Entwurf 10.7. 2017)

Südlich vom Elbinselquartier schließt das Projektgebiet Wilhelmsburger Rathausviertel an. Von September bis Dezember 2015 wurde für dieses Projektgebiet ein städtebaulich-freiraumplanerischer Wettbewerb mit dem Titel „Wohnen für alle – mitten in Wilhelmsburg“ von der IBA Hamburg GmbH ausgelobt. Mit diesem Verfahren erfolgte der erste wesentliche Entwicklungsschritt seit der Gestaltung der Wilhelmsburger Mitte. Ziel des Wettbewerbes war es, optimale Voraussetzungen für ein gemischt genutztes Quartier zu schaffen. Eine besondere Herausforderung stellte dabei die Schaffung einer verträglichen Nachbarschaft der verschiedenen Nutzungen wie

Wohnen, Sport, Gewerbe und dem zukünftigen Verkehr auf der Dratelnstraße dar. Den Siegerentwurf entwickelte das Planungsteam De Zwartehond aus Groningen und RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten aus Hamburg (siehe Abbildung oben rechts und Anlage C06). Der Siegerentwurf sieht „einen inspirierenden und in weiten Teilen unverwechselbaren Entwurf für das neue Quartier an der Dratelnstraße vor“. Vorgeschlagen wird eine robuste Grundstruktur, die vielfältige Architekturen und Gebäudetypologien möglich macht, ohne dass die Idee des Quartiers in Frage gestellt wird. Ein attraktiver öffentlicher Raum mit überzeugenden Adressen bildet hier



auf nachvollziehbare Weise die Grundlage einer hochwertigen Quartiersentwicklung. Insgesamt werden in dem Projektgebiet nach Abschluss der Funktionsplanung ca. 1.300 Wohnungen und ca. 17.000 m² Bruttogrundfläche für wohnverträgliches Gewerbe entstehen.

2.12 Erhöhung des Klütjenfelder Hauptdeichs

Aufgrund der niedrigen Geländehöhen der Elbinsel Wilhelmsburg besteht grundsätzlich ein erhöhtes Gefährdungspotenzial durch Sturmfluten. Das Projektgebiet liegt im Risikogebiet Tideelbe, welches im Rahmen der Umsetzung der europäischen Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie (HWRM-RL) ermittelt wurde. Daher sind die überwiegend sehr niedrig gelegenen Siedlungsflächen der Insel Wilhelmsburg auf den Schutz durch Hochwasserschutzmaßnahmen

zwingend angewiesen. Bei Hochwasser ist die Ernst-August-Schleuse geschlossen und das Gebiet wird über Schöpfwerke reguliert. Gemäß der Hochwassergefahren- und Risikokarten (siehe www.hamburg.de/gefahren-risiko-karten) wäre das Projektgebiet bei Deichbruch oder Funktionsunfähigkeit der Deichsiele und Schöpfwerke von einem extremen Sturmflutereignis betroffen.

Der Klütjenfelder Hauptdeich liegt an der nördlichen Grenze Wilhelmsburgs und bildet die südliche Hochwasserschutzlinie des Spreehafens entlang des Potsdamer und des Berliner Ufers. Der Deich grenzt im Norden an das Hafengebiet in der Verwaltung der Hamburg Port Authority (HPA) und im Süden an den Ernst-August-Kanal sowie an die Hafenrandstraße und die Harburger Chaussee. Die Baumaßnahme beginnt im Westen an der Ernst-August-Schleuse bei Dkm 0,000 und endet im Osten an der Venloer Brücken bei Dkm 2,070. Ziel der planfestgestellten Maßnahme ist die Erhöhung des Klütjenfelder Hauptdeiches

auf eine Sollhöhe von NHN +8,60 m im Bereich Potsdamer Ufer bzw. auf eine Sollhöhe von NHN +8,70 m in den Bereichen Berliner Ufer, Müggenburger Hafensbahnbrücken. Die Erhöhung des Klütjenfelder Hauptdeiches erfolgt in der vorhandenen Deichtrasse unter weitergehender Beibehaltung der vorhandenen Deichgrenzen.

Ziel des Vorhabens ist die Anpassung der Schutzhöhe des Deiches an die 2013 veröffentlichten neuen Bemessungswasserstände. Mit der Erhöhung der Hochwasserschutzanlage kann die Linienführung und die Gestaltung der Anlage optimiert werden (siehe <http://www.hamburg.de/bwvi/np-aktuelle-planfeststellungsverfahren/5512462/kluetjenfelder-hauptdeich/>). Die Deicherhöhung bietet zudem eine Chance für die neue Freiraumgestaltung. Die Erhöhung des Deiches im Abschnitt zwischen der Ernst-August-Schleuse und der Müggenburger Brücke soll in den Jahren 2018 und 2019 umgesetzt werden.

Ausgelobt von der IBA und dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer hat hierzu im Jahr 2013 ein Planungsverfahren für eine freiraumplanerische Deichgestaltung stattgefunden. Ziel war es, die neuen Deiche nicht nur als reine Hochwasserschutzbauwerke zu errichten, sondern auch für die Naherholung zu nutzen. Für den Klütjenfelder Hauptdeich wurde „Studio Urbane Landschaften“ aus Berlin mit dem 1. Preis ausgezeichnet, deren Entwurf eine ca. zwei Kilometer lange Sitzmauer vorsieht, die zugleich der Erhöhung des Deiches dient (siehe Abbildungen links und Anlagen C07).

2.13 Fahrradmodellstadtteil Wilhelmsburg

Unter dem Leitbild „Fahrradstadt Wilhelmsburg“ wurde im Jahr 2011 das Radverkehrskonzept Wilhelmsburg erarbeitet (siehe Anlage C09) – mit dem Ziel, Wilhelmsburg als Modellstadtteil für den Radverkehr zu entwickeln.

Es folgte unter anderem der Bau des Freizeitrundkurses „LOOP“, der 2012 mit dem Deutschen Fahrradpreis in der Kategorie Alltagsradverkehr ausgezeichnet wurde (siehe auch Kapitel 4.5 Radverkehr). Die stark genutzte Radverkehrsverbindung wurde mittlerweile in das Veloroutennetz aufgenommen und stellt die wichtigste Radverkehrsverbindung für den „Doppelsprung“ über die Elbe zwischen der Hamburger Innenstadt und Harburg dar.

Der Hamburger Senat verfolgt das Ziel, den Radverkehrsanteil durch attraktive Infrastruktur auf 25 % in den 2020er-Jahren zu erhöhen und Hamburg zu einer Fahrradstadt zu entwickeln. Hierfür sollen alle Velorouten bis zum Jahr 2020 ausgebaut und ein Konzept für Radschnellwege entwickelt werden, das in der nächsten Legislaturperiode umgesetzt werden soll. Dem LOOP entlang der Wilhelmsburger Reichsstraße kommt daher als wichtiger Bestandteil des Veloroutennetzes und möglicher Ausbaustrecke eine besonders wichtige Bedeutung bei der Erreichung der Senatsziele zu.

3 Stadträumlicher Kontext

3.1 Entwicklungsgeschichte der Elbinsel Wilhelmsburg

Ursprünglich bestand die Nutzung der Elbinseln in der Land- und Milchwirtschaft, die bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts bestehen blieb. Im östlichen Wilhelmsburg lassen sich diese ländlichen Strukturen noch landschaftlich sowie siedlungsmorphologisch ablesen. Im Jahre 1888 setzten die Industrialisierung und die Einrichtung des Freihafens ein, der zu einem Strukturwandel auf den Elbinseln führte.

Im westlichen Teil Wilhelmsburgs wurden ab Mitte des 19. Jahrhunderts Straßen und Kanäle gebaut, an denen sich Industriebetriebe ansiedelten. In Hafennähe entstanden Werkwohnungen für Arbeiter, wie zum Beispiel im Reiherstiegviertel. Im Zeitraum von 1875 bis 1905 stieg die Bevölkerungszahl Wilhelmsburgs u. a. durch den Zuzug polnischer Werftarbeiter und ihrer Familien um mehr als das Fünffache an.

Im Jahre 1927 wurde der Stadtkreis Wilhelmsburg mit dem benachbarten Stadtkreis Harburg zusammengefasst und mit rund 110.000 Einwohnern zur Großstadt erklärt. Die Stadt erhoffte sich aufgrund der prosperierenden Wirtschaft eine eigenständige städtische Entwicklung, die jedoch in Folge der beiden Weltkriege, des Strukturwandels des Hafens sowie der politischen Neuordnung nie eintrat. Im Jahre 1937 wurden Wilhelmsburg und Harburg durch das Groß-Hamburg-Gesetz Teil der Hansestadt Hamburg.

Wilhelmsburg konnte aufgrund seiner topographischen und geologischen Beschaffenheit des Baugrundes im Sinne der Stadterweiterung nicht entwickelt werden. Hohe Grundwasserstände bei gleichzeitiger Geländehöhe von nur wenigen Metern ü. NN machten es nur unter großem technischem bzw. finanziellem Aufwand möglich, das Land der Wohnnutzung zuzuführen. Für Hafen und Industrie jedoch war diese Lage geeignet, was für die wirtschaftliche Entwicklung nach der Zerstörung im Zweiten Weltkrieg ausschlagge-

bend war. So wurden die drei gebietsprägenden Kanäle, der Ernst-August-Kanal, der Aßmannkanal und der Jaffe-Davids-Kanal - im Zuge der industriellen Entwicklung des Hamburger Hafens und Wilhelmsburgs Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts angelegt, um auf dem Wasserweg Rohstoffe und Produkte zu befördern. Die industriellen Entwicklungen bedingten weitere Veränderungen hinsichtlich der Maßstäblichkeit von Hafen- und Kaianlagen. In den 1970er-Jahren begann der Strukturwandel im Hafengebiet mit dem Ausbau des Containerumschlages.

Im Großraum Hamburg bestand Wohnungsnot, die ab dem Jahr 1945 durch Planung und Bau von Arbeiterwohnungen gestillt wurde, sodass die Einwohnerzahl in Wilhelmsburg in den Jahren 1946 bis 1953 um fast weitere 10.000 Einwohner anstieg.

Bei der Sturmflut im Jahre 1962 verloren mehr als 200 Bewohnerinnen und Bewohner des Stadtteiles ihr Leben, eine Vielzahl von Wohnungen wurde unbewohnbar. Etwa zeitgleich führte das Wirtschaftswachstum dazu, dass Gastarbeiter nach Hamburg eingeladen und in Wilhelmsburg untergebracht wurden. Das „Entwicklungsmodell Hamburg und Umland“ aus dem Jahr 1969 sollte im westlichen Teil Wilhelmsburgs die Gewerbestandorte stärken und langfristig die Wohnnutzung zurückbauen. In der Folge wurde dort Gewerbe und Industrie mit entsprechenden Festsetzungen in Bebauungsplänen Planungssicherheit erteilt. Im Gegenzug wurde im Osten sowie im Zentrum Wilhelmsburgs die Wohnfunktion ausgebaut. Aus diesem Vorhaben entstand z. B. die Großwohnsiedlung Kirchdorf-Süd (1974-1976).



3.2 Stadträumliche Lage: Bevölkerungs-, Nutzungs- und Bauungsstrukturen sowie Freiraumstrukturen im Umfeld

Bevölkerungsstruktur

In Wilhelmsburg leben derzeit rund 53.764 Menschen in 15 unterschiedlichen Quartieren. Mit rund 58 % ist der Anteil von Menschen mit Migrationshintergrund stark überdurchschnittlich (Hamburg: 30 %). Ebenso besteht ein überdurchschnittlicher Anteil von Haushalten mit Kindern (rund 23 % gegenüber Hamburg mit 17 %). Der Anteil von Arbeitslosen ist mit 10 % nahezu doppelt so hoch wie im Hamburger Durchschnitt (5,6 %); die Leistungsempfänger nach SGB II sind mit rund 22 % mehr als doppelt so stark vertreten wie im Hamburger Durchschnitt (rund 10 %). Von den ca. 22.200 Wohnungen sind 5.478 geförderte Wohnungen (24 % - Stand 1.11. 2016 von denen rund 1.425 bis Ende 2021 aus der Bindung fallen (Quelle: Statistikamt Nord, Stadtteil-Profile 2016).

Nutzungs- und Bauungsstrukturen

Wilhelmsburg weist eine sehr heterogene Struktur der Bebauung und der Nutzung auf, die sich aus der geschichtlichen Entwicklung ableitet. Die unterschiedlichen Quartiere entstanden in verschiedenen Zeiträumen mit sehr heterogenen Bauungsstrukturen. Das Spektrum reicht von gründerzeitlichen Geschosswohnungsbauten im Reiherstiegviertel, Wohnblöcken und Zeilenbauten im westlichen und östlichen Wilhelmsburg, Einzelhäusern in Alt-Kirchdorf und Georgswerder bis hin zu den Wohnhochhäusern in der Großwohnsiedlung Kirchdorf-Süd. Die vielfältigen Qualitäten der unterschiedlichen Quartiere leisten ihren jeweils spezifischen Beitrag zur Attraktivität des Lebens auf den Elbinseln und sollen zu einem integrierten Lebensraum zusammenwachsen. Mit dieser Zielsetzung sind für einzelne Quartiere in Wilhelmsburg seit Ende der 1980er-Jahre verschiedene integrierte Stadtteilentwicklungsverfahren auf Grundlage des Baugesetzbuches durchgeführt worden (siehe Kapitel 2.6). Darüber hinaus

befinden sich im westlichen und nördlichen Teil von Wilhelmsburg überwiegend gewerbliche und industrielle Strukturen. Im Norden des Projektgebietes befindet sich der Spreehafen, der vollumfänglich im Hafengebiet gemäß Hafentwicklungs-gesetz liegt. Nutzungen im Spreehafen müssen hafenkonform im Sinne dieses Gesetzes sein: Zulässig sind ausschließlich hafenbezogene Nutzungen. Wohnen ist dort nicht zulässig. Am nördlichen Rand des Spreehafens befindet sich die Spreehafenthalbinsel, auf der die Hafentbahn ihre Werkstätten und Bahnserviceeinrichtungen hat. Auch mehrere Hafenbetriebe haben dort ihren Sitz.

Freiraumstrukturen

Die landschaftliche Identität der Elbinseln ist geprägt durch ihre Lage und Entwicklungsgeschichte im Stromspaltungsgebiet der Elbe. Charakteristisch für Wilhelmsburg sind die zahlreichen im Zuge der Eindeichungen zu Entwässerungsgräben (Wettern) umgestalteten alten Elbarme und Priele und die zahlreichen Gewässerflächen der Bracks. Im Osten von Wilhelmsburg ist der typische Charakter einer vom Wasser durchdrungenen Insel noch in Teilen der Kultur- und Naturlandschaft erlebbar, während die Gewässerlandschaft im Westen im Wesentlichen durch Industriekanäle geprägt ist.

Von besonderer landschaftsräumlicher Bedeutung ist die Wilhelmsburger Dove-Elbe, die zusammen mit ihrem westlichen Abschnitt, dem Ernst-August-Kanal und ihrem östlichen Abschnitt, dem Georgwerder Schleusengraben, die Elbinsel zwischen Reiherstieg im Westen und der Norderelbe im Osten als einzig verbliebene Gewässerverbindung quert. Entlang dieser Gewässerachse lässt sich die landschafts- und freiräumliche Gliederung Wilhelmsburgs ablesen: Vom hafengeprägten Raum am Reiherstieg über den städtisch geprägten Raum des nördlichen Reiherstiegviertels, dem Industriegebiet zwischen Wilhelmsburger Reichsstraße und Gleisanlagen der Bahn, dem von Einfamilienhäusern und Kleingartenanlagen bestimmten Raum in Kirchdorf, dem Kulturlandschaftsraum Wilhelmsburg

bis zur naturnahen Landschaft im Naturschutzgebiet Rhee und der Tideelbe in Kreetsand.

Mit dem Wilhelmsburger Inselfpark auf dem ehemaligen Gelände der Internationalen Gartenschau (igs) 2013 ist ein rund 100 ha großer, öffentlicher Park mit vielfältigen Sport- und Freizeitangeboten entstanden, der zur Qualität der neuen Wilhelmsburger Mitte als neuer Wohn- und Arbeitsstandort beiträgt. Der Inselfpark stellt darüber hinaus die Ergänzung von Hamburgs Park- und Grünanlagennetz innerhalb des 2. Grünen Rings dar.

Die im Osten des Projektgebietes des in Rede stehenden Workshopverfahrens gelegene Sportanlage „Landesgrenze“ wird derzeit von 17 Mannschaften des Fußballclubs Türkiye Wilhelmsburg und des Sportvereins Wilhelmsburg von 1888 im Trainings- und Spielbetrieb genutzt. Das Sportflächenkonzept „Sportflächen in Wilhelmsburg und auf der Veddel“ sieht vor, die Anlage Landesgrenze zum sogenannten „Sportzentrum Nord“ auszubauen (siehe Kapitel 5.2 Abb. Konzept „Sportflächen in Wilhelmsburg und auf der Veddel“).



4 Darstellung des Projektgebietes

4.1 Lage, Größe und Abgrenzung

Das Projektgebiet Spreehafenviertel liegt im Norden des Stadtteils Wilhelmsburg und wird begrenzt durch die Harburger Chaussee/Hafenrandstraße im Norden, die Schlenzigstraße im Osten und den Ernst-August-Kanal im Südwesten (siehe Abbildung Seite 21). Die ca. 20 Hektar große Fläche ist im Nordosten entlang der Schlenzigstraße und in Teilen der Harburger Chaussee durch gewerbliche Nutzungen geprägt, die an das angrenzende ca. 24 Hektar große



Hafengebiet, Grenze

-  Hafengebiet
-  Grenze

Industriegebiet Stenzelring östlich des Projektgebietes anknüpfen. Dieses ist u. a. durch gewerbliche und industrielle Nutzungen geprägt.

Von großer Bedeutung für das Projektgebiet ist die unmittelbare Nähe des Hamburger Hafens. Im Norden entlang des Klütjenfelder Hauptdeiches verläuft die Grenze des Hafengebietes (siehe hierzu Abbildung links unten). Im Rahmen der Internationalen Bauausstellung Hamburg 2006-2013 zielte das Projekt „Neue Wege zum Spreehafen“ bereits verstärkt auf die Erschließung nutzbarer Freiräume ab. Nach dem Wegfall des Zollzauns im Jahr 2013 wurde der Zugang zum Wasser für die Bewohnerinnen und Bewohner ermöglicht. Zusammen mit dem Spreehafen bildet das Quartier eine neue Stadtkante Wilhelmsburgs. Im Süden des Ernst-August-Kanals grenzt das gründerzeitliche Reiherstiegviertel (siehe Kapitel 3.2, Nutzungs- und Bebauungsstrukturen) an das Projektgebiet.

4.2 Historische Entwicklung

Die Besiedlung des Stadtteils Wilhelmsburg und insbesondere des Reiherstiegviertels ist geprägt von der Entwicklung des Hamburger Hafens. Mit der Erweiterung des Hafengebietes und der Entstehung des Freihafens im 19. Jahrhundert stieg der Bedarf nach neuen Baugrundstücken für Wohnnutzung. Diese wurde an vielen Stellen durch den wachsenden Hafen verdrängt, der jedoch gleichzeitig einen großen Bedarf nach Arbeitskräften generierte. So entstand zu Ende des 19. Jahrhunderts und zu Beginn des 20. Jahrhunderts ein erheblicher Teil der heute noch vorhandenen Bebauung des Reiherstiegviertels und der Veddel als hafennahe Wohnsiedlungen. Auch die in den 1920er-Jahren gebauten Wohngebäude entlang der östlichen Harburger Chaussee wurden in diesem Kontext errichtet.

Im Zuge der Hafenerweiterung Ende des 19. Jahrhunderts entstand auch der Spreehafen in seiner heutigen Form durch einen Aushub von ca.



Abgrenzung des Projektgebietes
und Bezug zum Umfeld



95.000 Kubikmetern Material. Er diente als Flussschiffhafen insbesondere der Binnenschifffahrt mit Oberländerkähnen. Zuvor war lediglich der nördliche Bereich des heutigen Spreehafens als „Veddeler Kanal“ vorhanden. Das heutige Projektgebiet Spreehafenviertel diente zunächst der Ablagerung des durch den Bau des Spreehafens entstehenden Aushubs. Schließlich entwickelte sich dort teilweise eine Kleingartennutzung.

Nach 1945 wurde die Fläche nicht nur als Kleingartengebiet, sondern aufgrund der prekären Wohnraumsituation hauptsächlich als Wohnraum genutzt. So entstanden auf der Fläche zwischen Klütjenfelder Hauptdeich und Ernst-August-Kanal Behelfsheime, die noch bis in die 1960er-Jahre bewohnt wurden. Dies erwies sich als fatal, als der Klütjenfelder Hauptdeich bei der Sturmflut 1962 in diesem Bereich brach und das Gebiet vollständig überflutet wurde. Durch die rasche Überflutung und mangelnde Sturmflutwarnungen konnten sich viele Bewohner nicht rechtzeitig in Sicherheit bringen. Insgesamt starben durch die

Sturmflut 1962 in Wilhelmsburg 222 Menschen, die meisten von ihnen waren Bewohner von deichnahen Behelfsheimen an verschiedenen Standorten.

Ab dem Jahr 1903 trennte ein Zollzaun die Bewohnerinnen und Bewohner Wilhelmsburgs und Veddel von der Uferzone im Spreehafen. Im Jahr 2013 endete nach über 120 Jahren der Status des Freihafens, der im Interesse von Hafen und Stadt aufgegeben wurde.

