



Urban Transition – Die Rückbesinnung auf urbane Lebensqualität
HafenCity: Die Entwicklung einer „New Downtown“

Prof. Jürgen Bruns-Berentelg

Vorsitzender der Geschäftsführung der HafenCity Hamburg GmbH

Konferenz Wachstum im Wandel

Wien, 23. Februar 2016



Quelle: metropolregion.hamburg.de
Statistikamt Nord

- **Bevölkerung**

| | |
|-------------------------------|-----------|
| Metropolregion Hamburg (2014) | 5.012.255 |
| Hamburg (2015) | 1.833.930 |

- **Fläche**

| | |
|------------------------|------------------------|
| Metropolregion Hamburg | 26.116 km ² |
| Hamburg: | 755 km ² |

- **Wirtschaft**

| | |
|-----------------------------------|---------------|
| BIP Metropolregion Hamburg (2012) | 177 Mrd. Euro |
| Bruttowertschöpfung (2012) | 159 Mrd. Euro |
| Pro-Kopf-Einkommen/Jahr (2013) | 22.034 Euro |

- **Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte:**

| | |
|-------------------------------|-----------|
| Metropolregion Hamburg (2014) | 1.889.069 |
| Hamburg (31.3.2014) | 907.613 |

- **Erwerbstätige insgesamt**

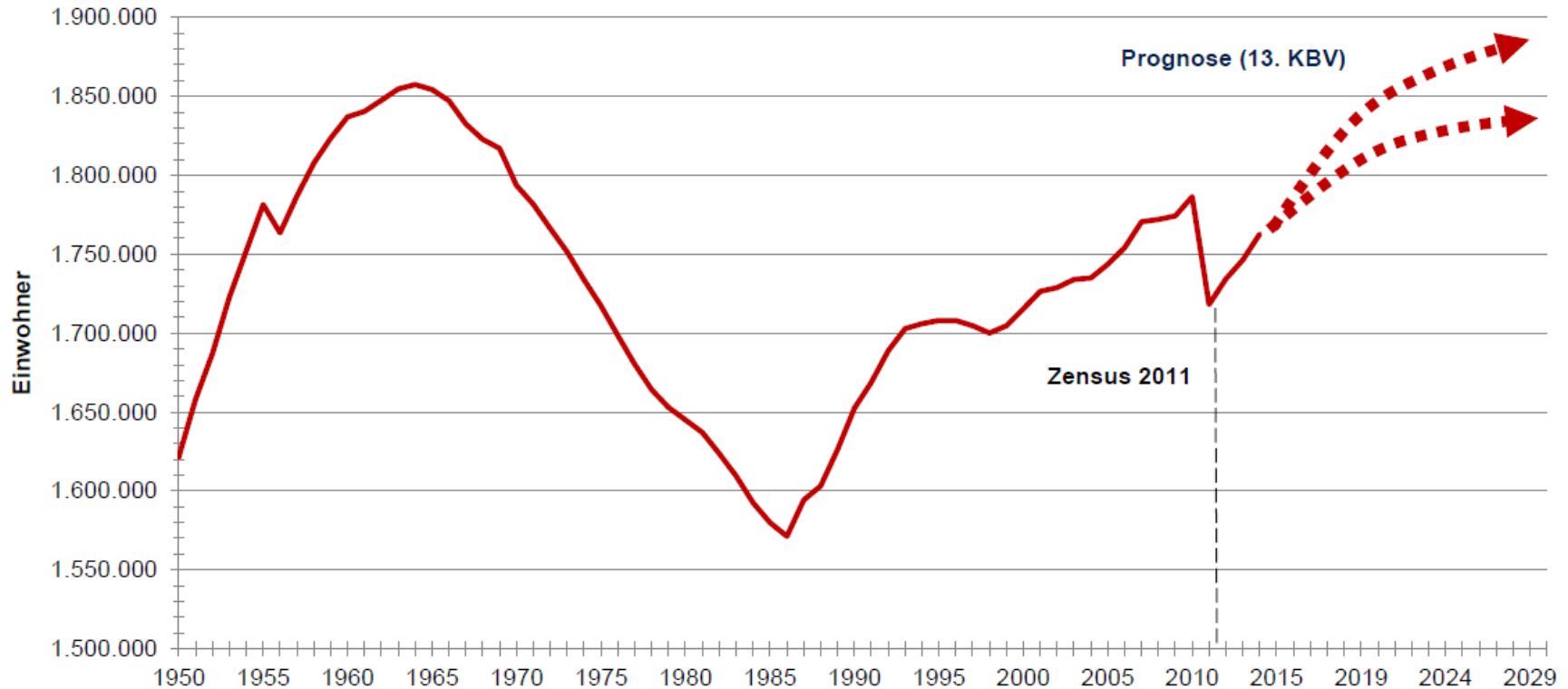
| | |
|------------------------|-----------|
| Metropolregion Hamburg | 2.608.000 |
| Hamburg (30.9.2015) | 1.209.400 |

- **Erwerbstätige nach Wirtschaftszweigen in der Metropolregion Hamburg:**

| | | |
|-----------------------------|-----------|---------|
| • Landwirtschaft, Fischerei | 57.400 | (2,2 %) |
| • Produzierendes Gewerbe | 468.500 | (18 %) |
| • Dienstleistung | 2.082.100 | (79,8%) |

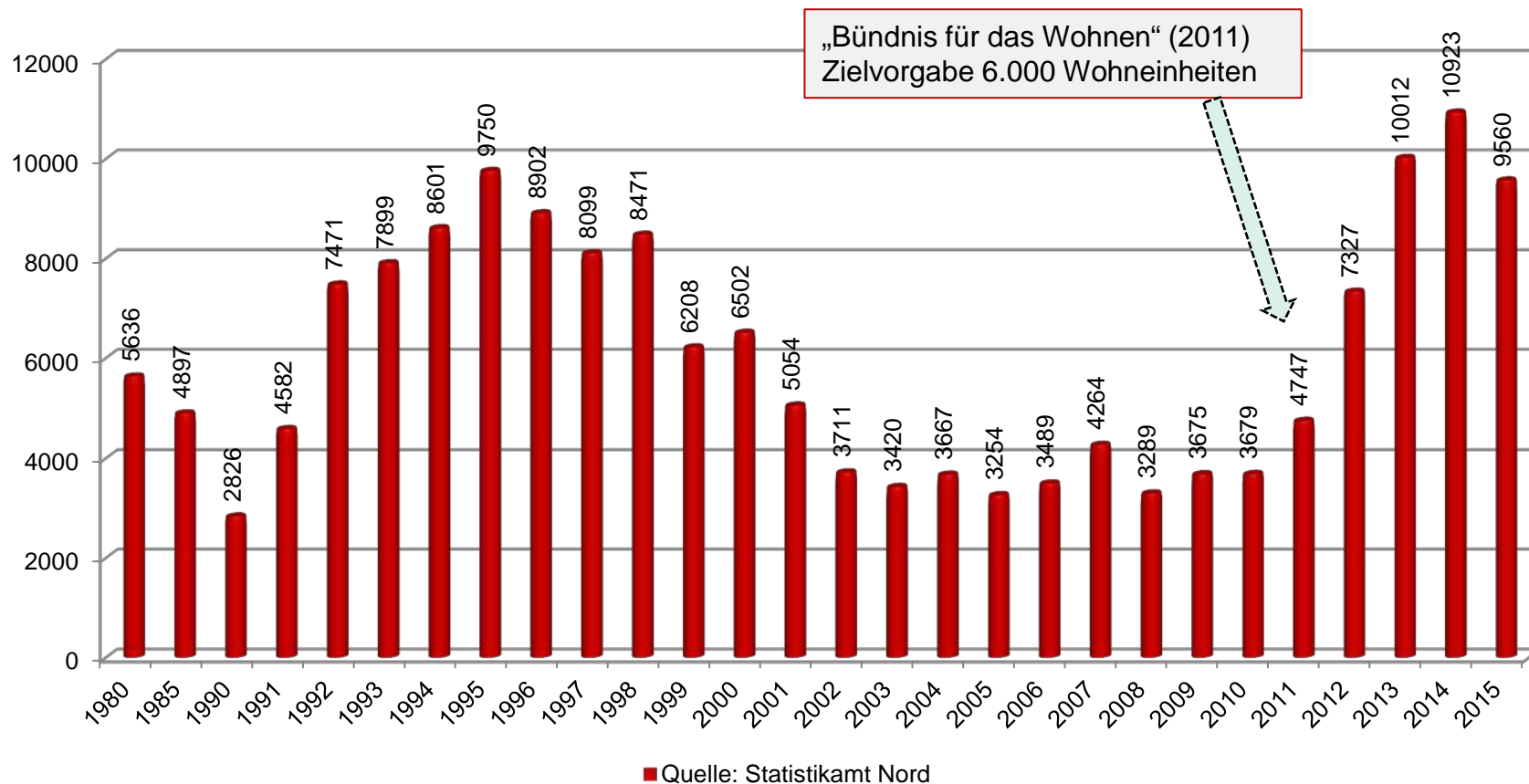
- **Ökonomische Schwerpunkte**

 - zweitgrößter Hafen Europas, 7.584 Angestellte, 74 km²)
 - Luftfahrtindustrie (drittgrößtes Werk der Welt von Airbus, ca. 40.000 Beschäftigte)



- In Hamburg leben **1.833.930** Einwohner (Stand: 31.12.2015).
- In Hamburg arbeiten **1.209.400 Erwerbstätige** (Stand: 30.9.2015).
- Hamburg wächst weiter in hohem Tempo.
- Für 2030 wird eine Einwohnerzahl von 1.84 Mio. oder 1.88 Mio. prognostiziert.
- 13. Koordinierte Bevölkerungsvorausrechnung des Statistischen Bundesamtes liegt seit Mai 2015 vor, seitdem erheblicher Anstieg der Zuwanderung.

