



MASTERPLANKONZEPTION

MASTER PLAN CONCEPT

Die Entwicklung einer neuen Stadt mitten in Hamburg

HAFENCITY



MASTERPLANKONZEPTION

FÜR DIE HAFENCITY HAMBURG

MASTER PLAN CONCEPT FOR THE HAFENCITY HAMBURG

Mit der Masterplankonzeption für die HafenCity wird der Grundstein gelegt für das gegenwärtig wichtigste Stadtentwicklungsprojekt Hamburgs. Die HafenCity ist eine große Chance für die Fortentwicklung unserer Stadt im neuen Jahrhundert. Das Zentrum der Stadt kann wieder an die Elbe heranwachsen, an ihren "Lebensnerv". Die HafenCity soll neuer Magnet und Imagerträger Hamburgs werden. Deshalb muß sie lebendig sein, man soll hier gerne wohnen und arbeiten wollen, aber auch flanieren und sich vergnügen können.



Die Senatskommission für Stadtentwicklung, Umwelt, Wirtschaft und Verkehr hat im Dezember 1998 den Entwicklungsrahmen für das Zukunftsprojekt HafenCity festgelegt. Diese Masterplankonzeption wird Grundlage für den jetzt darauf aufbauenden Masterplan. Sie wird mit dieser Broschüre sowohl einer breiten Öffentlichkeit als auch gezielt den beteiligten Planern, Fachleuten und Investoren zugänglich gemacht, als erster Planungsschritt auf dem Weg zur HafenCity.

The master plan concept lays the foundations for the most important city development project of Hamburg. The HafenCity is a mayor opportunity for the further development of the city in the new century. The city centre can return to the Elbe, its "vital nerve". The HafenCity should characterize and stimulate the image of Hamburg. Therefore it must be a desirable location for both working and living, and offer the necessary amenities for culture and entertainment.

The Senate commission for Town Planning, Environment, Economy and Transport, defined the development framework for this project in December 1998. The master plan concept will be the foundation for the master plan. As an initial step towards the realization of the project, this brochures presents the master plan concept to the general public as well as involved experts, designers and investors.

Ortwin Runde,
Erster Bürgermeister

Ausgangslage | Starting Point

DAS PROJEKT THE PROJECT	6
HISTORISCHE ENTWICKLUNG DES PLANGEBIETES UND DENKMALSCHUTZ HISTORICAL DEVELOPMENT OF THE PLANNING AREA THE AND PRESERVATION OF HISTORICAL MONUMENTS	8

Planungsgrundlage | Planning Fundamentals

VORSTELLUNG DER MASTERPLANKONZEPTION PRESENTATION OF THE MASTER PLAN CONCEPT	12
EIGENTUMSVERHÄLTNISSE UND VORHANDENER NUTZUNG OWNERSHIP STRUCTURE AND EXISTING USE	14
VERKEHRLICHE ERSCHLIEßUNG TRAFFIC DEVELOPMENT	17
HOCHWASSERSCHUTZSITUATION FLOOD CONTROL SITUATION	19
ÖKOLOGISCHE SITUATION VON LAND-, WASSER- UND GRÜNFLÄCHEN ECOLOGICAL SITUATION OF LAND, WATER AND GREEN AREAS	20
ATLASTEN HISTORIC POLLUTION	25
GERUCHSBELASTUNG ODOUR POLLUTION	27
LÄRMSITUATION NOISE SITUATION	28
LUFTSCHADSTOFFSITUATION AIR POLLUTANT SITUATION	30
HAFENENTWICKLUNGSGESETZ UND ZOLLSTATUS HARBOUR DEVELOPMENT LAW AND CUSTOMS STATUS	31
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT CITY DEVELOPMENT CONCEPT	32

FLÄCHENNUTZUNGSPLAN AREA UTILIZATION PLAN	34
---	----

LANDSCHAFTSPROGRAMM UND ARTENSCHUTZPROGRAMM LANDSCAPE PROGRAM AND PROTECTION OF SPECIES PROGRAM	35
---	----

Entwicklungsrahmen | Development Concept

STADTGESTALT UND FREIRAUM URBAN DESIGN AND LANDSCAPING	36
--	----

NUTZUNGS- UND DICHTEKONZEPTION UTILIZATION AND DENSITY CONCEPT	40
--	----

DICHTE DENSITY	43
--------------------------	----

STÄDTEBAULICHE EINBINDUNG URBAN INTEGRATION	46
---	----

DIE TEILGEBIETE SUB-AREAS	50
-------------------------------------	----

HOCHWASSERSCHUTZ FLOOD CONTROL	57
--	----

VERKEHR TRAFFIC DEVELOPMENT	62
---------------------------------------	----

VER- UND ENTSORGUNG SUPPLY AND WASTE DISPOSAL	66
---	----

SOZIALE INFRASTRUKTUR SOCIAL INFRASTRUCTURE	67
---	----

Ausblick | Outlook

WEITERES VORGEHEN FURTHER PROCEDURE	70
---	----

DATEN ZUR HAFENCITY FACTS HAFENCITY	72
---	----

DAS PROJEKT

Die HafenCity ist das größte stadtentwicklungspolitische Vorhaben in Hamburg. Durch einen schrittweise angelegten Planungs- und Realisierungsprozess sollen ca. 155 ha Hafengebiete (incl. Wasserflächen) unmittelbar im Süden der Hamburger Innenstadt umstrukturiert werden. Auf ca. 100 Hektar Landflächen können neue Gebäude entstehen mit insgesamt etwa 1,5 Millionen Quadratmetern Bruttogeschoßfläche – Wohnungen für 10.000 - 12.000 Einwohner und Dienstleistungsflächen für mehr als 20.000 Arbeitsplätze. Die City wird hierdurch um ein Stadtviertel mit einer metropolen Mischung aus Wohnen, Kultur, Freizeit, Tourismus, Handel und Gewerbe erweitert. Dies ermöglicht es auch, nachhaltige und langfristig wirksame Wertschöpfungsketten mit stabilisierenden Effekten auf Stadtgesellschaft und Stadtwirtschaftlichkeit anzulegen.

Die unmittelbare Nähe zum Rathaus und zum Hauptbahnhof mit künftiger Transrapid-Verbindung nach Berlin ermöglichen die Entwicklung eines neuen Teils der Innenstadt. Dabei geben die historisch gewachsene Identität der Hamburger City und die Speicherstadt den städtebaulichen Maßstab vor, für die zeitlich auf etwa 20 Jahre angelegte Realisierung der HafenCity.

Die Lage am Wasser der Hafengebiete und der Elbe bietet die Chance zur Entwicklung eines lebendigen, unverwechselbaren maritimen Milieus. Mit der HafenCity bietet sich die einmalige Gelegenheit für Hamburg, in der inneren Stadt Wohnungen zu bauen. Ein attraktives Wohnungsangebot im Kernbereich Hamburgs kann dazu beitragen, die City wieder stärker zu beleben - Menschen für ein urbanes Wohnen und die Entscheidung zu begeistern, aus Stadt und Umland in die HafenCity zu ziehen. In den übrigen Quartieren sollen Dienstleistungsfunktionen und Einzelhandel entwickelt werden, teilweise auch gemischt mit Wohnungen.

Damit die HafenCity ein lebendiger Teil der Hamburger Innenstadt wird, müssen sowohl nach Norden durch die Speicherstadt hindurch in die Innenstadt, als auch nach Osten zur City-Süd und in die benachbarten Stadteile Rothenburgsort und Veddel, enge Anbindungen geschaffen werden. Die hochwertige Gestaltung des öffentlichen Raumes - der Straßen, Plätze, Promenaden und Kaianlagen - wird für die Aufenthaltsqualität in der HafenCity entscheidend sein, ebenso wie eine anspruchsvolle und vielfältige architektonische Gestaltung der Neubauten. Der Bezug zum Hafen und zum Wasser wird den 'amphibischen' Charakter der unterschiedlichen Quartiere innerhalb der HafenCity prägen. Darüber hinaus werden künftige Planungen ein hohes Maß an Flexibilität für verschiedene Nutzungen auch in einzelnen Bauabschnitten berücksichtigen.

THE PROJECT

The HafenCity is the largest urban project in Hamburg. In a gradual planning and realization process approx. 155 ha of harbour area (including water surfaces) will be restructured south of Hamburg's city centre. New buildings can emerge on a 100 ha zone with a gross floor area of 1.5 million square meters: creating housing for 10,000 - 12,000 inhabitants and office space providing 20,000 jobs. The city extends to create a quarter with a metropolitan mixture of housing, culture, entertainment, trade and commerce. This allows for a continuous and long-term increase in value providing stabilizing effects for the urban economy and community.

The proximity to the Town Hall and the central station with the future Transrapid line to Berlin allows the development of a new quarter in the inner city. The Speicherstadt and the historic identity of the city present the urban precedent. The realization period has been estimated at 20 years.

The waterside location close to harbour and Elbe offers the opportunity for the development of a distinctive, maritime milieu. The HafenCity project provides the unique opportunity to build residential housing in the city centre. A desirable housing offer can contribute to the revival of the city core and attract people back to urban housing in the HafenCity. Service and shopping amenities should be developed in the remaining quarters, partially mixed with housing.

In order to make the HafenCity an integral part of Hamburg, connections have to be established through the Speicherstadt to the city centre as well as towards City-Süd and the districts Rothenburgsort and Veddel. The quality design of public spaces, streets, squares, promenades and quays, is as decisive for the atmosphere of the HafenCity as challenging architectural solution for proposed buildings. The relationship to the harbour and water will define the maritime character of the various quarters within the HafenCity. Future plans will consider a high flexibility towards various uses in different construction stages.



Das Projektgebiet HafenCity | The HafenCity project area

Entfernungen

- 1 HBF: 1100 m
- 2 Rathaus: 800

HISTORISCHE ENTWICKLUNG DES PLANGEBIETS UND DENKMALSCHUTZ

Das Gebiet der geplanten HafenCity liegt naturräumlich im tidebeeinflussten Urstromtal der Elbe. Das im Zusammenfluß von Alster und Bille zur Elbe gebildete Flußästuar war ursprünglich geprägt von Mooren, Röhrichten und Brüchen, durchzogen von einem System von flachen Elbarmen. Durch Stromregulierungen wurde das natürliche Flußsystem der Alster, Bille und des nördlichen Elbarmes miteinander verbunden und die Niederung für Siedlungs- und Hafenzwecke erschlossen. Der Alsterhafen bildete zusammen mit Binnen-, Ober- und Niederhafen bis zum Ende des 16. Jahrhundert die Grundlage für die Blüte Hamburgs im Hansebund. Der elbseitig vorgelagerte Werder des Grasbrooks war über das Brooktor und Sandtor zugänglich und diente als Sommerweide und Richtstätte. Das Hafensystem bildete zusammen mit dem Grasbrook als Vorland die mittelalterliche Festungslinie, die elbseitig mit dem Oberbaum und Unterbaum geschlossen werden konnte.

Die Anfang des 17. Jahrhunderts errichtete Wallanlage friedete die nördlichen Teile des Grasbrooks in das befestigte Stadtgebiet mit ein. Die innerhalb der Wallanlage liegenden Flächen wurden aufgehöhht. Die kanaldurchzogenen Quartiere Wandrahm und Kehr wieder entstanden innerhalb des Wallringes und prägten mit Manufakturen, Speichern und Kontoren ein hafenbezogenes Milieu im Zeitalter des Barock. Die verbleibenden elbseitigen Weiden des Grasbrooks wurden mit stadtrandtypischen Nutzungen durchsetzt und in das Weichbild der Stadt integriert. Vor den Toren entstanden Gärten und Wandrahmen für den Tuchzuschnitt (Wandrahmen) sowie Bootsplätze und Werften; die Wege und elbseitigen Sandufer dienten als Spazier- und Erholungsgebiet der Hamburger.



Hamburg und der Grasbrook um 1600, Kupferstich nach Kerius
Hamburg and Grasbrook, circa 1600, copper engraving by Kerius

HISTORICAL DEVELOPMENT OF THE PLANNING AREA AND THE PRESERVATION OF HISTORICAL MONUMENTS

The proposed HafenCity is located within the natural area of the tidal glacial valley of the river Elbe. The river estuary formed at the confluence of the Alster and Bille with the Elbe, was originally characterized by moors, reed beds and bogs. By means of regulated currents, the natural river system of the Alster, Bille and Elbe was linked together and the valley was developed for residential and harbour purposes. Until the end of the 16th century, the Alsterhafen, together with the Binnen-, Ober- and Niederhafen formed the basis for the ascendancy of Hamburg in the Hanseatic League. The upstream holm of Grasbrook was accessible via the Brooktor and Sandtor, and served as a summer pasture and place of execution. The harbour system and Grasbrook served as the foreshore for the fortified boundary during the Middle Ages.

The ramparts built at the beginning of the 17th century, enclosed the northern section of Grasbrook within the fortified area of the town. The areas within the ramparts were raised. The Wandrahm and

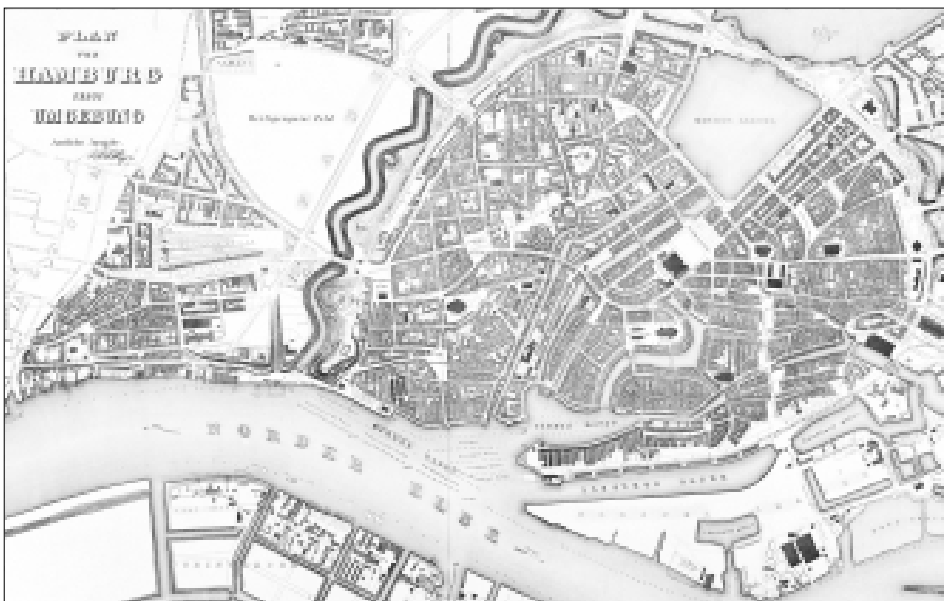
Die Ausweitung des Handels und die Industrialisierung der Produktionsprozesse führte im 19. Jahrhundert zur bedeutsamsten Änderung des stadträumlichen Gefüges des Grasbrooks. Nach Schließung der Wallanlagen (1816) siedelten sich erste Industrien und das städtische Gaswerk im Grasbrook an. Auf Basis eines systematischen Hafen-Generalplanes von Hafenbaudirektor Dalmann wurde ab Mitte des 19. Jahrhunderts ein Konzept von seeschifftiefen Kaianlagen an tideoffenen Hafenbecken entwickelt und mit dem Bau des Sandtorhafens, danach des Grasbrook- und des Baakenhafens umgesetzt. Der Umschlag und die Verteilung der Güter wurde mit neuer Entladungstechnik und der direkten Verknüpfung mit der Eisenbahn tiefgreifend rationalisiert und das Umschlagsvolumen des Hafens in kürzester Zeit vervielfacht.

Im Jahre 1881 beschloß die Hamburger Bürgerschaft, die Hansestadt bis zum Jahre 1888 an das Zollgebiet des Deutschen Reiches anzuschließen. Unter dem verstärkten Druck des Reiches sah sich die Stadt gezwungen, den bisherigen Freihandelsstatus für das gesamte Stadtgebiet aufzugeben.

Kehrwieder districts developed within the Wallring and with manufactures and warehouses produced the atmosphere of a harbour during the baroque period. The remaining pastures of Grasbrook on the Elbe side, were steadily exposed to typical uses on the outskirts and were thus integrated within the city precincts. Outside the city gates, a number of land and water related industries developed; the pathways and the sandy shore along the Elbe became popular for strolling and relaxation.

In the 19th century, the expansion of trade and industry led to the most important change to the municipal structure of Grasbrook, with the location of the first factories and the municipal gasworks. In the middle of the 19th century, a harbour plan concept was developed for wharfing facilities suitable for seagoing vessels along the tidal harbour basin. This was implemented with the construction of the Sandtorhafen and subsequently the Grasbrook and Baakenhafen. The handling and distribution of cargo was rationalised by means of new unloading technologies and a direct railway link, rapidly increasing the volume of goods handled.

In 1881, the citizens of Hamburg decided to join the Hanseatic City to the Customs Union of the German Reich by the year 1888. Under the increasing pressure of the Reich, the city saw itself being forced to give



**Hamburg und der Grasbrook um 1860, Stich Siebert
Hamburg and Grasbrook, circa 1860, engraving by Siebert**



Blick auf Sandtorhafen und Speicherstadt um 1900 | View of Sandtorhafen and Speicherstadt, circa 1900



**Blick auf Sandtorhafen und Speicherstadt um 1900
View of Sandtorhafen and Speicherstadt, circa 1900**



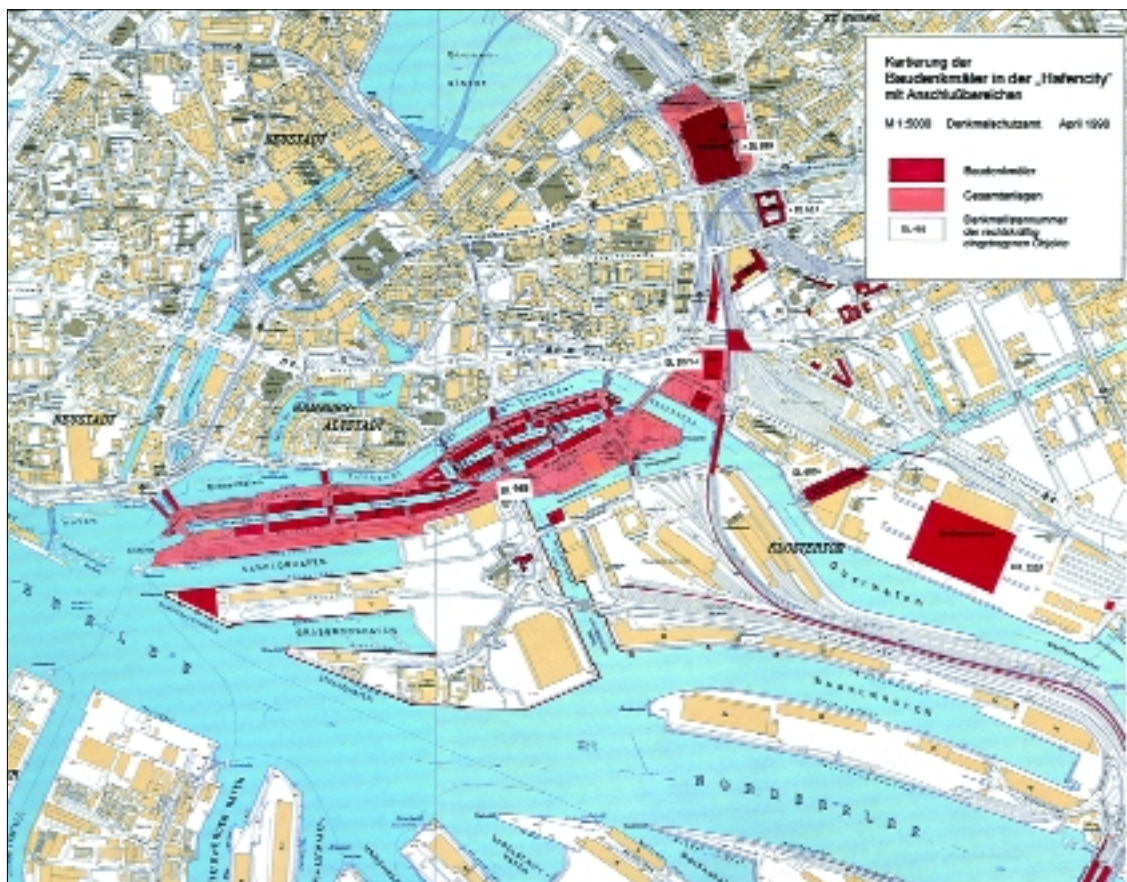
Blick auf die ehemalige Sandther-Straße und das Gaswerk um 1900 | View of former Sandther-Straße and the gasworks, circa 1900

Im Rahmen der Zollanschlußverhandlungen räumte das Deutsche Reich der Stadt ein Freihafenprivileg ein: In einem vom übrigen Stadtgebiet abgetrennten, unbewohnten und durch den Zollkanal gesicherten Freihafenbezirk sollten sich Schifffahrt, Warenhandel und Exportindustrie weiterhin zollfrei entfalten können. Für die dazu notwendigen Baumaßnahmen stellte das Reich eine Förderung bereit. Innerhalb weniger Jahre entstanden neue Erschließungen, Brücken, Zollgebäude und der Zollkanal als Zäsur zur inneren Stadt. Für die mit dem Zollanschluß zu kompensierenden Speicherflächen der inneren Stadt wurde die "Speicherstadt" in unmittelbarer Stadtnähe geplant und das dortige Kehr- und Wandrahmquartier von ca. 20.000 Einwohnern geräumt und abgerissen. Zwischen den Hafenumflächen des Grasbrooks und der inneren Geschäfts- und Kontorstadt Hamburgs erhob sich innerhalb weniger Jahre ein zum Zollausland gehörender, unbewohnter Gebäude- und Infrastrukturkomplex, der die bisherige lebendige Mischung von Wohnen und Arbeiten und die vitalen Bezüge zwischen den Kernbereichen Hamburgs und dem Elbstrom aufhob. Mit dem Ausbau des Freihafens im 20. Jahrhundert verfestigte sich die funktionale und räumliche Trennung von Innenstadt und Hafen. Der Funktionswandel der Hafenlogistik mit dem Ausbau des Containerumschlags seit Ende der 60er Jahre löste für die stückgutorientierten Umschlagsanlagen am innenstädtischen Hafenumrand Anpassungserfordernisse aus. In dieser Situation ergab sich Mitte der 90er Jahre eine realistische stadtwirtschaftliche und städtebauliche Chance zur innenstadtorientierten Umnutzung des Areals unter Wahrung gesamtwirtschaftlicher Belange. Mit dem Beschluß der Bürgerschaft vom 20.8.1997 wurden entsprechende Planungen eingeleitet.

Das dem Plangebiet der HafenCity 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 unter der Nummer 968 rechtskräftig in die Denkmalliste der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) eingetragen. Der Sandtorhafen, der Grasbrookhafen und der Magdeburger Hafen sind als älteste erhaltene Hafenumbecken des Hafenumbaus im 20. Jahrhundert von Denkmalwert. Dieses gilt auch für einige Gebäude wie z.B. die Kaispeicher A und B, Teile des Verwaltungsgebäude Strom und Hafenumbau, die Oberhafenkantine und einige Brücken.

up the previous free trade status. During negotiations towards customs union, the German Reich agreed to provide the city with a free port privilege: In a separated and uninhabited free port area, safeguarded by the Zollkanal, shipping, trade and the export industry were able to continue to develop in a duty-free fashion. As a compensation for the lost storage facilities in the inner city, the "Speicherstadt" was planned in the direct vicinity, involving the moving of some 20,000 residents and the demolition of the Kehrwieder and Wandrahm quarter. Within a few years, a tax-free area of uninhabited buildings and an associated infrastructure was built between the harbour areas of Grasbrook and the inner trading and storehouse city of Hamburg, which replaced the vibrant living and working atmosphere and the vital relationship between the city core and the Elbe. The development of the free port in the 20th century intensified the functional and spatial separation between the inner city and the harbour. The functional change of harbour logistics parallel to the expansion in the handling of containers from the late 60's resulted in a need to adapt the mixed cargo orientated handling facilities along the boundary of the harbour. In this situation, a realistic opportunity arose in the mid 90's to change the use of this area whilst preserving the overall trading requirements. Pertinent plans were initiated following the decision taken by the town council on 20.8.1997.

The neighbouring Speicherstadt with its buildings, bridges, embankments and canals, is in its entirety a cultural treasure of international renown. The complete facility was legally registered on May 15, 1991, under number 968, as an historic monument of the Free and Hanseatic City of Hamburg (FHH). Sandtorhafen, Grasbrookhafen and Magdeburger Hafen are the oldest retained harbour basins and are of historical value. Other areas of historical importance are the Kaispeicher A and B, parts of the River and Harbour Administration building, the Oberhafenkantine and several bridges.



Baudenkmäler in der HafenCity | Historical buildings in the HafenCity

VORSTELLUNG DER MASTERPLANKONZEPTION

Senat und Bürgerschaft sind bei der Beschlußfassung zur HafenCity von den Annahmen der städtebaulichen "Entwicklungsstudie Grasbrook-Baakenhafen" von Prof. Marg, RWTH Aachen ausgegangen, insbesondere zu Fragen der Erschließung und des Hochwasserschutzes durch das sogenannte Warftenkonzept. Für die künftige Entwicklung der HafenCity wurden diese und weitere Planungs-Parameter zunächst überprüft und konkretisiert. Die Grundannahmen konnten dabei bestätigt werden.

Die in Form dieser Masterplankonzeption nunmehr vorliegenden Ergebnisse stellen den ersten Schritt zur Planung und Entwicklung der HafenCity dar. Ihr liegen Untersuchungen zum Hochwasserschutz, zu den verkehrlichen Auswirkungen des Projektes sowie zu den planungsbestimmenden Einflußfaktoren wie Lärm, Altlasten, Flora/Fauna und Geruch zugrunde. Darüberhinaus wurden auf der Grundlage konkreter Testentwürfe der Stadtentwicklungsbehörde erste Annahmen zu Art und Maß der Nutzung getroffen. Durch die komplexe und detaillierte Bestandsuntersuchung und die Ermittlung weiterer Planungsgrundlagen wird der Entwicklungsrahmen abgesteckt, innerhalb dessen eine künftige Bebauung des Gebietes möglich ist.

Die Masterplankonzeption bildet die Grundlage für ein konkurrierendes und kooperierendes Wettbewerbsverfahren, das im Frühsommer 1999 unter Beteiligung international ausgewählter Planungsbüros mit interdisziplinär besetzten Teams aus Stadtplanung und Landschaftsplanung sowie Fachleuten für Verkehr und Stadtwirtschaftlichkeit durchgeführt werden soll.

