



HAFENCITY HAMBURG DER MASTERPLAN

HAFENCITY HAMBURG — THE MASTERPLAN

Neuaufgabe 2006 / New Edition 2006

HAFENCITY



HAFENCITY HAMBURG DER MASTERPLAN

HAFENCITY HAMBURG – THE MASTERPLAN

Einleitung 2006: Neuauflage Masterplan

Jürgen Bruns-Berentelg

Der Masterplan aus dem Jahr 2000 hat sich als sehr erfolgreicher Rahmen für die Entwicklung der Hafencity erwiesen. Das städtebauliche Grundgerüst u. a. mit der feinkörnigen Nutzungsmischung, mit der angestrebten Maßstäblichkeit, insbesondere im Vergleich zur bestehenden inneren Stadt und der Speicherstadt sowie die Entwicklung und Beibehaltung intensiver Beziehungen zwischen der bestehenden und der neuen Bebauung und zum Wasser, haben sich in der Realisierungspraxis der Hafencity durchgesetzt. Der öffentliche Charakter vieler Erdgeschossnutzungen sowie die innovative Freiraumgestaltung haben die Hafencity zu einem Ort qualitativvoller öffentlicher Räume und damit voraussichtlich auch von städtischer Öffentlichkeit entwickelt.

Basierend auf einem intensiven Ideen- und Qualitätswettbewerb der Marktteilnehmer ist es gelungen, innovative Pfade der immobilienwirtschaftlichen Entwicklung einer komplexen Programmatik der Hafencity zu finden. Kleinteilige Grundstücksvergaben, resultierend aus einer Strategie der kleinteiligen Marktsegmentierung, haben durch ihre breite Marktakzeptanz nicht nur die ersten Schritte der Hafencity erleichtert, sondern auch konzeptionell die Voraussetzungen für eine durchmischte kleinteilige Struktur geschaffen, die eine hohe Anpassungsfähigkeit an zukünftige nachfrageseitige Änderungen im Rahmen der dann gebauten Stadt ermöglicht. Urbane Nachhaltigkeit wird auch im zentralen Überseequartier erreicht, für das abweichend von den üblichen kleinteiligen Grundstücksvergaben eine Gesamtausschreibung von ca. 275.000 m² Bruttogeschossfläche (BGF) bei intensiver kernstädtischer Nutzungsmischung erfolgte. Nur weil das Areal über mehrere Jahre von Seiten der öffentlichen Beteiligten intensiv auf der städtebaulichen und immobilienwirtschaftlichen Ebene unabhängig von spezifischen Investoreninteressen vorgedacht und bearbeitet wurde, war hier ein transparenter intensiver internationaler Investorenwettbewerb zur Realisierung des Überseequartiers möglich. Notwendig war die Gesamtvergabe an ein Investorenkonsortium, um die vielfältigen räumlich-funktionalen Verknüpfungen zwischen Einzelhandel, Gastronomie, touristischen und kulturellen Nutzungen und Wohn- und Büronutzungen in den Obergeschossen während der Planungs-, Vermarktungs-, Realisierungs- und Betriebsphase abzubilden. Es musste groß gedacht und realisiert werden, um im Sinne des Masterplans einen besonderen innerstädtischen Raum mit intensiver Nutzungsmischung und durchweg gemischt genutzten Gebäuden zu ermöglichen und um Urbanität zwischen den intensiv genutzten Stadträumen anzustoßen und zu sichern. Additive, sich jeweils auf einzelne Gebäude beschränkende Nutzungen konnten vermieden werden, insbesondere ein innerstädtisches Shoppingcenter, in dem die Bewegungen von Besuchern und Kunden von den öffentlichen Räumen entkoppelt werden. Der komplexe Realisierungsweg des Überseequartiers schafft gerade die urbanen Qualitäten, die der Masterplan für dieses zentrale, in besonderem Maße innerstädtische Teilquartier der Hafencity fordert. Deshalb lässt sich der Masterplan nicht nur als städtebaulicher Rahmen fassen, sondern auch als Auftakt zu einer ebenso wichtigen Realisierungsstrategie, die es erfordert, ihn gegen den Strich, d. h. von den gewünschten Zielen her und nicht notwendigerweise ausgehend von den implizierten strategischen Regeln zu lesen. Ein guter Masterplan und eine erfolgreiche Realisierungsstrategie bilden heute wesentliche Voraussetzungen dafür, dass die Hafencity im internationalen Kontext der großen Waterfrontprojekte als Benchmarkprojekt aufgefasst wird. Es ist daher sinnvoll, nachdem der Masterplan vergriffen ist, ihn für die nationale und internationale Öffentlichkeit neu aufzulegen und ihn nicht nur als internes Arbeitsdokument für die Entwicklung der Hafencity zu begreifen.

Editorial 2006: Masterplan, New Edition

Jürgen Bruns-Berentelg

The Masterplan dating from the year 2000 has proved to be a very successful framework for Hafencity's development. The urban development concept, including its finely tuned mix of uses, has been kept to scale in Hafencity, particularly when compared to the existing city centre and historic Speicherstadt, by the formation and maintenance of well-conceived interaction of both existing and new developments and interaction of buildings and water. The public use of numerous ground-floor premises and the innovative design of open spaces has turned Hafencity into a high-quality urban environment which is being brought to life by the people who live and work there.

Demanding competitions for high-quality ideas among market participants have created the innovative real estate development which is the cornerstone of Hafencity development. Real estate specifications called for a small-sector market segmentation strategy, which not only facilitated Hafencity's initial steps as a result of being accepted by a broad market, but also created concepts for a thoroughly mixed urban structure. This will ensure the development's adaptability to future changes in market demand. Urban sustainability will also be achieved at Überseequartier, where a wholesale tender covering a total of approximately 275,000 m² of gross floor space was offered, as opposed to the generally small segmented specifications. A transparent and exhaustive international urban development competition for creating Überseequartier was only possible because planners, Hafencity Hamburg and political representatives had been working together masterminding the future of this area for a number of years. In order to maintain cohesion between retail, restaurants, tourist and cultural facilities on ground and first floors and residential and offices on upper floors in a mixed-use inner city concept during the planning, marketing, building and operating stages, it was essential to award the entire project to one investment consortium. Public decision makers including Hafencity Hamburg had to "think big" when developing the concept of Überseequartier, implementing the Masterplan to enable interaction between the different types of uses. So it has been possible to avoid the constraints caused by certain types of real estate concepts, in particular an enclosed downtown shopping centre, to allow visitors and customers to mix more freely within public spaces. Überseequartier's complex route to realization, though not that which was originally in the Masterplan, will create exactly those urban qualities in the years to come which were specifically required for this centrally located section of Hafencity. This is why the Masterplan cannot be perceived as merely an urban design framework, but also as the precursor to an equally important realization strategy. Thus it be read "against the grain", i.e. from the perspective of its desired objectives, not necessarily just from its implied strategic rules.

An excellent Masterplan and a successful realization strategy are the essential basis upon which Hafencity will be perceived as a benchmark project within an international context of major waterfront projects. It therefore makes sense to reissue the Masterplan to a national and international forum and to view it not only as an internal working document for Hafencity's development. Because the Masterplan was conceived as a flexible reference framework for developing Hafencity, several not insignificant changes could be realized during the past six years that have provided an important contribution to Hafencity's development success. These alterations are summarized below. They have not been decided upon as changes to the Masterplan, but rather as step-by-step

Weil der Masterplan allerdings als ein flexibler Bezugsrahmen für die Entwicklung der Hafencity konzipiert wurde, konnten in den vergangenen sechs Jahren einige nicht unwesentliche Änderungen vorgenommen werden, die in ihrer Gesamtheit sehr zum Entwicklungserfolg der Hafencity beitragen. Im Folgenden sollen diese summarisch dargestellt werden. Diese Änderungen sind nicht als Änderungen des Masterplans beschlossen worden, sondern jeweils schrittweise durchweg als Entscheidungen des Senats getroffen worden und waren – zumindest wo haushaltsrechtlich relevant – auch Gegenstand einer Bürgerschaftsbefassung. Die Weiterentwicklungen sind daher auch Ausdruck eines politischen Mehrheitskonsenses.

Folgende Änderungen erscheinen bedeutend für die Entwicklung der Hafencity:

1. RESTRIKTIONSFLÄCHEN

Der Masterplan weist bedeutende Restriktionsflächen im zentralen Bereich der Hafencity um den Magdeburger Hafen und nördlich und westlich des Überseequartiers aus. Zusätzlich zu den vielen ohnehin vorgesehenen Flächenfreimachungen und Betriebsverlagerungen konnten diese großen Restriktionsflächen aufgehoben werden, nachdem mit den Betrieben eine Verlagerung der Produktions- und Lageraktivitäten gegen die Erstattung der Kosten für Verlagerung und Neubau der Betriebsstätten im Hafen vereinbart werden konnte. Gründe für die Verlagerung der Betriebe waren z. T. die Inkompatibilität mit Wohnnutzungen, der ansonsten schwierige und kostenträchtigere Hochwasserschutz, einschließlich des höheren Erschließungsaufwandes, sowie insbesondere die verbesserte städtebauliche und stadtwirtschaftliche Integration zentraler Areale der Hafencity. Nur so konnte z. B. für das zentrale Überseequartier die notwendige Nord-Süd- und West-Ost-Integration erreicht werden.

2. EIGENTUM

Obwohl die Freie und Hansestadt Hamburg über das von der Hafencity Hamburg GmbH betreute „Sondervermögen Stadt und Hafen“ wesentlicher Grundstückseigentümer im Gebiet der Hafencity ist, haben sich die Voraussetzungen für die Entwicklung aus einer Hand zwischenzeitlich deutlich verbessert. So wurde der überwiegende Teil der Flächen der Deutschen Bahn AG erworben. Weitere kleine Erwerbsmaßnahmen sind noch geplant, so dass sowohl eine optimale und frühzeitige hochwassersichere Erschließung gewährleistet werden kann als auch eine stärker vom öffentlichen Gesamtinteresse geprägte Nutzungs- und Realisierungskonzeption.

3. DICHTEN

Der Masterplan erwähnt eine Gesamtbebauung mit etwa 1,5 Mio. m² BGF. Die jeweiligen städtebaulichen Wettbewerbs- und Spezifikationsvorhaben zeigen, dass die Dichte der Bebauung sich durchweg erhöht hat, ohne im Wesentlichen auf einer Anpassung der Höhenentwicklung zu beruhen. So ergab sich bereits in den ersten Teilquartieren Sandtorkai und Dalmannkai, dass eine ausreichende urbane Dichte nur durch eine engere Stellung der Baukörper erreicht werden konnte, bei der aber die Sichtbeziehungen zum Wasser nicht aufgehoben werden. So werden nach jetzigem Planungsstand ca. 1,8 Mio. m² BGF realisiert und bei weiterer Überarbeitung, das wird z. B. an der Erarbeitung des städtebaulichen Konzeptes Strandkai und den Entwürfen zum Chicago Square (Elbbrückenzenrum) deutlich, voraussichtlich mindestens 2 Mio. m² BGF Neubaufäche erreicht werden. Dies entspricht einer Geschossflächenzahl, die dann für das Innenstadtareal Hafencity bei über 3,0 liegen dürfte. In diesem Wert sind natürlich die Wasserflächen als wesentliche Stadträume und große offene Freiflächen der Hafencity nicht enthalten, was aber gerade die Kompatibilität hoher innerstädtischer Dichte und hoher Aufenthaltsqualität aufgrund der Wirkung öffentlicher Wasserräume in einem „Waterfrontprojekt“ ausmacht.

amendments approved by the Senate (City State Government) and, in the case of budget issues, following debates in the City State Parliament. The changes have therefore been the result of political consensus.

The following changes appear to be significant for the development of Hafencity:

1. RESTRICTED AREAS

The Masterplan shows a significant number of restricted areas in Hafencity's central area, close to Magdeburger Hafen and west of Überseequartier in the north. The original plans had included the clearance of numerous non-restricted sites and the closedown of production, service and warehouse operations. Since then most formerly restricted sites could be made available for the development of Hafencity earlier than expected by relocating the existing facilities of various companies in exchange for a reimbursement of their relocation costs, including construction of new business premises. The reasons for relocating the operations were for instance their non-compatibility with residential use, complex and more costly flood control, including higher developments costs, and, in particular, better options for the urban and local economic integration of Hafencity's central areas. This was the only way in which the required north-south and west-east integration of e.g. the centrally placed Überseequartier district could be achieved.

2. ACQUISITION OF LAND

Even though the Free and Hanseatic City of Hamburg is the principal land owner in Hafencity via “Special Assets – City and Port” the options for developing the area from a single source have significantly improved in the meantime. The larger part of the remaining sites not owned by the special assets has been purchased from German Railways. Additional smaller acquisitions are scheduled to ensure optimal and ahead-of-schedule flood control and land development, as well as a land use and building concept more in accordance with the public interests.

3. DENSITY

The Masterplan refers to a total built area of approximately 1.5 million m² of gross floor space. The ensuing masterplan specifications for the different development areas have led to a consistent increase in the development's density which, in general, is not due to a change in building height. For instance, the first areas completed, Sandtorkai and Dalmannkai, show that sufficient urban density can only be reached by placing the buildings closer to each other, while still maintaining the views of the water. Thus, according to the current planning status, 1.8 million m² of gross floor space will eventually be completed, and additional revisions could probably lead to an estimate of at least 2 million m² of newly built gross floor space. This can clearly be seen for instance in the urban planning concept for Strandkai and in the Chicago Square drafts (Elbbrückenzenrum). This corresponds to a floor space index of more than 3.0 for the centrally situated location of Hafencity. This figure obviously does not include the water areas as large open urban spaces, meaning that the increase in density will be offset by the effect of open water, thus maintaining the level of compatibility and quality originally intended. The increased density is perceived as important and necessary, especially to improve the urban character of living and closer social interaction. Furthermore, some of the additional construction sites that have become available are located in the formerly restricted areas, not previously scheduled for development.

Die zunehmende bauliche Dichte wird gerade unter dem Gesichtspunkt der Urbanitätswirkungen mit ihrer dichteren sozialen Interaktion bei gleichzeitiger Durchmischung von Nutzergruppen in den verschiedenen Teilquartieren als gewinnbringend empfunden. Ein Teil des zusätzlichen Flächenangebotes entsteht zudem durch die Bebauung von zunächst nicht für die Bebauung vorgesehenen, ehemaligen Restriktionsflächen.

4. ARBEITSPLÄTZE

Der Masterplan geht von etwa 20.000 Arbeitsplätzen aus. Diese Zahl ist deutlich zu niedrig. In der Hafencity werden mindestens 40.000 Arbeitsplätze, überwiegend Büroarbeitsplätze, entstehen. Bei einem erwarteten Büroflächenbestand von knapp 1,0 Mio m² BGF und einem Flächenbedarf von ca. 27 m² BGF pro Büroarbeitsplatz, wie er in einem überregionalen Vergleich von Büroneubauten ermittelt wurde, werden allein mindestens 35.000 Büroarbeitsplätze entstehen. Darüber hinaus entstehen u. a. viele Arbeitsplätze im Einzelhandel, der Gastronomie, den Kultur- und Bildungseinrichtungen und dem Hotelgewerbe. Die ersten Belegungen einiger Bürogebäude zeigen zudem, dass die Belegungsdichte der Gebäude in der Hafencity erheblich höher ist, so dass möglicherweise 45.000 bis 50.000 Arbeitsplätze erwartet werden können; ein erheblicher zusätzlicher Nutzen für die öffentlichen und privaten Investitionen.

5. ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR

Die öffentliche Nahverkehrsanbindung der Hafencity sollte über die Integration in ein neu zu erschaffendes Stadtbahnnetz, eventuell ergänzt um ein People-Mover-System, erreicht werden. Das Stadtbahnnetz wird nicht realisiert. Die öffentliche Nahverkehrserschließung erfolgt wie bereits vorgesehen über Buslinien und im Westen und Norden über die in der Nachbarschaft der Hafencity gelegenen U-Bahnhaltestellen Baumwall (U3) und Meißberg (U1), nunmehr aber insbesondere über die neue, im September 2006 planfestgestellte U4 (Baubeginn 2007) mit den zwei Haltestellen Überseequartier und Lohsepark, die den zentralen und südlichen Teil der Hafencity erschließen. Die U4 wird am Jungfernstieg in das bestehende Netz eingefädelt. Mit der U4 wird eine mit anderen Innenstadtstandorten vergleichbare Nahverkehrsanbindung des Innenstadtstandortes Hafencity sichergestellt, zumal allein im Überseequartier 6.000 bis 7.000 Menschen arbeiten und ca. 30.000 bis 40.000 Tagesbesucher an Normalarbeitstagen erwartet werden.

6. BILDUNGSEINRICHTUNGEN

Eine wichtige neue Entscheidung für die Hafencity ist die Gründung der Hafencity Universität, einer Hochschule für Baukultur, in der die Studiengänge Bauingenieurwesen, Geomatik, Architektur und Stadtplanung verschiedener Hamburger Hochschulen gebündelt und neu ausgerichtet werden. Als Standort ist das Areal östlich des Magdeburger Hafens in prominenter Wasserlage bestimmt worden. Mit der Fertigstellung der Hochschule wird 2010 gerechnet. Die Studierenden sollen nicht primär in der Hafencity wohnen, sondern durch ihre Wohnortwahl außerhalb der Hafencity positiven Einfluss auf die Sozial- und Dienstleistungsstruktur benachbarter Quartiere, z. B. Veddel, ausüben und so zur sozial-räumlichen Integration der Hafencity beitragen.

Erst zu einem späteren Zeitpunkt erwartete der Masterplan die Einrichtung von Schulen in der Hafencity. Die notwendige Sanierung der Grundschule bei St. Katharinen ermöglicht bereits frühzeitig die Verlagerung und Neuausrichtung einer Grundschule mit Aufnahme des Unterrichts in der Hafencity im Jahr 2008. Damit wird nicht nur die Wohnfunktion in der Hafencity gestützt, sondern durch den Betrieb als teilgebundene Ganztagschule, durch die Bestrebungen, die Schule als Community Center zu etablieren sowie durch die generelle Aufhebung des Sprengelprinzips – statt des ausschließlich wohnortgebundenen Schulbesuchs auch die Möglichkeit, arbeitsortnah zu beschulen – wird eine

4. WORK PLACES

The Masterplan estimates approximately 20,000 job opportunities. This figure is clearly an underestimate. A minimum of 40,000 jobs will be created in Hafencity, mainly in offices. Offices providing approximately 35,000 jobs alone are expected to occupy premises covering almost of 1.0 million m² of gross floor space, based on a requirement of approximately 27 m² per office worker, as determined in nationwide studies comparing newly built office space. In addition, numerous jobs will be created by retail, restaurants, cultural and educational facilities, and hotels. In addition, the initial occupancies of several office buildings have shown that the average density of occupancy is actually considerably higher, hence 45,000 to 50,000 job opportunities can be expected in Hafencity, constituting a considerable additional benefit from public and private investment.

5. LOCAL PUBLIC TRANSPORT

Hafencity's local public transport links were scheduled to be integrated into a newly created city streetcar network, possibly complemented by a people mover system. Plans for the streetcar network have been discontinued and public transport as has been planned is already provided by bus services and in the west and in the north of Hafencity by the existing nearby subway stops at Baumwall (U3) and Meißberg (U1). With plans for the new subway line U4 having been approved in September 2006 (to start construction in 2007) two more stops at Überseequartier and Lohsepark will be available by the end of 2011. The U4 line will join the existing network at Jungfernstieg station. U4 will provide Hafencity with a local transport service comparable to other city centre areas, all the more important as 6,000 - 7,000 people will work in Überseequartier alone, with approximately 30,000 to 40,000 visitors expected daily on normal working days.

6. EDUCATIONAL FACILITIES

An important new decision was also to establish Hafencity University, an architectural academy in which civil engineering, geomatics, architecture and city planning courses from various Hamburg colleges will be combined and reconceptualized. It will occupy a prominent waterfront location at Magdeburger Hafen. The building should be completed by 2010. Students are unlikely to be primary residents of Hafencity but will have a positive influence on the social structure and the service industries of neighbouring districts, e.g. Veddel, by choosing to live outside Hafencity, while at the same time enhancing the social integration of Hafencity.

The Masterplan proposed the establishment of schools in Hafencity at a later point in time. Then, the need for renovation work at an existing elementary school at St. Katharinen offered the chance to relocate and rebuild a school at Hafencity, with classes starting in 2008. This would not only support Hafencity's residential credentials, but also, by offering full-day education and by trying to establish the school as a community centre, it would revoke the traditional principle of schools linked to the child's home in favour of the option of having children attend schools close to their parents' work. This would add a significant and early social impetus towards family-oriented living, while also especially promoting women's employment opportunities in Hafencity.

7. CULTURAL FACILITIES

The Masterplan does not contain any specifics regarding cultural concepts and institutions. Over recent years, Hamburg though has succeeded in creating public concepts and uses for prime locations whose significance stretches far beyond the city's boundaries. Kaispeicher B will house an International Maritime Museum including the Peter Tamm Collection. The building has already been renovated and on its opening day at the beginning of 2008, approxi-

erhebliche und rechtzeitige demographische Impulswirkung sowohl zugunsten familienorientierten Wohnens als auch zugunsten einer verstärkten Frauenbeschäftigung in den Unternehmen der inneren Stadt einschließlich der HafenCity geleistet.

7. KULTUREINRICHTUNGEN

Der Masterplan enthält keine Festlegungen zu kulturellen Konzepten und Institutionen. Es ist in den vergangenen Jahren jedoch gelungen, für Standorte besonderer Bedeutung öffentliche Nutzungen zu definieren, die eine weit über Hamburg hinausreichende Bedeutung besitzen.

In den Kaispeicher B zieht das Internationale Maritime Museum mit der Sammlung Peter Tamm. Das Gebäude ist bereits modernisiert, und mit der Eröffnung Anfang 2008 wird auf ca. 14.000 m² eine der bedeutendsten internationalen maritimen Sammlungen dauerhaft öffentlich zugänglich sein und durch ihre Lage eine wichtige Verknüpfung zwischen Speicherstadt und HafenCity schaffen.

Die prominente Südostseite des Überseequartiers wird ein 70 m hoher spektakulärer Bau von Rem Koolhaas besetzen, der als Science Center mit Wissenschaftstheater und Aquarium genutzt werden wird. Vorbehaltlich einer endgültig positiven Entscheidung der Bürgerschaft wird der Baubeginn 2009 nach Rohbaufertigstellung der U-Bahn-Station Überseequartier sein.

Das bedeutendste kulturelle Vorhaben Hamburgs auf absehbare Zeit wird die Elbphilharmonie auf dem Gebäude des Kaispeichers A am Standort Kaiserhöft sein. Nachdem das gewerbliche Konzept des Media City Ports an dieser Stelle scheiterte, entstand zunächst von privater Seite die Idee einer Konzerthalle. Herzog & de Meuron entwarfen ein Gebäude auf dem Kaispeicher (Gesamthöhe 106 m) mit einem Konzertsaal für ca. 2.200 Sitzplätze und einem kleinen Konzertsaal eingehüllt von einem Fünf-Sterne-Hotel und Wohnungen und mit den Stellplätzen im Kaispeicher. Die Realisierung erfolgt als Public-Private-Partnership-Projekt, wobei die Freie und Hansestadt Hamburg den Bau und den Betrieb der Konzertsäle finanziert, unterstützt durch sehr großzügige mäzenatische Zustiftungen. Gerade diese kulturellen Einrichtungen werden durch ihre prominente Lage, ihre architektonische Qualität, ihre stadtbildprägende Bedeutung, ihre Nutzungen und ihre nationalen wie internationalen Besucher die HafenCity und Hamburg in einer Intensität prägen, wie es zu Zeiten des Masterplanbeschlusses nicht vorstellbar war.

8. ENTWICKLUNGSZEITRÄUME

Die Entwicklung der HafenCity erfolgt zügiger als ursprünglich vorgesehen. Die Gesamtentwicklung der HafenCity geschieht nach wie vor phasenweise von Westen nach Osten und Norden nach Süden (im westlichen und zentralen Bereich); dennoch haben sich die phasenbezogenen Teilflächenentwicklungen deutlich verändert. Teilgebiete wie Ericusspitze, das nördliche Überseequartier, der Sandtorpark und der Grasbrook sowie Flächen östlich des Magdeburger Hafens werden unter Aufgabe der Restriktionsflächen und nach einer vorgezogenen Flächenfreimachung und Erschließung früher entwickelt. Die Areale Strandkai und nördlich des Baakenhafens werden überwiegend später entwickelt, insbesondere aufgrund der Inanspruchnahme der Flächen durch die Kreuzfahrtlogistik, den Bau der U-Bahn und die U-Bahn-Baustellenlogistik.

Auch wenn die Grundzüge der Entwicklung der HafenCity – wie im Masterplan formuliert – unverändert fortgeschrieben wurden, zeigt sich, dass eine Vielzahl von wesentlichen Weiterentwicklungen über die Rahmensetzungen des Masterplans hinaus einen Qualitätssprung für die Entwicklung der HafenCity bewirken. Die Vielzahl der Änderungen und Weiterentwicklungen wird dazu führen, dass die HafenCity sich zu einem zumindest im europäischen Kontext maßstabsetzenden Projekt entwickelt, was zunehmend anerkannt wird. Der Masterplan hat dafür eine erfolgreiche Grundlage gelegt. Eine nunmehr erfolgreiche Realisierungsstrategie schafft die zweite Grundlage.

mately 14.000 m² of one of the most significant international maritime collections will be permanently accessible – its location creating a major link between Speicherstadt and HafenCity. The prominent southeast side of Überseequartier will have a 70 m tall, spectacular structure, designed by Rem Koolhaas, which will be used as a Science Center with a science theatre and an aquarium. Subject to final approval by the City Parliament, construction will start in 2009, following the completion of the main work for the subway station at Überseequartier.

Hamburg's most significant cultural project in the foreseeable future will be the Elbe Philharmonic Concert Hall on the rooftop of the Kaispeicher A building located on Kaiserhöft. Following the failure of a concept for a Media City Port on this site, private investors produced the idea of a concert hall. Herzog & de Meuron designed a 106 m tall building including the Kaispeicher A warehouse, encompassing a concert hall seating 2,200 people and a smaller auditorium surrounded by a five-star hotel and apartments, plus a car parking garage within the warehouse building. The project will be handled by a public private partnership, with the Free and Hanseatic City of Hamburg having received extremely generous support by patrons for the construction and the operation of the concert auditoriums.

These cultural facilities will characterize HafenCity and Hamburg by shaping the cityscape with their prominent location, architectural quality, their uses and their national and international visitors in a way and with a magnitude that was unimaginable at the time the Masterplan was conceived.

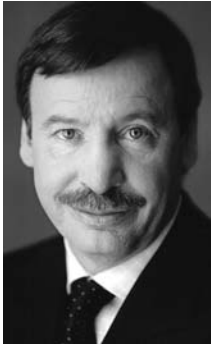
8. DEVELOPMENT TIME FRAMES

The development of HafenCity has proceeded at a brisker pace than originally foreseen. HafenCity's overall development will continue to progress in phases from west to east and north to south (in the western and central area). However, individual development schedules have undergone significant modification. Some parts, such as Ericusspitze, northern Überseequartier, Sandtorpark and Grasbrook, as well as areas east of Magdeburger Hafen, will be developed sooner than planned, thanks to the earlier availability and development of various sites formerly zoned as restricted. Strandkai and the area north of Baakenhafen will mostly be developed later than planned, particularly due to the fact that the land there is currently being used for cruise logistics, underground railway construction and construction site logistics.

Even if the main principles for the development of HafenCity – as set out in the Masterplan – were to continue unchanged, it is clear that the numerous amendments would effect a huge improvement on the Masterplan's framework. The multitude of alterations and improvements will help make HafenCity a benchmark project, at the very least within Europe. The Masterplan has laid successful foundations for this purpose. A successful realization strategy has now created the second basis.

Jürgen Bruns-Berentelg
Vorsitzender der Geschäftsführung
der HafenCity Hamburg GmbH
Chief Executive Officer
HafenCity Hamburg GmbH

Ortwin Runde
Erster Bürgermeister der
Freien und Hansestadt Hamburg
The First Mayor of the Free
and Hanseatic City of Hamburg



DIE HAMBURGER CITY KEHRT AN DIE ELBE ZURÜCK

Die Hafencity, das ist der Bauplatz Hamburgs für das 21. Jahrhundert - ein Gebiet, auf dem 5.500 Wohnungen und Beschäftigung für 20.000 Menschen entstehen sollen. Der Masterplan ist die Basis für dieses Zukunftsprojekt, das sich in Teilschritten mit städtebaulicher Sorgfalt und ökonomischer Rationalität entwickeln kann. Dieser Plan gibt uns die Chance, während seiner Realisierung aufgrund einer klaren und robusten Grundstruktur zu reagieren, zu variieren, zu modifizieren. Die Schnelligkeit, mit der der Senat in der Sache entscheidet, beweist die Wichtigkeit des Projekts.

Der Generationenentwurf Hafencity bietet große Chancen. Dank der Offenheit der Planung wird ein lebendiges, urban gemischtes neues Stück Hamburg entstehen. Die Bewohner, die Beschäftigten, die Betriebe und die Besucher der Hafencity werden sich mit ihrem Stadtteil identifizieren: denn hier vereinigen sich nicht nur Wohnen und Arbeiten, sondern auch Leben und Erleben. Im Masterplan Hafencity verbinden sich Vision und Qualität!

HAMBURG'S CITY CENTRE RETURNS TO THE ELBE

The Hafencity is Hamburg's building site for the 21st century: an area, where 5,500 apartments and 20,000 jobs will be created. The Masterplan is the foundation of this project of the future, which can be developed in single phases with sensitive urban planning and economic rationality. Due to its clear and robust structure, the plan offers the opportunity to react, to vary and modify, during the realization process. The promptness of the Senate's decision making process verifies the importance of the project.

The long-term Hafencity concept renders major opportunities. Thanks to the plan's openness, a lively, mixed urban part of Hamburg can be established. The inhabitants, the employees, companies and visitors of the Hafencity will identify themselves with their district. Here, housing and working are combined as well as living and experience. The Masterplan Hafencity combines vision and quality!

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Ortwin Runde'. The signature is stylized and fluid, written in a cursive-like style.

Ortwin Runde

INHALT

CONTENTS

Funktion des Masterplans	14
1.0 Leitziele für die Entwicklung der Hafencity und Strukturkonzept	14
1.1 NUTZUNGSSTRUKTUR	15
1.2 STÄDTEBAULICHE STRUKTUR	18
1.3 STÄDTEBAU UND ÖFFENTLICHER RAUM AM WASSER	19
1.4 INTEGRATION IN DIE STADT	20
1.5 NACHHALTIGKEIT UND ÖKOLOGIE	22
2.0 Städtebau	22
2.1 PLANUNGSGEBIET UND EIGENTUMSVERHÄLTNISSE	22
2.2 FLÄCHENBILANZ	23
2.3 STADTSTRUKTUR UND FREIRAUM	24
2.4 TEILBEREICHE UND RÄUMLICHE VERTEILUNG VON ART UND MASS DER BAULICHEN NUTZUNG	25
3.0 Themen	35
3.1 VERKEHR	35
3.2 HOCHWASSERSCHUTZ UND WEGENETZ IM STURMFLUTFALL	38
3.3 GRÜN- UND FREIFLÄCHEN	39
3.4 GEMEINBEDARF	41
3.5 VER- UND ENTSORGUNG	42
3.6 DENKMALSCHUTZ	43
3.7 LÄRM	43
3.8 ALTLASTEN	44
3.9 GERUCH	44
3.10 LUFTSCHADSTOFFE	45
3.11 ÖKOLOGIE	44
4.0 Entwicklungsschritte	46
Luftbild	16
Modellsimulation	52
Daten zur Hafencity	88

Purpose of the Masterplan	54
1.0 Principal development objectives and structural concept for Hafencity	54
1.1 MIX OF LAND USES	55
1.2 THE STRUCTURE OF URBAN DEVELOPMENT	55
1.3 TOWN PLANNING WITH REGARD TO PUBLIC WATERFRONT SPACES	56
1.4 INTEGRATION INTO THE CITY	57
1.5 SUSTAINABILITY AND ECOLOGY	59
2.0 Town planning	60
2.1 HAFENCITY SITE AND PROPERTY OWNERSHIP	60
2.2 LAND USE	60
2.3 URBAN STRUCTURE AND PUBLIC OPEN SPACES	61
2.4 INDIVIDUAL SECTIONS WITHIN THE HAFENCITY SITE AND THEIR PROPOSED DEVELOPMENT	63
3.0 Planning considerations	71
3.1 TRANSPORT AND TRAFFIC	71
3.2 FLOOD PROTECTION AND FLOOD-PROTECTED ACCESS ROUTES	74
3.3 PARK AREAS AND PUBLIC OPEN SPACES	75
3.4 COMMUNITY FACILITIES	77
3.5 UTILITIES AND SEWER SYSTEM	78
3.6 PRESERVATION OF ARCHITECTURAL MONUMENTS	78
3.7 NOISE LEVELS	79
3.8 SOIL CONTAMINATION	80
3.9 ODOUR	80
3.10 AIR POLLUTANTS	80
3.11 ECOLOGY	81
4.0 Development phases	82
Aerial photograph	16
Simulation model	52
Hafencity facts and figures	88

Funktion des Masterplans

DER MASTERPLAN, D. H. LEITZIELE UND STRUKTURKONZEPT, IST ALS ENTWICKLUNGSGRUNDLAGE FÜR DIE HAFENCITY AM 29. FEBRUAR 2000 VOM SENAT DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG BESCHLOSSEN WORDEN.

Der Masterplan HafenCity formuliert das städtebauliche Entwicklungskonzept für die Umwandlung des innenstädtischen Hafenrandes zu einer Erweiterung der Hamburger Innenstadt. Das Planwerk drückt als „sonstige städtebauliche Planung“ nach § 1 (5) Nummer 10 Baugesetzbuch die wesentlichen stadtentwicklungsplanerischen und städtebaulichen Ziele Hamburgs für die auf einen längerfristigen Zeitraum angelegte Entwicklung der HafenCity aus. Der Masterplan besteht aus Texten und Plänen. Es handelt sich dabei um ein flexibles, fortschreibungsfähiges Konzept, das im weiteren Planungs- und Entwicklungsprozess verfeinert und konkretisiert wird.

Wesentliche Funktion des Masterplans ist es, die Entwicklung der HafenCity für einen ökonomischen, sozialen, kulturellen und stadtökologischen Aufbruch der Stadt zu nutzen. Dazu ist es notwendig, bereits im frühen Planungsstadium in einem Planungsdialog eine breite Akzeptanz über Ziele und Maßnahmen zu erzielen. Der Masterplan ist daher Ergebnis eines interdisziplinär angelegten Ideenfindungsprozesses, in den die Ergebnisse eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs, eines öffentlichen Planungsdialoges und politische Entscheidungen gleichermaßen eingeflossen sind.