4.3 Nutzungen und Eigentümerverhältnisse

Die im Projektgebiet Spreehafenviertel gelegenen Flurstücke befinden sich überwiegend im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg (siehe Abbildung auf dieser Seite). Die übrigen Grundstücke im Norden und Osten des Projektgebietes sind im Privatbesitz.



Bei den im Privatbesitz befindlichen Flächen im Osten des Projektgebietes handelt es sich um gewerbliche Strukturen (siehe Abbildung oben, blaue Flächen), die im Zusammenhang mit dem östlich gelegenen Industriegebiet Stenzelring stehen.

Auf dem in städtischem Eigentum befindlichen Flurstück 12071 in der Schlenzigstraße wurde im November 2015 eine öffentlich-rechtliche Folgeunterbringung für Flüchtlinge mit bis zu 380 Plätzen eingerichtet (rosa Fläche). Es handelt sich dabei um sechs dreigeschossige Modulhäuser mit wohnungsähnlichen Grundrissen. Die geplante Laufzeit für die Unterbringung erfolgt nach derzeitigem Planungsstand bis Ende 2019. Danach steht diese Fläche für die Projektentwicklung zur Verfügung.

Darüber hinaus befinden sich entlang der Harburger Chaussee eine Sportanlage mit Tennis- und Fußballplätzen (1 Großspielfeld „Tenne“, 1 Großspielfeld „Naturrasen“, 5 Spielfelder „Tennis“,

2 Umkleidegebäude, 2 Vereinsheime, 2 Stellplatzanlagen (siehe Abbildung oben, gelbe Fläche sowie Abbildung nächste Seite).

Der überwiegende Teil des Projektgebietes ist durch einen großflächigen Baumbestand geprägt (siehe Abbildung oben grüne Flächen).

4.4 Topographie und Bodenverhältnisse

Höhenlage und Versickerungsfähigkeit

Wie die gesamte Elbinsel ist auch das Projektgebiet Spreehafenviertel mit einer Höhe von ca. 1,0 bis 2,5 m ü. NN sehr niedrig gelegen. Die bestehende Topographie wurde u. a. durch die Aufschüttung von Aushub, der beim Ausbau von Spreehafen und Ernst-August-Kanal entstand, geprägt. Aufgrund der geologischen Beschaffenheit sind im gesamten Projektgebiet Bohrlochuntersuchungen notwendig.



Bestehende Sportanlage

Die Versickerungsfähigkeit ist aufgrund der Topographie als überwiegend sehr niedrig einzustufen (siehe Anlage C10). Lediglich im Bereich des westlichen Klütjenfelder Hauptdeiches und im Südosten des Projektgebietes sind teilweise höhere Versickerungspotenziale möglich. Die Regenrückhaltung muss im Projektgebiet dementsprechend durch geeignete Maßnahmen, wie Dachbegrünung, offene Oberflächenentwässerung etc. erfolgen (siehe auch Kapitel 5.4).

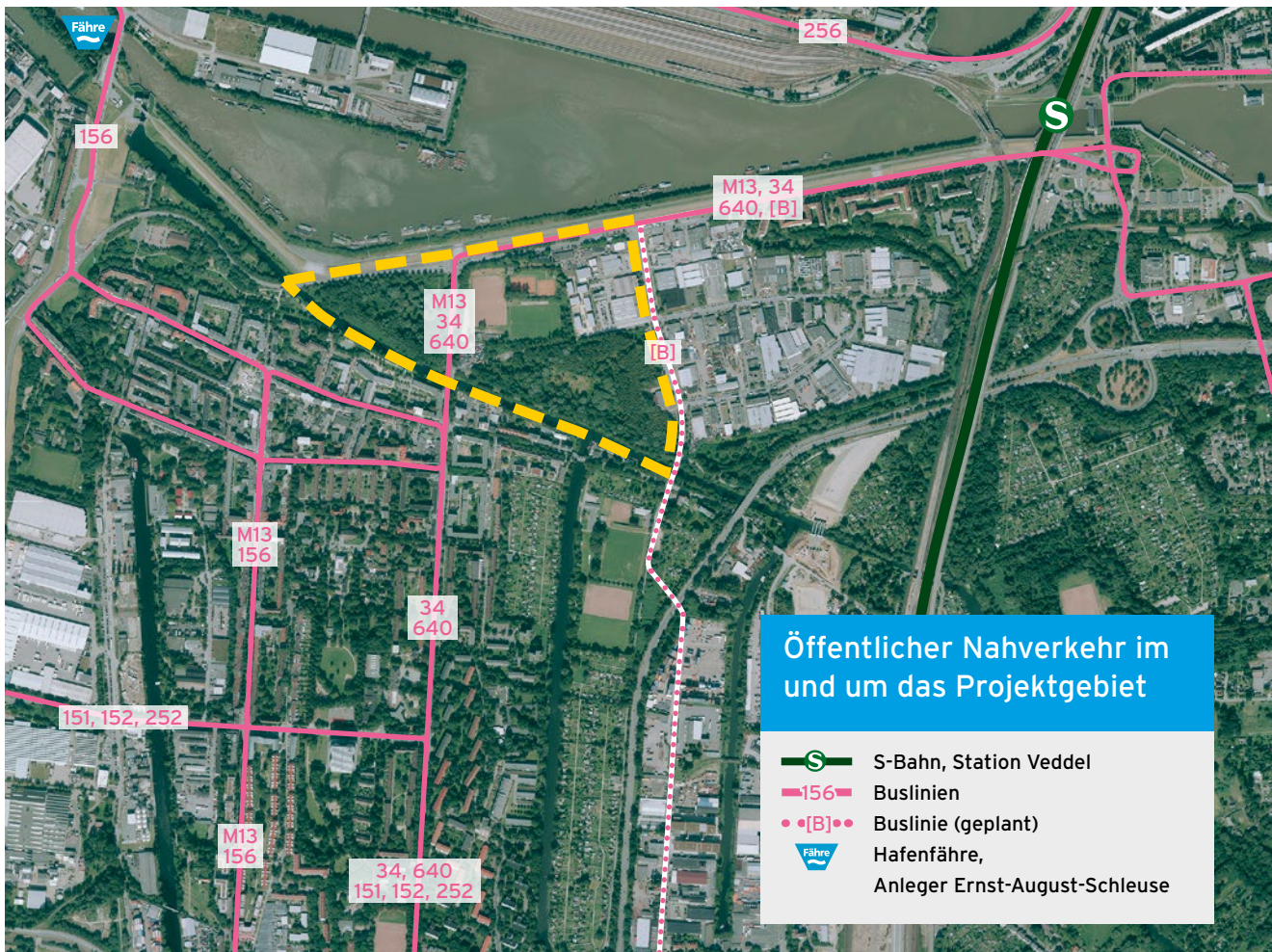
Weitere Aussagen zu Grundwassermessstellen und Brunnen sind der Anlage C11 zu entnehmen.

Boden und Altlasten

Für den Bereich des Projektgebietes gelten folgende allgemeine Aussagen: In den natürlich gewachsenen Böden (Klei, Torf) der Hamburger Elbmarsch (siehe Anlage C12 Auszug aus dem Bodeninformationssystem) sind Anteile von organischem Material enthalten. Dieses kann unter Luftabschluss zu Methan abgebaut werden. Werden diese Böden versiegelt, können sich

die Bodengase unter den versiegelten Flächen anstauen oder ausgasen. Neu zu errichtende Gebäude sind mit bautechnischen Sicherungsmaßnahmen auszustatten, die Gassammlungen unter den baulichen Anlagen und Gaseintritte in die baulichen Anlagen verhindern.

Altlastverdächtige Flächen befinden sich im Westen und Osten des Projektgebietes (siehe Anlage 12 Auszug aus dem Bodeninformationssystem). Diese Flächen wurden über einen langen Zeitraum gewerblich oder industriell genutzt oder im Zusammenhang mit der Sturmflut 1962 durch Überschwemmungen belastet. Entsprechende Untergrundverunreinigungen sind nachgewiesen bzw. nicht auszuschließen. Unabhängig von der geplanten Nutzung besteht weiterer Untersuchungsbedarf und ggf. Handlungsbedarf bei Baumaßnahmen und Entsiegelungen sowie bei Nutzungs- und Planrechtänderungen. Sensiblere Nutzungen wie Wohnen, Kitas, Kinderspielplätze, Mieter- und Nutzgärten sind jedoch generell möglich.



Über ein sogenanntes Bodenmanagement sollte erreicht werden, dass Böden aus Baustellen und für Baumaßnahmen im Siedlungsraum bewegt und nicht wie bisher in großem Stil exportiert und importiert werden. Im Entwurf des neuen Quartiers können Überlegungen zur Geländemodellierung und zur Minimierung von Aushubmassen für die Gebäudekörper einen ersten Beitrag zu einem effektiven Bodenmanagement leisten.

4.5 Verkehrssituation

Der Standort Wilhelmsburg ist geprägt durch seine Lage als Transitraum für regionale und

überregionale Verkehre. Während entlang der zentralen Entwicklungsachse neue und bestehende Siedlungsbereiche auf der Insel durch die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße (siehe Kapitel 2.10) deutlich entlastet werden, ist der Standort Spreehafenviertel auch zukünftig einer Belastung durch die in den nördlich und westlich angrenzenden Hafengebieten entstehenden Verkehren ausgesetzt. Die Haferverkehre weisen einen hohen Schwerlastverkehrsanteil und ein niedriges Verlagerungspotenzial auf.

Eine überregionale Anbindung ist durch die Autobahnen A1, A252 und A256 sowie die

Bundesstraße B75 im Osten des Projektgebietes gegeben. Diese werden auch nach Verlegung der B75 (Wilhelmsburger Reichsstraße) durch Anschlussstellen in unmittelbarer Nähe des Projektgebietes erreichbar sein.

Die Erschließung des Projektgebietes erfolgt aktuell durch die Hauptverkehrsstraße Hafensrandstraße/Harburger Chaussee, die Georg-Wilhelm-Straße sowie die Schlenzigstraße.

ÖPNV

Über die Hauptverkehrsstraßen Hafensrandstraße/Harburger Chaussee und Georg-Wilhelm-Straße verkehren die MetroBus-Linie 13, die Schnell-Bus-Linie 34 und die NachtBus-Linie 640, die u. a. als Verbindung zur nahe gelegenen S-Bahn-Station Veddel (Linien S3 und S31) dienen.

Eine neue Buslinie, die das Projektgebiet an das Rathausviertel und das Elbinselquartier anbinden wird, befindet sich in Planung und ist bereits bei den Projektgebieten Wilhelmsburger Rathausviertel und dem Elbinselquartier berücksichtigt worden. Der Verlauf der neuen Buslinie führt vom Rathausviertel im Süden ab der Mengestraße/Neuenfelder Straße kommend über die Dratelnstraße und die Rotenhäuser Straße bis zum Elbinselquartier. Hier verläuft die Buslinie entlang der Jaffestraße und mündet im Norden in den Vogelhüttendeich. Um auch das Spreehafenviertel mit anzubinden ist der weitere Verlauf über die Schlenzigstraße bis zur Harburger Allee in Richtung S-Bahnstation Veddel geplant (siehe Abbildung vorige Seite). Die Haltestellen der neuen Buslinie sind im Bereich des Rathausviertels im südlichen Bereich der Dratelnstraße sowie im weiteren Verlauf der Dratelnstraße (nördlich der Thielenstraße) geplant. Im Elbinselquartier sind insgesamt drei neue Haltestellen vorgesehen: Eine im südlichen Bereich der Jaffestraße, eine weitere im mittleren Bereich des Projektgebietes südlich der Rotenhäuser Wittern und eine weitere im Bereich der neuen Schule.

Darüber hinaus befindet sich nördlich des Projektgebietes ein Fähranleger der Linie 73 (Ernst-August-Schleuse).

Radverkehr

Wilhelmsburg ist Modellstadtteil für die Förderung urbanen Alltagsradverkehrs und bietet dank seiner zentralen Lage, der guten Nahversorgung auf der Elbinsel sowie den kurzen Wegen in die Hamburger Innenstadt ideale Bedingungen für Mobilität mit dem Fahrrad. Südlich des Projektgebietes schließt die wichtige Nord-Süd-Radwegeverbindung an. Auf der Verbindung verlaufen der Wilhelmsburger Freizeitrundkurs LOOP sowie die Veloroute 11 von Harburg über die Veddel in die Hamburger Innenstadt, die in der laufenden Legislaturperiode im Rahmen des Bündnisses für den Radverkehr fertiggestellt wird. Darüber hinaus ist die Verbindung Teil von Freizeitrouten und überörtlichen Routen, wie z. B. der Radfernweg Hamburg-Bremen oder der Leine-Heide-Radweg.

Im Rahmen der IBA-Projektentwicklung für die Projektgebiete Wilhelmsburger Rathausviertel und Elbinselquartier wird die Bedeutung und Qualität der Nord-Süd-Radverkehrsverbindung weiter gestärkt. Auch beim Spreehafenviertel soll die Fortführung der Radwegeverbindung Richtung Veddel sowie weitere mögliche Verzweigungen Richtung Alter Elbtunnel oder zum geplanten Außendeichweg am Klütjenfelder Hauptdeich in die Planung integriert werden (siehe Abbildungen nächste Doppelseite). Die Weiterführung der Radwegeverbindung Richtung Norden zur Harburger Chaussee steht im Zusammenhang mit der Planung der Behörde für Umwelt und Energie zur Realisierung der Elbinsel-Landschaftsachse durch Wilhelmsburg. Hierbei soll die aus dem Landschaftsachsenkonzept Schumachers stammende Grünachse zwischen Hafencity und dem Harburger Binnenhafen entwickelt und durch eine Radverkehrsverbindung gleichzeitig als umweltfreundlicher und naturnaher Verkehrs- und Erlebnisraum „multikodiert“ werden.



4.6 Freiraum und landschaftliche Elemente

Freiflächen, Baumbestand und Biotope

Das Projektgebiet Spreehafenviertel zeichnet sich durch eine ausgesprochene Lagegunst in Bezug auf Naherholungsflächen aus. Die im Projektgebiet vorhandenen Freiräume setzen sich aus Freizeit- und Grünanlagen zusammen. Es handelt sich dabei um die Sportflächen sowie den Ernst-August-Kanal mit seinen teilweise begehbaren Ufern. Im Süden des Projektgebietes verläuft der Ernst-August-Kanal als kanalisierter Abschnitt der Wilhelmsburger Dove-Elbe-Land-

schaftsachse und stellt mit seinen Ufern und begleitenden Grünflächen, gewässerbegleitenden Wegen und Waldflächen einen wertvollen Naherholungsraum dar. Östlich der Georg-Wilhelm-Straße verläuft in ca. 30 m Breite nördlich entlang des Ernst-August-Kanals die öffentliche Parkanlage Honartsdeicher Weg. Die Waldflächen im Projektgebiet mit ihren artenreichen Bäumen und Sträuchern sind wichtige Naturerlebnissräume abseits intensiv genutzter Parkanlagen. Im Zuge der Erhöhung des Klütjenfelder Hauptdeiches wird in absehbarer Zeit eine weitere für die Naherholung nutzbare Fläche mit unmittelbarem Bezug zum Projektgebiet im Hinblick auf ihre wichtige Freiraumfunktion aufgewertet.



Haupt-Radwegeverbindungen

- Geplante Radwegeverbindung
- Bestehende Radwegeverbindung
- Alternative Radwegeverbindung

Im Projektgebiet befinden sich zwei Waldflächen mit einer Gesamtgröße von 8,69 Hektar. Die kleinere, westliche Fläche mit einer Größe von 3,24 Hektar ist ein Mischwald aus Weide, Ahorn, Pappel und Esche, mit einer Durchmesserspanne zwischen 15 und unter 50 cm Durchmesser und einem stufigen Aufbau. Der Bestand hat eine mittlere Wertigkeit. Die größere Waldfläche (5,45 Hektar) ist ein Mischwald mit Birke, Weide und Ahorn sowie vereinzelt Winterlinden sowie einer zweiten Verjüngungsschicht aus Bergahorn, Feldahorn und Esche und einer Bedeckung von 40% des Waldbodens. Es handelt sich ebenfalls um eine Laubwaldfläche mittlerer Wertigkeit. Beide Flächen erfüllen eine Erholungsfunktion und Schutzfunktionen (Sicht- und Lärmschutz). Für die Waldflächen (nach aktuellem Waldfunktionenplan) im westlichen Teil des Projektgebietes ist entsprechend den Vorgaben der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation ein Ausgleich im Verhältnis 1:2 herzustellen. Dieses bezieht sich auf den westlichen Bereich, für den planrechtlich keine andere Nutzungsart ausgewiesen ist. Für die Waldflächen im östlichen Teil des Projektgebietes wird voraussichtlich aus artenschutzrechtlichen Gründen (Avifauna) ebenfalls ein Ausgleich größer als 1:1 erforderlich werden.

Im Projektgebiet sind insgesamt etwa 25 Biotopkartierungen, von denen für zehn Biotopkartierungen Erhebungsbögen zur Verfügung stehen. Fünf dieser Biotopkartierungen wurde eine Wertigkeit von sechs (wertvoll: Biotop mit lokaler Bedeutung) auf der Skala null bis neun zugeordnet (siehe Anlage C13).

4.7 Rechtliche Rahmenbedingungen

Planungsrecht

Das bestehende Planungsrecht in Form von Flächennutzungsplan (siehe Anlage C14) und Bebauungsplänen (siehe Anlage C15) weist für das Projektgebiet Fläche mit Besonderer Nutzung (geplant) und der Zweckbestimmung Hafen, Gewerbegebiet, Industriegebiet und Grünflächen

mit der Zweckbestimmung Sportanlage aus. Für die angestrebte Projektentwicklung wird neues Planrecht erforderlich.

Der Flächennutzungsplan stellt im Projektgebiet überwiegend „Gewerbliche Bauflächen“ dar. Die Sportplätze an der Harburger Chaussee, Teile des Deiches entlang des Spreehafens sowie das südliche Ufer des Ernst-August-Kanals sind als „Grünflächen“ dargestellt (grün). Die Flächen nördlich des Deiches am Spreehafen sind gemäß nachrichtlicher Übernahme aufgrund anderer gesetzlicher Vorschriften der Hafennutzung vorbehalten (hellblau & dunkelblau).

Für den westlichen Bereich des Projektgebietes gilt der Baustufenplan Wilhelmsburg von 1956, dieser setzt hier eine Fläche mit der geplanten besonderen Nutzung Hafen fest. Südlich der Hafenrandstraße gilt zudem der Bebauungsplan Wilhelmsburg 25, welcher für diesen Bereich eine Nutzung als Straßenverkehrsfläche festsetzt. Zudem sind hier nachrichtlich Flächen mit wasserrechtlichen Festsetzungen und Hochwasserschutzanlage übernommen.

Der gültige Bebauungsplan Wilhelmsburg 28 für den südöstlichen Bereich des Projektgebietes setzt für den südlichen Teilbereich eine Nutzung als Industriegebiet fest. Die nördlich angrenzenden Flächen sind als Grünflächen mit der Zweckbestimmung Sportanlagen festgesetzt. Weiterhin setzt der Bebauungsplan im Kreuzungsbereich der Georg-Wilhelm-Straße und des Ernst-August-Kanals eine Fläche für die Beseitigung von Abwasser fest.

Für den nordöstlichen Teilbereich gilt der Bebauungsplan Wilhelmsburg 67. Dieser setzt im Westen Grünflächen mit der Zweckbestimmung Sportanlage und im Osten, bis zur Schlenzigstraße, Gewerbe fest.

Südwestlich des Projektgebietes gilt der Bebauungsplan Wilhelmsburg 70, der entlang der Straße Vogelhüttendeich ein allgemeines Wohngebiet und am südlichen Ufer des Ernst-

August-Kanals eine Parkanlage, sowie einzelne Gewerbeflächen festsetzt.

Südöstlich angrenzend befindet sich der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Wilhelmsburg 99 sowie daran südlich angrenzend der Bebauungsplan Wilhelmsburg 100. Diese beiden Bebauungspläne bilden die planungsrechtliche Grundlage für die Entwicklung des Elbinselquartiers und werden durch das Bezirksamt Hamburg-Mitte neu aufgestellt.

Landschaftsprogramm

Im Landschaftsprogramm Hamburg (LAPRO, siehe Anlage C02) ist entlang der Nordseite des Ernst-August-Kanals auf einer wechselnden Breite von 50 bis 70 m das Milieu „Parkanlage“ (dunkelgrün) dargestellt. Nördlich anschließend sind die Milieus „Gewerbe/Industrie und Hafen“ (grau) sowie für die Sportanlagen „Grünanlage, eingeschränkt nutzbar“ (hellgrün) vorgesehen. Gleichzeitig ist das gesamte Projektgebiet als Entwicklungsbereich Naturhaushalt gekennzeichnet (gepunktete Flächen). Der gesamte Bereich entlang des Deiches im Süden und Osten des Spreehafens ist für eine Entwicklung des Landschaftsbildes vorgesehen (gestreifte Schraffur). Entlang des Ernst-August-Kanals verläuft zudem die Dove-Elbe-Landschaftsachse (unterschiedlich große Punkte).