Der Masterplan selbst soll Ende 1999 vorliegen. Hierbei handelt es sich um eine Rahmenplanung, die die Grundlage für die künftige städtebauliche Entwicklung des Gebietes bilden wird. Die einzelnen Arbeitsschritte bis zur Erstellung des Masterplans sind aus dem Arbeitsprogramm bis Ende 1999 ersichtlich (vgl. Abbildung Seite 71).

Die Flächen im Gebiet der HafenCity befinden sich mit Ausnahme von Grundstücken der Deutschen Bahn, der Bundesfinanzverwaltung und privater Dritter im Eigentum der Stadt. Die Grundstücke der Freien und Hansestadt Hamburg einschließlich ihrer wesentlichen Bestandteile sind dem Sondervermögen Stadt und Hafen durch Gesetz zugewiesen worden. Das Sondervermögen dient dem Zweck, das Projekt der städtebaulichen Umgestaltung des Gebietes "Innenstädtischer Hafenrand" sowie Maßnahmen der Zukunftsinvestition "Hafenerweiterung Altenwerder" zu finanzieren. Die Flächenplanung sowie konkrete Einzelprojekte müssen sich an dieser Rahmenbedingung orientieren.

Im September 1997 beschloß der Senat die Einleitung von Voruntersuchungen nach § 165 Abs. 4 BauGB für die Flächen beiderseits des Oberhafens, die sich überwiegend im Eigentum der Deutschen Bahn befinden. Eine Senatsdrucksache zur Erweiterung des Gebietes der vorbereitenden Untersuchungen im Bereich Zweibrückenstraße befindet sich in der zwischenbehördlichen Abstimmung. Der Untersuchungsauftrag wird im Rahmen der Planungen für die HafenCity abgearbeitet.

PRESENTATION OF THE MASTER PLAN CONCEPT

Senate and Local Council have based their resolution on the assessments of the urban design "Development Study Grasbrook-Baakenhafen" by Prof. Marg, regarding the development of flood control implementing the "mound" concept. These and additional planning parameters have been tested and elaborated for the future development of the HafenCity. The fundamental assumptions have been confirmed.

The results, presented in form of the master plan concept, are the initial step for the planning and development of the HafenCity. It is based on the analysis of flood control, effects on traffic and plan defining factors such as noise, historic pollution, flora/fauna and odour. First assumptions regarding the type and extend of use have been made by the Ministry of Urban Development. The comprehensive asset evaluation and the definition of other planning conditions defines the framework of the future housing development in the area.

The master plan concept offers the basis for a co-operative competition process, which will be initiated in early summer 1999. The participants will be selected international design offices with interdisciplinary teams from town planning and landscape design as well as experts for traffic and urban economy.

The master plan should be submitted at the end of 1999. As a skeleton plan it will be the foundation for the future urban development of the area. The single phases until the completion of the master plan are evident from the program till the end of 1999 (see Fig. page 71).

The HafenCity area is owned by the City of Hamburg, with the exception of German Rail, the Federal Finance Administration and private landowners. The sites of the Free and Hanseatic City of Hamburg including their essential parts have been defined by law as "special assets". These special assets are meant to finance the urban redevelopment of the "inner city harbour boundary" as well as investments into "Harbour Extension Altenwerder". The land utilization plan and specific projects have to be in accordance with these fundamentals.

In September 1997 the Senate decided to initiate preparatory reviews according to § 165 Para. 4 BauGB for the area on "both sides of the Oberhafen", primarily owned by German Rail. A Senate publication on the preparatory investigations for enlarging the area by Zweibrückenstraße is currently being agreed upon between the authorities. The review order is developed within the framework of planning procedures for the HafenCity.

EIGENTUMSVERHÄLTNISSSE UND VORHANDENE NUTZUNG

Die Flächen der HafenCity befinden sich zum größten Teil im Eigentum der FHH.

Die folgend genannten, im Gebiet befindlichen und vermieteten FHH-Flächen unterliegen nicht der Umnutzungsplanung. Gemeinsam mit den Wasserflächen und den dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Flächen sind sie nicht Bestandteil des Sondervermögens:

Am Sandtorkai 6-7, Magdeburger Straße 1, Magdeburger Straße 3, Magdeburger Straße 5-7
Magdeburger Straße 11-17, Magdeburger Straße 19, Magdeburger Straße 6.

Das Grundstück Brooktor 11 wird ebenfalls nicht überplant. Es ist jedoch Bestandteil des Sondervermögens.

Die städtischen Flächen der Hafenbahn im Bereich der geplanten HafenCity sind Bestandteil des Sondervermögens und bei Wegfall der Hafennutzung sowie Kündigung der privaten Anschlußbahnen verfügbar. Damit entfällt auch das Hafenbahn-Verbindungsgleis über die Freihafen-Elbbrücke zwischen den Bahnanlagen nördlich Versmannstraße und dem Hafenbahnhof Hamburg-Süd im Gebiet der südlich der Norderelbe befindlichen Hafensflächen.

Das auf der Landzunge südlich des Grasbrookhafens gelegene Heizkraftwerk wird durch das im Bau befindliche emissionsärmere Gasheizwerk östlich des Grasbrookhafens ersetzt werden. Bis zum Jahr 2002 wird das alte Heizkraftwerksgelände von allen vorhandenen Bauten geräumt sein und steht dann der FHH zur weiteren Nutzung zur Verfügung.

OWNERSHIP STRUCTURE AND EXISTING USE

The area of the HafenCity is primarily owned by the FHH. The following specified zones within the area, and leased FHH areas, are not subject to the change of use plan. Together with the canals and those areas reserved for public transport, they are not part of the special assets:

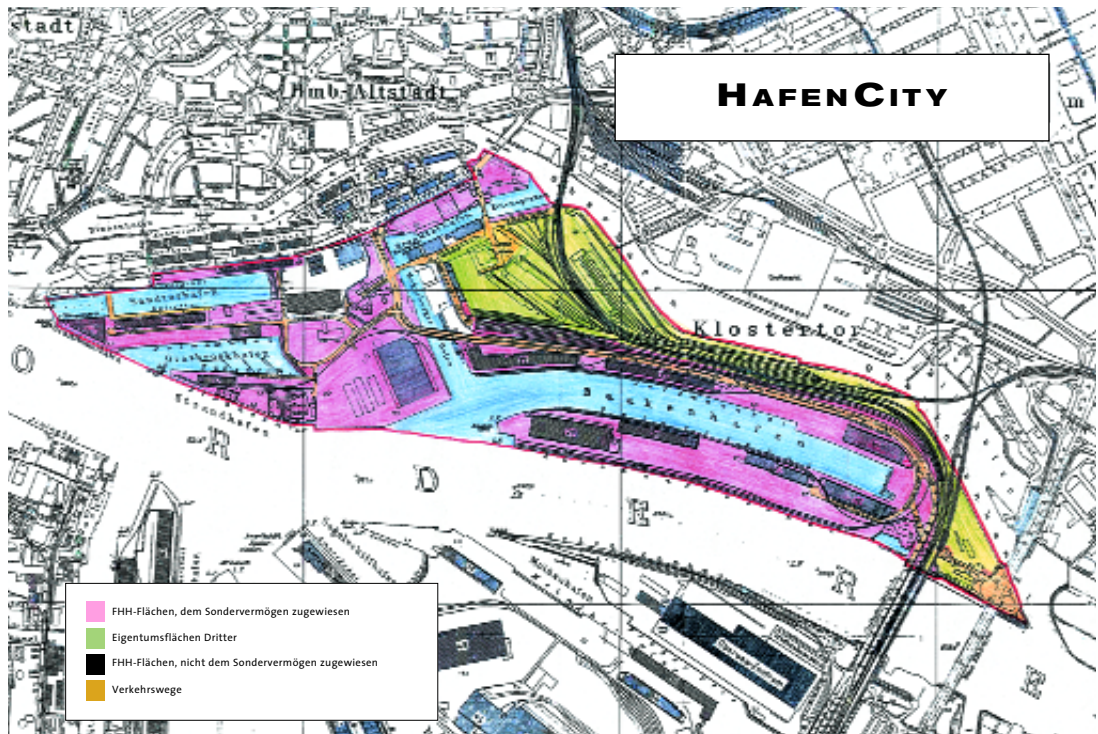
Am Sandtorkai 6-7, Magdeburger Straße 1, Magdeburger Straße 3, Magdeburger Straße 5-7,
Magdeburger Straße 11-17, Magdeburger Straße 19, Magdeburger Straße 6.

The landholding at Brooktor 11 is also not subject to replanning. However, it is part of the special assets.

The municipal areas of the harbour railway within the future HafenCity are part of the special assets. These will be available in the event of the elimination of harbour use, as well as notice being given to the private railway connections. This also eliminates the harbour railway over the Freihafenelbbrücke between the railway facilities to the north of Versmannstraße and the harbour railway station Hamburg-Süd.

The power station on the spit of land to the south of Grasbrookhafen, will be replaced by the gas fuelled power station under construction to the east. By the year 2002, the old power station site will have been cleared of all the existing buildings, and will then be available for further use by the FHH.

In August 1998, an agreement was reached with the Lessee of the Africa Terminal, to revoke the long-term lease and move the company to some other part of the harbour by the year 2000. Negotiations about a move are also being held with another major company.



Mit dem Mieter des Afrika-Terminals ist im August 1998 eine Auflösung des langfristigen Mietvertrages und eine Betriebsverlegung in einen anderen Hafenteil bis 2000 vereinbart worden. Mit einem weiteren großen Unternehmen wird über eine Verlagerung verhandelt.

Die Mietverhältnisse auf der Ericusspitze laufen Ende 2001 bzw. 2012 aus. Ob und wann eine Aufgabe des Standortes ansässiger Dienststellen der FHH erfolgt, ist noch unbestimmt. Im übrigen werden die dem Sondervermögen gehörenden Flächen und Anlagen nur noch mit kurzfristig veränderbaren Zwischennutzungen belegt.

Die Standorte des Zolls im Plangebiet (Niederbaum, Brooktor, Teerhof, Zweibrückenstraße) werden mit Fortfall der Freihafengrenze im wesentlichen entbehrlich. Die Flächen Teerhof und Zweibrückenstraße befinden sich im Eigentum des Bundes. Die übrigen Zollamtsflächen gehören der FHH - ihre Rückgabe an die FHH ist mit der Zollverwaltung zu vereinbaren.

Der wesentliche Teil der Flächen östlich des Magdeburger Hafens, nördlich der Versmannstraße befindet sich im Eigentum der Deutschen Bahn.

The leases on the Ericusspitze will expire at the end of 2001, respectively 2012. Whether and when the FHH will relinquish their offices has still not been determined. Areas and facilities that are part of the special assets will only be available for short-term, changeable intermediate uses.

The locations of customs in the planning area (Niederbaum, Brooktor, Teerhof, Zweibrückenstraße) will virtually cease to be required upon the elimination of the free-port boundary. The areas Teerhof and Zweibrückenstraße are owned by the Federal Republic of Germany, other customs locations belong to the FHH. An agreement must be made with the customs administration on their return to the FHH.

The major portion of the sites to the east of Magdeburger Hafen, north of Versmannstraße, are owned by German Rail.

Das Gebiet wird vom Hauptbahnhof kommend durch die in Hochlage befindliche Fernbahnlinie Hamburg - Hannover/Bremen durchzogen. Die hierfür genutzte Fläche sowie Gleisbereiche nördlich der Hafentbahn entlang der Versmannstraße und Flächen südlich des Oberhafens werden von der DB (Geschäftsbereich-Netz) verwaltet. Die Flächen nordöstlich und südwestlich der Hauptbahnlinien werden von der DBImm, der Immobilientochter der DB, verwaltet und als Güterbahnhof und Spediti-
onsflächen genutzt. Im Südwesten des Fernbahnboogens hat eine große Spedition mit langfristigen Verträgen einen großen Flächenanteil gemietet und untervermietet an die Firma Bahntrans (DB-Tochter). Ein großer Teil der Bahnflächen im Westen des Gebietes liegt brach.

Die nordöstlich des Viaduktes gelegenen Stückguthallen werden zum Teil von der DB-Cargo genutzt. Die Gleisanlagen südlich der Stockmeyerstraße können verfügbar gemacht werden.

Nach Angaben der DBImm sind die Mietverhältnisse in ihrem Verfügungsbereich (Ausnahme die von der Bahntrans im Untermietverhältnis genutzten Speditiionsflächen) auf 5 Jahre begrenzt. Die Bahnflächen zwischen der Zweibrückenstraße und dem Oberhafenkanal im Osten des Planungsbereiches können kurzfristig verfügbar gemacht werden.

Drei Grundstücke privater Grundeigentümer am Lohseplatz und an der Steinschanze werden in der vorhandenen Blockstruktur überwiegend gewerblich genutzt. Eine Spezialdruckerei hat in den letzten Jahren auf eigenem Grundstück sowohl in betriebliche Anlagen als auch in den Hochwasserschutz in erheblichem Umfang investiert. Eine Anzahl von hafenbezogenen Firmen, darunter die größte Duty-Free - Firma Deutschlands, haben hier ihren Standort. Lediglich eines der Grundstücke ist baulich und hinsichtlich der Mietverhältnisse eher unterwertig genutzt.

In the direction of the central station, the area is crossed by the elevated section of the main railway line Hamburg - Hannover/Bremen. The land and tracks along Versmannstraße and Oberhafen are administered by German Rail (Network Division). The areas to the north-east and the south-west of the main railway lines are administered by DBImm (the property subsidiary of German Rail) and are used as a goods station and for forwarding agency purposes. In the south-west of the main railway line curve, a major forwarding company has leased a large area with long-term contracts, which it has sublet to the company Bahntrans (German Rail subsidiary). A large proportion of the railway areas to the west is unexploited.

The mixed cargo halls located to the north-east of the viaduct are partly used by DB-Cargo. The track installations to the south of Stockmeyerstraße, can be made available.

DBImm have stated that the tenancies within their authority (except areas used by Bahntrans) are limited to 5 years, the railway areas between Zweibrückenstraße and Oberhafenkanal can be made available at short notice.

Three private landholdings in way of Lohseplatz and Steinschanze are used primarily on a commercial basis. A special printshop has made considerable investments in recent years on its own land both in operational equipment as well as in flood barriers. A number of port related companies are located here, only one site is under-used.

VERKEHRLICHE ERSCHLIEßUNG

Das Plangebiet ist aufgrund seiner zentralen Lage verkehrlich hervorragend an das innerstädtische, regionale und überregionale Straßennetz angebunden. Die Brückenbeziehungen Niederbaumbrücke, Brooksbrücke, Kornhausbrücke, Oberbaumbrücke binden das Gebiet unmittelbar an das innerstädtische Straßennetz an. Über die Freihafenelbbrücke und die Zweibrückenstraße ist das Gebiet direkt an das regionale und überregionale Straßennetz angeschlossen. Im Gebietsinneren ist die Verkehrssituation hauptsächlich durch den hafengebundenen Verkehr auf dem Straßenzug Versmannstraße/Brooktor geprägt.

Ausgehend von den beiden U-Bahn-Stationen Meißberg und Baumwall ist der Planungsraum für Benutzer des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs nur im Norden des Grasbrooks innerhalb des Fußgängereinzugsbereichs von 600 Metern zu erreichen. Im Vollzug der Umwandlung des Gebiet sind insbesondere Lösungen zu entwickeln, die das Gebiet für den öffentlichen Nahverkehr erschließen. Am U-Bahnhof Meißberg und an der Zweibrückenstraße liegen Haltestellen für den Stadtbusverkehr.

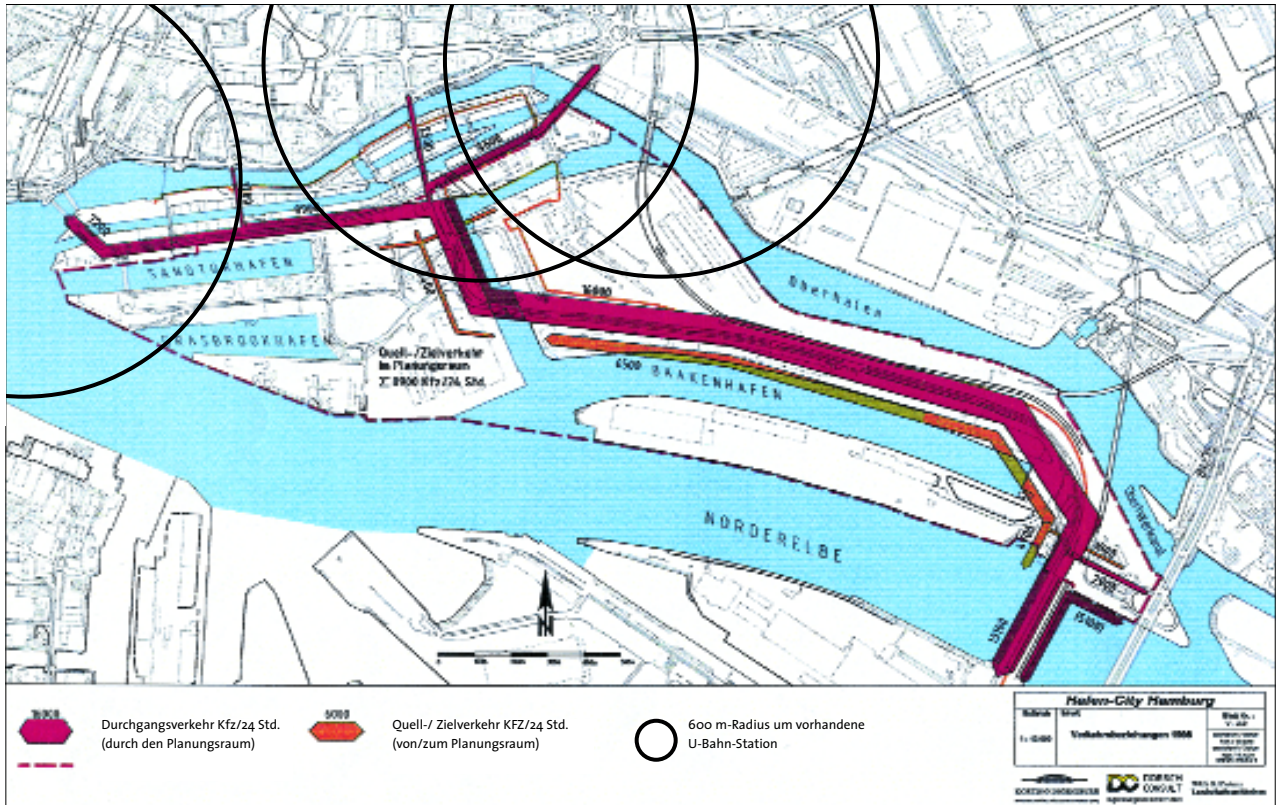
Mit dem Bau der Transrapid-Verbindung Hamburg-Berlin soll in den nächsten Jahren in Deutschland die erste Hochgeschwindigkeits-Magnetschwebbahntrasse gebaut werden. Mit dem Bau der Strecke soll ab 1999 begonnen werden; eine Inbetriebnahme der Magnetschnellbahn ist ab 2005 vorgesehen. Der geplante Endhaltepunkt am Hamburger Hauptbahnhof liegt mit seiner Entfernung von ca. 1000 Metern zum Grasbrook noch im unmittelbaren Einflußbereich der HafenCity.

TRAFFIC DEVELOPMENT

Due to its central location, the planning area is connected in an outstanding manner: The bridges Niederbaumbrücke, Brooksbrücke, Kornhausbrücke and Oberbaumbrücke link the area directly with the inner city road network. Via the Freihafenelbbrücke and Zweibrückenstraße, the area is directly connected to the regional and national road network. Within the area, the traffic situation is mainly characterised by the harbour related traffic on Versmannstraße/Brooktor.

From the two underground stations Meißberg and Baumwall, the plan area is only accessible for users of the public rail network from Grasbrook within the pedestrian catchment area of 600 metres. In the course of conversion the area must be develop for local public transport. Local bus stops are located close to the underground railway station Meißberg and on Zweibrückenstraße.

The construction of the Transrapid line Hamburg-Berlin will provide the first high-speed magnetic levitation railway line in Germany. The construction should begin in 1999 with the first trains operating from 2005 onwards. The planned terminus at Hamburg's central station, which is about 1000 metres from Grasbrook, is within the direct vicinity of the HafenCity.



Heutige Verkehrssituation | Present traffic situation



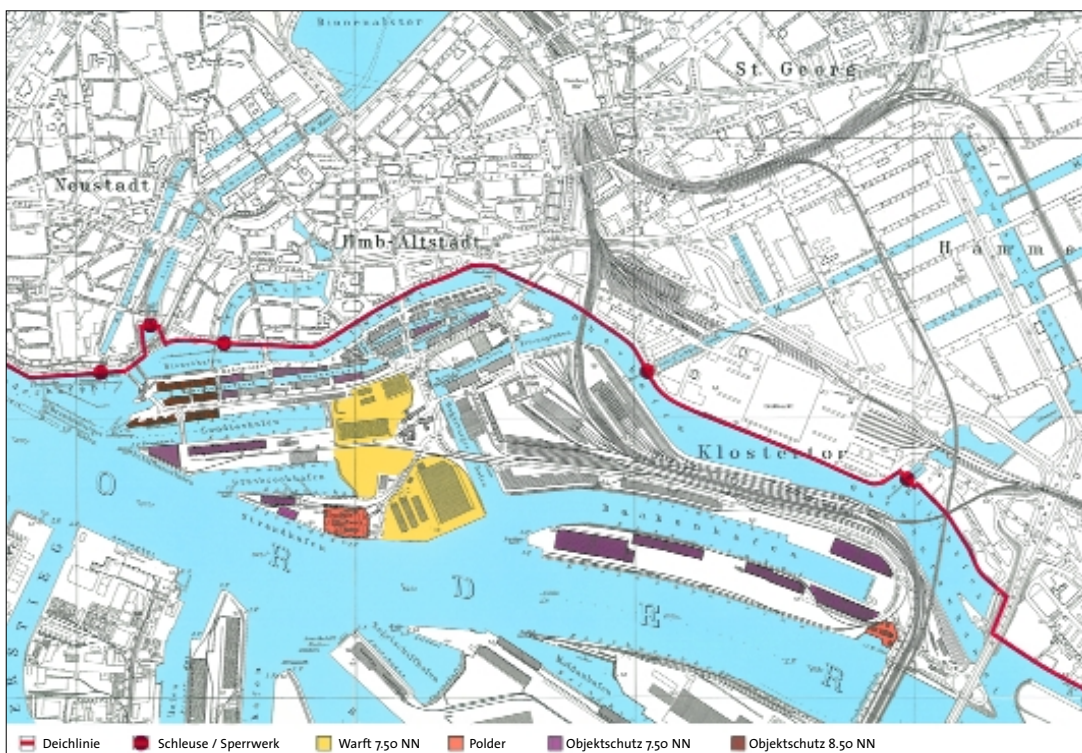
**Die neue Klappbrücke über den Sandtorhafen ergänzt das Straßennetz
The new folding bridge across Sandtorhafen completes the road-network**

HOCHWASSERSCHUTZSITUATION

Das Gelände der HafenCity liegt zwischen der Norderelbe und der öffentlichen Hochwasserschutzlinie (Hauptdeichlinie) der Stadt. 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, Nicolaisperrwerk entlang des Nordufers des Kanalzuges Binnenhafen / Zollkanal / Oberhafen / Oberhafenkanal bis zu den Elbbrücken. Auf Flächen, die vor der Hochwasserschutzlinie liegen, ist vom Grundsatz her das Wohnen wegen der Gefahrenlage im Sturmflutfall unzulässig. Die Umwandlung von Flächen des Hafens am Rand der Innenstadt zu einem innerstädtischen Quartier macht es daher erforderlich, einerseits bauliche und organisatorische Lösungen für den Schutz von Menschen und Gebäuden vor Hochwasser zu entwickeln und andererseits Wege aufzuzeigen, auf denen ein Einsatz von Feuerwehr- und Rettungsdiensten im Hochwasserfall uneingeschränkt möglich ist.

FLOOD CONTROL SITUATION

The site of the HafenCity is located between the Norderelbe and the public flood protection line (main dike line). The development areas have an elevation of +4.4 m to +7.2 m above sea level, and are thus within the flooding area of the Elbe. The main dike line starts at the St. Pauli fish market in the west and extends via several floodgates along the north bank of the canal route Binnenhafen / Zollkanal / Oberhafen / Oberhafenkanal as far as the Elbbrücken. On sites in front of the flood control line, housing is not permissible due to the hazards in the event of a storm tide. The conversion of the harbour areas into an inner city quarter thus requires, firstly, the development of structural and organisational solutions to protect people and buildings from flooding and, secondly, the listing of routes that enables the fire and rescue services to gain unlimited access in the event of flooding.



Heutige Hochwasserschutzsituation | Existing flood protection

ÖKOLOGISCHE SITUATION VON LAND-, WASSER- UND GRÜNFLÄCHEN

Die aktuelle ökologische Situation in der geplanten HafenCity und der Bereich der Speicherstadt (Untersuchungsraum) wurde anhand von Quellenauswertung und Kartierungen ermittelt. Für die aquatischen Lebensgemeinschaften und die Fauna im terrestrischen Bereich wurde eine planungsorientierte Potentialabschätzung durchgeführt. Die Auswertung der vorliegenden Daten ergibt folgendes ökologisches Bild:

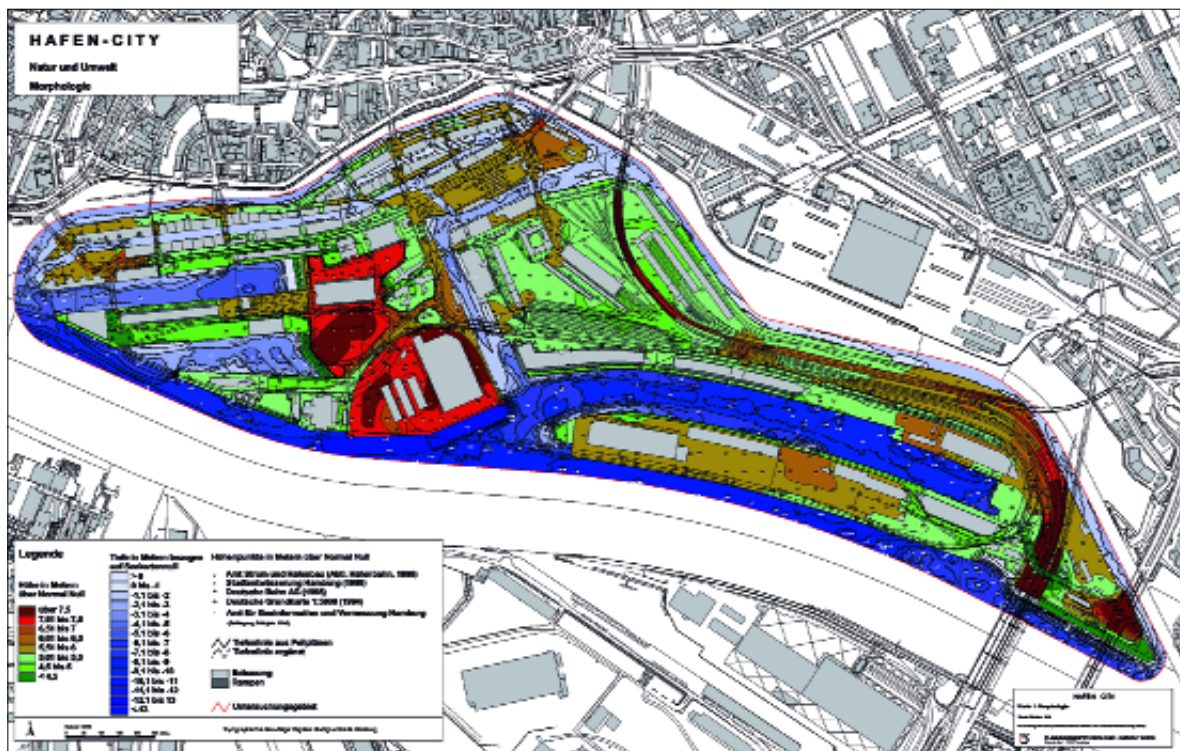
TERRESTRISCHER BEREICH: BODEN/GELÄNDEMORPHOLOGIE

Der terrestrische Bereich besteht aus sieben Inseln. Im gesamten Untersuchungsgebiet steht kein natürlich gewachsener Boden an. Sämtliche Landflächen sind in der Vergangenheit im Rahmen ihrer Umwidmung zu Hafenflächen aufgehört worden bzw. sind erst durch Verfüllung von ehemaligen Wasserflächen entstanden.