Die wesentlichen Grundlagen, aus denen der Masterplan entwickelt wurde, sind der Entwurf des ersten Preisträgers aus dem städtebaulichen Wettbewerb und die Masterplankonzeption aus dem Jahre 1998 mit ihren planerischen Annahmen und technischen Grundaussagen. Folglich besteht das Planwerk aus textlich formulierten Leitzielen, einem Strukturkonzept als Plan, einem Plan zum städtebaulichen Konzept und thematischen Plänen zu Nutzungen, Verkehr, Hochwasserschutz und Freiraum sowie den textlichen Erläuterungen. Darüber hinaus werden Aussagen zur stufenweisen Entwicklung des Gebietes gemacht.

1.0 Leitziele für die Entwicklung der HafenCity und Strukturkonzept (Anlage 1)

Die HafenCity ist mit ihren gut 155 ha Plangebiet eines der größten städtebaulichen Vorhaben, das die Stadt Hamburg in Angriff nimmt. Durch ihre besondere Lage wird es nach über hundert Jahren möglich, die Hamburger Innenstadt an zentraler Stelle wieder mit der Elbe zu verbinden. Damit sind für die Zukunftsentwicklung der Stadt unvergleichliche Chancen verbunden, denen von vielen Seiten zu Recht eine epochale Bedeutung beigemessen wird. Um diese Chancen zu nutzen, ist es erforderlich, einerseits die in internationaler Konkurrenz stehende Metropolfunktion Hamburgs fortzuentwickeln, andererseits die Identität der Stadt zu bewahren. In der Balance zwischen Wachstum und Integration, zwischen wirtschaftlichen Impulsen und sozialem Ausgleich, zwischen internationalem Maßstab und Ortsspezifität, zwischen Innovation und Tradition liegt die langfristige – auch städtebauliche – Herausforderung für die Realisierung des HafenCity-Projektes.

Die Entwicklung des Gebietes wird nach den bisherigen Erfahrungen und Planungen einen Zeitraum von ca. 25 Jahren in Anspruch nehmen. Da sich während dieser langen Zeit eine Reihe von Rahmenbedingungen und damit die Entwicklungsbedarfe der Stadt ändern können, muss der Masterplan ein hohes Maß an Flexibilität ermöglichen. Gleichzeitig darf er nicht beliebig sein, wenn die besondere Bedeutung des Vorhabens für eine zukunftssträchtige Neuprofilierung der Stadt nicht verspielt werden soll. Aus diesem Spannungsverhältnis begründen sich die nachfolgend genannten Leitziele der HafenCity-Entwicklung, die einerseits Orientierung sein sollen und andererseits den notwendigen Spielraum für alternative, funktionale und räumliche Interpretationen in Abhängigkeit von den konkreten Entwicklungsbedarfen der Stadt geben.

1.1 NUTZUNGSSTRUKTUR

Die HafenCity soll von einer städtisch-gemischten Nutzungsstruktur geprägt sein, mit der die Wohnfunktion in der Innenstadt gestärkt, ein breites Angebot für neue Arbeitsplätze geschaffen und zusätzliche Attraktivitäten aus dem Einzelhandels-, Bildungs-, Kultur-, Unterhaltungs- und Tourismussektor an die Stadt gebunden werden.

- Für das Ziel einer spürbaren Attraktivitätssteigerung der Innenstadt als Wohnstandort bietet die HafenCity mit ihren ausgezeichneten Lagen hervorragende Voraussetzungen. Deshalb sollen ca. 5.500 neue Wohnungen entstehen. Um einem sich ausdifferenzierenden und zunehmend von der Nachfrageseite bestimmten Wohnungsmarkt gerecht zu werden, wird ein breites Wohnungsangebot individueller und vielfältiger Wohnformen angestrebt, das Angebote für unterschiedliche Haushaltstypen und Bevölkerungsgruppen unterbreitet. Eine besondere Chance wird dabei auch für gehobene städtische Wohnformen gesehen, für die in Hamburg ansonsten nur ein begrenztes Flächenpotential zur Verfügung steht. In für das Wohnen besonders geeigneten Lagen mit Wasser- oder Freiraumbezug, wie den Quartieren am Sandtorhafen, am Baakenhafen und beiderseits des Parkes am Lohseplatz (hier zu 50%), soll die Wohnnutzung den Schwerpunkt bilden.
- Die HafenCity bietet ein unvergleichliches Standortpotential, um Hamburg als Wirtschaftsstandort neu zu profilieren. Besondere Chancen werden dabei für die Neuen Medien und die digitale Wirtschaft gesehen. Zugleich sollen hier aber auch interessante Angebote für den Wachstumssektor der übrigen unternehmensorientierten Dienstleistungen unterbreitet werden, nachdem die innenstädtischen Potentiale weitgehend in Nutzung sind.
- Die HafenCity bietet eine besondere Gelegenheit, die Innenstadt mit neuen und zusätzlichen Angeboten des Einzelhandels, der Unterhaltungs-, Freizeit-, Kultur und Touristikaufbaustruktur auszustatten. Angestrebt wird eine ergänzende Profilierung der Metropolfunktion Hamburgs unter Nutzung der besonderen Eigenschaften des Standortes: internationaler Bezug, Hafenbezug, Wasserbezug, Transport- und Kommunikationsbezug, tagesorientierter Freizeitbezug der angebotenen Güter- und Dienstleistungen. Dafür kommt dem Bereich um den Magdeburger Hafen besondere Bedeutung zu. Bei weiteren Bedarfen eignen sich aber auch andere markante Standorte, wie z. B. das östliche Ende des Baakenhafens.
- Eine zukunftsorientierte Innenstadtpolitik muss die technologischen Fortschritte in Handwerk und Produktion würdigen und Möglichkeiten für eine Reintegration dieser Nutzungen in das städtische Gefüge offen halten und befördern. Die HafenCity bietet hierfür ausreichend Potentiale, sofern die Betriebe bereit sind, sich in eine in der Regel mehrgeschossige städtische Bebauungsstruktur einzufügen.
- Die möglichst kleinräumige Mischung aller vorgenannten Nutzungen ist das übergeordnete städtebauliche Ziel für ein urbanes Stadtgefüge der Zukunft. In Verfolgung dieses Ziels darf aber nicht verkannt werden, dass sich die Flächenbedarfe für die einzelnen Nutzungen sowohl klein- als auch großräumig erheblich unterscheiden und nicht alle Nutzungen in unmittelbarer Nachbarschaft miteinander verträglich sind, sondern sich im Gegenteil auch stören können. Dies erfordert beim weiteren Vorgehen ein ausgesprochen differenziertes und wohl abgewogenes Konzept vertikaler und horizontaler Mischung im Gebäude, zwischen Gebäuden, im Quartier und zwischen den Quartieren.



1.2 STÄDTEBAULICHE STRUKTUR

Die HafenCity soll, unter Wahrung der hafentypischen Strukturen von Land- und Wasserflächen, ein Gebiet von innenstädtischem Charakter werden, das die städtebaulichen Voraussetzungen für eine urbane Nutzungsstruktur durch innerstädtische Dichte, eine Bebauung im städtebaulichen Zusammenhang und eine abwechslungsreiche Folge öffentlicher Räume bietet.

- Innerhalb des Planungsgebietes sollen die Flächenreserven zugunsten eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden in der Stadt Hamburg insgesamt in einer dichten baulichen Struktur mit einer durchschnittlichen Geschossflächenzahl (GFZ) von 2,5 entwickelt werden. Über das ganze Gebiet soll eine Bruttogeschossflächenzahl von ca. 1,5 Millionen Quadratmetern realisiert werden.
- Die Entwicklung soll in Teilquartieren erfolgen, die das notwendige Eigengewicht haben, um als selbständige Einheiten funktionstüchtig zu sein und dennoch die notwendige Überschaubarkeit zu gewährleisten, um örtliche Identität zu ermöglichen. Die Quartiere Am Sandtor-kai/Brooktorkai, Dalmannkai/Kaiserkai, Strandkai, der zentrale Bereich rund um den Magdeburger Hafen, östlich der zentralen Parkanlage, zwischen Bahnlinie und Oberhafen, beiderseits des Baakenhafens sowie am östlichen Ende an den Elbbrücken sollen deshalb einen jeweils eigenständigen städtebaulichen Charakter haben, und sich dennoch in ein städtebauliches Gesamtbild einfügen. Auf die Gestaltung der Schnittstellen und Übergänge ist entsprechend eine besondere Aufmerksamkeit zu richten.
- Die Entwicklung der Teilquartiere soll schrittweise und – soweit möglich – im Zusammenhang mit einem prinzipiellen Entwicklungsverlauf von West nach Ost mit Zentrumsbildung um den Magdeburger Hafen erfolgen. Eine Streuung der Bauaktivitäten über das gesamte Planungsgebiet ist zu vermeiden.
- Besondere Qualitätsansprüche sind hinsichtlich Nutzungsstruktur, der Gestaltung der öffentlichen Räume und der Architektur an die Bebauung rund um den Magdeburger Hafen als Zentrum der künftigen HafenCity und an die besonders exponierten und für das Stadtbild bedeutsamen Standorte Kaispeicher A, Strandhöft, Ericusspitze, Baakenhöft und Elbbrückenzentrum zu stellen.
- Neben der Speicherstadt als Denkmal von nationaler und internationaler Bedeutung sind, wenn es im Hinblick auf die künftigen städtebaulichen Erfordernisse vertretbar ist, auch andere erhaltenswerte Bauwerke der Hafengeschichte wie Hafenbecken, Kaimauern, Brücken, Kräne usw. in die neuen städtebaulichen Strukturen zu integrieren. Orte von besonderer stadtschichtlicher Bedeutung, wie z. B. die ehemalige Bastion Ericus und der ehemalige hannöversche Bahnhof, sind in angemessener Form in Erinnerung zu halten.
- Ein Schlüssel für die Vielfältigkeit und Nachhaltigkeit urbaner, städtischer Strukturen liegt in der Maßstäblichkeit der einzelnen Baugrundstücke und in einer möglichst breiten Streuung der Eigentumsverhältnisse. Der Grad einer möglichen Körnung ist in Abhängigkeit von der jeweils gewünschten Nutzung im Zuge des weiteren Planungsprozesses und der Nachfrageentwicklung zu bestimmen. Grundsätzlich wird jedoch eine Parzellierung in Baugrundstücke angestrebt, die Investitionen auch für mittelständische Unternehmen, kleinere Baugesellschaften, Baugemeinschaften und Einzelinvestoren ermöglichen.

1.3 STÄDTEBAU UND ÖFFENTLICHER RAUM AM WASSER

In der HafenCity ist der Gestaltung des öffentlichen Raumes, insbesondere der zahlreichen Uferkanten, als Orten der Begegnung und Kommunikation mit stadtteilprägendem Charakter, besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

- Eine zentrale Bedeutung kommt dem Magdeburger Hafen zu, der zum zentralen öffentlichen Platzraum der künftigen HafenCity entwickelt werden soll. Als Pendant zu Jungfernstieg und Binnenalster kann er ein Ort von stadtweiter Ausstrahlung und ganz eigener Charakteristik werden. Entsprechend sind seine Erschließungs- und seine Aufenthaltsfunktion in einen sinnvollen Ausgleich zu bringen und an seine Ausgestaltung hohe qualitative Ansprüche zu stellen.
- Die Kaibereiche sollen grundsätzlich in ausreichender Breite als Promenaden gestaltet und dauerhaft für jedermann zugänglich sein. Ihre Gestaltung kann und soll sich in Abhängigkeit von den angrenzenden Nutzungen und öffentlichen Räumen unterscheiden. Deshalb ist im Zuge der weiteren Planungen dem Umgang mit den Uferkanten wegen der tidenbeeinflussten Höhendifferenzen zum Wasser und den Erdgeschosszonen auf bzw. an Warften besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Ziel ist es, bei Beachtung aller notwendigen Sicherheitsmaßnahmen, die Wasserflächen der HafenCity erfahrbar und erlebbar zu gestalten.
- Zur spezifischen Qualität des öffentlichen Raumes, aber auch des Wohnens und Arbeitens am Wasser, zählt die Nutzung des Wassers selbst. Deshalb wird der Errichtung des Kreuzfahrtterminals am Strandkai, der Ermöglichung des Traditionsschiffhafens im Sandtorhafen, der Einrichtung von Marinas im Grasbrook- und Baakenhafen große Priorität für ein attraktives Standortprofil der HafenCity beigemessen. Angestrebt wird auch, die HafenCity an regelmäßige öffentliche Nahverkehrsverbindungen auf dem Wasser anzuschließen.
- Im Kontrast zum wassergeprägten Magdeburger Hafen ist der lang gestreckte Grünraum zwischen Brooktor- und Baakenhafen zu einem stadtteilprägenden öffentlichen Raum zu entwickeln. Er wertet nicht nur die landseitigen Lagen des Planungsgebietes auf, sondern ihm kommt für die überörtliche Grünverbindung von den Wallanlagen zum Wasser und an das uferbegleitende Wegenetz entlang der Elbe eine wichtige Funktion zu. Die Parkanlage selbst soll in ihren einzelnen Abschnitten einen unterschiedlichen Charakter für verschiedene Funktionen haben: Ruhe, Erholung, Sport und Spiel.
- Ergänzt werden sollen die zentralen öffentlichen Räume Magdeburger Hafen und öffentlicher Grünraum zwischen Brooktor- und Baakenhafen durch ein Netz kleinerer Quartiersplätze innerhalb der einzelnen Baugebiete, die in Abhängigkeit von den benachbarten Nutzungen ganz unterschiedlich ausgestaltet werden sollen.
- Eine besondere Herausforderung stellt das Bauen am Wasser dar. Dabei sollen möglichst auch viele Gebäude aus der „zweiten Reihe“ einen Blick auf das Wasser erhalten und die zum Teil erhebliche Längenausdehnung der Hafenbecken durch ein stadträumliches Vor- und Zurückspringen der Bebauung sinnvoll gliedern und spannungsvoll inszenieren.

1.4 INTEGRATION IN DIE STADT

Die HafenCity soll mit der heutigen Innenstadt möglichst eng verknüpft werden, um gegenseitige Synergieeffekte zur Entwicklung eines durchgehenden Innenstadtquartiers vom Wallring bis zur Elbe zu nutzen. Daneben kommt der Anbindung an Hammerbrook, Rothenburgsort und Veddel insbesondere für die östlichen Bereiche des Plangebietes um den Baakenhafen eine besondere Bedeutung zu.

- Die Innenstadt und die benachbarten Stadtteile begünstigen mit ihren Qualitäten und ihren Infrastrukturausstattungen umgekehrt die Entwicklungspotentiale in der HafenCity. Soweit diese Einrichtungen – wie z. B. im Bereich der Schulversorgung – über Kapazitäts- und Ergänzungspotentiale verfügen, sollen diese deshalb vorrangig für Neubaumaßnahmen in der HafenCity in Anspruch genommen werden. Dies ist nicht nur unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten sinnvoll, sondern begünstigt auch die sozialen Verflechtungen zwischen neuer und eingessener Bevölkerung.
- Eine hervorgehobene Rolle für die Verknüpfung von Innenstadt und HafenCity kommt, ausgehend vom Rathausmarkt/Jungfernstieg, dem Straßenzug Domplatz–Brandstwierte–Bei St. Annen und, ausgehend vom Hauptbahnhof, dem Wallringabschnitt vom Steintorwall bis zur Ericusspitze zu. Beide können diese Funktion in ihrem heutigen Zustand weder stadträumlich noch nutzungsseitig oder im Hinblick auf ihre Freiflächenqualität erfüllen. Eine öffentlichkeitswirksame Bebauung des Domplatzes, eine Ergänzung und Erneuerung der Erdgeschosszonen mit attraktiven Läden und Geschäften entlang der straßenbegleitenden Bebauung ist deshalb ebenso anzustreben und zu befördern, wie eine spürbare Aufwertung der öffentlichen Räume unter besonderer Beachtung einer Verbesserung der Wegebeziehungen für Fußgänger und Fahrradfahrer. Wie dies im Einzelnen mit den Belangen der auch langfristig unverzichtbaren, zum Teil parallel laufenden (Klosterwall–Steintorwall–Glockengießerwall) bzw. kreuzenden (Domstraße/Ost-West-Straße/Zippelhaus–Dovenfleet) Hauptverkehrsstraßen in Ausgleich gebracht werden kann, ist zwar nicht Gegenstand des Masterplans, für die erfolgreiche Realisierung der HafenCity gleichwohl von Bedeutung. Weiterhin sind die Verbindungen vom Planungsgebiet in die City-Süd entlang des Mittelkanals, nach Rothenburgsort mittels einer neuen Brücke nach Entenwerder sowie in den Stadtteil Veddel über die Freihafenelbbrücke wichtig. Mit diesen letztgenannten Anschlusspunkten soll innerhalb des Planungsgebietes selbst ein attraktiver Elbuferweg zwischen den Landungsbrücken und Rothenburgsort hergestellt werden.
- So günstig die HafenCity über die zahlreichen Brücken für den Individualverkehr mit den benachbarten Stadtteilen verbunden ist, so vergleichsweise schwierig gestaltet sich eine Integration in das öffentliche Schnellbahnliniennetz. Zwar liegen Haltestellen in Nachbarschaft und die Nahverkehrsknotenpunkte in nicht allzu weiter Entfernung vom Plangebiet; gerade dies macht aber Netzergänzungen unter Beachtung der notwendigen Trassenparameter sowie Berücksichtigung der schwierigen Gründungsverhältnisse in der HafenCity aufwendig und unverhältnismäßig teuer. Das Ziel einer umweltgerechten, leistungsfähigen und nachhaltigen öffentlichen Nahverkehrserschließung der HafenCity kann mit der Stadtbahn erreicht werden. Bei einer Entscheidung für die Einführung einer Stadtbahn ist die Anbindung der HafenCity an das geplante Stadtbahn-Kernnetz durch Ergänzungen dieses Netzes möglich. Die Option für eine zusätzliche S-Bahn-Station am Elbbrückenzenrum soll offen gehalten werden. In den ersten Entwicklungsphasen wird die öffentliche Nahverkehrserschließung über Busse sichergestellt. Die Planungen schließen die Entwicklung eines People-Mover-Systems als Teil einer touristischen Erschließung entlang des gesamten nördlichen Elbufers nicht aus.

- In der HafenCity, die vor der heutigen Hauptdeichlinie liegt, wird der Hochwasserschutz durch Warften, d. h. durch abschnittsweise, dem Projektfortschritt entsprechende Geländeaufhöhungen gewährleistet. Die Warften werden durch besondere Hochwasserschutzwege so an die Hauptdeichlinie angebunden, dass auch im Hochwasserfall der Einsatz von Feuerwehr- und Sanitätsfahrzeugen etc. gewährleistet ist. Dabei soll auch in den einzelnen Entwicklungsstadien ein vergleichbarer Sicherheitsstandard gewährleistet werden wie innerhalb der Hauptdeichlinie.
- Nach erfolgtem Endausbau aller Warften kann die HafenCity mit Hilfe von vier Sperrwerken so mit der Hauptdeichlinie verbunden werden, dass die besonderen Hochwasserschutzwege innerhalb des Gebietes der HafenCity wieder entfallen können und auch die Speicherstadt hochwassergeschützt ist.
- Das herausragende Potential der HafenCity ist die Verbindung der Innenstadt zum Hafen und zur Elbe mit Sichtbeziehungen und Wegeführungen über Stadträume, an deren Ende das Maritime spürbar wird. Dem Masterplan liegt ein Stadtgrundriss zugrunde, der den stadträumlichen und baulichen Zusammenhang zur City herstellt. Ziel ist es, wichtige Blickbezüge und Sichtachsen zu vorhandenen, für Hamburg bedeutsamen Gebäuden, zu städtebaulichen Dominanten und zu städtebaulichen Ensembles hervorzuheben und Blickbezüge aus der heutigen City zur HafenCity und Elbe durch spannungsvolle und ausgewogene Proportionen des Stadtraumes und wirkungsvolle Platzierung baulicher Dominanten zu bereichern.
- Ein Identitätsmerkmal von besonderer Qualität ist Hamburgs Stadtsilhouette, die vor allem durch die Türme der Hauptkirchen und des Rathauses, aber auch durch einige Hochhäuser geprägt wird. Die Lage der HafenCity bedingt, dass Hamburg mit der Entwicklung und Bebauung des Gebietes eine völlig neue Stadtansicht zur Elbe ausbilden wird. Dies ist einerseits die bedeutendste stadtbaukünstlerische und architektonische Herausforderung, die Hamburg in den kommenden Jahren zu bewältigen hat, andererseits aber auch die größte Chance, der Stadt neue kulturelle und imageprägende Impulse zu verleihen. Dafür sind Mut und Innovationskraft ebenso erforderlich wie Sorgfalt und Rücksichtnahme auf die bedeutenden historischen Werte Hamburgs. Die überwiegende Höhenentwicklung der HafenCity sollte deshalb grundsätzlich die Höhe der Speicherstadtbebauung nicht überschreiten. Ohne Beeinträchtigung der historischen Silhouette sind im Bereich des Strandkais Akzentuierungen in der Höhe denkbar. Einzelentscheidungen sind für besondere Standorte an den Höften, den Kopfpunkten am Magdeburger Hafen/Baakenhafen und an der Ericusspitze zu treffen. Diese Entscheidungen müssen Nutzung, Nachbarschaft und Auswirkungen auf bedeutende Blickbeziehungen berücksichtigen. Ein signifikanter Höhenakzent soll am östlichen Ende des Baakenhafens im Bereich des Elbbrückenzenrums gesetzt werden.

1.5 NACHHALTIGKEIT UND ÖKOLOGIE

Das HafenCity-Projekt ist ein Vorhaben der nachhaltigen Stadtentwicklung. Mit der Umnutzung bisher hafengewerblich genutzter Flächen sollen ökologisch und gestalterisch nachhaltige Effekte für ein zukunftsfähiges Milieu der HafenCity erzielt werden.

- Im Sinne des Klimaschutzes und der Einsparung von Energie sollen in der HafenCity die Potentiale für umweltverträgliches, nachhaltiges Bauen und Wohnen und eine ressourcenschonende Energieversorgung genutzt werden. Die überwiegende Südexposition der Kaizungen und Landflächen bietet eine wichtige Grundlage für den Einsatz von Solarnutzung, die nach dem jeweiligen Stand der Technik in geeigneten städtebaulichen Zusammenhängen berücksichtigt werden soll. Ergänzend können andere ressourcenschonende Verfahren zur Energieerzeugung eingesetzt werden. Der Anschluss der Bebauungen an das Fernwärmenetz bietet sich aufgrund der vorhandenen leistungsfähigen Leitungsinfrastruktur und des neu errichteten Gasheizwerkes an.
- Bei der baulichen Umsetzung der HafenCity spielt die Kontinuität der Materialverwendung umweltschonender Baustoffe eine wichtige Rolle. Am Beispiel des Klinkermauerwerks der älteren Kaimauern und Speicher des 19. Jahrhunderts zeigt sich, dass solche Baumaterialien auch Lebensraum für seltene Pflanzen- und Tierarten bieten.
- Die Niederschläge sollen im Kontext des amphibischen Milieus umwelt- und gewässerschonend abgeführt werden. Das weitgehend schadstoffunbelastete Oberflächenwasser von Dach- und Freiflächen soll grundsätzlich auf kurzen Wegen der Elbe und den Hafenbecken zugeleitet werden.
- Die HafenCity erhält eine besondere Bedeutung durch ihre Lage im Stromspaltungsgebiet der Elbe. Durch hafentypische Überformung des ehemaligen Überschwemmungsgebietes des Grasbrooks im 19. Jahrhundert wurden die Landflächen weitgehend versiegelt und überbaut. In den baulich gefassten Hafenbecken des Planungsgebietes bestehen jedoch weiterhin wesentliche Lebensraumfunktionen des elbtypischen Naturraumes. Daher sollen die tidebeeinflussten Hafenbecken, Fleete und Kanäle mit ihren Uferbereichen und Kaimauern auch wegen ihrer Eignung als Rückzugsraum für bedrohte Tier- und Pflanzenarten des Elbästuars weitgehend erhalten werden.

2.0 Städtebau

2.1 PLANUNGSGEBIET UND EIGENTUMSVERHÄLTNISSE

Das ca. 155 ha große Planungsgebiet des Masterplanes grenzt in seinem westlichen Bereichen südlich an die Speicherstadt und damit an die Hamburger Innenstadt. In seinem östlichen Abschnitten liegt es südlich der Flächen des Großmarktes, getrennt durch den Oberhafenkanal. Es liegt insgesamt nördlich der Norderelbe und wird im Westen durch das Kaiserhöft und im Osten durch die Elbbrücken begrenzt.

Die Flächen der HafenCity befinden sich mit ca. 88 ha zum größten Teil im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg und sind durch Beschluss der Bürgerschaft vom 20./21.08.1997 in das „Sondervermögen Stadt und Hafen“ eingebracht worden.

Wesentliche Teile der Flächen östlich des Magdeburger Hafens, nördlich der Versmannstraße befinden sich mit ca. 30 ha im Eigentum der Deutschen Bahn AG. Dies schließt auch die Flächen nordöstlich und nördlich der Fernbahnlinie Hamburg–Bremen/Hannover entlang des Oberhafenkanals ein. Eine weitere Fläche der DBAG befindet sich zwischen den Elbbrücken und der Freihafenelbbrücke, nördlich der Zweibrückenstraße.

Im Bereich Lohseplatz befinden sich mehrere Grundstücke im Privatbesitz. Der Masterplan geht vom Bestand der darauf vorhandenen Gebäude aus.

Die Zollstandorte werden mit Fortfall der Freihafengrenze entbehrlich und damit ganz oder teilweise disponibel. Die Zollflächen an der Zweibrückenstraße befinden sich im Eigentum des Bundes.

Die im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg befindlichen und vermieteten Grundstücke Am Sandtorkai 6–7, Magdeburger Straße 1, Magdeburger Straße 3, Magdeburger Straße 5–7, Magdeburger Straße 11–17, Magdeburger Straße 19, Magdeburger Straße 6 unterliegen gemäß Beschluss von Senat und Bürgerschaft aus dem Jahre 1997 als Restriktionsflächen nicht der Planung. Gemeinsam mit den Wasserflächen und den dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Flächen sind sie nicht Bestandteil des Sondervermögens „Stadt und Hafen“.

Das Grundstück Brooktor 11 wird ebenfalls nicht überplant. Es ist jedoch Bestandteil des Sondervermögens. Die Grundstücksflächen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie am westlichen Brückenkopf der Freihafenelbbrücke sind ebenfalls als Restriktionsflächen anzusehen. Die städtischen Flächen der Hafenbahn unmittelbar nördlich der Versmannstraße sind Bestandteil des Sondervermögens und bei Wegfall der Hafennutzung verfügbar.

Soweit der Masterplan Überplanungen der Restriktionsflächen vorsieht, sind diese als langfristige Optionen für spätere Planungsphasen anzusehen. Derzeit geltende Verträge werden dadurch nicht in Frage gestellt.

2.2 FLÄCHENBILANZ

Die zentrale Lage des Gebietes innerhalb Hamburgs und der Metropolregion und nicht zuletzt der hohe Entwicklungsaufwand erfordern eine urbane Dichte im gesamten Plangebiet. Aus der Betrachtung unterschiedlicher Nutzungsszenarien und Testentwürfe sind im Rahmen der Masterplankonzeption für die bauliche Nutzung ca. 1,5 Millionen Quadratmeter Bruttogeschossfläche angenommen worden. Diese Annahme hat sich im Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbes bestätigt und wird somit Grundlage des Masterplans. Dies gilt auch für das Verhältnis von Nettobauland zur Fläche für Infrastrukturbedarfe von jeweils 60% zu 40% des Bruttobaulandes.

Für wohnungsnaher öffentliche Parkanlagen und öffentliche Spielplätze ist eine Fläche von insgesamt ca. 5,8 ha vorgesehen. Darüber hinaus können private Grünflächen in einer Größenordnung von ca. 3,0 ha für öffentliche Funktionen (wohnungsnaher Parkanlagen und Spielplätze) gewidmet werden. Promenaden und Plätze nehmen eine Fläche von ca. 11,0 ha ein.

Auf den zu bebauenden Flächen können rechnerisch ca. 5.500 Wohnungen für ca. 12.000 Einwohner und Arbeitsplätze für ca. 20.000 Beschäftigte untergebracht werden. Diese Größenordnungen gelten vorbehaltlich weiterer Detaillierungen und Konkretisierungen in den anschließenden Planungsschritten.

2.3 STADTSTRUKTUR UND FREIRAUM

Die Gebietsstruktur der HafenCity und ihre Verknüpfung mit den angrenzenden Stadtbereichen orientiert sich an den folgenden, im städtebaulichen Wettbewerb entwickelten Leitlinien. Es sind dies die Interpretation der Speicherstadt als südliche Fortsetzung des Wallringes mit Symbol- und Ankerwirkung für die Entwicklung der HafenCity, die Entwicklung eines Ortes hoher Zentralität am Magdeburger Hafen als Endpunkt der neuen innenstädtischen Wegebeziehung zum Jungfernstieg und zur Binnenalster und die Ausbildung unterschiedlicher städtebaulicher Typologien, die sich aus den Bedingungen der verschiedenen Orte in der HafenCity ableiten.

Eine städtebaulich aufgelöste Baustruktur am Südrand der Speicherstadt – entlang des Straßenzuges Am Sandtorkai–Brooktorkai–Ericus – soll die Speicherstadt als kulturhistorisch bedeutendes Denkmal und als Milieugeber für die künftige Entwicklung bis weit in die HafenCity wirksam werden lassen. Die neuen Gebäude müssen Sichtbeziehungen aus der HafenCity zur Speicherstadt und in die Innenstadt ermöglichen. Der rhythmisierte Wechsel von Bau- und Freiflächen thematisiert die Schließung des 1. Grünen Ringes auf den Flächen der ehemaligen Wallanlage zwischen Baumwall und Deichtor. Die Ericusspitze ist östlicher Abschluss der Speicherstadt und Auftakt zur HafenCity am Wallring. Gemeinsam mit dem Kaispeicher A, einem neuen Zentrum an den Elbbrücken und dem Herzstück der HafenCity am Südrand des Magdeburger Hafens ist die Ericusspitze ein Ort von besonderer Bedeutung für das Projekt. Ihrer künftigen Nutzung und architektonischen Funktion muss im weiteren Projektverlauf eine besondere Beachtung geschenkt werden.

Der lang gezogene Stadtraum am Magdeburger Hafen mit öffentlichen Boulevardzonen zu beiden Seiten des Hafenbeckens erhält seine Aufenthaltsqualität durch den starken Bezug zum Wasser. Treppenanlagen und Anleger für Ausflugsboote können die schon heute vorhandenen Qualitäten deutlich verstärken. Die geschlossene Bebauung zu beiden Seiten dieses Raumes ist mindestens sechs- bis achtgeschossig für kerngebietstypische Dienstleistungs- und Handelsnutzungen ausgelegt. Auf den Eckpositionen des stadträumlich hochattraktiven Mündungsbereiches des Magdeburger Hafens in den Baakenhafen und in die Norderelbe sind Sondernutzungen aus den Bereichen Freizeit, Kultur, Handel und Tourismus vorgesehen. Unmittelbar südlich am Strandkai schließt sich der geplante Terminal für Kreuzfahrtschiffe mit erforderlicher Kaifläche an.

Im Zusammenhang mit einem dritten, jedoch funktional unabhängigen Sondernutzungsbereich auf dem Baakenhöft erhält der südliche Endpunkt der Entwicklungsachse Binnenalster–Norderelbe sowohl städtebaulich als auch funktional einen besonderen Akzent. Dem konzentrierten maritimen Dreieck am Wasserplatz, gebildet durch Magdeburger Hafen, Baakenhafen und Norderelbe, gilt es hinsichtlich seiner funktionalen, hochbaulichen und freiräumlichen Entwicklung, höchste Aufmerksamkeit zu schenken.

Unmittelbar östlich und westlich flankieren dicht bebaute, gemischt genutzte Quartiere den Magdeburger Hafen. Ihre Straßen entwickeln starke nord-süd-gerichtete Bezüge zur Innenstadt. Eine besondere Stellung – nicht nur in verkehrlicher Hinsicht – nimmt in diesem Zusammenhang die neue vierspurige Verbindung Versmannstraße–Brooktorkai ein. Sie führt durch ein gemischt genutztes Gebiet mit erdgeschossigem Einzelhandel und übernimmt die Quartiersversorgung der Bereiche Steinschanze/Lohseplatz.

Die Struktur der übrigen Quartiere orientiert sich an den vorhandenen Hafenbecken und folgt diesen sowohl in ihrer Gebäude- als auch in ihrer Freiraumstruktur. Besondere Aufmerksamkeit wird auf die Gestaltung und Zugänglichkeit der Kaispitzen als öffentliche Orte und Aussichtspunkte gelegt. Alle Uferbereiche in der HafenCity sollen grundsätzlich frei zugänglich sein. Sofern aus städtebaulichen

Gründen Gebäude an die Kaikante geführt werden oder darüber hinaus kragen, wird der öffentliche Zugang zum Wasser, z. B. durch die Ausbildung von Arkaden oder Durchgängen, grundsätzlich gewahrt bleiben. Hierdurch entsteht innerhalb der HafenCity ein Wegenetz, das sich unkompliziert in die übergeordneten Wegebeziehungen zur Innenstadt einfügt. Durch die Ausbildung einer elbparallelen, großzügigen und einprägsamen parkartigen Uferpromenade am Kirchenpauerkai, südlich des Baakenhafens, entsteht eine durchgängige Verbindung vom Baumwall bis zum Elbpark Entenwerder. Hierdurch wird eine Lücke im regionalen Freiraumverbund des Elbwanderweges geschlossen und ein wesentlicher Beitrag zur stadträumlichen Verflechtung der Innenstadt mit dem Hamburger Südosten geleistet.

Östlich der zentralen Zone um den Magdeburger Hafen gliedert der Lohsepark die Quartiere. Dieser neu geschaffene Freiraum verbindet als orthogonal gegliedertes Band den Ericusgraben mit dem Baakenhafen. Großräumig verknüpft er die Elbe mit dem innenstädtischen Wallring. Der heute noch sichtbare Bahnhofsvorplatz, der Lohseplatz, wird in die Freiraumplanung integriert und soll als zeitgeschichtliches Dokument erhalten bleiben. Eine Straßenverbindung in der Achse des Mittelkanals nimmt Bezüge zu den sich östlich anschließenden Stadtbereichen City-Süd und Hammerbrook auf. Von Norden kommend, bindet der Park auf der Baakeninsel in die Uferpromenade am Kirchenpauerkai und somit in den Elbwanderweg ein. An dieser Stelle markiert er den Wechsel von Sondernutzung auf der Kaispitze zu Wohnungsbau auf der Kaizunge.