Verordnungen, Vorschriften und Richtlinien

Im Rahmen des Workshopverfahrens sind unter anderem die folgenden Bestimmungen, Regelungen und Vorschriften zu beachten:

- Baugesetzbuch (BauGB)
- Baunutzungsverordnung (BauNVO)
- Hamburgische Bauordnung (HBauO) (insbesondere § 6 HBauO Abstandsflächen und § 10 HBauO Kinderspielflächen)
- DIN 277
- Landeswaldgesetz
- Hafenplanungsverordnung Kleiner Grasbrook/Steinwerder
- Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm)
- Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV
- Sportanlagenlärmschutzverordnung - 18. BImSchV
- Hamburger Leitfaden Lärm in der Bauleitplanung 2010 (siehe www.hamburg.de/laermleitfaden-2010)
- die geltenden Hamburger Regelwerken im Straßenwesen (PLAST und ER bzw. nach Einführung ReStra) in Verbindung mit den entsprechenden FGSV-Regelwerken (<http://www.hamburg.de/bwvi/grundlagen-strassenwesen>)
- ABH Fachanweisung FA 1/2013 „Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze“
- 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)
- 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 Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e.V.
- Allgemein anerkannte Regeln der Technik



4.8 Lärm (Verkehr, Gewerbe, Hafen, Sport)

Auf das Projektgebiet wirken unterschiedliche Lärmquellen ein. Neben dem Verkehrs- und Gewerbelärm sind auch Sportlärm sowie Hafentlärm vorhanden. Die nachfolgenden Ausführungen geben Aufschluss über die einzelnen Lärmquellen, die in einer schalltechnischen Bewertung (siehe Anlage C16) ermittelt worden sind.

Verkehr

Das Projektgebiet Spreehafenviertel ist von den Straßen Hafentrandstraße/Harburger Chaussee, Georg-Wilhelm-Straße und Schlenzigstraße umgeben.

Im Projektgebiet Spreehafenviertel ist an den straßenzugewandten Gebäudeseiten (Hafentrandstraße/Harburger Chaussee, Schlenzigstraße und Georg-Wilhelm-Straße) eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV

(Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung) zu erwarten. Der Anhaltswert für eine Gesundheitsgefahr von ≥ 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts wird an den straßenzugewandten Gebäudeseiten, insbesondere an der Hafentrandstraße/Harburger Chaussee überschritten. Es ist deswegen von Bedeutung, lärmabgewandte Seiten zu schaffen und die südlich angrenzenden Baukörper vom Straßenlärm abzuschirmen (siehe Kapitel 5.2 Städtebauliche Zielsetzung: Umgang mit den Lärmbelastungen). Die Planung ist so zu vollziehen, dass keine negativen Auswirkungen auf die Straßenverkehrsfunktion entstehen. Lösungsansätze hinsichtlich des Verkehrslärms sind innerhalb des Projektgebietes zu vollziehen.

Gewerbe und Hafen

Unter Berücksichtigung aller Gewerbe- und Hafengeräuschemissionen wird die Einhaltung des Tag-Immissionsrichtwertes der TA Lärm für allgemeine Wohngebiete (WA) in Höhe von 55 dB(A) und in Höhe von 60 dB(A) für Mischgebiete im Projektgebiet prognostiziert. Im Nacht-

zeitraum ist eine Überschreitung der Richtwerte in Höhe von 40 dB(A) (WA) und in Höhe von 45 dB(A) (MI) zu erwarten. Maßgeblich hierfür sind insbesondere die Hafen- und Industrieerläusche im weiteren Umfeld des Projektgebietes. Den nächtlichen Immissionsrichtwertüberschreitungen ist durch besondere Maßnahmen des passiven Schallschutzes zu begegnen.

Entlang des Klütjenfelder Hauptdeiches nördlich der Harburger Chaussee/Hafenrandstraße verläuft die Grenze des Hafennutzungsgebietes. Das Hafengebiet ist für Hafenzwecke bestimmt; dieses umfasst den Hafenverkehr, den hafengebundenen Handel und die Hafenindustrie. Im nördlichen Anschluss des Projektgebietes Spreehafenviertel gilt die Hafenplanungsverordnung Kleiner Grasbrook/Steinwerder vom 24.2. 2004 (siehe Anlage C17). In dieser werden Nacht-Lärmobergrenzen für die von der Verordnung erfassten Hafenbetriebe festgelegt.

In ca. 1,2 km Entfernung vom Projektgebiet liegt im Hafengebiet der Planungsraum „Steinwerder Süd“ (siehe Anlage C08). Für das ca. 40 ha große Areal wurde von der Hamburg Port Authority im Jahr 2017 ein internationaler Ideenwettbewerb durchgeführt, um die Wettbewerbsposition des Hamburger Hafens langfristig zu sichern und zu stärken. Teilnahmeberechtigt waren Vertreter aus allen denkbaren Branchen. Bei den erarbeiteten Konzepten handelt es sich um Ideenbeiträge für die Zukunft von Steinwerder Süd, wie beispielsweise eine Kombination aus einem e-Logistic-Hub und einem automatisierten Container-Terminal. Der Entscheidungsprozess darüber, welches Ideen-Konzept umgesetzt wird, ist noch nicht abgeschlossen.

Die Planung ist so zu vollziehen, dass keine Beeinträchtigung des Hafens und des Gewerbegebietes Stenzelring außerhalb des Projektgebietes durch die heranrückende Wohnbauung erfolgt. Die Lösung im Umgang mit gewerblichem und industriellem Lärm aus dem Hafennutzungsgebiet muss daher innerhalb des Projektgebietes vollzogen werden (siehe Kapitel

5.2 Städtebauliche Zielsetzung: Umgang mit Lärmbelastungen).

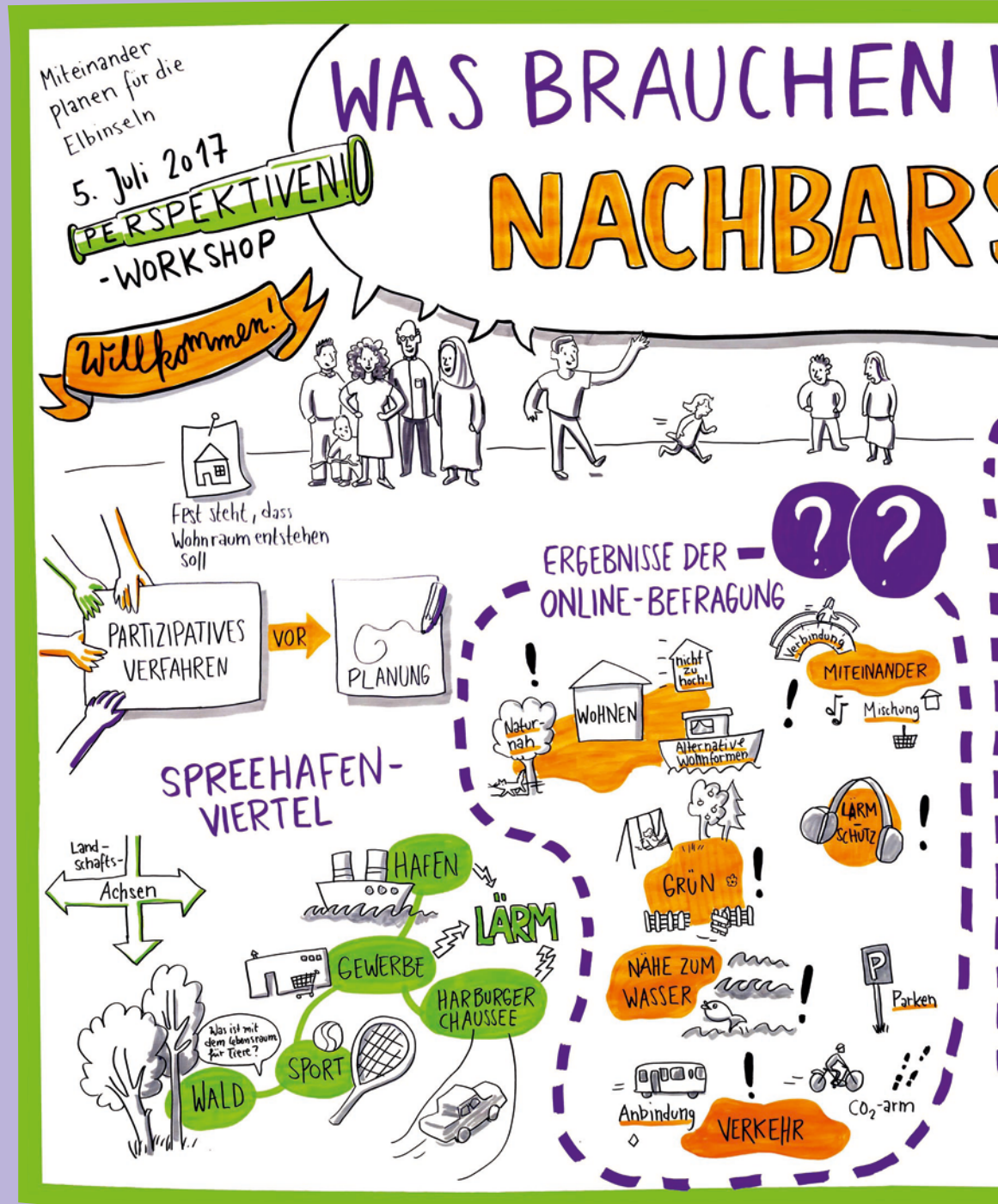
Sport

Ausgangsgrößen für den Sportlärm sind die Gebäudekubaturen des Rahmenkonzeptes in Verbindung der prognostizierten Frequenz des künftigen „Sportzentrums Nord“: 1 Großspielplatz Naturrasen (Fußball), 2 Großspielfelder Kunstrasen, (Fußball), 5 Spielfelder Tennis, 2 Umkleidegebäude, 2 Vereinsheime, 2 Pkw-Stellplatzanlagen (mit jeweils 76 und 30 Pkw-Stellplätzen). Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass eine leistungsfähige Beschallungsanlage für Lautsprecherdurchsagen zur Grundausstattung moderner Sportplätze gehört. Die Planung ist so zu vollziehen, dass keine negativen Auswirkungen auf die Sportfunktion entstehen (siehe Kapitel 5.2 Städtebauliche Zielsetzung: Umgang mit den Lärmbelastungen).

Gesamtlärmsituation

Für die Betrachtung der Gesamtlärmsituation gibt es keine einheitlichen Vorgaben zur Ermittlung der Gesamtimmissionspegel und keine rechtliche Vorgabe zur Bewertung bzw. Beurteilung des Gesamtlärms (z. B. Immissionsricht- und Grenzwerte). Nach derzeitigem Forschungsstand kann jedoch davon ausgegangen werden, dass bei Dauerschallpegeln während des Tages von etwa 70 dB(A) bis 75 dB(A) und während der Nacht von etwa 60 dB(A) bis 65 dB(A) im Außenbereich der Wohnnutzungen die Anhaltswerte für eine mögliche Gesundheitsgefährdung liegen (siehe Kapitel 5.2 Städtebauliche Zielsetzung: Umgang mit den Lärmbelastungen).

4.9 Anforderungen von Bürgerinnen und Bürgern an das neue Quartier



Grundsätzliche Planungsziele aus Bürger*innensicht

Brücken schlagen:

Alt und Neu sollen zusammenwachsen

Das Spreehafenviertel ist in direkter Nachbarschaft des Reiherstiegviertels geplant und bildet den Abschluss der städtebaulichen Entwicklungsachse im Zentrum von Wilhelmsburg. Entlang der Rathauswettern und des Aßmannkanals

werden neben dem Spreehafenviertel derzeit das Wilhelmsburger Rathausviertel mit ca. 1.300 Wohnungen und das Elbinselquartier mit ca. 2.100 Wohnungen entwickelt. Insgesamt entstehen hier in den nächsten Jahren drei gänzlich neue Quartiere. Für viele der beteiligten Bürger*innen stellt sich vor diesem Hintergrund die Frage, welche Auswirkungen die Neubauvorhaben auf die bestehenden Nachbarschaften haben werden. Als wesentliche Anforderung an die Planung

WIR IN UNSERER SCHAFT?



WORKSHOP

WOHNEN & BEBAUUNG



GRÜN- & FREIFLÄCHEN



Den neuen Stadtteil so planen, dass der alte nicht abkratzt!



Angebote für Jugendliche



NACHBARSCHAFT & MITEINANDER



VERKEHR



wird daher herausgestellt: Es müssen Brücken geschlagen werden zwischen den bestehenden und künftigen Vierteln. Altes und Neues muss zusammenwachsen!

Insbesondere beim Spreehafenviertel muss das Motto „Alt und Neu sollen zusammenwachsen!“ auch wörtlich genommen werden, denn das Planungsgebiet des Spreehafenviertels ist derzeit hauptsächlich geprägt durch Waldflächen.

Den beteiligten Bürger*innen ist bewusst, dass für den geplanten Wohnungsbau Teile dieser Naturareale weichen müssen – dazu gibt es auch deutliche Kritik aus dem Stadtteil. Grundsätzlich gilt deshalb für die Planung: Wilhelmsburg ist ein grüner Stadtteil und soll es auch bleiben.

Der Städtebau im Spreehafenviertel soll sich deshalb dem Erhalt von Grün unterordnen, der Grünraumplanung muss aus Sicht der Bürger*innen



Eindrücke vom Workshop am 5. 7. 2017

eine vorrangige Bedeutung zukommen. Landschafts- und städtebauliche Planung sollen dafür stark aufeinander abgestimmt werden. Die Entwürfe sollen so gestaltet werden, dass möglichst viel Grün und eine Naturbelassenheit erhalten bleiben. Vor dem Hintergrund dieser Forderung, ist im Zweifelsfall zugunsten des Baumbestandes von den geplanten maximal 1.000 Wohnungen abzuweichen. Es ist darüber hinaus zu prüfen, wo der Bedarf an anderer Stelle außerhalb des Gebietes abgedeckt werden kann.

Wenn Altes und Neues zusammenwachsen soll, müssen Verbindungen und Anknüpfungen geschaffen. Die beteiligten Bürger*innen wünschen sich, dass die Quartiere offen und einladend zueinanderstehen und sich sinnvoll ergänzen. Verbindungsachsen des Reiherstiegviertels wie auch des künftigen Elbinselquartiers sollen aufgegriffen und intelligent weitergeführt werden. Die Verbindungen sollen weitgehend autofrei angelegt sein. Orte des Begegnens und des Miteinanders sollen geschaffen werden. Mögliche Barrieren zwischen den Nachbarschaften wie

Kanäle oder Straßen sollen überwunden werden und Zugänge zum Kanal und zum Deich verbessert werden. Insbesondere eine gestalterische Einbindung des Spreehafens wurde im Verfahren häufig angesprochen.

Die Anforderungen der Bürger*innen lauten konkret:

- Bebauung und landschaftsplanerische Gestaltung an vorhandene Strukturen des Bestandsgrüns anpassen.
- Natur schützen, um Artenvielfalt zu erhalten und zum Hamburgischen Biotopverbundsystem beizutragen.
- Ursprünglichkeit bewahren: Grünbereiche naturnah und zum Teil wild belassen.
- Grünflächen für alle zugänglich machen.
- Wasserflächen für alle zugänglich machen.
- Flächensparend und versiegelungsarm bauen, dabei auch besondere/alternative Bau- und Wohnformen in Betracht ziehen sowie insbesondere hohe Häuser.
- Zusammenwachsen der Nachbarschaften fördern, dabei einen eigenständigen Charakter



Eindrücke vom Workshop am 5.7.2017

- des neuen Quartiers entwickeln.
- Dynamische architektonische Struktur entwerfen: geschlossene Fronten vermeiden, Gebäudehöhe zum Reiherstiegviertel hin abfallen lassen.
- Bezahlbaren Wohnraum für unterschiedliche Wohnbedürfnisse schaffen.
- Orte des Miteinanders schaffen, die es im Reiherstiegviertel noch nicht gibt.
- Orte belassen, denen noch keine klare Funktion zugeschrieben wird.
- Müllvermeidung von Anfang an in der Planung berücksichtigen.
- Orte und Wege, die man aufsuchen kann aber nicht muss: unterschiedliche Grade von Sicherheit und Verborgenheit vorsehen.
- Den Ernst-August-Kanal als Verbindungsweg und Aufenthaltsort gestalten.
- Idylle erzeugen.
- Durchlässigkeit und Verbindungen für nichtmotorisierten Verkehr zwischen Alt und Neu herstellen: Ruhige, sichere und schnelle Infrastruktur für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen planen.
- Deichzugang verbessern auch als geöffnete Wege- und Spreehafenanbindung.
- (Gute) ÖPNV-Versorgung mit Blick auf zukünftige und bereits vorhandene Bedarfe schaffen bzw. verbessern.
- Möglichkeiten für Wohnen mit und ohne Auto vorsehen, das Quartier autoarm planen.
- Einflüsse des Autoverkehrs reduzieren.

Natur und Freiflächen – Wilhelmsburg will grün bleiben

Ursprünglichkeit bewahren & Natur schützen – Erhalt und Aufwertung vor Neugestaltung

Nach Ansicht der beteiligten Bürger*innen müssen die heute vorhandenen Grünstrukturen und Baumbestände das prägende Merkmal des künftigen Quartiers werden. Die Flächen sind derzeit ein Stück urbaner Wildnis und werden kaum genutzt. Was dort konkret an Pflanzen vorhanden ist und welche Tiere dort einen Rückzugsort haben, ist nicht bekannt. Bevor die Flächen in den nachfolgenden Projektphasen geplant werden, soll die vorhandene Flora und Fauna von Expert*innen mit einer naturschutzfachlichen Perspektive (z. B. Naturschutzverbände wie NABU, BUND etc.) untersucht und bewertet werden. Die Erkenntnisse aus dieser Untersuchung sollen in die Planung einfließen.

Im Schutz und Erhalt dieser Wildnis wird ein wichtiges Ziel gesehen, auch unter Berücksichtigung des Bundesnaturschutzgesetzes zu „Förderung und Erhalt von Biodiversität“ und hinsichtlich des Aufbaus und Erhaltes des hamburgischen Biotopverbundsystems. Gleichzeitig gibt es einen großen Bedarf an einer Schaffung von weiteren Grün- und Freiflächen, die von den jetzigen und künftigen Bewohner*innen Wilhelmsburgs vielfältig auch genutzt werden können – insbesondere im Hinblick auf den Wegfall vieler Schrebergärten in anderen Baugebieten auf den Elbinseln. Die Beteiligten wünschen sich, dass die vorhandene Natur durch eine behutsame Gestaltung zugänglich und erlebbar gemacht wird, dabei aber auch den Grundcharakter des Geländes zu erhalten. Die landschaftsplanerische Gestaltung soll vorhandene Strukturen aufgreifen. Es gilt der Grundsatz: Erhalt und Aufwertung vor (gärtnerischer) Neugestaltung.

Dafür ist es wichtig, den gewachsenen Charakter und eine gewisse Undurchlässigkeit des Grünraums zu erhalten. Durch einen Wechsel von undurchlässigen und offenen Bereichen beispielsweise können Rückzugsorte – für Mensch,

Tier und Pflanze – erhalten oder neu geschaffen werden. Notwendige Ausgleichsmaßnahmen sollten vor Ort geschehen, beispielsweise durch die Aufwertung vorhandener Grünbereiche. Dazu könnten z. B. Wasserflächen (Teiche, Wettern, etc.) ins Gelände integriert werden.

Grünflächen zugänglich machen

Grün- und Freiflächen, die nicht naturbelassen bleiben, sondern im Planungsprozess neu gestaltet werden, bieten sich an zur Freizeitgestaltung und Erholung. Besonders wichtig ist den Beteiligten die Schaffung von Spiel- und Bewegungsflächen, aber auch Möglichkeiten für Urban Gardening sowie Gemeinschaftsgärten sind gewünscht. Ob auch neue Schrebergärten entstehen sollen, darüber herrscht Uneinigkeit. Beteiligte sehen es als Gewinn an, wenn Bürger*innen auf diese Weise Verantwortung für die Gestaltung städtischer Flächen übernehmen. Insgesamt sollen die landschaftsplanerisch gestalteten Flächen aber überwiegend öffentlich zugänglich sein. Dies gilt insbesondere für die Uferbereiche des Ernst-August-Kanals. Auch die Innenhöfe der Wohnbebauung sollen im Gesamtkonzept der Grünflächenplanung mitgedacht werden und möglichst zugänglich sein.

Grünes Wohnen neu denken

Die Naturflächen, allen voran vorhandene Baumbestände, sollen das bestimmende Strukturierungselement sein. Die Bebauung ist daher grundsätzlich an vorhandene Grünstrukturen anzupassen – nicht umgekehrt. Dort, wo die Natur nicht unangetastet bleibt, sollen sich Bebauung und Grün in einer aufgelockerten, organischen Struktur abwechseln und durchdringen. Wo möglich, soll durch die Begrünung der Gebäude an Fassaden und auf Dächern zusätzliches Grün geschaffen werden. Um möglichst viele zusammenhängende Waldabschnitte zu erhalten, soll flächensparend gebaut werden. Um eine Auflockerung zu erreichen und alternative Wohnformen zu schaffen, darf auch an besondere Bauformen, wie z. B. Baumhäuser, gedacht werden, oder die Wasserfläche des Kanals, beispielsweise für Hausboote, einbezogen werden.

Eine freiraumplanerische Anbindung an den südlichen Spreehafen ist auch in dieser Hinsicht wünschenswert.