Baugenehmigungen / Wohneinheiten (1980 – 2015)



- Baugenehmigungen / Wohneinheiten (2014): 10.923
- Baugenehmigungen / Wohneinheiten (2015): 9.560

Hamburg wächst – wie reagiert die Stadt? Konversionsprojekte, Nachverdichtung und Transformation in der inneren Stadt („Mehr Stadt in der Stadt“)

Innerstädtische Konversionsprojekte (Krankenhäuser, Kasernen, Hafen- und Bahnareal)



HafenCity

- **Brownfield in innerer Stadtlage**
- **Masterplan: 2000**
- **Entwicklungszeitraum: 25 Jahre**
- **157 ha Fläche, 123 ha Landfläche**
- **45.000 Beschäftigte, bis 7.000 Wohnungen**
- **5.000 Studierende**
- **50.000 - 70.000 Tagesbesucher**
- **10,4 Mrd. € privates und öffentliches Investitionsvolumen**
- **als City: 40% Wachstum der Fläche als New Downtown**
- **als Waterfront: 10,5 km neue urbane Land-/Wasserlinie**

City

HafenCity



Zukunftsfähigkeit und Lebensqualität: Feinkörnige Nutzungsmischung aus Arbeiten, Wohnen, Einzelhandel, Kultur-, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen



Zukunftsfähigkeit und Lebensqualität: Feinkörnige Nutzungsmischung aus Arbeiten, Wohnen, Einzelhandel, Kultur-, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen



**Nachhaltigkeit in der HafenCity – ein mehrdimensionaler strategischer Ansatz
der ressourcenschonenden, integrierten, zukunftsfähigen Stadtentwicklung**

1. ökologische Nachhaltigkeit
2. ökonomische Nachhaltigkeit
3. soziale Nachhaltigkeit

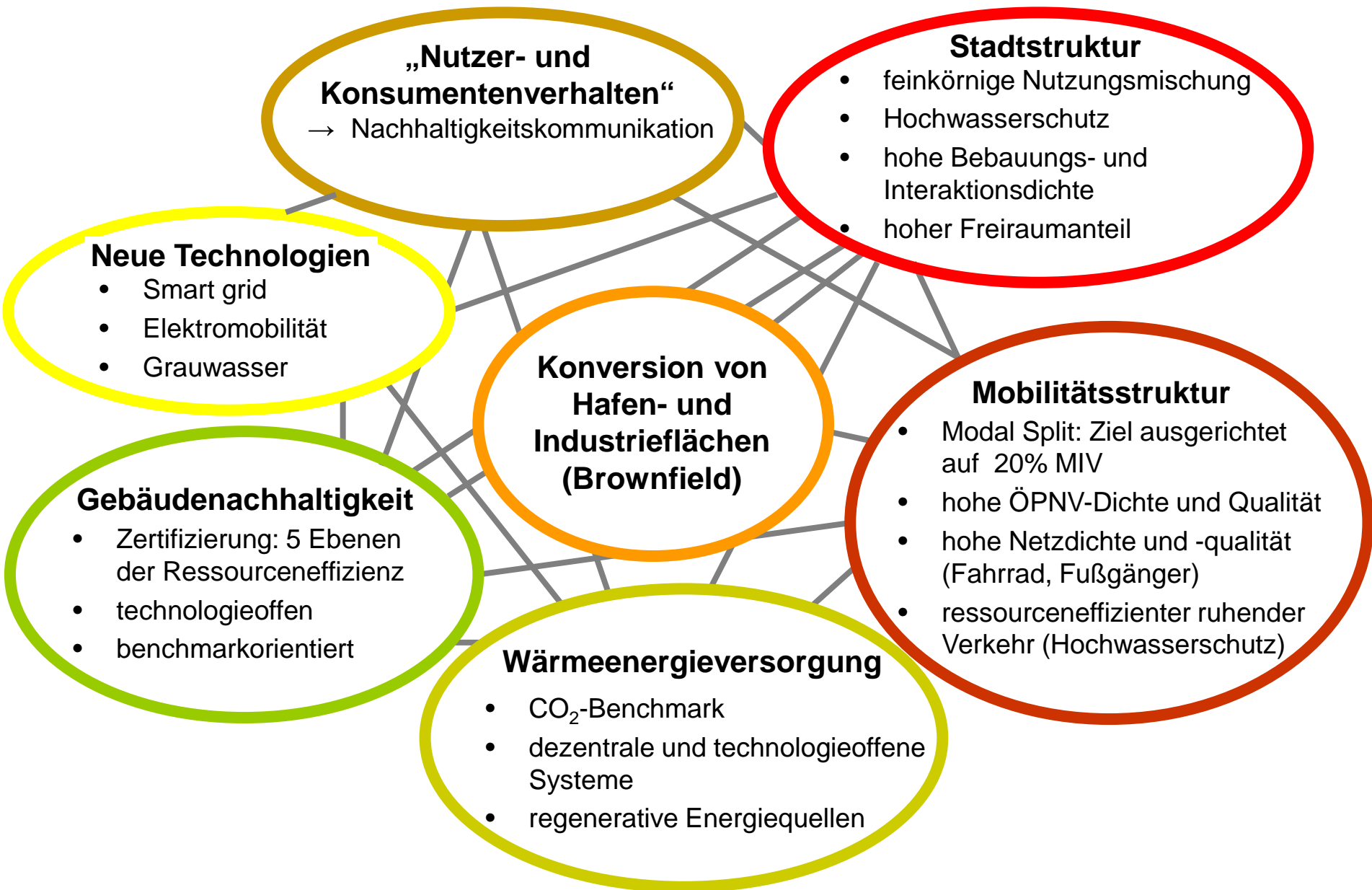
Der Begriff der Smart City bezeichnet eine Stadt, die

- systematisch Informations- und Kommunikationstechnologien sowie ressourcenschonende Technologien einsetzt, um den Weg hin zu einer postfossilen Gesellschaft zu beschreiten,
- sich langfristig von Öl und andere fossilen Energieträgern unabhängig macht,
- neue Technologien im Bereich Infrastruktur, Gebäude, Mobilität etc. intelligent vernetzt, um Ressourcen (Energie, Wasser etc.) hocheffizient zu nutzen,
- zukunftsfähige Mobilitätsformen und infrastrukturelle Voraussetzungen antizipiert und realisiert,
- integrierte (Stadt-)Planungsprozesse forciert (z. B. integrierte Energieplanung)
- Platz für Innovationen und Erprobung von neuen Ideen schafft (Cleantech),
- im Sinne von „Good Governance“ Management-Systeme einsetzt, die ein optimales Führen der einzelnen Bereiche ermöglichen und die – im Sinne eines umfassenden Controllings – die Entwicklung messbar, verifizierbar und rapportierbar machen,
- entsprechende personelle und finanzielle Ressourcen bereitstellt.

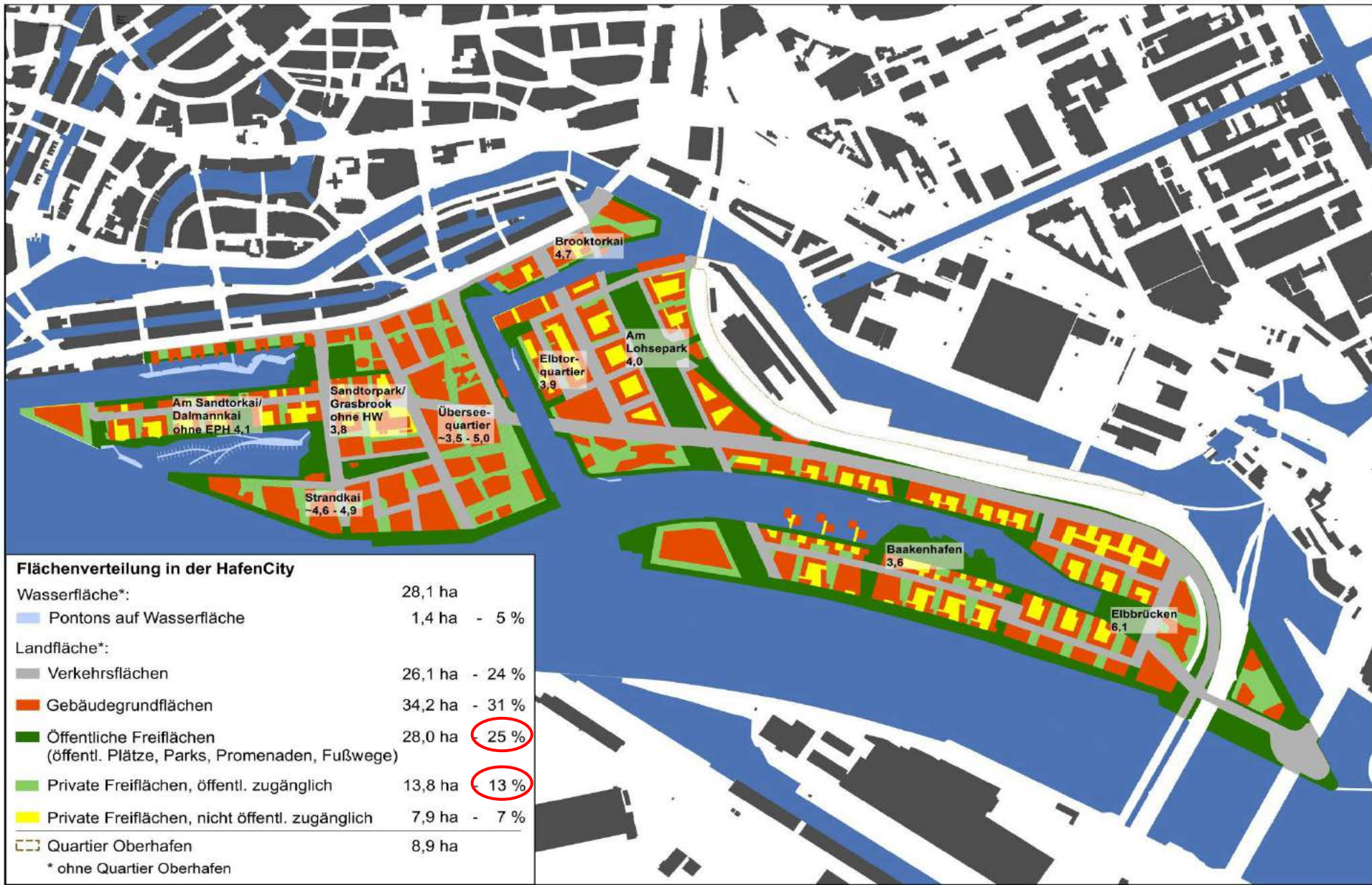
Definition: TU Wien / University of Ljubljana / TU Delft

*„Eine Smart City bietet ihren Bewohnern **maximale Lebensqualität** bei **minimalem Ressourcenverbrauch** dank einer intelligenten Verknüpfung von Infrastruktursystemen (Transport, Energie, Kommunikation etc.) auf unterschiedlichen hierarchischen Stufen (Gebäude, Quartier, Stadt).“*

Definition: Schweizer Bundesamt für Energie



„New Downtown“ Hafencity als öffentlicher Ort / Hohe Dichte (GFZ 3,1 – 5,5; 95 Bewohner und 380 Arbeitsplätze je Hektar) und hoher Freiraumanteil



Flächenverteilung in der Hafencity

| | | |
|--|---------|--------|
| Wasserfläche*: | 28,1 ha | |
| Pontons auf Wasserfläche | 1,4 ha | - 5 % |
| Landfläche*: | | |
| Verkehrsflächen | 26,1 ha | - 24 % |
| Gebäudegrundflächen | 34,2 ha | - 31 % |
| Öffentliche Freiflächen (öffentl. Plätze, Parks, Promenaden, Fußwege) | 28,0 ha | - 25 % |
| Private Freiflächen, öffentl. zugänglich | 13,8 ha | - 13 % |
| Private Freiflächen, nicht öffentl. zugänglich | 7,9 ha | - 7 % |
| Quartier Oberhafen | 8,9 ha | |

* ohne Quartier Oberhafen

Die östliche City Hamburgs Kommerzielle Stadtentwicklung vor nahezu einem Jahrhundert

Landfläche zwischen Zollkanal und
Binnenalster ohne Willy-Brandt-Straße:

48,3 ha

Verkehrsfläche
- ohne Willy-Brandt-Straße:

19,1 ha - 40 %

Gebäudegrundfläche:

25,9 ha - 54 %

Privatfläche, öffentlich zugänglich:
(zumindest Gehrecht)