Die Basisgestalt der HafenCity entwickelt sich aus einzelnen Quartieren mit unterschiedlichen städtebaulichen Typologien. Diese Typologien reagieren auf die jeweiligen Bedingungen, die sich aus der Umgebung des zu entwickelnden Quartiers ergeben. Als Beispiel seien hier die Einzelhausbebauung südlich der Speicherstadt oder die Blockbildung im zentralen Bereich um den Magdeburger Hafen genannt. Die städtebauliche Abwägung orientiert sich vorwiegend an den äußeren Randbedingungen des Gesamtgebietes. Die Quartiere werden durch Grün- und Wasserflächen mit klaren Raumdefinitionen gegliedert und treten hierdurch untereinander in Beziehung. Durch die Integration der Wasserflächen in die städtebauliche Konzeption der Quartiere werden standortbezogen hohe Dichten – auch für empfindliche Nutzungen – möglich.

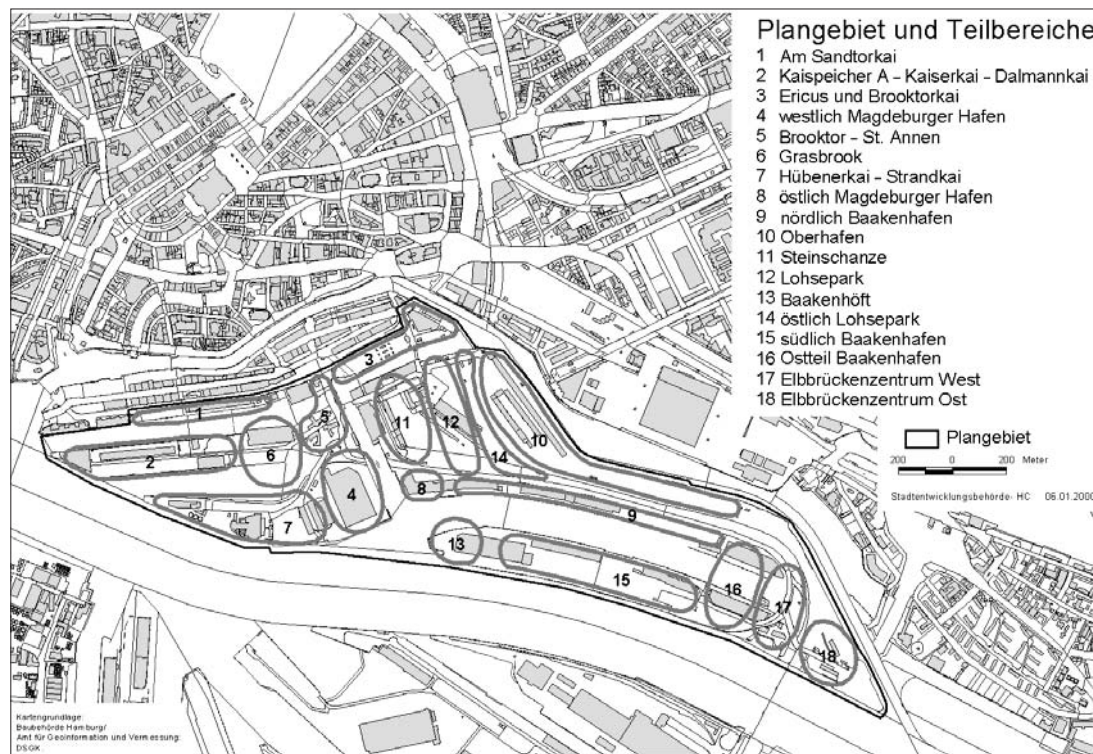
Der Bereich der Elbbrücken ist aufgrund seiner besonderen Lage am Eingang zur inneren Stadt und seiner günstigen verkehrlichen Anbindung als Landmarke im Sinne eines Standortes für die Entwicklung von Hochhäusern dargestellt.

2.4 TEILBEREICHE UND RÄUMLICHE VERTEILUNG VON ART UND MASS DER BAULICHEN NUTZUNG

Die Untergliederung des gesamten Entwicklungsbereiches in Teilbereiche und deren Erläuterungen leiten sich aus dem städtebaulichen Konzept und der räumlichen Verteilung von Art und Maß der Nutzung (Anlagen 2, 3 und 7) ab. Für den Masterplan wurden Flächen zu Teilbereichen zusammengefasst, die hinsichtlich ihrer geographischen Lage, ihrer Nutzung, ihrer städtebaulichen Typologie und ihres möglichen Entwicklungszeitpunktes Gemeinsamkeiten aufweisen. Darüber hinaus definiert sich die Aufgliederung über die schrittweise Entwicklung der HafenCity von Westen nach Osten. Das Plangebiet gliedert sich demnach in 18 Teilbereiche, die acht Stadtfeldern bzw. Quartieren zugeordnet werden können.

Der Beschreibung sind steckbriefartig die wichtigsten Flächengrößen sowie die wichtigsten Nutzungscharakteristika vorangestellt. Die anschließende Beschreibung der Bereiche nimmt Bezug auf ihre Funktion innerhalb des Entwicklungsbereiches selbst und ihre Vernetzung mit der Umgebung.

Darüber hinaus werden Aussagen über Nutzungsart und -maß sowie über die Zuordnung des Teilbereiches zu den jeweiligen Quartieren gleicher städtebaulicher Typologie getroffen, die die Basisgestalt des Gesamtkonzeptes bilden.



1. AM SANDTORKAI

Größe: ca. 0,8 ha

Nutzungen: Wohnen (70%–80%), Dienstleistungen

Bruttogeschossfläche: ca. 30.000 m²

Das Quartier am Sandtorhafen ist Bestandteil einer sequenzartigen, städtebaulich aufgelösten Struktur entlang des Straßenzuges Am Sandtorkai–Brooktorkai–Ericus am Südrand der Speicherstadt. Sie soll die Speicherstadt als kulturhistorisch bedeutendes Denkmal und Rückgrat mit der Hafencity verbinden und vielfältige Sichtbeziehungen möglich machen. Der Teilbereich arrondiert ein städtisches Wohnquartier am Sandtorhafen. Seine Lagegunst am Wasser wird durch die Nachbarschaft zu dem mit Wohnungsbau durchsetzten Altstadtquartier Cremon noch verstärkt. Der Wohnungsbau am Sandtorhafen kann zu einem sehr frühen Zeitpunkt neues städtisches Leben in der überwiegend monostrukturierten Randzone der südlichen Innenstadt etablieren.

Die sechs- bis achtgeschossigen Einzelhäuser mit Geschosswohnungsbau sind in eine linienhaft ausgebildete Warft zwischen der Straße Am Sandtorkai und dem Sandtorhafen integriert. Private Freiflächen schaffen Übergänge und Durchlässe zum Sandtorhafen. Der Parkbereich in Verlängerung Auf dem Sande bietet offene Blickbeziehungen nach Süden. Ein öffentlicher Weg entlang des Ufers verknüpft den Teilbereich mit dem Wegesystem des Hanseatic Trade Center und der Freifläche am Kopf des Sandtorhafens. Das Quartier wird an die Feuerwehrezufahrt Kibbelsteg angebunden.

2. KAISPEICHER A – KAISERKAI – DALMANNKAI

Größe: ca. 5,0 ha

Nutzungen: Wohnen (70%–80%), Dienstleistung

Bruttogeschossfläche: ca. 120.000 m²

Das Kaiserhöft ist für die Hafencity ein Ort von herausragender städtebaulicher Bedeutung. Der Grundstücksbereich ist heute mit dem Kaispeicher A nahezu vollständig überbaut. Er ist der markanteste Punkt der Hafencity in Richtung Landungsbrücken/Altona und eines der bedeutendsten Bestandsgebäude in der Hafencity. Die Maßstäblichkeit des Gebäudes und seine konsequente Zurückhaltung im architektonischen Ausdruck prägen diesen Speicher als herausragendes Beispiel der Hamburger hafenprägenden Industriearchitektur der sechziger Jahre. Er ist als denkmalschutzwürdig einzustufen. Inwiefern eine Umnutzung unter Wahrung seines Charakters möglich ist, muss im Rahmen anschließender Planverfahren geprüft werden. Wegen der schwierigen Erschließungs- und Stellplatzsituation werden für diesen Standort innovative Kerngebietsnutzungen angenommen. Aufstockungen oder Anbauten an den Kaispeicher A sind denkbar. Die Höhenentwicklung ist projektabhängig zu klären.

Das Quartier auf dem Kaiserkai/Dalmannkai bildet den Schwerpunkt für den Wohnungsbau im westlichen Teilgebiet der Hafencity. Gemeinsam mit dem Wohnungsbau Am Sandtorkai und am Strandkai soll hiermit das Wohnen als Schlüsselfunktion in die südliche Innenstadt zurückkehren. Das Quartier ist mit einer differenzierten Geschossigkeit von bis zu sechs innenstädtisch verdichtet und entwickelt starke Bezüge zu den flankierenden Becken des Grasbrookhafens und des Sandtorhafens. Wohnungsnaher Freiflächen gliedern das Gebiet und ermöglichen Sichtbezüge auf die Speicherstadt.

Die Kaizunge wird durch eine Aufhöhung des Geländes zu einer Warft vor Hochwasser geschützt. Eine hochwassergeschützte Erschließungsstraße mit Anbindung an die Sandtorhafenbrücke und an den Kibbelsteg als Feuerwehrezufahrt wird ausgebaut.

3. ERICUS UND BROOKTORKAI

Größe: ca. 2,8 ha

Nutzungen: Dienstleistung, Kultur, Handel

Bruttogeschossfläche: ca. 80.000 m²

Der Bereich Ericus/Brooktorkai liegt am Hauptzugang in die Hafencity aus Richtung Hauptbahnhof und Wallring sowie der östlichen inneren Stadt. Aufgrund seiner günstigen Erschließungssituation und seiner Nachbarschaft zu den sich nördlich anschließenden Dienstleistungs- und Handelsnutzungen des Kontorhausviertels eignet sich das Gebiet für die Entwicklung von Kerngebietsnutzungen mit Schwerpunkt Dienstleistung, Kultur und Handel. Die Ericusspitze ist der östliche Abschluss der Speicherstadt und gleichzeitig der südliche Endpunkt einer möglichen Kulturmeile entlang des östlichen Wallringes. Sie ist damit ein Ort von besonderer städtebaulicher Bedeutung. Der Konzeptentwicklung und ihrer hochbaulichen Gestaltung sind daher große Aufmerksamkeit zu schenken. Die Geschossigkeit ist projektabhängig zu entwickeln. Der Freibereich an der Ericusspitze sichert die öffentliche Zugänglichkeit dieses prominenten Ortes am Zollkanal. Eine mögliche fußläufige Anbindung an das Deichtorhallenumfeld wird in folgenden Planungsschritten geprüft. Der Bereich Brooktor eignet sich aufgrund seiner klaren Erschließungssituation für die Entwicklung solitärer Gebäudestrukturen in sechs- bis achtgeschossiger Bebauung.

Im Westen des Quartiers kann der Betondeckel über dem Verbindungskanal zwischen Holländischbrookfleet und Brooktorhafen entfernt werden. Die entstehenden städtebaulichen Potentiale mit

zweiseitigem Wasserbezug und Sichtbezügen auf Speicherstadt und Magdeburger Hafen schaffen hochwertige Standortqualitäten. Vom Jungfernstieg kommend, ist der Ort der Auftakt der HafenCity, er begrenzt den Magdeburger Hafen als markanten Raum nach Norden und bildet für St. Annen eine Raumkante aus.

Der Hochwasserschutz erfolgt in diesem Bereich durch Aufhöhung der Flächen zu einer geschlossenen Hochwasserschutzanlage, in der eine Feuerwehrezufahrt mit Anschluss an die Oberbaumbrücke bis zur Straße Brooktor geführt wird.

4. WESTLICH MAGDEBURGER HAFEN

Größe: ca. 4,3 ha

Nutzungen: Freizeit, Kultur, Handel, Tourismus/Kreuzfahrtterminal, Dienstleistungen

Bruttogeschossfläche: 169.000 m²

Die Entwicklung dieses Standortbereiches für Handels-, Kultur-, Unterhaltungs- und Freizeitnutzungen, in Synergie mit einem Kreuzfahrtterminal zu einem „Überseequartier“, bietet die Möglichkeit, die attraktiven Eckpositionen des Magdeburger Hafens als Landmarke und Schlusspunkt der neuen Entwicklungslinie Jungfernstieg–Magdeburger Hafen attraktiv zu inszenieren. Die Konzeptentwicklung für diese Zone muss die Besonderheit des Entwicklungsbereiches HafenCity mit seiner Lage im Hafen Hamburgs thematisieren und dies auch in seiner architektonischen Sprache zum Ausdruck bringen. In diesem Zusammenhang ist die Geschossigkeit projektabhängig zu entwickeln.

Städtebaulich ist eine Struktur zu entwickeln, die vielfältige Durchwegungen und Blickbeziehungen zur Elbe ermöglicht. Der Standort soll einerseits in Teilen wachsen und andererseits in geschlossenem Verbund betrieben werden können. Das „Überseequartier“ könnte zeitgleich mit dem Kreuzfahrtterminal entwickelt werden.

Der östliche Abschnitt des Strandkais mit den Kaianlagen im Einmündungsbereich zum Magdeburger Hafen eignet sich für die Entwicklung eines Kreuzfahrtterminals mit ergänzenden Mantelnutzungen. Die vorhandenen Kaianlagen am Strandkai bieten sich als Liegeplatz für größere Kreuzfahrtschiffe an, der Kai entlang des Magdeburger Hafens eignet sich für das Anlegen kleinerer Schiffstypen oder von Hafenfähren. Dies gilt auch für die Kaimauern vor dem heutigen HEW-Kraftwerk. Die großzügige Hafenfriefläche am Kreuzfahrtterminal präsentiert sich offen mit freiem Blick auf die Elbe.

Der Hochwasserschutz erfolgt durch Aufhöhung des Geländes und den Anschluss an die Feuerwehrezufahrten Kibbelsteg und Brooktor/Oberbaumbrücke.

5. BROOKTOR – ST. ANNEN

Größe: ca. 2,0 ha

Nutzungen: Dienstleistungen, Handel, Wohnen (10%–30%)

Bruttogeschossfläche: 42.000 m²

Das Quartier gehört zum zentralen Stadtfeld der HafenCity zu beiden Seiten des Magdeburger Hafens. Vom Jungfernstieg über Bei St. Annen kommend, ist dieser Bereich Teil einer städtisch geprägten Straßen- und Wegeverbindung bis zum „Überseequartier“. Die Nutzungen sind kerngebietstypisch in mindestens sechs- bis achtgeschossiger, geschlossener Bebauung mit durchgehend erdgeschossiger Einzelhandelsnutzung angelegt. Der Magdeburger Hafen mit beidseitigen Promenaden am Wasser ist das Zentrum der HafenCity. Die neue Bebauung bindet den denkmalschutzwürdigen Altbau von Strom- und Hafenaufbau ein und fügt ihn in eine Blockstruktur mit Schwerpunkt Handel und Dienstleistung ein.

Die westlichen Teile des Quartiers sind stärker gemischt, auch mit Anteilen von Wohnungsbau.

Im Querschnitt der Straße Brooktor ist die Stadtbahntrasse berücksichtigt. Der Hochwasserschutz wird durch eine Geländeaufhöhung gemäß dem Warftenkonzept sichergestellt.

6. GRASBROOK

Größe: ca. 1,7 ha

Nutzungen: Dienstleistungen, Wohnen (10%–30%)

Bruttogeschossfläche: 42.000 m²

Die zentralen Flächen des Grasbrooks erhalten ihren besonderen Charakter durch ihre Lage an den Endpunkten der Becken des Sandtor- und des Grasbrookhafens. Die städtebauliche Struktur reagiert mit fünf Geschossen und Höhenakzenten von bis zu zehn Geschossen raumbildend auf diese besonderen Situationen. Mit vorgelagerten Freiräumen markiert sie die wichtige Straßenverbindung zur Straße Am Sandtorkai und in Fortsetzung die Fußgängerverbindung bzw. Feuerwehrezufahrt Kibbelsteg in die innere Stadt. Aufgrund seiner Lage westlich des zentralen Quartiers am Magdeburger Hafen ist dieser Bereich als Mischgebiet mit Kerngebietsorientierung, aber auch mit Wohnungsbauanteilen und punktuellen Handelsnutzungen ausgelegt. Aufgrund seiner dennoch gegebenen Zentralität und seiner guten verkehrlichen Anbindung ist der Bereich auch als Standort für Sonderfunktionen in besonderen Bauformen, die eine städtebauliche Einbindung des neuen Heizwerkes ermöglichen, entwickelbar. Der Hochwasserschutz wird durch eine Geländeaufhöhung gemäß dem Warftenkonzept sichergestellt.

7. HÜBENERKAI – STRANDKAI

Größe: ca. 5,1 ha

Nutzungen: Dienstleistungen, Wohnen (40%–60%), Gastronomie

Bruttogeschossfläche: 186.000 m²

Strandkai und Hübenerkai liegen auf der südwestlichsten Kaizunge des Grasbrooks unmittelbar am Elbstrom und entwickeln den stärksten visuellen Bezug zu den Hafenanlagen im Westen und Südwesten der HafenCity. Diese Situation macht sie zu einem der attraktivsten Standorte im Gebiet der HafenCity. Aufgrund dieser günstigen Bedingungen ist der Standort geeignet für hochwertige Mischnutzung mit einem maßgeblichen Geschosswohnungsanteil, insbesondere in den südorientierten Lagen entlang des Strandkais. Das Quartiersinnere prädestiniert den Bereich für hochwertige Bürodienstleistungen. Die erdgeschossigen Zonen entlang der großzügigen Promenade am Strandkai unmittelbar westlich der Hafenfriefläche des Kreuzfahrtterminals sind vorwiegend gastronomisch genutzt. Das Strandhöft ist aufgrund seiner exponierten Lage als Standort besonderer Bedeutung gekennzeichnet.

Standortbedingte Nachteile aufgrund der innenstadtfernen Lage werden durch den starken Wasserbezug und die direkte Anbindung über Kibbelsteg/Am Sandtorkai ausgeglichen. Der städtebauliche Entwurf sieht für dieses Stadtfeld eine fünf- bis siebengeschossige, geschlossen wirkende Gesamtstruktur mit gleichzeitig individualisierbaren Baufeldern unterschiedlicher Größe vor. Turmaufsätze mit einer Gesamtgeschosszahl von bis zu 12 Geschossen auf den Eckpositionen der Blöcke gliedern die Quartiere und ermöglichen auch aus der „zweiten Reihe“ Blickbeziehungen in die umgebende Hafen- und Flusslandschaft.

Der Hochwasserschutz erfolgt durch Aufhöhung der Kaizunge Strandkai/Hübenerkai und der verbleibenden zentralen Flächen des Grasbrooks. Die Anbindung an die hochwassergeschützten Feuerwehrezufahrten wird über den Dalmannkai sowie Ericus und Brooktorkai organisiert.

8. ÖSTLICH MAGDEBURGER HAFEN

Größe: ca. 1,8 ha

Nutzungen: Freizeit, Kultur, Handel, Dienstleistungen, Wohnen

Bruttogeschossfläche: ca. 61.000 m²

Die Eckposition Magdeburger Hafen/Baakenhafen inszeniert in fünf bis sieben Geschossen zusammen mit dem Baakenhöft und der ihr gegenüberliegenden Eckposition Strandkai/Magdeburger Hafen (Teilbereich 4, westlich Magdeburger Hafen) den Endpunkt der Wegeachse Elbe–HafenCity–Binnenalter. Dieses konzentrierte maritime Dreieck kann aufgrund seiner zentralen Lage das Herzstück der HafenCity werden. Der räumliche Bezug zu seinem westlichen Gegenüber prädestiniert den Grundstücksbereich Ecke Magdeburger Hafen/Baakenhafen für eine Erweiterung oder Ergänzung des dort vorgesehenen Nutzungsschwerpunktes Kultur, Freizeit, Unterhaltung und Einzelhandel. Ein Brückenschlag zwischen den beiden Standorten definiert den Magdeburger Hafen räumlich nach Süden und baut zwischen den Nutzungsbereichen attraktive Wegebeziehungen auf.

Auch an diesem Punkt müssen Konzept, Hochbau und freiräumliche Gestaltung der Besonderheit und Bedeutung des Ortes Rechnung tragen.

Der Hochwasserschutz leitet sich aus dem Warftenkonzept ab. Feuerwehrezufahrten werden von der Oberbaumbrücke über Brooktor/Ericus und die neue Verbindungsstraße Brooktor–Versmannstraße sowie über die für Feuerwehrfahrzeuge befahrbare Fußgängerbrücke über den südlichen Magdeburger Hafen organisiert.

9. NÖRDLICH BAAKENHAFEN

Größe: ca. 3,6 ha

Nutzungen: Wohnen

Bruttogeschossfläche: ca. 74.000 m²

Aufgrund der Wasserlage und seiner überwiegenden Südorientierung eignet sich der Baakenhafen hervorragend für Wohnungsbau. Die Quartiere zu beiden Seiten des mächtigen Hafenbeckens stellen einen Schwerpunkt für Wohnungsbau im Ostteil der HafenCity dar.

Am Nordufer des Baakenhafens bildet die Bebauung aufgrund der Emissionslage der Versmannstraße und der Fernbahntrasse einen weitgehend nach Norden geschlossenen, fünf- bis siebengeschossigen Rücken aus. Zum Wasser vorgelagert und nach Süden orientiert, öffnet sich die Struktur mit quer zur Kailinie liegenden, niedriger geschossigen Elementen. Aufgrund der begrenzten Grundstückstiefe sind Überbauungen der Kaikanten mit experimentellen Ansätzen für das Thema Bauen am Wasser städtebaulich vorstellbar. Wasserbezüge für nahezu alle Wohnlagen können in solchen Baustrukturen entwickelt werden.

Die Erschließung des Gebietes erfordert die Aufhöhung des Geländes als Warft und eine separat geführte, hochwassergeschützte Anbindung der Feuerwehrezufahrt zu den Elbbrücken und zum Bereich Lohseplatz/Steinschanze.

10. OBERHAFEN

Größe: ca. 7,0 ha

Nutzungen: modernes Gewerbe, Dienstleistungen, Wohnen

Bruttogeschossfläche: 80.500 m²

Die isolierte Lage der Flächen zwischen Oberhafen und Bahnviadukt prädestiniert den Bereich für moderne gewerbliche Funktionen aber auch für Dienstleistungsnutzungen in bis zu viergeschossiger Bebauung. Aufgrund des Wasserbezuges ist an den Rändern des Oberhafens Wohnungsbau grundsätzlich denkbar. Die Umnutzung dieses Bereiches macht einen neuen Brückenschlag über den Oberhafen mit Anbindung über Banksstraße und Lippeltstraße an die Amsinckstraße erforderlich. Die Öffnung des Bahnviaduktes in der Achse des Mittelkanals soll die isolierte Lage des Bereiches mildern. Im Verlauf dieser Achse sind wünschenswerte Bezüge zwischen dem Zentrum der HafenCity am Magdeburger Hafen und der City-Süd herzustellen.

Die expressionistische Oberhafenkantine an der Oberhafenbrücke soll in die Planung integriert werden. Sie kann als Anknüpfungspunkt an die Kulturmeile genutzt werden. Hochwasserschutz siehe Teilbereich 7.

Auf der Kaifläche am Oberhafen zwischen der Bahnanlage und dem Hafenbecken sind unter Berücksichtigung einer wirtschaftlichen Erschließung und Anbindung an den Hochwasserschutz moderne gewerbliche, arbeitsplatzintensive Nutzungen vorgesehen.

11. STEINSCHANZE

Größe: ca. 3,5 ha

Nutzungen: Dienstleistungen, Wohnen, Handel und Gastronomie

Bruttogeschossfläche: ca. 120.000 m²

Das Gebiet gehört zum zentralen Quartier an beiden Seiten des Magdeburger Hafens. Seine hohe Zentralität prädestiniert das Gebiet für Mischnutzungen mit hochwertigen Arbeitsstätten für moderne Dienstleistungen. Erdgeschossig sollten durchgehend Einzelhandels- bzw. Gastronomienutzungen möglich sein. Eine Nutzungsmischung mit Wohnen sollte in Bereichen, die dafür geeignet sind, angestrebt werden, z. B. in den Obergeschossen östlich des Magdeburger Hafens. Die Bebauung nimmt den Maßstab und die Orientierung der erhaltenen Gebäude auf. Dies führt zu einem dichten Stadtquartier mit Blockrandbebauung und eingelagerten Plätzen. Die Geschossigkeit ist durchgehend sechs- achtgeschossig.

Besondere Bedeutung hat in diesem Zusammenhang die Lage entlang der boulevardartig gestalteten Verbindungsstraße zwischen der Versmannstraße und dem Brooktorkai. Ihr hochwertiger Ausbau mit beidseitigen Baumreihen gliedert das in Blockstrukturen dicht bebaute Gebiet und schafft durch seinen Einzelhandelsbesatz interessante Binnenqualitäten.

Aus den Restriktionsflächen an der Magdeburger Straße können sich Erschwernisse für die Realisierung ergeben.

Der Hochwasserschutz ist durch Geländeaufhöhung organisiert. Feuerwehrezufahrten von Norden und Süden können über die Verbindungsstraße zwischen der Versmannstraße und Brooktorkai dargestellt werden (siehe hierzu auch Teilbereich 8).

12. LOHSE PARK

Nutzungen: Grünanlage, Gemeinbedarf, Wohnen
Bruttogeschossfläche: ca. 12.000 m²

Östlich des zentralen Stadtbereiches um den Magdeburger Hafen gliedert der Lohsepark die Quartiere. Der Park verknüpft den östlichen Wallring mit dem Elbuferwanderweg auf der Höhe des Baakenhafens. Eine Straßenverbindung in der Achse des Mittelkanals nimmt Bezüge zu den sich östlich anschließenden Stadtbereichen City-Süd und Hammerbrook auf. Neben der überörtlichen Bedeutung leistet er einen Beitrag zur Versorgung des Gebietes mit siedlungsnahen, übergeordneten Parkanlagen. Seine Nord-Süd ausgerichtete Bandstruktur gliedert die dicht bebauten Quartiere östlich des Magdeburger Hafens und entwickelt eigenständige Identitäten in den Binnenlagen der Flächen um Lohseplatz und Steinschanze.

Die Zone nördlich der Achse des Mittelkanals wird durch den heute noch erkennbaren Lohseplatz bestimmt. Er kann als zeitgeschichtliches Dokument erhalten bleiben und in die Freiraumgestaltung des Parks aufgenommen werden. In der südlichen Hälfte des Parks können die gegebenenfalls erforderlich werdenden schulischen Außensportanlagen sowie Flächen zur Sicherung des wohnungs- und arbeitsstättennahen Sportangebotes integriert werden. Inwiefern in die Parkfläche Wohnbauten zu integrieren sind, muss im Zuge der weiteren Planung geklärt werden.

13. BAAKENHÖFT

Größe: ca. 1,8 ha
Nutzungen: besondere Dienstleistungen
Bruttogeschossfläche: ca. 40.000 m²

Das Baakenhöft bildet die dritte Spitze des konzentrierten maritimen Dreieckes im Herzen der Hafen-City. Auch hier sind aufgrund der besonderen Lage und des dreiseitigen Wasserbezuges Sondernutzungen für einen weiteren Anziehungspunkt vorgesehen. Aufgrund seiner größeren Entfernung muss das Baakenhöft allerdings funktional unabhängig von den beiden Eckpositionen am Magdeburger Hafen entwickelt werden. Der Standort eignet sich aufgrund seiner exponierten Lage für die Entwicklung größerer Dienstleistungseinrichtungen oder Hotelnutzungen. Der Grundstücksbereich ist in Richtung Innenstadt über eine Klappbrücke und die Verbindungsstraße Versmannstraße/Brooktor an den Deichtorplatz angeschlossen. Über die Baakeninsel und die Zweibrückenstraße findet der Standort seine Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz. Die Geschossigkeit ist projektabhängig zu entwickeln.

Der Hochwasserschutz erfolgt durch Geländeaufhöhung. Die Feuerwehrezufahrt kann über die eine Klappbrücke Baakenhafen und die Verbindungsstraße Versmannstraße/Brooktor geführt werden.

14. ÖSTLICH LOHSE PARK

Größe: ca. 4,2 ha
Nutzungen: Dienstleistungen, Wohnen (10%–30%), Gemeinbedarf
Bruttogeschossfläche: ca. 41.000 m² (ohne Gemeinbedarf)

Die Baufelder zwischen Lohsepark und Fernbahnbogen werden in Fortsetzung der städtebaulichen Typologie im Steinschanzenumfeld in Blockrandbebauung entwickelt. Die Nutzungsstruktur ist aufgrund abnehmender Zentralität als Mischgebiet mit einem höheren Wohnanteil entlang der östlichen Parkflanke definiert. Zum Fernbahnbogen orientieren sich dienstleistungsorientierte und moderne, quartiersverträglich gewerblich ausgerichtete Funktionen mit separater Erschließungsstraße zwischen

Bahnviadukt und Baufeld. Die Flächen südlich der Achse des Mittelkanals sind als Option für Gemeinbedarf dargestellt. Die Bebauung ist durchgehend fünf- bis siebengeschossig. Ob gegenüber der Fernbahnstrecke besondere bauliche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden, muss in den folgenden Planungsschritten geprüft werden.

Der Hochwasserschutz leitet sich aus dem Warftenkonzept ab. Feuerwehrezufahrten werden von der Oberbaumbrücke über Brooktor/Ericus, Stockmeyerstraße sowie über die für Feuerwehrfahrzeuge befahrbare Fußgängerbrücke über den südlichen Magdeburger Hafen organisiert.

15. SÜDLICH BAAKENHAFEN

Größe: ca. 7,6 ha
Nutzungen: Wohnen, Grünanlage
Bruttogeschossfläche: 97.000 m²

Der Wohnungsbau auf der dem Baakenhafen südlich vorgelagerten Landzunge arrondiert den Wohnungsbauschwerpunkt im östlichen Entwicklungsbereich der HafenCity. Aufgrund der Länge der Kaizunge gliedern private, den Wohnnutzungen zugeordnete Grünbereiche die Baustruktur. Der Bereich ist durch eine Erschließungsstraße im Westen über die Klappbrücke Baakenhafen an die Innenstadt und nach Osten über die Zweibrückenstraße an das überregionale Verkehrsnetz angeschlossen. Innerhalb der Quartiersbereiche können sich unterschiedliche städtebauliche Typologien für Wohnungsbau in einer Geschossigkeit von drei bis fünf entwickeln. Insgesamt sind hier differenzierte Angebote individueller Wohnformen mit wirtschaftlichen Ausnutzungen vorstellbar. Der attraktive Gewässerbezug mit freiraumbezogenen Milieus ist ein attraktives Wohnangebot im Kernbereich Hamburgs, auch für Familien mit Kindern. Dieser Nutzungsbaustein kann ein Beitrag sein, der Stadtrandwanderung zu begegnen und somit die Stadtgesellschaft zu stabilisieren.

Entlang des Kirchenpauerkais südlich der Wohnbauflächen nimmt eine großzügige Promenade das Thema des grünen Elbufers auf. Dieser Bereich ist ein wichtiger Baustein im Verlauf des Elbuferwanderweges zwischen dem Baumwall und dem Entenwerder Park in Rothenburgsort.

Der Hochwasserschutz erfolgt durch Geländeaufhöhungen. Feuerwehrezufahrten sind über die Klappbrücke Baakenhafen und aus Richtung Zweibrückenstraße möglich.

16. OSTTEIL BAAKENHAFEN

Größe: ca. 4,5 ha
Nutzungen: Dienstleistungen, Wohnen (40%–60%)
Bruttogeschossfläche: 136.500 m²

Der Zielvorstellung für diesen Teilbereich liegt die Entwicklung eines gemischt genutzten Quartiers höherer Dichte im Bogen der Hamburg-Hannöverschen Bahnstrecke zugrunde. In Fortsetzung des Wohnungsbauschwerpunktes auf der Baakeninsel erhalten die südorientierten wassernahen Zonen gegenüber den übrigen Zonen einen höheren Wohnanteil. Begründet werden diese Vorstellungen durch die städtebaulich sowie verkehrlich günstige Lage des Baakenhafens. Beide Aspekte bieten die Chance, hier einen Anziehungspunkt für viele Menschen zu schaffen mit Initialwirkung für weitere Projekte. Die grundsätzliche Prüfung und Klärung geeigneter Nutzungsformen soll auch unter der Fragestellung erfolgen, welche zusätzlichen Aspekte und konkreten Möglichkeiten entwickelt werden können, um Rothenburgsort und die Veddel mit der HafenCity zu vernetzen, um bestehende städtebauliche Defizite in diesen Stadtteilen langfristig und nachhaltig zu verbessern.

Städtebaulich liegt diese Zone im Übergangsbereich zwischen den wohnverträglichen Dichteentwicklungen nördlich und südlich des Baakenhafens und dem als Landmarke mit Hochhausbebauung besetzten Elbbrückenzenrum. Entsprechend ist die Ausnutzung zwischen sechs und acht Geschossen.

Hochwasserschutz und Feuerwehruzufahrten entsprechen den Lösungen für den Wohnungsbau zu beiden Seiten des Baakenhafens.

17. ELBBRÜCKENZENTRUM WEST

Größe: ca. 2,1 ha

Nutzungen: Dienstleistungen

Bruttogeschossfläche: ca. 83.000 m²

Im Bereich der über die Elbbrücken verkehrlich hervorragend angebundenen Zweibrückenstraße ist am Eingang zur Stadt eine weitgehend dienstleistungsorientierte und gewerblich genutzte Hochhausbebauung vorgesehen. Aufgrund der dezentralen Lage zur City beeinträchtigt die vielgeschossige Baustruktur die Stadtsilhouette nicht. Sie markiert stattdessen das Tor in die innere Stadt eindrucksvoll und definiert in Richtung Osten die Endpunkte der Kaizungen zu beiden Seiten des Baakenhafens. Der Elbuferpark wird durch einen großzügigen Platz am Wasser westlich der Freihafenelbbrücke abgeschlossen.

Der Bau einer S-Bahn-Station Zweibrückenstraße ist an der bestehenden S-Bahn im Bereich über dem Oberhafen technisch möglich. Allerdings erfordert er erhebliche Aufwendungen. Die S-Bahn-Station würde die Anbindung des Gebietes an den ÖPNV deutlich verbessern.

Die Fläche des Elbbrückenzenrums kann durch Geländeaufhöhungen gegen Hochwasser geschützt und über hochwassergeschützte Feuerwehruzufahrten an die Freihafenelbbrücke angebunden werden.