Bauweise und Architektur – das Viertel soll sich öffnen

Harmonische Vielfalt herstellen

Das Gesamtbild des Spreehafenviertels soll ebenso vielfältig wie harmonisch sein. Bei der architektonischen Gestaltung muss daher darauf geachtet werden, dass sich das neue Viertel nicht wie ein Fremdkörper vom Reiherrstiegviertel mit seinen vielen Backstein- und Gründerzeitbauten abhebt. Zum Reiherrstiegviertel hin soll die zukünftige Bebauung das Bestehende nicht überragen. Hier können zur Orientierung sowohl die Gebäude des Reiherrstiegviertels als auch hohe Bäume im Planungsgebiet dienen. Die zu verwendenden Materialien sollen natürlich sein: zum Beispiel Backstein, Holz und Lehmputz. Für die Dächer ist eine Begrünung wünschenswert – insbesondere da es sich um ein Gebiet handelt, wo Natur der Bebauung weichen muss!

Höhe ist Mittel zum Zweck und nicht an sich erstrebenswert

Wenn vorhandene Naturräume geschützt werden sollen, muss über versiegelungsarme und flächensparende Bauweisen nachgedacht werden. An einigen Stellen wäre daher auch eine höhere Bebauung als in der angrenzenden Umgebung denkbar. So könnten z.B. die Gebäude im Norden des Gebietes mit mehr Stockwerken geplant werden als im übrigen Planungsgebiet. In den nördlichen Gebäuden wäre eine Mischnutzung von Wohnen und wohnverträglichem Gewerbe denkbar. Eine geschlossene Front von hohen Gebäuden, die die Sicht blockieren würde, ist dabei in jedem Fall zu vermeiden – vielmehr braucht es eine dynamische Struktur in der Architektur. Eine Idee hierzu wäre beispielsweise eine öffentlich zugängliche Plaza, die den Blick auf die Stadtsilhouette ermöglicht. Über die beste maximale Stockwerkzahl herrscht Uneinigkeit. Es gilt aber:

Die Höhe der Gebäude ist Mittel zum Zweck, und nicht an sich erstrebenswert.

Bezahlbaren Wohnraum schaffen

Den beteiligten Bürger*innen ist es wichtig, dass der entstehende Wohnraum bezahlbare Angebote für unterschiedliche Wohnbedürfnisse bietet. Es gibt großen Bedarf an bezahlbarem Wohnraum – besonders betont wurden in diesem Zusammenhang großen Wohnungen für Familien. Dabei ist es wichtig, verschiedene Wohnbedarfe auch vor dem Hintergrund unterschiedlicher Wohnkulturen zu berücksichtigen. Es ist nicht immer allein die Größe der Wohnungen entscheidend, sondern häufig auch die Zimmeranzahl und die Aufteilung der Räume. Außerdem soll das Wohnungsangebot Inklusion durch Barrierefreiheit ermöglichen.

Der Hamburger „Drittel-Mix“ wurde im Verfahren kontrovers diskutiert. In diesem Zusammenhang wird seit 2014 eine Bedarfsanalyse für den Wohnungsbau in Wilhelmsburg gefordert. Es wird außerdem problematisiert, dass es eine große Anzahl an Menschen gibt, die keinen Anspruch auf geförderten Wohnraum haben, die mit ihrem „mittleren Einkommen“ aber zunehmend Schwierigkeiten auf dem freien Wohnungsmarkt haben. Vor diesem Hintergrund ist verstärkt auf eine kostengünstige Bauweise im Spreehafenviertel zu achten – auch bei der Schaffung von Eigentum.

Öffentliche Räume – zusammen sind wir stark

Orte des Miteinanders schaffen

Insgesamt besteht ein deutlicher Bedarf an Flächen für die nachbarschaftliche Nutzung und Zusammenkunft. Die Gestaltung des Spreehafenviertels birgt die Chance, auch besondere Orte zu schaffen, wie es sie in der Nachbarschaft noch nicht gibt. Auf diese Weise können sich die Angebote beider Quartiere ergänzen.

Die bereits vorhandenen Sportplätze sollen erhalten bleiben. Gewünscht werden darüber hinaus weitere gemeinschaftsfördernde Orte wie z.B.,

Bolzplatz, Skateanlage, Sportpfad, Bauspielplatz und Grillplätze. Angelpätze mit entsprechender Infrastruktur wären ein Beispiel für ein neues Angebot. Weitere Angebote des neuen Viertels sollen Cafés, Läden und Kleingewerbe sein. Dabei soll auch die Wasserfläche (z. B. mit Cafés auf Booten) mitgedacht werden.

Es soll ebenso Raum gelassen werden für Orte, die noch nicht klar definiert sind, sondern denen von der Öffentlichkeit mit der Zeit eine Funktion gegeben wird – gewissermaßen als soziale Entwicklungsräume.

Soziale Infrastruktur mitdenken

Im neuen Stadtteil sollen soziale Angebote bei der Planung und später bei der Flächenvergabe von Beginn an mitgedacht werden. Ein besonderer Fokus soll auf (betreute) Angebote für Jugendliche gelegt werden, da es für diese Altersgruppe bisher nur wenig attraktive Angebote gibt. In der Nachbarschaft vorhandene Gemeinden sowie religiöse und weltanschauliche Einrichtungen sollen proaktiv nach Raumbedarfen gefragt werden, weil sie wichtige Akteure bei der Entwicklung eines Miteinanders im künftigen Quartier sein können.

Lärm und Müll begegnen

Zur Abschirmung von Lärmquellen, z. B. vom Verkehr der Harburger Chaussee und des Gewerbegebiets Stenzelring, ist über die Einrichtungen von Pufferzonen nachzudenken, die z. B. für Sport und andere Aktivitäten genutzt werden. Dabei ist aber darauf zu achten, dass nicht sämtliche Erholungs- und Freizeitflächen an den Rand des Quartiers gedrängt werden. Sie sind wichtiger Bestandteil des Quartierslebens.

Um weitere Nutzungskonflikte durch Lärm vorzubeugen, soll bei der räumlichen Verteilung auch auf die unterschiedlichen Nutzungszeiten von Sport- und Freizeitveranstaltungen oder Schule und Kita geachtet werden: Es sollen keine weiteren Bereiche mit dauerhafter Lärmbelastung entstehen.

In Wilhelmsburg ist Verschmutzung und Müll im

öffentlichen Raum ein großes Thema welches mit vielen Emotionen verbunden ist und häufig Fragen nach einem funktionierenden „Miteinander“ aufwirft. Bei der Planung eines neuen Quartiers sollen Fragen nach Müllvermeidung und -entsorgung von Anfang an als wichtige Planungsfragen integriert werden. Die Möglichkeit einer Entsorgung über ein zentrales, unterirdisches Müllentsorgungssystem soll ebenso in Betracht gezogen werden wie die Notwendigkeit, frühzeitig über spätere Zuständigkeiten der Flächen im Quartier nachzudenken.

Rückzugsorte ermöglichen

Menschen empfinden Sicherheit im öffentlichen Raum unterschiedlich. Dieser Einschätzung soll die Planung des Spreehafenviertels folgen. Während die einen mit Sicherheit eine umfassende Beleuchtung und Übersichtlichkeit verbinden, kann für andere ein Rückzugsort für ein Sicherheitsgefühl sorgen. Beides soll daher gewährleistet werden: Schnelle, direkte und gut einsehbare Wege mit guter Beleuchtung und ergänzend dazu Plätze und Wege, die etwas verwinkelter liegen. Die Abwechslung soll die Qualität des Quartiers ausmachen.

Die Idylle am Wasser schützen

Der Ernst-August-Kanal ist ein zentrales Element für die Verbindungen zwischen Reiherstiegviertel, Spreehafenviertel und Elbinselquartier. Daher ist es wichtig, die offenen Uferbereiche des Kanals für alle zugänglich zu gestalten. Der Zugang zum schönsten Bereich des Quartiers darf nicht das Privileg einiger Weniger sein. Entlang des Kanals soll ein breiter Streifen öffentlichen Grünraums eingeplant werden. Auch hier sollen gezielt Entwicklungsräume für den naturgemäßen Erhalt von Biodiversität mitgedacht werden. So kann außerdem ein „luftiger“ Abstand zur vorhandenen Wohnbebauung am südlichen Kanalufer entstehen. Um das Spreehafenviertel zum benachbarten Reiherstiegviertel hin zu öffnen, bietet es sich an, den vorhandenen Weg am Nordufer durch das Quartier weiter nach Norden und entlang des Kanals nach Westen weiter zu führen. Der Weg sollte dabei Rücksicht auf

die vorhandenen Strukturen des Bestandsgrüns nehmen und sich durch das Gebiet „schlängeln“. Als sehr wichtiges Gestaltungskriterium wird das Erzeugen einer idyllischen Atmosphäre genannt. Denkbar wäre es auch, bei Gewährleistung eines öffentlichen Zugangs zu den Ufern, auf dem Kanal Wohnraum durch Hausboote zu schaffen.

Über autofreie Brücken oder alternative Querungen wie schwimmende Pontons können hier zusätzliche Verbindungen zum Reiherstiegviertel und zum Spreehafen entstehen. Durch mehrere öffentliche Anlegemöglichkeiten entlang des Kanals würde dieser auch als Wasserweg besser zugänglich.

Verkehr und Anbindungen – über das Quartier hinaus denken!

Infrastruktur attraktiv gestalten

Zur Anbindung an die bestehenden Nachbarschaften soll es attraktive Fuß- und Radwegverbindungen geben, ebenso zum Deich des Spreehafens, zur Fähre und zur S-Bahn-Station Veddel. Die Verbindungen sollen wenig bis keinen motorisierten Verkehr führen und als Grünzüge angelegt sein. Die Wegeverbindungen im Quartier sollen dabei nicht bloß der schnellste Weg von A nach B sein, sondern durch eine attraktive Gestaltung und Wegführung zum Flanieren und Verweilen einladen. Dabei sollen die aus dem Reiherstiegviertel und dem Elbinselquartier auf das neue Quartier zulaufenden Achsen durch die bauliche Struktur aufgenommen werden. Die Waldflächen des Spreehafenviertels sollen mit den Grünflächen auf der südlichen Kanalseite durch Grünachsen räumlich verbunden werden. Die Barrierewirkung der Georg-Wilhelm-Straße, die das Spreehafenviertel in zwei Hälften teilt, soll aufgehoben werden. Eine Möglichkeit wäre beispielsweise eine Brücke. Bei einer entsprechenden Gestaltung könnte diese dann als öffentlicher Raum auch über ihre Wegfunktion hinaus genutzt werden. Auch über die Harburger Chaussee könnte eine entsprechende Verbindung

an den Spreehafen und darüber hinaus geschaffen werden.

Fahrradfahren fördern

Um Konflikte zwischen verschiedenen Nutzer*innen von vornherein zu vermeiden, sollen Fuß-, Rad- und Autoverkehr im Quartier entflochten werden. Der Loop soll durch das Spreehafenviertel weitergeführt werden, hierbei aber nicht direkt entlang des Kanals verlaufen, um die Aufenthaltsqualität und die Natur im Uferbereich zu schützen. Angebote für alternative Fahrradmobilitätskonzepte wie Stadtradstationen und Lademöglichkeiten für Elektrofahräder erweitern die Erreichbarkeit für Radfahrer*innen. Zu einer guten Radverkehrsinfrastruktur gehören auch diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten. Fahrradbügel werden hierfür als Grundausrüstung bewertet. An Stellen mit erhöhtem Diebstahlrisiko wie auch im Bereich der Wohnbebauung sollten aber höhere Standards gesetzt werden, z. B. überdachte, abschließbare Fahrradstellplätze. Eine gute Infrastruktur für den Radverkehr innerhalb und außerhalb des neuen Quartiers bietet eine Alternative zu PKW und ÖPNV. Sie kann einen wichtigen Beitrag leisten zur Entlastung der Busse und Bahnen und zur Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufkommens.

Öffentlichen Nahverkehr ausbauen

Die beteiligten Bürger*innen sind sich einig darüber, dass bei der Verkehrsplanung nicht nur das neue Quartier, sondern die gesamten Elbinseln ins Auge gefasst werden müssen – insbesondere vor dem Hintergrund des absehbaren Einwohner*innenzuwachses. Dafür braucht es vor allem eines: einen leistungsfähigen öffentlichen Personennahverkehr. Um eine gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr mit kurzen Wegen zu gewährleisten, wird eine eigene Bushaltestelle im Quartier als Notwendigkeit gesehen. Darüber hinaus soll das ÖPNV-Angebot insgesamt ausgebaut werden, um eine gute Versorgungssituation auf den Elbinseln zu gewährleisten. Eine Möglichkeit hierfür wäre beispielsweise die Weiterführung der U4 nach Wilhelmsburg mit einer Haltestelle im neuen Quartier oder in der direkten Nachbar-

schaft. Auch die Wasserwege sollten mit bedacht und die Möglichkeit eines Fähranlegers im Spreehafen geprüft werden.

Autoverkehr sinnvoll regeln

Die Beteiligten wünschen sich ein grundsätzlich autoarmes Quartier. Bei den Überlegungen soll jedoch den Bedarfen der unterschiedlichen Nutzergruppen Rechnung getragen werden: Solchen, die sich bewusst für ein Wohnen in einem autoarmen Quartier entscheiden möchten, und solchen, die weiterhin auf Automobilität angewiesen sind bzw. weiterhin auf ein Auto zurückgreifen möchten. Entsprechend sollen unterschiedliche Möglichkeiten „mit“ und „ohne“ Automobilität bei der Verkehrsplanung des neuen Quartiers vorgesehen werden. Um den Autoverkehr umweltverträglicher zu gestalten, sollen Ladestationen für Elektroautos sowie Carsharing-Stationen vorgesehen werden.

Auf den Strecken für den motorisierten Verkehr soll im gesamten Quartier ein Tempolimit von 30 km/h festgelegt werden. Als besondere Herausforderung für die Planung und vermutlich auch für die späteren Bewohner*innen des Spreehafenviertels wird der Schwerlastverkehr auf der Harburger Chaussee genannt. Dem scheint nur durch verkehrsregelnde Maßnahmen wie Tempolimits und deren konsequenter Durchsetzung und Überprüfung entgegen gewirkt werden zu können. In diesem Zusammenhang wird die Idee eines begrünten Deckels über die Harburger Chaussee eingebracht. Der Deckel wäre eine Möglichkeit, den Straßenlärm zu verringern und gleichzeitig weitere Freiflächen zu schaffen und das Nacherholungsgebiet Spreehafen stärker an die Nachbarschaft anzubinden.

Die Parkflächengestaltung soll intelligent und effizient gelöst werden. Durch eine effiziente und inklusive Parkflächenplanung beispielsweise als zentrale Quartiersgarage können die negativen Einflüsse des ruhenden Verkehrs auf den öffentlichen Raum verringert werden: der ruhende Verkehr wird konzentriert und weniger sichtbar. Das Dach könnte als öffentlicher Raum nutzbar

gemacht werden. Bei der Planung der Parkmöglichkeiten ist insbesondere der Schutz spielender Kinder einzuplanen.

Zum Verfahren

Die IBA Hamburg GmbH hat dem Projekt „Perspektiven! - Miteinander planen für die Elbinseln“ der Stiftung Bürgerhaus Wilhelmsburg die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger übertragen. Perspektiven! konzipiert, organisiert und führt diese Bürgerbeteiligung in Kooperation mit dem Beirat für Stadtteilentwicklung Wilhelmsburg durch und wird beratend unterstützt durch den vhw Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e.V. Im Rahmen von Veranstaltungen, Workshops, Marktständen und durch Umfragen wurden die Anforderungen ermittelt und von einer mit Bürgerinnen und Bürgern besetzten Redaktionsgruppe und „Perspektiven!“ in einem Bericht niedergeschrieben, der oben im Originaltext angedruckt ist. Die „Anforderungen der Wilhelmsburger Bürgerinnen und Bürger“ sind Bestandteil dieses Planungsverfahrens. Diese sind außerdem in dem Kapitel der Aufgabestellung berücksichtigt worden. Teilweise greifen sie hochbaulichen Fragen und einer Detailplanung vor und werden auch in einer späteren Projektphase wieder einfließen. Die städtebaulichen Entwürfe sollen die städtebaulichen Anforderungen der Bürgerinnen und Bürger an das neue Quartier berücksichtigen und eine hochbauliche Umsetzung gewährleisten.

5 Aufgabenstellung

5.1 Leitziele des Workshopverfahrens

Ziel des Workshopverfahrens ist die Entwicklung einer städtebaulich-freiraumplanerischen Lösung für ein neues urbanes Quartier mit qualitätsvollen Freiräumen. Dabei soll das zukünftige Quartier barrierefrei und inklusiv gestaltet werden. Dies bedeutet, dass private und öffentliche Freiräume und Gebäude sowohl ohne physische Barrieren erstellt als auch den unterschiedlichen Anforderungen der zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner gerecht werden.

Eine städtebauliche Entwicklung des Projektgebietes zwischen der Harburger Chaussee im Norden, dem Ernst-August-Kanal im Süden und der Schlenzigstraße im Osten stellt eine Ergänzung der benachbarten Quartiere des Reiherstiegviertels sowie der Projektgebiete Elbinselquartier und Wilhelmsburger Rathausviertel dar. Zusammen mit der bestehenden Wohnbebauung an der östlichen Harburger Chaussee kann das neue Quartier darüber hinaus zur Verbindung von Wilhelmsburg mit der östlich angrenzenden Veddel beitragen. Mittels einer integrierten Herangehensweise soll ein lebendiges, sozial und funktional gemischt genutztes Quartier mit hoher urbaner Lebensqualität sowie Freiraumqualität entstehen. Es gilt, die Potenziale und Restriktionen des Standortes aufzugreifen und innovative Lösungen für eine zukunftsfähige Nachbarschaft von Wohnen, Gewerbe, Sport und Freizeit zu erarbeiten.

Die Flächen umfassen ein Potenzial von ca. 1.000 Wohneinheiten, wobei im westlichen Bereich attraktive Wohnlagen im Grünen entstehen können. Im östlichen Teil liegt der Fokus auf der verträglichen Mischung der Nutzungen Wohnen, Sport und Gewerbe. Das Quartier soll an das im Süden des Ernst-August-Kanals angrenzende Reiherstiegviertel und das künftige Elbinselquartier angebunden werden. Die gewerblichen Nutzungen im Nordosten entlang der Schlenzigstraße und in Teilen der Harburger Chaussee sowie das östlich angrenzende Gewerbegebiet Stenzelring

sollen langfristig erhalten bleiben und durch gewerbliche Nutzungen westlich der Schlenzigstraße ergänzt werden. Entlang des Ernst-August-Kanals soll als Teil der Landschaftsachse Wilhelmsburger Dove-Elbe eine Parkanlage entstehen, in die die bereits auf einer Teilfläche östlich der Georg-Wilhelm-Straße vorhandene Parkanlage Honartsdeicher Weg (bisher 30 m breit und 500 m lang) integriert werden soll.

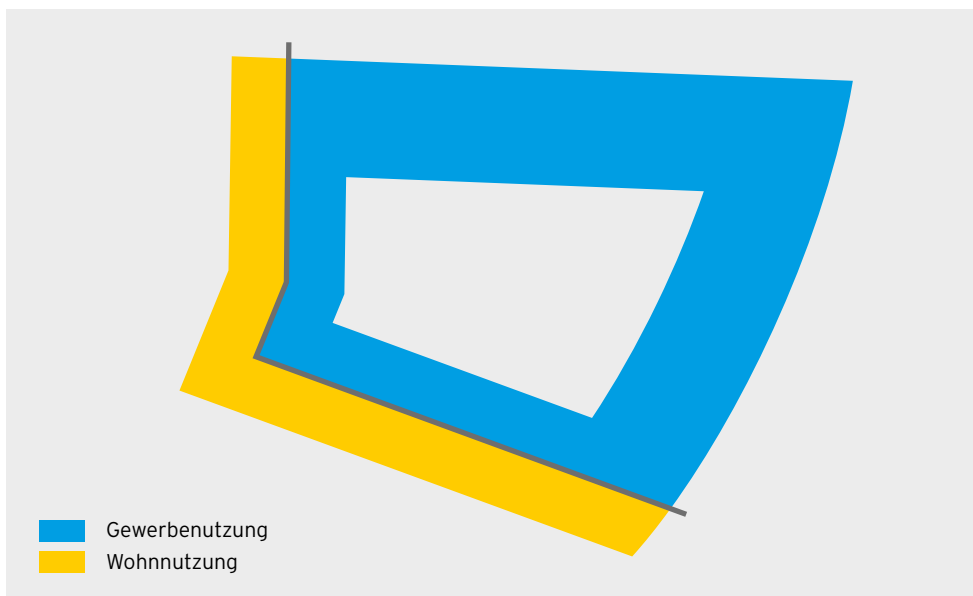
Unter Einbeziehung des Entwicklungskonzeptes für die Wilhelmsburger Dove-Elbe entlang des Ernst-August-Kanals sowie der geplanten Elbinsel-Landschaftsachse entlang des Aßmannkanals, soll im Projektgebiet eine logische Anbindung an die Naherholungsräume geschaffen und deren großes Potenzial bestmöglich ausgeschöpft werden. Der Uferbereich des Ernst-August-Kanals soll als grüngeprägter Freiraum erlebbar werden.

5.2 Städtebauliche Zielsetzung

Wohnen und Gewerbe

Im Projektgebiet sollen auf den stadteigenen Grundstücken ca. 1.000 Wohnungen (100 m² BGF je Wohnung/entspricht ca. 100.000 m² BGF Wohnen) erreicht werden. Entlang der Hafenrandstraße/Harburger Chaussee sowie zum Osten soll mit einer auf die besondere Lärmsituation ausgerichtete Nutzungsanordnung und Grundrissorientierung reagiert werden. Die Vorgaben zur baulichen Dichte sind in einer Varianz mit unterschiedlichen Gebäudehöhen umzusetzen, um die gewünschte strukturelle Vielfalt im Wohnungsbau zu erzielen sowie an den entsprechenden Stellen urbane Situationen zu erreichen.