VEGETATION / BIOTOPTYPEN

Im gesamten Untersuchungsgebiet wurden flächendeckend die Biotoptypen kartiert. Es wurden insgesamt 28 verschiedene Biotoptypen sowie der Versiegelungsgrad ermittelt. Neben vielen artenarmen Siedlungs-, Industrie und Gebäudebiotopen fanden sich im Untersuchungsgebiet vor allem verschiedene Ruderalflächen. Außerdem wurden die besonders schützenswerten (§ 20 c BNatschG) Biotoptypen Weiden-Auengebüsch (0,2 ha), Flußwattröhrriecht (0,8 ha) und Wattflächen (ca. 2,1 ha) ermittelt.

Ergänzend wurden die gefährdeten Pflanzenarten (u.a. Rote Liste Arten) erhoben und Großgehölze kartiert. Unter den kartierten Pflanzenarten, die auf der Roten Liste stehen, befinden sich auch punktuelle Vorkommen der Wibel-Schmiele und des Schierlings-Wasserfenchels (Prioritäre Art der FFH-Richtlinie) insbesondere am Ufer der Norderelbe im Bereich Zweibrückenstraße.



Heutige Geländegehöhen und Wassertiefen | Present site levels and water depths

AQUATISCHER BEREICH

MORPHOLOGIE

Für die Flote und Hafenkanäle im Untersuchungsgebiet wurden Tiefen zwischen KN (Kartennull, entspricht ca. 1,40 m unter NN.) + 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.

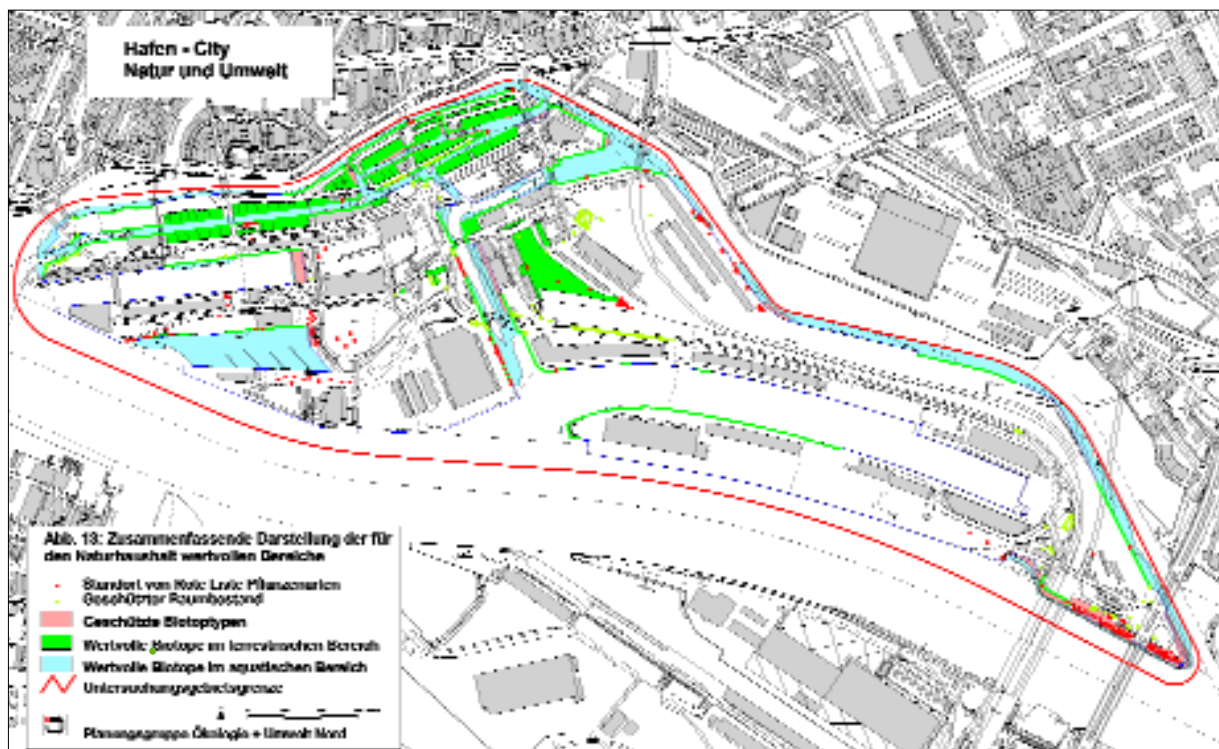
ECOLOGICAL SITUATION OF LAND, WATER AND GREEN AREAS

The current ecological situation in the planned HafenCity and the Speicherstadt (review area) was determined by evaluating information and maps. For the aquatic symbioses and the fauna within the terrestrial area, a potential estimation was made. Evaluation of the available data produced the following ecological impression:

TERRESTRIAL SECTOR:

GROUND / TERRAIN MORPHOLOGY

The terrestrial area consists of seven islands with no naturally developed ground. All land sites have been raised in the past during their conversion to harbour areas or have been created by filling in areas previously occupied by water.



Wertvolle Bereiche für den Naturhaushalt | Valuable locations for ecological balance

VEGETATION / TYPES OF BIOTOPES

The types of biotopes have been completely mapped out throughout the review area. A total of 28 different types were determined as well as the extent by which they have been sealed. In addition to many settlement, industrial and building biotopes with a low number of species, various ruderal areas were primarily found. Biotopes requiring special protection (§ 20 c BNatschG) like pasture-floodplain scrub (0.2 hectare), tidal river reed beds (0.8 hectare) and tidal mudflats (about 2.1 hectare) were listed.

A comprehensive survey was made of the endangered types of vegetation and major woodlands were mapped, including the selective occurrence of fast swaying hair grass and hemlock-water fennel (prioritised according to the directive of the FFH), in particular along the banks of the Norderelbe by Zweibrückenstraße.

AQUATIC SECTOR

MORPHOLOGY

Depths between chart datum +0.8 m and chart datum -4 m were determined for the canals and harbour channels in the review area (chart datum equals approx. 1.40 m below sea level). Whilst Sandtorhafen and Grassbrookhafen primarily have depths of less than chart datum -5 m, the Baakenhafen which is intended for seagoing vessels has a depth that extends below chart datum -10 m. The shipping berths at Cellpap Terminal have a depth extending below chart datum -12 m. The main extent of the fresh water tidal areas is between the Elbbrücken, Sandtorhafen and Grasbrookhafen, as well as outside the planning region in Wandrahmsfleet and Oberhafen.

AQUATISCHE LEBENSGEMEINSCHAFTEN

Für das Untersuchungsgebiet liegen keine aktuellen hydrobiologischen Daten vor, so daß für die fünf Lebensgemeinschaften - Phytoplankton, Zooplankton, Benthos, Litoralfauna und Fische - Potentialabschätzungen anhand von Analogieschlüssen durchgeführt wurden.

Die Gewässer im Untersuchungsraum beherbergen eine Vielzahl von Organismen und Lebensgemeinschaften, wie sie für die limnische Tideelbe typisch sind. Durch die offene Anbindung der Kanäle und Fleete, wie auch der Hafenbecken an den Hauptstrom besteht ein reger Individuen- und Genaustausch in beide Richtungen. Insgesamt werden im Untersuchungsgebiet mit hoher Wahrscheinlichkeit 11 Fischarten vermutet, die auf der Roten Liste stehen sowie gefährdete Großmuscheln und hohe Individuendichten der Schlammröhrenwürmer. Damit besitzen die Gewässer im Planungsgebiet ein bedeutendes ökologisches Potential.

NATURSCHUTZRELEVANTE BEREICHE:

- Aus naturschützerischer Sicht sind im Umplanungsgebiet 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 Röhricht- und Weidengebüsch, die beiderseits des Lohseplatzes gelegenen Bahn-Ruderalflächen sowie der Röhrichtsaum am Norderelbufer im Bereich der Norderelbbrücken besonders interessant. 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, in denen Muschelvorkommen vermutet werden.
- Außerhalb des Umplanungsgebietes hat die Speicherstadt als mögliches Überwinterungsquartier für Fledermäuse Bedeutung.

GRÜNFLÄCHEN UND LANDSCHAFTSBILD

Die HafenCity ist eingebunden in die Elblandschafts- Achse, die sich im Bereich der innenstadtnahen Hafengebiete in den Zollkanal und die Norderelbe aufteilt. Sie verknüpft das Planungsgebiet mit den Siedlungsgebieten und Landschaftsräumen des Elboberlaufs Rothenburgsort, Veddel, Vier- und Marschlande und den westlichen Elbuferlandschaften Hamburgs.

Die Hafenbecken des Planungsgebietes verknüpfen die beiden Arme der Elblandschaftsachse. Sie sind wesentliche Strukturelemente des Landschaftsbildes und Retentionsflächen für die Tide und Lebensräume für die aquatische Flora und Fauna. Die Hafenbecken und Kaianlagen prägen das Landschaftsbild über offene Wasserflächen mit Sichtbeziehungen in den Elboberlauf und Unterlauf sowie zur City. Die ökologischen und hydraulischen Funktionen der Hafenbecken sollen, soweit möglich, gewahrt bleiben.

Grünflächen im Sinne der Erholungsnutzung sind im Gebiet nicht vorhanden. Wertvolle Potentiale weisen eine brachgefallene Grünanlage mit dichtem Baumbestand im Bereich des Lohseplatzes (ehemaliger Bahnhofsvorplatz) sowie schmale Grünelemente entlang des Magdeburger Hafens auf.

OPEN SPACES AND LANDSCAPE

The HafenCity is incorporated in the Elbe landscape axis, which extends into the Zollkanal and the Norderelbe. This links the planning area with residential and landscape areas of Rothenburgsort, Veddel, Vier- and Marschlande and the western banks of the Elbe. The harbour basins are major structural elements of the landscaping and retention areas for the tide as well as the habitats for the aquatic flora and fauna. The harbour basins and quayside installations characterize the water landscape with visual links along the river as well as to the city. The ecological and hydraulic functions of the basins, are to be retained, as far as is possible.

Open spaces for rest and recuperation do not exist in the area. A disused open space with a dense amount of trees by Lohseplatz as well as grazed areas along the Magdeburger Hafen, have valuable potential.



Sandtorhafen – offene Wasserflächen und Kaianlagen sind prägende Landschaftselemente
Sandtorhafen – open stretches of water and embankments are characterising landscape elements

ATTLASTEN (HISTORISCHE ERFASSUNG)

Die Nutzungsgeschichte einer Fläche gibt Auskunft über zu erwartende Bodenverunreinigungen. Im Plangebiet wurden in der Vergangenheit nur auf sehr wenigen Flächen Bodenuntersuchungen aus aktuellen Anlässen durchgeführt. Um einen Überblick über die zu erwartenden Bodenbelastungen zu erhalten, wurde zunächst eine sogenannte historische Erfassung der Verdachtsmomente und der Eigentums- und Nutzungsverhältnisse vorgenommen. Dafür werden in der Verwaltung vorhandene Akten, Karten und Luftbilder gesichtet und ausgewertet.

Im Gebiet der HafenCity wurden aufgrund der Nutzungsgeschichte insgesamt 169 Verdachtsflächen bzw. Verdachtsbereiche ermittelt, für die anhand eines unter grundwasserschützenden Aspekten entwickelten Kriterienkatalogs das von ihnen ausgehende Gefährdungspotential ermittelt wurde. Im Plangebiet befinden sich danach

- 18 Verdachtsbereiche bzw. Verdachtsflächen mit geringem Gefährdungspotential,
- 143 Verdachtsbereiche bzw. Verdachtsflächen mit mittlerem Gefährdungspotential,
- 8 Verdachtsbereiche bzw. Verdachtsflächen mit hohem Gefährdungspotential.

Je nach den Eigenschaften der Schadstoffe bestehen grundsätzlich Gefährdungspotentiale für Boden, Bodenluft, Stau- und/oder Grundwasser. Nach derzeitigem Kenntnisstand und den z.Z. vorhandenen Nutzungen - nicht zuletzt des hohen Versiegelungsgrades wegen - ist eine Gefährdung der menschlichen Gesundheit nicht zu erwarten.

Generell gilt, daß im weiteren Verlauf der Planungen auf den Flächen mit einem Gefährdungspotential nutzungsbezogene Untersuchungen erforderlich sind. Bei Baumaßnahmen mit Bodenbewegungen muß grundsätzlich damit gerechnet werden, daß aufgrund der anthropogenen Auffüllungen im gesamten Gebiet der HafenCity und möglichen Belastungen infolge der Nutzung, erhöhte Kosten der Entsorgung oder Sicherung entstehen können.

HISTORIC POLLUTION (HISTORIC REVIEW)

The historic use of an area, provides information about possible soil pollution. In the past, soil testing was carried out for specific requirements at limited locations within the planning area. To obtain an overview of the expected soil pollution, an historic review of suspicious circumstances and ownership has been undertaken. For this purpose, the files, maps and aerial pictures available to the administration were reviewed and evaluated.

Based on historical use, 169 suspected polluted areas were found within the HafenCity. The potential hazards emanating from them were evaluated using a criteria developed from groundwater protection. Accordingly, there are

- 18 suspected zones with a slight hazard potential,
- 143 suspected zones with a medium hazard potential,
- 8 suspected zones with a high hazard potential.

Depending on pollutant characteristics, hazard potentials for the soil, soil air, impounded or groundwater exist. According to current understanding and the present utilization, no hazards are expected for human health, especially due to the high extent of sealing.



Ehemaliges Gaswerk am Standort des heutigen Cellpap - Terminals
The former gasworks on the site of the Cellpap - Terminal

Planungsrestriktionen aufgrund der Altlastensituation bestehen nach bisherigem Kenntnisstand für den Standort Am Grasbrookhafen 11 (ehemaliges Gaswerk Grasbrook). Hier ist auf Dauer eine Versiegelung der Oberfläche erforderlich. Dies muß bei einer Überplanung der Fläche gewährleistet sein. Ansonsten können auf der Basis der durchgeführten Recherche für das Plangebiet derzeit keine weiteren Restriktionen benannt werden. Nutzungseinschränkungen könnten sich im weiteren Verlauf der Planungen gestützt auf Bodenuntersuchungen ergeben, sofern die Kosten einer Sicherung oder Sanierung die Verhältnismäßigkeit zur geplanten Investition überschreiten bzw.- im unwahrscheinlicheren Fall - mit der vorgesehenen Nutzung grundsätzlich nicht vereinbar sind.

Use related tests will be required on areas with a hazard potential. During construction activities with soil movements, it must be expected that higher costs for the disposal or safeguard of soil can arise due to unforeseeable pollution.

According to the latest information, planning restrictions apply for the location Am Grasbrookhafen 11 (former gasworks Grasbrook). This requires a durable seal of the surface, which must be ensured for a replanning of the area. Otherwise, no further restrictions can be specified presently. During future planning stages, use restrictions may follow soil tests, insofar as the costs for securing or reclaiming land would exceed intended investment.

GERUCHSBELASTUNG

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.

Im heutigen Zustand ist das im Untersuchungsgebiet befindliche Kaffeelager die bestimmende Geruchsquelle. Das Kaffeelager ist in für Wohn- und Mischgebiete relevanten Größenordnungen in einer Entfernung von 500 bis 900 m in alle Richtungen bemerkbar. Im südöstlichen Teil des Plangebietes gilt Gleiches für einen außerhalb des Gebietes gelegenen kakaoverarbeitenden Betrieb. Zwischen diesen beiden Bereichen mit hohen Geruchsbelastungen und im Westen des Plangebietes ist nach derzeitigem Kenntnisstand unter dem Gesichtspunkt Geruch die Entwicklung von Wohn- und Mischgebieten möglich.

Trotz der Unsicherheiten, die sich methodisch bei der bisherigen Vorgehensweise zur Erfassung der Geruchssituation ergeben, muß festgestellt werden, daß das Kaffeecenter ein wesentlicher Störfaktor ist, der Teile des Plangebietes erheblich belastet. Andere Emittenten sind demgegenüber nur von untergeordneter Bedeutung. Im weiteren Verlauf der Planungen sollte geprüft werden, wie eine Reduzierung der Emissionen des Kaffeelagers möglich ist und mit dem Betrieb vereinbart werden kann. Vorstellbar wäre z.B. der Einbau von geeigneten Filter- oder Lüftungsanlagen, Kapselung von Teilbereichen oder eine Ableitung der Emissionen in größere Höhen.

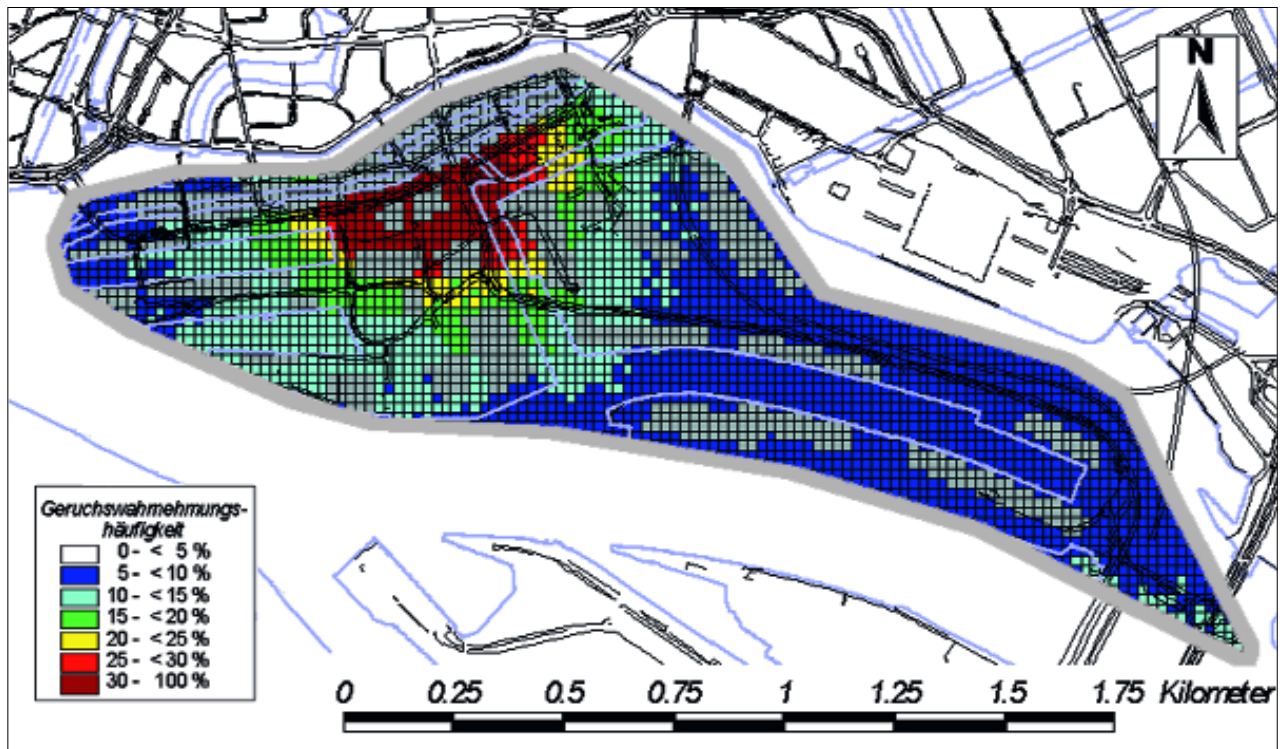
Um die Geruchssituation im Untersuchungsgebiet nicht weiter zu verschlechtern, sollten an den umliegenden Betrieben keine Änderungen vorgenommen werden, die die Geruchsemission dieser Betriebe nachhaltig erhöht. Desweiteren sollten sowohl innerhalb des Untersuchungsgebietes als auch in dessen näherer Umgebung keine Neuansiedlung stark geruchsemitterender Betriebe erfolgen. Hier sollten Mindestabstände eingehalten werden.

ODOUR POLLUTION

The current odour situation in the planning area was reviewed with a combination of odour samplings and computer forecasts. The data from the relevant companies, could not be defined in more concrete terms through further investigation, due to a lack of time.

Currently, the coffee warehouse located within the review area, is the determining source of odours. The coffee warehouse, which is perceivable in all directions within a distance of 500 to 900 m, is of a considerable size for residential and mixed areas. In the south-east, a cocoa processing company is located outside the area, presenting similar problems. According to present information, between both these sectors and in the west of the planning area the development of residential and mixed areas is acceptable.

Despite the uncertainties inherent in the assessing method, it must be noted that the coffee centre is a major disturbing factor, which considerably affects parts of the planning area. Other emitters are of minor importance by comparison. Further planning should comprise a review on how to agree on a reduction in emissions from the coffee warehouse with the company. Suitable filtration or ventilation systems, encapsulation of partial sectors or the disposal of the emissions at greater heights are all potential solutions.



Die Geruchssituation
The Odour situation

No alterations should be made to the neighbouring companies, which could permanently increase the odour emissions. In addition, both within and close to the sector under review, no new odour emitting companies will be admitted, minimum distances must be maintained.

LÄRMSITUATION

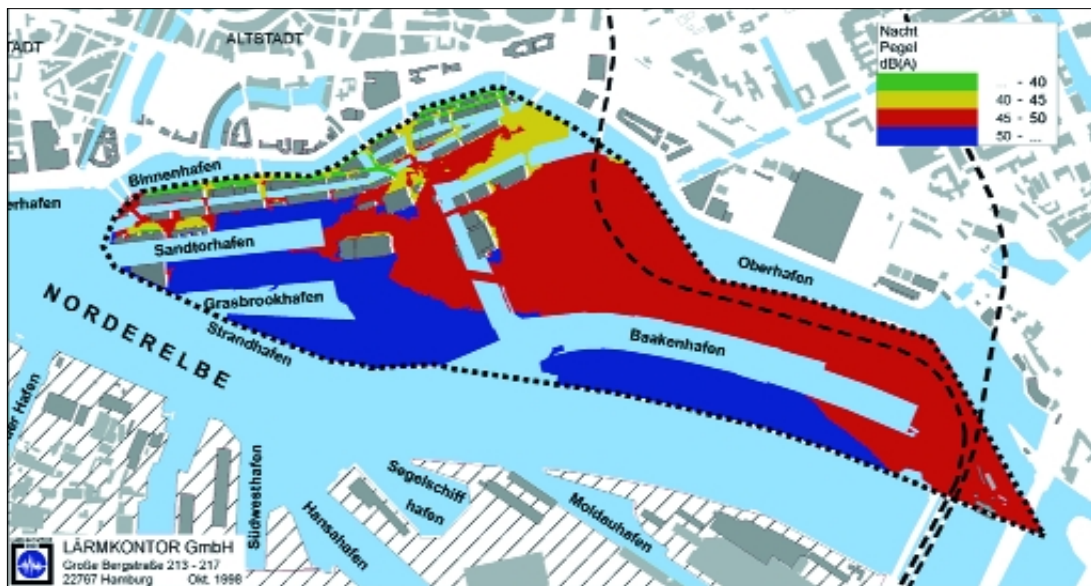
In einer ersten Analyse der Lärmsituation im Plangebiet wurde die bestehende Situation unter Einbeziehung der Lärmquellenarten Straßenverkehr, Schienenverkehr und Hafenbetrieb rechnerisch erfaßt. Berücksichtigt wurde neben vorliegenden Verkehrsbelastungsdaten für den Hafenbetrieb ein flächenbezogener Schalleistungspegel in Anlehnung an im Industriegebiet zulässige Emissionen.

Die Rechnung ergibt, 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, durch Stellung und Ausgestaltung der Baukörper oder Anordnung unterschiedlicher Nutzungen zueinander, beispielsweise lösbar ist. Die den Hafenflächen unter o.g. Berechnungsannahmen theoretisch zugeordneten Lärmemissionen (annähernde Ausschöpfung der für Industriegebiet zulässigen Werte) führen in der HafenCity tagsüber zu keinen Problemen, nachts jedoch zu Konflikten.

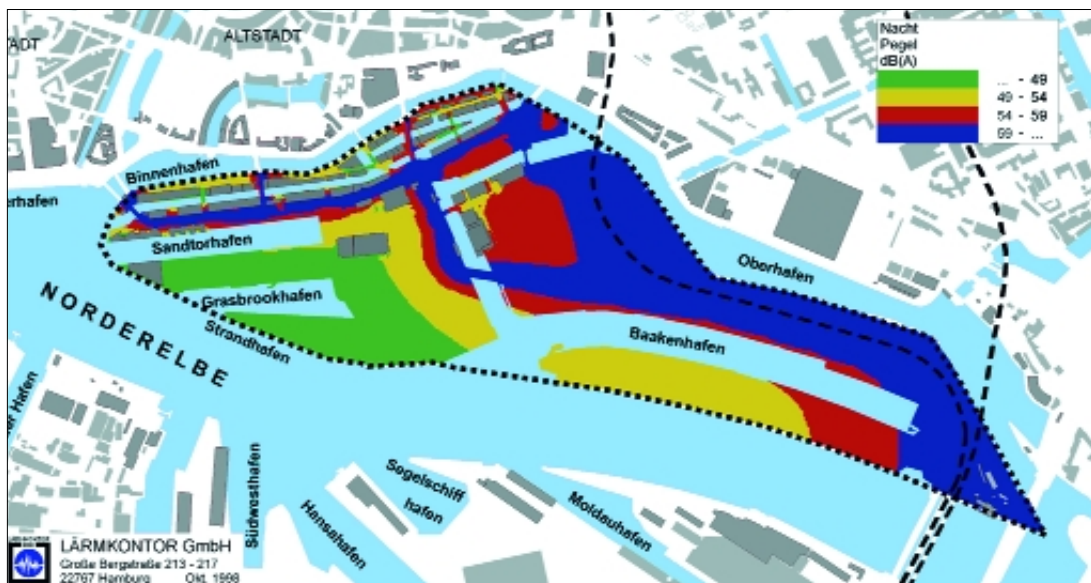
Zur Ermittlung der tatsächlichen Konfliktlage sollte die bestehende Emissionsituation im Hafenbereich südlich der Norderelbe zunächst meßtechnisch erfaßt und ggf. auffällige Emittenten identifiziert werden. Anschließend ist zu entscheiden, ob bestehende Konflikte sinnvoller durch Lärm-sanierung, ggf. durch Auflagen zur Emissionsbegrenzung, durch Maßnahmen des passiven Lärmschutzes oder durch planerische Mittel gelöst werden können.