18. ELBBRÜCKENZENTRUM OST

Größe: ca. 3,3 ha

Nutzungen: Dienstleistungen

Bruttogeschossfläche: ca. 127.000 m²

Im Bereich des Elbrückenzenrums Ost östlich der Eisenbahnbrücke ist ebenfalls ein Hochhausensemble zur Akzentuierung des Stadteingangs vorgesehen. Nördlich der Zweibrückenstraße sind nach derzeitigem Planungsstand 16- bis 22-geschossige, südlich der Zweibrückenstraße 24- bis 26-geschossige Hochhäuser geplant, deren endgültige Höhe in Abhängigkeit vom Elbbrückenzenrum West bestimmt werden muss.

Ein Brückenschlag zum Elbpark Entenwerder im Bereich der östlichen Spitze des Teilbereiches soll eine barrierefreie Rad- und Fußwegführung in Richtung Rothenburgsort und Entenwerder ermöglichen und somit den Elbuferwanderweg in das Gebiet der HafenCity integrieren. Zur Veddel sind Bezüge über die Freihafenelbbrücke zu entwickeln. Die ökologisch wertvollen Uferbereiche der Elbe werden berücksichtigt.

Der Hochwasserschutz kann wie beim Elbbrückenzenrum West durch Geländeaufhöhungen sichergestellt werden. Hochwassergeschützte Zufahrten für Feuerwehrfahrzeuge werden in entsprechender Höhenlage von der Abfahrt Billhorner Brückenstraße/Zweibrückenstraße an den Nordbereich des Elbbrückenzenrums Ost geführt. Die Bebauung südlich der Zweibrückenstraße soll über eine Brücke im Sinne eines Objektschutzes angebunden sein.

3.0 Themen

3.1 VERKEHR (Anlage 6)

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Plangebiet ist aufgrund seiner Lage gut an das innerstädtische, regionale und überregionale Straßennetz angebunden. Die Brücken Niederbaumbrücke, Brooksbrücke, Kornhausbrücke, Oberbaumbrücke und Oberhafenbrücke binden das Gebiet unmittelbar an das innerstädtische Netz an. Über die Freihafenelbbrücke und die Zweibrückenstraße ist das Gebiet direkt an das regionale und überregionale Netz angeschlossen.

Die Haupterschließung der HafenCity erfolgt über die vorhandenen Hauptverkehrsstraßen Am Sandtorkai/Brooktorkai und Versmannstraße/Brooktor. Mit den geplanten Straßenverbindungen zwischen Versmannstraße und Brooktorkai östlich des Magdeburger Hafens und Baakenbrücke/Brooktor/Am Grasbrookhafen/Am Sandtorkai westlich des Magdeburger Hafens wird das Haupterschließungsstraßennetz der HafenCity ergänzt. Neben ihren Erschließungsfunktionen für die geplanten Nutzungen können diese Verbindungen zu einer verkehrlichen Entlastung des Bereichs um den Magdeburger Hafen beitragen. Die Haupterschließungsstraßen sollen dem Verkehr auch zukünftig uneingeschränkt zur Verfügung stehen.

Ergänzt wird dieses Haupterschließungsstraßennetz durch Sammel- und Anliegerstraßen zur Erschließung der einzelnen Bereiche.

Als weitere Anbindung des Gebietes ist neben den bestehenden Übergängen eine zusätzliche Verbindung („Schleusenkanalbrücke“) über den Oberhafen in Höhe Hammerbrookschleuse vorgesehen und als Option im Osten des Plangebietes eine Verbindung über den Oberhafen zwischen der Versmannstraße und der Amsinckstraße offengehalten.

Freihafenelbbrücke und Oberbaumbrücke dienen als hochwassergeschützte Wege. Zusätzlich ist für den westlichen Teil der Kibbelsteg, der im Normalfall lediglich für Fußgänger und Radfahrer freigegeben ist, vorgesehen. Sofern langfristig die Straße Brooktor im Bereich zwischen Versmannstraße und Bei St. Annen als hochwasserfreier Weg realisiert wird, wird damit sichergestellt, dass die HafenCity von den drei zuständigen Rettungswachen in maximal fünf Minuten über hochwassergeschützte Anbindungen erreicht werden kann.

Für eine Abschätzung des zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens im Bereich der HafenCity sind, differenziert nach Art, Maß und Lage der geplanten Nutzungen, Verkehrsprognosen aufgestellt worden. Hierbei sind vor allem das geplante „Überseequartier“ und der Kreuzfahrtterminal gesondert berücksichtigt worden.

Bei der Realisierung der derzeit vorgesehenen Nutzungen der gesamten HafenCity wird für den Endzustand ein Verkehrsaufkommen von rund 90.000 Kfz-Fahrten pro Tag prognostiziert. Abzüglich eines Binnenverkehrsanteils von ca. 5% werden die Brückenübergänge somit zusätzlich mit rund 85.000 Kfz/24h belastet. Bei der Verteilung des Quell- und Zielverkehrs wird von der grundsätzlichen Annahme ausgegangen, dass sich 80% der Verkehre von bzw. nach Norden und 20% von bzw. nach Süden orientieren.

Unter Berücksichtigung dieser Annahme bzw. Randbedingungen können sich an den Brückenübergängen folgende zusätzlichen Querschnittsbelastungen einstellen:

– Niederbaumbrücke:	15.000	Kfz/24h
– Brooksbrücke:	5–10.000	Kfz/24h
– Kornhausbrücke:	15–20.000	Kfz/24h
– Oberbaumbrücke:	15–20.000	Kfz/24h
– Oberhafenbrücke:	5.000	Kfz/24h
– „Schleusenkanalbrücke“:	5.000	Kfz/24h
– Zweibrückenstraße:	15–20.000	Kfz/24h
– Freihafenlbbücke:	5–10.000	Kfz/24h

Diese Verkehrsbelastungen werden erst am Ende einer schrittweisen Realisierung der geplanten Nutzungen erreicht. Sie machen Ergänzungen/Änderungen/Anpassungen von Straßenverkehrsanlagen außerhalb des Plangebietes der HafenCity – z. B. im Bereich Kornhausbrücke oder im Bereich Deichtorplatz – erforderlich. Der Umfang dieser Maßnahmen für eine sichere und leistungsfähige Abwicklung des auf die HafenCity bezogenen Verkehrs richtet sich nach dem Verkehrsaufkommen und der Verkehrsverteilung der jeweils zu realisierenden Nutzungs- bzw. Entwicklungsstufen und ist auf diese abzustimmen. Innerhalb des Plangebietes sind hierfür – auf der Grundlage überschlägiger Bemessungsansätze und Planungen – entsprechende Freiräume offen gehalten. Diese wie auch erforderliche Maßnahmen außerhalb des Plangebietes bedürfen – entsprechend den einzelnen Entwicklungsstufen – dann detaillierter verkehrstechnischer und verkehrsplanerischer Untersuchungen.

Ruhender Verkehr

Der Nachweis notwendiger Stellplätze und Fahrradplätze richtet sich nach den jeweils geltenden rechtlichen Regelungen. Derzeit sind dies die Hamburgische Bauordnung mit der entsprechenden Globalrichtlinie. Nach ersten überschlägigen Schätzungen können ca. 20.000 Stellplätze auf Privatgrund erforderlich werden. Das „Überseequartier“ und der Kreuzfahrtterminal können einen Stellplatzbedarf von ca. 6.000 auslösen. Die notwendigen privaten Stellplätze sollen in Tiefgaragen nachgewiesen werden. Darüber hinaus sind die Straßenquerschnitte so bemessen, dass auch Stellplätze im öffentlichen Grund zur Verfügung stehen.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Eine leistungsfähige Erschließung der HafenCity durch den öffentlichen Personennahverkehr ist eine Grundvoraussetzung für die Attraktivität und werthaltige Vermarktung. Vor diesem Hintergrund sind im Rahmen der Masterplanerstellung unterschiedliche öffentliche Nahverkehrssysteme, auch in Kombination, auf ihre Eignung untersucht worden. Untersucht wurden einerseits die in Hamburg vorhandenen Systeme Regionalbahn, S-Bahn, U-Bahn und Bus sowie automatisch betriebene und straßenunabhängig geführte People-Mover-Systeme (z. B. in London die Docklands Light Railway und die H-Bahn in Dortmund). Vor dem Hintergrund der Vorbereitungen einer Systementscheidung des Senates, wurde auch die Stadtbahn auf ihre Eignung untersucht.

Es wurde festgestellt, dass eine S-Bahn mit einer neuen Trassenführung und eine Regionalbahn mit zusätzlichem Halt nicht geeignet sind. Bei der S-Bahn ist dies in erster Linie auf unlösbare Probleme bei der technischen Umsetzung zurückzuführen; die Regionalbahn ist aufgrund schwieriger technischer und betrieblicher Machbarkeit und wegen der begrenzten Erschließungswirkung (auch bei der Einrichtung eines zusätzlichen Haltepunktes) aus der Betrachtung herausgenommen worden.

Für die Erschließung der HafenCity durch die U-Bahn wurde eine Reihe denkbarer Trassenführungen betrachtet. Unter betrieblichen, verkehrlichen und bautechnischen Aspekten wurden verschiedene Varianten untersucht, darunter u. a. die Ausfädelung der U1 in Richtung Süden unter Aufgabe der

Station Meißberg oder z. B. die Führung der U3 in das Plangebiet. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die Erschließung des Gebietes durch die U-Bahn (bautechnische Probleme, hohe Investitionskosten, Betriebskosten, Verschlechterung der Erreichbarkeit der City als dem Hauptzielgebiet) zur Zeit nicht in Frage kommt.

Eine ÖPNV-Erschließung der HafenCity mit People-Mover-Systemen hat sich wegen der ebenfalls sehr hohen Investitionskosten und aus betrieblichen sowie verkehrlichen Gründen (Inselbetrieb) als nicht vorteilhaft erwiesen.

Unter der Voraussetzung einer Systementscheidung Hamburgs zur Einführung der Stadtbahn als weiteres öffentliches Nahverkehrssystem, wäre dieses unter den schienengeführten Systemen für die HafenCity verkehrlich und betrieblich und von den Investitionskosten am günstigsten. Der Masterplan stellt eine optionale Trasse für die Stadtbahn dar. Sie verläuft aus der Innenstadt kommend über die Kornhausbrücke, Bei St. Annen, Brooktor, Versmannstraße. Der Endpunkt dort kann in Abhängigkeit von der baulichen Entwicklung, der sich daraus ergebenden Nachfragesituation sowie der betrieblichen Aspekte zu gegebener Zeit im Detail bestimmt werden. Die Trasse wurde aus dem Kernnetz der Hamburger Stadtbahnplanungen entwickelt.

Die Erschließung von Teilbereichen der westlichen HafenCity durch den ÖPNV erfolgt über die bereits vorhandenen U-Bahn-Haltestellen Baumwall (U3) und Meißberg (U1). An der Haltestelle Meißberg endet die Buslinie 111, im Bereich der Zweibrückenstraße befindet sich gegenwärtig eine Haltestelle der Buslinie 261.

Die flächige Erschließung ist durch die optionale Stadtbahn und ein ergänzendes Buslinienangebot geplant. Durch die Busbedienung kann während der einzelnen Entwicklungsphasen ein flexibel angepasstes, attraktives Angebot sichergestellt werden.

Der Masterplan stellt zusätzlich eine S-Bahn Haltestelle auf der Linie S3/S31 im Bereich Zweibrückenstraße dar. Eine Entscheidung über den Bau ist für einen späteren Zeitpunkt als Option offen zu halten. Aufgrund des zu erwartenden hohen Investitionsaufwandes ist eine Realisierung erst mit der Entwicklung des östlichen HafenCity-Bereiches zu prüfen.

Eine ergänzende ÖPNV-Erschließung durch Fährschifflinien ist nach ersten Prüfungen vom Verkehrsträger als sinnvoll und realisierbar angesehen worden. Sie wird in den weiteren Entwicklungsstufen zu prüfen sein.

Geh- und Radwege

Im gesamten Bereich der HafenCity werden bei der Neuplanung bzw. Umgestaltung von Straßenräumen die erforderlichen Flächen für Fußgänger- und Radverkehrsanlagen vorgesehen. Je nach Straßenfunktion und städtebaulicher Struktur werden diese auf die jeweilige örtliche Situation abgestimmt und unter Berücksichtigung der überörtlichen Rad- und Fußwegebeziehungen eingerichtet.

Große Teile des Fuß- und Radverkehrs werden hier aufgrund der besonderen städtebaulichen und landschaftlichen Situation abgewickelt werden. Entsprechend müssen Wegbreiten und -materialien vorgesehen werden.

Die überörtlichen und innerörtlichen Geh- und Radwege sind Teil des Freiraumsystems. Mit einer Fußgängerbrücke wird die HafenCity am Zweibrückenzenrum an den Elbpark Entenwerder angeschlossen. So kann ein wichtiges Teilstück des Elbuferwanderweges in Innenstadtnähe hergestellt

werden. Über den Elbufer- und Lohsepark ist die Hamburger Innenstadt um die Binnenalster an eine der wichtigsten überörtlichen Wanderrouten angeschlossen. Ein besonderer Reiz für Fußgänger und Radwanderer geht von den Promenaden und Höften direkt am Wasser aus.

Insgesamt ergibt sich aus den Fuß- und Radwegen in den Frei- und Straßenräumen ein komplexes Netz an Verbindungen, das die Hafencity vollständig erschließt und an die angrenzenden Stadtquartiere anbindet.

3.2 HOCHWASSERSCHUTZ UND WEGENETZ IM STURMFLUTFALL

Das Gebiet der Hafencity liegt zwischen der Norderelbe und der öffentlichen Hochwasserschutzlinie (Hauptdeichlinie) der Innenstadt. Die Entwicklungsflächen haben eine Höhe von 4,4 m bis 7,2 m ü. NN und liegen somit zu großen Teilen, ebenso wie die Speicherstadt, im Überflutungsbereich der Elbe. Die Hauptdeichlinie beginnt am St. Pauli-Fischmarkt im Westen und verläuft über Baumwallsperrwerk, Schaartorschleuse/Alsterschöpfwerk, Nikolaisperrwerk entlang des Nordufers des Kanalzuges Binnenhafen/Zollkanal/Oberhafen/Oberhafenkanal bis zu den Elbbrücken

Die Umwandlung von Flächen des Hafens am Rand der Innenstadt zu einem innerstädtischen Quartier macht es erforderlich, einerseits bauliche und organisatorische Lösungen für den Schutz von Menschen und Gebäuden vor Hochwasser zu entwickeln und andererseits ein hoch liegendes Wegenetz vorzusehen, auf dem ein Einsatz von Feuerwehr- und Rettungsdiensten auch bei Eintritt extremer Sturmfluten uneingeschränkt möglich ist. Für das Entwicklungsgebiet Hanseatic Trade Center an der Kehrwiederspitze, am Westkopf der Speicherstadt, ist hierfür z. B. ein eigenes, höher liegendes Wege- und Brückensystem entwickelt worden.

Der Maßstab für das Hochwasserschutzkonzept (Anlage 5) wird dadurch definiert, dass im Plangebiet die gleiche Sicherheit gegen Sturmfluten erreicht wird wie hinter der Hauptdeichlinie. Die der Bemessung der Hamburger Hochwasserschutzanlagen zugrunde liegenden maximalen Sturmfluthöhen ergeben im Bereich des Plangebietes Wasserstände von 7,30 m ü. NN. Diesem Wert sind je nach Wind- und Wellenangriff unterschiedliche Zuschläge hinzuzufügen, so dass in ungünstigen Randzonen der Warften eine Schutzhöhe von bis zu 8,40 m ü. NN erforderlich wird. An den von Wind und Wellen abgewandten Seiten des Gebietes genügt dagegen eine Mindesthöhe von 7,50 m ü. NN vor Überflutungen.

Um die wünschenswerten engen Bezüge des Gebiets zu den Wasserflächen und auch die vorhandenen Kaimauern weitgehend zu erhalten, sieht das Hochwasserschutzkonzept vor, die Teilflächen des Plangebietes auf eine einheitliche Höhe von 7,50 m ü. NN aufzuheben. Dadurch entstehen Flächen, die allein schon durch ihre Höhenlage weitgehend vor Überflutungen geschützt sind (Warften). Nur bei den Bereichen, die Wind und Wellen zugewandt sind, werden am Rand der hoch liegenden Flächen ergänzende Schutzmaßnahmen erforderlich, um die maximal erforderliche Schutzhöhe von bis zu 8,40 m ü. NN zu erreichen. Diese zusätzlichen Maßnahmen ergeben eine definierte Schutzlinie, die aus gepflasterten Böschungen, Treppenanlagen oder Stützwänden besteht. Gebäude (z. B. als zur Wasserseite geschlossene Tiefgaragengeschosse) können in die Schutzlinie integriert werden.

Da die vorhandenen Kaianlagen in der Regel keine zusätzlichen Lasten aufnehmen können, sind die Ränder der aufgehöhten Flächen in einem Abstand von bis zu 20 Metern davon anzuordnen. Der in der bestehenden Höhe verbleibende Streifen entlang der Wasserflächen soll als öffentlich zugänglicher Raum und Promenade genutzt werden. Auf diesen Flächen wird wie bisher die gelegentliche Überflutung bei sehr hohen Sturmfluten in Kauf genommen. In besonderen Bereichen, in denen die zur Bebauung verbleibenden Flächen zu ungünstig geschnitten wären, werden Gebäude bei Erneuerung der

Kaimauern auch direkt an die Uferlinie angrenzen. Die öffentliche Zugänglichkeit muss durch Arkaden sichergestellt werden. Die Gebäude sind zur Wasserseite hin Bestandteil der Hochwasserschutzlinie und entsprechend auszubilden.

Das Hochwasserschutzkonzept sieht vor, in einer späteren Realisierungsphase durch den Bau mehrerer Sperrwerke und Gatts (im Lageplan als „Option“ gekennzeichnet) eine durchgehende Schutzlinie der Hafencity mit der vorhandenen innerstädtischen Hochwasserschutzlinie zu verknüpfen. Voraussetzung dafür ist, dass die einzelnen Teilflächen des Plangebietes zu einer durchgehenden Schutzlinie zusammengewachsen sind. Dadurch kann die Speicherstadt in den Hochwasserschutz einbezogen und die verkehrliche Verknüpfung der einzelnen Flächen im Sturmflutfall verbessert werden.

Zu jeder Phase der gebietsweisen Entwicklung der Hafencity sind hoch liegende Wegeverbindungen erforderlich, durch die auch während extremer Sturmfluten eine Zugänglichkeit jedes Einzelgebietes für Feuerwehr und Krankentransporte gewährleistet ist. Hierfür müssen mindestens zwei hochwassergeschützte Einfahrten in den Planungsraum zur Verfügung stehen. Die Oberbaumbrücke mit einer Höhe von 7,25 m ü. NN und die Freihafenelbbrücke mit einer Höhe von 9,00 m ü. NN stehen dafür zur Verfügung. Von diesen Brückenbauwerken müssen entsprechende hochwassergeschützte Zuwegungen in die Teilbereiche geschaffen werden. Da von einer abschnittswisen Entwicklung mit ersten Baumaßnahmen im Westen des Gebietes ausgegangen wird, ist ein weiterer hochwassergeschützter Rettungsweg über den Zollkanal auf der Achse Kibbelsteg vorgesehen.

Die Notwendigkeit zusätzlicher hoch liegender Wegeverbindungen ergibt sich aus der Reihenfolge der gebietsbezogenen Realisierungen im Plangebiet. Sie sollen daher verfahrensbegleitend schrittweise entwickelt werden. Vorschläge zum Ausbau eines abschnittswise entwickelten Hochwasserschutzes mit entsprechenden Zufahrten werden in den Erläuterungen zu den Teilbereichen gemacht.

In den thematischen Plänen zum Hochwasserschutz werden hinsichtlich der Verkehrsanbindung im Sturmflutfall zwei Varianten dargestellt. In einer Lösung werden die Straßen Brooktor und Versmannstraße West in ihrer heutigen Höhenlage belassen, in der zweiten Variante werden Aufhöhungen dieser Straßen dargestellt. In den nachfolgenden Planungsschritten wird geprüft, welchen der beiden Lösungen unter Abwägung städtebaulicher, verkehrlicher und wirtschaftlicher Kriterien der Vorzug zu geben ist.

3.3 GRÜN- UND FREIFLÄCHEN

Die Freiflächen des privaten und öffentlichen Raumes (Anlage 4) sind integraler Bestandteil der städtebaulichen Struktur der Hafencity. Sie haben wesentlichen Anteil am Stadtbild, der Struktur der Einzelquartiere, der gesamträumlichen Gliederung der Hafencity und der Verknüpfung mit den angrenzenden Quartieren der Stadt.

Das Freiflächensystem folgt mit der Ausweisung großer zusammenhängender Freiflächen den Vorgaben des Landschaftsachsenmodells. Elbufer- und Billeachse treffen im Gebiet der Hafencity aufeinander und verbinden die Hamburger Innenstadt mit den Freiräumen der Bille und des Elbufers. Ebenso wie sich die Landschaftsräume aus den Außenbereichen der Stadt bis zur City entwickeln, werden städtische Freiräume wie Plätze und Promenaden der Innenstadt in die Hafencity hineingeführt, um eine optimale Verknüpfung von neuer und alter Stadt zu erreichen.

Freiflächen mit differenzierten Typologien und die unterschiedlichen Vegetationsstrukturen unterstützen und ergänzen die städtebaulichen Leitbilder der Einzelquartiere. Quartiersübergreifend bilden sie

ein abgestuftes, nutzungsorientiertes und vernetztes System, welches in Verbindung mit den Wasserflächen der aktiven wie kontemplativen Erholung ebenso dient wie der Aufnahme von übergeordneten und innerquartierlichen Fuß- und Radwegen.

Das Gesamtsystem des Freiraumes wird aus öffentlichen sowie privaten Flächen, die teilweise öffentlich zugänglich sind, gebildet. So entsteht eine Vernetzung von öffentlichem und privatem Raum mit durchaus unterschiedlicher Ausformung, der in seiner Gesamtheit typisch für Hamburg ist.

Die herausragende Qualität der Freiräume in der HafenCity leitet sich aus der unmittelbaren Nähe zum Wasser des Elbstromes und der Hafenbecken ab. Während die Promenaden auf den Kaimauern und die platzartigen Aufweitungen der Höfte deutlich über dem mittleren Tidenhochwasser liegen und Raum lassen für weite Blickbeziehungen und ausgedehnte Spaziergänge, schaffen Pontons, Bootsanleger und Treppenanlagen an den Köpfen der Hafenbecken und entlang des Magdeburger Hafens unmittelbare Wassernähe.

Alle Grünanlagen und Freiflächen leben von ihrer Nähe zu den Hafenbecken und der Elbe. Der Lohsepark verbindet Ericusgraben und Baakenhafen, die Parks nördlich und südlich des Heizwerks öffnen sich zum Grasbrook- bzw. Sandtorhafen und schaffen eine Verbindung zum zentralen Freiraum um den Magdeburger Hafen.

Mit seinen beidseitigen Promenaden, Treppenanlagen zum Wasser, Terrassendecks, Cafés und Geschäften wird sich der Magdeburger Hafen langfristig zum Zentrum der HafenCity entwickeln. Städtebaulich ist er die direkte und logische Verlängerung des Straßenzuges Jungfernstieg–Brandstwierte–Bei St. Annen. Ähnlich wie am Jungfernstieg, können Pavillons mit Cafés und Kleingeschäften an der Kaikante für urbanes Leben und differenzierte Stadträume sorgen. Spannender Endpunkt für diesen großen Platz am Wasser ist der Kreuzfahrtterminal am Überseequartier mit Einrichtungen für Freizeit, Kultur und Tourismus.

Aufgrund der zeitnahen Umsetzung kommt der Freiraumachse des Kibbelsteges zwischen der Straße Am Sandtorkai und der Elbe eine besondere Bedeutung zu. Hier kann kurzfristig eine Abfolge von öffentlichen Räumen entstehen, die mit ihren Parks, Promenaden, den Stufenanlagen in die Hafenbecken sowie Ausblicken auf die Elbe repräsentativ ist für die gesamte HafenCity.

Eine platzartige Freifläche in der Blockstruktur am Oberhafen bildet den Abschluss des Mittelkanals und ist Auftakt für eine straßenräumliche Achse zum Magdeburger Hafen.

Die Blockbebauung beidseitig des Magdeburger Hafens, des Oberhafens sowie am östlichen Baakenhafen werden im Straßenraum hamburgtypisch durch Baumreihen und Alleen unterstützt und geprägt.

Die Bebauung des Afrikaterminals wird durch vegetationsgeprägte Freiräume gegliedert, die gemeinsam mit der grünen Promenade am Kirchenpauerkai einen Elbuferpark bilden. Nördlich des Baakenhafens finden die Grün- und Freiflächen zwischen den Quartieren in städtisch geordneter Form ihre Fortsetzung und haben so Anteil an der städtebaulichen Strukturierung des langen Hafenbeckens.

Keine der Freiflächen und Parks in der HafenCity ist ausschließlich einer Funktion vorbehalten. So ist der Lohsepark ebenso überörtliche Freiraumverbindung wie wohnungsnaher Parkanlage.

Aus dem Zusammenspiel von Gebautem und Freiraum, baumbestandenen Straßenzügen und offenen Höften, stark verdichteten und durchlässigen Quartieren wird eine lebendige und urbane Stadt im und am Wasser entstehen.

3.4 GEMEINBEDARF

Der Bemessung des Bedarfes an sozialer Infrastruktur liegen die dargestellten Nutzungsvorstellungen mit einer geplanten Anzahl von ca. 5.500 Wohnungen zugrunde. Für die Versorgung des Plangebietes mit Einrichtungen der sozialen Infrastruktur (Schulen, Kindertagesheimen und Sportanlagen) sind Flächen von rund 5 ha erforderlich. Die entsprechenden Flächen werden zwischen der verlängerten Mittelkanalachse und der Versmannstraße dargestellt. Die konkrete Ausweisung als Gemeinbedarfsflächen und die Festlegung der Zweckbestimmung wird im Rahmen der zukünftigen Bebauungsverfahren erfolgen, soweit sich der rechnerische Bedarf im Zuge der tatsächlichen Entwicklung bestätigt.

Bei der verkehrlichen Erschließung von Schulen, Kindertagesheimen und Sportanlagen etc. im Straßennetz sind Verkehrssicherheitsaspekte ausreichend zu berücksichtigen.

3.4.1 SCHULBEDARF

Der zukünftige Schulbedarf wurde aufgrund der gegenwärtigen Rahmenbedingungen ermittelt. Da im Zuge dieses langfristig angelegten Projektes Veränderungen der Rahmenbedingungen nicht auszuschließen sind, wird der Schulbedarf im Laufe der weiteren Plankonkretisierung zu prüfen und gegebenenfalls an die veränderte Situation anzupassen sein. Eine endgültige Festlegung des Schulflächenbedarfes wird im Rahmen der entsprechenden Bebauungsverfahren erfolgen. Gegenwärtig ist für schulische Zwecke folgender Flächenbedarf festzustellen:

Bei einer schrittweisen Errichtung von bis zu 1.500 Wohneinheiten westlich des Magdeburger Hafens ist für dieses Gebiet keine neue Grundschule erforderlich. Die schulische Versorgung kann durch Erweiterung des Standortes „Bei der Katharinenkirche“ sichergestellt werden. Sollten in dem Gebiet zwischen 1.500 und 1.800 Wohneinheiten errichtet werden, muss temporär eine Wechselfläche von bis zu 0,8 ha für schulische Spitzenbedarfe vorgehalten werden. Zur Sicherstellung der Grundschulversorgung für weiteren Wohnungsbau und das übrige Plangebiet ist die Errichtung einer vierzügigen Grundschule erforderlich. Der Flächenbedarf hierfür beträgt 1,8 ha ohne Außensportanlage. Zur Versorgung des temporär auftretenden Spitzenbedarfes wird darüber hinaus eine Wechselfläche von 0,8 ha benötigt.

Im Bereich der weiterführenden Schulen wird der Bedarf nur teilweise an bestehenden Standorten außerhalb des Plangebietes – gegebenenfalls mit baulichen Erweiterungen für den Spitzenbedarf – gedeckt werden können. Bei einer Wohnungszahl von ca. 5.500 Wohneinheiten wird für den Dauerbedarf ein schulisches Angebot im Sekundarbereich im Plangebiet im Umfang von drei Zügen vorgesehen werden müssen. Der Flächenbedarf wird auf 2 ha ohne Außensportanlage festgesetzt. Hierfür wird ein optimales Nutzungsmaß durch eine mindestens fünfgeschossige Bebauung (GRZ 0,8) vorausgesetzt. Zur Versorgung des Spitzenbedarfes soll außerdem eine Wechselfläche von ca. 1,0 ha bereitgehalten werden.

Bei den Schulneubauten im Plangebiet wird auf separate Außensportanlagen verzichtet, da in Pausennähe eine Sportanlage mit allen für den Schulsport erforderlichen Einrichtungen hergerichtet werden kann.

3.4.2 SPORTFLÄCHEN

Die oben beschriebene Sportfläche umfasst 1,0 bis 1,5 ha. Die genaue Lage der Sportflächen im Grünzug sowie ihr Zuschnitt und die Verträglichkeit mit benachbarten Nutzungen (z. B. Wohnen) müssen im Zuge der weiteren Planungsschritte noch geprüft und konkretisiert werden. Die Sportfläche muss sich gestalterisch und funktional in den Park integrieren. Die Bedarfsfrage soll im Zusammenhang mit den im „Überseequartier“ und den gemischten Quartiersbereichen möglichen privaten Freizeit- und Sportangeboten konkretisiert werden. Darüber hinaus bieten die Wasserflächen gute Voraussetzungen für die Ansiedlung kommerzieller oder vereinsgebundener Anlagen für den Wassersport (z. B. Liegeplätze für Segel- und Motorboote bei minimaler landseitiger Infrastruktur).

3.4.3 KINDERTAGESSTÄTTENBEDARF

Da die benachbarten Regionen der Alt- und Neustadt überdurchschnittlich gut mit Kindertageseinrichtungen versorgt sind, wird mit einem insgesamt zu deckenden Bedarf von 400 Kindertagesstättenplätzen gerechnet. Hiervon können 200 Plätze in bestehenden Einrichtungen außerhalb des Plangebietes bereitgestellt werden. Für 100 Plätze ist die Kombination mit der im Gebiet gegebenenfalls zu errichtenden Grundschule vorgesehen. Hierdurch ergibt sich ein zusätzlicher Flächenbedarf von 3.000 m² (Gebäude und Spielfläche). Eine zweite Kindertagesstätte (100 Plätze) ist in Kombination mit anderen Nutzungen (Wohn- oder Mischgebiet) in den Bereichen nördlich oder südlich des Baakenhafens vorzusehen. Dafür ist ein Freiflächenbedarf von 2.000 m² zu berücksichtigen. Dieser Freiflächenbedarf bezieht sich ausschließlich auf Nettospielflächen. Bei einer frei stehenden Einrichtung sind insgesamt 3.000 m² zu berücksichtigen. Kindertagesstättennutzungen dürfen grundsätzlich nur ebenerdig zugänglich sein und maximal zweigeschossig gebaut werden. Sie dürfen jedoch mit anderen, mehrgeschossigen Nutzungen kombiniert werden.

3.4.4 KIRCHLICHE EINRICHTUNGEN

Von Seiten der evangelischen Kirche soll die seelsorgerische Betreuung der HafenCity von der Gemeinde St. Katharinen übernommen werden. Der Bau eines neuen Kirchengebäudes in der HafenCity ist nach Auskunft der Nordelbischen Evangelisch-Lutherischen Kirche nicht geplant. Sofern darüber hinausgehende Standortbedarfe für kirchengemeindliche Einrichtungen erforderlich werden, können diese im weiteren Realisierungsprozess aufgenommen werden.

3.5 VER- UND ENTSORGUNG

Schmutzwasser

Die Besielung der HafenCity wird im Trennsystem ausgebaut. Vorfluter für das Schmutzwassersiel wird im Wesentlichen das Kuhmühlenstammsiel sein. Die Quartiere um den Baakenhafen und die Zweibrückenstraße können alternativ an den Sammler Ost angeschlossen werden. Über die für diese Gebiete wirtschaftlichste Entsorgungslösung wird nach entsprechendem Entwicklungsfortschritt der HafenCity entschieden.

Oberflächenwasser

Das Oberflächenwasser von Dach- und Freiflächen wird grundsätzlich auf kurzen Wegen der Elbe und den Hafenbecken zugeleitet. Die Möglichkeit zur Rückhaltung und Vorklärung über Mulden- und Rigolensysteme wird im Bauleitplanverfahren geprüft. Das Oberflächenwasser von Verkehrsflächen und Parkplätzen wird vorgereinigt der Vorflut zugeleitet oder über das Schmutzwassersiel entsorgt.

Energie- und Wärmeversorgung

Im Sinne des Klimaschutzes und der Einsparung von Energie bietet sich für die HafenCity der Anschluss an das Fernwärmenetz aufgrund der vorhandenen Leitungsinfrastruktur und des Gasheizwerkes an. Andere energieeffiziente und ressourcenschonende Verfahren zur Wärmeerzeugung wie

z. B. Kraft-Wärme-Kopplung u. ä. können ergänzend eingesetzt werden. Die Einführung weiter gehender umweltschonender Techniken und Bauverfahren zur Energie- und Wärmeversorgung an Hochbauten, wie zum Beispiel der Einsatz der aktiven oder passiven Sonnenenergienutzung, umweltverträgliche Bauprodukte, energiesparende Bauweisen, werden positiv bewertet.

3.6 DENKMALSCHUTZ

Das dem Plangebiet benachbarte Ensemble der Speicherstadt mit seinen Gebäuden, Brücken, Kaimauern und Wasserflächen stellt in seiner Geschlossenheit ein Kulturdenkmal von internationalem Rang dar. Die Gesamtanlage wurde am 15. Mai 1991 rechtskräftig in die Denkmalliste der Freien und Hansestadt Hamburg eingetragen. Zu dem Ensemble Speicherstadt gehören alle Brücken, die von der Speicherstadt zur Innenstadt führen, sowie die Ericusbrücke.

Im direkten Umfeld der HafenCity sind außerdem das Ensemble Deichtorhallen, die Hammerbrookschleuse und die Großmarkthalle als Baudenkmäler eingetragen.

Der Sandtorhafen, der Grasbrookhafen und der Magdeburger Hafen sind als älteste erhaltene Hafenecken des Hafenausbaus im 19. Jahrhundert von Denkmalwert und werden erhalten. Denkmalschutzwürdige Einzelbereiche der Kaimauern werden im weiteren Planungsprozess kartiert.

Die Kaispeicher A und B, der Altbau des Verwaltungsgebäudes von Strom- und Hafenbau, die Oberhafenkantine, das Betriebsgebäude des Schuppens 24 und das Fernbahnviadukt sind als denkmalwürdig eingestuft und werden in der Darstellung des Masterplanes erhalten. Dies gilt auch für die Oberhafenbrücke und die Freihafenelbbrücke.