Für das Projektgebiet soll eine gewerbliche Nutzung von ca. 22.000 m² BGF erzielt werden. Im Wesentlichen soll hier durch nichtstörendes Gewerbe ein Übergang zur Wohnnutzung realisiert werden und die für Wilhelmsburg typische Mischnutzung von Gewerbe und Wohnen zeitgemäß interpretiert werden. Aufgrund der hohen Einwirkung von Immissionen auf das Pro-



Prinzipiskizze WA-GE-back-to-back-Lösung

jektgebiet (Verkehr, Gewerbe, Industrie, Hafen, Sport) soll eine sinnvolle Nutzungsverteilung und Anordnung von Wohnen und Gewerbe zur Konfliktlösung beitragen. Hier kommt u. a. eine horizontale und vertikale Gliederung im Rahmen der Festsetzung als „Urbanes Gebiet“ sowie „WA-GE-back-to-back-Lösungen“ von Wohnen und Gewerbe in Betracht. Dabei sind unterschiedliche Angebote für Arbeitsstätten bzw. gewerbliche Nutzungen (Kleingewerbe, insbesondere Handwerk, Produktion, Verarbeitung, Forschung und Entwicklung - kein Bürostandort) zu generieren. Im östlichen Bereich des Projektgebietes entlang der Schlenzigstraße sollen reine gewerbliche Nutzungen angeordnet werden. Für diese Flächen sollen alleinig Arbeitsstätten ohne Beimischung jeglicher Wohnanteile vorgesehen werden.

Im neuen Quartier soll eine hohe bauliche Dichte mit qualitätsvollen Freiräumen für ein eigenständiges Stadtgefüge mit hohem Identifikationspotenzial vereint werden. Darüber hinaus sollen die Anknüpfungen zu den bestehenden Siedlungsstrukturen, insbesondere dem Projektgebiet Elbinselquartier sowie dem Reiherstiegviertel, hergestellt werden.

Auf der Grundlage spezifischer und abwechslungsreicher Höhenentwicklungen, klarer stadteigentypischer städtebaulicher Entwurfselemente und charakteristischer Bebauungsstrukturen soll ein spezifischer Ort geschaffen werden. Dabei soll die Anordnung der Gebäude auf die Emissionen der angrenzenden gewerblichen und industriellen Strukturen sowie die Sportanlagen, die geografische Ausrichtung, auf die verkehrlichen Infrastrukturen und auf die differenzierten Räume (Straßenräume, Grünflächen, Sportflächen, Kanal etc.) auch mit Blick auf die spätere Baugenehmigungsfähigkeit reagieren.

Zielgruppen und Wohnungspolitik

Das neue Quartier soll unterschiedliche Wohnungsangebote in unterschiedlichen Gebäudetypologien zur Verfügung stellen (u. a. Geschosswohnungsbau, Stadthäuser, gestapelte Duplex-Reihenhäuser). Ein breitgefächertes Wohnungsmix, der den unterschiedlichen Bedürfnissen der verschiedenen Bevölkerungsgruppen Rechnung trägt, bietet gute Voraussetzungen für eine sozial gemischte Bevölkerungsstruktur. Die Ausbildung der Baugrundstücke und Gebäude muss daher grundsätzlich verschiedene

Wohnformen, Wohnungstypen und Finanzierungsmodelle in der weiteren Projektentwicklung ermöglichen (u.a. geförderte Wohnungen, frei-finanzierte Wohnungen, preisgedämpfte Wohnungen, Eigentumstypologien für verschiedene Zielgruppen mit unterschiedlicher Kaufkraft, barrierefreies Wohnen sowie verschiedene Wohnungsgrößen von Einzimmerwohnungen bis zu Wohnungen mit vier und mehr Zimmern, besondere Wohnungsangebote, Mehrgenerationenwohnen, Baugemeinschaften, Baugenossenschaften etc.). Wohnungsgrößen zur Überprüfung der Funktionalität der Gebäude sind grundsätzlich an den Förderrichtlinien der Hamburgischen Investitions- und Förderbank (siehe Anlage C18) zu orientieren. Ein Drittel des Neubaus soll öffentlich gefördert werden. Ansätze für kostensparendes Bauen sollen bereits auf städtebaulicher Ebene berücksichtigt werden. Beim kostensparenden Bauen sollte der Wechsel von Typologien innerhalb eines Baufeldes begrenzt sein. Baufelder sollten so geplant werden, dass sich - gerade, wenn sich die Vermarktung an Bestandshalter richtet - ganze Baufelder, mindestens aber eine im Facility Management gut zu betreibende Realteilung ablesen lässt. Die Anordnung der Typologien sollte so möglich sein, dass sich klare Raumhierarchien ergeben.

Kostensparendes Bauen soll in Teilen des Projektgebietes (bis zu 50 % des Nettobaulandes) wie folgt ermöglicht werden:

- Optimierung der Baufelder für serielles Bauen (siehe <https://www.vnw.de/vnw/jahresschwerpunkt-serielles-bauen/>)
- Wiederholung von mehreren gleichen Gebäudetypologien im Projektgebiet sowie innerhalb eines Baufeldes, idealerweise Anordnung in Clustern mit klar zugeordneten Raumhierarchien (Optimierung für Bestandshalter)
- Begrenzte Anzahl an Gebäudetypologien im Geschosswohnungsbau je Baufeld. Die Vielfalt des Stadtbildes soll durch Variationen der Baukörper, ihrer Gestaltung und Materialität hergestellt werden.

- Einheitliche Gebäudetiefen von 12,50 m bis 13,00 m im Geschosswohnungsbau (geringere Gebäudetiefen als Lösungsansatz für den Umgang mit der Lärmbelastung sind in diesem Zusammenhang besonders zu berücksichtigen)
- Einheitliche Gebäudefluchten
- Orthogonale Baukörperanordnung

Wirtschaftlichkeit

Die Wirtschaftlichkeit des Entwurfes ist für die nachfolgende Projektentwicklung von besonders großer Bedeutung und mit den Leitziele des Workshopverfahrens bestmöglich in Einklang zu bringen. Der städtebauliche Entwurf soll vor dem Hintergrund einer wirtschaftlichen Bebauungs-, Erschließungs- und öffentlichen Freiraumstruktur entwickelt werden und sich gleichzeitig an einer qualitätsvollen Quartiersentwicklung orientieren. Dabei ist die vorgegebene Bebauungsdichte (ca. 100.000 m² BGF Wohnen + 22.000 m² BGF Gewerbe) im Rahmen des Entwurfes sinnvoll zu optimieren. Es ist darauf zu achten, den Erschließungsaufwand möglichst gering zu halten und die Ausnutzung der Baugrundstücke zu verbessern. Das bedeutet vor allem die Orientierung an Mindestmaßen, Vermeidung einseitiger Erschließungen sowie eine flächensparende Oberflächenentwässerung.

Umgang mit Lärmbelastungen

Durch die unmittelbare Hafennähe, das Gewerbe und die Sportanlagen ist das Projektgebiet durch eine spezielle Lärmsituation, insbesondere in den nördlichen und östlichen Teilen gekennzeichnet. Diese soll bei den Entwurfslösungen besonders berücksichtigt werden, um die angestrebte Möglichkeit des künftigen Nebeneinanders von Wohnen, Gewerbe, Hafen und Sport zu erzielen.

Im Rahmen des städtebaulichen Entwurfes soll entlang der lärmbelasteten Bereiche im nördlichen und östlichen Bereich mittels geeigneter Gebäudestellungen zur Ausbildung lärmberuhigter Gebäudeseiten für die sensiblen Wohn- und Schlafräume, Grundrissanordnung bzw. bauliche Schallschutzmaßnahmen mittels Anordnung

weniger empfindlicher Nutzungen reagiert werden. Bei der Anordnung von Wohnnutzungen entlang der Harburger Chaussee/Hafenrandstraße sind die Schlafräume zu verkehrslärmabgewandten Gebäudeseiten zu orientieren. Entlang der Georg-Wilhelm-Straße, wo ein zwar hoher aber etwas geringerer Lärmeintrag als entlang der Harburger Chaussee/Hafenrandstraße vorhanden ist, sollte auch der Orientierung der Schlafräume zu lärmabgewandten Gebäudeseiten Priorität eingeräumt werden. Außenwohnbereiche (Balkone, Loggien) entlang der genannten Straßen sind entweder durch Anordnung an lärmabgewandten Gebäudeseiten oder durch bauliche Maßnahmen (Verglasungen) vor Lärmeintrag zu schützen. Die Planung ist so zu vollziehen, dass keine negativen Auswirkungen auf die Straßenverkehrsfunktion entstehen.

Aufgrund der nächtlichen Belastung durch Hafens- und Gewerbelärm sind besondere Fensterkonstruktionen vorzusehen, die sicherstellen, dass ein nächtlicher Innenraumpegel von kleiner 30 dB(A) bei gekipptem/teilgeöffnetem Fenster in den Schlaf- und Kinderzimmern nicht überschritten wird („Hamburger Fenster“ bzw. „HafenCity-Fenster“). Es wird darauf hingewiesen, dass es nicht möglich ist, die besonderen Fensterkonstruktionen durch Belüftungseinrichtungen zu ersetzen. Durch die Planung dürfen sich keine Einschränkungen des Hafens ergeben.

In Abhängigkeit von der Sportflächenanordnung und der Anordnung lärmsensibler Nutzungen in deren unmittelbarer Nachbarschaft sind geeignete Schallschutzmaßnahmen vorzusehen (lärmrobuster Städtebau, Orientierung der Aufenthaltsräume, Vorsehen verglaster Vorbauten). Die städtebauliche Konzeption soll es ermöglichen, auf Nutzungseinschränkungen der Sportflächen verzichten zu können. Ergänzende aktive Schallschutzmaßnahmen (Wände, Wälle) können in die Lösungsansätze mit einbezogen werden.

Baubabschnitte

Das Projektgebiet soll auf den stadteigenen Flächen in mehreren Bauabschnitten und unter

Berücksichtigung der Lärmbelastung entwickelt werden. Diese schrittweise Entwicklung erfordert eine durchdachte Lösung zur Bebauung der kurzfristig zur Verfügung stehenden Flächen in realisierungsfähigen Bauabschnitten, sodass die zunächst zu bebauenden Flächen in ihrer Funktionalität und Attraktivität nicht durch unfertige bzw. dem Konzept noch nicht angegliche Teilbereiche beeinträchtigt sind. So sind u. a. die Gebäude entlang der Harburger Chaussee vor den davon südlich angrenzenden Gebäuden zu errichten.

Öffentliche Sportanlage

Das Konzept „Sportflächen in Wilhelmsburg und auf der Veddel“ der Fachämter Bezirklicher Sportstättenbau und Sozialraummanagement, Bezirksamt Hamburg-Mitte, von Oktober 2014 (siehe Anlage C19) sieht vor, die bestehende Sportanlage im Projektgebiet zum neuen Sportzentrum Nord auszubauen und zu modernisieren.

Im Rahmen des Verfahrens sollen planerische Lösungen entwickelt werden, wie unter Beachtung der Vorgaben zur Ausstattung und Funktion der Sportanlagen auch eine Anordnung dahingehend erfolgen kann, dass auf eine vollständige Verlagerung aller Anlagen verzichtet werden kann. Ziel ist, die finanziellen Auswirkungen für eine Neuordnung so gering wie möglich zu halten. Als Idealbild soll die Sportanlage mit geringen finanziellen Ressourcen so kompakt und flächenoptimiert wie möglich angeordnet werden.

Die Nutzungen für die beiden ansässigen Vereine für Fußball und Tennis sollen baulich voneinander getrennt und mit eigenen Eingangsbereichen ausgestattet werden. Der Neubau soll drei Großspielfelder mit Kunststoffrasen- bzw. Naturrasenbelag, fünf Tennisfelder sowie Stellplatzanlagen umfassen. Dies beinhaltet eine Modernisierung, u. a. durch den Einbau von Kunstrasen und die Erweiterung um ein weiteres Fußballfeld bei gleichzeitiger räumlicher Optimierung der Felder und der Vereinsgebäude. Die Planung von Club-



Auszug Konzept „Sportflächen in Wilhelmsburg und auf der Veddel“

und Umkleidegebäuden kann integriert erfolgen. Bei der Planung der neuen Sportanlagen und der benachbarten Wohnbebauung müssen die Anforderungen an den Schutz der Wohnungen vor Sportlärm berücksichtigt werden.

Die nachfolgenden Anforderungen gelten für die Planung der Sportanlagen:

- 1.) Tennis: 5 Spielfelder
Der Flächenbedarf je Spielfeld liegt bei 18,29×36,57 m.
- 2.) Fußball: 3 Großspielfelder
Der Flächenbedarf je Großspielfeld liegt bei 108,00×68,00 m.

Neben den genannten, reinen Sportfunktionsflächen werden zum Betrieb der Sportanlagen wei-

tere Flächen benötigt, insbesondere umlaufende Pflegewege und Zuwegungen (gepflastert) sowie Aufenthalts- und Lagerbereiche.

3.) Für die Sportvereine werden zwei voneinander unabhängige Gebäude (je eines für den Tennisverein/Fußballverein) benötigt. Die Bedarfe setzen sich aus der Sportfunktion (Umkleide etc.) und dem aus dem Bestand heraus zu ersetzenden Vereinsanteil (Vereinshaus/Clubhaus) zusammen. Die Bruttogrundfläche soll betragen:

- a) das Gebäude Tennis bei ca. 350 m²
- b) das Gebäude Fußball bei ca. 700 m².

4.) Die Sportgebäude sind als Solitärgebäude zu planen.

Neben den Sportanlagen und Vereinsgebäuden sind auch die notwendigen Stellplätze gemäß den nachfolgenden Angaben (siehe auch § 48 HBauO und Fachanweisung Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze vom 21.1. 2013) zu planen:

Sportstätte von örtlicher Bedeutung
1 Stellplatz je 15 Besucherplätze
1 Fahrradplatz je 5 Besucherplätze
davon zusätzliche Besucher-Stellplätze 100 %
davon zusätzliche Behinderten-Stellplätze 3 %

Tennis- und Squashanlagen
1 Stellplatz je Spielfeld
2 Fahrradplätze je Spielfeld
davon zusätzliche Besucher-Stellplätze 90 %
davon zusätzliche Behinderten-Stellplätze 3 %

Hauptsielleitung

Durch das Projektgebiet verläuft eine große Hauptsielleitung, die große Teile des Wilhelmsburger Schmutzwassers entsorgt. Der Verlauf der Leitung im südöstlichen Teilbereich des Projektgebietes, ausgehend von der Schlenzigstraße hin zur Brücke der Georg-Wilhelm-Straße über den Ernst-August-Kanal, ist beidseitig in einem Abstand von 10 m von Bebauung freizuhalten.



Öffentliche Parkanlagen

Die Versorgung mit öffentlichen Parkanlagen ist bei der Planung zu berücksichtigen. Der Richtwert in Hamburg geht bei wohnungsnahen Parkanlagen von 6 m^2 pro Einwohner aus. Als maximale Fußwegentfernung von den Wohnungen sind 500 m zu Grunde zu legen. Die Mindestgröße liegt bei 10.000 m^2 . Bei dem Konzept sind die bereits oben genannten öffentlichen Grünflächen zu berücksichtigen, die im 500 m -Radius der geplanten Wohnungen liegen: Die breite öffentliche Parkanlage, die entlang des Nordufers des Ernst-August-Kanals erhalten und weiter entwickelt werden soll (Landschaftsachse Wilhelmsburger Dove-Elbe), der öffentlich nutzbare grüne Klütjenfelder Hauptdeich sowie Grünachsen, die aus der geplanten Elbinsel Landschaftsachse (in nördlicher Fortführung aus dem Elbinselquartier) heraus zu konzipieren sind.

Öffentliche Spielplätze

Im Projektgebiet soll mindestens ein öffentlicher Spielplatz für 6- bis 17-Jährige vorgesehen wer-

den. Der Richtwert in Hamburg geht von $1,5 \text{ m}^2$ nutzbarer Spielfläche pro Einwohner aus. Als maximale Fußwegentfernung von den Wohnungen sind 400 m zu Grunde zu legen. Die Richtgröße für einen Spielplatz liegt bei 3.000 m^2 . Hinsichtlich der Größe des Projektgebietes und der Entfernungen könnte auch ein großer zentraler Spielplatz den Anforderungen gerecht werden und gleichzeitig Mittelpunkt- und Identifikationsfunktionen für das neue Quartier übernehmen. Das Gefahrenmoment von Wasser/Kanälen im Nahbereich von Spielbereichen insbesondere für kleinere Kinder ist zu berücksichtigen. Ausreichend groß bemessene räumliche Trennungen/Abstände sind daher notwendig.

Kindertagesstätten

Für die zukünftigen Wohnungen im Projektgebiet ist der Bau von zwei bis drei Kindertagesstätten (jeweils Krippe und Elementarbereich) erforderlich. Die Kindertagesstätten sollen nicht als separate Gebäude geplant werden, sondern in den Erdgeschosszonen integriert werden.

Als Berechnungsschlüssel ergeben 20% der Wohnungen im Projektgebiet den rechnerischen Dauerbedarf an Plätzen in Kindertagesstätten. In jeder Kindertagesstätte ist pro Platz eine Bruttogrundfläche von 8 m² anzusetzen. Jede Kindertagesstätte sollte eine Platzanzahl von 100 Plätzen nicht überschreiten. Zudem ist zu berücksichtigen, dass auf eigenem Grund ein ausreichend großes Außengelände von mindestens 6 m² pro Kind vorzusehen ist. Der Nachweis der Freiflächen für den Elementarbereich kann auch über öffentliche Spielplätze erfolgen, sofern sich diese in direkter Nähe befinden und sicher zu erreichen sind. Die Freiflächen der Kindertagesstätten sind als separate, eigenständige und von Lärm abgeschirmte Freifläche in angemessener Größe unmittelbar an die jeweiligen Räumlichkeiten angegliedert auf den jeweiligen privaten Grundstücken vorzusehen. Eine Anordnung in Blockinnenbereichen von Wohngebieten ist vor dem Hintergrund anzustrebender Wohnruhe und gegenseitiger Konfliktminimierung kritisch zu prüfen.

Private Freiflächen

In die Außenanlagen der Privatgrundstücke sind die für das Wohnumfeld gemäß HBauO notwendigen Spielbereiche von 10 m² je Wohnung mindestens jedoch 100 m² zu integrieren. Lage, Größe und Gestaltung der Spielbereiche sind entwurfsabhängig nachzuweisen. Es können auch Spielflächen zusammenfassend geplant werden, sodass eine gemeinsame Unterhaltung unterschiedlicher Grundstückseigentümer antizipiert wird.

Private Grundstücke

Die Eigentumsverhältnisse im östlichen Teil des Projektgebietes sind bei der Erarbeitung des Entwurfes einzuhalten. Der bauliche Bestand ist zu übernehmen.

Das neue Quartier soll grundsätzlich energieeffizient und möglichst CO₂-neutral geplant sein. Aus diesem Grund soll es sowohl einen geringen Endenergiebedarf als auch einen geringen Primärenergiebedarf aufweisen.

Aus energetischer Sicht ist die Realisierung von kompakten Baumassen und dichten Strukturen mit einem wirtschaftlich und energetisch sinnvollen Oberfläche-Volumen-Verhältnis (A/V-Verhältnis) sinnvoll, da dadurch der Wärmebedarf der Gebäude und des Quartieres zwangsläufig sinkt. Darüber hinaus ist die Orientierung der Gebäude möglichst günstig in Hinblick auf die aktive (siehe unten) und passive Solarnutzung zu konzipieren. Hierbei ist auch die Verschattung durch andere Gebäude, Topografie und Vegetation zu berücksichtigen.

Unabhängig von den spezifischen Energieversorgungslösungen ist die Nutzung eines Wärmenetzes als wichtige Infrastruktur zu berücksichtigen. Für die Effizienz einer zentralen Wärmeversorgung sind möglichst kurze Leitungslängen/ Abstände zwischen den Gebäuden und eine möglichst hohe Dichte an Anschlussnehmern (Wohneinheiten) von Vorteil.

Zusätzlich ist die zentrale Erzeugung regenerativer Energie für Strom- und Wärmebedarf im Projektgebiet eine wichtige Grundlage für klimafreundliche Quartiere. Für alle Dachflächen mit einer Dachneigung von bis zu 20 Grad, die nicht dem Aufenthalt oder anderen Nutzungen dienen sollen, ist eine Kombination aus extensiver Begrünung und der Installation von Photovoltaik oder Solarthermie vorzusehen. Für stärker als 20 Grad geneigte Dächer sowie für ausgewählte Fassadenbereiche ist die Installation von gebäudeintegrierter Photovoltaik oder Solarthermie zu berücksichtigen.

Die Umsetzung eines innovativen unterirdischen zentralen Müllentsorgungssystems soll im Rahmen des Entwurfs geprüft werden. So könnte die Müllentsorgung über ein Ansaugsystem mit einem Netz von bis zu 5 km Länge erfolgen. Der Müll könnte so an einer zentralen Stelle gesammelt werden, wodurch der Abfuhrverkehr im Quartier entfallen würde.

