

GRA  
SBR  
OOK

# Grüne Stadt am Wasser

Das städtebauliche und freiraumplanerische Gesamtbild für den Grasbrook steht fest: Vogt Landschaftsarchitekten gewinnen gemeinsam mit Herzog & de Meuron und punkten mit einem großzügigen Park

„Dieser prämierte Entwurf des Teams Herzog & de Meuron aus Basel und Vogt Landschaftsarchitekten aus Zürich ist ein Meilenstein für Hamburg als lebenswerte grüne Stadt am Wasser“, lobte Stadtentwicklungssenatorin Dr. Dorothee Stapelfeldt die Entscheidung im Wettbewerb für die Städtebau- und Freiraumplanung des neuen Stadtteils am Südufer der Elbe. „Der robuste Entwurf liefert uns eine sehr gute Grundlage für die Entwicklung des Grasbrooks mit starkem Potenzial für die Zukunft. Er verbindet vielfältiges, gutes Wohnen mit exzellenten Freiraumqualitäten, einem zentralen Park in der Mitte des Stadtteils und einer grünen Promenade an der Elbe.“

Anfang April kürte die Jury das Team aus den Städteplanern Herzog & de Meuron und den Landschaftsarchitekten Vogt zum Sieger. Insbesondere ihr Konzept für einen zentralen Park, der zusammen mit dem Dach als Initialzündung schon frühzeitig gebaut werden könnte und somit einen Anziehungspunkt für alle Hamburger und vor allem für die Bewohnerinnen und Bewohner der benachbarten Veddel schaffen wird, hatte die Juroren überzeugt (s. Seite 2). „Während der Pandemie wird deutlicher denn je, welche Bedeutung Parks für eine Stadt haben. Jeder Nachbarschaftspark (...) ist derzeit ein Freiheitsversprechen – ein Ort, an dem die Hamburger der Enge ihrer häuslichen Quarantäne entfliehen und dennoch Abstand halten können. (...) Der Siegerentwurf spiegelt die Wertschätzung für öffentliches Grün“, fasste es ein Autor der Wochenzeitung DIE ZEIT Ende April zusammen. Rund um den Park sollen auf der rund 50 Hektar großen Landfläche des Grasbrooks rund

3000 Wohnungen, 16.000 Arbeitsplätze, eine fünfzügige Grundschule, Kitas sowie Sport- und Nahversorgungsangebote entstehen.

Der zweite Preis im Wettbewerb ging an das Team von Mandaworks AB und Karres en Brands RB. Dritte wurden die Planer von ADEPT und Studio Vulkan Landschaftsarchitektur (s. Seite 10 und 11).

Der Prämierung der Sieger war ein langer Vorbereitungsprozess mit einer intensiven Bürgerbeteiligung vorausgegangen. Ab Juni 2018 konnten interessierte Hamburgerinnen und Hamburger ihre Vorstellungen für den neuen Stadtteil Grasbrook in acht Bürgerwerkstätten sowie in mehreren Onlinebeteiligungen äußern. Diese flossen in die Auslobungsunterlagen ein, nach denen die für den Wettbewerb geladenen Planer ihre Entwürfe erstellten. Traten zunächst 12 Büros einzeln an, wurden nach der ersten Runde von der Jury je drei Freiraumplaner und drei Städtebauer ausgewählt und zu Teams kombiniert in die entscheidende Runde geschickt. Während des gesamten Planungsprozesses hatten Bürgerinnen und Bürger sowie Wettbewerbsauslober – den Regeln des sogenannten „Wettbewerblichen Dialogs“ folgend – zu mehreren Zeitpunkten die Möglichkeit, Einblicke in die Entwürfe zu bekommen und im kontinuierlichen intensiven Dialog mit den Planungsteams die bestmöglichen Ergebnisse zu erzielen.

„Besonders gut gelungen ist in diesem Entwurf auch die Überwindung der großen Barrieren zwischen der Veddel und dem Grasbrook. Eine breite Fuß- und Radfahrer-

brücke wird zur neuen U4-Station und weiter bis zu einer eindrucksvollen Dachkonstruktion führen, die mit Start-up-Flächen, kleinen Unternehmensstrukturen, Kreativnutzungen, Freizeitangeboten sowie Sport und Kultur zu einer städtebaulichen Ikone und zu einem spannenden Ort der Begegnung werden kann“, erläutert Prof. Jürgen Bruns-Berentelg, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hafencity Hamburg GmbH.

Der Ideenprozess im Rahmen des Wettbewerblichen Dialogs für den neuen Stadtteil Grasbrook ist somit abgeschlossen. Der prämierte Entwurf bildet die städtebauliche und freiraumplanerische Grundlage für die weiteren Schritte (s. Seite 12). Für die beiden Büros geht es jetzt in die eigentliche Entwurfsphase, in der auch einige in der Jury kontrovers diskutierten Punkte des Entwurfs überarbeitet werden müssen. Insbesondere der Wohnungsanteil und die Nutzungsmischung passen noch nicht. Darauf folgen die Bebauungsplanung, die Anhandgabe (exklusive Option zur Planung vor Kauf) der Grundstücke und schrittweise Architekturwettbewerbe für die einzelnen Gebäude, wenn die Bauherren gefunden sind.

„Wir setzen mit der jetzigen Entwurfsbearbeitung auf einem Stand auf, der bereits weit über den Detailgrad eines Masterplans hinausgeht“, verdeutlicht Prof. Jürgen Bruns-Berentelg. „Das bietet uns die Gelegenheit, an vielen Stellen schnell in die Realisierung einzutreten.“ Mit dem Deutschen Hafencity Museum könnte bereits ab 2023 ein erstes Hochbauprojekt auf dem Grasbrook starten. Die Fertigstellung des Stadtteils wird bis 2040 erwartet.

## S. 2-5

Ein Volkspark und ein spektakuläres Dach im Zentrum – Einblicke in den Siegerentwurf

## S. 6-7

Ein Spaziergang durch den neuen Stadtteil Grasbrook mit seinen besonderen Orten

## S. 8-9

Wie kann der Grasbrook zu einem Innovationsstadtteil werden?

## S. 10-11

Eine große Ideenvielfalt zeichnete auch die Entwürfe des 2. und 3. Preises aus



Der neue Stadtteil Grasbrook, von der Veddel aus gesehen (Luftbild: fotofrizz, Visualisierung: Herzog & de Meuron und Vogt Landschaftsarchitekten)

# 1. Preis: Ein Volkspark und ein großes Dach im Zentrum

Eine große Grünfläche im Herzen des Grasbrooks war ein wesentlicher Grund für den Wettbewerbserfolg. Sie kann zudem frühzeitig gebaut werden, um möglichst schon in einer ersten Entwicklungsphase zusammen mit dem Dach für alle Hamburgerinnen und Hamburger, insbesondere die Veddel, zur Verfügung zu stehen

Der „Volkspark“, seine Lage und die Verbindung mit dem Dach waren es, was die gesamte Jury vom Entwurf von Herzog & de Meuron und Vogt Landschaftsarchitekten überzeugte. Entlang geschwungener Parkwege finden sich hier Freiflächen zur Erholung, Angebote für unterschiedliche Altersstufen und Sportmöglichkeiten. Auf sonnigen Wiesen oder im Schatten von klassischen Park- und zahlreichen alten Obstbäumen können hier Hamburgerinnen und Hamburger ihre Freizeit genießen.

„Der Volkspark ist ein sehr intelligenter Vorschlag“, lobt der Juryvorsitzende Prof. Matthias Sauerbruch diese Idee. „Hier entsteht eine zusammenhängende Fläche, die vielfältig nutzbar ist und eine räumliche Großzügigkeit hat, die keine andere eingereichte Arbeit so bieten konnte.“

## GRÜNE OASE IN DER HAFENGEPRÄGTEN LANDSCHAFT

Der Park erstreckt sich vom Veddelhöft mit seinem ökologisch wertvollen Bestandsflächen im Westen bis in den Osten des Grasbrooks, wo er in Sportanlagen und die Außenflächen der neuen Schule übergeht. Er integriert das Hafencitymuseum und das Ausstellungsschiff „Peking“ in den Park, sichert die versickerungsfähigen Böden und liefert als kleine grüne und biodiverse Oasen und mit der Reduktion sommerlicher Hitzeinseleffekte einen wichtigen Beitrag zum Mikroklima des neuen Stadtteils.