Bahngeschichtlich hat der Standort des ehemaligen Pariser, Venloer, später Hannöverschen Bahnhofes seine Bedeutung als Endpunkt der Fernbahnverbindung nach Frankreich. Zwischen 1900 und 1906 wurde der Bahnhof zum hafennahen Hauptgüterbahnhof Hamburgs ausgebaut. Zwischen den Jahren 1941 und 1945 wurden von hier aus ca. 6.000 Hamburger Juden deportiert. Der heute noch sichtbare Bahnhofsvorplatz, Lohseplatz, wird im Masterplan in die Parkanlage Lohsepark, integriert und soll als zeitgeschichtliches Dokument erfahrbar sein.

Wo möglich sollen hafengebäude- und eisenbahngeschichtliche Spuren gesichert und erhalten werden, damit dem neuen Stadtteil aus der Vergangenheit des Ortes Anstöße für eine besondere Identität gegeben werden. Schon heute werden Krananlagen gesichert. Pflasterungen, alte Gleisanlagen oder Teile der Zolleinrichtungen sollen an die Geschichte des Ortes als Umschlag- und Lagerplatz für Waren aus aller Welt erinnern. Das Zollgebäude an der Magdeburger Straße wurde zwar nicht für denkmalwert eingeschätzt, ihm kommt aber in dem o. g. Sinne eine hohe Bedeutung zu. Die im Masterplan vorgesehene Bebauungsstruktur ermöglicht den Erhalt dieses Gebäudes.

3.7 LÄRM

Die Lärmsituation im Plangebiet wurde unter Einbeziehung der Lärmquellen Straßenverkehr, Schienenverkehr und Hafenbetrieb und auf der Basis des städtebaulichen Konzeptes des Masterplans analysiert und berechnet. Als Ergebnis ist festzustellen, dass der vom Straßen- und Schienenverkehr innerhalb und außerhalb des Plangebietes erzeugte Lärm zwar bedeutend, der Konflikt in weiten Teilen der geplanten HafenCity mit städtebaulichen Mitteln beispielsweise durch Stellung und Ausgestaltung der Baukörper oder Anordnung unterschiedlicher Nutzungen zueinander lösbar ist. Diese Einschätzung stützt sich vor allem darauf, dass die dominierenden Verkehrsschallquellen meist im Norden oder

Osten möglicher Wohnbauflächen liegen und somit zumindest eine Gebäudeseite schallquellenabgewandt geplant werden kann.

Auch die Lärmemissionen aus dem südlichen, dem Plangebiet gegenüber liegenden Hafengebiet, führen aufgrund der dort heute vorhandenen Nutzungen und Betriebe weder in den Modellrechnungen, noch faktisch zu Problemen in der HafenCity. Dies gilt uneingeschränkt für die Tageswerte. Aufgrund der im Hafengebiet zulässigen Nachtwerte hingegen ergibt sich ein Sachverhalt der planerisch bewältigt werden muss.

Zur Ermittlung der tatsächlichen Konfliktlage sollen im weiteren Planungsverlauf die bestehende Emissionssituation im Hafenbereich südlich der Norderelbe zunächst messtechnisch erfasst und gegebenenfalls auffällige Emittenten identifiziert werden. Anschließend ist zu entscheiden, ob bestehende Konflikte sinnvoller durch Lärmsanierung, gegebenenfalls durch Auflagen zur Emissionsbegrenzung, oder durch Maßnahmen des passiven Lärmschutzes oder planerische Mittel wie z. B. die Nutzung einschränkende Hafenplanungsverordnungen gelöst werden können. Bei Neuansiedlung von Hafenerbetrieben sollte der Lärmaspekt entsprechend berücksichtigt werden. Vermutlich liegt die tatsächlich existierende Belastung bereits heute innerhalb verträglicher Grenzen. Unabhängig von der tatsächlich vorhandenen Lärmbelastung ist im Rahmen der Planung der HafenCity hier jedoch von einem vorhandenen Industriegebiet auszugehen.

3.8 ATLASTEN

Im Plangebiet wurden in der Vergangenheit nur auf wenigen Flächen Bodenuntersuchungen aus aktuellen Anlässen durchgeführt. Um einen Überblick über die zu erwartenden Bodenbelastungen zu erhalten, wurde im Rahmen der Masterplanung zunächst eine so genannte historische Erfassung der Verdachtsmomente und der Eigentums- und Nutzungsverhältnisse vorgenommen.

Im Gebiet der HafenCity wurden aufgrund der Nutzungsgeschichte insgesamt 169 Verdachtsflächen bzw. Verdachtsbereiche anhand eines zu grundwasserschützenden Aspekten entwickelten Kriterienkatalogs ermittelt und das von ihnen ausgehende Gefährdungspotential dargestellt. Nach dem derzeitigen Kenntnisstand und den zurzeit vorhandenen Nutzungen – nicht zuletzt des hohen Versiegelungsgrades wegen – ist eine Gefährdung der menschlichen Gesundheit nicht zu erwarten.

Nach weiter führenden Bodenuntersuchungen auf ausgesuchten Verdachtsflächen, die von der Umweltbehörde gemeinsam mit der GHS durchgeführt worden sind, ist ein Sanierungserfordernis für die Bereiche Ericusspitze, Kirchenpauerkai und Am Grasbrookhafen (ehemaliger Gaswerksstandort) erkennbar.

Generell gilt für das Plangebiet, dass im weiteren Verlauf der Planungen auf den Flächen mit einem Gefährdungspotential nutzungsbezogene Untersuchungen erforderlich sind.

3.9 GERUCH

Die derzeitige Geruchssituation im Plangebiet wurde mit Hilfe einer Kombination aus Geruchsbegehungen und rechnerischer Prognose erfasst. Die erforderlichen Eingangsdaten der relevanten Betriebe zur Durchführung der Geruchsberechnung konnten in dieser Ersterhebung aus zeitlichen Gründen noch nicht durch Betriebsbefragungen konkretisiert werden.

Trotz der Unsicherheiten, die sich methodisch bei der bisherigen Vorgehensweise zur Erfassung der

Geruchssituation ergeben, muss festgestellt werden, dass die Kaffeelagerei (KLG, Am Sandtorkai 6–7) ein wesentlicher Störfaktor ist, der Teile des Plangebietes erheblich belastet. Andere Emittenten sind demgegenüber nur von untergeordneter Bedeutung.

Im Umfeld dieses Betriebes sollen empfindliche Wohn- und Büronutzungen angesiedelt werden. Im weiteren Verlauf der Planungen ist zu prüfen, wie eine Reduzierung der Emissionen des Kaffeelagers möglich ist und mit dem Betrieb vereinbart werden kann.

3.10 LUFTSCHADSTOFFE

Die Umweltbehörde hat in unterschiedlichen Zeiträumen in den Jahren 1987 bis 1999 die Gehalte für Blei, Cadmium, Kupfer und Arsen im Staubbiederschlag gemessen. Insgesamt wurden die Untersuchungen an sechs Standorten innerhalb und im Umfeld des Plangebietes durchgeführt.

Allgemein weisen die Ergebnisse eine gleichmäßige Verteilung der Staubinhaltsstoffe Blei und Cadmium im und im Umfeld des Plangebietes auf. Für die Inhaltsstoffe Kupfer und Arsen sind die Werte im Westen des Plangebietes niedriger als im Osten. Insgesamt ist die anzutreffende Luftbelastung nach dem derzeitigen Kenntnisstand für alle Nutzungsarten verträglich.

3.11 ÖKOLOGIE

Im Planungsgebiet wurde im Sommer und Herbst 1998 eine Studie zur Erfassung und Bewertung der bestehenden ökologischen Situation zu Land und zu Wasser unter Einbeziehung der Speicherstadt durchgeführt. Erhoben wurden das Relief, die Böden und der Versiegelungsgrad sowie die Pflanzenwelt und die Biotopkomplexe. Für die aquatischen Lebensgemeinschaften und die Fauna im terrestrischen Bereich wurde eine planungsorientierte Potentialabschätzung durchgeführt. Im Frühjahr 1999 wurde für den westlichen Teilraum des Planungsgebietes die Erhebung der Pflanzenwelt vervollständigt und die Potentialabschätzung für die aquatischen Lebensgemeinschaften verifiziert.

Die Studie erbrachte folgendes ökologisches Bild:

Im gesamten Untersuchungsgebiet steht kein natürlich gewachsener Boden an. Sämtliche Landflächen sind in der Vergangenheit im Rahmen ihrer Umwidmung zu Hafengebieten aufgehöhht worden bzw. sind erst durch Verfüllung von ehemaligen Wasserflächen entstanden.

Für die Flotte und Hafenanäle im Untersuchungsgebiet wurden Tiefen zwischen KN + 0,8 m und KN – 4 m ermittelt. Während Sandtor- und Grasbrookhafen überwiegend Tiefen geringer als KN – 5 m aufweisen, weist der für Seeschiffe ausgerichtete Baakenhafen eine Tiefe bis unter KN – 10 m auf. Die Schiffsliegeplätze am Cellpap-Terminal weisen eine Tiefe von unter KN – 12 m auf. Der Verbreitungsschwerpunkt der Süßwasserwattflächen liegt zwischen den Elbbrücken, an Uferabschnitten von Sandtor- und Grasbrookhafen sowie außerhalb des Umplanungsbereiches im Wandrahmsfleet und Oberhafen.

Aus naturschützerischer Sicht sind im Umplanungsbereich die alten Klinkermauern im Bereich Grasbrook-, Sandtor- und Magdeburger Hafen als Wuchsort vieler seltener Flechten, Moose, Farne und Pflanzenarten, der Grasbrookhafen samt nördlich angrenzendem Festland mit tief liegenden und bisweilen überschwemmten Ruderalflächen sowie Röhrichten und Weidengebüschen, die beiderseits des Lohseplatzes gelegenen Bahn-Ruderalflächen sowie der Röhrichtsraum am Norderelbufer im Bereich der Norderelbbrücken interessant. Unter den kartierten Pflanzenarten, die auf der Roten Liste stehen, befinden sich auch punktuelle Vorkommen der Wibbel-Schmiele und des Schierlings-Wasserfenchels

(Prioritäre Art der FHH-Richtlinie) insbesondere am Ufer der Norderelbe im Bereich Zweibrückenstraße. Außerdem von Bedeutung ist der Grasbrookhafen als wichtiger Reproduktionsraum für Fische sowie sämtliche Hafenbecken, Fleete und Kanäle als wertvolle Gebiete für die Fischfauna und Teile der Kanäle und Fleete, wie der Ericusgraben, in denen Muschelvorkommen vermutet werden.

Die Erkenntnisse aus der ökologischen Untersuchung fanden Eingang in das Wettbewerbsverfahren zum Masterplan. Der Masterplan geht daher vom weitgehenden Erhalt der Hafenbecken und Fleete sowie ihrer Uferlinien aus. Überbaute Gewässerabschnitte werden partiell geöffnet. Einzelne terrestrische Grünbereiche mit Bedeutung für Bäume, Gehölze und ruderale Vegetation, z. B. im Umfeld des Lohseplatzes, des Magdeburger Hafens und der Elbufer im Bereich der Norderelbbrücken werden berücksichtigt.

Zielsetzung der Masterplanung ist die weitmögliche Berücksichtigung ökologisch wertvoller Flächen und Funktionen bereits im Vorfeld der verbindlichen Bauleitplanung. Die nahezu vollständige Darstellung der ökologisch hochwertigen tidenbeeinflussten Wasserflächen der Hafenbecken, Kanäle und Fleete im Masterplans trägt weitgehend zur Vermeidung von Eingriffen bei. Die Wasserflächen und die Ufer sind darüber hinaus wichtige Bestandteile des Landschaftsbildes.

Sofern unter Beachtung des Naturschutzrechtes Eingriffe unvermeidbar sind, ist davon auszugehen, dass im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung im Gebiet Ausgleichsmaßnahmen zum Tragen kommen. Diese Maßnahmen könnten z. B. in der Anlage von öffentlichen und privaten Grün- und Freiflächen auf derzeit weitgehend befestigten und versiegelten Bereichen, in ökologischen Aufwertungen auf Ausgleichsflächen und Begrünungen auf den Bauflächen oder in dem Erhalt und der ökologischen Aufwertung von Kaimauern, Ufern und Gewässerabschnitten bestehen. Geeignete Maßnahmen können unter anderem aus den Vorschlägen des „Gewässerökologischen Strukturplans für den Hamburger Hafen und die Tideelbe in Hamburg, Teil 1 (7/97)“ entwickelt werden.

4.0 Entwicklungsschritte

Senat und Bürgerschaft sind bei ihren Entscheidungen zur HafenCity von einer schrittweisen Umsetzung des Generationenprojekts ausgegangen. Der städtebauliche Entwurf zum Masterplan nimmt diesen Grundsatz auf, indem er Quartiere eigener Identität vorsieht, die für sich lebensfähig sind und bei sich wandelnden Rahmenbedingungen flexibel entwickelt werden können, bei Wahrung der Grundstruktur der HafenCity und deren Anbindung an die Innenstadt.

In den vorgenannten Leitziele des Masterplans wird die schrittweise Entwicklung in Teilquartieren während des ca. 25-jährigen Entwicklungszeitraumes festgeschrieben, mit einem prinzipiellen Entwicklungsverlauf von West nach Ost und Vermeidung der Streuung von Bauaktivitäten über das gesamte Planungsgebiet.

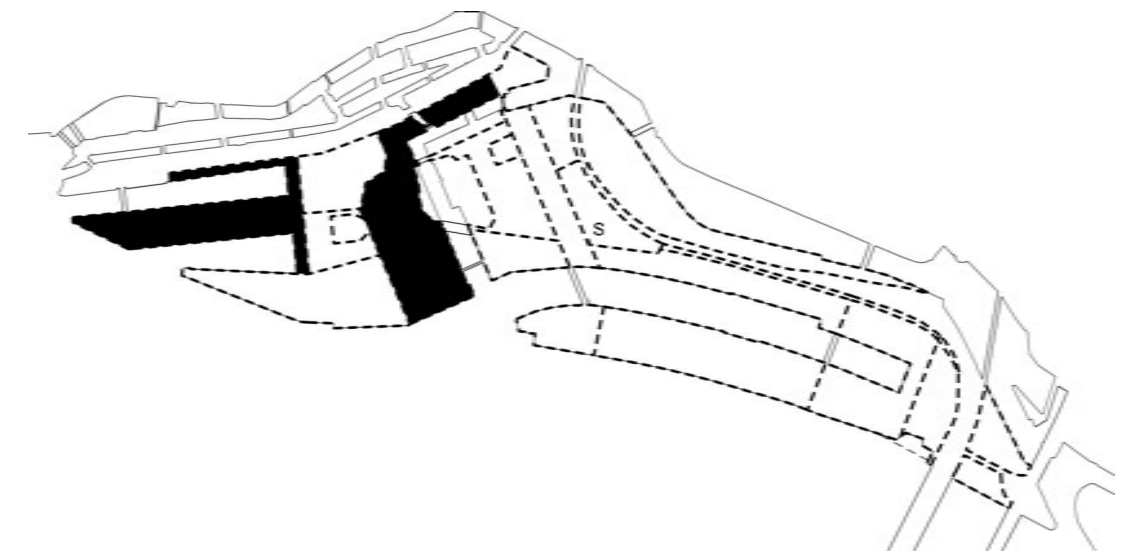
Bei der hierauf basierenden Entwicklungsstrategie sind folgende Rahmenbedingungen eingeflossen:

- Jeder Bauabschnitt soll für sich lebensfähig sein und braucht eine funktionsfähige, durch künftige Bauabläufe nicht gestörte Anbindung an die Stadt;
- die Anforderungen der Feuerwehr an hochwassersichere Zufahrten durch Brücken und aufgehöhte Fahrwege als Vorleistungen, deren zeitliche und ökonomische Aspekte möglichst optimal einzubinden sind;

- der Zeitpunkt des Ablaufs von Mietverhältnissen, Grundstücksfreimachungen, ggf. Altlastensanierung usw. und die sich daraus ergebenden Vorgaben für die Grundstücksbereitstellung;
- die vor dem Hintergrund der gesamtstädtischen Nachfrage- und Bedarfsentwicklung für die HafenCity nach immobilienwirtschaftlichen Untersuchungen durchschnittlich verträglichen Jahresraten von ca. 25.000 m² BGF Wohnen und ca. 35.000 m² BGF Dienstleistungsflächen pro Jahr und die Anforderung, für beide Marktsegmente während der gesamten Entwicklungszeit gleichermaßen angebotsfähig zu sein;
- das aufgrund übereinstimmender Einschätzung der Immobilienwirtschaft im räumlichen und zeitlichen Zusammenhang insgesamt zu entwickelnde überregional wirksame „Überseequartier“ mit 110.000 m² bis 150.000 m² BGF Freizeit- und Einzelhandelsflächen;
- die schrittweise Einbeziehung und Aktivierung der Wasserflächen zur Stützung der prozessualen Kontinuität – Erreichbarkeit und Schaffung von Attraktionen am und auf dem Wasser;
- der Grundsatz, bei insgesamt hoher Durchmischung der HafenCity Wohnungsbauschwerpunkte mit jeweils mindestens 800 bis 1.000 Wohnungen zu bilden, als Grundlage für die Entwicklung eigenständiger Quartiermilieus.

Aufgrund dieser Kriterien ergibt sich der in sechs Zeitabschnitten nachfolgend skizzierte plausible Entwicklungsverlauf. Er kann im weiteren Verfahren als eine flexible Grundlage für die zeitgerechte Erschließung und Infrastrukturausstattung sowie die Vermarktung der Flächen dienen. Dabei sind je nach immobilienwirtschaftlicher Nachfrageentwicklung auch kürzere oder längere Entwicklungszeiträume möglich.

T 1 ENTWICKLUNGSZEITRAUM BIS 2005



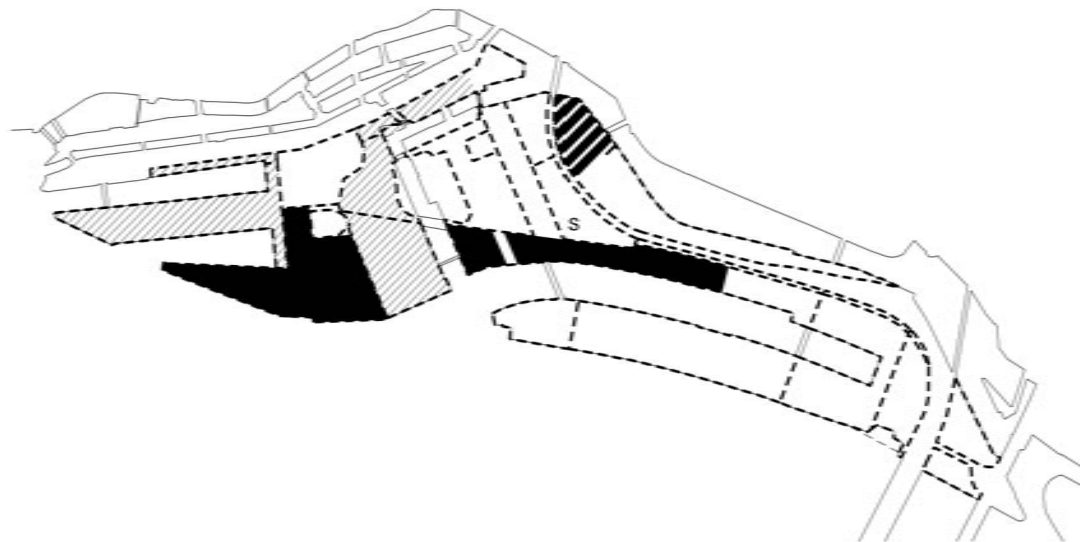
Über den Kibbelsteg und die hochwassersichere Oberbaumbrücke sind einerseits Flächen Am Sandtorkai und Dalmannkai inklusive Kaispeicher A sowie andererseits die Zollamtsfläche Am Brooktor zeitnah anzubinden. Sie stellen die Bereiche der ersten Bauaktivitäten dar (Kaispeicher A/Kaiserkai/Dalmannkai, Am Sandtorkai sowie Teile Ericus/Brooktorkai, wobei die Ericusspitze selbst aufgrund eines noch bis 2012 andauernden Mietverhältnisses an dieser ersten Entwicklungsstufe nicht teilnehmen kann).

Wegen der Notwendigkeit, am Anfang der Entwicklung mit einem auch international Aufsehen erregenden Vorhaben das Projekt HafenCity zu identifizieren, werden im ersten Entwicklungsabschnitt auch das „Überseequartier“ westlich Magdeburger Hafen, am heutigen Cellpap-Terminal, entwickelt werden sowie dessen Anbindung Richtung Norden an die heutige Innenstadt entlang der Achse Brooktor bis Bei St. Annen (östliche Teile Brooktor/St. Annen). In das „Überseequartier“ werden auch die Aktivitäten des Kreuzfahrtterminals integriert werden, der an diesem Standort bereits einen provisorischen Betrieb aufgenommen hat.

Bei guter konjunktureller Entwicklung und hoher Nachfrage nach besonderen Bürostandorten kann auf der Kopfseite des Grasbrookhafens, westlich des neuen Heizwerks, ein zusätzliches, vorgezogenes Angebot gemacht werden (Teilbereich Grasbrook).

Im Zusammenhang mit diesem Entwicklungsabschnitt werden im öffentlichen Raum in Verlängerung der neuen Fuß- und Radwegachse Kibbelsteg die Platzbereiche an den Kopfseiten von Sandtor- und Grasbrookhafen, die Weiterführung des Elbuferwanderweges am Dalmannkai sowie erste Umbaumaßnahmen an der westlichen Uferzone des Magdeburger Hafens realisiert werden. Die vorhandene Verkehrsfunktion der Straße Brooktor bleibt dabei zunächst erhalten. Das Sandtorhafenbecken kann in dieser Phase mit der Einrichtung eines über Pontons erreichbaren Traditionsschiffhafens weiterentwickelt und belebt werden. Dem Wohnungsbau auf dem Dalmannkai zugeordnet, kann mit dem Bau einer Marina begonnen werden.

T 2 ENTWICKLUNGSZEITRAUM 2005 BIS 2010



Ausgehend vom Wohnquartier Dalmannkai und dem „Überseequartier“ westlich Magdeburger Hafen, werden in diesem Zeitraum die Flächen auf dem Grasbrook entwickelt werden (Grasbrook und westlicher Teil Brooktor/St. Annen) sowie der Bereich Strandkai/Hübenerkai mit hoher Dichte und städtischer Prägnanz. Bis auf die Ericusspitze und eventuelle Einzelflächen am Strandhöft soll der westliche Bereich der HafenCity zwischen Kaiserhöft und Magdeburger Hafen somit innerhalb der nächsten zehn Jahre realisiert bzw. verwertet sein.

Als Auftakt für den Ostteil der HafenCity zwischen Magdeburger Hafen und Elbrücken wird bereits in dieser Entwicklungsphase der Brückenschlag zwischen westlichem und östlichem Magdeburger Hafen erfolgen als mögliche Erweiterung des „Überseequartiers“ sowie eine teilweise Inanspruchnah-

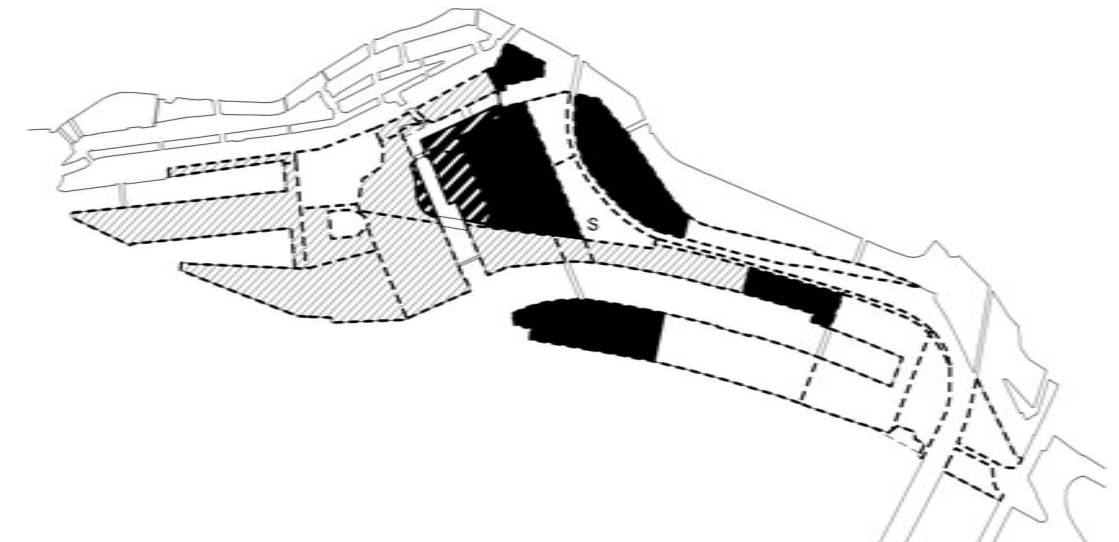
me der Wohnbauflächen nördlich Baakenhafen. Parallel zur Bebauung der Wohnbauflächen nördlich Baakenhafen kann zur Versorgung der Wohnbevölkerung die Errichtung der geplanten Gemeinbedarfseinrichtungen (Schulen, Kindertagesheim) auf den nördlich angrenzenden Flächen aufgrund gegenwärtiger Rahmenbedingungen erforderlich werden. Der Schulbedarf ist im Laufe der weiteren Planungskonkretisierung zu prüfen und gegebenenfalls an die veränderte Situation anzupassen. Im Falle eines günstigen Konjunkturverlaufs können sowohl die Flächen am Strandhöft vollständig verwertet als auch der Nordteil der Fläche Oberhafen für ein spezifisches Marktsegment (modernes Gewerbe) angeboten werden.

Im Zuge der zweiten Entwicklungsstufe werden neben der erforderlichen Verkehrserschließung die Uferpromenaden am Strandkai und Hübenerkai, die Brückenverbindung zwischen westlichem und östlichem Magdeburger Hafen sowie der westliche Abschnitt der Uferpromenade am Nordrand des Baakenhafens realisiert werden. Bei Entwicklung der Teilflächen Oberhafen (s. o.) wird der Bau der Brücke über den Oberhafen erforderlich.

In Abstimmung mit den Zeitabläufen bei einer Einführung der Stadtbahn in Hamburg kann die vorgesehene Trasse von Norden kommend über Bei St. Annen, Brooktor und Versmannstraße bis zur Höhe des geplanten Lohseparks in einem ersten Bauabschnitt umgesetzt werden.

Die Marina im Grasbrookhafen kann fertig gestellt werden. Über Anleger an Kaiserkai, Strandkai bis zum Magdeburger Hafen können Fahrgastschiffe ihren Betrieb aufnehmen.

T 3 ENTWICKLUNGSZEITRAUM 2010 BIS 2015



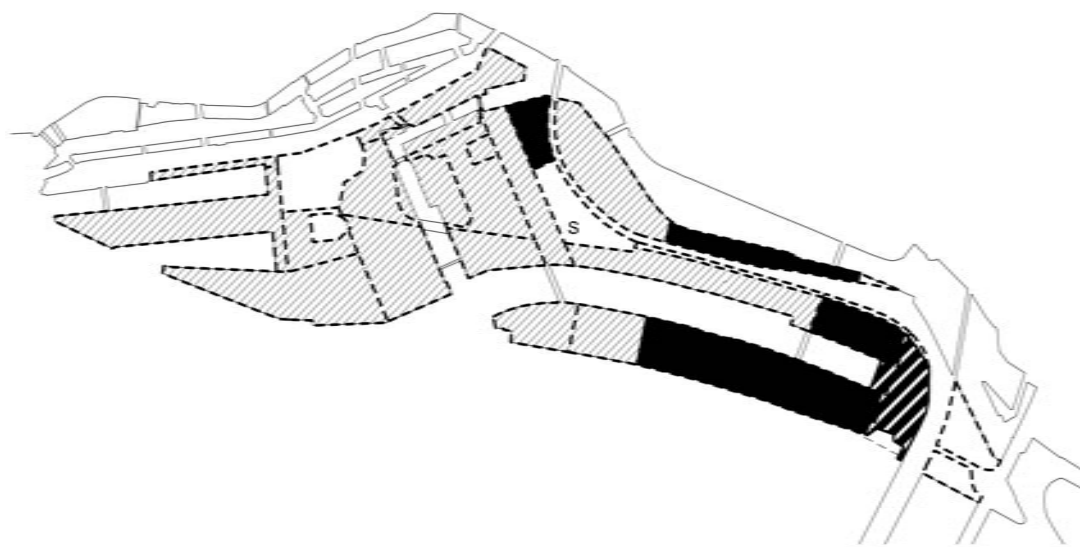
In der dritten Zeitstufe wird der Entwicklungsschwerpunkt in einer zwischen Ericusspitze, Steinschanze und Baakenhöft verlaufenden Nord-Süd-Achse gesehen (Teilbereich Ericus/Brooktorkai, Steinschanze, Park, Teilbereich östlich Magdeburger Hafen sowie Baakenhöft und Westteil des südlichen Baakenhafens). An der Versmannstraße würde der östliche Teilbereich der Wohnbauflächen nördlich Baakenhafen entwickelt und angeboten werden können. Ebenfalls in dieser Zeitstufe wird bei normalem Konjunkturverlauf die Verwertung der Flächen Oberhafen/Nordteil gesehen. Für das Zentrum um den Magdeburger Hafen ist von entscheidender Bedeutung, ob heutige Restriktionsflächen an der Magdeburger

Straße mittelfristig im Sinne der Gesamtkonzeption eingesetzt werden können. Bis zur dritten Zeitstufe müssen aus dem räumlichen Zusammenhang des Bereiches Steinschanze heraus hierzu Entscheidungen herbeigeführt werden.

In dieser Entwicklungsphase ist durch den Bereich Steinschanze nach Norden zum Brooktorkai der Bau der neuen Hauptverkehrsverbindung vorgesehen, mit entsprechender Entlastungswirkung für die Achse Brooktor. Über den Baakenhafen nach Süden zum Baakenhöft ist der Bau einer Klappbrücke vorgesehen. Die Fläche Oberhafen würde mit einer Brücke im Verlauf der Mittelkanalachse an die Straße Stadtdeich angeschlossen.

Der Bau des Lohseparcs sowie die Realisierung des westlichen Teilabschnittes des Elbuferparks südlich Baakenhafen mit dem Platzbereich am Baakenhöft stellen die wichtigsten Maßnahmen der Freiraumgestaltung in dieser Phase dar. Die große Wasserfläche des Baakenhafens kann für Wassersportzwecke hergerichtet werden, mit auf Pontons untergebrachten Ergänzungsfunktionen.

T 4 ENTWICKLUNGSZEITRAUM 2015 BIS 2020

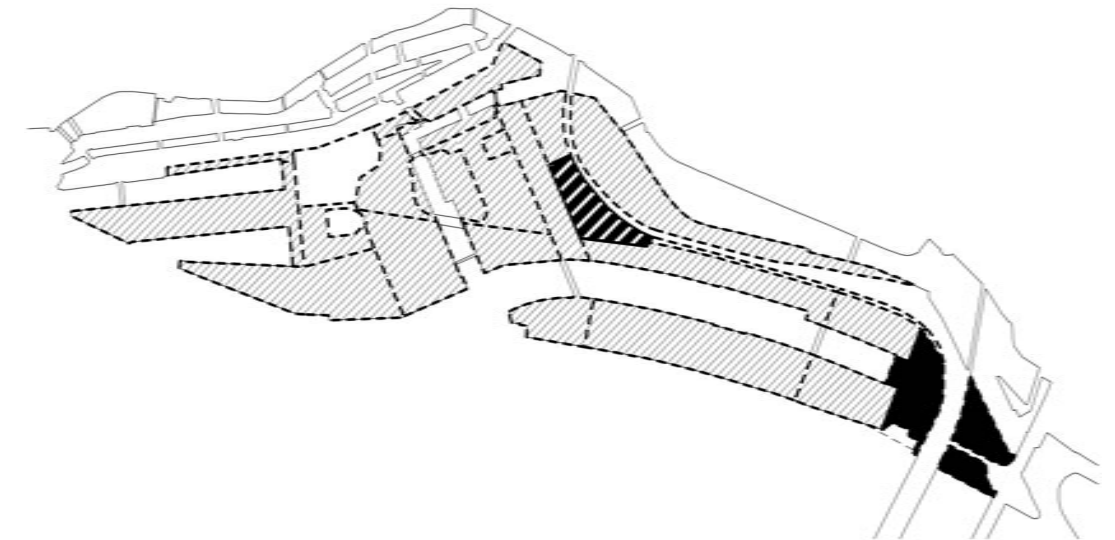


In Fortsetzung der Grundrichtung des Entwicklungsverlaufs von West nach Ost wird in der vierten Zeitstufe der Entwicklungsschwerpunkt im Süden und Osten des Baakenhafens gesehen (östliche Teilbereiche südlich Baakenhafen, östlicher Baakenhafen sowie Teile Elbbrückenzentrum West). Ebenfalls in dieser Realisierungsphase werden die Gebiete östlich Lohseparc sowie die Kaifläche Oberhafen (südöstliches Teilgebiet Oberhafen) umgesetzt werden können.

Im Rahmen der Erschließung und Anbindung der Entwicklungsbereiche ist der Bau einer Klappbrücke im östlichen Baakenhafen vorgesehen sowie eine Brückenverbindung über den östlichen Oberhafen. Die Entwicklungsflächen im Osten des Plangebietes können in dieser Phase durch die Verlängerung der Stadtbahntrasse an den schienengebundenen Nahverkehr angeschlossen werden (zweiter Bauabschnitt Stadtbahn).

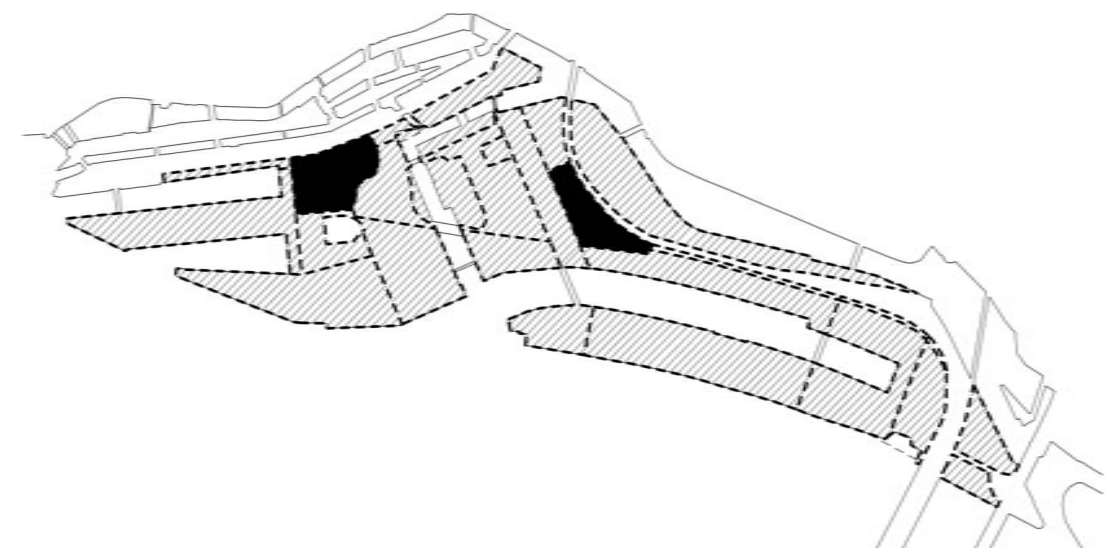
Der Elbuferpark könnte auf dem gesamten Abschnitt des Afrikaterminals bis zum Hafenbecken beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie hergerichtet werden. Im östlichen Baakenhafenende könnte die vorgesehene Marina als Sportboothafen hergestellt werden.