Vermutlich liegt die tatsächlich existierende Belastung bereits heute innerhalb verträglicher Grenzen.

Bei Neuansiedlung von Hafenbetrieben sollte der Lärmaspekt entsprechend berücksichtigt werden.



Schallemissionsplan Gewerbe, Nacht (22 bis 6 Uhr)
Industrial noise immission graph, 10 p.m. - 6 a.m.



Schallemissionsplan Straßen- und Schienenverkehr, Nacht (22 bis 6 Uhr)
Road and rail traffic noise immission graph, 10 p.m. - 6 a.m.

NOISE SITUATION

In an initial study of the noise situation within the planning area, the existing sources of noise from road traffic, rail traffic and harbour operations were recorded. In addition to the existing traffic load data for harbour operations, an area related noise level was taken into account.

The computation showed that the noise produced by road and rail traffic inside and outside the Hafen-City is considerable. But the conflict situation can be resolved in major areas by means of the positioning and design of buildings or by the grouping of differing uses. The theoretically allocated noise emissions for the harbour areas under the above mentioned presumptions causes no problems during the day, however conflicts do arise during the night.

To determine the actual conflict position, the existing emission situation to the south of the Norderelbe should initially be recorded metrologically and noticeable emitters should be identified. Subsequently a decision must be taken as to whether exiting conflicts can be sensibly resolved by remedial noise reduction measures.

The existing actual load is presently within bearable limits.

If new harbour operations are attracted, the noise aspect should be taken into account accordingly.

LUFTSCHADSTOFFSITUATION

Die Umweltbehörde hat in unterschiedlichen Zeiträumen in den Jahren 1987 bis 1998 die Gehalte für Blei, Cadmium, Kupfer und Arsen im Staubniederschlag gemessen. Insgesamt wurden die Untersuchungen an sechs Standorten durchgeführt, von denen vier im unmittelbaren Umfeld und zwei innerhalb des Plangebietes liegen. Für zwei im Westen gelegene Untersuchungspunkte stehen bisher lediglich für drei Monate Ergebnisse zur Verfügung.

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 hingegen deutet sich nach den genannten drei Untersuchungsmonaten an, daß die Werte im Westen des Plangebietes niedriger sind als im Osten. Insgesamt ist die anzutreffende Luftbelastung nach derzeitigem Kenntnisstand für alle Nutzungsarten verträglich.

AIR POLLUTANT SITUATION

In 1987 to 1998 the environmental authority has measured the contents for lead, cadmium, copper and arsenic in the precipitated dust in six locations, of which four were in the direct vicinity and two within the planning area. For two locations in the west, results are available for a test period of three months only.

The results show a uniform distribution of the lead and cadmium content in the reviewed area. For the copper and arsenic contents, it is evident after the three test months, that the findings in the west of the planning area are lower than in the east. To summarise, the encountered air pollution is acceptable for all types of use according to the current findings.

HAFENENTWICKLUNGSGESETZ UND ZOLLSTATUS

Der Bereich der HafenCity unterliegt zum überwiegenden Teil der planungsrechtlichen Definition des Hafentwichtigungsgebietes v. Januar 1982 (Hafen-EG). § 1 Abs. 3 Hafen-EG stellt klar, daß das Hafengebiet Sonderplanungsgebiet im Sinne des § 5 Abs. 4 Baugesetzbuch ist; d.h., es unterliegt nicht der Planung nach dem Baugesetzbuch und kann nicht ohne weiteres mit einer Bauleitplanung nach dem BauGB überzogen werden.

In dem durch Hafen-EG festgesetzten Hafennutzungsgebiet werden durch Hafenplanungsverordnung Zonen für Hafenzwecke, besondere Anlagen für Hafenzwecke und Zonen für Hafenzonen mit Ausnahme erheblich belästigender Gewerbebetriebe definiert. Hafenzwecke umfassen den Hafenverkehr, den hafengebundenen Handel und die Hafenindustrie. Die Entwicklungsflächen der künftigen HafenCity sind heute als Fläche für Hafenzwecke festgesetzt.

Der Flächennutzungsplan übernimmt die Darstellungen des Hafengebietes nach den Grenzen des Hafentwichtigungsgebietes nachrichtlich. Die Koordinierung aller raumbedeutsamen Darstellungen im Hafengebiet erfolgt auf der Ebene des Flächennutzungsplans im Rahmen seiner Aufgabe als Raumordnungsplan für die Stadt nach § 5 des Raumordnungsgesetzes. Die Herauslösung von Flächen der HafenCity aus dem Geltungsbereich des HafenEG kann der Senat durch Rechtsverordnung vornehmen.

Die HafenCity ist derzeit fast vollständig Teil der Freizone "Freihafen Hamburg". Sie unterliegt den Regelungen des europäischen Zollrechts und der deutschen Zollverwaltung. Die Umnutzung für Funktionen der Innenstadt setzt rechtlich nicht die Aufhebung der Freizonenausweisung voraus, letztere ist aber aus Gründen der Freizügigkeit für die neuen Gewerbebetriebe und die Erleichterung der Zollüberwachung für die Zollverwaltung zeitnah mit der Umnutzung vorzunehmen. Hierzu sind entsprechende Verhandlungen zwischen dem Senat und den zuständigen Bundesstellen (OFD, BMF) erforderlich, um die Veränderung des bestehenden Zollstatus sowie ggf. die Grenzsicherung und Grenzdurchlässigkeit einer verbleibenden Freizone zu erreichen.

HARBOUR DEVELOPMENT LAW AND CUSTOMS STATUS

The area of the HafenCity is subject primarily to the legal planning definition of the Harbour Development Law of January 1982 (Hafen-EG). § 1 Para. 3 Hafen-EG clearly states that the harbour area is a special planning area according to § 5 Para. 4 Construction Code (BauGB); i.e. it is not subject to planning according to the BauGB and cannot be simply subjected to a construction plan in accordance with the BauGB.

In the harbour utilization area specified by the Hafen-EG, zones and special installations for harbour activities as well as harbour zones except problematic commercial operations, are defined by the harbour planning directive. Harbour activities cover harbour traffic, harbour related trade and the harbour industry. The development areas of the future HafenCity are presently defined as harbour area. The land utilization plan defines the descriptions of the harbour area according to the Hafen-EG. Coordination of all spatially important descriptions takes place on the land utilization plan for the city according to § 5 of the Planning Law. The removal of areas of the HafenCity from the scope of the Hafen-EG can be made through a directive from the Senate.

The majority of the HafenCity is located within "Hamburg Freeport". It is subject to the regulations of European Customs Law and the German Customs and Excise Administration. The change of use for inner city functions does not legally presuppose a negation of the listed free zone, however the latter should be carried out for reasons of freedom of access for the new commercial companies and to ease customs monitoring. Negotiations in this regard are required between the Senate and the Federal German Authorities (OFD, BMF), so as to achieve a change in the existing customs status as well as a safeguarding of the borders and freedom of passage.

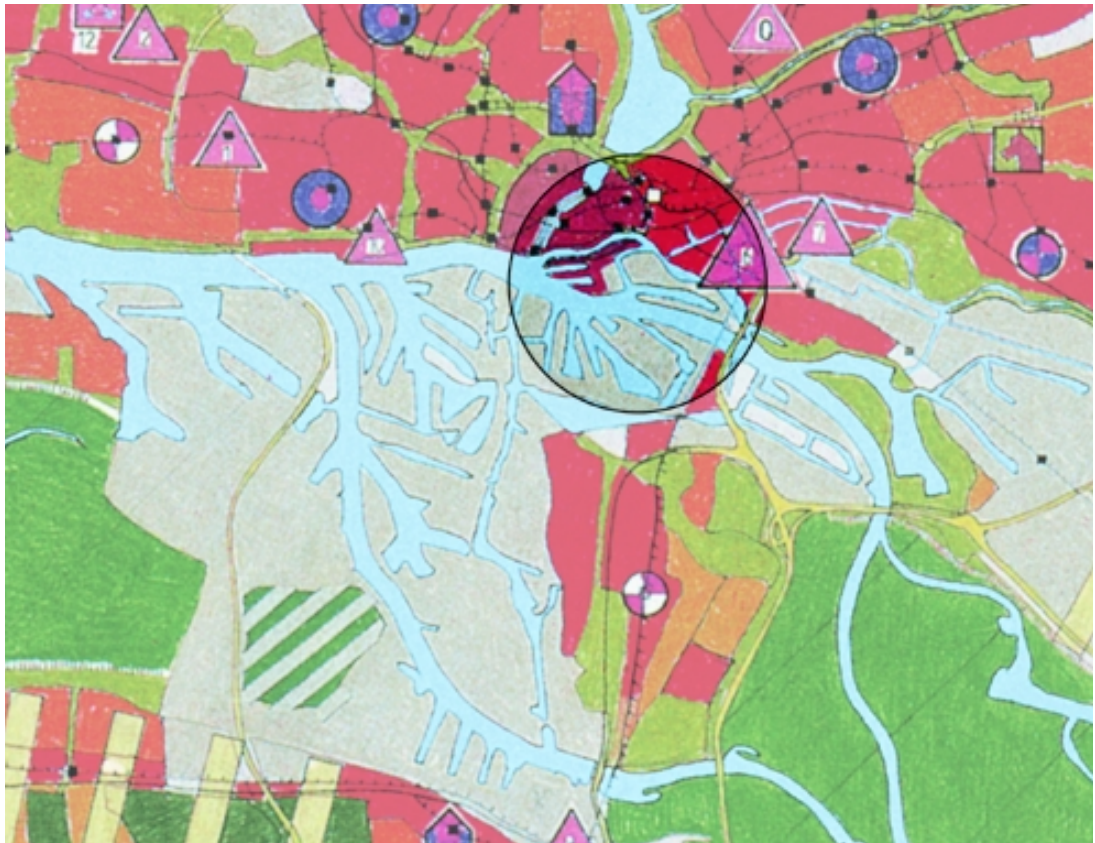
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT (1996)

In den räumlichen Schwerpunkten der Stadtentwicklung des Stadtentwicklungskonzeptes ist die HafenCity als Bereich mit Metropolfunktion an besonderen Orten (City-Erweiterung - Hafenrand - Messe - Universität / "City und Perlenkette") dargestellt, auf die die achsialen Entwicklungsräume nördlich der Elbe zulaufen. Eine innenstädtischdichte, metropole Entwicklung des Bereichs HafenCity entspricht einer "flächenschonenden" Stadtentwicklung, d.h. einem sparsamen Umgang mit den begrenzten Flächenressourcen. Die angestrebte Mischung von Wohnen, Arbeiten, Kultur und Freizeit ist gleichfalls Ziel des Stadtentwicklungskonzeptes. Die Umwandlung des innenstädtischen Hafenrandes stärkt die City gegenüber den Bezirks- bzw. Bezirksentlastungszentren.

Der Leitorientierung „Stadtgestalt“ zufolge hat Hamburg eine besondere Identität "als Stadt am Fluß, als grüne Metropole und als nach außen orientierte bedeutsame Seehafenstadt". Mit der Einbeziehung des Bereichs HafenCity bietet sich die Möglichkeit, das Potential dieser zur Erscheinung der Stadt gehörenden Gestaltungselemente im unmittelbaren Innenstadtbereich auszuschöpfen.

Nach dem Dichtemodell grenzt nördlich der HafenCity der Dichtetyp 1 (hohe Dichte) an.

Im System der zentralen Standorte liegt der Bereich der HafenCity unmittelbar südlich des A-Zentrums Hamburg (City) mit einem Einzugsbereich von über 3 Mio. EW. Aus regionalplanerischer Sicht wird die Stärkung des Kernes der Metropolregion Hamburg durch Umwandlung der Flächen am innenstädtischen Hafenrand zu einem lebendigen Cityquartier mit überregionaler Ausstrahlung positiv bewertet.



Leitbild Stadtentwicklungskonzept (Ausschnitt) | City development concept - model (section)

CITY DEVELOPMENT CONCEPT (1996)

Within the major spatial areas of the city development concept, the HafenCity is illustrated as an area with a metropolis function (city expansion - harbour edge - trade fair - university), in which the axial development areas north of the Elbe terminate. The dense HafenCity project corresponds with a "low coverage" city development, saving limited area resources. The intended mixture of living, working and relaxation is also the objective of the city development concept. The conversion of the inner city harbour boundary strengthens the city against the regional, respectively the regional relief centres.

According to the main orientation for the city design, Hamburg has a special identity "as the city on the river, as the green metropolis and as a major seaport city". With the inclusion of the HafenCity area, the possibility arises to utilize the potential of these design elements in the direct inner city area which is part of the city fabric.

Regarding the density model, density type 1 (high density) occurs along the northern border of the HafenCity.

In the system of central locations, the area of the HafenCity is located directly to the south of the A-centre of Hamburg with a catchment area that exceeds 3 million inhabitants. Regional planning favours a strengthening of Hamburg's core through a conversion of the areas close to the harbour boundary into a lively atmospheric city quarter.

FLÄCHENNUTZUNGSPLAN

Der Flächennutzungsplan in seiner Fassung vom 22. Oktober 1997 stellt für das Planungsgebiet überwiegend Hafen dar. Im Bereich an der Kehrwiederspitze zwischen Binnenhafen und Sandtorhafen enthält er gemischte Bauflächen. Diese befinden sich außerhalb des Hafengebietes gemäß Hafentwicklungs-gesetz. Die Fläche zwischen Oberhafen und Versmannstraße wurde mit Fläche für Bahnanlagen; das vorhandene Kraftwerk nördlich des Strandkais als Fläche für Versorgungseinrichtungen mit dem entsprechenden Planzeichen gekennzeichnet. Nördlich des Binnenhafens, Zollkanals, Oberhafen, Billhafen, Oberhafenkanal verläuft die Grenze des Hafengebietes. Sie ist gleichzeitig als Hochwasser-schutzanlage (Hauptdeichlinie) dargestellt. Die Straßen Am Sandtorkai, Brooktorkai, Brooktor und die Versmannstraße wurden im Flächennutzungsplan als Hauptverkehrsstraßen aufgenommen. Nördlich der Versmannstraße führen Schnell- und Fernbahnlinien mit Anbindung Richtung City, Rothenburgsort und Veddel. Bei städtebaulicher und nutzungsmäßiger Umstrukturierung muß der Flächennutzungsplan den neuen Nutzungsvorstellungen angepaßt werden.

AREA UTILIZATION PLAN

The area utilization plan, status 22 October 1997, indicates the planning area as a harbour. The Kehr-wiederspitze consists of mixed construction areas. These are located outside the harbour area, according to the Hafen-EG. The area between Oberhafen and Versmannstraße has been marked as the area for railway installations; the existing power station to the north of Strandkai is destined for supply installations. The boundary of the harbour area runs north of Binnenhafen, Zollkanal, Oberhafen, Billhafen, Oberhafen-kanal. It is also indicated as a flood control installation (main dike line). The area utilization plan defines Am Sandtorkai, Brooktorkai, Brooktor and Versmannstraße as main roads. To the north of Versmannstraße are the regional and main railway lines with connections to the city, Rothenburgsort and Veddel. The area utilization plan must be adapted according to new urban development and use restructurization.

LANDSCHAFTSPROGRAMM UND ARTENSCHUTZPROGRAMM

Das Landschaftsprogramm stellt für die Hafencity die Milieus Gewerbe / Industrie und Hafen, Gleisanlage sowie Tidegewässer dar. Als milieuübergreifende Funktion ist vollflächig "Entwicklungsbereich Naturhaushalt" dargestellt, Flächen im Umfeld des Oberhafens sind mit der Funktion "Entwickeln des Landschaftsbildes" belegt. Im Plangebiet verläuft eine grüne Wegeverbindung von Osten in Verlängerung des Wallringes bis zum Brooktor, eine Wegeverbindung über Kannengießerort und Jungfernbrücke zur Wegeverbindung entlang des Zollkanals sowie eine Wegeverbindung über die Freihafenelbbrücke zur Veddel.

Das Plangebiet ist großräumig über den Verlauf der Norderelbe und des Zollkanals in die Elblandlandschaftsachse eingebunden und steht in enger räumlicher und funktionaler Beziehung zur Landschaftsachse des Ersten Grünen Ringes. Flächen mit defizitärer Freiraumversorgung im Bereich der Altstadt und Neustadt sowie der Veddel grenzen an das Plangebiet an.

Das Artenschutzprogramm stellt im Verlauf des Oberhafens zwischen Billhorner Brückenstraße und der Einmündung der Bille elbtypische Verbindungsbiotope dar.

LANDSCAPE PROGRAM AND PROTECTION OF SPECIES PROGRAM

The landscape program specifies the milieus of trade, industry and harbour as well as tidal zones within the planning area. The function that transcends this atmosphere is described as a "Nature development zone". Areas adjacent to Oberhafen are listed as "Landscape improvement zones". In the HafenCity, a system of green pathways connects the extension of the Wallring with Brooktor, Kannengießerort and Jungfernbrücke with the walkway along the Zollkanal and the Freihafenelbbrücke with Veddel.

The planning area is incorporated in the Elbe landscape along the route of the Norderelbe and the Zollkanal. A spatial and functional relationship exists with the first green belt. Altstadt, Neustadt and Veddel are locations with a limited provision of space.

The Protection of Species Program lists typical connecting biotopes along the Oberhafen between Billhörner Brückenstraße and the confluence of the Bille.

Entwicklungsrahmen

| Development Concept

STADTGESTALT UND FREIRAUM

Nachdem die City-Süd weitgehend besiedelt ist, hat die innere Stadt Hamburgs keine großflächigen Expansionsmöglichkeiten für metropoltypische Dienstleistungen und städtisches Wohnen mehr. Die Umwandlung der zentrumsnahen Hafenanlagen des innerstädtischen Hafengebietes bietet die Chance, dem Stadtkern den dringend erforderlichen Entwicklungsraum zu geben. Die einmalige Lage des Planungsgebietes gewinnt noch zusätzlich an Bedeutung durch den Bau der Magnetschwebbahn Hamburg-Berlin.

Die in unmittelbarer Nachbarschaft gelegene Hamburger Innenstadt soll der Maßstab für das neue Entwicklungsgebiet südlich der Speicherstadt sein. Die Hochwertigkeit der Flächen erfordert die Entwicklung eines kompakt bebauten und urban gemischten Gebietes nach dem Leitbild der europäischen Stadt. Das städtebauliche Ordnungs- und Orientierungsgefüge ist der öffentliche Raum. Er schreibt den Stadtgrundriß fest und formuliert die Vermittlung zwischen der Stadt und dem Wasser. Vertraute Raumdimensionen, Straßen- und Platzcharakteristika, Gebäudehöhen und -akzente sollen die City weiterentwickeln, ohne auf neue Merkmale, auf neue Architekturformen, vor allem aber auf neue Nutzungskombinationen zu verzichten.

Die einzigartige, zentrale Lage des Gebietes erfordert eine hohe Gestaltqualität sowohl in der Ausformulierung der öffentlichen Frei- und Stadträume als auch im hochbaulichen Ausdruck. Der amphibische Charakter der künftigen HafenCity fordert an vielen Orten zu großer architektonischer Vielfalt heraus. Darüber hinaus sollen Quartiere mit jeweils eigenständigem Charakter entstehen, die durch städtische Freiräume und Wasserflächen gegliedert sind. Dabei muß jedoch ein hohes Maß an Flexibilität für die Nutzung und die Bebauung der Baufelder garantiert werden.

Die Stadteinfahrt von Süden über die Elbbrücken in die innere Stadt wird geprägt durch die Silhouette der Türme der Hauptkirchen, die Speicherstadt und das Kontorhausensemble der östlichen City. Wesentliche Bereiche des Plangebietes liegen in diesem kulissenhaften Blickfeld. Es sind daher besondere Anforderungen an die Höhenentwicklung und die Dachgestaltung der Neubebauung zu stellen.



Bauforum 1989, Kees Christiaansen
Building Forum 1989, Klees Christiansen



Bauforum 1989, Michael Graves
Building Forum 1989, Michael Graves

URBAN DESIGN AND LANDSCAPING

As the City-Süd is rather densely populated, the inner city of Hamburg has no extensive areas for expansion to develop typical metropolitan services and urban housing. The conversion of the centrally located harbour area offers the chance to provide the urgently required space for growth within the city core. The unique location gains more significance through the construction of the Transrapid line Hamburg-Berlin.

The city centre of Hamburg should serve as the standard for the new development area south of the Speicherstadt. The prime location makes it necessary to develop a compact and mixed-use quarter using the model of the European city. The public space creates an order and orientation for the urban design. It defines the city plan and formulates the communication between built city and water surfaces. Familiar spatial dimensions, characteristics of streets and squares and scale should further develop the city.

The unique and central location of the area requires an outstanding quality for the design of public and urban spaces as well as the expression of building construction. The amphibic character of the future Hafencity demands a varied architectural approach. Furthermore, an authentic atmosphere should emerge for each quarter, their formation and structure defined by open spaces and water surfaces. A high flexibility of site utilization and construction must be secured.

The city entrance from the south is characterized by the silhouette of the prominent church spires and the Speicherstadt. Major zones of the planning area are located within this field of vision, resulting in specific requirements to scale and design of proposed buildings. Repeatedly, the Speicherstadt and the city context serve as a model. Selected sites in the planning area (Kaiserhöft, Strandhöft, Baakenhöft and the area of Zweibrückenstraße) with an outstanding urban quality must receive special consideration during the development process.

The integration of the new city quarter in the existing structure adjacent to Sandtorkai should be intensified through the formation of the central connections and the maintenance of historically significant buildings. The existing street infrastructure and the bridging of the Zollkanal between Brook and the city centre are of special significance in this context. The closure of the Wallring between Deichtor and Baumwall, aiming for an ambitious sequence of developed spaces and promenades, could be a means to interlink the future Hafencity with the city core. An appropriate planning reaction to the axis of the Mittelkanal offers the opportunity to link the Hafencity with the City-Süd and the districts Hochwasserbassin, Hammerbrook and Rothenburgsort.



Entwicklungsstudie Prof. Volkwin Marg 1997
Development Study, Prof. Marg 1997



Baumassenstudie Stadtentwicklungsbehörde, 1998
Building Study, Ministry of Urban Development, 1998

Maßstabsgebend ist auch hier die Speicherstadt und die Bebauung der City. An ausgewählten Stellen des Entwicklungsgebietes entlang der Linie Kaiserhöft, Strandhöft, Baakenhöft, Umfeld Zweibrückenstraße befinden sich Orte herausragender städtebaulicher Qualitäten, denen im Planungsprozeß eine besondere Beachtung zukommt.

Die Einbindung des neuen Stadtbereichs in die gewachsene Struktur jenseits des Sandtorkais soll durch die Ausgestaltung und Interpretation der historischen, innerstädtischen Bezüge unter Erhalt historisch wertvoller Bauten und Strukturen verstärkt werden. Den gewachsenen Wegebeziehungen und Querungen des Zollkanals zwischen HafenCity und Innenstadt kommt in diesem Zusammenhang eine große Bedeutung zu. Die Neuinterpretation und Schließung des Wallrings zwischen Deichtor und Baumwall mit dem Ziel einer stadtgestalterisch anspruchsvollen Abfolge gebauter Flächen, Plätze und Promenden könnte ein Mittel sein, um die künftige HafenCity mit dem Stadtkern zu verflechten. Eine städtebaulich angemessene Reaktion auf die Achse des Mittelkanals bietet die Chance, die HafenCity mit der City-Süd und die sich östlich anschließenden Stadtbereiche Hochwasserbassin, Hammerbrook und Rothenburgsort zu verbinden.

Durch die Umwandlung der Hafentflächen erhält der Elbpark Entenwerder eine neue und bedeutende freiräumliche Funktion. Er könnte in das Promenadensystem der HafenCity durch einen "Brückenschlag" eingebunden werden.

Ein bedeutsames und visuelles Merkmal des künftigen Stadtbildes stellen die tidebeeinflussten Hafenbecken dar, die ca. 30 ha. des Plangebietes einnehmen. Die Wasserflächen sollen in ein zusammenhängendes System von Promenaden, Wegen, siedlungsbezogenen Freiflächen und Plätzen eingebunden werden. Ziel ist es auch, sie für Freizeitaktivitäten am bzw. auf dem Wasser verfügbar zu machen.

Die quantitative Versorgung mit Freiflächen soll durch die angemessene Ausweisung siedlungsnaher Freiflächen gesichert werden. Durch die Verknüpfung mit den benachbarten Freiräumen (Elbpark Entenwerder; Wallanlagen) werden übergeordnete Parkanlagen für die HafenCity erschlossen. Die gestalterische Einbeziehung der Hafenbecken in die Freiraumnutzung bewirkt eine zusätzliche innerstädtische Attraktivität, die für die qualitative Versorgung der Bevölkerung mit übergeordneten Parkanlagen angerechnet werden kann.

Bei der weiteren Konkretisierung der Strukturplanung zur HafenCity sollten die Erkenntnisse über die in der Bestandsaufnahme ermittelten wertvollen ökologischen Bereiche, seltene Pflanzen- und Tierarten, in die Planungsüberlegungen einfließen. Möglichkeiten zur ökologischen Sicherung der aquatischen Lebensräume werden im Zusammenhang mit der Gestaltung der Uferbereiche als Freiräume und Promenaden geprüft und gehen als Zielaussage in das weitere Verfahren ein.

Grundlage für die Versorgung der HafenCity mit Freiflächen sind die städtebaulichen Richtwerte für das öffentliche Grün. In der Konkretisierung der Masterplanung soll durch eine qualitativ hochwertige Freiraumplanung und eine intelligente Aufnahme von Grünzügen oder Promenaden eine Flächenoptimierung erfolgen, so daß ein möglichst geringer Flächenverbrauch entsteht. Im Rahmen der Programmearbeitung für das Wettbewerbsverfahren sollen die Vorgaben und Ziele konkretisiert und eingearbeitet werden.