5.3 Verkehrliche Zielsetzung

Erschließungssystem

Von den Workshopteilnehmern ist ein belastbares, flächensparendes und wirtschaftliches Erschließungssystem zu entwickeln, welches die Bedarfe der verschiedenen Verkehrsteilnehmer in angemessener Form widerspiegelt. Alle Verkehrsflächen sollen entsprechend den Anforderungen des Quartiers funktional ausreichend dimensioniert sein, sich aber an den notwendigen Mindestmaßen orientieren. Für die Dimensionierung von Straßen, Gehwegen, Radwegen, Parkplätzen etc. sind die entsprechende FGSV-Regelwerke in Verbindung mit den geltenden Hamburger Regelwerken im Straßenwesen (PLAST und ER bzw. nach Einführung ReStra) zu berücksichtigen. Die Straßen und Wegebeziehungen sollen dabei – entsprechend der zukünftigen Frequentierung – einer abgestuften Hierarchie entsprechen. Auf Einbahnstraßen (außer zur Vermeidung von Durchgangsverkehren/Verkehrslenkung) und einseitige Erschließungen (Gebäude an nur einer Straßenseite) ist zu verzichten. Wendehammer sollen möglichst vermieden werden.

Zur Stärkung der Nahmobilität sollten Wege und Straßen vorrangig an den Bedürfnissen von Fußgängern und Fahrradfahrern orientiert werden und das quartierliche Verkehrsnetz für den Fuß- und Radverkehr engmaschiger und durchlässiger gestaltet sein als für den Kfz-Verkehr. Abstellanlagen für Fahrräder in bedarfsgerechter Anzahl und hochwertiger Qualität sollten nah an den Hauseingängen und gut zugänglich sein. Die Entflechtung von motorisiertem Verkehr, Fuß- und Radverkehr und die Einrichtung sicherer Querungen für Radfahrer und Fußgänger (siehe Abschnitt „Rad- und Gehwege“) an potenziellen Konfliktpunkten sind von großer Wichtigkeit.

Bei den Planungen sind insbesondere die Logistikverkehre des benachbarten Hafengebietes und die Auswirkungen durch Lärm und Erschütterungen zu beachten. Die ansässigen Hafen-, Industrie- und Gewerbebetriebe sind auf die im

Bestand vorhandene Hafенrandstraße bzw. Harburger Chaussee angewiesen.

Es ist nachzuweisen, dass der durch die Erschließung künftig erzeugte Verkehr auf den betroffenen Straßen Hafенrandstraße/Harburger Chaussee, Georg-Wilhelm-Straße und Schlenzigstraße sowie den Knotenpunkten abgewickelt werden kann. Für eventuell entstehende Probleme bei der Verkehrsabwicklung sind Lösungen zu entwickeln.

Zugänge für Kindergärten, Kindertagesstätten, Seniorenwohnanlagen usw. sollen aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht an den Straßen Hafенrandstraße/Harburger Chaussee, Georg-Wilhelm-Straße und Schlenzigstraße angeordnet werden. Diese Straßen sind aufgrund des Busverkehrs bzw. ihrer verkehrlichen Bedeutung und des hohen Lkw-Anteils nicht geeignet für die Anordnung von Tempo 30.

Die Entflechtung von motorisiertem Verkehr und Radverkehr und die Einrichtung sicherer Querungen für Radfahrer und Fußgänger (siehe Abschnitt „Rad- und Gehwege“) an potenziellen Konfliktpunkten sind von großer Wichtigkeit. Zudem ist die Anbindung an vorhandene und geplante Radwege zu berücksichtigen.

Es gilt, im Entwurf eine mobilitätsgerechte Lösung zu erarbeiten. Darüber hinaus sind Möglichkeiten, wie multimodale Mobilitätsstationen, wie Selbstbedienungs-Fahrradstationen (Waschautomat, Luftpumpe, Reparaturständer), switchh-Points, car- und bikesharing (z. B. ein Lastenrad-Verleih im Quartier), E-Mobility und Mobilitätsketten zu berücksichtigen. Die (Straßen-) Räume sind so zu gestalten, dass andere Funktionen, wie z. B. Aufenthalt bis hin zu Kinderspiel, so weit wie möglich integriert werden können. Die Architektur und die verschiedenen Gebäudetypologien müssen den verkehrlichen Ansatz im Quartier aufnehmen und auf das Mobilitätsverhalten ihrer Bewohner reagieren bzw. dieses fördern.

Ruhender Verkehr

Die Verpflichtung zur Herstellung sowie zum Nachweis von notwendigen Stellplätzen ist in Hamburg für Wohnungen und Wohnheime nicht mehr gegeben. Bei Wohnungen oder Wohnheimen entscheiden gemäß § 48 Absatz 1a HBauO die Bauherrinnen und Bauherren in eigener Verantwortung über die Herstellung von Stellplätzen in angemessenem Umfang, wobei sie neben dem Stellplatzbedarf der Bewohnerinnen und Bewohner, den örtlichen Verkehrsverhältnissen, der Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr insbesondere die Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen berücksichtigen sollen.

Als Vorgabe für das Workshopverfahren wird jedoch ein Stellplatzschlüssel von 0,5 Stellplätzen pro Wohnung, die auf den jeweiligen Baugrundstücken nachzuweisen sind, vorgegeben. Stellplätze für gewerbliche Nutzungen, Sportanlagen, Kindertagesstätten, Fahrräder etc. bemessen sich nach § 48 HBauO (in der Fassung vom 14.12.2005, zuletzt geändert am 28.1.2014) in Verbindung mit der Fachanweisung FA 1/2013-ABH „Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze“ vom 21.3.2013 (siehe Anlage C20). In dem Entwurf sind zudem Besucherparkplätze (20 % der Wohneinheiten) in den öffentlichen Straßenräumen nachzuweisen.

Die Stellplatzflächen der Baugrundstücke sollen mit geringen und optimierten Flächenbedarfen entwickelt werden. Daher sollen Tiefgaragen und grundstücksübergreifende unterirdische Sammelgaragen für Stellplätze auf den Baugrundstücken entwickelt werden, die von mehreren Nutzern in Anspruch genommen werden können.

Für das Fahrradparken sind sichere, teilweise überdachte, kostenfreie und attraktive öffentliche Fahrradplätze in zentralen und frequentierten Lagen vorzusehen. Private Fahrradplätze sollen möglichst ebenerdig, alternativ in Zusammenhang mit Tiefgaragen, in die Gebäude integriert werden. Grundsätzlich sollen Kfz- und Fahrradstellplätze die Freiflächen nicht in ihren gestalterischen und funktionalen Qualitäten beeinträchtigen.

Für die gewerblichen Flächen entlang der Schlenzigstraße sind ausreichend dimensionierte Andienungsflächen sowie Mitarbeiter-/Besucherstellplätze zu berücksichtigen.

Rad- und Gehwege

Der Radverkehr als ressourcenschonende Mobilitätsform ist als wichtiger Bestandteil eines nachhaltigen Quartiers in die weitere Planung zu integrieren. Hierbei handelt es sich insbesondere um folgende Verbindungen:

- Anbindung an Loop und Ernst-August-Kanal
- Einbindung der Planung in das vorhandene Radwegenetz
- Anbindung in Richtung Alter Elbtunnel
- Anbindung an den Klütjenfelder Hauptdeich bzw. den Spreehafen

Mit der zentralen Lage, den kurzen Entfernungen in die Hamburger Innenstadt und nach Harburg und der flachen Topografie bieten sich gute Möglichkeiten für den Fahrradverkehr. Diesen Ansatz soll der städtebaulich-freiraumplanerische Entwurf aufgreifen und im Sinne eines fuß- und radverkehrsfreundlichen Stadtteils das vorhandene Rad- und Gehwegenetz ergänzen, welches sich für die Nutzung der Allgemeinheit auf die öffentlichen Flächen erstreckt. Anknüpfungspunkte bietet die bereits bestehende stadtteilübergreifende Radverkehrsverbindung LOOP, auf der die Velorouten 11 und 11a (Hamburger Innenstadt - Harburg) und der Radfernweg Hamburg-Bremen verlaufen. Darüber hinaus soll der Radweg in Richtung Alter Elbtunnel und Veddel aufgegriffen werden, um die Verbindung zu der Innenstadt zu stärken (siehe Kapitel 4.5 sowie Abb. Seite 31).

Zur Verbesserung der Wegeverbindungen sollen im Rahmen des Entwurfes und unter Einbeziehung des bestehenden Fuß- und Radwegenetzes neue Verbindungen mit den angrenzenden Quartieren hergestellt werden. Besonderes Augenmerk ist auf den städtebaulichen und freiraumplanerischen Übergang von den öffentlichen Freiflächen zu den angrenzenden Quartieren zu legen. Hier ist eine attraktive Verknüpfung zu



Wegeverbindungen zur Umgebung

den benachbarten Wohnquartieren, die fußläufig und für Radfahrer nutzbar ist, Aufgabe des Workshopverfahrens. Neue Wegeverbindungen über den Ernst-August-Kanal zu den benachbarten Quartieren sollen geprüft werden. Bei der verkehrlichen Planung sind insbesondere an strategisch bedeutenden Stellen sichere Querungen für Fußgänger und Radfahrer vorzusehen. Stadtradstation sollen an strategisch sinnhaften Lagen ergänzt werden.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Für das Projektgebiet ist die bestmögliche Anbindung an das bestehende Netz des öffentlichen Personennahverkehrs von besonderer Bedeutung, um eine optimale Verbindung zu den S-Bahnhöfen Wilhelmsburg und Veddel sowie zur Innenstadt herzustellen. Große Teile des Projektgebietes befinden sich im Einzugsbereich der Bushaltestelle Vogelhüttendeich. Mit dem Fortschritt der Projektentwicklung ist eine zusätzliche Bushaltestelle in der Schlenzigstraße geplant, die mit der neuen Buslinie durch das

Wilhelmsburger Rathausviertel und das Elbinselquartier verbunden werden soll. Diesbezüglich ist ein geeigneter Standort zu finden, der das Projektgebiet optimal anbindet.

5.4 Freiraumplanerische Zielsetzung

Freiraumplanerisches Gesamtkonzept

Für die Entwicklung des neuen Quartiers ist ein freiraumplanerisches Gesamtkonzept zu erarbeiten, das die vorhandenen Standortqualitäten aufgreift, Bezug zum Deich als Freiraum nimmt, sowie die geplante Elbinsel Landschaftsachse und die Wilhelmsburger Dove-Elbe Landschaftsachse fortführt. Die Freiflächen sollen dabei eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen und sowohl Ruhe- und Erholungsbereiche als auch Möglichkeiten für Spiel- und Freizeitnutzung für alle Altersgruppen anbieten. Die Freiräume sollen eine Begegnung der Menschen im Quartier ermöglichen

und fördern. Die Landschaftsachse soll innerhalb der dafür im jeweiligen Entwurf vorgesehenen Flächen unter Einbezug der Themen Spiel, Sport, Begegnung, Rückzugsraum und gemeinschaftliches Gärtnern so ausgestaltet werden, dass ein Teil der Flächen vielfältige Nutzungsmöglichkeiten offenlässt, sodass diesen Flächen durch die Bürgerinnen und Bürger mit der Zeit eine Funktion zugeschrieben werden kann. Die Freiraumplanung soll Nutzungen vorsehen, die es in den angrenzenden Nachbarschaften noch nicht gibt, damit sich die Quartiere gegenseitig ergänzen. Landschaftsplanerisch gestaltete Wegeverbindungen sollen direkte Verkehrswege ergänzen.

Bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes ist das Thema der Inklusion von besonderer Bedeutung. Dabei soll ein erweiterter Begriff von Barrierefreiheit zugrunde gelegt werden, der sowohl auf die Überwindung physischer Barrieren, aber auch Barrieren der Sinneswahrnehmungen (z. B. Blindenführstreifen) sowie Barrieren der kognitiven Wahrnehmung (z. B. Hinweise in leicht verständlicher Sprache) abzielt. Daher sollen die Freiflächen im Quartier barrierefrei und inklusiv entwickelt werden und unterschiedlichen Wohn- und Lebenskulturen gerecht werden.

In dem Entwurf ist eine differenzierte Betrachtung von öffentlichen und privaten Freiräumen vorzunehmen. Auf den privaten Freiflächen sind insbesondere die Anforderungen der Hamburgischen Bauordnung an Kinderspielflächen zu berücksichtigen. Die Ausstattung und Gestaltung der Spiel- und übrigen Freiflächen soll durch häufig im Freiraum angeordnete Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder sowie Feuerwehrezufahrten einschließlich Aufstell- und Bewegungsflächen etc. so gering wie möglich beeinträchtigt werden. Lage, Größe und Gestaltung der einzelnen Freiflächen (öffentliche Parkanlagen, öffentliche Spielplätze, private Freiflächen, private Spielflächen) sind entwurfsabhängig darzustellen. Die Abgrenzung zwischen privaten und öffentlichen Freiflächen muss im Entwurf dargestellt sein.

Landschaftsachsen und Grünzüge

Der Ernst-August-Kanal mit den teilweise begleitenden Grünzügen stellt eine besondere Qualität im Projektgebiet dar. Diese gilt insbesondere auch in Hinblick auf wassersportliche Aktivitäten, wie Rudern und Bootfahren. Der Kanal ist mit den natürlichen Böschungen in der vorhandenen Form als Naturraum sowie öffentlich zugänglich zu halten.

Die Workshopteilnehmer sind zu einer vertieften Betrachtung des Waldbestandes, der naturbelassenen Flächen und der als schützenswert eingestuften Biotopflächen aufgefordert. Der Entwurf soll aufzeigen, ob und wie eine bauliche Entwicklung mit dem Erhalt von Teilen dieser gewachsenen Strukturen, insbesondere des Baumbestandes, in Einklang gebracht werden kann.

Das Projektgebiet und sein Umfeld zeichnen sich durch eine ausgesprochene Lagegunst in Bezug auf Naherholungsflächen aus. Die Uferzonen an Aßmannkanal, Jaffe-Davids-Kanal, Ernst-August-Kanal/Wilhelmsburger Dove-Elbe und Veringkanal, zusammen mit den Uferkanten des Spreehafens, prägen das Bild des „Stadtteils am Wasser“. Entlang des Aßmannkanals soll vom Inselpark im Süden bis zum Spreehafen im Norden eine durchgehende öffentliche Freiraumachse – die geplante Elbinsel Landschaftsachse – entstehen, die gleichermaßen der wohnungsnahen Freiraumversorgung und als Identitätsträger für das neue Stadtviertel dienen soll.

In den freiraumplanerischen Entwurf sollen die bestehenden und teilweise im Projektgebiet liegenden Grünzüge am Ernst-August-Kanal und an der Dove-Elbe einbezogen werden. Diese natürlichen oder naturnahen Bereiche dienen den Menschen im Stadtteil als wichtige wohnortnahe Naherholung und Naturerfahrung. Daher sind im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Workshopverfahrens die Fortführung der geplanten Elbinsel Landschaftsachse bis zum Spreehafen sowie der Landschaftsachse Wilhelmsburger Dove-Elbe entlang des Ernst-August-Kanals vorzusehen.



Übergeordnete
Grünverbindungen

Oberflächenentwässerung

Die Oberflächenentwässerung ist aufgrund der Höhenlage, des Grundwasserspiegels sowie der Bodenverhältnisse nicht in Form einer Versickerung auf den jeweiligen Grundstücken möglich. Aus diesem Grund muss die Oberflächenentwässerung über Entwässerungsanlagen in die Kanäle erfolgen, die einen Regelwasserstand von +/- 0,00 NN aufweisen, aber um mehrere Dezimeter schwanken können.

Im Rahmen des freiraumplanerischen Konzeptes werden von den Teilnehmern Lösungen zur Rückhaltung und Entwässerung gefordert.

Das Projektgebiet ist von schwer versickerungsfähigen Marschböden bestimmt. Die Teilnehmer sollen flächensparende, effiziente und wartungsarme Lösungen zur offenen Oberflächenentwässerung (ggf. Mehrfachnutzung von Flächen) entwickeln, die auch die Rückhaltung von Niederschlagswasser berücksichtigen.

Die öffentlichen Straßenverkehrsflächen sollen getrennt von den privaten Flächen entwässert werden. Sofern die Straßenverkehrsflächen durch ihre räumliche Begrenzung nicht ausreichend Platz für die erforderlichen Retentionsmulden bieten, sind Alternativen zu prüfen und vorzuschlagen.

Ein Rückhalt auf den privaten Grundstücken ist über verschiedene dezentrale Maßnahmen möglich:

- Dachbegrünung, Rückhaltung des Regenwassers
- Retentionsdächer, zusätzliche Erhöhung des Rückhaltes des Dachabflusses
- Oberirdische Retention in Mulden, geringe Kosten
- Unterirdische Retention in Rigolen, kein Flächenbedarf, kostenintensiver als Mulden

Aufgrund der zunehmenden Versiegelung sind Retentionsflächen zu schaffen, die eine gedros-

selte Ableitung in die oben genannten Gewässer ermöglichen. Die bereits bestehenden Kapazitätsgrenzen in den Gewässern, die hohen Grundwasser- bzw. Stauwasserstände sowie die geringen Geländehöhen machen es im Hinblick auf die geplante Versiegelung nötig, eine dezentrale Regenwasserbewirtschaftung insbesondere mit Rückhaltung, Regenwassernutzung und Mitbenutzung freier Flächen für kurzfristigen Überstau bei Starkregenereignissen zu berücksichtigen. Hierbei sind ressourcenschonende Lösungen zu finden. Von wesentlicher Bedeutung sind in diesem Zusammenhang Dachbegrünungen (siehe auch Hamburger Gründachstrategie, <http://www.hamburg.de/gruendach/>).

6 Verfahrensgrundlagen

6.1 Auftraggeberin

Auftraggeberin des kooperativen, städtebaulich-freiraumplanerischen Workshopverfahrens ist die

IBA Hamburg GmbH

Am Zollhafen 12
20539 Hamburg

im Einvernehmen mit der

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

Neuenfelder Straße 19
21109 Hamburg

und dem

Bezirksamt Hamburg-Mitte

Klosterwall 8
20095 Hamburg

6.2 Verfahrensmanagement

Die inhaltliche und fachliche Betreuung sowie die organisatorische Abwicklung des Verfahrens erfolgen durch:

D&K drost consult GmbH

Kajen 10
20459 Hamburg
Tel.: +49 40 36 09 84-0
Fax: +49 40 36 09 84-11
E-Mail: i.issberner@drost-consult.de
Internet: www.drost-consult.de

6.3 Verfahrensart und Verfahrensgrundlagen

Das Verfahren erfolgt als nicht offenes, einphasiges, städtebaulich-freiraumplanerisches Workshopverfahren, d. h. als kooperatives Verfahren

mit zwei öffentlichen Workshopterminen und einer öffentlichen Abschlusspräsentation mit drei eingeladenen Teilnehmern.

Die Lösung der Aufgabe soll in einer Bearbeitungsphase gefunden werden. Verfahrenssprache ist deutsch.

Verfahrensteilnehmer, Jurymitglieder, Sachverständige sowie sonstige Personen erklären sich durch ihre Mitwirkung am Verfahren mit den genannten Bedingungen einverstanden.

6.4 Teilnehmende Büros

Folgende Teilnehmer wurden von der Auftraggeberin in Abstimmung mit Freien und Hansestadt Hamburg für dieses Verfahren eingeladen:

- BIWERMAU Architekten BDA, Hamburg
- COBE Berlin GmbH, Berlin
- RENNER HAINKE WIRTH ARCHITEKTEN GMBH, Hamburg

Von den teilnehmenden Büros ist ein/e Freiraumplaner/in bzw. ein/e Landschaftsarchitekt/in zu benennen, mit dem/der sie bei der Bearbeitung der Workshopaufgabe ein Team bilden.