## DACH ALS TREFFPUNKT UND „VEDDELER BRÜCKE“

Auf der südlichen Seite des Parks, am Moldauhafen, hat das Planerteam eine neue Dachkonstruktion in Anlehnung an das alte Vordach entworfen. Da das historische Dach aufgrund des baulichen Zustands nicht erhalten werden kann und aufgrund der Lage den künftigen Park teilweise blockieren würde, wird es auf hochwassergeschütztem Niveau neu errichtet. Die Dachfläche soll zur Energieerzeugung genutzt werden. Das Dach wird nach Südosten direkt an die Uferkante verschoben, um so mehr Platz für den großen Park zu schaffen.

Die Kosten für den Rückbau und die Neuerrichtung des Dachs schätzt der Vorsitzende der Geschäftsführung der Hafencity Hamburg GmbH, Prof. Jürgen Bruns-Berentelg, vorläufig auf 90 Millionen Euro. Die Jury hat das Planerteam daher auch in ihren Überarbeitungsempfehlungen dazu aufgefordert, die Wirtschaftlichkeit des Dachs durch Integration von gewerblichen Nutzungen und den Einschub von Gebäuden darzustellen.

Im Osten des neuen Dachs schafft eine große, circa 35 Meter breite begrünte Brücke für Fußgänger und Radfahrer einen einladenden Übergang hinüber zum Veddeler Marktplatz. Sie überwindet die derzeit durch Bahn- und Autoverkehr geprägte Schneise zwischen der Veddel und dem Grasbrook (Details s. Seite 5).

An der neuen U4-Station über dem Moldau- und dem Saalehafen konzentriert sich das Quartierszentrum mit der fünfzügigen Grundschule, mit Nahversorgung, Cafés und einem Frischemarkt. Gerahmt wird dieses Zentrum am Moldauhafen von drei Hochhäusern an den Ecken des Hafenbeckens, die aufgrund des Lärm- eintrags an dieser Stelle keine Wohnhochhäuser sein können. An deren exakter Höhe und Lage wird in der weiteren Überarbeitungsphase sicher noch gearbeitet.

## WOHNRAUM IM NORDEN DES PARKS

Nördlich des Volksparks schließen sich Wohngebäude mit begrünten und individuell gestalteten Innenhöfen an, für das das Planungsteam Holzbauweise als innovative und nachhaltige Bauform vorschlägt. Die Gebäudehöhen staffeln sich von sechs bis zu zehn Geschossen. Hier sollen Eigentums- und Mietwohnungen, Baugemeinschaften sowie sozialer Wohnungsbau gleichsam ihren Platz finden. Auf nahezu allen Dächern der Bebauung sind eine intensive Dach- und Fassadenbegrünung in Kombination mit Solaranlagen vorgesehen. Nach Osten hin schirmen acht- bis zehngeschossige gewerbliche Gebäude das Wohnen vom Lärm der Bahn- und Straßentrasse ab.



Die neue Dachkonstruktion am Moldauhafen (Visualisierung: Herzog & de Meuron und Vogt Landschaftsarchitekten)

## WEISSE SILHOUETTE AN DER ELBE

Zur Elbe hin steigt die Bebauung überwiegend auf 9 bis 10 Geschosse an und gibt dem Grasbrook an der Stelle eine „weiße Silhouette“. Die markante Bebauung wird durch 14-geschossige Hochpunkte rhythmisiert, die Norderelbe wird so zu einem beidseits gefassten Raum. Am Ufer der Elbe entsteht eine schmale begrünte Promenade, die sich bis zur Spitze des Veddelhöfts zieht und sich dort auf Höhe des Hafencitymuseums mit dem großen Park vereinigt. Hier könnte ggf. auch eine Fuß- und Radfahrbrücke über die Elbe entstehen, wenn dies mit den künftigen Bedürfnissen der Hafencity vereinbar werden kann.

## RAUM FÜR PRODUKTION, INNOVATION UND MODERNE ARBEITSWELTEN

Südlich des Moldauhafens, im Hafentorquartier, sowie im Osten entlang des Saalehafens finden überwiegend gewerbliche Nutzungen ihren Platz. Bekannte Hamburger Typologien wie Kontorhäuser und Industriearchitekturen ergänzen das Quartier und bieten mit unterschiedlichen Gebäudetiefen und flexiblen Bauweisen Raum für Produktion, Arbeiten, Lernen und Forschen. Optisch wird dieses Quartier durch Backsteinfassaden markiert und schafft so einen Brückenschlag zu den prägenden Bestandsbauten der Lagerhäuser G und F am Saalehafen.

## ENTWURF WIRD NUN DETAILLIERT

Nach der Juryentscheidung mit einem Siegerentwurf für den Grasbrook steht noch keineswegs die Planung. Aus guten Ideen müssen präzise Pläne entstehen (s. Seite 12). In der sogenannten Funktionsplanung werden nun Überarbeitungsempfehlungen der Jury und der Auslober im Detail ausgearbeitet: So gilt es, die Gesamtzahl der Wohnungen auf die vorgesehene Zahl von circa 3000 zu erhöhen und flexiblere Grundrisse für unterschiedlichste Wohnformen zu ermöglichen. Durch eine überarbeitete Nutzungsstruktur in den Erdgeschossen soll der urbane Charakter des Stadtteils gestärkt werden. Eine weitere Aufgabe ist, für das Hafentorquartier eine höhere Flexibilität für unterschiedliche gewerbliche Nutzungen zu ermöglichen. Das sind nur einige der Themen, die weiterentwickelt werden.

## Kräftige Stadtkante vis-à-vis zur Hafencity

Oberbaudirektor Franz-Josef Höing zu den städtebaulichen und freiraumplanerischen Qualitäten des Siegerentwurfs

Mit dem prämierten Entwurf von Herzog & de Meuron und Günter Vogt Landschaftsarchitekten haben wir einen überzeugenden räumlichen Fahrplan für den Grasbrook bekommen, der den Sprung über die Elbe konkret und anschaulich macht. Es war eine mutige Entscheidung der Jury und wir haben damit einen langen Prozess zum Abschluss gebracht: Anfangs zwölf Architektur- und Landschaftsplanungsbüros mussten aus ihrer spezifischen Sicht eigene Antworten formulieren. In der finalen Jurysitzung hatten wir dann drei präzise formulierte Arbeiten vor uns, wie ich sie in diesem Maßstab noch nicht erlebt habe. Welche städtebaulichen und freiraumplanerischen Qualitäten aber zeichnen den Siegerentwurf aus?

1. Zunächst war die Herangehensweise selbst – Städtebau und Freiraum auf Augenhöhe – ein Grund dafür, warum wir eine Arbeit gekürt haben, die das Grün buchstäblich in die Mitte des Entwurfs stellt. Hamburg bekommt nun auf dem kleinen Grasbrook einen großen Park und an seinen Flanken entstehen schrittweise neue interessante und ungewöhnliche Lagen für das Wohnen und Arbeiten mitten in der Großstadt.

2. Ein ebenso zentrales Element des Entwurfs wie der Park ist das 400 Meter lange Dach am Moldauhafen. Die Idee, das bereits vorhandene Dach des Überseezentrums als regengeschützten öffentlichen Raum für die Anwohnerinnen und Anwohner beizubehalten, stammt übrigens aus

dem Beteiligungsprozess. Es ist für mich ein absolutes Alleinstellungsmerkmal für den Grasbrook – wird uns im Bereich Hochwasserschutz aber noch viel Kraft abverlangen.