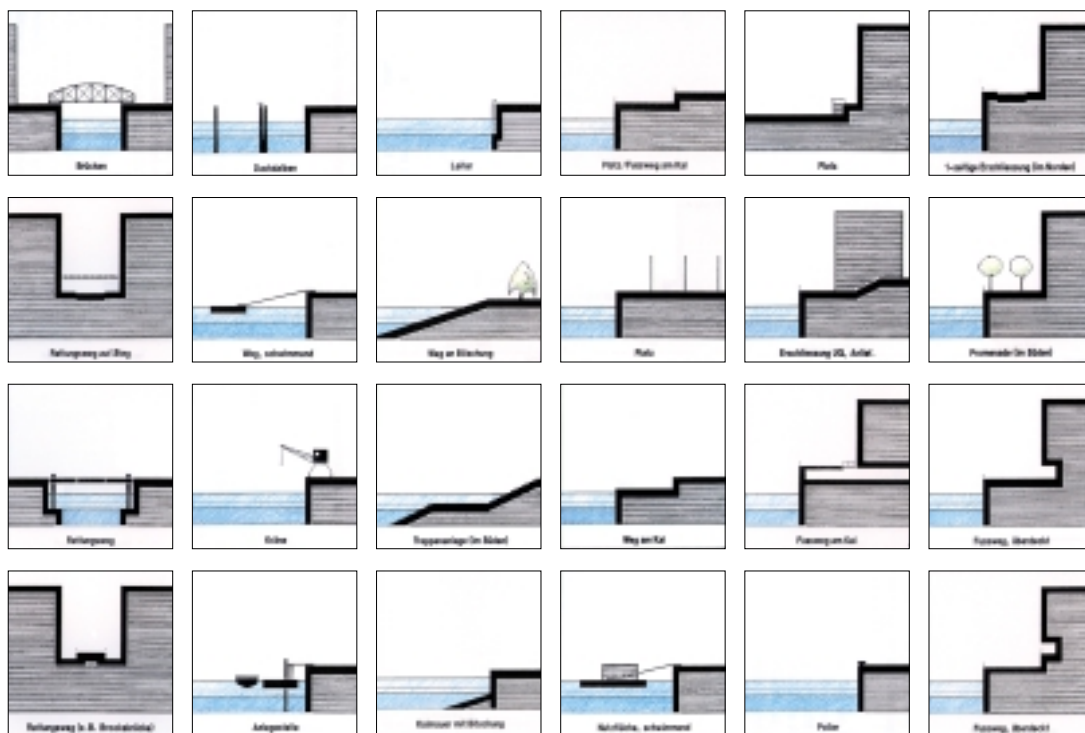
The transformation of the harbour area offers the Elbpark Entenwerder a new and significant spatial function. It could be connected to the promenade system of the HafenCity by a bridge link.

A significant and visual characteristic of the future cityscape will be the harbour basin, which is influenced by tidal range and covers a 30 ha surface area. The water area has to be interlinked in a coherent system of promenades, walkways and open spaces and made available for leisure activities.

The quantitative supply of landscaped spaces has to be secured by an appropriate extension of open areas adjacent to housing developments. The linkage of neighbouring landscaped areas (Elbpark Entenwerder, embankment) make prominent parks accessible for the HafenCity. The integration of the harbour basins into the design of open spaces presents an additional attractiveness for the city centre, this can be credited to the qualitative supply with main parks.

The knowledge gained in the evaluation of the existing ecological pattern, such as rare plants and species, should be considered during the detailed planning process. Methods of ecological protection of the aquatic biospheres is of prime importance and are tested in connection with the transformation of the waterside into promenades.

The urban design planning specifications for public landscape provide the basis for the formation of open spaces within the HafenCity. An integral part to the fine tuning of the master plan is a landscape design with the considerate integration of green strips, which effects an optimal use of the required space. In the framework of the competition process these requirements and aims are explicitly integrated into the brief.



Städtebauliche Strukturen am Wasser | Urban structures on the water's edge

NUTZUNGS- UND DICHTEKONZEPTION

FLÄCHENBILANZ

Das Planungsgebiet umfaßt eine Gesamtfläche von ca. 155 ha (incl. Hafenbecken). Nach Abzug der Wasserflächen und vorgegebener Restriktionsflächen verbleiben ca. 100 Hektar Bruttobauland. Aus der Betrachtung unterschiedlicher Nutzungsszenarien (s. Seite 44/45) und Testentwürfe werden für den Bedarf an öffentlichen Grün- und Verkehrsflächen sowie für die notwendigen Infrastruktureinrichtungen ca. 40 % des Bruttobaulandes in Ansatz gebracht. Demnach steht im Plangebiet ein Nettobauland von ca. 60 ha für die Entwicklung zur Verfügung.

UTILIZATION AND DENSITY CONCEPT

SITE AREAS

The planning area comprises an overall surface of approx. 155 ha. After subtraction of water surfaces and restricted sites a gross building land of approx. 100 ha remains. Reflections on various utilization scenarios (see pages 44/45) and initial proposals resulted in the demand for public landscape, circulation area and the necessary infrastructure of approx. 40% of the gross building land. Consequently, the planning area offers a net development site of approx. 60 ha.

ART DER NUTZUNG

In der künftigen HafenCity wird eine gemischt strukturierte sowie markt- und zukunftsfähige Vielfalt an Nutzungen angestrebt. Je nach Lage im Gebiet, zu den Wasserflächen oder zur Speicherstadt sollen funktionale Schwerpunkte gebildet werden. Insgesamt sollen nutzungsflexible Baustrukturen entstehen, die eine Integration von innerstädtischem Wohnen, Arbeiten und dem dazugehörigen Gemeinbedarf erlauben.

Das Gebiet eignet sich aufgrund seiner einzigartigen Lage auch für Einrichtungen aus dem Bereich Tourismus, Kultur, Freizeit, Ausstellung und Unterhaltung. Nutzungen aus diesem Segment bieten die Möglichkeit, das Entwicklungsgebiet an unterschiedlichen Stellen für eine Vielzahl von Menschen und somit für eine breite Öffentlichkeit und einen überregionalen Nutzerkreis interessant zu machen und zu erschließen. Parallel zur Erarbeitung der planerischen Grundlagen werden daher konkrete Projekte zur Entwicklung eines Kreuzfahrterminals im östlichen Abschnitt des Strandkais, die Verlagerung der Messe in den Baakenhafen sowie die Entwicklung von freizeit-, kultur- und tourismusorientierten Nutzungen untersucht.

Es ist beabsichtigt, die HafenCity zu einem lebendigen neuen Stadtteil mit einem erheblichen Wohnanteil zu entwickeln. Sie soll zum attraktiven, qualitativ hochwertigen Wohnstandort gestaltet werden. Dies erfordert zugleich die Schaffung eines entsprechenden Angebots an sozialer Infrastruktur, wobei die künftige Struktur der Bewohnerinnen und Bewohner gegenwärtig nur grob prognostiziert werden kann. Die "Funktion Wohnen" könnte als weitere Schlüsselfunktion über die HafenCity verstärkt in die innere Stadt zurückkehren. Der Wohnungsbau erfüllt eine mehrfache Funktion. Er ist ökologisch sinnvoll, da er den Flächenverbrauch an der Stadtperipherie einschränkt. Er ist stadtwirtschaftlich vorteilhaft, da er Infrastruktur spart und der City neue Kundenpotentiale zuführt. Vor allem aber etabliert er neues städtisches Leben in den überwiegend monostrukturierten Randzonen der Innenstadt. Ein attraktives Wohnungsangebot im Kernbereich Hamburgs, auch für Familien, ist ein Beitrag, der Stadtrandwanderung zu begegnen und somit die Stadtgesellschaft zu stabilisieren. Es ist durchaus denkbar, daß der Standort HafenCity Potentiale für experimentellen Wohnungsbau aufweist, in denen neue Formen innerstädtischen Wohnens ihren Raum finden. Im Grundsatz sind unter dem Aspekt innerstädtischen Wohnens alle Finanzierungs- und Verfügungsformen denkbar. Zum gegenwärtigen Stand der Planung ist es jedoch verfrüht exakte Wohnungsschlüssel oder Anteile öffentlich geförderter Wohnungen festzulegen.

UTILIZATION

The future HafenCity must allow for a structurally mixed, marketable and flexible use. Depending on the location, towards the waterfront or in the direction of the Speicherstadt, functional centres have to be generated. Altogether, flexible building structures have to be created, which make the integration of urban housing, office space and the corresponding common needs possible.

Due to its location, the area is suitable for activities of tourism, culture and exhibition, thus offering the possibility to invite numerous visitors into the planning area and develop a wide public use. Parallel to the planning development, projects for the construction of a cruise line terminal on the Strandkai, the transfer of the exhibition grounds into the Baakenhafen and the extension of cultural activities are being examined.

The development of the HafenCity as a lively quarter with a considerable percentage of housing is intended and should evolve as an attractive, high-quality residential location. Therefore the creation of the respective social infrastructure is necessary, whereas the future population can only be estimated. Housing could return as a key-function from the HafenCity to the city centre.

Residential construction fulfils multiple functions: it is ecologically sound, because it limits the required area on the city's periphery. It is economically sensible for the municipality, because it reduces infrastructure and invites potential customers to the city. Most important is the establishment of new urban life in the mainly monostructured peripheral zones of the city centre. The availability of attractive housing in central Hamburg is a contribution to oppose the exodus to suburban areas and establish an urban society. It is very possible, that the HafenCity location offers the potential for experimental housing, principally, numerous types of financial packages for housing are possible. At the present planning stage it is however premature to define exact housing-unit structures or the percentage of public subsidies.

Für die anschließende Betrachtung zur sozialen Infrastruktur und die verkehrliche Erschließung wird von einer durchschnittlichen Haushaltsgröße von 2,2 Personen pro Wohnung ausgegangen.

Der dritte Nutzungszusammenhang für die Neuentwicklung der citynahen Hafengebiete bildet die Cityerweiterung für tertiäre Nutzungen, Büro-/Kontorhäuser, Konzernzentralen, Hotels, Tagungsstätten, Einzelhandel, Einrichtungen aus dem Bereich Forschung und Entwicklung oder sogenannte Programmimmobilien. Denkbar sind auch moderne, gewerbliche Nutzungen mit neuen, nicht störenden Produktionsformen.

Inwiefern dem unmittelbaren Lärmeinfluß aus den Verkehrsanlagen der Bahn und der hochbelasteten Versmannstraße sowie der potentiellen Lärmbelastung aus der genehmigungsrechtlich zulässigen Hafennutzung südlich der Norderelbe planerisch begegnet werden kann, muß in einem nächsten Planschritt diskutiert werden.

Gleiches gilt für die hauptsächlich durch die Kaffeelagerei verursachte Geruchsbelastung. Inwiefern ein Nebeneinander dieses Betriebes mit den vorgeschlagenen Nutzungen möglich werden kann, bedarf noch vertiefter Untersuchungen.

The further reflection on the social infrastructure and the traffic development is based on an average household of 2.2 people per apartment.

The third context for the new development of the harbour area is the extension of the city centre for tertiary utilization, office buildings, company headquarters, hotels, shops or institutions for research and development.

To what extent the immediate noise pollution from transport facilities, the frequently used Versmannstraße and the harbour can be minimized, must be discussed in subsequent planning phases.

A similar hazard exists regarding the production of odours primarily cause by a coffee warehouse. A detailed examination must be carried out, were the consideration of housing proximate to warehouse location is of primary importance.



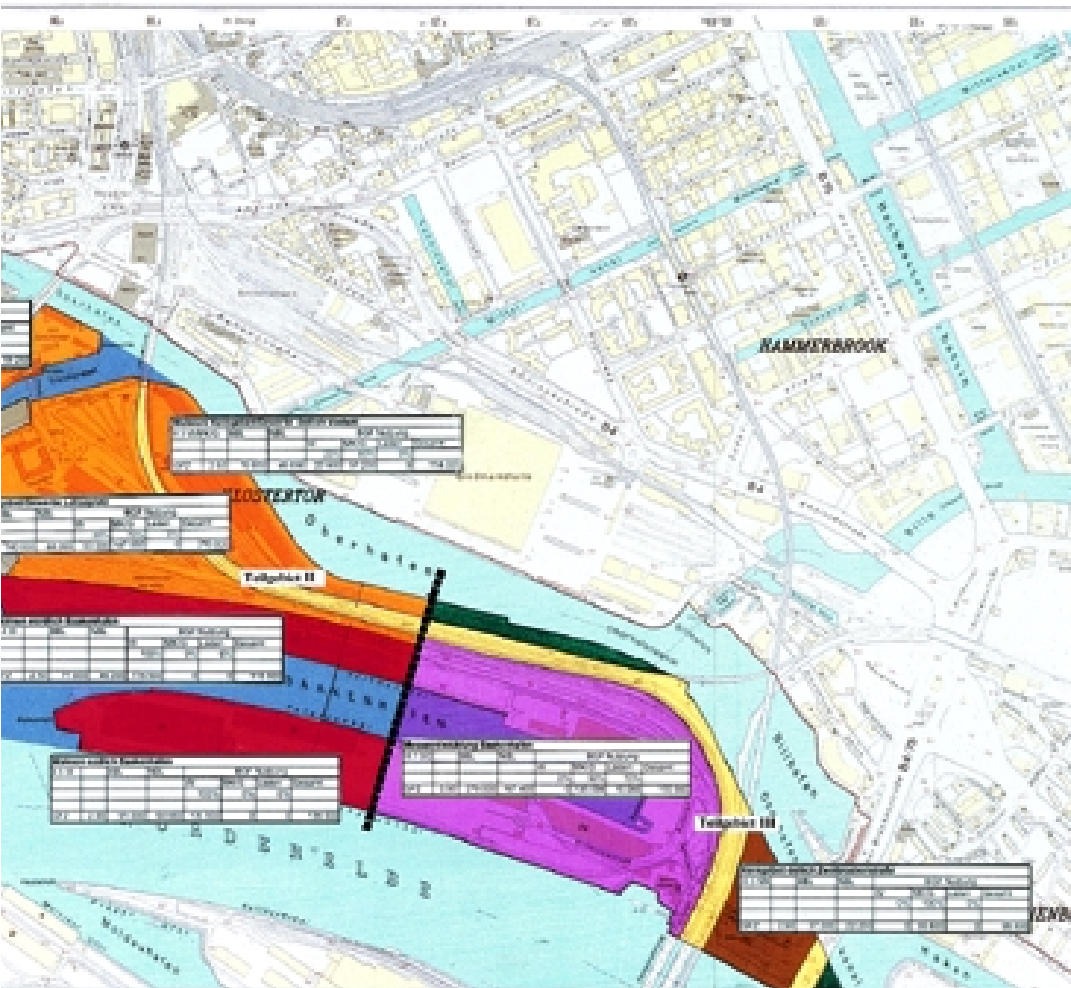
**In der dicht bebauten Speicherstadt schaffen Wasserflächen Abstand zwischen den Gebäuden
Canals generate space between buildings in the densely developed Speicherstadt**

DICHTE

Die zentrale Lage in Stadt und Region erfordern eine urbane Dichte im gesamten Plangebiet. Aus der Betrachtung unterschiedlicher Nutzungsszenarien und Testentwürfe ergeben sich für die bauliche Nutzung ca. 1,5 Millionen Quadratmeter Bruttogeschoßfläche. Auf diesen Flächen können rechnerisch ca. 5.500 Wohnungen (ca. 5.000 - 6.500 WE) für ca. 10.000 - 12.000 Einwohner und Arbeitsplätze für ca. 20.000 Beschäftigte untergebracht werden. Diese Größenordnungen gelten vorbehaltlich weiterer Detaillierungen und Konkretisierungen in den anschließenden Planungsschritten. Die Verdichtung findet ihre Grenze in erster Linie in der Abwägung mit der Qualität der Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Weitere Kriterien sind sicherlich die Auswirkungen im verkehrlichen Bereich und der Vorhaltung der erforderlichen sozialen Infrastruktur.

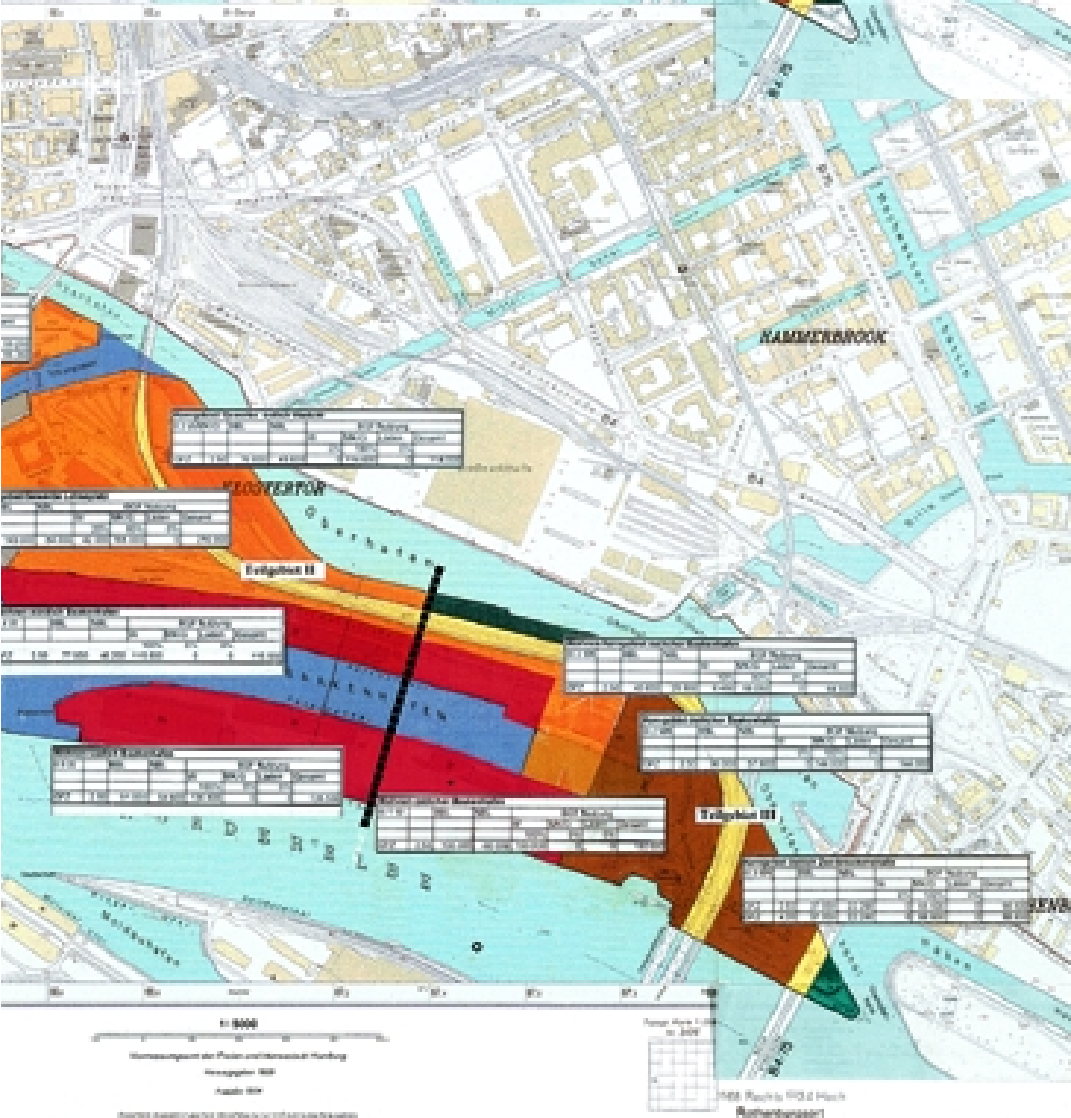
DENSITY

The central location requires an urban density throughout the planning area. Different utilization scenarios and initial designs come to a built use of approx. 1.5 million square meters gross floor space, where arithmetically approx. 5,500 apartments (approx. 5,000 - 6,000 units) for 10,000 - 12,000 residents and office space for 20,000 employees can be developed. These figures are subject to further planning details in the subsequent phases. The aggregation is primarily limited by consideration of housing and office quality. Further criteria are the effects on traffic and the provision of the required social infrastructure.



Halle - City

- Kategorie II
- Kategorie III
- Kategorie IV
- Gebäude aufgeben - 10 bis 100 Jahre
- Kategorie I
- Kategorie V
- Kategorie VI
- Kategorie VII
- Grenze Teilbereich



*Art und Maß der
baulichen Nutzung*

masterplan - konzeption

Hafen - City



Maßstab 1 : 500



Landesplanungsausschuss
Sachsen-Anhalt
Juni 2014

100 200 300 400 500

STÄDTEBAULICHE EINBINDUNG

LANDUNGSBRÜCKEN, SPEICHERSTADT, INNENSTADT UND HAUPTBAHNHOF

Die Entwicklung der Hafencity bietet die Möglichkeit, das imageprägende Hafenpanorama Hamburgs auch im Südosten erlebbar zu machen. Das Projekt Hafencity liegt im Kernbereich einer Reihe besonderer Orte entlang der Elbe zwischen den Deichtorhallen im Osten und Övelgönne im Westen. Diese sind wie Perlen einer Kette über den Elbuferwanderweg für Fußgänger und Radfahrer miteinander verbunden. Nach Osten führt diese Wegeverbindung vom Elbpark Entenwerder aus bis in die Vier- und Marschlande. Das wesentliche Verbindungsstück zwischen Deichtorhallen und Elbpark fehlt gegenwärtig noch. Entlang dieser Strecke verläuft der "Elbuferwanderweg" auf einer Länge von 1,5 km ohne Beziehung zur Elbe entlang der hochfrequentierten Amsinckstraße.

Eine Vielzahl von Brücken über den Zollkanal verbindet das Planungsgebiet über die Speicherstadt mit der Hamburger Innenstadt. Von herausragender Bedeutung werden die Wegebeziehungen Jungfernstieg - Brooktor, Rathaus - Cremon - Sandtorkai, Fleetachse - Kaiserhöft sowie Burchardplatz - Ericus sein. Die Entwicklung dieser Verknüpfungen wird entscheidend für die erfolgreiche Einbindung der Hafencity in das Stadtganze Hamburgs sein.

Der östliche Cityrand wird durch den Hauptbahnhof, die Gleisanlagen der Fernbahn sowie überregional bedeutende Kultureinrichtungen entlang des Wallrings markiert. Zwischen dem Erweiterungsbau der Kunsthalle, dem Museum für Kunst und Gewerbe und den Deichtorhallen spannt sich Hamburgs sogenannte "Kunstmeile". Eine Verklammerung dieses Stadtbereiches mit der Hafencity wäre über die Ericusspitze und die Oberhafenbrücke denkbar.

URBAN INTEGRATION

LANDUNGSBRÜCKEN, SPEICHERSTADT, CITY CENTRE, CENTRAL STATION

The development of the Hafencity offers the opportunity, to extend Hamburg's outstanding panorama to the south-east. The project Hafencity is central to a sequence of prominent locations along the River Elbe between Deichtorhallen and Övelgönne, all connected by the Elbuferwanderweg. To the east the walkway leads from the Elbpark Entenwerder to the Vier- and Marschlande. Presently there is no connection between Deichtorhallen and Elbpark, the Elbuferwanderweg runs parallel the busy Amsinckstraße without having any relation to the Elbe.

Numerous bridges across the Zollkanal connect the planning area with the Speicherstadt and Hamburg's city centre. The street connections between Jungfernstieg - Brooktor, Town Hall - Sandtorkai, Fleetachse - Kaiserhöft and Burchardplatz - Ericus, are important. The development of these links will be decisive for the successful integration of the Hafencity into Hamburg's city fabric.

The Eastern border of the city is marked by the central station, the train tracks and the significant cultural institutions along the embankment. Hamburg's "Kunstmeile" (Mile of Arts) spans between the extension of the Kunsthalle and the Deichtorhallen. A linkage of this area with the Hafencity is possible across the Ericusspitze and Oberhafenbrücke.

CITY-SÜD UND GROßMARKT

Die Hafencity könnte ihre Anbindung an die City-Süd über eine Brückenverbindung über den Oberhafen in der Achse des Mittelkanals finden. Die hochbelastete Amsinckstraße stellt ebenso wie das Gelände des Großmarktes eine Barriere zwischen der City-Süd und der Hafencity dar.

Der nördlich des Oberhafens gelegene Großmarkt Hamburg stellt mit seiner Gesamtfläche von 26,8 ha das Versorgungszentrum von 15 Millionen Verbrauchern mit Obst, Gemüse und Blumen dar. Er schafft ca. 2.500 direkte Arbeitsplätze mit zumeist einfachem Qualifikationsniveau sowie ca. 2.000 mittelbare Stellen. Derzeit setzt er pro Jahr Waren im Umfang von ca. 1.000.000 Tonnen um. Der Umsatz beträgt rd. 2 Mrd. DM. Im Oktober 1994 stimmte der Senat der Zuweisung der Fläche für Marktzwecke für weitere 30 Jahre - bis 2024 - zu. Für die Standortsicherung wurden rd. 150 Mio. DM Investitionen initiiert, von denen bis Ende 1998 rd. 100 Mio DM realisiert wurden.

Das Großmarktgelände wird dominiert von der Markthalle. Sie wurde als eine bedeutende Betonschalenkonstruktion 1996 unter Denkmalschutz gestellt.

Eine Verwendung von Großmarktflächen für Verkehrsanbindungen zwischen City-Süd und Hafencity hätte negative Auswirkungen auf die betrieblichen Belange des Großmarktes. Eine Zerschneidung des Geländes durch öffentliche Verkehrswege würde die Betriebsabläufe beeinträchtigen und zu Betriebskostensteigerungen führen. Soweit in einer späteren Realisierungsphase eine Verkehrsanbindung über das Großmarktgelände unumgänglich sein sollte, sind einvernehmliche Lösungen, die die betrieblichen Belange des Großmarktes berücksichtigen, anzustreben.

CITY-SÜD AND CENTRAL MARKET

The Hafencity could be connected to the City-Süd via a bridge-link across the Oberhafen in a continuation of the Mittelkanal. The frequently used Amsinckstraße and the central market constitute a barrier between the City-Süd and the Hafencity.

Hamburg's central market covers 26.8 ha and is the supply centre of 15 million consumers for fruit, vegetables and flowers and creates approx. 4,500 jobs. Presently, 1,000,000 tons p.a. are traded, with a financial turnover amounting to 2 billion DM. In October 1994 the Senate agreed to the allocation of the site for market purposes for a further 30 years - until 2024. To secure the site, investments of 150 million DM have been initiated, with 100 million DM already invested till the end of 1998. The central market site is dominated by the main hall, which is a concrete shell construction and was in 1996 classified as a listed building. Using the market site for traffic connections between City-Süd and Hafencity would have negative effects on the internal market interests, public traffic routes would interfere with the daily market routines. If traffic connections via the central market are inevitable, conjoint solutions have to be strived for.