6.5 Jury

Jurymitglieder

N. N.
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen,
Oberbaudirektor/in

Karen Pein
IBA Hamburg GmbH, Geschäftsführerin

Michael Mathe
Bezirksamt Hamburg-Mitte, Leiter Fachamt
für Stadt- und Landschaftsplanung

Markus Schaefer
Architekt, Hosoya Schaefer Architects AG, Zürich

Julia Tophof
Architektin, Hemprich Tophof Architekten, Berlin

Peter Köster
Landschaftsarchitekt, arbos Freiraumplanung
GmbH & Co. KG, Hamburg

Martin Rein-Cano
TOPOTEK 1 Gesellschaft von Landschaftsarchi-
tekten mbH, Berlin (angefragt)

Helga Nikodem
Landesbetrieb Immobilienmanagement und
Grundvermögen

Tobias Piekatz
SPD-Fraktion Hamburg-Mitte

Jörn Frommann
CDU-Fraktion Hamburg-Mitte

Dr. Michael Osterburg
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN-Fraktion
Hamburg-Mitte

Lutz Cassel
Vorsitzender des Beirats für Stadtteilentwicklung

Stellvertretende Jurymitglieder

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

Michael Rink
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen,
Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung

Sabine de Buhr
IBA Hamburg GmbH

Christian Hinz
IBA Hamburg GmbH

Karl Heinz Humburg
Bezirksamt Hamburg-Mitte,
Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung

Ute Witt
Landesbetrieb Immobilienmanagement und
Grundvermögen

Ole Flemming
Architekt, bof architekten partnerschaft mbb,
Hamburg

Michael Ziller
Architekt und Stadtplaner, zillerplus Architekten
und Stadtplaner, München

Daniel Lichtenstein
Landschaftsarchitekt, Lichtenstein Landschafts-
architekten, Hamburg

Kesbana Klein
SPD-Fraktion Hamburg-Mitte

Heinz Raube
CDU-Fraktion Hamburg-Mitte

Rainer Roszak
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN-Fraktion
Hamburg-Mitte

Sabine Unbehaun
Beirat für Stadtteilentwicklung

Sachverständige

Anja Berestetska
IBA Hamburg GmbH, Projektmanagerin
Spreehafenviertel

Kai Michael Dietrich
IBA Hamburg GmbH, Projektmanager
Elbinselquartier

Gerrit Bartels
IBA Hamburg GmbH, Projektkoordinator
Erschließung

Claudia Mohr
IBA Hamburg GmbH
Projektmanagerin Freiraum

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

Gabriele Foerster
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen,
Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung,
Projektgruppe Sprung über die Elbe

Stefan Mundt
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen,
Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung,
Umweltbelange in der Bauleitplanung

Verena Wein-Wilke
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen,
Amt für Wohnen, Stadterneuerung und Boden-
ordnung, Referat Flächenentwicklung und Agen-
tur für Baugemeinschaften

Werner Steinke
Behörde für Umwelt und Energie, Amt für Natur-
schutz, Grünplanung und Energie

Hans-Georg Tornow
Behörde für Umwelt und Energie,
Amt für Umweltschutz, Bodenschutz/Altlasten

Dr. Mechthild Recke
Behörde für Umwelt und Energie,
Amt für Umweltschutz

Detlef Moldmann
Behörde für Umwelt und Energie,
Energie und Wärmeversorgungskonzepte

Karsten Lübker
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation,
Amt für Verkehr und Straßenwesen,
Verkehrsbelange in der Stadtentwicklung

Gabriele Thiering
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation,
Amt Wirtschaftsförderung, Außenwirtschaft,
Agrarwirtschaft, Wirtschaftsbezogene Stadt- und
Regionalplanung

Gabriela Ohl
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Amt Wirtschaftsförderung, Außenwirtschaft,
Agrarwirtschaft, Wirtschaftsförderung

Christine Fleischhack
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation,
Forstliche Raumplanung

Aris Sommer
Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Stadt- und
Landschaftsplanung, Übergeordnete Planung,
Bebauungsplanung

Michael Willert
Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Stadt- und
Landschaftsplanung, Landschaftsplanung

Klaus Windgassen
Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Bezirklicher
Sportstättenbau

Matthias Winter
Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Sozialraum-
management

Markus Weiler
Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Manage-
ment des Öffentlichen Raums

Markus Jordan
Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Verbrau-
cherschutz

Heidi Martens
Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Bauprüfung

Heike Becker
Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Wirtschafts-
förderung

Heike Naumann Hamburg Port Authority	N. N. Bürgerin oder Bürger
Eva Jurgeleit Hamburg Port Authority	Sebastian Beck vhw Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e. V.
Frank Gaster Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung	Berater Dr. rer. nat. Heiko Hansen Müller-BBM GmbH
Holger Heitmann Verkehrsdirektion/VD 52 Zentrale Straßenverkehrsbehörde	Dr. Michael Großmann SBI Beratende Ingenieure für Bau - Verkehr - Vermessung GmbH
Moritz Jerchow SAGA Siedlungs-Aktiengesellschaft Hamburg	Lutz Krob BWS GmbH
Katja Schmidt Hamburger Hochbahn AG	Nicolas Körting Körting Ingenieure GmbH
Jan Gottwald Hamburger Verkehrsverbund GmbH	Oliver Panz SAGA Siedlungs-Aktiengesellschaft Hamburg
Markus Nagel Handelskammer	Die Auftraggeberin behält sich vor, im Verfahren weitere Sachverständige und Berater zu benennen.
Inga Maziull Handwerkskammer	
Melanie Mierau Handwerkskammer	
Sören Schäfer Perspektiven! - Miteinander planen für die Elbinseln	
Sonja Krauß Perspektiven! - Miteinander planen für die Elbinseln	
N. N. Bürgerin oder Bürger	
N. N. Bürgerin oder Bürger	

6.6 Bearbeitungshonorare

Die Teilnehmer erhalten jeweils ein Bearbeitungshonorar von **25.000,- Euro (netto)**, sofern die in dem Aufgabenpapier (Kapitel 6.8) definierten Leistungen erfüllt wurden. Für die Überarbeitung des Entwurfes nach der Jurysitzung erhält das Büro mit dem besten Entwurf **21.000,- Euro (netto)**.

Mit der Zahlung des Bearbeitungshonorars sind alle Ansprüche der Verfasser an den zu erbringenden Leistungen abgegolten. Weitere Punkte sind in Kapitel 6.13 geregelt.

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

IBA Hamburg GmbH

Am Zollhafen 12
20539 Hamburg

Die Rechnungen sind zur Prüfung an das betreuende Büro zu übermitteln.

In den Summen ist die Mehrwertsteuer nicht enthalten, sie ist gesondert in Rechnung zu stellen. Informationen zur Rechnungsstellung werden mit dem Protokoll zur Jurysitzung versandt.

6.7 Termine des Verfahrens

Ausgabe der Verfahrensunterlagen

Das Aufgabenpapier wird allen am Verfahren beteiligten Personen am **11.8. 2017** zugesandt.

Schriftliche Rückfragen

Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit, schriftliche Rückfragen zum Aufgabenpapier an

D&K drost consult GmbH
Kajen 10, 20459 Hamburg
Tel.: +49 40 36 09 84-0
Fax: +49 40 36 09 84-11
E-Mail: i.issberner@drost-consult.de
Internet: www.drost-consult.de

zu stellen. Die Fragen müssen bis zum **23.8. 2017, 12 Uhr**, dort eingegangen sein.

Juryvorbesprechung

Die nichtöffentliche Juryvorbesprechung findet am 6.9.2017 von 15.30 Uhr bis 16.30 Uhr im Bürgerhaus Wilhelmsburg, großer Saal, Mengestraße 20 in 21107 Hamburg statt.

Öffentliches Rückfragenkolloquium

Das öffentliche Kolloquium findet am **6.9. 2017 von 16.30 bis 18 Uhr** im Bürgerhaus Wilhelmsburg, großer Saal, Mengestraße 20 in 21107 Hamburg statt.

In dem Rückfragenkolloquium werden das Aufgabenpapier sowie die dazu schriftlich und mündlich gestellten Fragen mit der Jury, den Sachverständigen und den teilnehmenden Büros erörtert und beantwortet. Zu Beginn wird seitens des Projektes „Perspektiven - Miteinander Planen für die Elbinseln“ ein Ergebnisbericht zu dem vorangegangenen Beteiligungsprozess mit Bürgerinnen und Bürgern vorgestellt.

Für die teilnehmenden Büros besteht damit die Möglichkeit, Rückfragen zu den Anforderungen der Bürgerinnen und Bürger zu stellen. Interessierte Bürgerinnen und Bürger sind eingeladen, teilzunehmen.

Von der Auftraggeberin wird erwartet, dass jeweils mindestens ein Vertreter der teilnehmenden Büros beim Rückfragenkolloquium anwesend ist.

Es findet keine gemeinsame Besichtigung des Plangebietes statt. Alle Verfahrensbeteiligten müssen eigenständig vor dem Kolloquium eine Ortsbesichtigung durchgeführt haben.

Das Protokoll des Kolloquiums wird allen am Verfahren Beteiligten digital per E-Mail zugesandt und Bestandteil des Aufgabenpapiers.

Workshoptermine

Im Rahmen des Workshopverfahrens werden zwei Workshoptermine durchgeführt. Die beiden Termine dienen dazu, die Ideenansätze und Lösungsbeiträge der Teilnehmenden in einem frühen Stadium zu diskutieren, um ggf. nicht weiterführenden Lösungsansätze frühzeitig zu verwerfen.

Die Lösungsansätze werden von den teilnehmenden Büros unter Teilnahme der jeweils anderen Büros einzeln präsentiert und anschließend mit den Mitgliedern der Jury und den Sachverständigen sowie den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert. Die Teilnehmenden erhalten schriftliche Anregungen zur weiteren Bearbeitung. Der Meinungsaustausch zwischen den teilnehmenden Büros und der Jury erfolgt nur in den Workshopterminen.

Der 1. Workshoptermin findet statt am **25. und 26. 9. 2017**.

Am 25. 9. 2017 findet ab 18 Uhr in der Ganztagesesshule Fährstraße, Fährstraße 90, 21107 Hamburg eine öffentliche Präsentation durch die teilnehmenden Büros statt. Im Anschluss erfolgt ein Austausch mit den Bürgerinnen und Bürgern anhand von Plänen und Modellen.

Am **26. 9. 2017** in der Zeit von **9 bis 12 Uhr** werden die teilnehmenden Büros der Jury ihren Zwischenstand anhand einer digitalen Präsentation sowie anhand von Plänen und Modellen vorstellen. Die Veranstaltung findet statt im IBA DOCK, Am Zollhafen 12, 20539 Hamburg. Im Anschluss erfolgt ab **12.30 Uhr** eine Vorprüfung durch die Sachverständigen anhand von Plänen und Modellen unter Teilnahme und im Austausch mit den Büros.

Der 2. Workshoptermin findet statt am **1. und 2. 11. 2017**.

Am **1. 11. 2017** werden in der Zeit von **15.30 bis 18.30 Uhr** die teilnehmenden Büros der Jury ihren Zwischenstand anhand einer digitalen Präsentation sowie anhand von Plänen und Modellen vorstellen. Die Veranstaltung findet statt im IBA DOCK, Am Zollhafen 12, 20539 Hamburg.

Am **2. 11. 2017** erfolgt ab **9 Uhr** im IBA DOCK, Am Zollhafen 12, 20539 Hamburg eine Vorprüfung durch die Sachverständigen anhand von Plänen und Modellen unter Teilnahme und im Austausch mit den Büros.

Am **2. 11. 2017** findet ab **18 Uhr** in der Ganztagesesshule Fährstraße, Fährstraße 90, 21107 Hamburg eine öffentliche Präsentation durch die teilnehmenden Büros statt. Im Anschluss erfolgt ein Austausch mit den Bürgerinnen und Bürgern.

Eine persönliche Einladung zu den beiden Workshopterminen mit Tagesprogramm wird allen Verfahrensbeteiligten rechtzeitig zugestellt. Das abschließende Protokoll mit den durch die

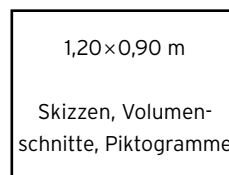
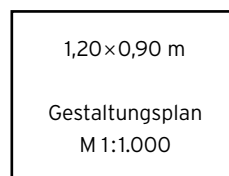
Jury formulierten Empfehlungen zur weiteren Bearbeitung, wird allen am Verfahren beteiligten Personen zugesandt.

Die Teilnahme an den Workshopterminen ist für die teilnehmenden Büros verbindlich.

Für die Workshoptermine werden von den teilnehmenden Büros folgende Leistungen gefordert (Inhalte der digitalen Präsentation sowie für die Plots):

- Gestaltungsplan (im Maßstab 1:1.000) mit der Darstellung von Gebäuden, Geschossigkeiten,
- Freiräumen, Sportanlagen, der verkehrlichen Erschließung sowie der konzeptionellen Darstellung der städtebaulichen Struktur
- Alle zum Verständnis notwendigen Skizzen und Volumenschnitte sowie die Nutzungsverteilung als Piktogramm (gem. der farblichen Kennzeichnung, siehe Kapitel 6.8, Nummer 3.)
- Arbeitsmodell

Zur Präsentation (Ausstellung) der Arbeiten steht je Teilnehmer eine Gesamtfläche mit den Maßen 1,20 m Breite und 1,80 m Höhe zur Verfügung. Die Vorgabe der Positionen der einzelnen Leistungen auf den einzelnen Plots ist zu berücksichtigen.



Abgabe der Arbeiten

Einlieferungstermin für die Arbeiten ist der **23. 11. 2017, bis 16 Uhr**. Letzter Abgabetermin für das Arbeitsmodell ist der **30. 11. 2017, bis 16 Uhr**. Alle Unterlagen sind zu richten an:

D&K drost consult GmbH

Kajen 10, 20459 Hamburg
Tel.: +49 40 36 09 84-0
Fax: +49 40 36 09 84-11
E-Mail: i.issberner@drost-consult.de
Internet: www.drost-consult.de

Die Unterlagen und das Arbeitsmodell müssen innerhalb der o.g. Fristen bei D&K drost consult GmbH eingehen. Der Poststempel gilt nicht.

Die Verpackungen der Verfahrensbeiträge müssen mit dem Büronamen und mit dem Vermerk „Spreehafenviertel“ eingereicht werden. Die Einlieferung muss für den Empfänger porto- und zustellungsfrei erfolgen.

Öffentliche Abschlusspräsentation

Die öffentliche Abschlusspräsentation findet am **28.11. 2017 von 18 bis 21 Uhr** in der Ganztageschule Fährstraße, Fährstraße 90, 21107 Hamburg statt.

Im Rahmen der öffentlichen Abschlusspräsentation werden die Entwürfe von den teilnehmenden Büros einzeln präsentiert und im Anschluss können die Bürgerinnen und Bürger ihr Feedback zu den Entwürfen geben.

Über die Veranstaltung wird ein Protokoll angefertigt. Bürgerinnen und Bürger überprüfen im Anschluss an die Abschlusspräsentation inwieweit die Anforderungen aus dem Stadtteil nach Meinung der Anwesenden umgesetzt worden sind.

Die Teilnahme an der öffentlichen Abschlusspräsentation ist für die teilnehmenden Büros verbindlich.

Eine persönliche Einladung mit Tagesprogramm wird allen Verfahrensbeteiligten rechtzeitig zugestellt.

Jurysitzung/Ergebnis

Die Jury tagt am **15.12. 2017** in Hamburg.

Die teilnehmenden Büros werden nach der Jurysitzung über die Entscheidung informiert.

Das abschließende Protokoll der Jurysitzung wird allen Verfahrensbeteiligten zugesandt.

Ausstellung der Ergebnisse

Die Ergebnisse des Verfahrens werden öffentlich ausgestellt. Ort, Eröffnung und Dauer der Ausstellung werden den Verfahrensbeteiligten und der Presse nach der Jurysitzung bekannt gegeben.

6.8 Leistungen des Verfahrens (für die Endabgabe)

Alle Pläne sind genordet darzustellen.

Jeder Verfahrensteilnehmer darf nur eine Arbeit einreichen. Jede Arbeit darf nur eine Lösung enthalten.

Die folgenden Vorgaben bzgl. Blattformat und Anzahl der zugelassenen Pläne/Erläuterungsblätter 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 mit dem Büronamen zu kennzeichnen.

Alle Planbeschriftungen sind in Druckschrift und der Erläuterungsbericht nur in deutscher Sprache anzufertigen. Die Präsentationszeichnungen sind ungefalted und gerollt einzureichen.

1. Schwarzplan M 1:5.000

2. Städtebaulich-freiraumplanerisches Gesamtkonzept als Gestaltungsplan

M 1:1.000

mit Darstellung:

- Einbindung der direkt angrenzenden Umgebung einschließlich Anschlüsse an angrenzende Straßenräume
- von Baukörpern, Geschossigkeiten, Gebäudehöhen und -tiefen, Dachformen und Erschließung der Gebäude sowie Nutzungseinheiten
- der Grundstückseinteilungen unter Berücksichtigung der Abstandsflächen
- der Geländehöhen
- der öffentlichen Erschließung mit Funktionszuweisung (u. a. Straße, Gehweg, Radweg, Parkplatz, Spielplatz) einschließlich Gestaltung der Flächen
- der Straßendimensionierung gemäß PLAST/ReStra
- der Unterbringung des privaten (Stellplätze) und öffentlichen (Parkplätze) ruhenden Verkehrs einschließlich Gestaltung der Flächen (Lage, Anzahl, Darstellung der Zu- und Einfahrten)
- der Lage und Gestaltung der öffentlichen und privaten Freiflächen (u.a. Wegeführungen, begrünte und versiegelte Flächen, Baumstellungen)
- der freiraumplanerischen Lösung in Bezug auf Freiräume, Grünflächen und Landschaftsachse mit Funktionszuweisung (u. a. Spielplätze, Sportplätze)
- Darstellung der Topographie
- Darstellung des Entwässerungskonzeptes (Grundsystem)
- Schematische Darstellung Lösungsansätze Lärmbelastung

3. Piktogramme M 1:2.500

mit Darstellung:

der Nutzungen:	Farbe	RGB-Wert
Wohnen	rot	255/0/0
Gewerbe	grau	102/102/102
Wohnen und wohnverträgliches Gewerbe (Mischnutzung)	orange	255/192/0
Wohnen und Kita	lila	204/102/204
des Freiraumes:	Farbe	RGB-Wert
Öffentliche Freiflächen	grün	0/176/80
Private Freiflächen	braun	204/153/0
Sportplätze	hellgrün	146/208/80
Öffentliche Spielplätze	rosa	255/153/255
des Verkehrs:	Farbe	RGB-Wert
Straßen	hellgrau	191/191/191
Öffentliche Parkplätze	dunkelgrau	90/90/90
Fußwege	dunkelblau	0/112/192
Radwege	lila	112/48/160
Private Stellplätze	anthrazit	35/35/35
der öffentlichen und privaten Flächen	Farbe	RGB-Wert
Privates Baugrundstück	hell orange	253/233/217
Öffentliche Flächen	gelb	255/255/0
Bauabschnitte	dunkelrot	221/32/67

4. Zur Verdeutlichung der Entwurfsidee sind frei wählbare Skizzen in angemessenem Maßstab sowie eine Visualisierung darzustellen.

5. Erläuterungsbericht

Der Erläuterungsbericht soll die Entwurfsvorstellungen erläutern und alle für eine Beurteilung maßgeblichen Hinweise der städtebaulichen, freiraumplanerischen und funktionalen Lösungen enthalten, die nicht aus den Zeichnungen hervorgehen (max. 2 DIN-A4-Seiten).

6. Flächenberechnungen

Die geforderten Flächenberechnungen des Entwurfes sind auf den vorbereiteten Berechnungsblättern abzugeben (siehe Anlage A04). Rechenansätze sind zusätzlich nachvollziehbar darzustellen. Die folgenden Flächenberechnungen sind anzugeben:

Angaben Flächennutzung in m² ⁽¹⁾

Fläche Baugrundstücke städtisches Eigentum
Wohnen, Gewerbe, Wohnen/Gewerbe/Kita
(Mischnutzung)

Fläche Baugrundstück privates Eigentum
Wohnen/Gewerbe

Fläche Baugrundstück Sportplätze
inkl. Vereinsheime

öffentliche Flächen

- davon Freiflächen
- davon Wasserflächen (Kanäle, Gräben in inklusive Böschungen)
- davon Verkehrsflächen
 - › davon Straßenverkehrsflächen
 - › davon Parkplätze
 - › davon Geh- und Radwege

Angaben Städtebau

- Grundfläche der Gebäude
 - › davon Grundfläche aller Baugrundstücke im städtischen Eigentum
 - › davon Grundfläche Baugrundstück im privaten Eigentum
- Grundflächenzahl
 - › davon Grundflächenzahl über alle Baugrundstücke im städtischen Eigentum
 - › davon Grundflächenzahl über Baugrundstück im privaten Eigentum
- niedrigste Geschossigkeit
- höchste Geschossigkeit
- Bruttogrundfläche
 - › davon auf städtischen Grundstücken:
 - » davon Wohnen
 - » davon Gewerbe
 - » davon Wohnen/Gewerbe (Mischnutzung)
 - » davon KiTa
 - › davon auf privatem Grundstück:
 - » davon Wohnen
 - » davon Gewerbe
- Zahl der Wohnungen
 - › davon auf städtischen Grundstücken
 - › davon auf privatem Grundstück
- Zahl der Stellplätze
 - › davon auf städtischen Grundstücken
 - › davon auf privatem Grundstück

Die Bruttogrundfläche (BGF) im Zusammenhang mit diesem Aufgabenpapier bezieht sich auf die BGF(R) gemäß der DIN 277.

Erläuterungen:

(1) Die Summe der einzelnen Flächenangaben muss zusammengesetzt das gesamte Workshopgebiet abdecken.

Sofern die geforderten Flächenberechnungen nicht in den Berechnungsblättern enthalten sind, kann eine Nachvollziehbarkeit der Flächenangaben durch die Vorprüfung nicht erfolgen. Im Vorprüfbericht wird die Arbeit in diesem Fall mit dem Vermerk „nicht prüfbar“ gekennzeichnet.

7. Prüfpläne

Für die Vorprüfung ist ein Satz Prüfpläne (gefaltet) mit allen zur Berechnung notwendigen Maßen und Angaben abzugeben. In den Prüfplänen muss eine Vermaßung (Grobabmessung der Außenmaße und Abstände) der zur Berechnung notwendigen Längen enthalten sein.

Darüber hinaus ist auf Grundlage der zur Verfügung gestellten Digitalen Stadtgrundkarte (ALKIS, Anlage B02) ein digitaler Prüfplan im dwg- oder dxf-Format mit den in der Anlage A05 (Angaben zur Layerstruktur) benannten Inhalten abzugeben.

Sofern die vorgenannten farblichen Kennzeichnungen nicht in der Datei enthalten sind, kann eine Nachvollziehbarkeit der Flächenangaben durch die Vorprüfung nicht erfolgen. Im Vorprüfbericht wird die Arbeit in diesem Fall mit dem Vermerk „nicht prüfbar“ gekennzeichnet.

8. Einsatzmodell M 1:1.000

Auf der separat gelieferten Einsatzplatte ist ein Modell anzufertigen, das sich in das vorhandene Umgebungsmodell einsetzen lässt. Das Modell ist transportsicher zu verpacken und mit dem Vermerk „Spreehafenviertel“ zu versehen. Der Büroname ist unter der Einsatzplatte aufzubringen. Die Einsatzplatte wird im Rahmen des Rückfragekolloquiums ausgegeben.