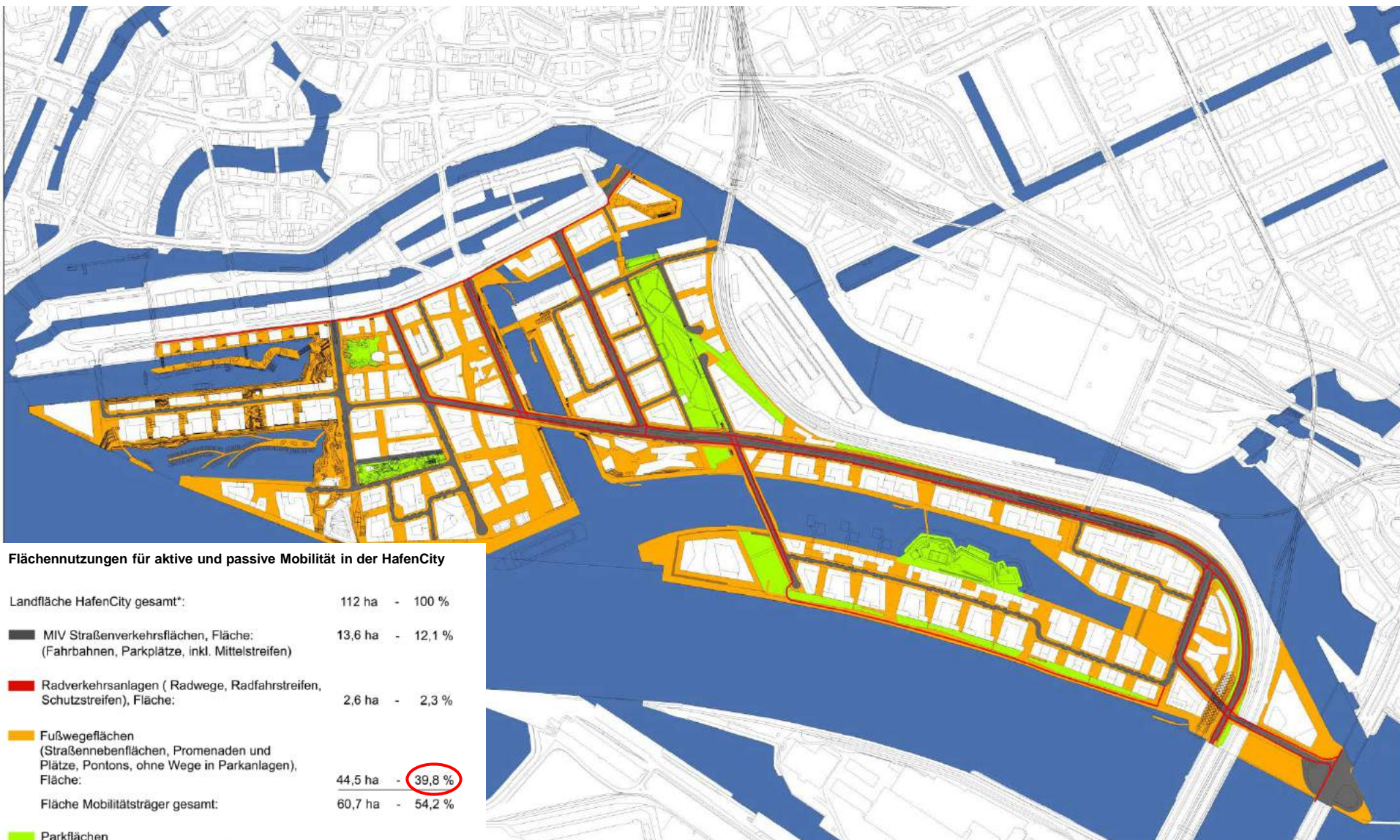
0,4 ha - 1 %

öffentliche Freiflächen:
Plätze, Promenaden, Parks / Spielflächen
Eigentum FHH

2,6 ha - 5 %



Die Hafencity als „Begegnungsort“ „Recht auf Stadt“ für Hamburger und Besucher

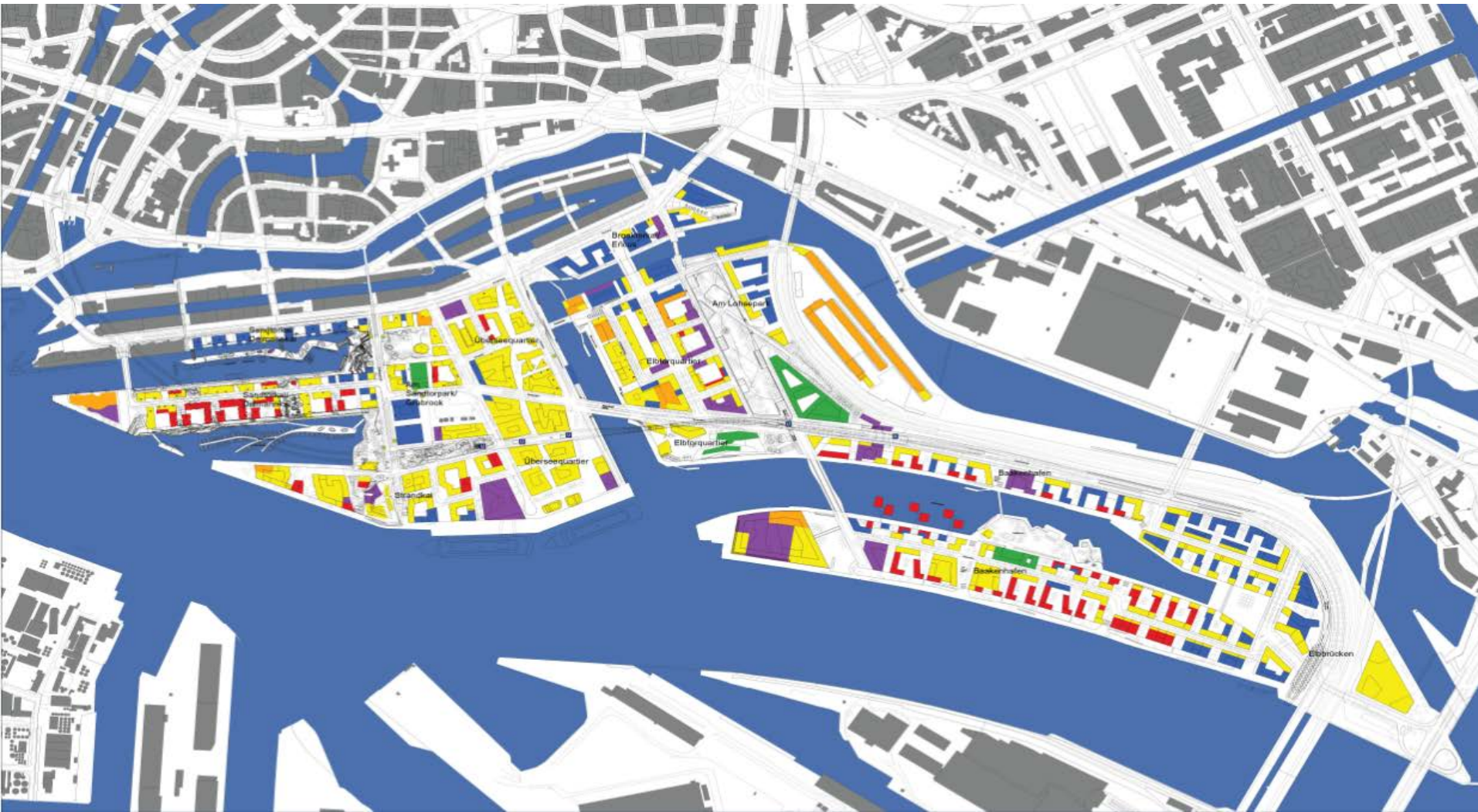


* inkl. Pontons, ohne Quartier Oberhafen, Bahntrassen DB, Hochbahn

HafenCity: Zukunftsfähige Stadtstruktur

Feinkörnige horizontale Nutzungsmischung (Beispiel: Erdgeschoss)

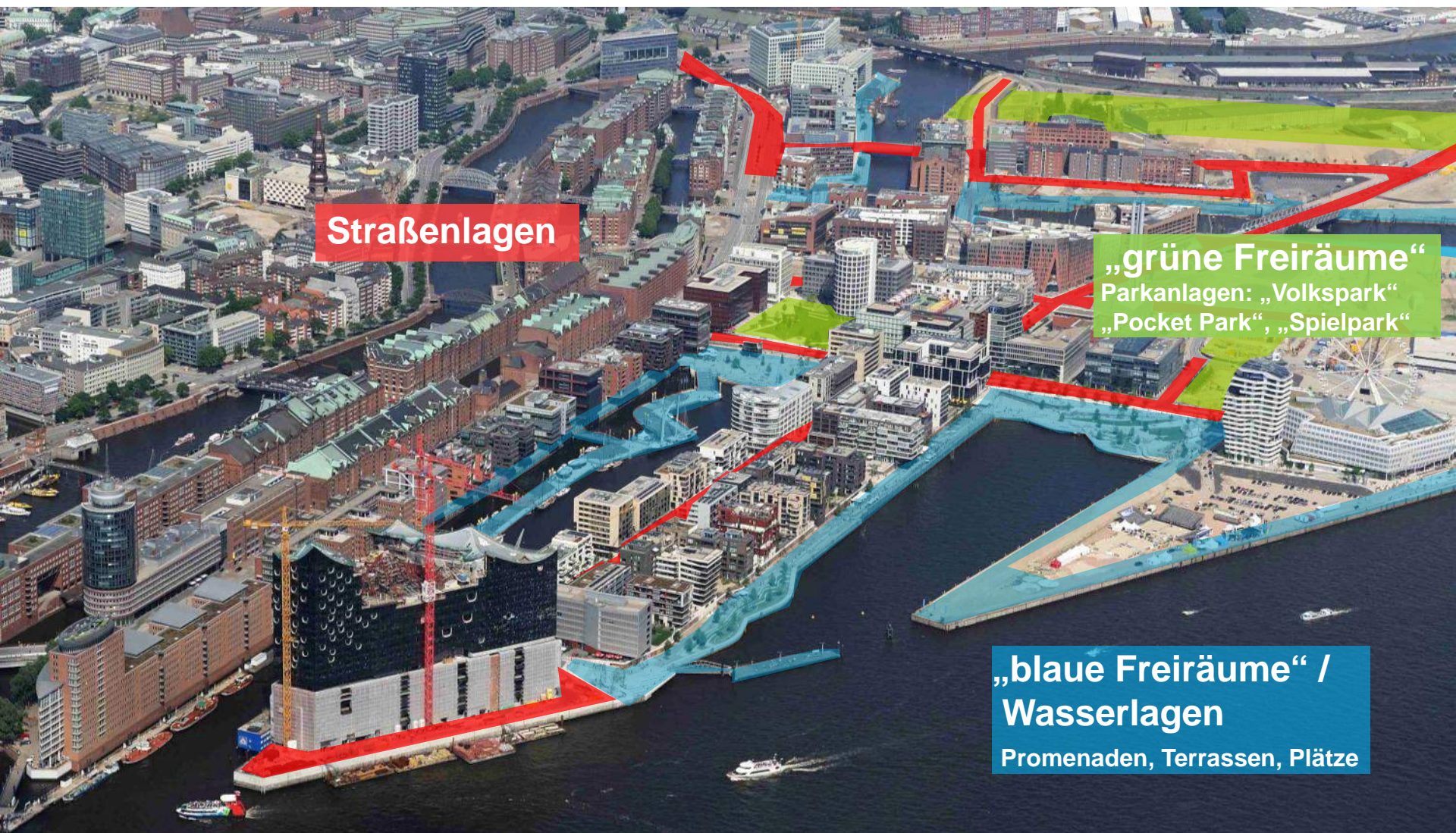
als Grundlage für Begegnungsfähigkeit



NUTZUNG ERDGESCHOSS:

- | | | |
|--|--|---|
|  Wohnen |  Freizeit-/ Sondernutzung |  Bildung/ Forschung |
|  Büro |  Kultur |  Publikumsbezogene Nutzungen (Einzelhandel/ Gastronomie/ Dienstleistungen) |