ROTHENBURGSORT UND VEDDEL

Ausdrückliches Ziel der Regierungspartner der gegenwärtigen 16. Legislaturperiode ist es, bei den Planungen zur Hafencity eine Verknüpfung zu den beiden angrenzenden Stadtteilen Rothenburgsort und Veddel zu berücksichtigen. Die beiden Stadtteile befinden sich in einer "Insellage". Insbesondere fuß- und radläufige Wegeverbindungen in die City fehlen.

Mit dem Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Hochwasserschutzanlage entlang des nördlichen Oberhafenufers am Großmarkt wurde die grundsätzliche Möglichkeit einer grünen Fuß- und Radwegeverbindung als wichtiges Teilstück des Elbufer-Wanderweges (Wedel- Vier- und Marschlande) entlang des nördlichen Oberhafenufers berücksichtigt. Hieraus ergibt sich die Möglichkeit einer attraktiven Verbindung von Rothenburgsort Richtung City. Im Rahmen der Masterplankonzeption Hafencity ist eine Verbesserung der Verbindung entlang des Kirchenpauerkais in Richtung Entenwerder und Veddel vorgesehen.

Ein zusätzlicher S-Bahn-Haltepunkt im östlichen Bereich der Hafencity würde den bislang nicht im Einzugsbereich einer Schnellbahnhaltestelle befindlichen westlichen Teil Rothenburgsorts mit erschließen können. Sie würde ebenfalls mit zur Erschließung der nördlichen Veddels dienen. Ob eine funktionale Vernetzung z. B. durch die Schaffung wohnortnaher Arbeitsplätze für die Bevölkerung von Rothenburgsort und Veddel geschaffen werden kann, muß im Rahmen der weiteren Entwicklung geklärt werden.

Die Verflechtungen mit den angrenzenden Stadtteilen sind nebenstehend dargestellt.



ROTHENBURGSORT AND VEDDEL

The consideration of a future linkage to Rothenburgsort and Veddel is the explicit aim of the governing parties. Both areas are isolated, with no pedestrian infrastructure.

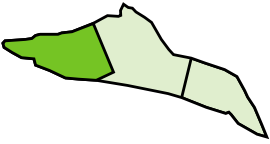
In the initial development of the flood control installations along the northern bank of the Oberhafen the integration of a landscaped pedestrian and cycling connection has been considered as an important section of the Elbuferwanderweg, creating an attractive link from Rothenburgsort to the centre. An upgrading of the pedestrian connection towards Veddel is also part of the master plan.

An additional suburban line station in the east-sector of the HafenCity would develop a linkage towards Rothenburgsort, which is presently outside the catchment area of such a station, also connecting the northern part of Veddel. The possibilities of a functional integration, e.g. through the creation of jobs close to residential housing, has to be detailed in further planning stages.

The connection with neighbouring districts is illustrated in the plan below.



DIE TEILGEBIETE | SUB-AREAS



TEILGEBIET 1 (GRASBROOK | 35 HA)

Das Teilgebiet 1 umfaßt die Hafенflächen des Grasbrooks zwischen dem Straßenzug Am Sandtorkai und der Norderelbe, westlich des Magdeburger Hafens. Das Gebiet wird sicherlich der erste Bauabschnitt im Wege der Entwicklung des Gesamtvorhabens sein. Es erhält sein wesentliches Gepräge zum einen durch die Becken des Sandtorhafens und des Grasbrookhafens und zum anderen durch den unmittelbaren städtebaulichen Einfluß der Speicherstadt.

Aufgrund seiner exzellenten Lage im Randbereich der Hamburger Innenstadt und seiner attraktiven Nachbarschaft zu den touristischen Schwerpunkten Landungsbrücken, Baumwall und Speicherstadt sowie seiner Situierung im Einflußbereich der U-Bahnstationen Meißberg und Baumwall eignet sich das Gebiet insbesondere für Einrichtungen aus dem Bereich Tourismus, Kultur, Freizeit, Unterhaltung und Einzelhandel sowie Sondernutzungen mit überregionalem Bezug. In alternativen Szenarien wurden einerseits die Kaizungen zwischen Sandtorhafen und Norderelbe unter teilweiser Inanspruchnahme des Grasbrookhafens und andererseits der Strandkai zwischen Strandhöft und Baakenhöft, an dessen Ostseite die Entwicklung eines Kreuzfahrterminals geplant ist, für diese Nutzungsart untersucht. Im Fall der Entwicklung einer touristischen und unterhaltungsmäßigen Konzentration am Westkopf des Entwicklungsbereiches ist der Strandkai ein Standort für hochwertigen Wohnungsbau in höherer Geschossigkeit. Sollte der Uferstreifen des Strandkais ein Schwerpunkt für Tourismus und Unterhaltung werden, ist um den Sandtorhafen ein Wohnquartier denkbar. Seine Lagegunst am Wasser würde durch die Nachbarschaft zu dem ebenfalls mit Wohnungsbau durchsetzten Altstadtquartier Cremon noch zusätzlich verstärkt.

SUB-AREA 1 (GRASBROOK | 35 HA)

The sub-area 1 comprises of the Grasbrook Harbour between Am Sandtorkai and Norderelbe. Its main characteristics are derived from the dock form of the Sandtor and Grasbrook Harbours as well as from the immediate urban influence of the Speicherstadt. The initial construction stage of the overall project will start in this area.

The area is suitable for cultural and shopping activities, due to its outstanding location within the boundaries of Hamburg's city centre, the attractive tourist sites Landungsbrücken, Baumwall and Speicherstadt as well as the favourable underground access. The area between Sandtorhafen, Norderelbe, Grasbrookhafen and Strandkai have been examined in different scenarios for these functions. In the event of future tourist developments in the western zone, the Strandkai is a prime location for high-quality multi-story housing. Should the Strandkai become a tourist attraction, then Sandtorhafen is likely to develop as a residential district. Its favourable location on the waterfront would be reinforced by the adjacent historical quarter Cremon, which is also interspersed with housing.

In den übrigen Quartieren sollten Funktionen wie Dienstleistungen und Einzelhandel entwickelt werden. Eine Nutzungsmischung mit Wohnen sollte in allen Bereichen, die dafür geeignet sind, erreicht werden.

Die Landschaftsachse des 1. Grünen Ringes zeichnet die Struktur der im 19. Jahrhundert gärtnerisch umgestalteten Wallanlagen nach. Der Verlauf des ehemaligen Wallringes im Grasbrook ist infolge der hafengewerblichen Umstrukturierungen des 19. Jahrhunderts nicht mehr erkennbar. Die Neuinterpretation, Fortsetzung oder Schließung des 1. Grünen Ringes zwischen Deichtorplatz im Osten und Baumwoll im Westen über die geeignete Stellung und Anordnung von Bauflächen, Platz- und Grünflächen unter Einbeziehung der Kaianlagen soll im weiteren Entwurfsverfahren diskutiert werden.



**Der Bereich Grasbrookhafen – das Heizwerk wird bis 2002 abgeräumt
The Grasbrookhafen area - the power station will be demolished in 2002**

Functions such as service and shopping should be developed in other districts. Mixed-use including housing should be achieved in all suitable areas.

The landscape axis of the first Green Belt defines the structure of the embankment, which has been restored in the 19th century. The course of the former embankment in Grasbrook is no longer perceivable due to the commercial restructuring in the harbour. The continuation or break-up of the first Green Belt between Deichtorplatz and Baumwoll with an appropriate allocation of building sites, squares and landscaped areas will be discussed.

WEITERE PLANUNGSHINWEISE UND PROBLEMSTELLUNGEN

- Das Gebiet weist mit Kaiserhöft (Kaispeicher A), Strandhöft, Strandkai, Strandkai / Ecke Magdeburger Hafen, Orte von herausragender städtebaulicher Bedeutung für das Projekt HafenCity auf. Der baulichen Entwicklung dieser Orte muß hinsichtlich der Diskussion ihrer Nutzung, ihrer Höhenentwicklung und ihrer architektonischen Prägung eine besondere Beachtung geschenkt werden.
- Der Bereich Brooktor | St. Annen ist der Hauptzugang aus der Innenstadt in das neue Planungsgebiet. Im Zusammenhang mit der baulichen Entwicklung im Umfeld des Kreuzfahrtterminals wird die Zone, zu beiden Seiten des Magdeburger Hafens ein Bereich mit hoher Zentralität für das gesamte Gebiet.
- Gemäß Beschluß von Senat und Bürgerschaft im Mai bzw. August 1997 soll die Kaffee-Lagerei N.H.L. GmbH&Co. an ihrem Standort Am Sandtorkai verbleiben. Im weiteren Entwicklungsprozeß der HafenCity müßte allerdings ihre an die Hafenbahn anschließende Anschlußbahn gekündigt werden. Die planerische Reaktion auf die Geruchsbelastung, die von diesem Betrieb ausgeht, muß in den weiteren Arbeitsschritten entwickelt werden.
- Der Umgang mit den denkmalgeschützten Ensemble der Speicherstadt erfordern eine angemessene bauliche Reaktion und ein maßstäbliches Gegenüber.
- Alle Teilflächen müssen in jeder Entwicklungsphase für sich lebensfähig sein. Dies bezieht sich insbesondere auf die Herstellung des Hochwasserschutzes und die hochwassersicheren Rettungswege hinter die öffentliche Deichlinie.

ADDITIONAL PLANNING SUGGESTIONS AND PROBLEMS

- The HafenCity project comprises of an area of significant sites with urban quality (Kaiserhöft, Strandhöft, Strandkai, Strandkai/ Magdeburg Harbour). Special consideration must be given to these sites regarding their function, scale and design.
- Brooktor | St. Annen forms the main entrance from the city centre to the planning area. In connection with the development surrounding the proposed cruise line terminal, the adjacent area to Magdeburg Harbour will become a focal point for the whole complex.
- Due to the conclusion of the Senate and the Local Council in 1997, the N.H.L. GmbH & Co. coffee warehouse will remain in its present location. During the continued development their private connection to the harbour railway will be served notice. Solutions for odours caused by the coffee warehouse will be presented at a later stage.
- The context of the conservation area Speicherstadt demands an appropriate response regarding scale and design of adjacent buildings.
- All subareas have to be self-supporting during each realization phase, especially with reference to flood control installations and escape routes located behind the public dike line.



TEILGEBIET 2 (LOHSEPLATZ UND WESTLICH VOM OBERHAFEN | 42 HA)

Das Teilgebiet 2 umfaßt im wesentlichen die Flächen der Deutschen Bahn, östlich des Magdeburger Hafens und die westlichen Flächen zu beiden Seiten des Baakenhafens. Es wird im Norden durch die Speicherstadt und die Straße Am Brooktorkai, im Süden durch die Norderelbe und im Osten auf der Höhe der Großmarkthalle begrenzt.

Der Westteil des Baakenhafens eignet sich aufgrund seiner Wasserlage und der überwiegenden Südorientierung hervorragend für Wohnungsbau mit innerstädtischer Dichte.

In den übrigen Quartieren zwischen der Versmannstraße, Magdeburger Straße, Stockmeyerstraße und Bahnanlagen sind überwiegend gewerbliche und Dienstleistungsnutzungen denkbar. Eine Nutzungsmischung mit Wohnen sollte in allen Bereichen, die dafür geeignet sind, angestrebt werden. Die Dichte sollte innerstädtischen Charakter haben.



**Der Standort Lohseplatz – im Hintergrund das Kontorhausviertel
The Lohseplatz site – historic merchant quarter in the background**

SUB-AREA 2 (LOHSEPLATZ AND WESTERN OBERHAFEN | 42 HA)

Sub-area 2 encloses the area of the German Rail and sites located to the west of Baakenhafen. The area is defined by the Speicherstadt and Am Brooktorkai, Norderelbe and the central market.

Due to its waterfront location and south orientation, the western part of Baakenhafen is suitable for residential housing with urban density.

Commercial and office use is likely for all other quarters between Versmannstraße, Magdeburger Straße and Stockmeyerstraße. Mixed-use including housing should be achieved in all appropriate areas, where density should resemble that of an inner city.

The isolated location of the area between Oberhafen and the train viaduct predestines the site for modern commercial use. The relationship to the waterfront principally allows for additional housing projects on the banks of the Oberhafen. The change of use makes a new bridge-link to Bankstraße, Lippeltstraße and Amsinckstraße indispensable.

Die isolierte Lage der Flächen zwischen Oberhafen und Bahnviadukt prädestiniert den Bereich für arbeitsplatzintensive, moderne gewerbliche Nutzungen. 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.

Im westlichen Hauptzugang in das Gebiet, nördlich des Brooktorhafens und des Ericusgrabens, sind Kerngebietsnutzungen mit einem beträchtlichen Anteil an Wohnungsbau und Einzelhandel vorstellbar. Die Höhenentwicklung dieses Bereiches sollte an den Maßstäben der Speicherstadt orientiert sein. Räumlich hat dieser Bereich eine Gelenkfunktion zwischen den östlichen Wallanlagen und dem Südrand der Speicherstadt.

Eine städtebaulich angemessene Reaktion auf die Mittelkanalachse in Hammerbrook bietet Möglichkeiten, die HafenCity mit den sich östlich anschließenden Stadtbereichen räumlich zu verbinden.

WEITERE PLANUNGSHINWEISE UND PROBLEMSTELLUNGEN:

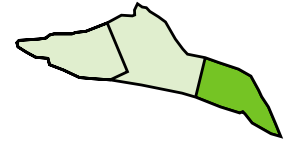
- Gemäß Beschluß von Senat und Bürgerschaft im Mai bzw. August 1997 sollen die vorhandenen Nutzungen zu beiden Seiten der Magdeburger Straße und nördlich des westlichen Abschnittes der Stockmeyerstraße an ihrem Standort verbleiben. Im weiteren Entwicklungsprozeß der HafenCity müßte allerdings die an die Hafenbahn anschließende private Anschlußbahn des Kühlhauses Magdeburger Straße gekündigt werden.
- Die Ericusspitze ist der östliche Abschluß der Speicherstadt und gleichzeitig südlicher Endpunkt einer künftigen Kulturmeile, ist ein Ort mit besonderer Bedeutung für das Projekt, ihrer künftigen baulichen Nutzung muß im weiteren Projektablauf eine besondere Beachtung geschenkt werden.
- Eine besondere Identität erhält der Bereich Lohseplatz/Steinschanze durch seine milieuprägenden Freiräume.

Along the western main entrance a primary use with a high percentage of housing and shops is foreseeable. The proposed building height must respect the scale of the Speicherstadt. This area acts like a hinge between the public embankment and the south end of Speicherstadt.

An appropriate urban reaction towards the Mittelkanal in Hammerbrook presents the opportunity, to connect the HafenCity with the neighbouring city districts to the east.

ADDITIONAL PLANNING SUGGESTIONS AND PROBLEMS

- Due to the conclusion of the Senate and the Local Council in 1997, the existing use to both sides of Magdeburger Straße and north of Stockmeyerstraße should remain intact. However, the private train connection to the cold-storage depot on Magdeburger Straße has to be given notice during the further development process.
- The Ericusspitze, which terminates the Speicherstadt and the extended "Mile of Arts", is a site with crucial significance for the project. The proposed construction has to be finely executed in subsequent project phases.
- The area Lohseplatz/Steinschanze achieves a special identity through its characteristic landscaped spaces.



TEILGEBIET 3 (BAAKENHAFEN | 29 HA)

Das Teilgebiet 3 wird im Norden und Osten durch den Oberhafenkanal und seine Einmündung in die Norderelbe, im Westen durch die Höhe der Großmarkthalle und im Süden durch die Norderelbe begrenzt.

Den Zielvorstellungen für dieses Teilgebiet liegen als Nutzungsalternativen die Verlagerung der Hamburger Messe in den Baakenhafen und die Entwicklung eines gemischt genutzten Quartiers im Bogen der Hamburg-Hannoverschen Bahnstrecke zugrunde.

Vor dem Hintergrund der Diskussion über den erheblichen Modernisierungstau und den erforderlichen Erweiterungsbedarf der Messe am Standort Karolinenviertel ist u.a. der Baakenhafen in der HafenCity als Standort für einen Neubau vorgeschlagen worden. Der Gedanke wurde durch die städtebaulich sowie verkehrlich günstige Lage des Baakenhafens für eine solche Sondernutzung begründet und bietet beispielsweise die Chance, hier einen Anziehungspunkt für viele Menschen zu schaffen mit Initialwirkung für weitere Projekte.



Versmannskai am Baakenhafen | Versmannkai in Baakenhafen

SUB-AREA 3 (BAAKENHAFEN | 29 HA)

The sub-area 3 is defined by the Oberhafenkanal and its confluence into the Norderelbe as well as the height of the main market hall.

The objectives for this site are based on the transfer of the Hamburg Exhibition Grounds into the Baakenhafen or alternatively the development of a mixed-use district in the sector of the train route Hamburg - Hannover.

Against the background of delayed modernization and extension of the exhibition grounds, the Baakenhafen has been proposed as a possible new location. The concept is further justified with the prime location to transport and traffic facilities. It also presents one opportunity, to initiate a focus offering stimulus for other projects.

Based on the constructional program of the HMC for a complete new build, a 28 ha site has been surveyed for the development of an exhibition centre with approx. 150.000 m². The analysis of urban design and traffic considerations have been the basis of a proposal from a private investor, extracted from the constructional program.

Gemäß Bauprogramm der HMC Hamburger Messe und Congress GmbH für einen kompletten Neubau sind an diesem Standort ca. 28,0 ha Grundstücksfläche unter Inanspruchnahme des östlichen Abschnittes des Baakenhafens für eine Messeentwicklung von ca. 150.000,- m² Ausstellungsfläche untersucht worden. Der aus dem Bauprogramm entwickelte Hochbautentwurf eines privaten Investors lag der städtebaulichen und verkehrlichen Betrachtung ebenfalls zugrunde.

Eine Grundsatzentscheidung zur Entwicklung der Messe soll voraussichtlich im ersten Halbjahr 1999 getroffen werden. Sollte es dabei nicht zu einer Verlagerung an den Baakenhafen kommen, wäre hier die Entwicklung eines städtischen Wohnquartiers und weiter östlich im Bereich Zweibrückenstraße als Landmarke der Einfahrt in die Stadt eine weitgehend dienstleistungsorientierte gewerbliche Nutzung denkbar. Die Inanspruchnahme von Wasserflächen wäre in diesem Fall nicht zwingend erforderlich.

Denkbar wäre auch, die Bereiche zu beiden Seiten des Baakenhafens als Zone für heute noch nicht vorhersehbare bzw. heute noch nicht bekannte Nutzungsentwicklungen im Sinne einer Wechselfläche vorzuhalten.

WEITERE PLANUNGSHINWEISE UND PROBLEMSTELLUNGEN:

- Welche zusätzlichen Aspekte und konkreten Möglichkeiten entwickelt werden können, um Rothenburgsort und die Veddel stärker mit der HafenCity zu vernetzen muß im weiteren Verfahren erörtert werden.
- Welcher Art die Bedeutung des Elbparks Entenwerder für das Entwicklungsgebiet sein kann, ist in weiteren Verfahrensschritten zu untersuchen. Durch einen Brückenschlag über den Oberhafen sollte er in das Promenadensystem der HafenCity eingebunden werden.
- Bei einer Entwicklung des Gebietes von Westen nach Osten und der damit gegebenenfalls einhergehenden, zunehmenden Verkehrsdichte wird zu prüfen sein, ob eine Über- oder Unterquerung des Oberhafens auf der Höhe der Einmündung der Süderstraße bzw. des Nagels weg es in die Amsinckstr. erforderlich ist. Im Zeitraum der tatsächlichen Realisierung werden hierzu noch sehr detaillierte Untersuchungen erforderlich.

It is also possible, to maintain the Baakenhafen area as a location for presently unforeseeable or alternating use.

ADDITIONAL PLANNING SUGGESTIONS AND PROBLEMS

- Aspects of a linkage of Rothenburgsort and Veddel with the HafenCity have to be analyzed during further design stages.
- The influence of the Elbpark Entenwerder for the planning area must be considered. A bridge-link across the Oberhafen should connect the park with the promenade system of the HafenCity.
- Developing the area from west to east, resulting in an increased traffic volume, may require an under- or overpass of the Oberhafen. Detailed surveys have to be carried out during the realization.

HOCHWASSERSCHUTZ

Im Zuge der Erarbeitung der Masterplankonzeption wurden die unterschiedlichen Möglichkeiten, das Gebiet vor Hochwasser zu schützen, untersucht. Im Grundsatz gibt es dazu zwei Lösungen, die Polderlösung und die Warftlösung.

Ein "Polder" ist dadurch gekennzeichnet, daß ein niedrigliegendes Gebiet durch eine Schutzlinie aus Deichen und Wänden umgeben wird und dadurch vor Hochwasser geschützt wird. Im Gegensatz dazu besteht eine "Warft" aus einem aufgehöhtem Gebiet, das durch seine Höhe ausreichend gegen Hochwasser geschützt ist. An den Gebietsrändern werden ergänzende bauliche Maßnahmen den Schutz der Böschungen vor Wellenschlag und Überströmung sicherstellen.

FLOOD CONTROL

In the production of the master plan concept the various possibilities of flood control for the area were examined. Basically, two solutions exist, the use of polders and the erection of mounds.

A "polder" is characterized by the enclosure of low land by a protection line of dikes and walls offering protection from floods.

On the contrary, a "mound" is an elevated area, that is protected from high waters simply due to its elevation. Additional built structures on its boundaries reinforce the embankments against flooding.

POLDERLÖSUNG

Die Polderlösung würde für das Gebiet der HafenCity eine Schutzlinie (Länge 4,75 km) entlang der Norderelbe zwischen Baumwall und Elbbrücken erfordern. Sie würde überwiegend aus Hochwasserschutzwänden bestehen. Wegen der zu kreuzenden und zu erhaltenden Wasserwege wären insgesamt 5 Sperrwerke erforderlich, die im Sturmflutfall geschlossen würden. Eine solche neue Hochwasserschutzlinie wäre ein guter Hochwasserschutz für das Gebiet der künftigen HafenCity und würde es ermöglichen, die bestehenden Gebietshöhen unverändert zu lassen. Es wäre jedoch eine technisch aufwendige und mit extrem hohen Kosten verbundene Lösung, die zudem den Nachteil hätte, erst nach ihrer Gesamtfertigstellung einen Schutz zu gewährleisten. Erst dann könnte mit einer Bebauung des Gebietes begonnen werden.

Die Errichtung von 5 Sperrwerken und 5 Wandabschnitten erfordert umfangreiche Planfeststellungsverfahren. Nach einer ersten groben Untersuchung wäre für eine solche Lösung ein Gesamtzeitraum von 10-13 Jahren für die Planung und Realisierung einschließlich der gesetzlich vorgeschriebenen Planfeststellungsverfahren als Vorlaufzeit anzusetzen. Eine Entwicklung des Gebietes für schutzbedürftige Nutzungen (z.B. Wohnen) könnte demnach frühestens nach diesem Zeitraum erfolgen. Die Sicherheit, daß die Linie auf gesamter Länge hergestellt werden kann, besteht erst, wenn auch die letzte Zulassung unanfechtbar geworden ist. Dies beinhaltet ein Risiko, da der Hochwasserschutz erst wirksam ist, wenn er auf der gesamte Linie erstellt würde. Darüberhinaus hätte diese technische Lösung zur Folge, daß die Baumaßnahme über den langen Planungs- und Realisierungszeitraum vorfinanziert werden müßte, ehe die Umwandlung des Gebietes betrieben werden kann.

POLDER SOLUTION:

The polder solution would require a protecting line (length 4.75 km) along the Norderelbe between Baumwall and Elbbrücken, which would primarily consist of high water barriers. The waterways, that have to be crossed or maintained, would require the construction of five floodgates. Such a flood control line would offer excellent protection for the area of the future HafenCity, the existing levels could remain unchanged. It would however be a technically demanding and extremely expensive solution with the disadvantage being, that protection is only guaranteed after the overall completion. Only then could housing construction be initiated.

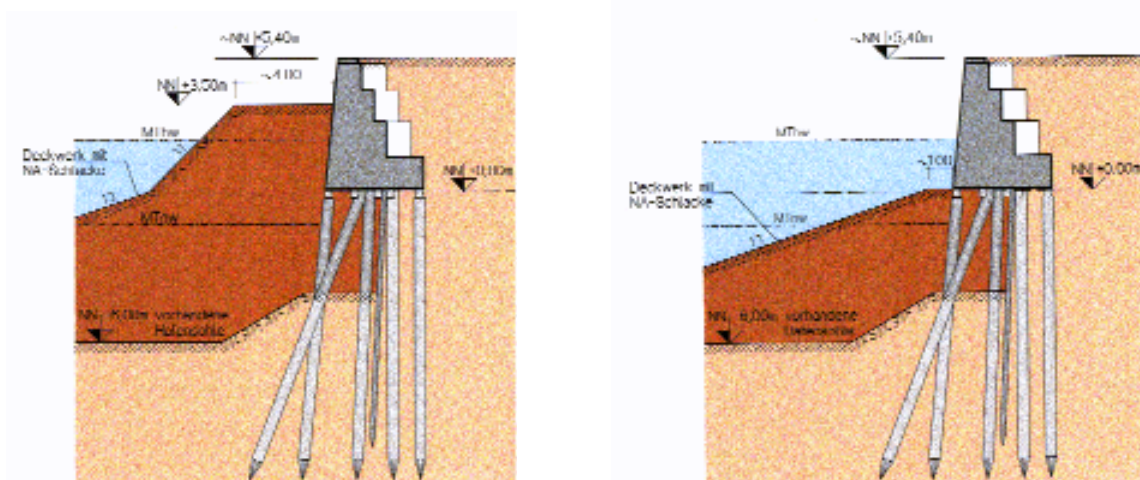
According to initial estimates, a total planning and realization period of 10 - 13 years including the obligatory legal proceedings has been recorded. The development of the area with uses in need of protection (e.g. housing) could start at the earliest after this period. The construction of five floodgates and barriers requires a detailed planning application.

The certainty for complete barrier erection only exists after the last authorization became incontestable (inherently dangerous, as the flood protection is effective only after overall completion). The building costs of this solution would have to be pre-financed over a period.

WARFTLÖSUNG

Für den Hochwasserschutz der HafenCity wurde eine Warftenlösung untersucht, bei der das Gelände allgemein auf eine für den Hochwasserschutz erforderliche Höhe angehoben wird. Heute weist das Gelände etwa Höhen zwischen NN +4,40 m (am Grasbrookhafen) und NN +7,20 m (am Cellpap-Terminal, Grasbrook) auf. Die im Rahmen der Studie ermittelte und abgestimmte Mindesthöhe der Warften beträgt generell NN +7,50.