T 5 ENTWICKLUNGSZEITRAUM 2020 BIS 2025



In der Schlussphase der Entwicklung konzentrieren sich die Aktivitäten auf das Elbbrückenzentrum. Unter der Voraussetzung umfangreicher Straßenumbauten und des Baus einer S-Bahn-Haltestelle Elbbrücken wäre hier die Realisierung eines zentralen Dienstleistungsstandortes möglich. Ein allgemeines Wohnbauflächenangebot kann in dieser Phase innerhalb der HafenCity nicht mehr gemacht werden. Der Elbuferpark kann zu diesem Zeitpunkt durch eine Fußgängerbrücke an den Park Entenwerder angebunden werden. Bei Vorliegen tragfähiger Konzepte für eine Sondernutzung des Bereichs Elbbrückenzentrum ist ein früherer Entwicklungszeitpunkt vorstellbar.

T 6 ENTWICKLUNGSPERSPEKTIVE NACH 2025



Nach Umsetzung der o. a. Entwicklungsschritte ergeben sich zusätzliche Chancen für die Nutzung heutiger Restriktionsflächen. Dies betrifft insbesondere die Kaffeelagereigesellschaft. Nach Aufhöhung aller Flächen der HafenCity im Laufe der Entwicklung können zu diesem Zeitpunkt durch die Verknüpfung der verschiedenen Warften durch vier Sperrwerke zu einer durchgehenden Schutzlinie auch solche Flächen geschützt werden, die wie z. B. die Speicherstadt aufgrund ihrer topographischen Situation auf niedrigem Niveau verbleiben müssen.



Purpose of the Masterplan

THE MASTERPLAN, I.E. THE PRINCIPAL AIMS AND OBJECTIVES AND THE STRUCTURAL CONCEPT, WAS APPROVED AS THE BASIS FOR THE DEVELOPMENT OF HAFENCITY BY THE SENATE OF THE FREE AND HANSEATIC CITY OF HAMBURG ON 29TH FEBRUARY 2000.

The HafenCity Masterplan outlines the urban development concept for the extension and enlargement of Hamburg's city centre by means of the transformation of nearby former harbour areas. The scheme – termed "Supplementary Urban Development Plan" according to Section 1 (5) No. 10 of the Building Code – expresses Hamburg's major urban development and city planning aims for the long-term development of HafenCity. The Masterplan, consisting of both text and layout plans, is a flexible, adaptable concept. It will be continuously updated and refined and will take shape as part of an ongoing development process.

One of the main purposes of the Masterplan is to enable HafenCity to become an energising influence in Hamburg's economic, ecological, social and cultural development. To achieve this aim, it is necessary to build a broad consensus on the objectives and measures involved. This can be accomplished through extensive dialogue at an early stage in the planning process. As such, the Masterplan is the result of an interdisciplinary exchange of ideas in which the results of an international town planning competition, the outcome of a public planning debate, and political decision-making all play an equal part.

The essential foundations upon which the Masterplan is based have been developed from the design entered by the winners of the town planning competition and from the 1998 Masterplan concept with its town planning principles and basic technical parameters. Consequently, the plan consists of main aims and objectives in text form and a structural concept in visual form along with a town planning concept and thematic plans for considerations such as land and buildings use, traffic and transport, flood protection, and public open spaces. Additionally, there is a description of the planned phase-by-phase development of the area.

1.0 Principal development objectives and structural concept for HafenCity (Attachment 1)

HafenCity, at around 155 hectares, is one of the largest urban construction projects that the city of Hamburg has ever undertaken. Located directly between the city centre and the River Elbe, HafenCity is perfectly placed to reconnect Hamburg's city centre and the port after over a hundred years of separation, and promises outstanding opportunities for the future of Hamburg.

Rightly hailed by many as having epoch-making significance, these opportunities can only be fully exploited by strengthening Hamburg's metropolitan role in an internationally competitive environment whilst, at the same time, maintaining the city's individual identity. The long-term challenge for the planning and realisation of HafenCity is to strike the right balance between growth and integration, economic stimulation and social considerations, international and local criteria, and between innovation and tradition.

According to experience gained from past projects, the development of the area will take about 25 years. Over such a long period, there are numerous factors which could change the development requirements of the city. The Masterplan must therefore allow for a high degree of flexibility but must not be allowed to override the original plan and sacrifice an important intention of the concept, which was to stimulate a successful and sustainable reshaping of Hamburg. This potential conflict of interests is the reason why HafenCity places great emphasis on the balance between fixed orientation points and room for manoeuvre. Alternative, functional and spatial interpretations must be based on the concrete development needs of the city.

1.1 MIX OF LAND USES

HafenCity will have a mixed urban structure. It will strengthen the residential role of the city centre and create a variety of new jobs and opportunities in retail, education, culture, entertainment, and tourism.

- It will make the city centre significantly more attractive as a residential location. HafenCity's outstanding setting offers excellent conditions for this kind of development with approximately 5,500 new apartments planned. In order to respond to a diversifying and increasingly demand-driven housing market, a wide range of demographic groups and a variety of individual lifestyles will be catered for. There will also be a particularly good opportunity to provide upmarket urban residences, for which there is otherwise limited potential in Hamburg due to shortage of space. Residential development will take place at the sites best suited for the purpose, i.e. waterfront locations and open spaces such as the Sandtorhafen and the Baakenhafen quarters and both sides of the park near Lohseplatz (50% here).
- HafenCity offers an unbeatable potential to reposition Hamburg as a focal point of economic activity. Excellent opportunities will be created for the new media and digital economy, and the area will become even more attractive for the growing sector of enterprise-orientated services against the background of limited resources in the city centre.
- HafenCity provides a unique opportunity to equip the city centre with a new and enhanced infrastructure that will support retail, entertainment, leisure, culture, and tourism. The aim is to raise the profile of Hamburg's metropolitan role by emphasizing the special characteristics of HafenCity: the goods and services offered will place an accent on international flair, port and waterside atmosphere, which will attract a large number of daytime visitors. The Magdeburger Hafen harbour area will play a particularly important part in this respect. Other prominent locations, such as the east side of Baakenhafen harbour, will offer further potential if necessary.
- A future-orientated political decision-making process, with regard to the city centre, must take account of technological progress in small business and manufacturing and provide opportunities which will promote their reintegration into the urban structure. HafenCity offers plenty of potential for these industries in a mainly multi-storey environment.
- A primary town planning objective for the future urban structure is to include, as far as possible, a diverse yet physically small-scale mix of all of the previously mentioned uses, from residential to industrial. In pursuit of this objective, it must be kept in mind that individual space requirements of physically large-scale and physically small-scale operations may vary considerably across the spectrum of uses. If accommodated in close quarters they are not always compatible with each other, often the opposite is the case. This requires a sophisticated and well-balanced concept, with various uses mixed both vertically and horizontally: within a building, between buildings, within a quarter, and between quarters.

1.2 THE STRUCTURE OF URBAN DEVELOPMENT

HafenCity is being designed to have a city centre character, whilst preserving the typical appearance of a port, where land meets water. The site lends itself to the development of an urban mix of different uses with a building density appropriate for a city centre, building construction in accordance with good town planning practice, and a diverse array of public spaces.

- As the city of Hamburg has limited land resources available, the land on the site is to be used economically. At an average floor space index of 2.5, this will represent a relatively high building density. The target is for a total of approximately 1.5 million square metres of gross floor space to be developed.
- Individual quarter subdivisions will be developed so as to be able to function as self-contained units whilst retaining a human scale and a local identity. Each quarter will have its own individual character and at the same time blend in with the urban surroundings. The following quarters are a good illustration of this approach: Am Sandtorkai and Brooktorkai; Dalmannkai and Kaiserkai; Strandkai; the central district around Magdeburger Hafen harbour; the section east of the park located in the centre of the area; between the railway track and Oberhafen harbour; on both sides of Baakenhafen harbour; and to the east near the bridges across the River Elbe. The design of the boundaries and transitions between the different areas will require a corresponding degree of special attention.
- The quarter subdivisions will be developed step by step and – as far as possible – in accordance with the basic idea which is to progress from west to east with a focal point at Magdeburger Hafen harbour. Construction work scattered all over the site is to be avoided.
- The mix of uses, the design of public spaces, and the architecture of the buildings must all meet exceptionally high standards of quality. But this applies in particular to the surroundings of Magdeburger Hafen harbour, which will become the heart of the future Hafencity, and also to prominent locations such as Kaispeicher A, Strandhöft, Ericusspitze, Baakenhöft and Elbbrückenzentrum.
- Apart from Speicherstadt (the historic warehouse district, an architectural monument of national and international importance) there are other structures which are worthy of preservation and which represent the history of the port. Those to be considered in the new town planning concept include harbour basins, quay walls, bridges, cranes, etc. Places of historical interest for Hamburg, such as the Bastion Ericus (an ancient fort) and the Hannöversche Bahnhof (an old railway station), will also be appropriately preserved.
- One of the keys to ensuring diversity and sustainability of an urban development lies in the sensible scaling of the individual plots and, as far as possible, in the diversification of ownership. In the course of the future planning process, suitable plot sizes will be determined in accordance with the intended uses, also taking into account any changes in the level of demand. Division into small plots has been deemed preferable in order to make it possible for medium-sized companies, small building contractors, building cooperatives and individuals to invest in the project.

1.3 TOWN PLANNING WITH REGARD TO PUBLIC WATERFRONT SPACES

The design of public spaces will be given special attention in Hafencity, especially at the numerous embankments; these are ideal sites for the creation of meeting places with a distinctive character.

- Magdeburger Hafen harbour will be of great importance as it is to be developed into the central public space of the future Hafencity. Magdeburger Hafen has the potential to develop and radiate its own special atmosphere, just like the Jungfernstieg waterfront boulevard on the Binnenalster lake in Hamburg's existing city centre. As well as being a great place to be,

Magdeburger Hafen also has a role as gateway to Hafencity. These two functions need to be balanced carefully in a design which combines refinement and attention to detail.

- The quay areas will be transformed into wide promenades open to the public. Each quay area design will depend on its neighbouring commercial and residential areas and public spaces. The planning process will pay particular attention to the embankments as well as the ground floor and elevated ground floor zones with respect to tidal water level variations. The aim is to make the Hafencity waterside experience accessible, and thanks to the necessary safety precautions this will be achieved.
- Part of the experience of living and working on the waterfront lies in the use of the water itself as a transport medium. In this context, particular importance is attached to the cruise-ship terminal at Strandkai quay, to the revival of the historic port in Sandtorhafen harbour, and to the new marinas in Grasbrook and Baakenhafen harbours. There are also plans to establish a scheduled public ferry service for Hafencity.
- In contrast to the aquatic Magdeburger Hafen harbour, the elongated green area between Brooktor and Baakenhafen harbour will be developed into a public space with a distinct city atmosphere. This area not only increases the quality of the landside locations of Hafencity, it also takes on an important role in complementing the connecting belt of green space that extends from the Wallanlagen parks (former city fortifications) to the shore with its waterside network of footpaths along the River Elbe. Each section of the park will have its own individual character and function; there will be space for relaxation, recreation, sports, and games.
- The central public spaces formed by Magdeburger Hafen harbour and the public green space between Brooktor and Baakenhafen will be supplemented by a network of smaller squares within the individual quarters. These squares will be designed in quite different ways depending on the character of the adjacent quarter.
- Waterside construction is especially challenging. As many buildings as possible in the “second row” will have a river view. As some of the harbour basins are particularly elongated, the irregular building line will create an interesting and exciting urban layout without sacrificing functionality.

1.4 INTEGRATION INTO THE CITY

Hafencity and the present day city centre will be connected as closely as possible with one another in order to promote a synergy between the two and to create a cohesive central district from the former city walls to the Elbe. Also, the connection to Hammerbrook, Rothenburgsort and Veddel will become particularly important for the eastern end of Hafencity around Baakenhafen harbour.

- The facilities and the infrastructure of the city centre and adjacent districts can have a positive influence on the development potential of Hafencity. If there is a need to upgrade the infrastructure, for example in schooling and education, priority will be placed on building new facilities in Hafencity. This is not only important from an economic point of view, it will also promote the integration of the new and existing populations.
- There are two important connections between the city centre and Hafencity: Rathausmarkt/ Jungfernstieg to Bei St. Annen (via Domplatz and Brandstwiete); Hauptbahnhof to Ericusspitze

(via former city wall section starting at Steintorwall). In their present condition, both connections lack the qualities necessary to perform this function. Prominent new construction and renovation should be promoted, including new buildings at Domplatz, renovation of existing structures to create attractive new shops and stores at ground floor level and a significant increase in the quality of public spaces, with improvements in conditions for pedestrians and cyclists. There are further main road connections, some parallel (Klosterwall–Steintorwall–Glockengießerwall) and some intersecting (Domstraße/Ost-West-Straße/Zippelhaus–Dovenfleet) which will remain indispensable in the long run. Concerns regarding traffic along these arteries are outside the scope of the Masterplan. But for the HafenCity project to be a complete success, this subject will benefit from consideration. In addition, a new bridge to Entenwerder will have to be built to provide the important connection from HafenCity to City-Süd along Mittelkanal to Rothenburgsort. It is already possible to reach the Veddel district via an existing bridge (Freihafenelbbrücke). The latter will help to create a connection between Landungsbrücken and Rothenburgsort with an attractive riverside footpath within HafenCity.

- There are numerous bridges for road traffic that connect HafenCity with the adjacent districts. However, integration into Hamburg’s urban rail network is comparatively difficult. It is true that its stations and nodes are nearby. But it is precisely this fact that makes an extension of the network difficult and disproportionately expensive. The reason for this lies in the track layout requirements and ground conditions. Alternatively, a new-style tram system might be a way of providing an environmentally friendly, efficient, and sustainable solution to the public transport issue. If it is decided to introduce the proposed inner city tram system, HafenCity can be connected by simple extensions to the network. The option for an additional urban railway station located at Elbbrückenzenrum is to be kept open. In the initial stages of development of HafenCity, buses will be used for public transport. The existing plans do not preclude the creation of a people mover system along the length of the northern bank of the Elbe as a tourist attraction.
- As HafenCity is located outside the present-day main dyke line, flood protection will be provided by ground level elevation. Sections of the construction site will be flood-protected in line with the progress of the project. Each elevated site will be connected to the main dyke line by a special flood-protected roadway, which will ensure access for fire brigade and ambulance vehicles. The same level of protection as behind the main dyke will be ensured at each stage of the development.
- Once all elevations are completed, it will be possible to connect HafenCity with the main dyke line by means of four flood barriers. The special flood-protected access roadways within HafenCity will no longer be necessary. Also Speicherstadt (historic warehouse district) will then be protected from floods.
- HafenCity’s outstanding potential is the future connection of the city centre to the docks and to the River Elbe with views and paths, creating a maritime atmosphere within an urban environment. The Masterplan is based on an urban layout that creates an interactive relationship between space and substance in the city centre. The goal is to stress and accentuate the views towards Hamburg’s existing important and prominent buildings, features and ensembles. And the outlook from the present-day city centre towards HafenCity and the River Elbe will be enhanced by the stimulating yet well-balanced proportions created through careful placement of physical structures and features.

- The distinctive skyline of Hamburg comprises the steeples of the major churches, the town hall, and a number of high-rise buildings. HafenCity’s location means that the development of the area will create a completely new view of Hamburg. This presents Hamburg with what will be one of the greatest town planning challenges for years to come. At the same time, the project is a unique opportunity to give a fresh impetus to Hamburg’s cultural profile and image. This requires courage and determination as well as care and thoughtfulness in order to preserve Hamburg’s valuable history. As a general rule, the height of the structures in the HafenCity area should not exceed the height of the Speicherstadt buildings. In the Strandkai area it could be possible to construct taller landmarks without having a negative effect on the skyline. Individual decisions are to be made for a number of prominent locations: the Höften, the ends of Magdeburger Hafen harbour and Baakenhafen harbour, and Ericusspitze. These decisions must take into account land use, the character of the adjacent area and major lines of view. The construction of a significant landmark is planned for the eastern end of Baakenhafen harbour in the Elbbrückenzenrum area.

1.5 SUSTAINABILITY AND ECOLOGY

The HafenCity project is a worthwhile contribution to a sustainable future of the city. The conversion of areas previously used for dock-related activities will result in a number of positive effects, both ecological and in terms of the future urban development of Hamburg. The HafenCity environment will be created with the long-term future firmly in focus.

- Economical use of energy will be a key factor in order to reduce climate-changing influences to a minimum. Every effort will be made to incorporate sustainability, and all opportunities for saving natural resources in the production of energy will be exploited. There is a great deal of unobstructed south-facing frontage along the quaysides and throughout the rest of the site. This prerequisite for the production of solar energy will not be overlooked or wasted in the planning and layout of the buildings. And it may be possible to utilise other forms of resource-friendly energy production. Connection to the district heating system would be a feasible possibility due to the existing modern infrastructure and the newly constructed gas heating plant.
- The consistent use of environmentally compatible building materials will play an important role in the construction of HafenCity. The clinker masonry of the 19th century quay walls and warehouses offers a good illustration that such building materials can also provide a habitat for rare plant and animal species.
- The run-off from precipitation will be drained in a way which protects the water of the Elbe from pollution. The mostly unpolluted run-off water from roofs and land surfaces will be drained directly into the Elbe and the harbour basins.
- One special feature of HafenCity is its location at the fork of the River Elbe. Most of the land was sealed and built up when the former Grasbrook floodplain was converted into docks during the 19th century. There are still aquatic habitats, typical of the Elbe, even within the harbour basins of HafenCity. For this reason, most embankments and quay walls of the tidal harbour basins and canals will be retained because of their suitability as a refuge for endangered plant and animal species of the Elbe estuary.

2.0 Town planning

2.1 HAFENCITY SITE AND PROPERTY OWNERSHIP

The Masterplan covers an area of approximately 155 hectares. The western section of the site lies to the south of Speicherstadt (historic warehouse district), which is located in the immediate vicinity of Hamburg's city centre. The eastern section of the site lies to the south of Großmarkt (wholesale market) which is situated across Oberhafenkanal. The entire Hafencity site is located on the north bank of the North Elbe: it is demarcated by the Kaiserhöft to the west and by the Elbe bridges to the east.

Most of the land at Hafencity (approximately 88 hectares) is owned by the Free and Hanseatic City of Hamburg. The property has been transferred to "Special Assets – City and Port" in accordance with an act passed by the City Parliament on 20th/21st August 1997.

Large sections of land (approximately 30 hectares) located east of Magdeburger Hafen harbour and north of Versmannstraße are owned by Deutsche Bahn AG (German railway operator). This includes the section to the north-east and to the north of the tracks of the Hamburg to Bremen/Hanover railway line along Oberhafenkanal. Another section owned by Deutsche Bahn AG is located between the Elbe bridges and the Freihafenelbbrücke bridge, north of Zweibrückenstraße.

There are various privately owned plots in the vicinity of Lohseplatz. The Masterplan takes the buildings existing on these plots into account.

The customs sites will become redundant as the border of the freeport zone no longer runs through this location. As a result, all or part of the land will become available. The customs areas located at Zweibrückenstraße are federal property.

There are various plots owned and rented out by the Free and Hanseatic City of Hamburg: Am Sandtorkai 6–7, Magdeburger Straße 1, Magdeburger Straße 3, Magdeburger Straße 5–7, Magdeburger Straße 11–17, Magdeburger Straße 19, Magdeburger Straße 6. These have been classified as restricted in accordance with an act passed by the Senate and City Parliament in 1997 and are therefore not included in the planning. Together with the water areas and the areas used for public roads and transport, they are not included in the "Special Assets – City and Port".

Also, there are no plans for the Brooktor 11 plot. However, it is included in the Special Assets. The land occupied by the Federal Office for Ocean Shipping and Hydrography, situated at the western end of Freihafenelbbrücke bridge, is also classified as restricted. The municipal areas used by the port railway, directly to the north of Versmannstraße, are included in the Special Assets and will be available when dock activities cease.

Any planning options for the restricted zones included in the Masterplan should be regarded as long-term and for possible consideration in later planning phases, which means that current leases and contracts will not be jeopardised.

2.2 LAND USE

Hafencity's central location within Hamburg and its metropolitan region, plus the high cost involved in the development as a whole, call for a corresponding urban building density on the entire site. When all the different land use scenarios and preliminary drafts in the Masterplan concept were taken into consideration, this resulted in a gross floor space forecast of approximately 1.5 million square metres.

This estimate has been confirmed by the outcome of the town planning competition and will thus be used as a basis in the Masterplan. The same is true for the ratio of net building land to infrastructure, which will be 60:40.

A total of 5.8 hectares, near to the residential areas, has been designated for public parks and playgrounds. In addition, approximately 3.0 hectares of privately owned green space will be accessible to the public (parks and playgrounds). Promenades and squares will cover an area of about 11.0 hectares.

It has been calculated that the area can accommodate approximately 5,500 apartments for some 12,000 inhabitants and around 20,000 jobs. These preliminary figures will be used until more detailed and definite plans are made in the future.

2.3 URBAN STRUCTURE AND PUBLIC OPEN SPACES

The fundamental structure of Hafencity along with its integration with adjacent parts of the city is aligned with the following guidelines which were established in a town planning competition. Speicherstadt (the historic warehouse district) can be interpreted as the southern extension of the former city walls and will have a symbolic effect as a cornerstone for the development of Hafencity. Magdeburger Hafen harbour will be a key location and the arrival point of the new link to the city centre at Jungfernstieg/Binnenalster. A number of different planning approaches will be required for Hafencity, depending on the circumstances at each individual section.

Sympathetic architecture at the southern boundary of Speicherstadt – along the line from Am Sandtorkai through Brooktorkai to Ericus – will complement the Speicherstadt warehouse district and, as the development takes shape, help this historically important architectural highlight radiate its influence far into Hafencity. The new buildings must allow views from Hafencity towards Speicherstadt and the city centre. The alternation between built-up areas and open spaces continues the theme set by the belt of green space that has replaced the former city fortifications between Baumwall and Deichtor. Ericusspitze marks the eastern end of Speicherstadt, and is the point at which Hafencity meets the former city walls. Together with Kaispeicher A, the Elbbrückenzentrum area and the Magdeburger Hafen harbour mouth area, Ericusspitze is a place of particular importance for the project. As the project progresses in the future, the intended uses and architectural role of Ericusspitze will have to be given special attention.

The Magdeburger Hafen harbour area, with its boulevards on both sides of the harbour basin, has a strong aquatic flavour due to its elongated waterfront. Steps and jetties for boats can only strengthen the already existing qualities. The areas to either side have been conceived for typical city centre shops and services with buildings of at least six to eight storeys. It is intended to provide facilities for leisure, culture, retail and tourism at the two attractive harbour mouth sites, where Magdeburger Hafen harbour meets Baakenhafen harbour to open up into the North Elbe. The planned cruiseship terminal will be situated just to the south at Strandkai, where there is sufficient quay area.

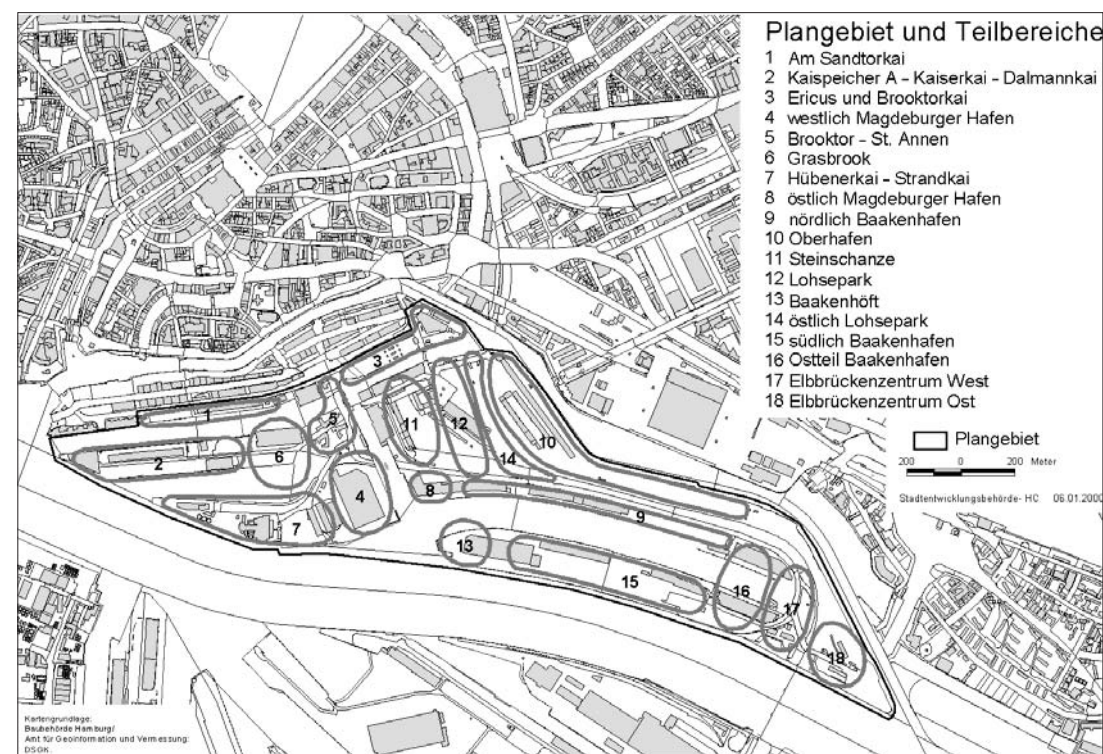
A third, self-contained area of special significance located at Baakenhöft will accentuate the southern end of the link between the Binnenalster lake and the North Elbe with regard to both town planning and functionality. The point where the mouths of Magdeburger Hafen harbour and Baakenhafen harbour meet the North Elbe, forming a "maritime triangle", requires a very high degree of attention with respect to its functional, structural, and spatial development.

Magdeburger Hafen harbour will be closely flanked to the east and west by quarters with a dense and

interesting urban mix. Its streets will create a strong north-south bond with the city centre. The new four-lane road link between Versmannstraße and Brooktorkai plays a key part in this, and not just in terms of road traffic. This road leads through a zone of mixed commercial and residential uses with ground floor shop frontage that serves the quarters around Steinschanze and Lohseplatz.

The remaining quarters are orientated towards the existing harbour basins, with both buildings and open spaces following the harbour line. The design and accessibility of the ends of the quays, as public places and viewpoints, will receive particular attention. And the water's edge is to be freely accessible throughout Hafencity. If, due to planning necessities, buildings are constructed up to the edge of the quay or beyond, public access to the water will still be possible. This will be ensured by, for instance, the integration of arcades or passageways. This means that a network of pathways will be created which will be smoothly integrated into the primary routes that connect Hafencity with the present-day centre of Hamburg. At Kirchenpauerkai quay, south of Baakenhafen harbour, there will be a wide waterside promenade, with an impressive park-like design, running parallel to the Elbe. This will create a thoroughfare from Baumwall to the riverside park at Entenwerder and close a gap in the regional network of Elbe walking routes. It will also make a significant contribution to the integration of the city centre with Hamburg's south-eastern districts.

Lohsepark is the demarcation for the quarters to the east of the central zone surrounding Magdeburger Hafen harbour. This newly created open space extends from the Ericusgraben channel to Baakenhafen harbour as an orthogonal band, thus providing a broad and spacious link between the River Elbe and the former city walls. The old railway station forecourt at Lohseplatz, still visible today, will be integrated into the open space plans and will be retained as a place of historical interest. A street following the line of the Mittelkanal draws the eye eastwards to the neighbouring districts of City-Süd and Hammerbrook. The park on Baakeninsel island extends to the south and then connects to the riverside promenade along Kirchenpauerkai quay and the Elbe walking route. At this location, the park demarcates the transition from commercial/cultural use (at the end of the quay) to residential use (main quay area).



Hafencity will be shaped by the individual quarters with their different urban typologies. These typologies will be determined by the urban environment of each individual quarter as it comes to be developed. This can be illustrated by comparing the individual structures south of Speicherstadt with the block-type construction in the core area around Magdeburger Hafen harbour. In each case, town planning considerations will be guided primarily by the local context. The quarters will be demarcated by green space and water areas allowing them to interact with one another as separate entities. Given the spacious waterside environment, the overall town planning concept allows for a higher building density at certain locations.

The area near the Elbe bridges – prominently located at the gateway to the inner city, with its excellent road infrastructure – will be a suitable location for high-rise construction.

2.4 INDIVIDUAL SECTIONS WITHIN THE HAFENCITY SITE AND THEIR PROPOSED DEVELOPMENT

The sub-division of Hafencity into sections and the following descriptions of these individual sections are derived from the overall town planning concept including the type and scale of land use (see attachments 2, 3 and 7). For the purpose of the Masterplan, certain sub-areas have been combined to form sections which have similarities regarding geographic location, use, town-planning typology and the likely date at which they will be developed. Furthermore, the sub-dividing process has taken into account the intended step-by-step development of Hafencity from west to east. The Hafencity site is divided up into 18 sections assigned to eight quarters.

Each of the following descriptions is preceded by a short list of the most important facts and figures (area, characteristics, etc.). The description itself covers the role of the section and its integration into the surroundings. Information is also given on the type and scale of land use as well as on which sections have been assigned to which quarters (i.e. those with a similar planning typology).

1. AM SANDTORKAI

Size: approx. 0.8 hectares

Land use: residential (70%–80%), services

Gross floor space: approx. 30,000 m²

The Sandtorhafen harbour quarter is part of a structurally variegated sequence leading from Sandtorkai along the southern side of Speicherstadt through Brooktorkai to Ericus. It will link the historically significant Speicherstadt district (former warehouses) with Hafencity whilst helping to create a multitude of different visual perspectives. The Sandtorkai section itself will have a high proportion of residential use. Its character as a popular waterside residential location will be enhanced by its proximity to the picturesque Cremon district with its many city dwellings. The residential construction at Sandtorhafen harbour will be able to bring the southern city centre area to life at a very early point in the realisation of the Hafencity development.

A line of six- to eight-storey apartment buildings will be integrated between Am Sandtorkai street and Sandtorhafen harbour, with private open areas creating passages through to the harbour basin. The park area extending from Auf dem Sande will offer open views towards the south. A public walkway along the quayside will link this section with the Hanseatic Trade Center walkway network and the open space at the end of Sandtorhafen harbour. Fire brigade access to the quarter will be provided via Kibbelsteg.

2. KAISPEICHER A – KAISERKAI – DALMANNKAI

Size: approx. 5.0 hectares

Land use: residential (70%–80%), services

Gross floor space: approx. 120,000 m²

The Kaiserhöft site is a place of outstanding significance for urban construction in HafenCity. Today, this area is almost completely occupied by the imposing Kaispeicher A warehouse building which was constructed in the early sixties. Viewed from Landungsbrücken/Altona, it is the most prominent point of HafenCity. And at the same time, it is one of the most important existing structures in HafenCity. Its dimensions and deliberate architectural restraint mark this warehouse as an outstanding example of 1960s Hamburg portside industrial architecture. It is earmarked for listing as an architectural monument. Whether or not a change of use will be consistent with the preservation of its character will be decided in subsequent planning stages. Owing to the difficult infrastructural situation and limited parking space, innovative urban solutions will be required. It is conceivable that further storeys could be added, or that extensions could be made to Kaispeicher A. Building height implications resulting from such modification will be discussed if and when definite plans are submitted.

The Kaiserkai/Dalmanncai area will become a focal point of residential construction in the western part of HafenCity. This, together with the residential construction at Am Sandtorkai and Strandkai, will enable the southern part of the city centre to regain its role as a key housing area. With up to six storeys and sophisticated architecture at a density appropriate for a city centre location, the area will develop a strong interaction with the adjacent harbour basins of Grasbrookhafen harbour and Sandtorhafen harbour. Open spaces between the individual buildings will ensure good views of the historical Speicherstadt warehouse district.

The building site on the quay will be raised to provide flood-protection. In addition, a flood-protected access road will be built to provide a link to Sandtorhafenbrücke and Kibbelsteg, thus ensuring fire brigade access.

3. ERICUS AND BROOKTORKAI

Size: approx. 2.8 hectares

Land use: services, culture, trade

Gross floor space: approx. 80,000 m²

The Ericus/Brooktorkai section is located at the main gateway to HafenCity for people coming from the main station, the former city wall area, and the eastern part of the city centre. Owing to its good infrastructure, and given the service and trade tradition of the neighbouring mercantile district (Kontorhausviertel) to the north, this section is suited for the development of an array of typical city centre uses such as services, cultural amenities, and shops. Ericusspitze is at the eastern tip of Speicherstadt and the southern end of a potential “cultural mile” along the eastern section of the former city walls. This is a particularly sensitive area from a town planning point of view. The overall concept with all its implications for the architectural design must therefore be treated with utmost thought and consideration. Building height implications will be discussed when definite plans are submitted. The open space at Ericusspitze will ensure public access to this prominent location on the Zollkanal. In subsequent planning stages, a pedestrian route leading to the Deichtorhallen cultural district will be considered. The existing development of the Brooktor area is particularly suited for individual structures having a height of six to eight storeys.

In the west of the quarter, it is possible to remove the concrete cover from the connection canal between Holländischbrookfleet and Brooktorhafen harbour. The development potential of this location is excellent with water on two sides and views of the historical Speicherstadt warehouse district and Magdeburger Hafen harbour. Coming from the direction of Jungfernstieg, the Brooktorkai area will be the gateway to HafenCity, with visual and spatial links with both Magdeburger Hafen harbour and St. Annen.

Flood protection will be achieved here by means of site elevation to create an integrated flood protection system that incorporates fire brigade access and links up with Oberbaumbrücke bridge and Brooktor street.

4. WEST OF MAGDEBURGER HAFEN HARBOUR

Size: approx. 4.3 hectares

Land use: leisure, culture, retail, tourism/cruiseship terminal, services

Gross floor space: 169,000 m²

This area will be developed with retail, culture, entertainment and leisure in mind. In combination with the cruiseship terminal – hence the name “Überseequartier”, which means “overseas quarter” – it will become an attractive focal point and landmark at the end of a line of new development stretching from Jungfernstieg to Magdeburger Hafen harbour. The concept to be developed for this zone must set the theme for the creation of HafenCity as a portside location and underline this by the use of corresponding architectural language.