3. Weiterhin schafft es der Entwurf, eine hohe Dichte bei gleichzeitig sehr hoher Wohnqualität zu erzeugen. Der Grasbrook ist eine der zentralsten und attraktivsten Lagen unserer Stadt und das wird auch das Wohnen hier auszeichnen, z. B. der spektakuläre Blick auf Elbe, Innenstadt und Hafencity in der ersten Reihe und auf den neuen Park in der zweiten Reihe – und das für alle zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner.

4. Eine weitere Stärke des Entwurfs liegt in der sehr präzisen Formulierung der Nahtstellen zwischen Bebauung und Wasser. So entstehen sehr verschiedene Atmosphären und Lagen für das Arbeiten und Wohnen, etwa die bereits erwähnte kräftige Stadtkante vis-à-vis zur Innenstadt und zur Hafencity oder etwa der sehr ruhig formulierte Raum rund um den Saalehafen.

5. Darüber hinaus schafft eine neue selbstbewusste Brücke eine attraktive Verbindung zwischen der bis dato isolierten Veddel und dem neuen Stadtteil auf dem kleinen Grasbrook. Diese Verknüpfung zur Veddel war mir immer besonders wichtig – und war auch eine entscheidende Forderung der Bürgerinnen und Bürger in der Beteiligungsphase.



(Foto: Thomas Hampel)

Wenn man auf die Pläne des Siegerentwurfs schaut, mag all das auf den ersten Blick relativ unspektakulär erscheinen. Man kann die historischen Speichergebäude gar nicht richtig unterscheiden von dem, was neu dazukommen wird. Herzog & de Meuron und Günter Vogt Landschaftsarchitekten schauen sehr unaufgeregt darauf, was sich in den vergangenen 100 Jahren bewährt hat. Und genau darin liegt die Stärke des Entwurfs: Man muss das städtebauliche Rad nicht jeden Tag neu erfinden, sondern sollte sich für einen neuen Stadtteil auch des stadträumlichen Vokabulars dieser Stadt bedienen; sich orientieren an dem, was Hamburg an anderen Stellen stark macht: die grüne Metropole am Wasser, mit zum Teil hoher Dichte und viel Grün.

# „Ein neuer Stadtteil ist ein Gemeinschaftswerk der Bürger“

Im Interview beschreiben die Planer Günther Vogt und Pierre de Meuron ihr Konzept für den neuen Stadtteil Grasbrook

Wie würden Sie den Charakter des neuen Stadtteils Grasbrook beschreiben?

**Pierre de Meuron:** Wir bauen eine neue zusätzliche Schicht auf dem Bestehenden. Die Umriss der Hafenbecken bleiben erhalten und bestehende denkmalgeschützte Lagerhäuser entlang der Hafenbecken werden zum wichtigen Startpunkt für eine neue städtebauliche Struktur. Es ist ein Weiterbauen und Weiterdenken der Stadt mit ihren prägenden Elementen – die wären: das Wasser, der Hafen und auch die Landschaft – das sind unsere Ausgangspunkte. So werden Kontinuität und Identität geschaffen.

Ein großer Park ist der wichtigste Ankerpunkt unseres Konzepts. Der neue Stadtteil setzt sich zudem zusammen aus drei Quartieren, welche – jedes für sich – eine eigene, klare visuelle Identität besitzen. Im Sinne von: Das hier ist mein Viertel, hier wohne, hier arbeite ich. Ein zweiter Ankerpunkt ist die urbane Mitte mit der U-Bahnhaltestelle am Kopf des Saalehafens, die vom ganzen Stadtteil sowie von der Veddel innerhalb von fünf Gehminuten zugänglich ist.

Die zentrale Idee für ihren Freiraumentwurf für den Grasbrook bildet ein großer grüner Park. Welche Aufenthaltsqualitäten soll er haben und für wen wird er da sein?

**Günther Vogt:** Er soll allen Hamburgern offen stehen und besonders für die Bewohner des Grasbrooks und der Veddel ein Freizeitort werden. Ein Park für zahlreiche Nutzungen, spazieren gehen, verweilen, Fußball spielen, Freunde treffen. Wir knüpfen mit dem Entwurf an das historische Erbe Hamburgs mit seinen Stadt- und Volksparks an, die im Deutschland der 1920er Jahre entstanden und die bis heute unglaublich erfolgreich sind.

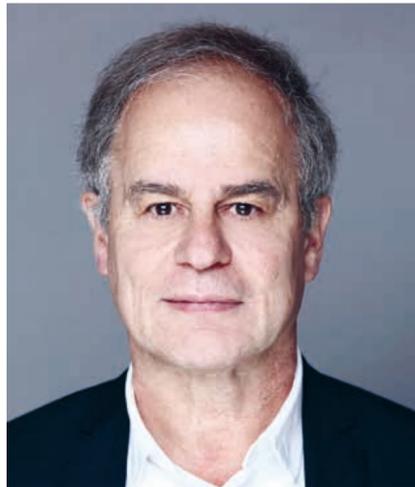
Wie kommt es, dass Sie diesen Volkspark nicht direkt an der Elbe anlegen, sondern hinter den Wohngebäuden?

**Vogt:** Direkt gegenüber dem ehemaligen Überseezentrum mit seinem historischen Dach gelegen entsteht für den Park eine frei bespielbare, überdachte Ergänzung. Da das Dach im momentanen Zustand nicht erhaltensfähig ist, wird es auf hochwassergeschütztem Niveau neu aufgebaut – in Anlehnung an die Historie. Der Park ist durch seine Positionierung zudem ideal wind- und lärmgeschützt und bietet den Hamburgern somit an noch mehr Tagen im Jahr ein geschütztes Ambiente.

**de Meuron:** Das war eine für uns sehr wichtige Rückmeldung aus der Zwischenpräsentation: Sowohl die Jury als auch die Bürger wollten die lang gestreckte, ausladende Vordachkonstruktion des Überseezentrums gern erhalten, um sie für öffentliche Aktivitäten wie Bildung, Kultur und Freizeit zu nutzen. Das Dach bildet nun zum einen eine spannende Nahtstelle zwischen dem Hafenbecken des Moldauhafens und dem Stadtpark, sowie zum anderen ein breites Aktivitätenband und eine starke, prägende Längsachse, die sich durch die Quartiere bis zur Veddel zieht.

Wie wird die Verbindung zum Wasser auf dem Grasbrook gestaltet?

**Vogt:** Es wird Treppenanlagen geben, die zum Wasser führen. Zum direkten Erleben des Wassers schlagen



Pierre de Meuron (70) wurde 2001 gemeinsam seinem Partner Jacques Herzog mit dem Pritzker-Preis ausgezeichnet. In Hamburg entstand die Elbphilharmonie nach ihren Entwürfen (Foto: Adriano A. Biondo)



Günther Vogt (63) leitet das international tätige Büro Vogt Landschaftsarchitekten und ist Professor an der ETH Zürich. Sein Büro zeichnete für den Entwurf des Lohseparks in der HafenCity verantwortlich (Foto: Giuseppe Micciché)

Wir im Saalehafen, am Übergang zur Veddel, außerdem schwimmende Plattformen vor. Hier könnten Freizeitaktivitäten für junge Erwachsene entstehen, Gastronomie kann sich ansiedeln. Aber es gibt auch den Anspruch an die Freiraumplanung, dass wir zahlreiche wertvolle naturnahe Flächen am Wasser erhalten, wo der Mensch eher ‚stören‘ würde.

Ein wichtiger Aspekt ist die Anbindung des neuen Stadtteils an die Veddel. Sie haben für diese Funktion eine Art „begrünte Brücke“ vorgeschlagen. Was stellen Sie sich genau vor?

**Vogt:** Wir wollen hier ein neues Zentrum auch für die Veddel schaffen. Daher ist es wichtig, den durch die massive Verkehrsinfrastruktur behinderten Zugang zu überwinden. Es muss hier eine wirklich sehr gute, windgeschützte und einladende Verbindung geben, damit der Grasbrook mit seinen Arbeits- und Freizeitmöglichkeiten, die Schule, die Kitas und der Park auch für die Veddel erlebbar werden. In Fortsetzung des Dachs mit seinen Funktionen schlagen wir deshalb eine großzügige bewachsene Brücke für Fußgänger und Fahrräder vor.