Darüber hinaus ist in den Luv-Bereichen der Warften aufgrund des zu erwartenden Wellenauflaufes eine größere Schutzhöhe erforderlich, die entsprechend den örtlichen und baulichen Gegebenheiten sowie dem kleinräumig zu ermittelnden Wellenklima bis zu 0,90 m hoch sein muß. Die erforderlichen Schutzhöhen können dabei durch zusätzliche Geländeaufhöhungen oder durch bauliche Einrichtungen am Rande der Warft, wie z.B. Gebäude oder Garagenbauwerke, hergestellt werden. Die im Rahmen der Studie anhand von Analogieschlüssen aus vorliegenden Daten zum Wellenklima ermittelte Schutzhöhe für die Luv-Bereiche liegt demnach bei maximal NN +8,40 m. Dieser Wert kann durch bauliche Maßnahmen zur Wellendämpfung reduziert werden. Eine Abminderung der Ausbauhöhe richtet sich für



**Sanierung und Unterwasserberme an bestehender Kaianlage
Stabilization and under-water berms of existing quay installations**

Böschungen nach der Neigung und der Oberflächengestaltung bzw. für Hochwasserschutzwände nach dem zugelassenen Überlaufwasser und nach der gewählten Methode zur Wellendämpfung. Für weiterführende Aussagen wird das Wellenklima im Bereich der HafenCity unter Berücksichtigung des zu erstellenden städtebaulichen Masterplans detailliert bestimmt werden.

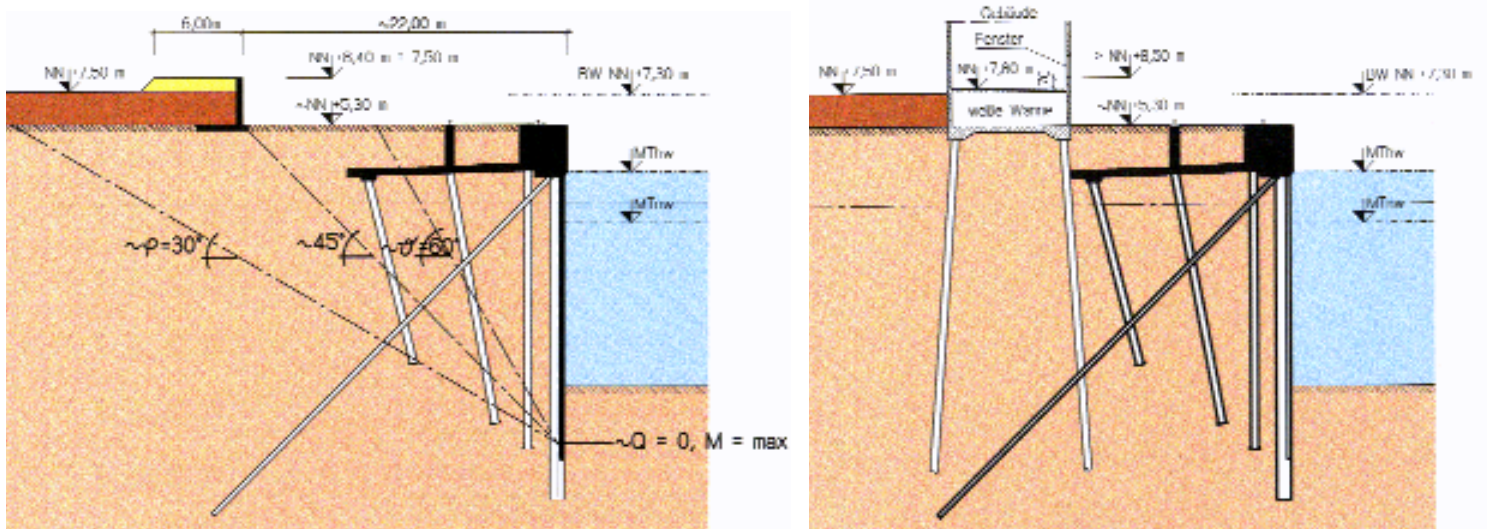
Mit der Warftenlösung kann ein Schutz gegen Sturmfluten für die HafenCity erreicht werden, wie er durch die vorhandenen Hochwasserschutzanlagen in der Innenstadt gegeben ist. Dadurch wird die innerstädtische Entwicklung des Untersuchungsgebietes sichergestellt.

Die HafenCity wird voraussichtlich in verschiedenen, teilweise auch kleinflächigen Entwicklungsstufen oder Baustufen, realisiert werden. Für diese stufenweise Entwicklung eignet sich das Warftenkonzept besonders gut, da auch für erste, kleinflächige Warften die volle Schutzqualität des Warftenkonzepts erreicht werden kann. Voraussetzung hierfür sind angepaßte Warft-Ausbauhöhen und ein geeignetes hochwassergeschütztes Rettungswegesystem für jede einzelne Warft.

Bei der Warftenlösung sollen die vorhandenen Kaianlagen weitgehend erhalten werden. Sie wurden untersucht. Demnach ist der überwiegende Teil der Kaianlagen im Bereich der HafenCity standsicher. Aufgrund einer Verschärfung der Berechnungsrichtlinien haben sie rechnerisch allerdings keine Lastreserven mehr. Um eine kostenintensive Erneuerung der Kaianlagen für zusätzliche Lasten aus der Geländeaufhöhung für die Warftenlösung zu vermeiden, sollte die Warft einen Abstand zur Uferbefestigung aufweisen, der etwa zwischen 18 m und 30 m je nach Kaiquerschnitt liegt. Durch eine Tiefgründung von Gebäuden und baulichen Anlagen in Ufernähe kann eine Abschirmung der bestehenden Kaianlagen für Gebäudelasten sowie für Lasten aus der Geländeaufhöhung erreicht werden. Der erforderliche Abstand zur Uferlinie kann so erheblich vermindert werden.

Für die nicht mehr standsicheren, aber erhaltenswerten Kaianlagen werden in der Studie verschiedene Sanierungsvorschläge vorgestellt, die einen weiteren Fortbestand dieser Anlagen ermöglichen.

Durch Kombination der Warftenlösung mit bis zu vier Sperrwerken können - zu einem späteren Zeitpunkt - solche Bereiche des Untersuchungsgebietes in den Hochwasserschutz eingebunden werden, die sich aufgrund der vorhandenen Bebauung oder anderer baulicher Gegebenheiten nicht einfach aufhöhen lassen (z.B. die Speicherstadt). Auch für eine solche Kombinationslösung ist die untersuchte Warftlösung geeignet, da es möglich ist, zunächst nur einzelne Warftbereiche der Gesamtlösung zu entwickeln und anschließend das Schutzsystem in einem weiteren Schritt durch Sperrwerke zu vervollständigen. Aufgrund der dargestellten Überlegungen wird der Warftenlösung der Vorzug gegeben.



Aufhöhungsflächen mit Abstand zur Kaimauer
Elevated area with clearance to quay embankment

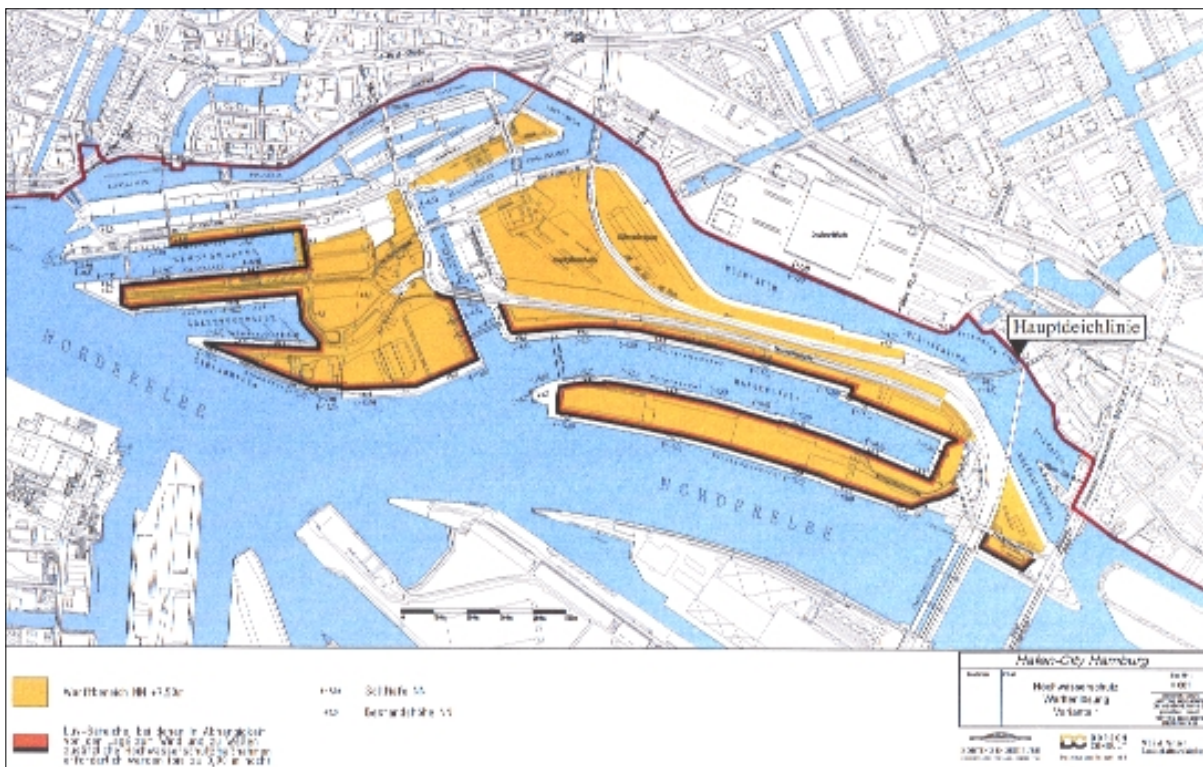
Im Bereich der geplanten HafenCity werden viele Menschen leben, wohnen und arbeiten. Deshalb muß die HafenCity mit technisch vergleichbaren Sicherheitsstandards für den Hochwasser- und den Katastrophenschutz bzw. Rettungsdienst der Feuerwehr und anderer Organisationen ausgestattet sein wie das übrige Stadtgebiet Hamburgs. Eine Evakuierung der Bevölkerung oder eine Räumung der HafenCity im Sturmflutfall ist nicht vorzusehen.

Im Masterplan werden die notwendigen Rettungswege für die Feuerwehr und andere Rettungsdienste eingeplant. Darüber hinaus ist der Aufbau einer Hochwasserschutz-Organisation für die HafenCity vorzusehen. Diese wird verantwortlich sein für die Entgegennahme bzw. das Abhören von Sturmflutwarnungen und Alarmierung, die Kontrolle und Bedienung der Vorrichtungen für den Objektschutz (z.B. Fluttore für Tiefgaragen und Hauseingänge etc.), die Einleitungen von Schutzmaßnahmen im Einzelfall, die regelmäßige Überwachung der Funktionsfähigkeit sämtlicher Hochwasserschutz-Einrichtungen, die Bedienung und Wartung von Toren, die Durchführung und Kontrolle verkehrslenkender Maßnahmen im Sturmflutfall.

MOUND SOLUTION

A mound solution has been considered, where the HafenCity would generally rise to a level requested for flood control. Presently the area is located between +4.40 m above sea level (Grasbrookhafen) and +7.20 m above sea level (Grasbrook). The study indicated a required minimum level of +7.50 m.

On the windward side of the mounds a higher protection level is necessary due to the expected wave run-up. In correspondence with local and constructive features as well as detailed studies of local wave patterns, the additional height is up to 0.90 m. The necessary protective height could be achieved by the construction of buildings or barricades on the banks of the mound. Based on wave pattern research, the protective height on the windward side is maximum +8.40 m, this value can be reduced by wave barriers.



Das Warftenkonzept – schrittweise hochzulegende Flächen im Entwicklungsgebiet
Mound solution - gradual elevation of sites in the development area

On the mound embankment the reduction is dependent on inclination and surface treatment; for high water barriers it is dependent on the allowed spillwater and the type of wave breakers. For further assessment, the wave patterns within the HafenCity will be examined together with the master plan.

The mound solution will offer the same protection of the HafenCity against storm-floods, which presently exists for the city centre, guaranteeing the safety of the central development area.

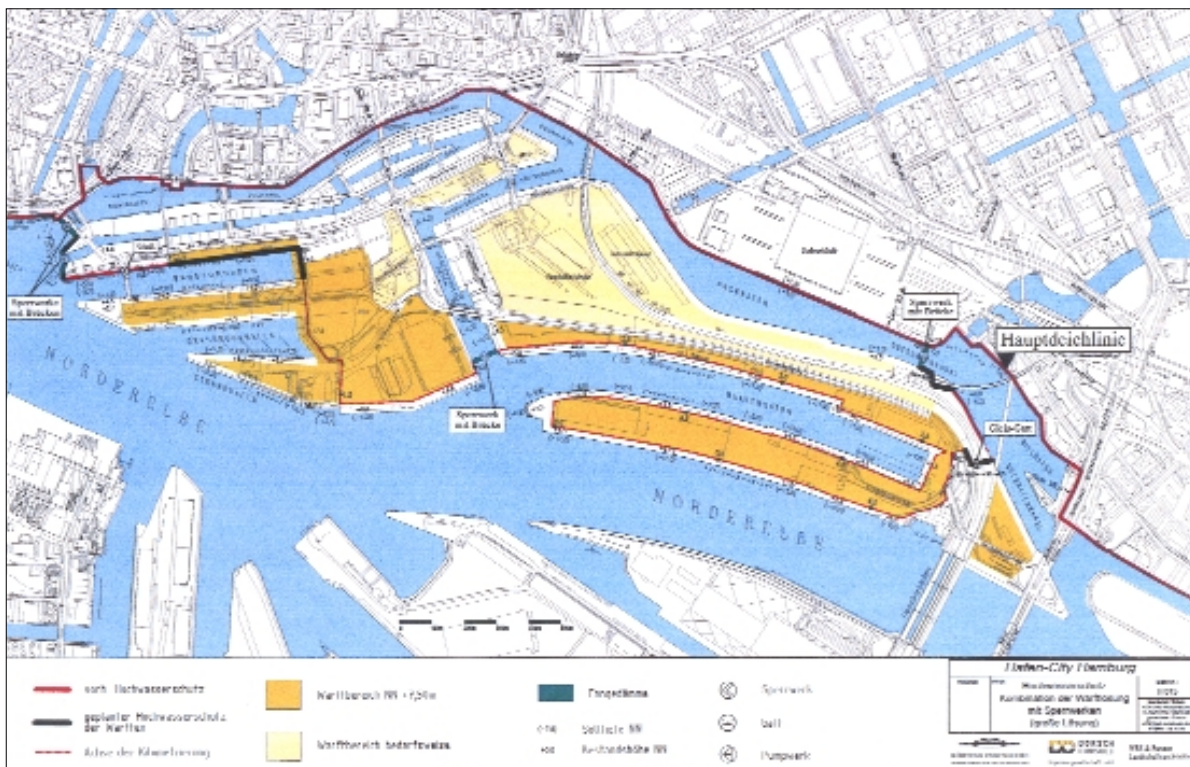
The HafenCity will be realized in development and building stages of various scales. The mound solution is suitable for phase development, because even single mounds provide complete protection. Preconditions are adjusted mound-levels and an appropriate system of rescue routes.

The existing quays should be maintained. According to a study, the majority of quays are stable, but no further loading capacity is available. In order to avoid a cost-intensive maintenance of the quays incurring additional loading, the mounds should maintain a distance from the embankment of 18 m to 30 m depending on the quay section. The deep foundations of buildings close to the water's edge can provide support for the existing quays. Thus the required distance to the embankment can be reduced considerably.

For structurally unsound quays, which are worth maintaining, studies propose various forms of remedial work.

The addition of mounds with up to four floodgates, can integrate those areas later on into the flood control system, which cannot easily be risen due to the existing structures or conditions (e.g. the Speicherstadt). It is possible to develop single mound areas in the initial step, whilst completing the protective system in subsequent phases with floodgates.

Based on these considerations the mound solution is preferred.



Die Kombinationslösung – Ergänzung hochgelegter Flächen mit Sperrwerken zu einem späteren Zeitpunkt
Combined solution - Completion of elevated areas with floodgates at a later date

Many people will live and work in the HafenCity, therefore this area has to be equipped with the same storm-water and rescue services, as the other parts of the municipal district of Hamburg. An evacuation of the HafenCity is not foreseen.

The master plan integrates the necessary rescue routes for the fire brigade and other emergency services. Additionally, a flood control organisation has to be provided. It will be responsible for receiving storm tide warnings, the operation and maintenance of floodgates (e.g. for underground car parks and house entrances) and the initiation of precautionary measures. Furthermore traffic management in case of storm tides will be supervised.

VERKEHR

Das Gebiet der HafenCity ist nur über Brücken erreichbar. Die Verkehrsbelastung der 5 stadtseitigen Landübergänge Niederbaumbrücke, Brooksbrücke, Kornhausbrücke, Oberbaumbrücke und Oberhafenbrücke beträgt ca. 36.500 Kfz/Std., Zweibrückenstraße ca. 13.000 Kfz/24 Std. und Freihafenelbbrücke ca. 22.700 Kfz/ 24 Std. Der Durchgangsverkehr zwischen den nördlichen Landübergängen und der Freihafenelbbrücke / Zweibrückenstraße liegt bei ca. 16.000 Kfz/24 Std.. Der Quell- und Zielverkehr beträgt 13.200 KFZ/24 Std. für die Speicherstadt und 8.900 Kfz/ 24 Std. für den Planungsraum der HafenCity.

Am stadtseitigen Rand liegen die U-Bahnhaltestellen Baumwall (U3) und Meißberg (U4), an der Haltestelle Meißberg endet die Buslinie 111, im Bereich Zweibrückenstraße liegt eine Bushaltestelle der Buslinie 251.

Den Kapazitätsabschätzungen im verkehrlichen Bereich lagen als Arbeitshypothesen zwei unterschiedliche, zwischen der Stadtentwicklungsbehörde und der GHS abgestimmte Szenarien zur Nutzung und Dichte zugrunde.

Entsprechend diesen Nutzungsüberlegungen ergäbe sich ein Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr, das die Brückenübergänge im Endausbau täglich mit 79.000 Kfz/ 24 Std. bzw. 86.000 Kfz./ 24 Std. belasten würde. In der Abendspitze verlassen ca. 7.000 Kfz. / Std. die HafenCity.

Die Vorschläge für künftig denkbare Straßennetze wurden unter weitgehender Beibehaltung der bestehenden Infrastruktur und den verkehrstechnischen Belangen sowie den Anforderungen des Rettungsdienstes und der brandschutztechnischen Hilfeleistungen entwickelt.

Die Feuerwehr fordert für die einzelnen Nutzungsbereiche jeweils 2 hochwassergeschützte Rettungswege (> 7,50 m NN) hinter die Hauptdeichlinie der Stadt. Zur Zeit werden lediglich die Oberbaumbrücke mit einer Höhe von 7,25 m ü.NN und die Freihafenelbbrücke mit einer Höhe von 9,00 m ü.NN als mögliche Rettungszufahrt anerkannt. Da von einer abschnittweisen Entwicklung mit ersten Baumaßnahmen im Westen des Gebietes ausgegangen wird, kann aus wirtschaftlichen Gründen ein weiterer hochwassergeschützter Rettungsweg durch Höherlegen des Übergangs Brooksbrücke über den Zollkanal erforderlich werden. Ausgehend von den genannten Brückenbauwerken müssen entsprechende hochwassergeschützte Zuwegungen in die Teilbereiche geschaffen werden.

Vor dem Hintergrund der o.g. Nutzungsüberlegungen, den Anforderungen des Rettungsdienstes und unter der Annahme sich im Laufe der Entwicklungszeit wenig ändernder Verkehrsmuster könnte bei einer stufenweisen Entwicklung des Gebietes von Westen nach Osten die folgende Abfolge von Maßnahmen an bestehenden Verkehrsanlagen erforderlich werden.

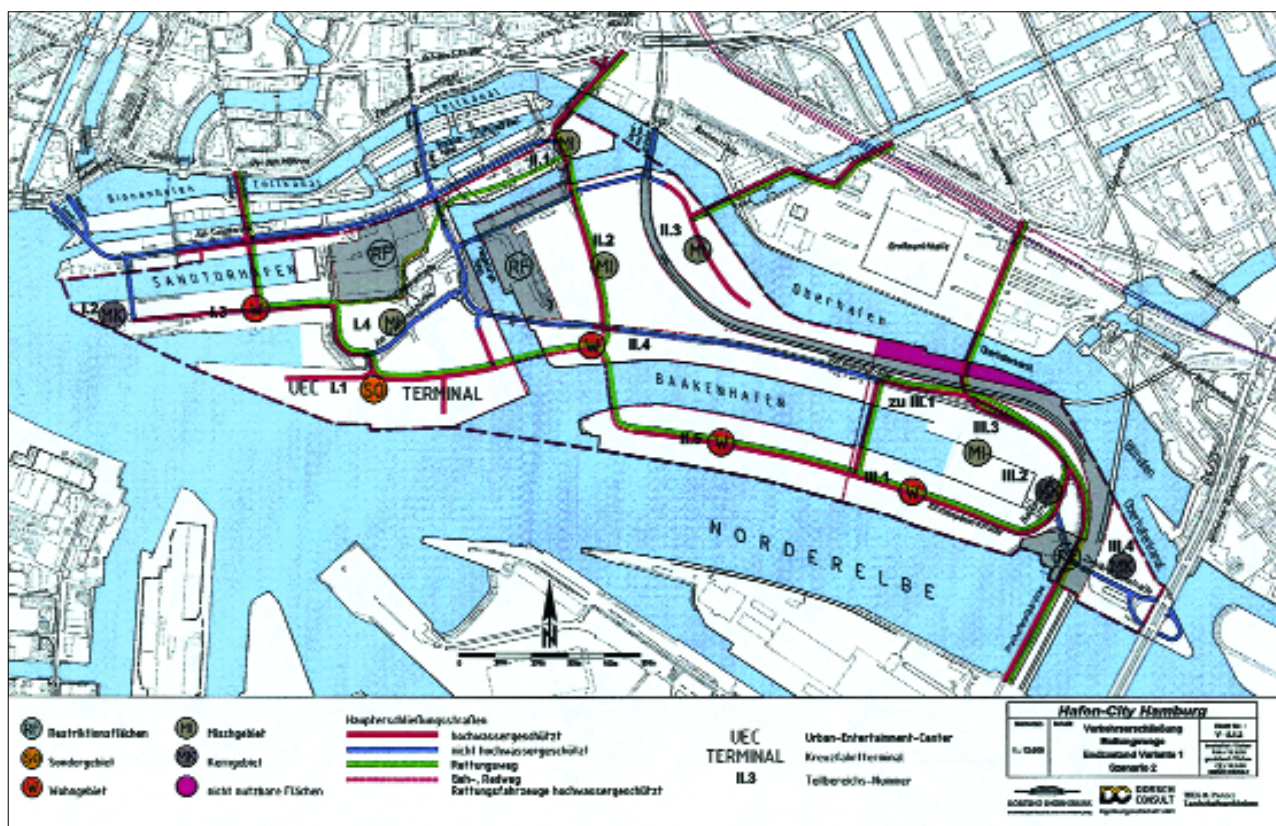
Sollte der Teilbereich des Baakenhafens zuerst gebaut werden, müßte eine hochwassergeschützte Zuwegung über den Baakenhafen gebaut bzw. die Versmannstraße hochgelegt werden.

Sofern die Anregung zur Verlagerung der Messe in die HafenCity weiterverfolgt werden, müssen die verkehrlichen Auswirkungen noch vertieft untersucht werden.

Diese aus verkehrstechnischen und rettungstechnischen Gründen für Baustufen entwickelten Maßnahmen entsprechen dem im Endzustand vorstellbaren Gesamtkonzept. Sie beinhalten keine Bauzustände, die nur vorübergehend erforderlich sind und im Endausbau entbehrlich sind oder ihn gar behindern. Die Konzeption sichert eine eingeschränkte Mobilität im Hochwasserfall. In den vergangenen 40 Jahren wurde das Erschließungsstraßenniveau von NN + 5,0 m 16 mal durch Sturmfluten überschritten, d.h. für die Versmannstraße im langfristigen Mittel alle 3 Jahre für wenige Stunden. Die Marke von NN +6,0 m wurde in diesem Zeitraum nur 3 mal überschritten.

Der Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr kommt nicht nur hinsichtlich der Inanspruchnahme des Gebietes durch die neuen Nutzer sondern auch hinsichtlich der Vermarktung der Flächen eine hohe Bedeutung zu. Im Rahmen der ersten orientierenden Verkehrsuntersuchung sind daher verschiedene Erschließungsvarianten für den ÖPNV voruntersucht worden. Es sind jedoch noch vertiefende Untersuchungen hinsichtlich der technischen Machbarkeit sowie der Bau- und Betriebskosten der unterschiedlichen Systeme erforderlich.

Für den stufenweisen Ausbau der HafenCity wird eine Erschließung über Buslinien, die jeweils der Realisierungsphase angepaßt werden können, als günstig angesehen.



Mögliches Erschließungsprinzip unterschieden nach vorhandenen und neuen, hochwassersicheren Straßen
 Optional development concept, differentiated by existing and proposed flood protected roads

Der Bau einer S-Bahn-Station Zweibrückenstraße ist in Parallellage der bestehenden S-Bahn über dem Oberhafen z. B. als gesonderter Messebahnhof technisch möglich. Allerdings erfordert er erhebliche Aufwendungen und wegen der situationsbedingten Neigungsverhältnisse im Bahnhofsbereich eine Zustimmung des Eisenbahnbundesamtes. Die S-Bahn-Station würde die Anbindung des Gebietes an den ÖPNV verbessern, aber ein Busliniennetz im Bereich der HafenCity nicht ersetzen.

Als weiteres Nahverkehrssystem wurde - auch zur Erhöhung der Attraktivität des Gebietes - ein straßenunabhängiges Kabinenbahnsystem (People-Mover) untersucht. Aufgrund der hohen Investitions- und Betriebskosten wird die Anlage eines People-Movers kritisch gesehen. Für eine attraktive ÖPNV-Erschließung der HafenCity sollten jedoch weitergehende Verkehrssystem-Untersuchungen im Rahmen sich verfestigender Nutzungsentwicklungen - Art, Maß und Zeitabfolge - vorgenommen werden.

Die Festlegung des Umfanges der notwendigen inneren Erschließung der HafenCity kann erst nach der Festlegung der Nutzungskonzeption erfolgen.

TRAFFIC DEVELOPMENT

The HafenCity is only accessible via bridges. The traffic flow of the five city-side land bridges Niederbaumbrücke, Brooksbrücke, Kornhausbrücke, Oberbaumbrücke and Oberhafenbrücke amounts to approx. 36,500 vehicles/hours, Zweibrückenstraße approx. 13 000 vehicles/hour and Freihafenbrücke approx. 22,700 vehicles/hour. The through-traffic between the northward land bridges and the Freihafenbrücke/Zweibrückenstraße amounts to approx. 16 000 vehicles/hour. The originating and terminating traffic amounts to 13 200 vehicles/hour for the Speicherstadt and 8 900 vehicles/hour for the planning area.