Freiraumentwicklung mittels Warftkonzept und neuer Topografie: Intelligente Integration des Hochwasserschutzes



Straßenlagen

„grüne Freiräume“
Parkanlagen: „Volkspark“
„Pocket Park“, „Spielpark“

**„blaue Freiräume“ /
Wasserlagen**
Promenaden, Terrassen, Plätze

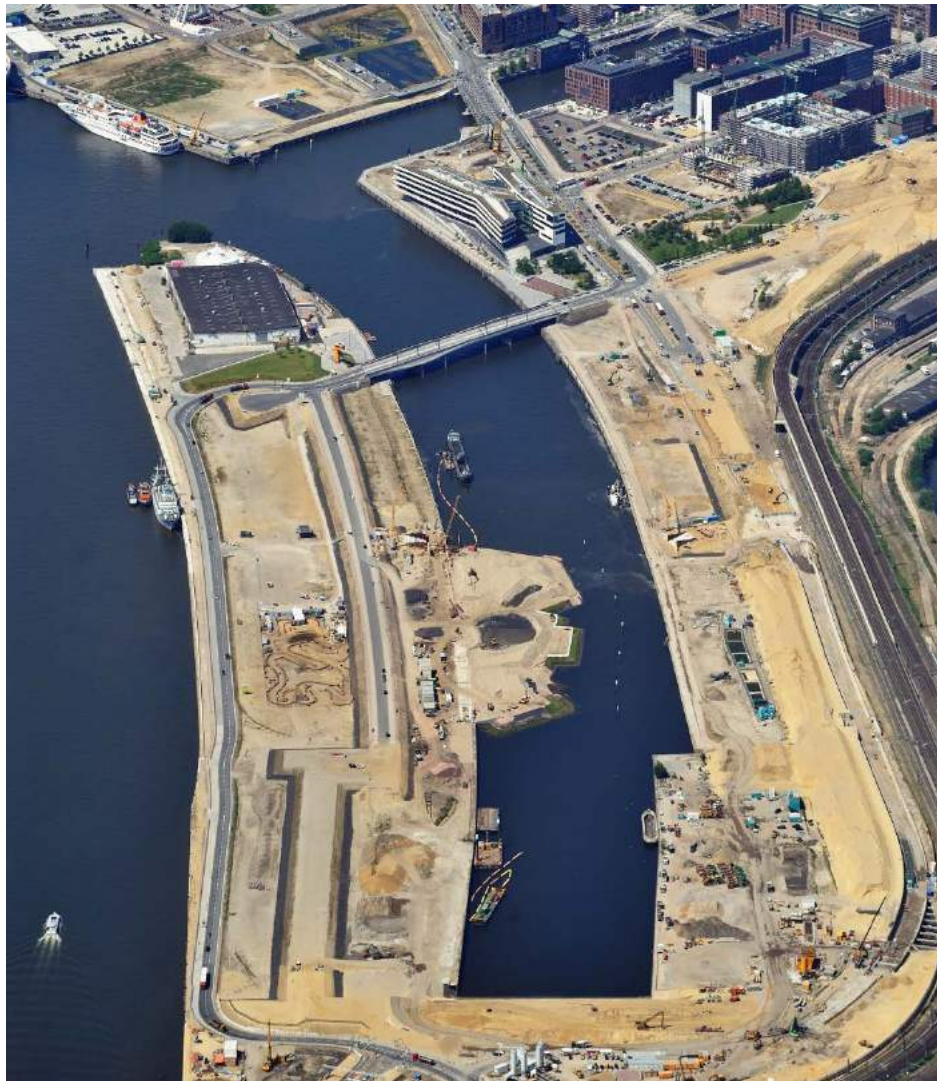
„Blaue Freiräume“ und Hafenidentität – „Modernisierung“ des maritimen Erbes durch tieferliegende, öffentlich nutzbare Kaizen und Promenaden



„Grüne Freiräume“ und ökologische Nachhaltigkeit / Neue Grüne Qualität in der New Downtown HafenCity: Lohsepark (gesamter Park Freizeit- und Spielanlage)



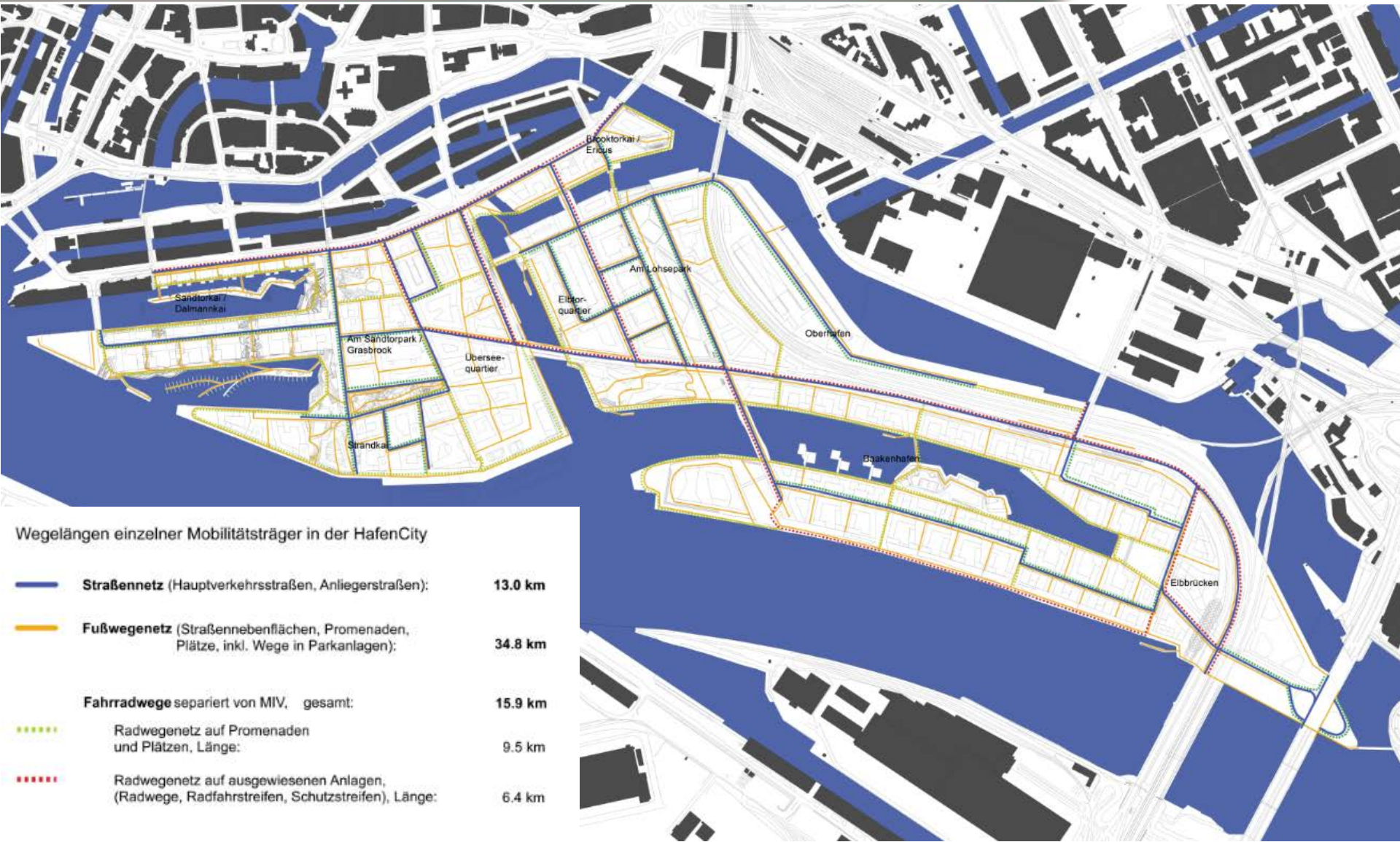
„Grüne Freiräume“ und ökologische Nachhaltigkeit: Ein neues grünes Zentrum in der New Downtown HafenCity: Beispiel Baakenpark








Entwicklungsstand: Juni 2015

Nachhaltige Mobilität: „Walkability“ und „Cyclability“

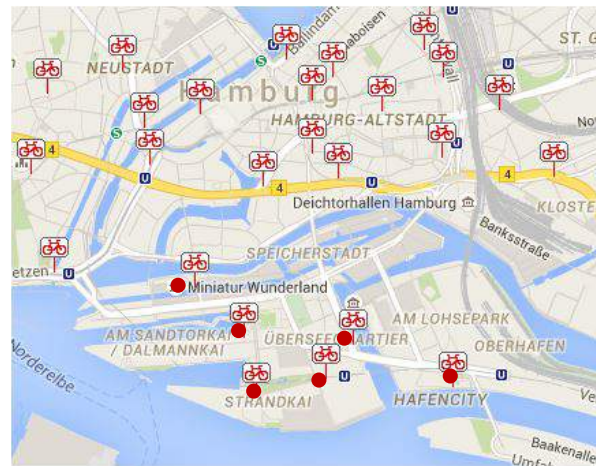
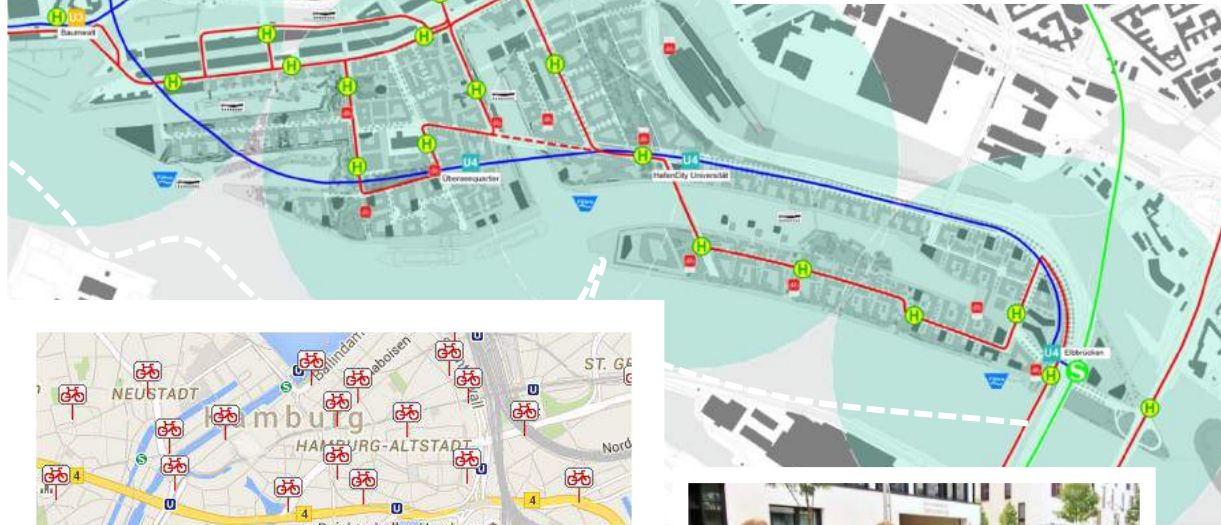
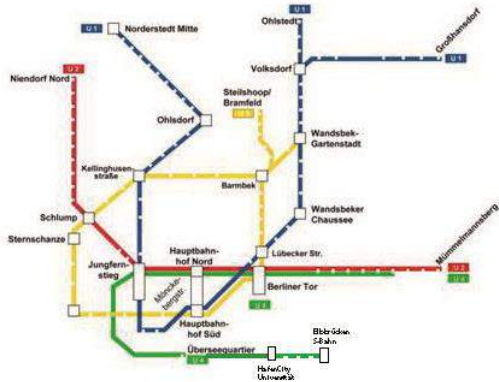
Wegelängen der einzelnen Mobilitätsträger in der HafenCity