In this context, building height implications will be discussed when definite plans are submitted. At the town planning stage, a layout which ensures a variety of pathways and perspectives towards the River Elbe will be created. This part of HafenCity should grow step by step, but remain within the framework of a coherent and consistent overall plan. The “Überseequartier” could be developed at the same time as the cruiseship terminal.

The eastern part of Strandkai, with the quays at the mouth of Magdeburger Hafen harbour, is suited for the development of a cruiseship terminal with a complementary range of services. The existing quays at Strandkai can be used to berth larger cruiseships and the quay along Magdeburger Hafen harbour is suitable for mooring smaller ships or port ferries. The same applies to the quay walls in front of the present-day power station. The large open space at the cruiseship terminal offers an unrestricted view of the River Elbe.

Flood protection will consist of land elevation and connection to the Kibbelsteg and Brooktor/Oberbaumbrücke fire brigade access routes.

5. BROOKTOR – ST. ANNEN

Size: approx. 2.0 hectares

Land use: services, retail, residential (10%–30%)

Gross floor space: 42,000 m²

This quarter is part of the core of HafenCity and consists of the areas on either side of Magdeburger Hafen harbour. Approaching from Jungfernstieg via Bei St. Annen, this area will be part of a busy urban thoroughfare leading to the “Überseequartier”. The features will be typical of a city centre, with six- to eight-storey buildings and ground floor shop frontage all along the route. Magdeburger Hafen harbour with its waterside promenades will be the centrepiece of HafenCity. The new structures, which will be

primarily used for retail and services, will integrate the old River and Harbour Construction Authority building (Amt für Strom- und Hafengebäude). In the western parts of the quarter, residential construction will also be possible, thus making room for an even wider spectrum of uses.

The Brooktor road profile is wide enough to accommodate tram tracks if necessary. In accordance with the overall concept, flood protection will consist of land elevation.

6. GRASBROOK

Size: approx. 1.7 hectares

Land use: services, residential (10%–30%)

Gross floor space: 42,000 m²

The centre of Grasbrook gets its special character through its proximity to the ends of the Sandtorhafen and Grasbrookhafen harbour basins. Here, the urban development plan calls for a building height of five storeys, with the occasional higher building of up to ten storeys. There is waterfront and space lining the important road link leading to Am Sandtorkai street, which continues as the Kibbelsteg pedestrian route to the city centre (also providing fire brigade access). Due to this location to the west of the core area around Magdeburger Hafen harbour, this section will be a mixed zone with a city centre orientation, but it will also have residential buildings interspersed with shops and stores. Here, central location and good transport infrastructure set the scene for unusual and progressive development solutions such as the integration of the new district heating plant. In accordance with the overall concept, flood protection will consist of land elevation.

7. HÜBENERKAI – STRANDKAI

Size: approx. 5.1 hectares

Land use: services, residential (40%–60%), restaurants/cafés/bars

Gross floor space: 186,000 m²

Strandkai and Hübenerkai are quayside locations to the south-west of Grasbrook, directly on the Elbe. Here, there will be striking views of the docks to the west and south-west, on the other side of the river, making this one of the most attractive sites in HafenCity. Against this background, this place will be ideal for the development of a sophisticated environment, including a significant proportion of apartment buildings, in particular on the southern Strandkai waterfront. The interior of the quarter will be ideally suited to accommodate exclusive office-based businesses and services. The ground floor frontage along the wide quayside promenade at Strandkai, directly to the west of the cruiseship terminal, will primarily be used for restaurants and cafés. The Strandhöft, at the tip of the quay, is of special importance because of its prominent location.

Any disadvantage which may be associated with being a little further away from the city centre is more than compensated for by the superb waterside location and the direct link to the city via Kibbelsteg/Am Sandtorkai.

It is planned for this part of HafenCity to have a coherent five- to seven-storey basic structure, whilst, at the same time, offering plots in a variety of sizes, which can be adapted to suit individual requirements. Towers rising as high as 12 storeys will stand out at a number of street block corners and will offer views of the port and the river, even from the “second row”. Flood protection will be accomplished by land elevation at Strandkai/Hübenerkai quay area and throughout central Grasbrook. Flood-protected fire brigade access will be provided via Dalmannkai, Ericus, and Brooktorkai.

8. EAST OF MAGDEBURGER HAFEN HARBOUR

Size: approx. 1.8 hectares

Land use: leisure, culture, retail, services, residential

Gross floor space: approx. 61,000 m²

The prominent location at the mouths of Magdeburger Hafen harbour and Baakenhafen harbour will have five- to seven-storey structures, as will the Baakenhöft and the opposite corner of Strandkai/Magdeburger Hafen harbour (refer to section 4, West of Magdeburger Hafen harbour). The Alster via Hafencity to Elbe thoroughfare ends here. Owing to its central location, this “maritime triangle” has the potential to become the focal point of Hafencity. The proximity to its western counterpart makes this site on the corner of Magdeburger Hafen harbour and Baakenhafen harbour particularly suited as an extension to the cultural, leisure, entertainment and retail centre that is planned for this area. A bridge connecting the two locations marks the southern point of Magdeburger Hafen harbour and facilitates communication between quarters.

Again, the concept, building height, and design of open spaces must take into account the special quality and importance of this location.

Flood protection will be provided by land elevation. There will be fire brigade access from Oberbaumbrücke bridge via Brooktor/Ericus and the new Brooktor–Versmannstraße road link. In addition, the pedestrian bridge near the mouth of Magdeburger Hafen harbour is strong and wide enough for fire brigade vehicles to use.

9. NORTH OF BAAKENHAFEN HARBOUR

Size: approx. 3.6 hectares

Land use: residential

Gross floor space: approx. 74,000 m²

Baakenhafen harbour, being a largely south-facing waterfront location, is perfectly suited for development as a residential area. The areas to either side of the large harbour basin will be a focal point for residential construction in eastern HafenCity.

On the north bank of Baakenhafen harbour, there will be a coherent five- to seven-storey line of buildings to the rear as a screen against the Versmannstraße road link and the railway line. Facing south towards the water, there will be a more open feel, with lower buildings set at right angles to the quayside. Here, the building area available consists of a relatively narrow strip of land. An innovative architectural solution would be to design some buildings to project over the edge of the quay. Close proximity to the waterfront will be possible for almost all residential units in such a scenario. The development of the area requires land elevation and separate flood-protected fire brigade access routes from the Elbe bridges and Lohseplatz/Steinschanze

10. OBERHAFEN HARBOUR

Size: approx. 7.0 hectares

Land use: modern businesses and trades, services, residential

Gross floor space: 80,500 m²

The relatively isolated location of the site between Oberhafen harbour and the railway viaduct is well suited for modern businesses, trades and services; buildings will be up to four storeys high. Residential construction is also an option for Oberhafen harbour as it is a waterfront site. A new bridge across

Oberhafen harbour – linking up with Amsinckstraße via Banksstraße and Lippeltstraße – will be required to provide an impetus for the stimulation of the area. An underbridge below the railway viaduct, continuing the Mittelkanal line, will provide a further link to surrounding areas. Continuing further along this line, important connections between the core of HafenCity at Magdeburger Hafen harbour and the commercial City-Süd district are to be established.

The unique Oberhafen harbour canteen, located at Oberhafenbrücke bridge, is to be integrated in the planning. It may become an element of the “cultural mile”. For flood protection, refer to section 7.

The Oberhafen harbour quay area, between the railway embankment and the harbour basin, is a suitable location for modern businesses and trades with a high density of jobs. This potential can be utilised if the area is developed at a reasonable cost and integrated into the flood protection system.

11. STEINSCHANZE

Size: approx. 3.5 hectares

Land use: services, residential, retail and restaurants/cafés/bars

Gross floor space: approx. 120,000 m²

This area belongs to the central quarter on either side of Magdeburger Hafen harbour. It is an area suitable for mixed uses with upmarket business premises for modern service-based operations. The ground floors will be used for continuous shop frontage along with restaurants, cafés and bars. An effort will be made to attract mixed use along with residential development for those areas that are suitable for this purpose, for instance in the upper storeys of the structures east of Magdeburger Hafen harbour. The development will match the scale and orientation of existing historical structures. The peripheries of individual street blocks will be built up, and squares will be integrated within. Structures will have a height of six to eight storeys throughout.

The sites located along the boulevard-like link between Versmannstraße and Brooktorkai are of particular importance. Tree-lined avenues will divide up the street blocks in this densely developed area and shops and stores will create a busy city centre atmosphere.

There are zones classified as restricted for planning purposes at Magdeburger Straße. These might result in certain difficulties in the realisation of the intended development.

Flood protection will be accomplished by land elevation. Fire brigade access from the north and from the south will be provided by the road link between Versmannstraße and Brooktorkai (also refer to section 8).

12. LOHSE PARK

Land use: green space/parks, community facilities, residential

Gross floor space: approx. 12,000 m²

Lohsepark is the demarcation for the quarters to the east of the central zone surrounding Magdeburger Hafen harbour. The park links the eastern section of the former city walls with the Elbe river-side walking routes along Baakenhafen. A street following the line of the Mittelkanal draws the eye eastwards to the neighbouring districts of City-Süd and Hammerbrook. Apart from its wider-ranging importance, the park will provide open recreation space for the nearby residential areas. Its north-south orientation divides up the densely developed areas to the east of Magdeburger Hafen harbour and will give the inland locations around Lohseplatz and Steinschanze their own identities.

The zone north of the Mittelkanal axis is characterised by a historical square at Lohseplatz, which is still visible today. It will be possible to retain Lohseplatz square as a reminder of contemporary history by integrating it into the design of the park landscape. The southern part of the park can accommodate school and public sports facilities as necessary. In the course of future planning it will be decided to what extent residential buildings can be integrated into the park area.

13. BAAKENHÖFT

Size: approx. 1.8 hectares

Land use: culture/retail/leisure/services

Gross floor space: approx. 40,000 m²

The Baakenhöft constitutes the third point of the “maritime triangle” in the heart of HafenCity. Because it is a special location, surrounded by water on three sides, additional commercial/cultural attractions are proposed for the Baakenhöft. However, this will be a self-contained development, independent of the other two points of the triangle on either side of Magdeburger Hafen harbour mouth. The prominent Baakenhöft location is suited for the development of larger service facilities or hotels. A bascule bridge connects this site with the city centre at Deichtorplatz via the Versmannstraße/Brooktor road link. The area will be connected to the interregional road network via Baakeninsel and Zweibrückenstraße. Building height implications will be discussed when definite plans are submitted.

Flood protection will consist of land elevation. Fire brigade access will be provided via the Baakenhafen harbour bascule bridge and the Versmannstraße/Brooktor road link.

14. EAST OF LOHSE PARK

Size: approx. 4.2 hectares

Land use: services, residential (10%–30%), community facilities

Gross floor space: approx. 41,000 m² (excluding community facilities)

The sites between Lohsepark and the railway line will be developed in line with the town planning typology in the Steinschanze area, i.e. the peripheries of individual street blocks will be built up. It will become a mixed-use area, and facing the eastern edge of the park there will be a higher proportion of residences. Along the railway line, there will be service-orientated and modern commercial operations which are compatible with a residential area. There will be an additional access road between the railway viaduct and the site. The areas to the south of the Mittelkanal axis are an option for community facilities.

Structures will have a height of five to seven storeys throughout. Whether or not an extra noise barrier will be required, will be established in later stages of the planning.

Flood protection will be provided by land elevation. Fire brigade access will be provided via Oberbaumbrücke bridge and Brooktor/Ericus and Stockmeyerstraße. In addition, the pedestrian bridge near the mouth of Magdeburger Hafen is strong and wide enough for fire brigade vehicles to use.

15. SOUTH OF BAAKENHAFEN HARBOUR

Size: approx. 7.6 hectares

Land use: residential, green space

Gross floor space: 97,000 m²

South Baakenhafen, the peninsula-like area to the south of Baakenhafen harbour basin, will be a focal point of residential construction in the eastern region of HafenCity. The elongated quay area will

comprise housing with alternating privately owned green space. To the west, there will be a road link to the city centre (across the Baakenhafen harbour bascule bridge). To the east, the area will be connected to the interregional road network via Zweibrückenstraße. A variety of three- to five-storey residential construction typologies will be represented, with options for a wide range of different individual housing configurations and economic land utilisation. The appealing waterside environment and open space will provide attractive homes in the core of Hamburg, which are also suitable for families with children. This factor could be a contribution towards preventing suburban spread and strengthening urban society.

Along Kirchenpauerkai quay to the south of the residential area, a wide promenade continues the green theme along the bank of the River Elbe. This area is an important element of the Elbe riverside walking route between Baumwall and Entenwerder park in Rothenburgsort.

Flood protection will consist of land elevation. Fire brigade access will be provided via the Baakenhafen harbour bascule bridge and Zweibrückenstraße.

16. EAST OF BAAKENHAFEN HARBOUR

Size: approx. 4.5 hectares

Land use: services, residential (40%–60%)

Gross floor space: 136,500 m²

Plans for this section propose a mixed and relatively dense development in the area where the Hamburg to Hanover railway line turns south just before crossing the river. The residential focus of Baakeninsel island will be continued here. As a result, the south-facing waterfront areas will have a higher residential proportion. This is because of urban planning considerations and the favourable transport situation at Baakenhafen harbour. These two aspects provide the opportunity to create a popular location that will attract further projects. The decision-making process regarding suitable land uses will take into account the pending issue of linking the Rothenburgsort and Veddel districts with HafenCity in order to make sustainable long-term improvements to the urban situation.

This area marks the transition from a residential building density north and south of Baakenhafen harbour to the high-rise landmarks of Elbbrückenzentrum. Accordingly, structures will have six to eight storeys.

Flood protection and fire brigade access will be achieved in the same way as in the residential areas on both sides of Baakenhafen harbour.

17. WESTERN PART OF ELBBRÜCKENZENTRUM

Size: approx. 2.1 hectares

Land use: services

Gross floor space: approx. 83,000 m²

The Zweibrückenstraße area has excellent road communications via the Elbe bridges. Here, there will be mainly high-rise construction suited for service businesses and commercial use. Due to the non-central location, the multi-storey structures will not adversely affect the city skyline. Quite the opposite, they will form an impressive gateway to the centre of Hamburg and mark the endpoints of the quays on both sides of Baakenhafen harbour. The park on the bank of the Elbe includes a generous open space on the waterfront west of Freihafenelbbrücke bridge.

An urban railway station at Zweibrückenstraße, along the existing urban railway across Oberhafen harbour, is technically feasible. However, this will involve considerable expense. An urban railway station would greatly improve the public transport situation in the area.

The Elbbrückenzentrum will be protected against flooding by land elevation, with flood-protected fire brigade access via Freihafenelbbrücke bridge.

18. EASTERN PART OF ELBBRÜCKENZENTRUM

Size: approx. 3.3 hectares

Land use: services

Gross floor space: approx. 127,000 m²

The eastern part of Elbbrückenzentrum – situated to the east of the railway bridge – will also have a number of high-rise buildings, further accentuating the entrance to the city. Current plans are for 16- to 22-storey buildings to the north of Zweibrückenstraße and 24 to 26 storeys to the south. The actual height will depend on height of the structures that will be built in the western part of Elbbrückenzentrum.

A bridge to Entenwerder park at the eastern tip of the section will allow for an unobstructed bicycle and pedestrian route towards Rothenburgsort and Entenwerder, thus integrating the Elbe riverside walking route into HafenCity. Connections with the Veddel district, via Freihafenelbbrücke bridge, will be enhanced. The ecological value of the Elbe shore areas will not be overlooked.

Flood protection can be provided using the same methods as in the western part of Elbbrückenzentrum. The eastern part of Elbbrückenzentrum will have flood-protected fire brigade access routes from the autobahn exit at Billhorner Brückenstraße/Zweibrückenstraße. In order to ensure a suitable level of protection, a bridge will lead to the structures south of Zweibrückenstraße.

3.0 Planning considerations

3.1 TRANSPORT AND TRAFFIC (Attachment 6)

Road traffic

The HafenCity site has good communications with the urban, regional, and interregional road networks. A number of bridges – Niederbaumbrücke, Brooksbrücke, Kornhausbrücke, Oberbaumbrücke and Oberhafenbrücke – directly connect the area with the city centre. The regional and interregional networks can be accessed via Freihafenelbbrücke bridge and Zweibrückenstraße.

The existing roads Am Sandtorkai/Brooktorkai and Versmannstraße/Brooktor are the main routes into HafenCity. New roads are planned between Versmannstraße and Brooktorkai (on the east side of Magdeburger Hafen harbour) and along Baakenbrücke/Brooktor–Am Grasbrookhafen–Am Sandtorkai (on the west side of Magdeburger Hafen harbour). These will complement HafenCity's existing road network. These roads will provide access to HafenCity and will generally ease the traffic situation in the areas around Magdeburger Hafen harbour. The main access routes are open to traffic, without restrictions, and shall remain so in the future.

This network of main roads will be complemented by local thoroughfares and residential streets serving individual sections.

In addition to existing crossings, a new bridge (“Schleusenkanalbrücke”) across Oberhafen harbour next to the Hammerbrook lock has been proposed. A connection across Oberhafen harbour between Versmannstraße and Amsinckstraße is a further option for eastern Hafencity.

Freihafenelbbrücke bridge and Oberbaumbrücke bridge provide flood-protected access. To the west, the Kibbelsteg footpath (normally only open to pedestrians and cyclists) will also provide emergency access. If, in the long run, Brooktor street (in the area between Versmannstraße and Bei St. Annen) becomes available as a flood-protected route, a maximum reaction time of five minutes will be possible throughout Hafencity for the three responsible ambulance services, even in a flood scenario.

General forecasts have been made for the likely traffic volume and types of traffic expected for the Hafencity area in the future. Specific estimates have been made for the planned “Überseequartier” and the cruiseship terminal.

Once the development of Hafencity has been completed, 90,000 vehicle journeys per day are expected. If traffic remaining within Hafencity (approximately 5%) is subtracted, this corresponds to around 85,000 more bridge crossings every 24 hours compared with today. It has been estimated that 80% of the journeys will be to and from the north and 20% to and from the south.

On this basis, and taking into account other relevant factors, the individual bridges will experience traffic volume increases as stated in the table below:

– Niederbaumbrücke bridge:	15,000	vehicles/24h
– Brooksbrücke bridge:	5,000–10,000	vehicles/24h
– Kornhausbrücke bridge:	15,000–20,000	vehicles/24h
– Oberbaumbrücke bridge:	15,000–20,000	vehicles/24h
– Oberhafenbrücke bridge:	5,000	vehicles/24h
– “Schleusenkanalbrücke” bridge:	5,000	vehicles/24h
– Zweibrückenstraße bridge:	15,000–20,000	vehicles/24h
– Freihafenelbbrücke bridge:	5,000–10,000	vehicles/24h

These traffic volumes will not be reached until the end of the step-by-step development process of Hafencity. This will require extensions/modifications/adaptations of the roads surrounding Hafencity, for instance around Kornhausbrücke bridge or in the Deichtorplatz area. The extent of measures that will need to be taken in order to effectively manage the traffic to and from Hafencity will depend on the type and volume of traffic. Decisions made with respect to land use and development steps will have to take into account any impact on the traffic situation. Within Hafencity, the amount of reserve capacities that will be necessary has been estimated and corresponding space will be kept available. The management of road traffic in and around Hafencity will require detailed studies of the traffic situation at each development stage.

Parking

Car parking spaces and bicycle stands will be provided in accordance with the Hamburg Building Code and associated guidelines. According to initial estimates, approximately 20,000 parking spaces will be required on private property. The “Überseequartier” and the cruiseship terminal will probably require 6,000 parking spaces. Private parking spaces required by municipal regulations are to be in ground floor garages. The streets will be wide enough to allow additional streetside parking.

Public transport

An efficient public transport system for Hafencity is a fundamental requirement in order to ensure that the development is attractive and that property can be marketed at a good price. Against this background and within the framework of the Masterplan, various public transport systems or combinations of different systems have been evaluated. The evaluations covered the systems already existing in Hamburg (regional railway, urban railway, underground railway, and buses) and alternative automatic people mover systems which do not depend on roads (like the London Docklands Light Railway and the “H-Bahn” in Dortmund). The Senate is in the process of making a decision regarding the introduction of a new public transport system for Hamburg. Therefore, a new-style tram was also evaluated for Hafencity.

It was established that neither an urban railway, with its requirement for a new track, nor a regional railway, which would need extra stops, would be suitable. Technical problems were the main reason for deciding against the urban railway. A regional railway was also rejected due to anticipated technical and operational difficulties and its limited potential benefit (even if an additional stop was built).

A number of different routes were proposed for integrating Hafencity into Hamburg’s existing underground railway system. Various options were evaluated with regard to operational and technical aspects, e.g. rerouting the U1 line towards the south and closing the Meißberg station, or extending the U3 line into Hafencity. It was concluded that integrating Hafencity into the underground railway system would not be feasible at the moment for a number of reasons: technical problems, high level of investment, operational costs, accessibility disadvantages for the city centre.

A people mover system would also involve a very high level of investment. Additionally, it would not be a suitable public transport solution for Hafencity due to operational considerations and infrastructural issues (isolated system).

If the Senate of Hamburg decides in favour of the introduction of a new-style tram to augment Hamburg’s public transport system, this would represent the most suitable rail-bound solution for Hafencity, with the best possible benefit to investment ratio. The Masterplan proposes an optional tram route. Coming from the city centre, it runs along the street via Kornhausbrücke, Bei St. Annen, Brooktor, and Versmannstraße. As development progresses, the decision as to where the line will end will be based on demand and operational considerations. The line would be an extension of Hamburg’s proposed new-style tram system.

The western sections of Hafencity are close to the existing underground railway stations at Baumwall (U3) and Meißberg (U1). The 111 bus route terminates at the Meißberg stop and there is a bus stop on the 261 route near Zweibrückenstraße.

The proposed tram and new bus routes will provide access for the main part of Hafencity. Throughout the various stages of development, the bus service will represent an attractive and flexible public transport solution.

The Masterplan includes an additional urban railway station on the S3/S31 route in the Zweibrückenstraße area. The option to build this station will be held open and a decision will be reached at some point in the future. Due to the high level of investment involved, evaluation will take place once eastern Hafencity has been developed.

Ferry services, as an additional means of public transport, have been deemed feasible by the operator. This option will be evaluated at a later stage in the development.

Pedestrian and cycle routes

Throughout HafenCity, space will be set aside for pedestrian and cycle routes when designing or redesigning the layout of new streets. These routes will take several factors into account, including the overall urban structure of the area and the local pedestrian and cycle routes. Because of the urban riverside location, there will be a great deal of pedestrian and cycling activity. This will be reflected by the width of the pathways and the construction materials used.

The area's pedestrian and cycle route network is a part of the public open space concept. At Elbbrückenzenrum, a pedestrian bridge will connect HafenCity with the riverside park at Entenwerder. Thus, an important section of the Elbe riverside walking will be routed close to the city centre. The Elbe river-side park and the Lohsepark will connect Hamburg's city centre and its Binnenalster lake panoram, with one of the most important regional walking routes. The promenades and "Höften" directly on the waterfront will be an especially attractive feature for pedestrians and cyclists.

Altogether, there will be an extensive network of pedestrian and cycle routes fully integrating HafenCity with the adjacent parts of the city centre.

3.2 FLOOD PROTECTION AND FLOOD-PROTECTED ACCESS ROUTES

HafenCity is located between the North Elbe and the main dyke line of the city centre. The development site has an elevation of 4.4 to 7.2 metres above MSL. A large proportion of the area, including Speicherstadt (the historic warehouse district), is located within the area that is subject to flooding by the Elbe. The main dyke line begins at St. Pauli fish market, to the west, and runs via the Baumwoll flood barrier, the Schaartor lock, the Alster pumping works and the Nikolai flood barrier, then along the northbank of the canal system formed by Binnenhafen, Zollkanal, Oberhafen, and Oberhafenkanal to the Elbe bridges.

The transformation of the former docks into an urban environment requires technical and organisational solutions for the protection of people and buildings against flooding. This involves the construction of elevated roadways to provide access for fire and ambulance services even in the event of an exceptionally high storm tide. The Hanseatic Trade Center at Kehrwiederspitz (the western tip of Speicherstadt) has its own elevated pathway and bridge system.

The flood protection concept (Attachment 5) stipulates that the HafenCity site will have the same level of protection against storm tides as exists behind the main dyke line. Applying the standards established for Hamburg flood protection, the severest assumed storm flood would result in a water level of 7.30 metres above MSL at the HafenCity site. Depending on the wind and wave conditions, various allowances have to be added to this value. This could require elevations of up to 8.40 metres above MSL in order to ensure an adequate level of protection for exposed areas. In areas not exposed to wind and waves, an elevation of 7.50 metres above MSL would provide adequate protection against flooding.

In order to maintain the desirable waterside character of the area, and to keep most of the existing quay walls, the flood protection concept specifies that the construction sites are to be raised to an elevation of 7.50 metres above MSL throughout HafenCity. This means that elevation alone will provide a high degree of protection against flooding. Only those areas which are exposed to wind and waves will require additional protection against a maximum water level of 8.40 metres above MSL. These

extra measures will result in a clearly defined line of protection consisting of paved embankments, steps, and retaining walls. Buildings could also be integrated into this line of protection (e.g. inland-facing ground floor garages).

As the existing quay walls cannot support extra loads, all land elevations will have to be 20 metres away from the edge of the quay. The remaining strip of quayside next to the water will be used as public open space and promenade area. In these areas, occasional flooding in the event of an exceptionally high storm tide will be acceptable. If, in certain areas, buildings have to be situated directly at the edge of the quay (due to space restrictions), the renewal of quay walls will be required. Here, access for the public will be provided by passageways. On the water-facing side, these buildings will be part of the flood protection line; they will need to be designed and constructed with this in mind.

The flood protection concept provides for the construction of several flood barriers and gates (marked "option" on the sitemap) to establish a continuous line of protection for both HafenCity and the city centre. The precondition for this is that the individual subsections of HafenCity have merged to form a continuous line of protection. This will make it possible to incorporate Speicherstadt in the flood protection scheme. At the same time, flooding of road connections between individual sections in the event of a storm tide will be prevented.

Elevated roadways will be required during all phases of the step-by-step development of the project to ensure access to all parts of HafenCity for fire and ambulance services, even during an exceptionally high storm tide. There must be at least two flood-protected access routes available at all times. This requirement will be met by Oberbaumbrücke bridge (elevation of 7.25 metres above MSL) and Freihafenelbbrücke bridge (elevation of 9.00 metres above MSL). Suitable flood-protected roadways need to be built from these bridges to the individual sections of HafenCity. As a step-by-step development is expected, with construction beginning in the western part of the area, an additional flood-protected emergency access route across Zollkanal via Kibbelsteg is proposed.

Whether or not additional elevated roadways will be required depends on the construction sequence in HafenCity. Options for the step-by-step implementation of the flood protection scheme, including appropriate access routes, are presented in the descriptions of the individual sections of HafenCity. The flood protection plan includes two options with regard to transport infrastructure in the event of a storm tide. In the first option, Brooktor street and the western section of Versmannstraße remain at their present elevation. The second option involves increasing the elevation of these streets. During subsequent planning stages, both options will be evaluated to decide which one will be given preference. The decision will depend on planning criteria as well as traffic-related and economic considerations.

3.3 PARK AREAS AND PUBLIC OPEN SPACES

Both privately owned open spaces and public parks (Attachment 4) form an integral part of the urban structure of HafenCity. They play an important part in shaping the cityscape, contribute to the character of the individual quarters, help define the overall structure of HafenCity and serve as links to adjacent parts of the city.

By setting aside a generous and coherent complex of open spaces, HafenCity conforms with the intentions of the general planning model for ensuring interconnected green space in the region. The River Elbe and its small tributary, the Bille, come together at HafenCity, thus connecting Hamburg's city centre with the open spaces at the shores of the Bille and the Elbe. In much the same way as, on a

larger scale, wider open spaces are used to merge the countryside with the city, existing urban open spaces such as squares and promenades will be used to interlock the present city centre with HafenCity.

Open spaces with varied typologies and diverse vegetation will complement the urban identity of each individual quarter. The skillfully arranged, coordinated and interconnected open space format allows for active and contemplative recreation in a pleasant waterside environment and provides the framework for the construction of pedestrian routes and cycle paths within and between the quarters. The overall open space concept will comprise both public and privately owned areas which are in part open to the public. This will result in a network of interlinked public and privately owned spaces that complements and reflects the rich diversity that is typical of Hamburg.

The outstanding quality of public open space in HafenCity comes from the immediate proximity of the River Elbe and the harbour basins. As the promenades on the quay walls and the wider quayside “Höften” are significantly higher than the water level at high tide, there will be the potential for long strolls with unobstructed views. And the ends of the harbour basins will have features like pontoons, jetties and steps, whilst Magdeburger Hafen harbour will allow for direct access to the river.

All green areas and open spaces have a close bond with the harbour basins and the River Elbe. Lohse-park is the connection between Ericusgraben canal and Baakenhafen harbour. The parks to the north and south of the district heating plant open up towards the Grasbrookhafen and Sandtorhafen harbours to the east, and serve as a link with the central public space around Magdeburger Hafen harbour to the west.

With its promenades on either sides, steps down to the water, terraces, cafés, and shops, Magdeburger Hafen harbour will eventually become the heart of HafenCity. From a town planning point of view, it is the direct and logical extension of the thoroughfare that begins at Jungfernstieg and leads via Brandstwierte to Bei St. Annen. Pavilions with cafés and shops will create a sophisticated urban environment, similar to that at Jungfernstieg, on the quayside. The cruiseship terminal at “Übersee-quartier”, with its leisure, cultural and tourist amenities, will be an exciting highlight of this great waterside location.

Owing to the fact that it will be completed at an early stage of the development, Kibbelsteg, the axis between Am Sandtorkai street and the River Elbe, will be of key significance. Here, it will soon be possible to create an array of public spaces – representative of HafenCity as a whole – with parks, promenades, steps down to the harbour basins, and views of the river.

A green park area, in amongst the street blocks at Oberhafen harbour, will mark the end of Mittelkanal and become part of the thoroughfare that leads to Magdeburger Hafen harbour.

The street blocks either side of Magdeburger Hafen harbour, Oberhafen harbour, and eastern Baakenhafen harbour will be lined with trees in typical Hamburg style.

The Africaterminal will be set amongst vegetation-rich open space that, together with the green promenade along Kirchenpauerkai quay, constitute a riverside park. North of Baakenhafen harbour, the green and open spaces between the structures will alternate and interact with the architectural elements lined up along the harbour basin.

None of the open spaces and parks in HafenCity will have one single function. Thus, Lohsepark will be as much an open space and thoroughfare as a residential park. The interplay between buildings and

open spaces, tree-lined streets and open “Höften”, denser and less dense development will result in an energetic yet sophisticated urban environment on the waterside.

3.4 COMMUNITY FACILITIES

The calculated requirement for community facilities has been based on the planned number of dwellings (approximately 5,500). Within HafenCity, an area of around five hectares will be required for municipal infrastructure (schools, children’s daytime nursery care, and sports facilities). These will be located between the extension of the Mittelkanal axis and the north side of Versmannstraße. The final allocation of land earmarked for community facilities will be completed once the calculated requirement is confirmed at a later stage during the development of HafenCity.

Streets and transport facilities near schools, children’s daytime nursery care, sports facilities, etc. will be planned with road safety in mind.

3.4.1 SCHOOLS

The future requirement for school infrastructure has been forecast on the basis of the current situation. But this situation may change in the future, therefore school-related requirements will have to be further examined and adjusted to any new conditions as they occur. A final decision will be made during the course of the corresponding official development planning procedures. Presently, the following land requirements for schools have been established:

A gradual development of up to 1,500 dwellings west of Magdeburger Hafen harbour will not make it necessary to build a new elementary school for this area. The “Bei der Katharinenkirche” school could be extended to provide the necessary additional capacity. If between 1,500 and 1,800 dwellings are built, a buffer of up to 0.8 hectares will have to be set aside for educational peak demand. In order to provide sufficient school capacity for any further residential development and for the rest of the HafenCity, an elementary school with four classes in each year/grade will be required. This will require 1.8 hectares of land, not including outdoor sports facilities. Over and above this, an additional buffer of 0.8 hectares will be required to cater for peak demand.

The existing schools outside HafenCity would only be able to absorb a proportion of the requirement for secondary education (even if building extensions were constructed to satisfy peak demand). If there is a total of around 5,500 dwellings, HafenCity will need a permanent secondary school having three classes in each year/grade. This will require two hectares of land, not including outdoor sports facilities. Optimum land utilisation by construction of buildings which are at least five storeys high will be a prerequisite condition for this. In addition, a one-hectare buffer will be set aside for peak demand. Newly constructed schools in HafenCity will not have their own outdoor sports facilities because fully-equipped sports facilities can be reached within a few minutes.

3.4.2 SPORTS FACILITIES

The above-mentioned sports grounds cover 1.0 to 1.5 hectares. The exact location and layout of the sports grounds within the park and the compatibility of sports grounds with their surroundings (e.g. residential areas) will have to be examined and decided upon in the course of further planning stages. Sports grounds will have to blend in with the park both optically and functionally. Sports ground provision will be decided upon in context with any potential private leisure and sports facilities that may be built at “Überseequartier” and in the mixed-use zones. In addition, the waterside environment will be highly suitable for commercial, private, or club-based water sports facilities (e.g. marinas for sailing boats and motorboats, with minimum land infrastructure requirements).

3.4.3 CHILDREN'S DAYTIME NURSERY CARE

There is a higher than average existing provision of children's daytime nursery care facilities in the neighbouring parts of the old and new city centre. HafenCity is likely to have a total demand of 400 places, approximately 200 of which could be absorbed by existing outside facilities. In the event that an elementary school is built in HafenCity, a further 100 places will become available. This would require an additional area of 3,000 square metres (buildings and play areas). A second children's daytime nursery care facility (100 places) may have to be located in a residential or mixed zone north or south of Baakenhafen harbour. This is associated with a space requirement of 2,000 square metres net play area. If this is a detached building, a plot of 3,000 square metres will be required. Children's daytime nursery care facilities must always be accessible from the ground floor and not occupy more than two storeys. However, it is permissible to integrate them into multi-storey buildings.

3.4.4 CHURCHES

HafenCity belongs to the St. Katharinen parish of the Protestant Church. According to the Nordelbische Evangelisch-Lutherische Kirche office, there are no intentions to build a new church. If other confessions or religions should wish to offer facilities in order to satisfy future requirements, they can be catered for during the course of the realisation of the project.