**de Meuron:** Mit dem Grasbrook schafft Hamburg den wichtigen Sprung über die Elbe. Damit werden auch die derzeit vom Stadtkern etwas isolierten Elbinseln – namentlich vor allem die Veddel – mit dem nördlichen Stadtgefüge verknüpft.

Den Entwürfen für den Grasbrook ging ein umfangreiches Bürgerbeteiligungsverfahren voraus. Wie stehen Sie zu solch einem engen Austausch mit der Öffentlichkeit?

**Vogt:** Das Verfahren, die Bürger so intensiv in die Planungen für ein solch großes Bauprojekt wie den Grasbrook einzubeziehen, ist für uns in der Schweiz vollkommen normal. Wir kommen also aus dieser Kultur. Die Bürgerbeteiligung hat beim Grasbrook sehr früh angefangen, mit sehr großen Runden und Werkstätten. Am Ende sind wir als Entwerfer nicht die Nutzer des

Stadtteils. Deshalb sollte viel, was hier geschieht, von den Menschen mit entschieden werden, die hier später leben und ihn nutzen werden. Am ebenfalls von uns entworfenen Lohseparke sehen wir, dass die Menschen, die hier wohnen, den Park mit ihren Ideen seit der Eröffnung weiter geprägt und gestaltet haben.

Wenn wir in 20 Jahren durch diesen Stadtteil gehen, wie wird sich das anfühlen?

**de Meuron:** Das wird auf viele Faktoren ankommen, denn einen neuen lebendigen Stadtteil zu bauen, wo Menschen mit den verschiedensten Bedürfnissen und Erwartungen zufrieden leben und arbeiten werden, gehört zu den anspruchsvollsten Aufgaben unseres Metiers. Davor haben wir großen Respekt! Die zentrale Frage ist: Wie steht es um das Verhältnis vom Gelebten und Gefühlten zum Gebauten? Die eine Sache ist, wie Stadt geplant und gebaut wird, und die andere – viel wichtigere –, wie Menschen darin wohnen und arbeiten. Innovativer Städtebau muss daher robust sein, um die starke Grundidee für die zukünftige Entwicklung tragen zu können. Zugleich muss er flexibel sein, weil das Leben der Menschen nicht vorgegeben werden soll und kann.

Wie der Stadtteil werden wird, ist also weit mehr das Ergebnis eines Wettbewerbs oder die Entscheidung der Politik. Es ist ein Gemeinschaftswerk der Bürger. Darum ist es ganz wichtig, dass die Hamburgerinnen und Hamburger in diesen Prozess weiterhin einbezogen werden und sich einbringen können.

# Auf gute Nachbarschaft

Mit verbesserten alten und neuen Brückenverbindungen, gemeinsam genutzter sozialer Infrastruktur und nachbarschaftlichen Treffpunkten können die Veddel und der Grasbrook zu einem Doppel-Stadtteil mit jeweils eigener Identität zusammenwachsen

„Insel der Möglichkeiten – neu vernetzt“ ist eine der Visionen, die im Rahmen der öffentlichen Beteiligung im Vorfeld des Wettbewerblischen Dialogs formuliert wurden. Der Grasbrook solle mit der Veddel ein „größeres Ganzes“ bilden, sodass in Zukunft beide Stadtteile von den sozialen und kulturellen Angeboten, neuen Bildungseinrichtungen, Versorgungszentren, öffentlichen

Freiräumen sowie einer großen Bandbreite von Arbeitsplätzen profitieren können. Herzog & de Meuron und Vogt Landschaftsarchitekten schaffen u.a. mit ihrer Idee des großen zentralen Parks und der imposanten Dachkonstruktion dafür sehr gute Rahmenbedingungen. Die wichtigste Voraussetzung aber ist die zentrale neue Brücke, die die großen physischen Barrieren zwi-

schen den beiden Stadtteilen überwindet. Davon ausgehend ergeben sich für die „Veddeler“ und die künftigen „Grasbrooker“ viele Möglichkeiten gemeinsamer Nutzungen und nachbarschaftlicher Aktivitäten, die in den künftigen Planungs- und Beteiligungsprozessen weiter konkretisiert werden sollen.



Die „Veddeler Brücke“ schafft eine wichtige Verbindung zwischen der Veddel und dem künftigen Stadtteil Grasbrook (Infografik: Jochen Stuhmann)

## 1. DIE „VEDELER BRÜCKE“

Bahn- und Straßentrassen mit einer Breite von 110 Metern gilt es hier zu überbrücken, um die beiden Stadtteile Veddel und Grasbrook für Fußgänger und Radfahrer miteinander zu verbinden. Darüber hinaus überwindet die Brücke Höhenniveaus von circa 2,50 Meter über NHN (Normalhöhennull) auf der Veddeler Seite, über 17 Meter über NHN über den Gleisen, bis 9–10 Meter über NHN auf der Grasbrook-Seite. Mit Rampen und Aufzügen wird die Brücke barrierefrei zugänglich. Diese attraktive Verbindung schafft auch die Voraussetzung dafür, die Entwicklung auf der Veddel Nord mit dem Grasbrook zu verknüpfen.

Übrigens: Die Veddeler Brücke soll nicht die einzige Verbindung zwischen Grasbrook und der Veddel bleiben. Unter den Elbbrücken hindurch, direkt an der Elbe, soll eine neue Querung geschaffen werden. Und es wird außerdem von der S-Bahnstation Veddel eine neue Brückenverbindung zum südlichen Ende des Grasbrooks entstehen.

## 2. DAS DACH

Direkt im Anschluss an die Brücke wird in Anlehnung an das ehemalige Vordach des Überseezentrums ein neues Dach gebaut. Es bietet u. a. Raum für nachbarschaftliche Treffpunkte, Sportflächen, Freizeit- und Kultur Nutzungen, Gastronomie sowie für Arbeitsplätze, Start-ups und Innovationsunternehmen und kann damit zum sozialen und wirtschaftlichen Knotenpunkt für das Zusammenwachsen des Grasbrooks und der Veddel werden. Die Dachfläche soll außerdem zur ökologischen, nachhaltigen Energiegewinnung genutzt werden.

## 3. VOLKSPARK GRASBROOK

Der Park kann zusammen mit dem Dach frühzeitig angelegt werden und steht damit schon in einer ersten Phase der Stadtteilentwicklung als Freiraum zur Verfügung. In die konkrete Parkgestaltung werden bestehende Vereine und Initiativen, die Nachbarn der Veddel und künftige Grasbrooker einbezogen.

## 4. SOZIALE INFRASTRUKTUR: GRUNDSCHULE, SPORT, NAHVERSORGUNG SOWIE ÄRZTLICHE VERSORGUNG

Östlich an den Park angrenzend wird eine fünfzügige Grundschule mit einer 3-Feld-Turnhalle entstehen. Der ligataugliche Fußballplatz und weitere Sportflächen sollen nach Schulschluss auch für Sportvereine genutzt werden können. Ein Frischemarkt, ggf. ein Wochenmarkt oder Food Market sind nahe der Brücke zur Veddel und U4-Station geplant. Mit der erhöhten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahl ergibt sich auch die Chance für eine sehr gute ärztliche Versorgung.

## 5. U-BAHNSTATION „GRASBROOK“

Über dem Moldauhafen, von allen Teilen des neuen Stadtteils und von der Veddel aus in wenigen Minuten zu erreichen, schwebt die neue U4-Station Grasbrook. Direkt unterhalb der Hochbahnlinie befindet sich ein Fuß- und Radweg, der das Moldauhafen- mit dem Hafentorquartier verbindet. Mit der U-Bahnstation ergibt sich auch für die ÖPNV-Anbindung der Veddel ein großer Sprung vorwärts. Der Nordteil der Veddel wird dadurch sehr viel besser erschlossen.