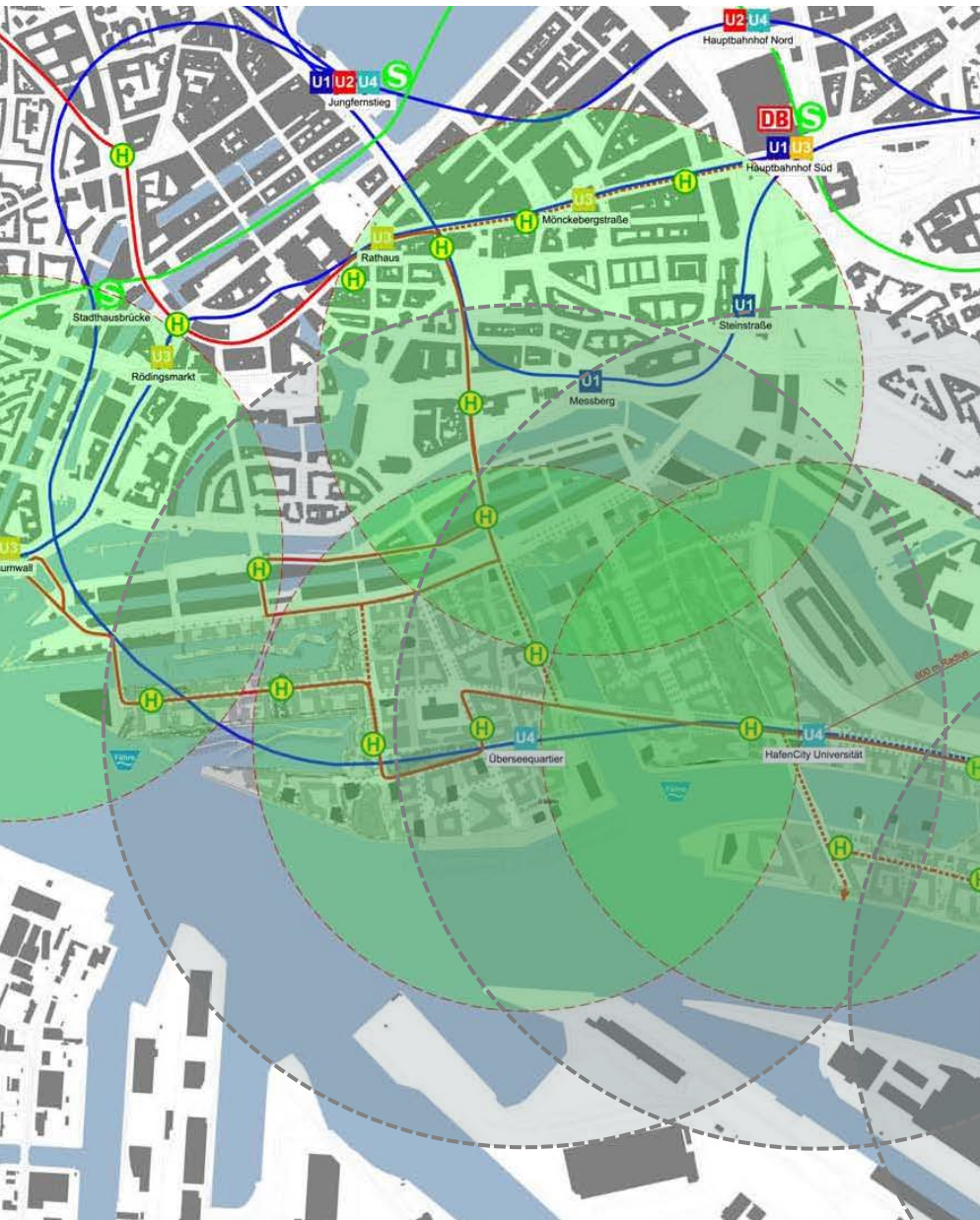
Wegelängen einzelner Mobilitätsträger in der HafenCity

| | | |
|---|---|----------------|
|  | Straßennetz (Hauptverkehrsstraßen, Anliegerstraßen): | 13.0 km |
|  | Fußwegenetz (Straßennebenflächen, Promenaden, Plätze, inkl. Wege in Parkanlagen): | 34.8 km |
| | Fahrradwege separiert von MIV, gesamt: | 15.9 km |
|  | Radwegenetz auf Promenaden und Plätzen, Länge: | 9.5 km |
|  | Radwegenetz auf ausgewiesenen Anlagen, (Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen), Länge: | 6.4 km |
|  | Radwegenetz im Mischverkehr (Mitbenutzung von Fahrbahnen), Länge: | 7.1 km |

Nachhaltige Mobilität / ÖPNV-Anbindung U-Bahn, Wasserstoffbusse, Fähren und Barkassen, StadtRad-Stationen



ÖPNV / Vollständige Gebietsabdeckung durch fünf U-Bahn-Stationen Mobilitätsradien (600 m und 1.000 m)



Einzugsbereiche U-Bahnstationen in der HafenCity und HafenCity-Nähe

| | Einwohner aus der HC | in Prozent * | Arbeitsplätze in der HC | in Prozent ** |
|---|-------------------------|--------------|----------------------------|---------------|
| Einzugsbereich Station Überseequartier | 6.200 | 52% | 23.000 | 51% |
| Einzugsbereich Station HafenCity Universität | 4.400 | 37% | 12.000 | 27% |
| Einzugsbereich Station Elbbrücken | 2.900 | 24% | 13.000 | 29% |
| Einzugsbereich Station Baumwall | 900 | 8% | 1.500 | 3% |
| Einzugsbereich Station Messberg | 2.100 | 18% | 8.000 | 18% |

* bezogen auf 12.000 Einwohner in der HafenCity

** bezogen auf 45.000 Arbeitnehmer in der HafenCity



Modellquartier Baakenhafen / Ziele:

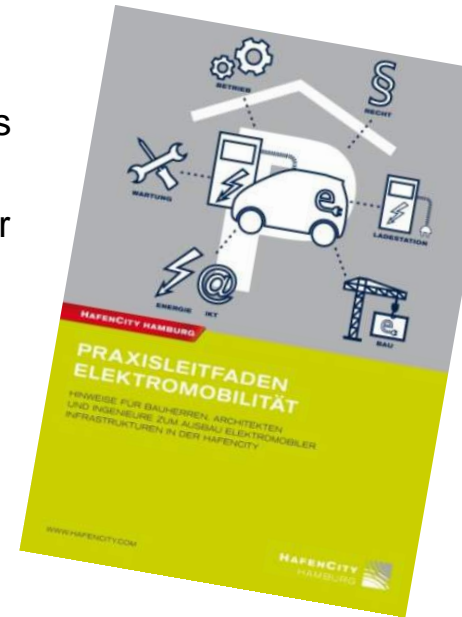
- Vermeidung, Verringerung und Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (0,4 Stellplätze pro Haushalt)
- Kurze Wege und intermodales Mobilitätsangebot für Beschäftigte und Bewohner
- Einführung von Elektromobilität in Privathaushalten, inkl. Car-Sharing in offenen und geschlossenen Pools

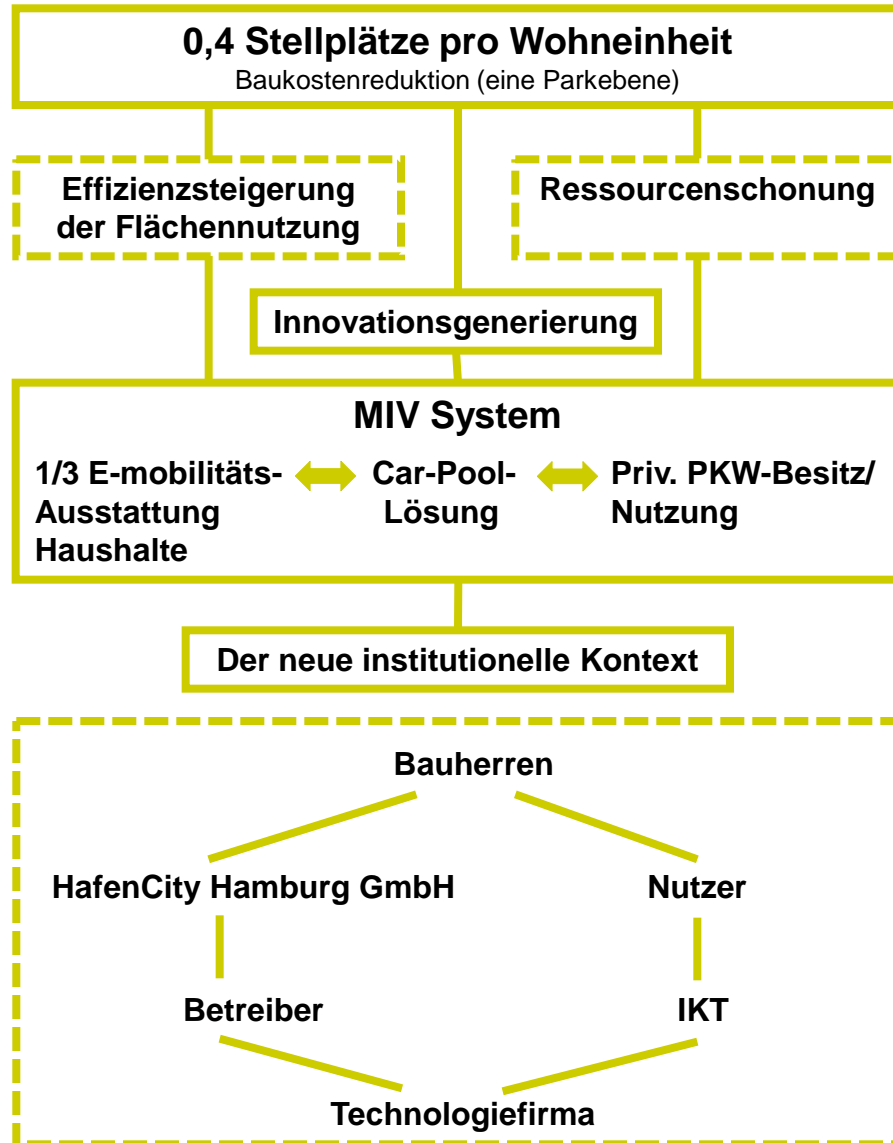
Broschüre „Praxisleitfaden Elektromobilität“

- beratendes Dokument für Bauherren, Architekten und Ingenieure zum Ausbau elektr mobiler Infrastrukturen
- Realisierung über Ausschreibungskriterien
- frühzeitige Integration in Planung
- Erarbeitung von technischen Konzepten und Managementkonzepten während der Anhandgabephase
- Ausstattung eines Drittels der Stellplätze für Elektrofahrzeuge
- Investitionskosten bei 30 Stellplätzen mit Ladestationen: ca. 115.000 EUR, 3.833 EUR pro Stellplatz

wissenschaftliche Begleitung

- Fraunhofer Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO / Institut für Verkehrsplanung und Logistik der TUHH