9. Verfassererklärung

Abzugeben auf beigefügtem Vordruck, unterschrieben mit Angabe aller an der Entwurfslösung beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, in einem separaten, verschlossenen, undurchsichtigen Umschlag, der lediglich mit der Beschriftung „Verfassererklärung“ und dem Büronamen versehen ist (siehe Anlage A01).

10. Verpflichtungserklärung zur Nutzung digitaler Daten

Das beigefügte Formblatt der Verpflichtungserklärung ist während des Rückfragenkolloquiums unterschrieben abzugeben (siehe Anlage A02).

11. Erklärung über Bildrechte

Das beigefügte Formblatt der Erklärung über Bildrechte ist mit dem Büronamen versehen abzugeben (siehe Anlage A03).

12. Liste der eingereichten Unterlagen

13. Digitale Unterlagen

Alle unter 1 bis 9 aufgeführten Leistungen sind auf einer CD abzugeben. Die Präsentationspläne müssen als TIFF-Dateien („Qualität maximal“, Baseline optimiert im CMYK-Modus mit 300 dpi) und als pdf-Dateien abgespeichert sein.

Hängeplan

Zur Präsentation der Entwürfe stehen jedem teilnehmenden Büro eine Gesamtfläche von drei DIN A0-Plänen (Querformat) entsprechend dem nachfolgend dargestellten Hängeplan zur Verfügung.

1,20×0,90 m Schwarzplan M 1:5.000 Gestaltungsplan M 1:1.000	1,20×0,90 m Piktogramme Skizzen
1,20×0,90 m Liberoblatt Visualisierung	

6.9 Verfahrensunterlagen

Broschüre Aufgabenpapier

Anlagen

Einsatzplatte für den Modellbau (wird im Kolloquium nachgereicht)

Digitale Anlagen

A_Formblätter (durch die Teilnehmer auszufüllen)

- 01_Verfassererklärung (.xls)
- 02_Verpflichtungserklärung (.pdf)
- 03_Erklärung über Bildrechte (.xls)
- 04_Berechnungslisten (.xls)
- 05_Layerstruktur (.pdf)

B_Planungsgrundlagen

- 01_Aufgabenpapier (.pdf)
- 02_Auszug der Digitalen Stadtgrundkarte (.dxf, dwg)

C_Anlagen zur Information

- 01_Rahmenkonzept „Hamburgs Sprung über die Elbe – Zukunftsbild 2013+“ (.pdf)
- 02_Landschaftsprogramm GrünesNetzHamburg (.pdf)
- 03_Vertrag für Hamburg (.pdf)
- 04_Wohnungsneubau, Wohnungsbauprogramm HH-Mitte (.pdf)
- 05_Gewerbeflächenkonzept Hamburg-Mitte (.pdf)
- 06_Sieger Wettbewerbsverfahren Wilhelmsburger Rathausviertel und Elbinselquartier (.pdf)
- 07_Hochwasserschutz (.pdf)
- 08_Steinwerder Süd (.pdf)
- 09_Radverkehrskonzept Wilhelmsburg (.pdf)
- 10_Versickerungskarte (.pdf)
- 11_Grundwassermessstellen (.pdf)
- 12_Auszug Bodeninformationssystem Altlasten (.pdf)
- 13_Biotopkataster (.pdf)
- 14_Auszug FNP (.pdf)
- 15_Bebauungspläne (.pdf)
- 16_Lärmuntersuchung(.pdf)

- 17_Hafenplanungsverordnung Kleiner Grasbrook/Steinwerder vom 24. Februar 2004 (.pdf)
- 18_Förderrichtlinien der Hamburgischen Investitions- und Förderbank (.pdf)
- 19_Konzept „Sportflächen in Wilhelmsburg und auf der Veddel“ (.pdf)
- 20_Fachanweisung FA 1/2013-ABH „Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze“ vom 21. März 2013 (.pdf)
- 21_Luftbilder (.jpg)

6.10 Vorprüfung

Die Vorprüfung erfolgt durch

D&K drost consult GmbH
 Kajen 10
 20459 Hamburg
 Tel.: +49 40 36 09 84-0
 Fax: +49 40 36 09 84-11
 E-Mail: i.issberner@drost-consult.de
 Internet: www.drost-consult.de

Die eingereichten Verfahrensarbeiten werden anhand von Prüfkriterien durch die Vorprüfung und die sachverständigen Beraterinnen und Berater geprüft. Die Prüfung erfolgt ohne Bewertung, die dem Urteil der Jury vorgreifen könnte, als Fakten-Prüfung und Beschreibung der jeweiligen Lösung.

6.11 Beurteilungskriterien

Die Beurteilung erfolgt nach den Kriterien

Formalleistungen

Bewertungsmerkmale:

- Termingerechte Abgabe
- Leistungs- und Programmfüllung
- Einhaltung der Grundstücksgrenzen
- Nachweis der geforderten Flächen und Flächenangaben

Städtebauliches Konzept

- Idee, Image und Identifikationspotenzial
- Städtebauliche Dichte (Bruttogrundfläche, Grundfläche, Geschosse, Zahl der Wohneinheiten)
- Städtebauliche Varianz hinsichtlich Gebäudekubaturen, Geschossen, Höhen in Verbindung mit Grundstückseinteilungen
- Qualität der Baumassengliederung
- Einfügen in das städtebauliche Umfeld und Übergang zu angrenzenden Bereichen
- Raumbildung und Sichtbeziehungen
- Lärmabschirmende Wirkung des städtebaulichen Konzeptes (Gewerbelärm, Hafentlärm, Verkehrslärm, Sportlärm)
- Nutzungsverteilung von Wohnen und Gewerbe und Sportflächen
- Ermöglichung unterschiedlicher Wohn, Finanzierungs- und Eigentumsmodelle
- Bildung von Baugrundstücken
- Lage und Einbindung gemeinnütziger und sozialer Einrichtungen (Sportplätze, Kindertagesstätten)
- Einhaltung planungs- und bauordnungsrechtlicher Vorschriften
- Optimierung Anordnung Sportflächen bzw. Sportflächenkonzept
- Stufenweise Realisierbarkeit insbesondere mit Hinblick auf die erforderliche lärmabschirmende Wirkung

Kostensparendes und serielles Bauen

- Optimierung der Baufelder für serielles Bauen
- Wiederholung von mehreren gleichen Gebäudetypologien
- Anzahl an Gebäudetypologien im Geschosswohnungsbau je Baufeld
- Wirtschaftliche Gebäudetiefen
- Einheitliche Gebäudefluchten
- Orthogonale Baukörperanordnung

Freiraumplanerisches Konzept

- Klarheit und Kraft der grundlegenden landschaftsplanerischen Konzeption des Projektgebietes (Lage und Größe der wichtigsten Grünachsen, Parkanlagen und Spielplätze sowie der Sportanlagen)

- Funktionalität der Freiräume (Ausbildung der Landschaftsachse, Lage von öffentlichen Spielplätzen und privaten Kinderspielflächen, Freizeit- und Begegnungsräume, Gartennutzungen)
- Differenzierung zwischen öffentlichen und privaten Freiräumen
- Anbindung an die angrenzenden Quartiere und Freiräume sowie den Klütjenfelder Hauptdeich und die Landschaftsachsen
- Zugänglichkeit zu Wasserflächen
- Integration des Entwässerungskonzeptes
- Umgang mit dem vorhandenen Wald-/Baumbestand und den naturbelassenen Uferbereichen
- Verwendung von Vegetation zur Raumbildung und zur Gestaltung
- Barrierefreiheit

Funktionales und verkehrsplanerisches Konzept

- Gesamtorganisation des Konzeptes
- Funktionalität des Erschließungskonzeptes (u.a. Straßenkategorien nach PLAST/ReStra, private Stellplätze, öffentliche Parkplätze, Verteilung und Sichtbarkeit des ruhenden Verkehrs, Verkehrsentflechtung)
- Mobilitätskonzept zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (u.a. Buslinie, Radwege, Car- und Radsharing)
- Vernetzung der Fuß- und Radwegeverbindungen mit den angrenzenden Bereichen
- Funktionsfähigkeit des Entwässerungskonzeptes
- Realisierbarkeit in Bauabschnitten

Wirtschaftlichkeit

- Optimierung der städtebaulichen Dichte
 - › Erzielte Grundfläche
 - › Erzielte Bruttogrundfläche
 - › Erzielte Zahl der Wohnungen
 - › Erzielte Zahl der Geschosse
- Flächeneffizienz
- flächensparender Umgang mit
 - › öffentlichen Freiflächen
 - › Verkehrsflächen
 - › Flächen für die Oberflächenentwässerung
- Folge- und Unterhaltungskosten bei öffentlichen Flächen

Die Jury hat das Recht, die oben genannten Bewertungsmerkmale zu ergänzen, zu ändern oder zu modifizieren. Die dargestellte Reihenfolge der Aspekte ist nicht als Wertung zu betrachten.

6.12 Überprüfung durch Bürgerinnen und Bürger

Von Bürger*innen werden im Anschluss an die Abschlusspräsentation die nachfolgend dargestellten Beurteilungskriterien überprüft, die aus den Ergebnissen des Beteiligungsverfahrens abgeleitet wurden und hier im Original abgedruckt sind. Die Ergebnisse der Überprüfung werden protokolliert und der Jury in der Wertigkeit des Vorprüfberichtes vorgelegt und fließen damit in die abschließende Beurteilung der Entwürfe durch die Jury ein.

Städtebauliches Konzept

- Städtebauliches Anknüpfen an die benachbarten Quartiere:
Fortführung der Achsen des Reiherstiegviertels und des Elbinselquartiers
- Harmonische, vielfältige, aufgelockerte und dynamische Architektur:
Optisches Einfügen in die Bestandsbebauung des Reiherstiegviertels, aber eigener Quartierscharakter, abfallende Gebäudehöhe zum Reiherstieg hin, kein Übertreten der Bestandsgebäude, Vermeidung geschlossener Fronten
- Dach- und Fassadenbegrünung
- Städtebauliches Anknüpfen an Bestandsgrün:
Aufgreifen der bestehenden Strukturen des Bestandsgrüns durch die neue Bebauungsstruktur
- Flächensparend bauen:
Bodenversiegelung geringhalten, möglichst viel Grün, insb. Baumbestand, erhalten
- Breitgefächertes Wohnungsangebot:
Den unterschiedlichen Bedürfnissen der verschiedenen Bevölkerungsgruppen Rechnung tragen; mit Blick auf die Wilhelmsburger Sozialstruktur, wie auch mit Blick auf neue, hinzuziehende Bewohnergruppen (als gute Voraussetzung für eine sozial und kulturell gemischte Bevölkerungsstruktur), Möglichkeiten für Wohnen mit und ohne Auto vorsehen
- Bezahlbarer Wohnraum für unterschiedliche Wohnbedürfnisse:
Neben gefördertem Wohnraum auch Schaffung günstigen Wohnraums durch kostensparende Bauweise
- Soziale Infrastruktur von Anfang an mitdenken:
Berücksichtigung von Flächen für soziale

- Angebote
- Barrierefreiheit:
Gewährleistung von Inklusion als Leitgedanke der städtebaulichen Planung

Freiraumplanerisches Konzept

- Erhalt und Ertüchtigung des Naturraums - Ursprünglichkeit bewahren, Idylle schaffen:
Landschaftsplanerische Gestaltung an die Strukturen des Bestandsgrüns anpassen, Grünbereiche naturnah und teilweise wild belassen, Verbindungen von Habitatstrukturen erhalten, Rückzugsorte
- Ausgleichsmaßnahmen vor Ort: Möglichkeiten für die Realisierung von Ausgleichsmaßnahmen vor Ort, bzw. in Wilhelmsburg, prüfen
- Öffentliche Nutzbarkeit der Grünflächen:
Öffentliche und private Grünflächen als Gesamtkonzept gestalten
- Freier Zugang zu den Wasserflächen:
Öffentliche Erschließung einplanen
- Deichzugang verbessern:
Gestalterische Einbeziehung des Deiches
- Ernst-August-Kanal als wichtige Quartiers- und Verbindungsachse gestalten
- Freiraumplanerische Begegnungs-, Sport und Spielräume:
Verbindung der Nachbarschaften durch Orte für Begegnungen und Gemeinschaftsaktivitäten fördern
- Gemeinschaftsgärten:
Verschiedene Möglichkeiten zum gemeinsamen Gärtnern
- „Soziale Entwicklungsräume“:
Flächen, denen noch keine klare Funktion zugeschrieben wird
- Freiraumplanung ergänzend zum Reiherstiegviertel: Angebote, die es im Reiherstiegviertel noch nicht gibt (z. B. Angelplätze mit entsprechender Infrastruktur)
- Orte und Wege, die man aufsuchen kann, aber nicht muss:
Unterschiedliche Grade von Sicherheit durch schnelle, direkte und gut einsehbare Wege mit guter Beleuchtung und ergänzend dazu Plätze und Wege, die etwas verwinkelter liegen
- Intelligente Verbindung von Müllentsorgung

- und Müllvermeidung:
Müllentsorgung von Anfang an in der Planung berücksichtigen (bspw. Unterirdisches System)
- Pufferzonen für den Lärmschutz:
Bereiche zwischen Straßen und Wohnbebauung für andere Nutzungen
 - Nutzungskonflikte regulieren:
Bereiche mit dauerhafter Lärmbelastung vermeiden

Verkehrsplanerisches Konzept

- Ruhige, Sichere und schnelle Wege für Fußgänger*innen
- Vorausschauende, integrierte ÖPNV-Anbindung
- Reduzierung der Einflüsse des Autoverkehrs im Quartier
- Verkehrsentflechtung:
Entflechtung vom motorisiertem Verkehr sowie Fuß- und Fahrradverkehr, Einrichtung sicherer Querungen für Radfahrer und Fußgänger
- Strukturelle Einbindung des Fahrradverkehrs:
Anknüpfen an das Wilhelmsburger Radverkehrskonzept, Berücksichtigung des LOOP, Angliederung an das „Stadtrad“-System, gut erreichbare, sichere, überdachte und kostenfreie Fahrradstellplätze
- Wirksamer Lärmschutz

6.13 Weitere Bearbeitung

Die Jury gibt eine schriftliche Empfehlung zur weiteren Entwicklung und Bearbeitung der Aufgabe.

Die Auftraggeberin beabsichtigt, unter Würdigung der Empfehlungen der Jury ein Büro mit der weiteren Bearbeitung des Funktionsplans zu beauftragen, sofern das Projekt umgesetzt wird, soweit kein wichtiger Grund einer Beauftragung entgegensteht und soweit mindestens eines der teilnahmeberechtigten Büros, dessen Arbeit ausgewählt/ausgezeichnet wurde, eine einwandfreie Ausführung der zu übertragenden Leistung gewährleistet.

Im Falle einer weiteren Bearbeitung werden durch das Verfahren bereits erbrachte Leistungen der Entwurfsverfasser bis zur Höhe des zuerkannten Bearbeitungshonorars nicht erneut vergütet, wenn der Entwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird.

Das in Ansatz zu bringende Bearbeitungshonorar ist dabei im angemessenen Maße um die Auslagen für Modell und Visualisierung zu mindern.

Löst sich eine Arbeitsgemeinschaft nach der Jury auf, so ist die Auftraggeberin berechtigt, unbeschadet der urheberrechtlichen Auseinandersetzung innerhalb der Arbeitsgemeinschaft ein Mitglied oder mehrere Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft mit der dem Verfahren zugrundeliegenden Planungsaufgabe zu beauftragen.

6.14 Eigentum und Urheberrecht

Alle eingereichten Arbeiten werden Eigentum der Auftraggeberin. Das Urheberrecht einschließlich des Schutzes gegen Nachbauen und das Recht auf Veröffentlichung der Entwürfe bleibt jeder Teilnehmerin und jedem Teilnehmer erhalten. Die Auftraggeberin erwirbt das uneingeschränkte

Nutzungsrecht an der gesamten Arbeit des mit der weiteren Bearbeitung beauftragten Planer (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 nur gegen eine angemessene Vergütung genutzt werden.

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.

6.15 Rücksendung der Arbeiten

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

6.16 Terminübersicht

Versand der Unterlagen	11.8. 2017
Rückfragen (bis 12 Uhr) bis zum	23.8. 2017
Rückfragenkolloquium	6.9. 2017
Workshop 1	25. und 26.9. 2017
Workshop 2	1. und 2.11. 2017
Abgabe der Arbeiten	23.11. 2017
Abgabe der Arbeitsmodelle	30.11. 2017
Öffentliche Endpräsentation	28.11. 2017
Jurysitzung	15.12. 2017

6.17 Vertraulichkeit

Die Verfahrensbeteiligten werden über sämtliche Inhalte des Verfahrens Stillschweigen bewahren und diese Dritten bis zur Veröffentlichung des Verfahrensergebnisses durch die Auftraggeberin nicht zugänglich machen.

6.18 Sonstiges

Von einer individuellen Rücksprache der Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit den jeweiligen Ämtern oder der Auftraggeberin ist abzusehen. Fragen zu den Inhalten dieses Aufgabenpapiers sind ausschließlich an das verfahrensbetreuende Büro (D&K drost consult GmbH) zu richten.

Abbildungen

Titelseite:

IBA Hamburg GmbH

Seite 7:

Lage des Projektgebietes in der Stadt,
Freie und Hansestadt Hamburg, eigene Darstellung

Seite 9:

Rahmenkonzept „Sprung über die Elbe“ (Auszug),
Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung
und Umwelt

Seite 13:

Verlegung Wilhelmsburger Reichstraße,
Freie und Hansestadt Hamburg, eigene Darstellung

Seite 14:

Lage des Projektgebietes im Stadtteil,
Freie und Hansestadt Hamburg, eigene Darstellung

Seite 15:

Funktionsplan Elbinselquartier,
Hosoya Schaefer Architects, Zürich

Seite 16:

Funktionsplan Wilhelmsburger Rathausviertel,
De ZwarteHond, Groningen

Seite 17:

Lage des Klütjenfelder Hauptdeichs in Hamburg,
Freie und Hansestadt Hamburg, eigene Darstellung

Seite 18:

Neugestaltung des Klütjenfelder Hauptdeiches
(Perspektivische Darstellungen),
LSBG

Ausschnitt landschaftsplanerische Gestaltung,
LSBG

Seite 21:

Abgrenzung des Projektgebietes,
Freie und Hansestadt Hamburg, eigene Darstellung

Seite 23:

Hafengebiet, Grenze,
Freie und Hansestadt Hamburg, eigene Darstellung

Seite 24:

Abgrenzung des Projektgebietes und Bezug zum Umfeld,
IBA Hamburg GmbH, eigene Darstellung

Seite 25:

Übersicht Eigentümer/Überplanbarkeit,
Freie und Hansestadt Hamburg, eigene Darstellung

Seite 26:

Übersicht Nutzungen,
Freie und Hansestadt Hamburg, eigene Darstellung

Seite 27:

Bestehende Sportanlage,
Freie und Hansestadt Hamburg, eigene Darstellung

Seite 28:

Öffentlicher Nahverkehr im und um das Projektgebiet,
Freie und Hansestadt Hamburg, eigene Darstellung

Seite 29:

Bestand Radwegenetz im Umfeld des Projektgebietes,
Freie und Hansestadt Hamburg, eigene Darstellung

Seite 30:

Geplante Radwegverbindung,
Freie und Hansestadt Hamburg, eigene Darstellung

Seite 34:

Lärmbelastung,
Freie und Hansestadt Hamburg, eigene Darstellung

Seite 36-37:

Graphic Recording - Workshop vom 05.07.2017,
Marie-Pascale Gafinen, Hamburg

Seite 38-39:

Bilder/Impressionen Bürgerbeteiligung (Workshop 05.07.2017),
Jo Larsson, Hamburg

Seite 46:

Prinzipiskizze WA-GE-back-to-back-Lösung,
eigene Darstellung

Seite 49:

Auszug Konzept „Sportflächen in Wilhelmsburg und
auf der Veddel“,
Bezirksamt Hamburg-Mitte

Seite 50:

Lage Hauptsielleitung im Planungsgebiet,
Freie und Hansestadt Hamburg, eigene Darstellung

Seite 54:

Wegeverbindungen zur Umgebung,
Freie und Hansestadt Hamburg, eigene Darstellung

Seite 56:

Übergeordnete Grünverbindungen,
Freie und Hansestadt Hamburg, eigene Darstellung

Rückseite:

IBA Hamburg GmbH

Impressum

Herausgeberin

IBA Hamburg GmbH

Am Zollhafen 12
20539 Hamburg
Tel.: +49 (0) 40 / 226 227 - 0
Fax: +49 (0) 40 / 226 227 - 315
E-Mail: info@iba-hamburg.de
Internet: www.iba-hamburg.de

Geschäftsführerin

Karen Pein

Projektkoordination

Christian Hinz

Organisation, Redaktion, Gestaltung

D&K drost consult GmbH

Kajen 10, 20459 Hamburg
Tel.: +49 (0) 40 / 36 09 84 - 0
Fax: +49 (0) 40 / 36 09 84 - 11

Geschäftsführer

Uwe Drost

Projektleitung


Imke Ißberner

Satz

Olaf Welling, Hamburg

Druck

reproplan Hamburg GmbH, Hamburg



IBA Hamburg GmbH
Am Zollhafen 12 | 20539 Hamburg
Telefon +49 (0) 40 226 227 - 0
Fax +49 (0) 40 226 227 - 315
info@iba-hamburg.de
www.iba-hamburg.de



IBA_HAMBURG
Stadt neu bauen