## 6. ARBEITSPLÄTZE

Im neuen Stadtteil Grasbrook sollen insgesamt 16.000 Arbeitsplätze sowie Ausbildungsplätze entstehen. Unternehmenssitze, unternehmensbezogene Dienstleistungen, Forschung & Entwicklung und Produktion sind nur einige der Bereiche, die Arbeitsmöglichkeiten in einer großen Bandbreite auch für die Veddeler bieten werden. Aber auch Chancen für Start-ups und selbstständiges Unternehmertum sollen auf dem Grasbrook besondere Berücksichtigung finden. Deshalb sollen frühzeitig auch kleinteilige Flächenangebote geschaffen werden.

## HINWEIS: FLÄCHEN FÜR GEWERBLICHE NUTZUNGEN (7.)

Diese gewerbliche Gebäuderiegel werden noch auf ihre Verträglichkeit mit der Wohnnutzung auf der Veddeler Seite geprüft, weil sie zusätzlichen Schall in den Stadtteil tragen könnten.

# Ein Spaziergang durch den neuen Stadtteil Grasbrook

Der Grasbrook wird durch das enge Zusammenspiel von Wasser und grüner Stadtlandschaft, von Naturerlebnis und markanter Architektur, von Wohnen und Arbeiten mit Kultur und Nachbarschaft seine ganz eigene Identität entwickeln. An jedem seiner besonderen Orte und städtebaulichen Angebote stellen sich spezifische Zukunftsfragen



(Foto: Stiftung Hamburg Maritim)

## 1. DEUTSCHES HAFENMUSEUM MIT „PEKING“ UND GROSSEXPONATEN

Das Deutsche Hafenumuseum ist das kulturelle Initialprojekt des neuen Stadtteils Grasbrooks. Im Mittelpunkt des Museums, das voraussichtlich 2023 in Bau geht, stehen Geschichte und Gegenwart der modernen Häfen und der globalisierten Welt. Großexponate auf Freiflächen und die Viermastbark „Peking“ werden die Ausstellungen einbetten. An diesem Ort stellt sich auch die Frage, wie schnell es möglich ist, über eine Kommunaltrasse (Busse, Fußgänger und Radfahrer) über die Elbe nachzudenken, die die Besucherzahl des Hafenumuseums an diesem prägnanten Ort stützt.

## 8. DENKMALGESCHÜTZTE LAGERHÄUSER F UND G

Ein besonderes Augenmerk liegt in der Bestandserhaltung und -umsetzung der Lagerhäuser F und G. Die historische Bedeutung des Lagerhauses G, das von 1944 bis 1945 als Außenlager des KZ Neuengamme diente, soll mit einer Ausstellung gewürdigt werden. Darüber hinaus eignen sich die denkmalgeschützten Gebäude für eine Vielzahl von Nutzungen. Wie könnten die Lagerhäuser im Inneren so umgestaltet werden, dass der denkmalgeschützte Charakter erhalten bleibt, über das Dach jedoch bessere Belichtungsverhältnisse für neue Nutzungen geschaffen werden?

(Foto: Thomas Hampel)



## 7. ARBEITSWELTEN UND RAUM FÜR INNOVATIONEN

Das Hafentorquartier greift die Hafentmosphäre auf. Große Backsteinbauten dominieren das Bild und knüpfen an die bestehende Lagerhausarchitektur an. Hier könnten vertikale Produktion, gestapelte Gewerbehöfe, großflächige Forschungs- und Laborbauten, Büros für größere und kleinere Firmen Platz finden. Doch wie sehen die Innovationsarbeitsplätze der Zukunft aus, wenn vielfältige Formen der Arbeit ermöglicht werden sollen? Wie könnten Räume jenseits der üblichen Büroparks oder Produktions- und Lagerhallen gestaltet sein?

## 2. WOHNLAGEN ZWISCHEN WASSER UND PARK

Am Park und an der Elbe, durch Gebäuderiegel nach Osten vom Lärm der Bahn- und Straßentrasse geschützt, entstehen im Quartier Moldauhafen unterschiedlichste Wohnformen, darunter Eigentums- und Mietwohnungen ebenso wie Baugemeinschaften und geförderter Wohnungsbau. Wesentliche Fragen sind: Wie können möglichst viele Menschen von dieser herausragenden Wohnlage profitieren? Wie schaffen wir die Flexibilität und die Möglichkeiten auch für zukünftige Wohnformen? Und wie können wir dabei auch neue Formen des Arbeitens integrieren?

## 3. VOLKSPARK GRASBROOK ALS GRÜNES ZENTRUM

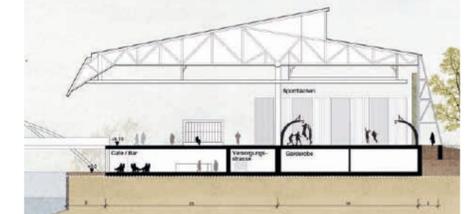
Die große zentrale Grünfläche liegt zwischen Fluss und Hafen und wird ein durchgängiger und vielfältiger Raum für Sport und naturnahe Erholung. Weitläufige Parkwiesen mit einer Vielzahl alter Obstbäume wechseln sich mit Spiel- und Aktivitätsflächen ab. Im Westen geht der Park in das grüne Veddelhöft über. Was muss der Park unter den Bedingungen des Klimawandels leisten? Wie können Flächen für die Versickerung von Niederschlagswasser genutzt werden? Und wie erhöhen wir die Biodiversität für Flora und Fauna?



(Visualisierung: Herzog & de Meuron und Vogt Landschaftsarchitekten)

## 4. „UNTER EINEM DACH“: ARBEITEN, NACHBARSCHAFT, SPORT UND FREIZEIT

Anstelle des alten Vordachs des Überseezentrums entsteht in direkter Verlängerung der „Veddeler Brücke“ eine neue Dachkonstruktion. Hier ist vieles möglich: Raum für kleine Unternehmen, Start-ups oder Kreativnutzer, nachbarschaftliche Treffpunkte, Sport- und Kulturangebote, Freiluftkino, Gastronomie oder ein Markt. Wie kann sich das Dach wirtschaftlich als Arbeitsort, aber auch als Ort der Energiegewinnung darstellen? Könnten in der Tiefgarage auch Parkplätze für die Reisebusse des Hafenumuseums oder für auf Pkws angewiesene Besucher entstehen? Wie lässt sich ein solches Konzept dauerhaft ohne Subventionen und Zuschüsse finanzieren?



(Schnitt: Herzog & de Meuron und Vogt Landschaftsarchitekten)

(Foto: Miguel Ferraz)



## 6. EIN WASSERPLATZ ALS QUARTIERSZENTRUM

Das Zentrum am Zusammenfluss von Moldau- und Saalehafen wird durch drei Hochhäuser gerahmt. Über dem Wasser schwebt die neue U4-Haltestelle. Nahe der U-Bahnstation und zur Veddel befindet sich das urbane und soziale Zentrum mit Grundschule, Nahversorgung und Frischemarkt. Spannende Fragen sind: Welche Qualitäten an Übergängen zwischen Wasser und Land kann man bei gleichzeitiger hoher Biodiversität schaffen? Wird es möglich sein, dauerhaft die Schifffahrt zu erhalten? Welche Funktion übernimmt der Ort für die Veddel und den Grasbrook, welche gemeinsamen Nutzungen könnten auf der nördlichen Veddel entstehen?

## 5. NEUE BRÜCKE VERBINDET VEDDEL UND GRASBROOK

Mit der neuen circa 35 Meter breiten „Veddeler Brücke“ für Fußgänger und Radfahrer, mit Aufzügen, Rampen und Treppen, werden die heutigen großen Barrieren durch die Bahn- und Straßenschneise überwunden und der Grasbrook mit der Veddel verknüpft. Intensiv begründet und großzügig wird sie eher wie ein Boulevard wirken. Fragen, die zu klären sind: Wie wird die Brücke auf der Seite der Veddel Nord genau ankommen? Welche Gebäude, welche Nutzungen werden dort entstehen? Grasbrook und Veddel sollen gemeinsam gedacht werden, damit die Brücke kein „leeres Symbol“ wird.