Kleine zentrale öffentliche Tiefgarage

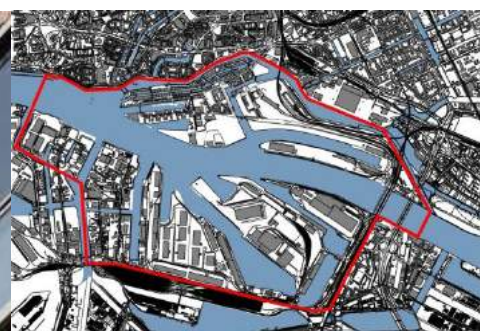
Flexibilitätsunterstützung
(Lola-Rogge-Platz)

- Reduktion des motorisierten Individualverkehrs
- Reduktion der Kosten (Parken, Fahrzeugbesitz, Betrieb)
- Effizienzsteigerung und Wahlfreiheit der Haushalte für eine integrierte Mobilität mit MIV
 - Weniger wohlhabende Haushalte partizipieren am MIV
 - Wohlhabende Haushalte erhalten MIV-Mobilitätsoption ohne notwendigen PKW-Besitz
- Öffentlicher Stadtraum bleibt Bewegungsraum (nicht Parkraum)

Stand Mai 2015:

- Zustimmung von elf Bauherren (im Rahmen der Anhandgabe)
- Kooperation mit der TUHH
- Vorläufiges Technologiekonzept: Fraunhofer Institut

| Hafengebiet (in Teilgebieten) | HafenCity | |
|---|---|--|
| „Lärmdeckel“ (Hafenplanungsverordnung) | Planungsrechtliche Vereinbarungen | Privatrechtliche Vereinbarungen |
| | <ol style="list-style-type: none"> 1. Rahmensetzungen im Bebauungsplan ermöglichen Wohnnutzungen ohne Doppelfassade 2. Baugenehmigung: mit Auflagen für Schallschutz im Fensterbereich; Anordnung der Schlafräume | Grundstückskaufvertrag: Duldungsklausel für Hafelärm (Dienstbarkeit) |



Versorgungsgebiet westliche HafenCity
durch Vattenfall
CO₂-Benchmark: 175 g / kWh (Vertrag 2003)

Versorgungsgebiet östliche HafenCity
durch energy / ehemals Dalkia
CO₂-Benchmark: 89 g / kWh (Vertrag 2009)



Fernwärmenetz, lokal ergänzt durch:

- Solarthermie
- Brennstoffzelle
- Blockheizkraftwerk

Wärmeenergieversorgung durch Ressourcenmix

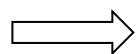
- Energiezentrale Oberhafen (BHKW, bilanzielles Biomethan)
- Erdgas-Spitzenlast-Heizkessel
- Sole / Wasserwärmepumpen (Wärmequelle Elbwasser, Stromquelle Biomethananlage oder Holzverbrennung)

Kategorien des Umweltzeichens Hafencity

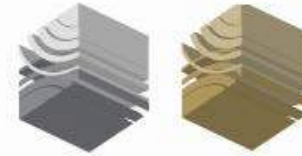
1. Nachhaltiger Umgang mit energetischen Ressourcen
2. Nachhaltiger Umgang mit öffentlichen Gütern
3. Einsatz umweltschonender Baustoffe
4. Besondere Berücksichtigung von Umwelt und Behaglichkeit
5. Nachhaltiger Gebäudebetrieb

Nutzung von Wettbewerb und Marktprozessen

- Vergabe eines Umweltzeichens und eines Umweltpreises
- Gebäudezertifizierung
- Förderung von energieeffizientem Bauen bei Anhandgaben und Grundstücksvergaben durch Wettbewerbssituation



heute Generalisierung des Umweltzeichens
in Gold für alle Grundstückentwicklungen



Nachhaltigkeit in der HafenCity – ein mehrdimensionaler strategischer Ansatz der ressourcenschonenden, integrierten, zukunftsfähigen Stadtentwicklung

1. ökologische Nachhaltigkeit
2. ökonomische Nachhaltigkeit
3. soziale Nachhaltigkeit

... aus Perspektive der Freien und Hansestadt Hamburg

- Inwertsetzung des untergenutzten Hafen- und Industrieareals
- Ökonomie des Transformationsprozesses (Pfadgenerierung)
- Risikoreduzierung durch effiziente Steuerungs-, Kontroll- und Kooperationsmechanismen im Transformationsprozess, bei Grundstücksverkäufen und Infrastrukturbau
- Märkte werden neu geschaffen und konzentrieren sich nicht auf einen ökonomischen Akteurstypus
- Produktion einer Vielzahl von Marktteilnehmern -> Koevolution
- langfristige Wertschöpfung / Steuermehreinnahmen für die Stadt Hamburg durch Unternehmensansiedlungen, Bevölkerungswachstum, Imagegewinn und Tourismus

... aus Perspektive der Investoren

- nachhaltige Investition in einen rentablen, innerstädtischen Core- und Waterfront-Standort
- Risikoreduzierung durch Lerneffekte, Kooperation („Anhandgabe“) und Infrastrukturleistungen des SoV
- Vielzahl von Akteuren und Nutzungen (hohe Ausfallresilienz)
- institutionell: „one face to the customer“

... aus Perspektive der Bewohner und Nutzer der HafenCity

- Ausdifferenzierung des Wohnungsangebots mit gefördertem und preisgedämpftem Wohnungsbau, mit Baugemeinschaften und Baugenossenschaften
- soziale und infrastrukturelle Angebote zur Zeit- und Kostenersparnis: Innenstadtlage, „Stadt der kurzen Wege“, Nahversorgungsangebote, soziale Infrastrukturen, Barrierefreiheit –
-> Optionsgewinn der Haushalte, auch zeitlich, zum Teil auch ökonomisch
- -> soziales Feld mit potenziell hoher Kohäsion



Hafen- und Industrienutzung mit geringer Produktivität und fehlender Wettbewerbsfähigkeit im Zentrum der Stadt



- 127 Hektar Landfläche an Norderelbe und Hafenbecken für hochrentable Nutzung als Waterfront-Projekt
- Potenzial für innerstädtisches Wachstum: Mischnutzung als „New Downtown“ (Büros, Wohnen, Einzelhandel, Bildung, Kultur)
- Selbstfinanzierungskapazität durch Grundstücksverkauf / Infrastrukturentwicklung aus Grundstückserlösen (über Sondervermögen / keine Finanzierung aus dem Haushalt)
- Ausgangsidee Querfinanzierung des neuen Containerterminals Altenwerder (Eröffnung 2002)
- Herausnahme aus dem Hafenentwicklungsgebiet und dem Geltungsbereich des Hafengesetzes
- Gründung einer privatwirtschaftlich operierenden, aber städtisch kontrollierten Stadtentwicklungsgesellschaft (HafenCity Hamburg GmbH)

**Freie und Hansestadt
Hamburg (FHH, Stadtstaat)**

a) Festlegung und Organisation der politischen Rahmenbedingungen

- Die Hafencity ist seit Oktober 2006 sog. Vorranggebiet, Planungen erfolgen auf Landes-, nicht auf Bezirksebene
- Lenkungsgruppe bei der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW)

b) Planungen / Genehmigungen (BSW):

- städtebauliche Struktur
- Bebauungspläne

c) Beschließung durch Kommissionen:

- Bebauungspläne
- Baugenehmigungen
- Grundstücksverkäufe

d) Finanzierung und Bau besonderer Projekte, teilweise als public-private Joint-Venture:

- Schulen (PPP)
- Hafencity Universität (PPP)
- Elbphilharmonie (PPP)
- U-Bahn (Bundeszuschuss)
- externe Erschließung

e) Übernahme

- von Infrastrukturen und öffentlichen Plätzen von der Hafencity Hamburg GmbH

**Hafencity Hamburg GmbH
(100%-ige Tochter der FHH)**

a) Grundstückseigentümerin

- Verwalterin und Verkäuferin Sondervermögen „Stadt und Hafen“
- finanziert Aktivitäten aus Grundstücksverkäufen (keine Mittelzuweisung)
- Finanzielles Ziel: Break-Even, weder Gewinn, noch Verlust

b) Aktivitäten

- Master Developer
- Entwicklungsplanung
- plant und baut Infrastruktur (Straßen, Brücken, Kaimauern)
- plant und baut öffentliche Räume (Promenaden, Parks, Plätze)
- setzt Rahmenbedingungen zur Qualitätsverbesserung und Innovation
- akquiriert Projektentwickler/Investoren, Grundstückskäufer
- organisiert Kommunikation, Marketing, Veranstaltungen

privater Sektor

private und institutionelle Entwickler und Investoren

a) Projektentwicklung der einzelnen Grundstücke

Ausnahme:

Überseequartier
(zentrales Einzelhandelsareal mit 16 Gebäuden)

b) Realisierung der Hochbauten

c) Nutzung des privaten Sektors als konzeptioneller Innovator

**d) Konzeptionelle Wettbewerbsorientierung als Auswahlprinzip
(nicht Preismaximierung)**

schwache Netzwerke, experimentelle/ temporäre Netzwerke

„nahe“ Netzwerke
Schließen der „strukturellen Löcher“

institutionelle Kernkapazität
Grad der Ressourcenkontrolle
(organisatorischer kognitiver Fokus)

„nahe“ Netzwerke
Schließen der „strukturellen Löcher“

schwache Netzwerke, experimentelle/ temporäre Netzwerke

Beginn der physischen Transformation

Ende der physischen Transformation



„Anhandgabephase“: zeitlich befristete, schriftlich fixierte exklusive Optionsphase zur Beplanung eines Grundstücks statt des unmittelbaren Verkaufs

Merkmale:

- Anhandgabevereinbarung zwischen der HafenCity Hamburg GmbH und dem Investor mit Kaufpreisfestlegung (je m² BGF), Qualitäts- und Verfahrensregeln
- Dauer ca. 1,5 Jahre
- Verkauf des Grundstücks nach Durchführung eines Architekturwettbewerbs und mit Baugenehmigung
- Kaufpreiszahlung max. vier Wochen nach Kaufvertragsabschluss (Ende der Anhandgabe) und Baubeginn vier Wochen nach Kaufvertragsabschluss