3.5 UTILITIES AND SEWER SYSTEM

Sewage

HafenCity's sewer system will consist of a dual system for the separate draining of sewage and rainwater. Most of the sewage will be received by the Kuhmühlenstammstiel sewer. An alternative for the areas around Baakenhafen harbour and Zweibrückenstraße would be connection to the Sammler Ost sewer. The most economical solution for these areas will be decided upon at the appropriate point in the development process of HafenCity.

Rainwater

The run-off water from roofs and land surfaces will be drained directly into the Elbe and the harbour basins. A potential basin and ditch system for retention and pre-treatment will be evaluated in the course of the development planning procedures. Run-off water from streets and car parks will be pre-treated and drained to the Elbe or drained via the sewer.

Electricity supply and heating

Connection to the district heating system, with its existing pipe infrastructure and gas power station, will be a suitable solution for providing electrical power and heating for HafenCity whilst minimising CO₂ emissions and conserving energy. Other energy-efficient and resource-conserving methods of heat generation, such as combined heat and power generation, could also be used. The introduction of further environmentally friendly construction methods and technologies for the generation of power and heat (such as active or passive solar energy utilisation), environmentally compatible building materials and economical construction methods are seen as desirable and worthy of priority.

3.6 PRESERVATION OF ARCHITECTURAL MONUMENTS

The neighbouring Speicherstadt ensemble, with its historic warehouse buildings, bridges, quay walls and canals, is, as an entity, a cultural monument of international significance. Speicherstadt was listed as a historical monument by the Free and Hanseatic City of Hamburg on 15th May 1991. The ensemble encompasses all bridges leading from Speicherstadt to the city centre, including Ericusbrücke bridge.

The Deichtorhallen cultural district, the Hammerbrookschleuse lock, and the Großmarkthalle market hall, which are all situated in the immediate vicinity of HafenCity, have also been listed as architectural monuments.

Sandtorhafen harbour, Grasbrookhafen harbour, and Magdeburger Hafen harbour are the oldest remaining harbour basins from the 19th century and will be preserved. Individual quay wall sections worthy of preservation will be surveyed and mapped as the planning process continues.

Kaispeicher A and B (warehouses), the old Strom- und Hafengebäude administration building (River and Harbour Construction Authority), the Oberhafenkantine (harbour canteen), Schuppen 24 (a harbour storage shed), and the railway viaduct have all been listed as worthy of preservation. The Masterplan calls for these buildings to be retained along with Oberhafenbrücke and Freihafenelbbrücke bridges.

The historical train station – formerly named Paris, then Venlo, and later Hanover railway station after its major destinations – has a particular importance in terms of railway history. The station was converted into Hamburg's main freight station between 1900 and 1906. Between 1941 and 1945, approximately 6,000 Hamburg Jews were deported from here. The old railway station forecourt at Lohseplatz, still visible today, will be integrated into the planned Lohsepark and will be retained as a place of historical interest.

Remnants of port and railway architecture will be preserved as far as possible in order to help this new part of the city establish a new identity which is consistent with its history. Harbour cranes are already being protected today. Pavements, old railway tracks and parts of the customs facilities will be reminders of the area's history as a centre for the handling and storage of goods from all over the world. Although the customs office located at Magdeburger Straße has not been earmarked for preservation, it is considered historically important. The construction plans put forward by the Masterplan will make it possible to retain this building.

3.7 NOISE LEVELS

The noise situation in HafenCity was evaluated, taking into account sources of noise such as road traffic, rail traffic and dock activity, and an analysis was carried out on the basis of the Urban Planning Concept of the Masterplan. It was found that although noise generated by road and rail traffic within and outside HafenCity is not insignificant, the problem can be dealt with in most parts of HafenCity by planning the basic layout so that the positioning and arrangement of buildings and structures will reduce the noise propagation. This assessment is primarily based on the fact that most of the traffic noise comes from the north or east of the potential residential areas, which makes it possible to position buildings with at least one side facing away from noise sources.

Furthermore, the current noise emissions from the docks to the south of HafenCity do not represent any theoretical or practical problems for HafenCity. This applies to all conceivable daytime noise levels. However, permitted noise levels in the dock area during the night create a situation that needs to be dealt with by appropriate planning.

In order to determine the actual dimension of the problem, current noise emissions in the dock area south of the North Elbe will initially be measured and recorded in order to identify any major sources of noise. Then it will have to be decided how existing problems can be best solved. Alternatives include employing new noise-reducing technologies, noise restrictions, passive noise protection, and statutory means such as regulations restricting dock activity. If new dock operations are established, noise issues

should be taken into account. In all probability, current noise levels are already within acceptable limits. Actual noise intensity notwithstanding, plans for HafenCity will have to be based on the fact that there is an existing industrial area.

3.8 SOIL CONTAMINATION

In the past, relatively few soil tests were carried out in the development area. They were performed on various occasions according to individual concerns at the time. At an early planning stage, an investigation into the area's history was conducted in order to obtain an overview of the extent of soil contamination that can be expected. Ownership, land use and any other factors which might give rise to suspicion of contamination were considered.

A total of 169 sites/areas at HafenCity came under scrutiny because of their land use history. Investigations were based on a catalog of criteria relevant for ground water protection and the risk potential was evaluated. According to current information and present land use there is no evidence of any human health risk, not least because a large proportion of the ground surface is sealed.

Further soil analyses at selected sites, which were performed jointly by the Environmental Protection Authority and the Hamburg Port Area Development Corporation (GHS), have identified the potential necessity to deal with contamination at Ericusspitze, Kirchenpauerkai quay, and Am Grasbrookhafen (site of former gas works).

In the course of the further planning and development of HafenCity, and depending of the intended land use, ongoing risk assessments will be required in those areas deemed to be potentially contaminated.

3.9 ODOUR

The current odour situation in HafenCity has been evaluated using a combination of inspection tours on foot and forecast calculations. For the initial survey, it was not possible, due to time pressure, to obtain the information required for an odour calculation from the relevant companies.

Despite all methodological uncertainties of the current approach to the odour survey, it is evident that the coffee company (KLG, Am Sandtorkai 6–7) constitutes a major source of odour for some parts of the HafenCity site. Other sources are of minor importance in comparison with this.

Location-sensitive apartment and office buildings are to be developed near this facility. In the course of further planning procedures it will therefore have to be examined how a reduction of the odour emitted by the coffee warehouse could be negotiated.

3.10 AIR POLLUTANTS

The Environmental Protection Authority has measured the lead, cadmium, copper, and arsenic content in the dust precipitation at various points in time between 1987 and 1999. Investigations were carried out at six locations within and in the vicinity of the HafenCity site.

In general, the results show a uniform distribution of the dust contaminants lead and cadmium within and in the vicinity of the HafenCity site. Copper and arsenic levels were lower in the west of HafenCity than in the east. According to current information, overall pollution of the air is at an acceptable level for all intended land uses.

3.11 ECOLOGY

In the summer and autumn of 1998, a survey and evaluation of the current ecological situation on land and in the water was conducted at the HafenCity site, including Speicherstadt. The survey covered relief, soil and extent of land surface sealing as well as existing flora and biotopes. A planning-oriented assessment was conducted with respect to aquatic life and terrestrial fauna. In the spring of 1999, the survey of the flora was completed for the western part of the HafenCity site and the assessment regarding aquatic life verified.

The study resulted in the following ecological findings:

There is no original natural soil in the entire area investigated. All land has been artificially elevated in the past when the area was converted into docks and there has been a certain amount of land reclamation. For the canals and harbour channels in the area, depths between chart datum +0.8 metres and chart datum –4 metres were measured. Sandtorhafen harbour and Grasbrookhafen harbour generally have depths of less than chart datum –5 metres, while Baakenhafen harbour, which was originally designed for seagoing ships, has a depth greater than chart datum –10 metres. The berths at the Cellpap terminal have a depth greater than chart datum –12 metres. The area's freshwater mud flats are mainly between the Elbe bridges, at the banks of Sandtorhafen harbour and Grasbrookhafen harbour, and outside the redevelopment area in Wandrahmsfleet canal and Oberhafen harbour.

From a nature conservation point of view, the site to be redeveloped has the following points of interest: the old brick quaywalls at Grasbrookhafen harbour, Sandtorhafen harbour and Magdeburger Hafen harbour as a habitat of many rare lichens, mosses, ferns and other vegetation; Grasbrookhafen harbour including the adjacent mainland to the north with low-lying and occasionally flooded ruderal areas as well as reeds and willow bushes; the ruderal former railway areas at either side of Lohseplatz; the reed beds on the riverbank of the North Elbe near the bridges. Amongst the Red List plant species surveyed, there are isolated patches of swaying-hair grass and hemlock water-fennel (priority species of the FHH guideline), especially on the bank of the North Elbe near Zweibrückenstraße. Grasbrookhafen harbour is also an important spawning ground for various fish species. All the harbour basins and canals form valuable fish habitats, as does Ericusgraben canal, in which the presence of mussel beds is also quite likely.

The findings of the ecological study had to be taken into account in the Masterplan competition. Accordingly, the Masterplan calls for most of the harbour basins and canals, including their embankments, to be retained. Concrete covers will be removed from some of the canal sections. There are a number of terrestrial green areas with trees, shrubs and ruderal vegetation around Lohseplatz, Magdeburger Hafen harbour, and the banks of the River Elbe near the Elbe bridges.

The Masterplan aims to preserve ecologically valuable areas. This will be taken into account, as far as possible, in the earliest stages of the drawing up of a binding development plan. A detailed representation of the ecologically valuable tidal harbour basins and canals is included in the Masterplan, which means that the ecosystem can be largely protected from harmful intervention. In addition, the water areas and embankments are regarded as important components of the overall landscape.

If intervention is unavoidable, and provided that it is not in contravention of nature conservation legislation, it will be compulsory to take compensatory measures in the area, in accordance with the binding development plan. Such measures could include: creating public or private green space in areas which are currently paved or sealed; improving the natural environment of compensatory areas; planting of the open space between the buildings; preserving and ecologically improving quay walls,

embankments, or stretches of water. For suitable compensatory measures, refer to the “Structural Plan of Water Ecology for the Port of Hamburg and the Tidal Elbe in Hamburg, Part 1 (7/97)”.

4.0 Development phases

The Senate and the City Parliament have based their decisions regarding HafenCity on a step-by-step implementation of a long-term project that will span a number of decades. On this basis, the urban development concept put forward in the Masterplan will ensure that each quarter has its own identity and is able to function independently of later stages. Planning will remain flexible enough to adapt to changing circumstances whilst adhering to the basic structure and layout of HafenCity, including its integration with the city centre.

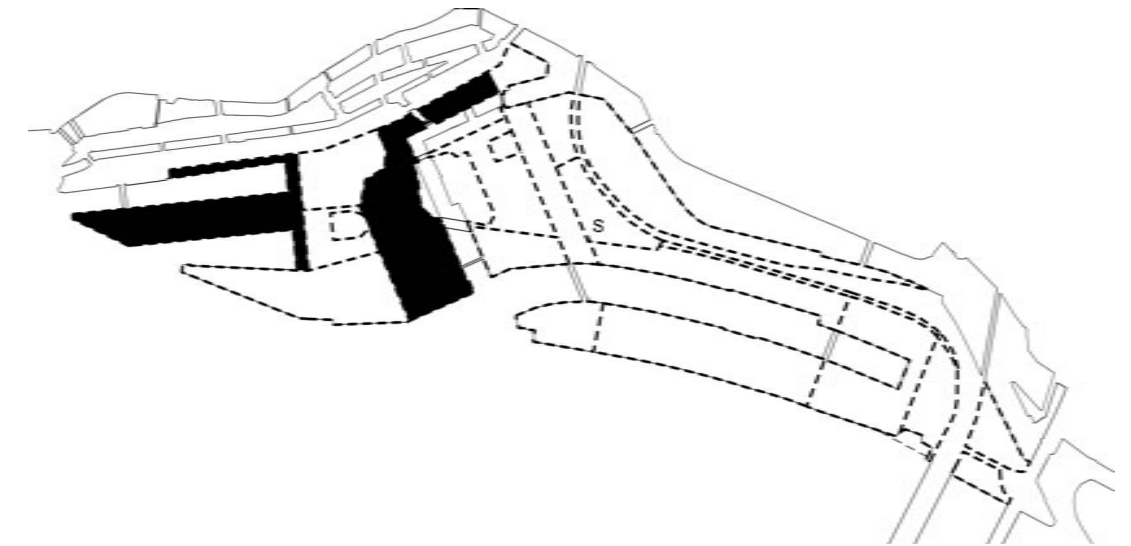
The above-mentioned main aims and objectives of the Masterplan mean that the development of sections / quarters will be divided into a number of phases which will extend over a period of approximately 25 years. The plan is to progress from west to east and, at the same time, to avoid construction work being scattered all over the site.

The resulting development strategy is based upon the following premises:

- Each stage of the development is to be independently viable and will have effective communications with the city which will not be disturbed by future construction activities;
- fire brigade requirements with respect to flood-protected access routes via bridges and elevated roadways will have to be met in advance and associated time and cost factors will have to be optimised;
- factors which may affect the release of plots, such as expiry dates of contracts and leases, plot clearance, soil decontamination, etc., will have to be taken into account;
- real-estate market research into the projected supply and demand trends for Hamburg as a whole has shown that the market could absorb the release, in HafenCity, of approximately 25,000 m² gross floor space for residential use and approximately of 35,000 m² of gross floor space for use by the service industry; and a uniform rate of supply for both market segments will be required during the entire development period;
- there is a consensus within the real-estate industry that the “Überseequartier”, with its planned gross floor space of 110,000 m² to 150,000 m² for leisure amenities and retail, will have to be developed as a unit and in a timely manner, in a way which is consistent with the provision of an interregionally attractive focal point;
- a step-by-step integration and animation of the aquatic areas will be required to guarantee the continuity of the development process; accessibility to and creation of attractions both on the waterside and on the water will need to be ensured;
- notwithstanding the generally high proportion of mixed land use in HafenCity, focal points of residential construction will be formed, each of which will have at least 800 to 1,000 dwellings. This will be the basis for the development of each quarter as a self-contained environment.

A course of development consistent with these criteria has been established and divided into six phases. These are summarised in the following sections. As a result, there will be a flexible basis for the timing of the infrastructural integration of individual sites as well as for the marketing of the land. Depending on the demand for property, it would be possible to have shorter or longer development phases.

T 1 DEVELOPMENT PHASE UP TO 2005



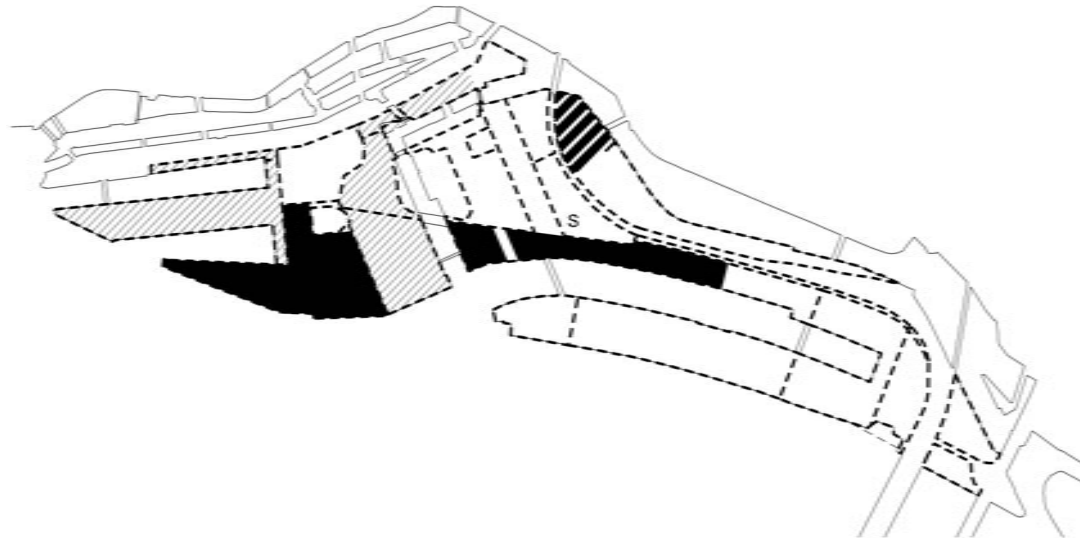
Initially, the Am Sandtorkai and Dalmannkai areas (including Kaispeicher A) will be connected via Kibbelsteg whilst the former customs facilities near Am Brooktor will be accessed via the flood-protected Oberbaumbrücke bridge. These will be the sites at which initial construction activity takes place (Kaispeicher A/Kaiserkai/Dalmannkai, Am Sandtorkai and parts of Ericus/Brooktorkai). However, Ericus spitze itself will not be part of this initial phase due to a lease contract that does not expire until 2012.

Right from the very beginning, it was considered necessary to position HafenCity as a prominent and important international venture. To this end, the “Überseequartier” to the west of Magdeburger Hafen harbour (located at the present Cellpap terminal) will be developed in the first phase of the project. This also applies to the connection with the present-day city centre to the north along a line between Brooktor and Bei St. Annen (eastern Brooktor/St. Annen sections). The activities of the cruiseship terminal, which has already begun to operate at this location, will become an integral part of the “Überseequartier”.

If there is a strong demand for exclusive office locations due to a favourable economic situation, the site at the end of Grasbrookhafen harbour, to the west of the new district heating plant (in the Grasbrook section), could be made available earlier.

This development phase will see the following work: transformation of the public spaces along the new Kibbelsteg pedestrian and cycle path towards the ends of Sandtorhafen harbour and Grasbrookhafen harbour; construction of a new section of the Elbe riverside walking path on Dalmannkai quay; initial renovations on the western embankment of Magdeburger Hafen harbour. The existing role of Brooktor street as a major road link will initially be retained. During this phase, the Sandtorhafen harbour basin could be brought to life by museum ships, accessed via pontoons. The construction of a marina could be initiated together with the construction of residences on Dalmannkai.

T 2 DEVELOPMENT PHASE FROM 2005 TO 2010



Starting with the residential area at Dalmannkai and the “Überseequartier” west of Magdeburger Hafen harbour, this phase will see the development of Grasbrook island (Grasbrook and west of Brooktor/St. Annen), plus the Strandkai/Hübenerkai quays with their higher building density and metropolitan feel. Apart from Ericusspitze and, possibly, isolated areas at Strandhöft, the west of Hafencity between Kaiserhöft and Magdeburger Hafen harbour will be completed within the next ten years.

The development of the east of Hafencity between Magdeburger Hafen harbour and Elbe bridges will begin in this phase with the construction of a bridge between west and east of Magdeburger Hafen harbour. There will be a potential to extend the “Überseequartier” and to develop the residential areas to the north of Baakenhafen harbour. During the development of the residential areas north of Baakenhafen harbour it may become necessary to construct the planned community facilities (schools, children’s daytime care) in the adjoining areas to the north. Requirements for school capacity will be evaluated as plans take shape and adjustments will be made as necessary.

If the economic situation develops favourably and all the Strandhöft sites have been sold, it will be possible to develop the northern section of the Oberhafen harbour area for a specific market segment, i.e. modern businesses and trades.

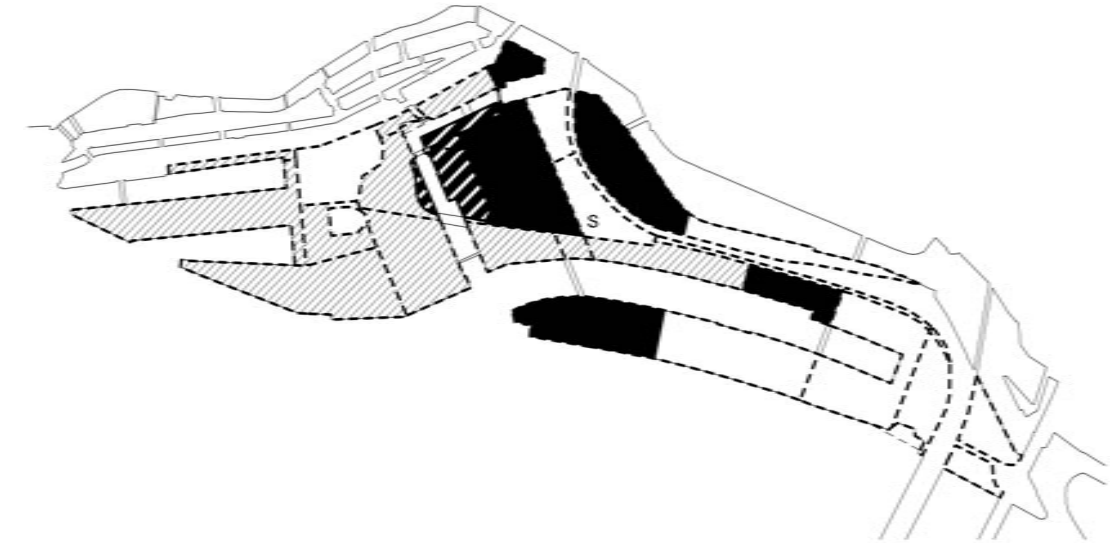
The second phase will include the construction of the required transport infrastructure, the riverside promenades on the Strandkai/Hübenerkai quays, the bridge between the west and east of Magdeburger Hafen harbour, and the western section of the quayside promenade on the north bank of Baakenhafen harbour.

The development of the Oberhafen harbour section (see above) will require the construction of the bridge across Oberhafen harbour.

If the new-style tram proposed for Hamburg is implemented, the first section could be built on the route from the north via Bei St. Annen, Brooktor and Versmannstraße to the planned Lohsepark.

It would be possible to complete the marina in the Grasbrookhafen harbour basin. Passenger ships could begin operating from piers at Kaiserkai/Strandkai and from Magdeburger Hafen harbour.

T 3 DEVELOPMENT PHASE FROM 2010 TO 2015



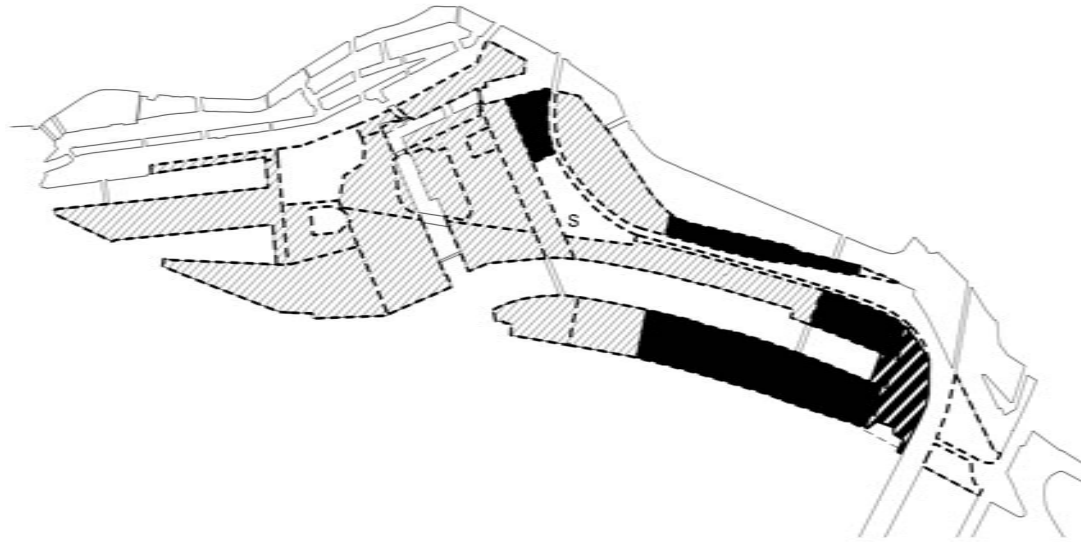
In the third phase, emphasis will be placed on the area around the north-south axis between Ericusspitze, Steinschanze and Baakenhöft (i.e. Ericus/Brooktorkai, Steinschanze, park, east of Magdeburger Hafen harbour, Baakenhöft, and western part of south of Baakenhafen harbour). It would be possible to develop and market the eastern section of the residential areas along Versmannstraße north of Baakenhafen harbour. And, provided the economic situation remains stable, the Oberhafen harbour (north) areas could also be marketed during this phase.

A key factor for the central area around Magdeburger Hafen harbour will be the integration of the restricted areas at Magdeburger Straße into the overall concept. By the beginning of the third phase a decision will have to be made with respect to the development of the Steinschanze area.

A new main road link has been planned for this phase. It will lead to Brooktorkai quay in the north through the Steinschanze area and will provide traffic relief for Brooktor street. The construction of a bascule bridge across Baakenhafen harbour to Baakenhöft in the south is also planned. The Oberhafen harbour area and Stadtdeich street would be connected by a bridge at Mittelkanal.

During this phase, the construction of Lohsepark and the completion of the western section of the Elbe riverside park to the south side of Baakenhafen harbour (including Baakenhöft), will be the most important elements of the open space concept. The large Baakenhafen harbour basin could be used for water sports with associated pontoon-based amenities.

T 4 DEVELOPMENT PHASE FROM 2015 TO 2020

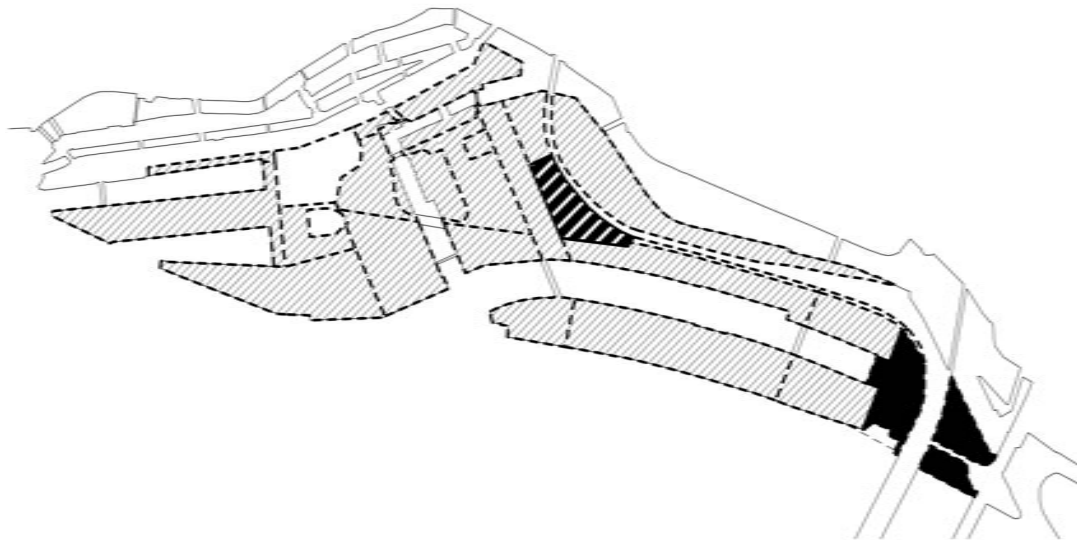


Continuing the general west to east development direction, the fourth phase will focus on the south and east of Baakenhafen harbour (i.e. the eastern section of Baakenhafen harbour south and the eastern end of Baakenhafen harbour north) along with parts of the Elbbrückenzenrum. Additionally, it would be possible to develop the area to the east of Lohsepark and the quay area at Oberhafen harbour (south-east Oberhafen harbour section).

Road links will be provided by bridges across the eastern section of Baakenhafen harbour and across Oberhafen harbour in the east. The easternmost areas could be connected to the rail-bound local public transport system by extending the tram line (second section of the proposed tram).

The Elbe riverside park could extend all the way from the Africaterminal to the harbour basin at the Federal Office for Ocean Shipping and Hydrography. The eastern end Baakenhafen harbour could accommodate the proposed marina.

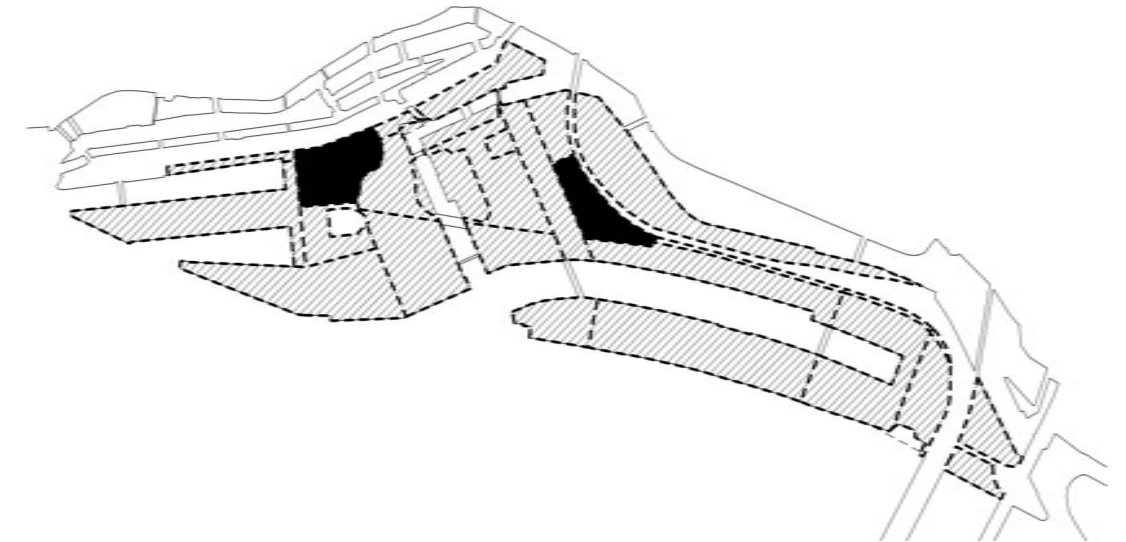
T 5 DEVELOPMENT PHASE FROM 2020 TO 2025



The final phase of the development will concentrate on the Elbbrückenzenrum. Subject to extensive road modifications and the construction of an urban railway station next to the Elbe bridges, a central location for the service industry can be established.

At this stage, there will no longer be a significant residential development potential within HafenCity. And a pedestrian bridge could be built to connect the Elbe riverside park and the Entenwerder park. If viable commercial/cultural concepts are presented for the Elbbrückenzenrum area, development could start earlier.

T 6 PROSPECTS FOR FURTHER DEVELOPMENT AFTER 2025



Once the above-mentioned development phases have been completed, there will still be a number of further opportunities to develop the areas which are classified today as restricted, e.g. the area now occupied by the coffee company.

After all parts of HafenCity have been elevated during the course of the development, gaps between individual "islands" can now be closed by four flood barriers. As a result, there will be a continuous line of protection around those areas, such as Speicherstadt, that have to remain at a lower level.

DATEN ZUR HAFENCITY

- Entwicklungsziel: neues Quartier im Stadtkern mit Hafenumgebung und Wasserlagen für Wohnen, Dienstleistung, Kultur, Tourismus und Handel
- Gesamtgröße des Plangebietes: 155 Hektar
- Wasserflächen: 55 Hektar
- Landflächen: 100 Hektar
- Nettobauland: 60 Hektar
- 1,5 Mio Quadratmeter Bruttogeschossfläche
- Durchschnittliche Geschossflächenzahl von 2,5
- 5.500 Wohnungen für 10.000 bis 12.000 Einwohner
- Dienstleistungsflächen für 20.000 Arbeitsplätze
- Entfernung zum Rathaus: 800 Meter
- Entfernung zum Hauptbahnhof: 1.100 Meter
- Entfernung zum Flughafen: 9.500 Meter
- Größte Ausdehnung (Ost-West): 3.300 Meter
- Größte Breite (Nord-Süd): 1.000 Meter
- Vorhanden: leistungsfähiges Straßennetz mit Anschluss an City und Autobahn
- Geplant: attraktives System für den öffentlichen Nahverkehr
- Möglich: Wassertaxis
- Länge der Kaianlagen: 9.750 m
- Möglicher Baubeginn für Teilflächen ab 2001
- Einwohnerzahl Hamburg: 1,7 Mio.
- Einwohnerzahl Metropolregion Hamburg: 4,0 Mio.

HAFENCITY FACTS

- Development aim: new waterfront city centre with harbour ambience for housing, offices, culture, tourism, and shopping
- Total size of the area to be developed: 155 hectares
- Water area: 55 hectares
- Land area: 100 hectares
- Net building land: 60 hectares
- Gross floor space: 1.5 million square metres
- Average floor space index: 2.5
- 5,500 apartments for 10,000 to 12,000 inhabitants
- Office space for 20,000 jobs
- Distance to town hall: 800 metres
- Distance to main station: 1,100 metres
- Distance to airport: 9,500 metres
- Max. length of the site (east to west): 3,300 metres
- Max. width of the site (north to south): 1,000 metres
- Existing: efficient road network with links to city centre and motorways
- Proposed: attractive public transport system
- Feasible: water taxis
- Total length of existing quay installations: 9,750 metres
- Feasible start of construction on selected sites: from 2001 onwards
- Population of Hamburg: 1.7 million
- Population of metropolitan region: 4.0 million

IMPRESSUM / IMPRINT

Herausgeber / Publisher:

HafenCity Hamburg GmbH, ehemals: GHS Gesellschaft für

Hafen- und Standortentwicklung mbH / HafenCity Hamburg

GmbH, formerly: Hamburg Port Area Development Corporation

Osakaallee 11 (Brooktor 11), D-20457 Hamburg, Germany

In Zusammenarbeit mit der Behörde für Stadtentwicklung und

Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg

In co-operation with the Ministry of Urban Development and

Environment of the Free and Hanseatic City of Hamburg

Design:

lab3 mediendesign

Übersetzung / Translation:

Torsten Jess

Luftbild / Aerial photograph:

Matthias Friedel

Titelbild / Cover:

Heiner Leiska

Modellsimulation / Simulation Model:

Michael Korol

Der Text entspricht der Vorlage zur Sitzung des Senats am

29. Februar 2000, Berichterstatter: Behörde für Stadtentwick-

lung und Umwelt (ehemals: Stadtentwicklungsbehörde)

und Behörde für Wirtschaft und Arbeit (ehemals: Wirtschafts-

behörde)

The text corresponds with the paper submitted to the Senate

session on February 29, 2000, author: Ministry of Urban

Development and Environment and Ministry of Labour and

Economic Affairs

Hamburg, März 2000 / March 2000

© 2000 All rights reserved

Nachdruck / Reprint:

Dezember 2006 / December 2006

HAFENCITY



ANSPRECHPARTNER

CONTACT

HAFENCITY HAMBURG GMBH

Osakaallee 11 (Brooktor 11)
D-20457 Hamburg, Germany
Phone: +49 - 40 - 37 47 26 - 0
Fax: +49 - 40 - 37 47 26 - 26
E-mail: info@HafenCity.com
www.HafenCity.info

BSU

**Behörde für Stadtentwicklung
und Umwelt**

**Ministry of Urban Development
and Environment**

Stadthausbrücke 8
D-20355 Hamburg, Germany
Phone: +49 - 40 - 428 40 - 0
Fax: +49 - 40 - 428 40 - 31 96
E-mail: info@bsu.hamburg.de
www.bsu-hamburg.de