# Grasbrook, ein Innovationsstadtteil.

## Sicher, aber wie?

Prof. Jürgen Bruns-Berentelg, Vorsitzender der Geschäftsführung der HafenCity Hamburg GmbH



(Foto: Thomas Hampel)

„Innovation“ ist heute einer der am meisten genutzten Begriffe, um positive Attribute und Forderungen für wirtschaftliche und gesellschaftliche Prozesse zu beschreiben. Innovation ist mittlerweile ein inflationär gebrauchter Begriff und es mag schon der Eindruck entstehen, er werde reflexhaft verwendet, um unklare Zukunftsvorstellungen im Graubereich zu belassen und sich dennoch mit dem Mantel des Progressiven zu umgeben. Trotzdem stecken Wirklichkeiten, nicht nur Fiktionen, sowie offene Erwartungshorizonte hinter der Bedeutung von Innovationen. Wir kommen nicht ohne sie aus. Keineswegs lässt sich die Bedeutung von Innovationen damit wegdiskutieren, dass sie häufig mit klassischen Wachstumsthemen verbunden werden.

Zu den „Wirklichkeiten“, auf die sich Innovationen beziehen, gehören heute auch zwei gesellschaftliche Grundkonflikte, die die Stadtentwicklung prägen. Erstens führen national und international wachsende Einkommensunterschiede seit den 1980er Jahren zu latenten, zum Teil aber auch offensichtlichen räumlichen, sozialen und ökonomischen Disparitäten und zur Polarisierung von Stadt. Sie würden sich gerade auch im Kontext von „Stadt neu bauen“, wie im Stadtteil Grasbrook und dazu in der unmittelbaren Nähe der Veddel, besonders ausprägen, wenn ihnen nicht entgegengesteuert würde. Neben der politischen Steuerung auf der Ebene Hamburgs und der Bezirke ist die Ebene der großen Stadtentwicklungsvorhaben gefordert, dieser Polarisierung entgegenzuwirken. Zweitens führen beschleunigter Ressourcenverbrauch, Biodiversitätsverlust und Klimawandel dazu, dass integrierte Strategien und Lösungen gefunden werden müssen, die sich z. B. an den Zielsetzungen des Pariser Klimaschutzabkommens (2016) orientieren und eine wesentliche Transformation der ressourcenbezogenen Grundlagen von Stadtentwicklung erfordern. Wollen wir die Ziele des Klimaschutz-

abkommens erreichen, müssen wir, so ein Beitrag in der international führenden Wissenschaftszeitschrift „Science“ (2017), schon in den 2030er Jahren klimaneutrale Stadtteile haben, d. h. wir müssen sie heute planen und in den nächsten 10 Jahren auch bauen.

Aus diesen Grundbedingungen müssen sich die Innovationsanforderungen speisen, unterstellt man nicht, dass alles bekannt sei und nur noch eine „Blaupause der Stadtentwicklung“ aus vielen Einzelinnovationen abgespult werden müsse. Es stellt sich jedoch auch die Frage, welchen Charakter die Innovationen und die Bewältigung der Problemdimensionen haben müssen. Zwei Aspekte scheinen zentral zu sein: Es müssen erstens „verantwortliche“ Innovationen sein, solche, die zur Lösung der Kernfragen der Transformation von Gesellschaft als Gegengewicht zur Polarisierung und zum zerstörerischen Ressourcenverbrauch zentrale Beiträge leisten und sich nicht in Innovationen um des Wachstums oder ihres Neuigkeitswertes willen erschöpfen. Das impliziert auch, dass gerade die Stadtentwicklung öffentliche Korridore des innovationsfördernden Denkens und Handelns schaffen muss, die nach dem Prinzip Verantwortung in die Zukunft gerichtet sein müssen. Gleichzeitig muss für Akteure wie den Bauherren, den Unternehmen, den Bewohnerinnen und Bewohnern und der Zivilgesellschaft insgesamt die Möglichkeit geschaffen werden, ihre Beiträge im Sinne eines gesellschaftlichen Unternehmertums auf vielfache Weise von unten zu leisten. Diese unternehmerische Rolle im Sinne von Joseph Schumpeters nicht nur für Unternehmen, sondern für alle Akteure, ist für den experimentellen Charakter von Innovationen unabdingbar, denn wir kennen viele Lösungen heute noch nicht.

Diese Innovationen müssen zweitens aber auch aufeinander bezogen sein. Sie müssen sich ergänzen, vernetzt und so ausgelegt sein, dass immer auch auftretende negative Effekte gemindert werden. Plakativ kann man von der Koevolution und Vernetzung von Innovationen sprechen.

In den letzten Jahrzehnten hat es viele Moden in der Stadtentwicklung gegeben, die auf einen einseitigen Einsatz von Instrumenten und Sichtweisen gesetzt haben, z. B. die meisten Entwicklungen zu einer Smart City.

Die einseitige, in diesem Fall technische Fokussierung auf wenige Schwerpunkte des strategischen Handelns und der operativen Umsetzung wird den Anforderungen an die Transformation von Stadt nicht gerecht. Sie ist, um Armin Nassehi zu zitieren, „Ausdruck einer Komplexitätsvergessenen Vernunft“. Innovationen sind also nicht nur solche, die „verantwortlich“ sein müssen und sich nicht nur an der Gegenwart von schnell formulierten konsumtiven Bedürfnissen orientieren, sondern sie müssen auch an Zukunftsanforderungen ausgerichtet sein, wie Hans Joas das bereits in den 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts dargelegt hat. Gleichzeitig müssen sie den gegenwärtigen und auch den zukünftigen Komplexitäten von Stadt gerecht werden, Bedingungen also, die nur begrenzt präzise geplant werden können, die aber zumindest Handlungskorridore eröffnen. Der Grasbrook soll in diesem Kontext ein Stadtteil verantwortlicher, komplex aufeinander bezogener Innovationen werden.

Lassen Sie mich ein scheinbares Paradox in diesem Zusammenhang erläutern. Der Städtebau eines neuen Stadtteils muss nicht innovativ sein, im Sinne der Erzeugung eines nie zuvor gesehenen Stadtstrukturbildes. Der Städtebau muss geradezu den modernen Kriterien wie Dichte, Nutzungsmischung und Feinkörnigkeit, Standortangemessenheit und Adaptionstauglichkeit in den Nutzungen, also dem Regelsatz „guter Urbanität“ des verantwortlichen Bauens von Stadt, entsprechen, der wiederum zu einer hohen Qualität der Befriedigung unterschiedlicher menschlicher Bedürfnisse führen kann. In diese Ordnung muss quasi das Chaos des Überraschenden, der Urbanität „einschreibbar“ sein. Dieser robuste Charakter von Stadt ist vorausgesetzt, er ist somit Grundfolie des heutigen Innovationskontextes, in dem Stadt sich allerdings auch in bestimmten Bereichen verändern muss. Das urbanistische Bild von Jane Jacobs oder das der Gründerzeit ist nicht ausreichend, um eine Folie des Urbanen für heutige Strukturen von Arbeiten und Wohnen angemessen abzubilden.

So mag dann wie im Falle des Grasbrooks ein relativ konventionell erscheinendes Stadtbild der Entwicklung des Stadtteils zugrunde liegen. Ein Innovationsstadtteil bedarf aber als Voraussetzung gerade nicht eines „Innovationsstädtebaus“ als Neuerung der Stadt-

bauregeln, denn dann wäre die Gefahr groß, mit den notwendigen Regeln robuster Urbanität zu brechen und dabei auch die Voraussetzungsfähigkeit für die anderen Aufgaben von Stadt (z. B. Klimaneutralität) zu verlieren. Allerdings bedarf die Erzeugung dieser notwendigen Urbanitätsqualität großer Anstrengungen und ist nicht einfach abrufbar. Das gilt gerade für den Grasbrook, der durch Verkehrsströme und Hafenflecken schon zwangsweise die lärmgeprägte räumliche Schichtung erfährt, die zu einer gewissen Entmischung der Nutzungen führt.