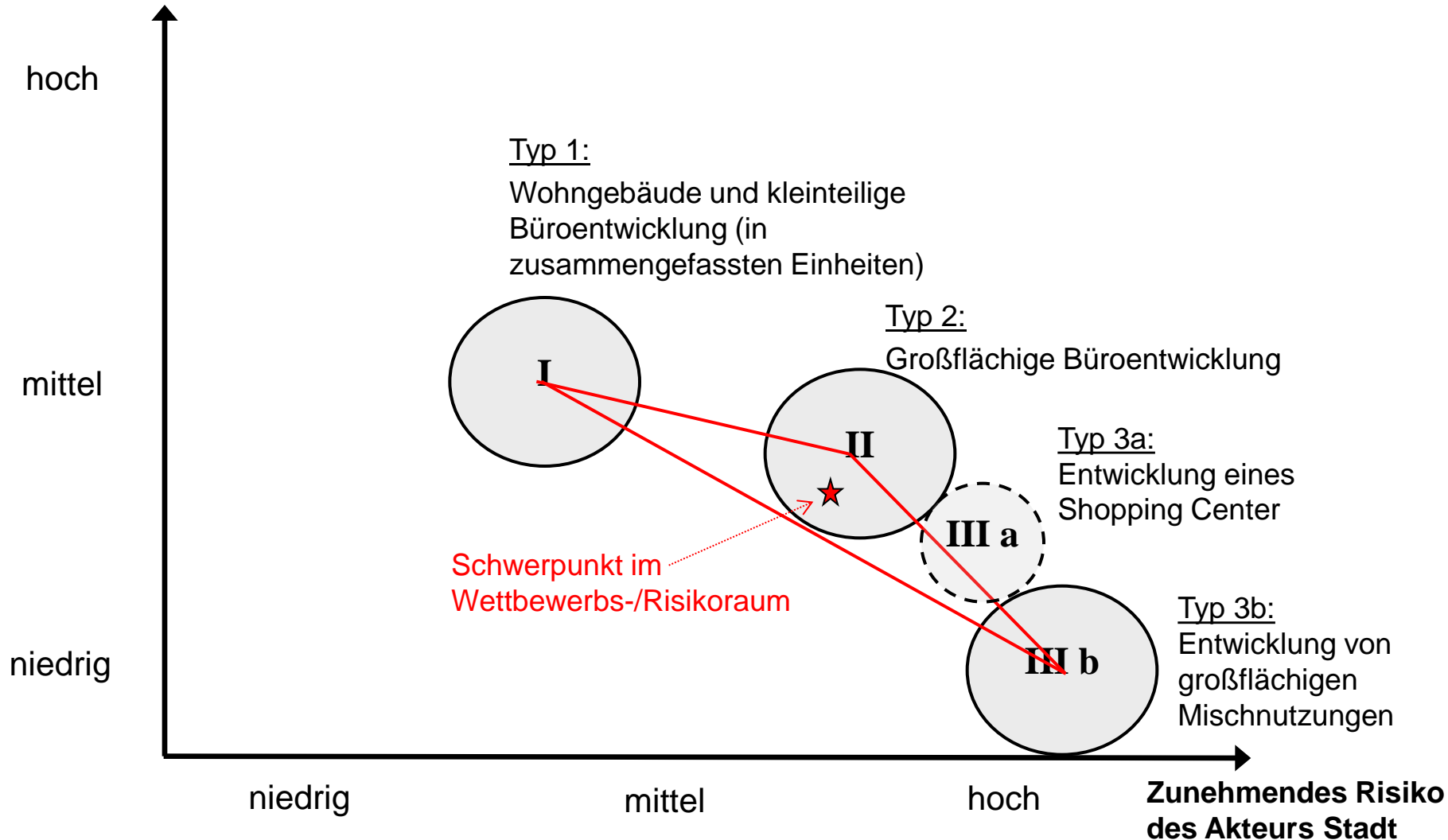
Vorteile:

- Qualitätssicherung und -steigerung (insbesondere Architektur und Städtebau)
- stärkere Synchronisation der Vorhaben -> Vermeidung von Trittbrettfahrerstrategien
- Sicherung der differenzierungs- und nutzungsbezogenen Kernqualitäten
- Risiko- und Kostenreduktion auch für private Akteure
- Werterhöhung der Investitionen

Regulative Fixierung:

- vertraglich, planungsrechtlich, baurechtlich

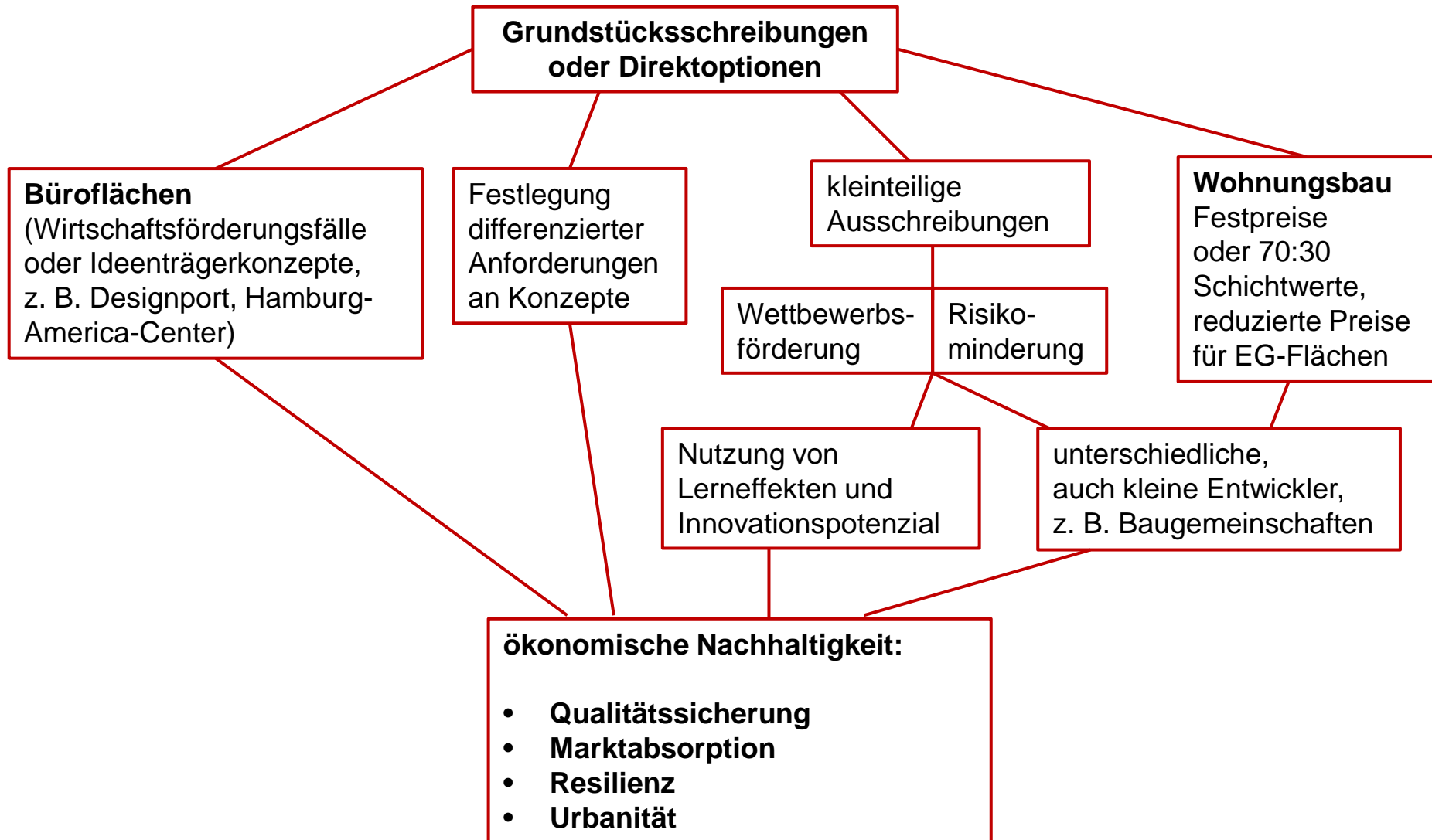
Zunehmende Wettbewerbsintensität
unter den privaten Akteuren



| Prozesse | Instrumente | Werte |
|--|---|--|
| Marktmobilisierung Basierend auf Zielkonzept (ortsbezogen) | <ul style="list-style-type: none">• Zielgruppenspezifische Präsentation und Unterlagen• „öffentliche Diskussion“ | -> Wissensbildung erweitert und vertieft Wissensgrundlage |
| ↓ | | |
| Auslobungsprozess 70% Konzept / 30% Preis Preisdifferenzierung nach Nutzungsarten (EUR/qm BGF) | Auslobungsunterlagen | -> Wettbewerbsprozess mit Gewichtung auf Konzept |
| ↓ | | |
| Anhandgabe 18 bis 24 Monate Entwicklung von Produktqualität (vom Architekturwettbewerb bis zur Baugenehmigung) | Anhandgabevereinbarung | -> Kooperationsprozess und (latenter) Verhandlungsprozess |
| ↓ | | |
| Grundstücksverkauf auf detaillierter Vertragsbasis | Grundstückskaufvertrag | -> Kommodifikations- / De-Kommodifikationsprozess Fixierung der Ergebnisse und Schaffung von Resilienz öffentlicher Güter |
| Baubeginn | | |

Übersicht: Schwerpunktziele, Maßnahmen und Kerninstrumente Anforderungen an zeitliche soziale Integrationsmechanismen

| Phasen der Entwicklung | kurzfristig | kurz- und mittelfristig | langfristig |
|------------------------|---|---|---|
| Schwerpunktziele | <p><u>Diversität und Inklusion</u> sozioökonomische Gerechtigkeit</p> | <p><u>Begegnungskapazität</u> emanzipatorische Kapazität</p> | <p><u>Resilienz</u> <u>Adaptionsfähigkeit</u> bei gleichzeitigem Erhalt der kurz- und langfristigen Qualitäten (Vermeidung der Resegregation und Entmischung)</p> |
| Maßnahmen | <p>Grundstücks- interessensbekundungen (hohe Konzeptbedeutung; 70:30) mit hoher Mobilisierungswirkung</p> | <ul style="list-style-type: none"> hohe Bedeutung differenzierter öffentlicher Räume, öffentlichkeitsbezogener EG-Nutzungen, der Nachbarschaftsversorgung und öffentlicher Treffpunkte | <p>Hohe Bedeutung langfristig orientierter Bauherren und Nutzer</p> |
| Kerninstrumente | <ul style="list-style-type: none"> 1/3 geförderter und preisgedämpfter Wohnungsbau (sozioökonomische Mischung) altersbezogenes Wohnen, studentisches Wohnen, hoher Anteil barrierefreier Wohnungen spezialisierte Träger für Integration von Menschen mit Behinderungen kleinteilige Mischung unterschiedlicher Wohnungsbausträger und -typen | <ul style="list-style-type: none"> generell: Investitionen in qualitative hochwertige differenzierte Stadträume Grundstücks- / Nutzungsinteressensbekundungen Gemeinschafts- und Freizeitnutzungen als Treffpunkte etc. Unterstützung der Selbstorganisation und Interessenvertretung | <ul style="list-style-type: none"> Quartiersmanagementkonzept mit Integration der Betriebe / Bewohner auf gesicherter finanzieller Basis Selbstorganisation des Quartiersmanagers von Unternehmen und Bewohnern |



Nachhaltigkeit in der HafenCity – ein mehrdimensionaler strategischer Ansatz der ressourcenschonenden, integrierten, zukunftsfähigen Stadtentwicklung

1. ökologische Nachhaltigkeit
2. ökonomische Nachhaltigkeit
3. soziale Nachhaltigkeit

1. Verschränkung von ökonomischer und sozialer Nachhaltigkeit:

- vielfältige Wohnformen und Zugangsmöglichkeiten als Basis einer durchmischten, urbanen New Downtown

2. Angebote an sozialer Infrastruktur:

- soziale und Inklusionsprojekte in der HafenCity als Reaktion auf den demografischen Wandel
- Barrierefreiheit
- Infrastrukturen für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene
- soziale Begegnungsorte
- Mikrodifferenzierung sozialer, öffentlicher Orte
- Netzwerke, Vereine und Foren
- Partizipation
- Nahversorgung im Überseequartier (offenes Einzelhandelszentrum statt geschlossenes Shoppingcenter)
- Quartiersmanagement

Soziale Nachhaltigkeit: Differenzierte Wohnkonzepte u. a. mit Genossenschaftswohnungen, Baugemeinschaften und sozialem Wohnungsbau