The underground stations Baumwall (U3) and Meißberg (U4) are located on the harbour boundary towards the city. The bus line 111 terminates at Meißberg station. A bus stop from service 251 is located by Zweibrückenstraße.

The traffic capacity forecast is based on two different scenarios of utilization and volume, which have been agreed upon between the Ministry of Urban Development and the GHS.

According to these considerations a private transportation is forecast, which would burden the bridge links after final completion with 79,000 vehicles/24 hours respectively. 86,000 vehicles/24 hours. During evening rush hours, 7,000 vehicles/hour will leave the HafenCity.

The proposals for the future street network have been developed whilst considering the extensive preservation of the existing infrastructure and the traffic related demands of rescue and fire protection services.

The fire brigade demands two flood protected escape routes (> +7.50 m above sea level) behind the city's main dike line per area. Presently, only the Oberbaumbrücke with a height of +7.25 m above sea level and the Freihafenbrücke with a height of +9.00 m are approved rescue approaches. As gradual development with initial constructions in the western part is foreseen, another flood protected rescue route could be required. This could be erected by raising the crossing Brooksbrücke across the Zollkanal. Corresponding flood protected approaches have to be created for single areas.

Regarding the above mentioned utilization, the requirements of rescue services and assuming slight traffic pattern alteration, the following measures could become necessary for a stage development from west to east.

Should the sub-area of Baakenhafen be built first, a flood protected approach across the Baakenhafen must be erected respectively Versmannstraße should be elevated.

If proposals for the transfer of the exhibition grounds to the HafenCity are realized, the effect on the traffic situation must be examined in greater detail.

These measures correspond to construction phases and have been developed from traffic and rescue considerations in accordance with the final completion context. Road constructions, which are for temporary use only, are avoided. The concept secures a limited mobility in flood cases. During the past 40 years the +5.0 m street level has been exceeded by storm-floods 16 times, i.e. on Versmannstraße a few hours every three years, the +6.0 m level has been exceeded only three times in the same period.

The development with local public transport is vital for the utilization and the marketing of the area. Therefore various options have been examined during an initial traffic study. Nevertheless, detailed studies regarding technical viability as well as building and operation costs of different systems are necessary.

Bus line connections, which are adjustable to respective construction phases, are viewed as suitable for the gradual development of the HafenCity.

The construction of a suburban line station Zweibrückenstraße - parallel to the suburban line across the Oberhafen - as a separate exhibition station is technically possible. This requires considerable investment and the approval of the Federal Rail Authorities due to the existing gradient in the station area. The suburban line station would improve the connection to local public transport, but would not replace a bus network in the HafenCity.

Alternatively, a cabin railway transport system (people mover) has been proposed. Due to high investment and operating costs, the construction of a people mover is viewed critically. To create an attractive linkage of the HafenCity to local transport facilities, further studies of traffic systems must be carried out, based on utilization developments regarding typology, scale and sequence.

The required transportation networks within the HafenCity can only be furthered after the definition of the utilization concept.

VER- UND ENTSORGUNG

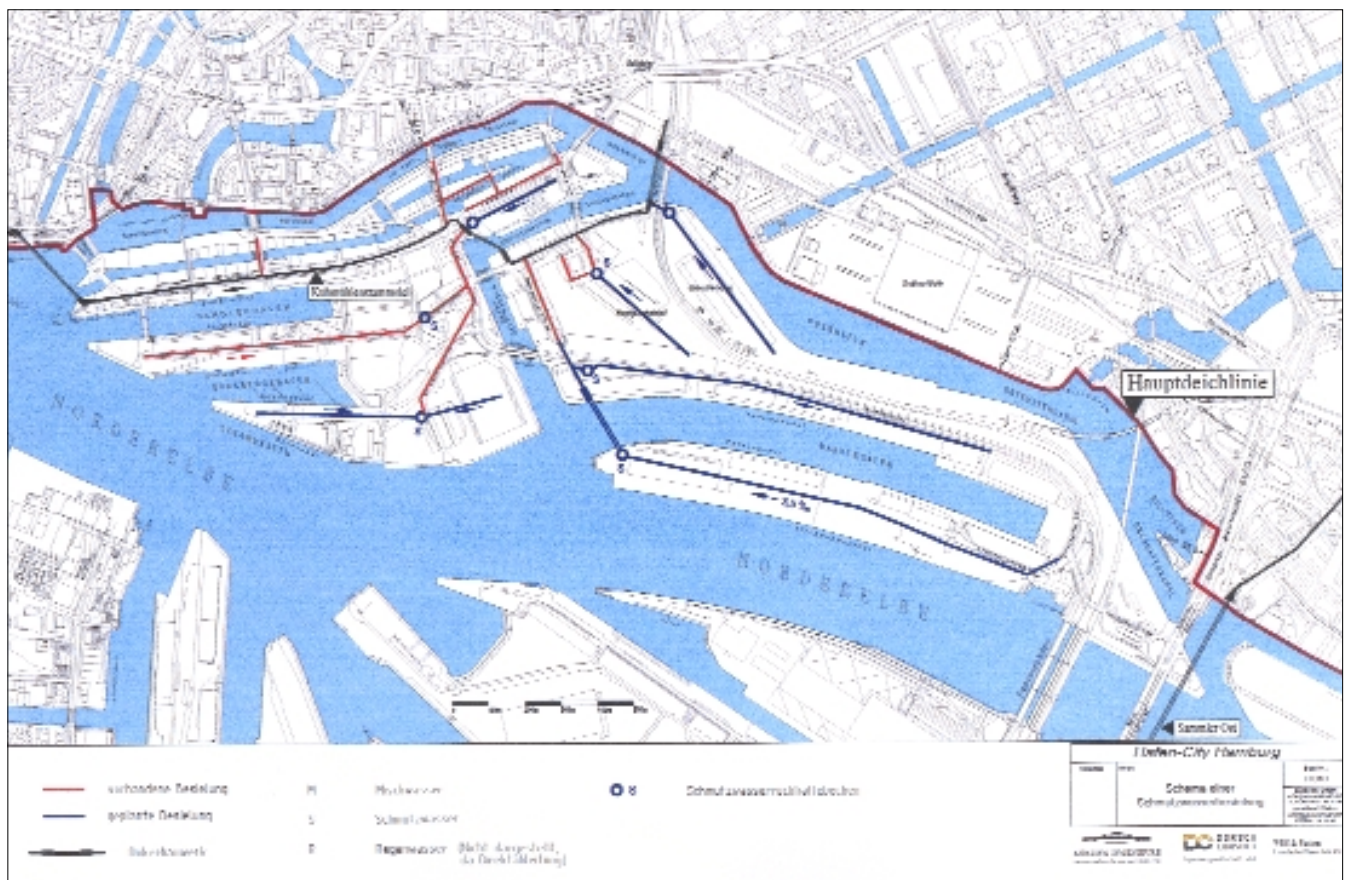
Im Rahmen dieser Planungsphase sind die Leitungsträger - Hamburger Stadtentwässerung, Hamburgische-Elektrizitätswerke, Hamburger Gaswerke, Hamburger Wasserwerke, Deutsche Telekom - zu ihren Belangen befragt worden. Aufgrund der zu erwartenden Nutzungs- und Geländehöhenänderungen können die bestehenden Ver- und Entsorgungsnetze in Abhängigkeit vom Veränderungsgrad der Geländemorphologie zumindest in großen Teilen nicht mehr genutzt werden. Entsprechend werden neue Leitungsnetze erforderlich.

Um bereits bestehende Infrastrukturen optimal zu nutzen, ist zu prüfen, ob die Hafencity wärmetechnisch über die HEW-Fernwärme versorgt werden kann.

SUPPLY AND WASTE DISPOSAL

Parallel to the development, the main network suppliers; drainage department, power company, gas and waterworks of the City of Hamburg as well as Deutsche Telekom, have been asked for their commentary. Due to the expected change of use and land levels, large quantities of existing supply and disposal networks are no longer functional, therefore new networks are required.

In order to benefit from existing infrastructures, it must be clarified, if the Hafencity can be supplied through the municipal heating networks.



Vorschlag für Ergänzung des Sietnetzes
Proposal for completion of sewerage net-work

SOZIALE INFRASTRUKTUR

Die Sicherstellung der Versorgung mit den erforderlichen sozialen Infrastruktureinrichtungen wird als bedeutsames Qualitätskriterium für den neuen Stadtteil betrachtet. Die Entwicklung des Plangebietes zu einem lebenswerten Stadtteil Hamburgs wird von einem guten Angebot an Wohnfolgeeinrichtungen mitbestimmt. Ein wesentliches Element dabei ist eine adäquate, wohnungsnahe Ausstattung für den Kindertagesheim- und Grundschulbereich.

Zur Zeit befinden sich im Gebiet der künftigen HafenCity keine infrastrukturellen Einrichtungen für Schul- und Kindertagesheimbedarf. Die geplanten Wohnungen müssen nach erster Einschätzung der Versorgungskapazitäten in der Umgebung überwiegend über neu zu schaffende Einrichtungen im Planungsgebiet versorgt werden.

Unterschiedliche Nutzungsszenarien gehen von künftigen Wohnungszahlen zwischen ca. 5.000 - 6.500 aus. Dafür wird rechnerisch voraussichtlich die folgende Ausstattung erforderlich, die noch entsprechend der tatsächlichen Entwicklung anzupassen ist.

GRUNDSCHULVERSORGUNG:

Anzustreben ist eine möglichst wohnungsnahe Grundschulversorgung (max. 4-zügig) mit sicherem Schulweg in einem Einzugsbereich von maximal 1.000 m. Dabei ist eine Kombination aus Grundschule und Kindertageseinrichtungen in einem gemeinsamen Baukörper bei kombinierter Freiflächennutzung möglich.

Sofern im Teilgebiet 1 (Grasbrook) die Anzahl der Wohneinheiten 1.500 nicht übersteigt, kann voraussichtlich auf den Bau einer eigenständigen Schule verzichtet werden, da die Grundschule bei der Katharinenkirche über Raumkapazitäten verfügen wird, wenn der Neubau für die Jugendmusikschule am Mittelweg fertiggestellt ist. Bis zu einer Wohnungsanzahl von 1.800 in diesem Teilgebiet müssen jedoch 0,8 ha für Spitzenbedarfe vorgehalten werden.

Im Teilgebiet 2 (bei ca. 3600-4400 WE) sind eine 4-zügige Grundschule (1,8 ha/ mit 0,8 ha Spitzenbedarf) bzw. zwei 3-zügige Grundschulen (2- je 1,5 ha mit je 0,6 ha Spitzenbedarf) erforderlich.

VERSORGUNG MIT WEITERFÜHRENDEN SCHULEN:

Für die Berechnung der Aufteilung der Schülerinnen und Schüler auf die einzelnen Schulformen wird vom Hamburger Durchschnitt ausgegangen. Der Flächenbedarf ist abhängig von Art und Realisierungszeitpunkt des Wohnungsbaus. Gegenwärtig ist die Kapazität benachbarter weiterführender Schulen weitgehend ausgeschöpft. Erst nach 2005 wird mit einem leichten Rückgang der Schülerzahlen zu rechnen sein. Um Spitzenbedarfe und damit verbundene zusätzliche Flächenbedarfe abzuflachen, sollte ein kontinuierlicher Entwicklungsprozeß des Planungsgebietes angestrebt werden. Der zu erwartende Dauerbedarf im Haupt-, Real- sowie im Gesamtschulbereich kann nach gegenwärtigen Annahmen und nach baulichen Erweiterungen an bestehenden Standorten erfüllt werden. Ggfs. weitere erforderliche Zubaunotwendigkeiten für Spitzenbedarfe sind noch zu klären.

GYMNASIALSCHULBEDARF:

Für die Gymnasialschulversorgung wird bei Wohnungszahlen zwischen 5.000 und 6.500 rechnerisch eine Fläche für ein 3-zügiges Gymnasium (3,1 ha sowie 1,2 ha für Spitzenbedarfe) erforderlich.

Im Falle einer günstigen Anordnung der Schulen zur Außensportanlage ist eine Fläche von insgesamt 1 ha bzw. 1,5 ha für die Außensportnutzung ausreichend.

Durch die Planung eines öffentlichen Sportplatzes in Anbindung an den Schulstandort des Gymnasiums kann gleichzeitig der schulische Bedarf für eine Außensportanlage abgedeckt werden.

KINDERTAGESSTÄTTENBEDARF:

Die benachbarten Regionen der Alt- und Neustadt sind überdurchschnittlich gut mit Kindertageseinrichtungen versorgt. Bei einem unter Berücksichtigung der Demographie und der Bebauungsform , die einen unterdurchschnittlichen Zuzug von Familien mit Kindern erwarten lassen, geschätzten Gesamtbedarf von 400 Plätzen ergibt sich ein zusätzlicher Bedarf von 200 Plätzen, der durch 2 Einrichtungen in der HafenCity zu erfüllen ist. Kombinierte Lösungen mit den ggf. erforderlichen Grundschulen bzw. der ggf. erforderlichen Grundschule werden empfohlen.

SOCIAL INFRASTRUCTURE

The guarantee of infrastructural institutions is considered a crucial quality criteria of the new district. Its conversion into a desirable urban district of Hamburg is dependant on attractive amenities, e.g. the adequate provision of day nurseries and schools.

Presently, no infrastructure for day nurseries and elementary schools exist. According to initial evaluations of the service capacities, the proposed housing units have to be supplied through the establishment of new institutions.

Various utilization scenarios assume between 5,000 - 6,500 housing units. For this capacity the following amenities are required:

ELEMENTARY SCHOOLS PROVISION:

Elementary schools should be located close to residential areas and offer safe routes within a catchment area of maximum 1,000 meters. A combination of school and day nursery in one complex with commonly used space is recommended.

If sub-area I (Grasbrook) does not exceed 1,500 housing units, the construction of an independent school would be redundant, because the elementary school "Bei den Katharinenkirchen" will shortly have free capacity. For up to 1,800 housing units an area of 0.8 ha must be reserved for peak demand.

In sub-area II (with approx. 3,600 - 4,400 units) an elementary school with 16 classes (1.8 ha with 0.8 ha for peak demand) respectively two elementary schools with 12 classes (each 1.5 ha with 0.6 ha for peak demand) are necessary.

SECONDARY SCHOOLS PROVISION:

The prognosis for the assignment of pupils to the various schools types is based on Hamburg's average. The required area for schools depends on the type and sequence of residential projects. At present, the capacities of adjacent secondary schools are exhausted. A slight reduction of the number of pupils can only be expected after 2005. In order to account for demand and the corresponding area, a continuous development process within the planning area should be achieved. According to present evaluations, the expected permanent demand of secondary moderns, grammar-schools and comprehensive schools can be met with extensions in built locations.

PROVISION OF GRAMMAR SCHOOLS:

With 5,000 to 6,500 housing units a grammar-schools with 27 classes are required (3.1 ha with 1.2 ha for peak demand).

The favourable location of schools near out-door sport fields restricts the total area demand for these facilities to 1 ha respectively. 1.5 ha.

A new public sports-field with connection to the grammar-school would fulfil all existing requirements.

DEMAND FOR DAY NURSERIES:

The districts Alt- and Neustadt are provided with sufficient day nurseries. With an estimated total demand of 400 places (accounting for the demography and urban fabric, suggesting an overproportionate arrival of families) an additional demand of 200 places is calculated. This demand can be met with two nurseries within the HafenCity. A combined complex with the eventually required primary school is recommended.

WEITERES VORGEHEN

Gemäß Arbeitsprogramm soll auf der Basis dieser Vorkonzeption im Laufe des Jahres 1999 ein Masterplan erarbeitet und der Senatskommission vorgelegt werden. Hierzu sollen im Wege eines kooperativen Planverfahren alternative Entwurfsideen entwickelt werden und - nach gegebenenfalls erforderlicher Überarbeitung - als Masterplan den Rahmen für Bauleitplanverfahren geben. Bei allen heute schon erforderlichen, planerischen Festlegungen ist darauf zu achten, daß die Konzepte aufgrund des langen Entwicklungszeitraumes jederzeit fortschreibungsfähig und aufgrund sich ändernder Rahmenbedingungen veränderungsfähig sein müssen.

Es wird dafür gesorgt, daß die Öffentlichkeit bei allen Planungsschritten angemessen informiert und beteiligt wird.

Die bisher getroffenen Annahmen zur Bodennutzung und die Einbettung des Projektes in den lokalen und regionalen Markt werden im Wege einer stadtwirtschaftlichen Betrachtung überprüft, da gemäß § 2 des Gesetzes über das Sondervermögen "Stadt und Hafen" sowohl die Flächenplanung als auch konkrete Einzelprojekte sich an den Rahmenbedingungen der Finanzierung der Umgestaltung des Gebietes als auch der Finanzierung der "Hafenerweiterung Altenwerder" durch die Umnutzung orientieren muß.

Parallel zur Erarbeitung des Masterplanes müssen die in diesem Arbeitsschritt ermittelten Grundlageninformationen zu den Themenfeldern Hochwasserschutz, Ökologie, Verkehr, Lärm, Geruch, Altlasten noch weiter vertieft werden.

Die notwendigen Verhandlungen mit den privaten Grundeigentümern und insbesondere der Deutschen Bahn Immobiliengesellschaft mbH (DB Imm) und der ansässigen Hafenwirtschaft werden fortgesetzt.

Zur Information der internationalen Immobilienwirtschaft wird ein gezieltes Marketingkonzept entwickelt und ausgebaut.

FURTHER PROCEDURE

According to the program, a master plan should be developed on the basis of this initial concept and presented to the Senate commission during 1999. Alternative design proposals should be evolved in a co-operative planning process where the master plan provides the framework for the construction plan.

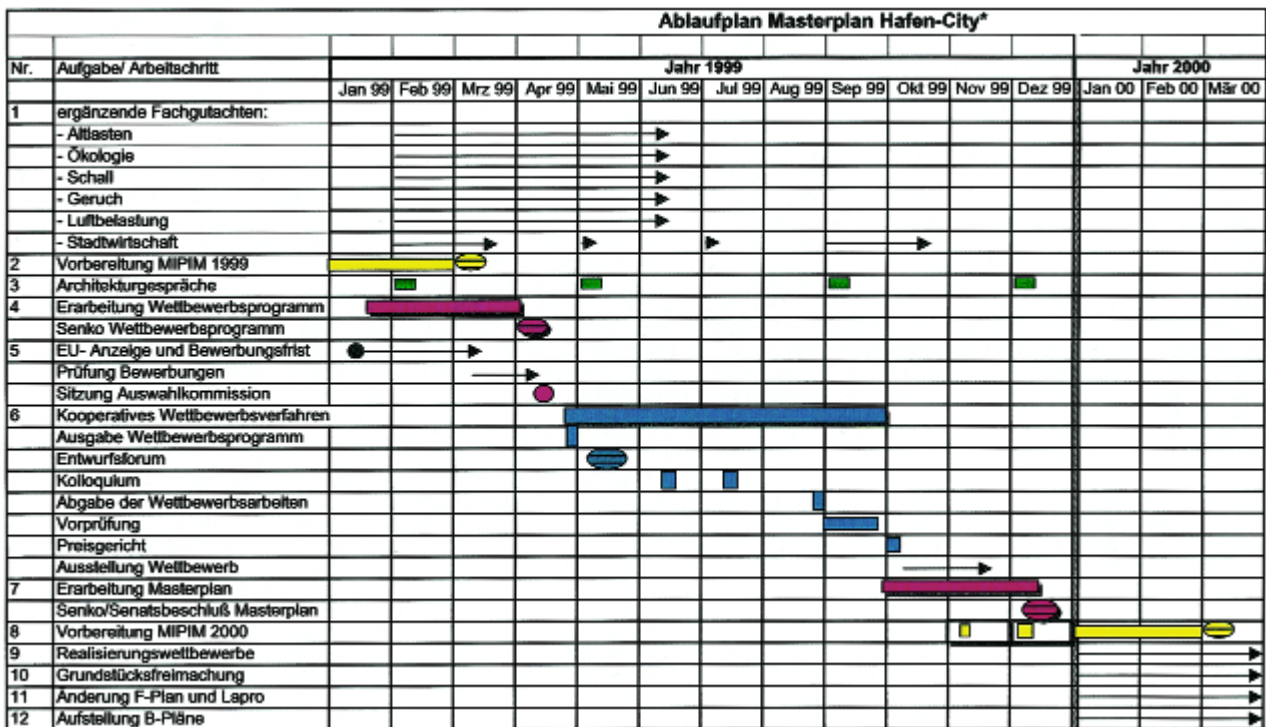
The general public will be adequately informed about all planning stages.

Utilization and integration of the project into the local and regional markets have been assessed considering the urban economic perspective. Area planning and individual projects must adhere to the financial guidelines of the "Harbour Extension Altenwerder" according to §2 of the Law regarding Special Assets "City and Harbour".

Parallel to the elaboration of the master plan all acquired information referring to flood control, ecology, traffic, odour, noise, historic pollution have to be detailed.

The necessary negotiations with private land-owners, especially German Rail Property Company (DBImm), and the local harbour companies are to be continued.

A specific marketing concept will be developed and elaborated to inform the international business factor.



Daten zur Hafencity

Facts Hafencity

- Gesamtgröße des Plangebiets: 155 Hektar
- Wasserflächen: 55 Hektar
- Landflächen: 100 Hektar
- Nettobauland: 60 Hektar
- Entfernung zum Rathaus: 800 Meter
- Entfernung zum Hauptbahnhof: 1 100 Meter
- Transrapid-Verbindung nach Berlin ab 2005 (Fahrzeit 1 Std.)
- Entfernung zum Flughafen: 9 500 Meter
- Innerhalb 2-Kilometer Radius: 2 Staatstheater, Staatsoper, Kunstmuseen
- Direkte Nachbarschaft zur Speicherstadt
- Größte Ausdehnung (Ost-West): 3 300 Meter
- Größte Breite (Nord-Süd): 1 000 Meter
- Länge vorhandener Kaianlagen: 9 750 Meter
- Davon Uferbereiche mit Südlage: 5 500 Meter
- Sonnenstunden im Jahr: 1 750
- Mittlere Temperatur: 10,5°C
- Jährliche Niederschlagshöhe: 800 mm
- Mittlerer Tidenhub: 3,40 Meter
- Hochwasserschutz durch hochgelegte Flächen (Warften)
- Vorhanden: Leistungsfähiges Straßennetz mit Anschluß an City und Autobahn
- Geplant: Attraktives System für den Öffentlichen Nahverkehr
- Möglich: Wassertaxis
- Entwicklungsziel: neues Quartier im Stadtkern mit Hafenumgebung und Wasserlagen für Wohnen, Dienstleistungen, Kultur, Tourismus, und Einzelhandel
- 5 500 Wohnungen für 10 000 bis 12 000 Einwohner
- Dienstleistungsflächen für 20 000 Arbeitsplätze
- Neues Kultur-, Freizeit- und Geschäftszentrum mit Kreuzfahrtterminal
- Möglicher Baubeginn für Teilflächen: ab 2000
- Einwohnerzahl Hamburgs: 1,7 Mio.
- Einwohnerzahl Metropolregion: 4,0 Mio.
- Total size of planning area: 155 hectare
- Water area: 55 hectare
- Land area: 100 hectare
- Net building land: 60 hectare
- Distance to Town Hall: 800 meters
- Distance to Central Station: 1 100 meters
- Transrapid connection to Berlin, completion 2005 (duration 1 hour)
- Distance to airport: 9 500 meters
- Within 2-kilometre radius: 2 state theatres, state opera house, art museums
- Direct vicinity to Speicherstadt
- Max. site width (east-west): 3 300 meters
- Max. site depth (north-south): 1 000 meters
- Total length of existing quay installations: 9 750 meters
- Thereof with south-orientation: 5 500 meters
- Sunlight hours p.a.: 1 750
- Average temperature: 10.5°C
- Precipitation per year: 800 mm
- Tidal lift: 3.40 meter
- Flood control with elevated areas (mounds)
- Existing: Efficient road-network with links to city and motor-ways
- Proposed: Attractive local public transport system
- Feasible: Water taxis
- Development aim: New city centre district with harbour ambience for housing, offices, culture, tourism and shopping
- 5 500 apartments for 10 000 to 12 000 inhabitants
- Office space creating 20 000 jobs
- New centre for culture, leisure and shopping with cruise terminal
- Feasible construction start in sub-areas: from 2000 onwards
- Population of Hamburg: 1.7 million
- Population of metropolitan region: 4.0 million

IMPRESSUM

Herausgeber | **Copyright by:**

GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH

Hamburg Port Area Development Corporation

Am Sandtorkai 1, 20457 Hamburg

In Zusammenarbeit mit der Stadtentwicklungsbehörde

der Freien und Hansestadt Hamburg

In corporation with the Ministry of Urban Development

Design:

Dominique Oechsle, Konzeption und Gestaltung, Hamburg

Übersetzung | **Translation:**

Murphy design office

Bild- und Kartenmaterial | **Illustrations:**

Matthias Friedel, Seite 7

Staatsarchiv/Amt für Geoinformation, Seite 8/9/10/26

Kulturbehörde/Denkmalamt, Seite 11

GHS, Seite 15/19

Dorsch Consult, Seite 18/63/66

Werner Vollert, Seite 18/24/53/55

Planungsgruppe Ökologie + Umwelt Nord, Seite 20/21/23

Ingenieurbüro Lohmeyer, Seite 28

Lärmkontor GmbH, Seite 29

Stadtentwicklungsbehörde, Seite 33/37/44/45/48/49

Heiner Leiska, Seite 36

Prof. Volkwin Marg, Seite 37

WES & Partner, Seite 39

Reiner Nagel, Seite 43/51

Körting Ingenieure, Seite 58/59/60/61

Text entspricht der Anlage „Masterplankonzeption“ zur

Senatskommissionsbefassung am 17.12.1998, Berichtersteller

Stadtentwicklungsbehörde und Wirtschaftsbehörde

Hamburg, März 1999

H A F E N C I T Y



GHS

**Gesellschaft
für Hafen-
und Standort-
entwicklung mbH
Hamburg Port
Area Development
Corporation**

Am Sandtorkai 1

20457 Hamburg

Telefon: 040 - 37 47 26 - 0

Telefax: 040 - 37 47 26 - 26

e-mail: HafenCity@t-online.de

STEB

**Stadtentwicklungs-
behörde
Ministry of Urban
Development**

Alter Steinweg 4

20459 Hamburg

Projektgruppe HafenCity

Planing Team

Telefon: 040 - 42841 - 18 44

Referat für Öffentlichkeitsarbeit

Department for Public Relations

Telefon: 040 - 42841 - 30 04

Telefax: 040 - 42841 - 30 10