Im Kontext dieses Urbanitätsbildes, das durch den Wettbewerb erzeugt wurde, betten sich verschiedene Innovationsfelder ein, nicht nur Einzelinnovationen: Dazu gehören Stadtstrukturen, Mobilitätskonzepte, Infrastrukturen, Gebäudeinnovationen sowie soziale Innovationen (siehe Darstellung unten).

Diese breiten Innovationsfelder, die hier grob skizziert werden, müssen gleichzeitig verfolgt werden. Neben der Gleichzeitigkeit müssen die Innovationsfelder aufeinander bezogen sein (das ließe sich an vielen Einzelthemen zeigen). Sie müssen rückgekoppelt werden an die Grundkonflikte der sozialen Polarisierung und des steigenden Ressourcenverbrauchs. Und sie müssen sich einbetten in eine Strategie der Erzeugung einer robusten urbanen Stadt.

Das erfordert von allen Beteiligten eine große Anstrengung und verbietet einfache Antworten auf komplexe Fragen. Zudem müssen auch die Qualitäten in der Tiefe stimmen, das komplexe Ganze setzt auch die Stimmigkeit in vielen Details voraus, aber das Detail muss wiederum dem komplexen Ganzen gerecht werden. Das gelingt nur, wenn man in rückgekoppelten Prozessen denkt, in der Stadtentwicklung über Jahrzehnte hinweg. Es ist nicht der große Entwurf, der am Anfang alle Aufgaben löst, sondern das großräumliche Bild ist der erste Schritt auf einem bewusst komplex zu denkenden Weg vieler Akteure inklusive der Nachbarn und nicht zuletzt in wenigen Jahren der Bewohnerinnen und Bewohner und der Beschäftigten auf dem Grasbrook.



### 1. STADTSTRUKTUREN

Stadtstrukturen der Nachmoderne weisen sich durch Dichte, eine vertikale und horizontale Nutzungsmischung sowie durch eine angemessene Balance zwischen öffentlichen und privaten Räumen aus. Stadtstrukturen müssen darüber hinaus eine Anpassungsfähigkeit an den Klimawandel und Ressourceneffizienz gewährleisten können. Dazu gehören z. B. der langfristige Hochwasserschutz, die Reduzierung des Hitzeinseleffekts durch eine grüne Stadtgestaltung und die Steigerung der Biodiversität. Die neuen Stadtstrukturen müssen für die Zukunftsanforderungen sowohl anpassungsfähig als auch resilient angelegt und dabei urban sein.

### 2. MOBILITÄTSSTRUKTUREN

Mobilitätsstrukturen müssen einerseits einen hohen Grad an physischer und digitaler Mobilität (Wissen und Informationen) ermöglichen, andererseits sich über „grüne“ Elektrifizierung, eventuell auch die Nutzung von Wasserstoff, in Zukunft CO<sub>2</sub>-neutral, zumindest im Betrieb darstellen lassen. Das heißt aber keineswegs, dass im Stadtteil völlig auf Autos verzichtet werden sollte. So wäre ansonsten z. B. für Arbeitskräfte, die in der Metropolregion arbeiten, die freie Arbeitsplatzwahl gefährdet bzw. würde bei einem Arbeitsplatzwechsel Nutzern die Frage sozialer Gerechtigkeit einer einseitigen Optimierung der CO<sub>2</sub>-Bilanz entgegen.

### 3. INFRASTRUKTUREN

Infrastrukturen müssen in Zukunft noch stärker auf die Minimierung des Ressourcenverbrauchs ausgelegt werden, auf Mehrfachnutzung und Anpassungsfähigkeit. Straßenräume müssen für die Reduktion des Hitzeinseleffektes, Leitungssysteme in Bezug auf Synergieeffekte geplant werden (z. B. durch Medienkanäle), die Wärme- und Kälteversorgung muss CO<sub>2</sub>-neutral erfolgen usw. Aber auch bei Infrastrukturen muss die CO<sub>2</sub>-Bilanz nicht nur für den Betrieb, sondern als Lebenszyklus betrachtet werden von der Herstellung bis zum Rückbau stärker in den Fokus genommen werden.

### 4. GEBÄUDEINNOVATIONEN

Gebäudeinnovationen müssen der Tatsache gerecht werden, dass Gebäude wieder eine viel größere Lebensdauer bekommen und daher anpassungsfähiger für einen Nutzungswechsel sein müssen. Durch die überhöhen Erdgeschosse wird das schon lange verfolgt, doch das muss auch für andere Nutzungsfleichen gelten, z. B. durch die Flexibilisierung und Offenheit, die durch digitale Infrastrukturen erreicht werden. Wichtig ist Folgendes: 50 bis 60 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Lebenszyklus eines Gebäudes fallen auch bei energieeffizienten Entwürfen in der Phase der Herstellung an. Je mehr wir bauen, umso stärker steigt die CO<sub>2</sub>-Belastung der Atmosphäre. Dies hat zu der rechtlichen Forderung geführt, Neubau nicht mehr zuzulassen. Das ist im Sinne der notwendigen Transformationen von Stadt falsch. Die Aufgabe ist es aber, Lösungen für Gebäude zu finden, die den CO<sub>2</sub>-Verbrauch beim Bauen drastisch reduzieren, z. B. durch Holzbau oder die Nutzung von Recyclingmaterialien.

### 5. SOZIALE INNOVATIONEN

Soziale Innovationen gehören zwingend zur Transformationsaufgabe von Stadt. Wir reden hier keineswegs nur über sozialen Wohnungsbau oder andere etablierte Formen. Dazu gehören neue Instrumente und Institutionen der Stadtentwicklung (z. B. eine Gesellschaft für nachhaltige Mobilität, Quartiersmanagement) als gemeinschaftliche Lösungen für den sozialen Zusammenhalt von Stadt und der Mobilitätstransformation. Es gehören aber auch Institutionen dazu, die mit langer Perspektive die Innovationen bündeln können, statt sie lediglich segmentweise zu denken.

Generell gilt: Wir müssen in der Stadtentwicklung eine viel größere Zahl von Nutzern, Nutzungsformen und Akteursstrukturen abbilden und damit institutionelle Diversität schaffen. Das gilt auch für Unternehmen. Man muss kurzfristig Maker-Spaces, Start-up-Flächen und

Innovationsnischen Raum bieten und gleichzeitig muss auch Raum für die großen fortschrittlichen Unternehmen entstehen, ob es digitale Firmen sind oder wissensbasierte Produktion betreiben.

Bei den sozialen Innovationen ist der Korridor des „Planens“ von Innovationsfeldern vermutlich am offensten, weil sich hier kreative Einzellösungen, Unternehmertum und zivilgesellschaftliche Ansprüche stärker als Bottom-up-Lösungen ausprägen. „Planung“ kann dafür einen Ermöglichungskorridor schaffen; mehr kann Planung zumindest in der Frühphase der Festlegung von Stadtstrukturen und Nachhaltigkeitsinnovationen noch nicht leisten. Es geht aber auch darum, Erwartungshorizonte neuer Möglichkeiten zu setzen.



## 2. Preis Große Stadtbausteine und ein „Gezeitenpark“

Eine Halle als öffentliches Rückgrat mit starkem Eventcharakter, optisch angelehnt an das historische Dach des Überseezentrums: Dies war eine der zentralen Ideen des Teams aus dem schwedischen Büro Mandaworks sowie den Landschaftsplanern von Karres en Brands aus den Niederlanden. An der Schnittstelle zwischen Stadt und Wasser und mit einer unmittelbaren Verbindung zur Veddel sollte die Halle ein breites öffentliches Angebot bieten. Nördlich angelagert planteten die Entwerfer den Schulcampus, Kitas, ein Stadtteilzentrum sowie Nahversorger und Werkstätten – alles Nutzungen, denen eine

quartiersübergreifende Funktion zukommt. Das unmittelbare Zusammentreffen der Halle mit der Wohnnutzung an einem so quirligen Ort wurde von der Jury allerdings infrage gestellt, da dies zu Genehmigungs- und Nutzungskonflikten geführt hätte.

### NATurnahe FREIRÄUME

Einen Pluspunkt erzielte das internationale Planerteam mit seinen naturnahen Freiräumen entlang des Moldau- und Saalehafens, dem landschaftlich geprägten inne-

ren „Gezeitenpark“. An der lärmbelasteten Ostseite des Saalehafens sahen die Entwerfer zudem Sportflächen vor, die sich in direkter Nähe zur Veddel befunden und so einen sehr guten Bezug zur Nachbarschaft geschaffen hätten.

Kritisch bewertete die Jury die sogenannten „Hamburg Yards“, große monolithisch wirkende Stadtbausteine mit zweigeschossigen Gemeinschaftssockeln und darüber liegenden Wohneinheiten. Trotz einer interessanten Vielgestaltigkeit hätten die zu eng dimensionierten Höfe aus Sicht der Jury zu schwierigen Belichtungsverhältnissen geführt. Letztendlich konnte das Konzept der „Großimmobilien“ nicht überzeugen. Es sei auch fraglich, ob sich für die geplante Anzahl an großformatigen Flächen ausreichend Nutzungen finden ließen, um ein wirtschaftliches Konzept für das Quartier zu liefern.

### ELBPARK IM NORDEN ZU VERSCHATTET

Kontrovers diskutiert wurde der Park an der Elbe, der sowohl dem Lärm von den Elbbrücken ausgeliefert als auch durch seine Lage im Norden des Quartiers größtenteils verschattet sei. Darüber hinaus hätte sich eine unruhige städtebauliche Kante zwischen Bebauung und Park ausgebildet.

Insgesamt wurde dieser Entwurf als sehr innovativ bewertet, mit einer klaren Idee von Nutzungsmischung und einer starken Verbindung zur Veddel.

Oben: Die Idee der „HHalle“ als große Eventfläche hätte zu erheblichen Nutzungskonflikten geführt (Visualisierung: Mandaworks und Karres en Brands)

Unten: kompakte Stadtstruktur mit großen Gebäudeblöcken. Im Inneren wechseln sich naturräumliche Bereiche mit harten Hafenkanten ab (Luftbild: fotofrizz; Visualisierung Mandaworks und Karres en Brands)



## 3. Preis Tide-Landschaft als starke Idee

Bei dem Entwurf des Kopenhagener Büros ADEPT und der Schweizer Freiraumplaner Studio Vulkan würdigte die Jury den Umgang mit der Tide-Landschaft als zentrale Idee für den Charakter des neuen Stadtteils Grasbrook. Das Konzept sorgte dafür, dass sich auch diese Arbeit deutlich von den anderen absetzte. Die Idee der dynamischen Wasserlandschaft ist sehr ortsspezifisch gedacht und durchfließt den Stadtteil. Die Freiräume umfassen die Wasserflächen im Zentrum und begleiten die Ufer der angrenzenden Quartiere.

### DACH ALS URBANER PARK- UND NACHBARSCHAFTSRAUM

Neben dem Naturraum entwarf das Team drei unterschiedliche Quartiere. Offen blieb jedoch die Frage, wie diese als neuer Stadtteil zusammenkommen, anstatt additiv nebeneinander zu stehen. Auch die notwendige Anbindung zur Veddel wurde in diesem Entwurf nicht als überzeugend bewertet.

Die Freiräume durchdringen in diesem Entwurf auch den Bereich unter dem Dach des Überseezentrums, das abschnittsweise gedacht ist und als urbaner Park- und Nachbarschaftsraum entwickelt wurde. Hier sollten sich Park und „Monument“ durchdringen und so eine kontrastreiche Atmosphäre und abwechslungsreiche Freiraumnutzungen schaffen.

Die Bebauung im Moldauhafenquartier wurde als lange, sich wiederholende Bebauung in unterschiedlichen

Höhen formuliert. So hätten sich sehr schmale Straßenzüge mit schwierigen Belichtungssituation vor allem für das Wohnen ergeben. Zur Elbe hin wäre eine eher unruhige Stadtkante gegenüber der HafenCity entstanden.

### WOHNEN SO NAH AM HAFENLÄRM NICHT MÖGLICH

Weitere Wohngebäude, die im Bereich des Saalehafens in das Wasser hinein positioniert wurden und als eine

Art Ergänzung zur Veddel dienen sollten, wurde an sich als eine faszinierende Idee des Wohnens am Wasser gewürdigt, die jedoch aufgrund hoher Verlärmung in unmittelbarer Nachbarschaft zur Hafenindustrie und Bahnanlagen nicht trägt.

Insgesamt wertete die Jury diesen Entwurf als ökologisch und konzeptionell anspruchsvoll, im Bereich der Bebauungsstruktur konnte er jedoch nicht überzeugen.

Oben: eine der „Moldauer Gassen“, die gemäß Jurybewertung zu schwierigen Belichtungs-, Wind- und Lärmverhältnissen geführt hätten (Visualisierung: Adept und Studio Vulkan)

Unten: Eine Art „Tide-Landschaft“ durchzieht den Grasbrook. Wegen der Gefahr der Verschlickung als kaum realistisch wurden die Steganlagen und schwimmenden Gärten im Saalehafen bewertet (Luftbild: fotofrizz; Visualisierung: Adept und Studio Vulkan)



# Ausblick: Wie geht es weiter?

Bei der Planung, aber auch der Bürgerbeteiligung folgen nun die nächsten Schritte, ab 2023 könnten die ersten Gebäude gebaut werden



Oben: Bürgerwerkstatt zum Wettbewerblichen Dialog am 25. Januar 2020; unten: 3. Grasbrook Werkstatt am 17. Februar 2019 (Fotos: Thomas Hampel)

Der städtebauliche und freiraumplanerische Wettbewerb wurde durch einen intensiven Beteiligungsprozess begleitet, der in einer Mischung aus öffentlichen Veranstaltungen und Onlineangeboten auf ein großes Interesse der Öffentlichkeit traf. Insgesamt haben circa 2500 Bürgerinnen und Bürger ihre Anregungen, Befürchtungen und Ideen in den Prozess eingebracht. Die Wettbewerbs- und Beteiligungsergebnisse sind online unter [www.grasbrook.de](http://www.grasbrook.de) dokumentiert. Darüber hinaus wird im Herbst 2020 eine umfassende Wettbewerbsbroschüre veröffentlicht, die den gesamten Wettbewerblichen Dialog (Konzept- und Vertiefungsphase) dokumentiert und alle Arbeiten noch einmal abschließend würdigt.

Was sind die nächsten Schritte im Entwicklungsprozess des Stadtteils Grasbrook? Die Verträge mit Herzog & de Meuron und Vogt Landschaftsarchitekten sind durch die Hafencity Hamburg GmbH geschlossen und die Planer arbeiten bereits intensiv an der Weiterentwicklung ihrer Entwürfe. In der sich nun anschließenden sogenann-

ten Funktions- und Freiraumplanung geht es darum, die Entwürfe bis Mai/Juni 2021 zu präzisieren, damit sie dann Grundlage für die B-Pläne, die Auslobung der Grundstücke sowie die Architekturwettbewerbe werden können. 2023 wird voraussichtlich Baubeginn des ersten hochbaulichen Vorhabens sein.

Auch in diesem Prozess soll der transparente öffentliche Beteiligungsprozess weiter verstetigt werden. Die Nachbarn aus der Veddel, künftige Bauherren und Nutzer sowie mögliche „Innovationsakteure“ werden mit gezielten Beteiligungsformaten angesprochen, um sie auch langfristig in die Entwicklung des neuen Stadtteils einzubinden. Ihre Ideen sollen auch weiterhin eine wichtige Grundlage bilden können. Noch im Herbst 2020 soll, soweit es die Rahmenbedingungen der Corona-Pandemie zulassen, eine erste größere öffentliche Veranstaltung mit einer Zwischenpräsentation der überarbeiteten Entwürfe stattfinden.

Termine finden Sie in Kürze unter [www.grasbrook.de](http://www.grasbrook.de)