- 2000:** Verabschiedung des Masterplans, kein geförderter Wohnungsbau (vom SPD/GAL-Senat ausgeschlossen), Grundstücksausschreibungen im Höchstpreisverfahren.
-> Resultat: faktisch nur Eigentumswohnungen (Straßenzug Am Sandtorkai)
- ab 2003:** Grundstücksausschreibungen im Festpreisverfahren (ab Quartier Dalmannkai/Kaiserkai; zwischen 430 und 480 €/m² BGF Schichtwert); Ausweitung des Spektrums an Bauherren (u. a. Baugemeinschaften und Baugenossenschaften)
Miete ab 9,60 €/m²
- ab 2010:** Festpreisverfahren mit Anteil von 20% im geförderten Wohnungsbau (1. Förderweg) und mit Inklusionsgruppen ergänzt um preisgedämpfte Angebote (z. B. BF 70 und BF 71 an der Shanghaiallee)
- ab 2011:** Bestpreisverfahren (70:30-Ausschreibungen); 30% im geförderten Wohnungsbau, davon 1/3 im ersten Förderweg, 2/3 im zweiten Förderweg und Möglichkeit eines preisgedämpften Angebots; spezifische Inklusionsangebote (z. B. Baufeld 34 15/16 im nördlichen Überseequartier mit 200 WE oder BF 33 mit ca. 133 WE)

Zielgrößen

- Geförderter Wohnungsbau: 33 %
davon 1/3 Erster Förderweg (6,20 €/m²), 2/3 Zweiter Förderweg (8,30 €/m²)
- Preisgedämpfter Wohnungsbau
 - Mietwohnungen: (bisher 11,50 €/m²; künftig ca. 12,00-12,50 €/m²);
attraktiv für Genossenschaften, Haltefrist mindestens 15 Jahre
 - Baugemeinschaften: (bisher max. 3.350,- €/m² bei
Eigentumsbaugemeinschaften, konzeptionelle Voraussetzungen; heute
preisgedämpftes Gebot)
- Freifinanzierter Wohnungsbau
- Mietwohnungen (überwiegend mit Haltefrist, da Gebotspreise für Grundstücke
deutlich niedriger als bei Eigentumswohnungen)
- Eigentumswohnungen

Lebensqualität in der HafenCity / Barrierefreiheit: Berücksichtigung von Mobilitäts- und Seheinschränkungen trotz topografischer Höhenunterschiede



Die HafenCity als sozialer Ort / Orte sozialer Interaktion

- Freiräume (u. a. Grasbrookpark, Promenaden, Plätze
Nutzung z. B. für Poetry Slam, Sommer Tango, öff. Veranstaltungen)
- Spiel- und Gemeinschaftshäuser (u. a. früher Schatzinsel-Spielplatz,
künftig im Lohsepark und Baakenpark)
- Gemeinschaftsräume (z. B. Baugenossenschaft Bergedorf-Bille,
HeimatHafen, Martha Stiftung)
- Ökumenisches Forum
- Bildungseinrichtungen: Katharinenschule, weitere Schulen (in Planung)
- wissenschaftliche Einrichtungen
- Betreuungseinrichtungen / Kitas
- KinderKulturHaus (Strandkai, in Planung)
- kulturelle und gastronomische Treffpunkte, Cafés, Bistros
- öffentliche Erdgeschosse (u. a. Unilever, Spiegel/Körper Forum
„Der Montag an der Spitze“ (bis 2013), designxport, Greenpeace)



Kulturveranstaltungen und -projekte im öffentlichen Raum (Auswahl):

- Musikalische Land-Art Tune I-VIII (2002-2009)
- Jahrmarkt des Abschieds (2005/2006)
- Steinerner Orientteppich (seit 2005)
- Lesebühne Hamburger Ziegel (seit 2005)
- Thalia im Zelt: „Viel Lärm um nichts“ (2006)
„Vor uns die Sintflut“ (2010)
„Die drei Musketiere“ (2013/2014)
- Kunstimbiss (2006)
- „subvision“ – kunst.festival.off (2009)
- Kreuzwege (2008), Lumen Christie's
- Harbour Front Literaturfestival (seit 2009)
- Business Punk City (2010)
- „Hiev op! Requiem auf die Krane“ (2010)
- ELBJAZZ Festival (2010-2015)
- Elphilharmonie Open air (seit 2011 in der
HafenCity)



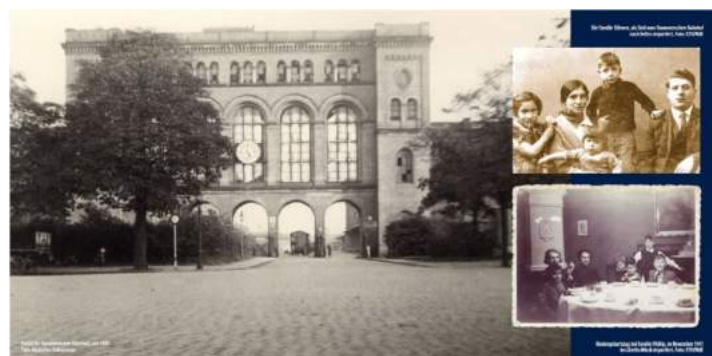
Die HafenCity als öffentlicher Ort mit hoher Lebensqualität

Mikrodifferenzierung: Integration von Sport- und Freizeitangeboten



Netzwerke, Vereine und Foren

- Netzwerk HafenCity e. v. (gegründet 2009)
- Interessengemeinschaft Gewerbe, IGG (gegründet 2013)
- Störtebeker SV – HafenCity, Alt- und Neustadt Sport e. V. (gegründet 2008)
- Verein Brücke – Ökumenisches Forum HafenCity (gegründet 2002)
- Spielhaus HafenCity e. V. (gegründet 2008)
- HafenCity Zeitung (Auflage: 15.000 Stück, gestartet als Internet-Portal hafencitynews.de)
- Bewohner- und Nachbarschaftsveranstaltungen (z. B. Trödelmarkt, Grasbrookparkfest), Partizipationsprojekte und Beteiligungsverfahren (u. a. Spielplätze, Deportationsgedenkort Hannoverscher Bahnhof)



Nahversorgung im Überseequartier / Hochverdichtetes Zentrum mit hohem Einzelhandelsanteil, hohem Büroanteil und Mietwohnungen

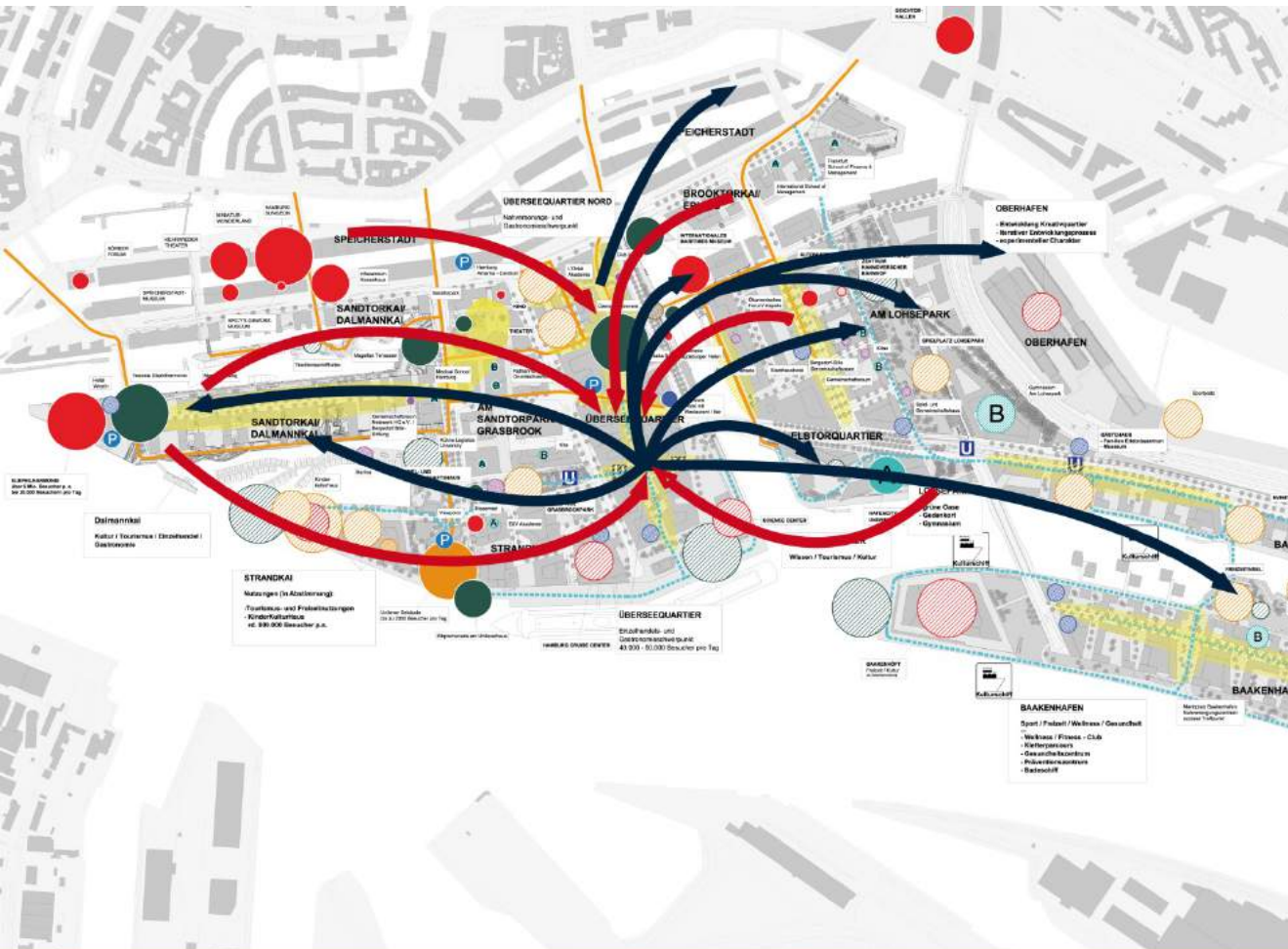


Ca. **401.038 qm BGF** (davon 2010 realisiert: 103.000 m² BGF)

| <u>Nutzungen</u> | <u>m² BGF</u> |
|-----------------------|----------------------------|
| • Einzelhandel max. | ca. 93.530 |
| • Gastronomie | ca. 15.025 |
| • Büro | ca. 97.347 |
| • Wohnen | ca. 122.026 (ca. 1.100 WE) |
| • Kultureinrichtungen | ca. 13.613 |
| • Hotel | ca. 55.052 |
| • Kreuzfahrtterminal | ca. 8.000 |

Urbanitätstreiber- und Vernetzungsfunktion


Das Überseequartier als kommerzielles Zentrum der HafenCity



Quelle: Innenstadt Konzept Hamburg 2010



| Nutzungsarten in qm BGF | ÜSQ gesamt (neu) ÜSQ Nord realisiert bzw. im Bau 2016 und Vertrag 2014 ÜSQ Süd mit Überarbeitungen | ÜSQ gesamt Arbeitsplätze (Vollzeit) | Arbeitsplätze „exportorientiert“ (Beschäftigung aus Verkauf von Waren und Dienstleistungen außerhalb der Metropolregion) |
|----------------------------|---|---|---|
| Einzelhandel | 93.530,50 | 1.871 | min. 600 |
| Büro | 97.347 | 3.245 | ca. 1.000 – 3.000 |
| Wohnen | 122.026,45 | | |
| Kultur / Entertainment | 13.612,70 | 151 | 50 |
| Hotel | 55.051,80 | 550 | 550 |
| Gastronomie | 15.025,50 | 300 | 100 |
| Kreuzfahrtterminal | ca. 8.000 | 20 | 20 |
| | 401.037,95 | 6.137 | 2.320 – 4.320 |

Öffentlichkeitsbezogene Erdgeschossnutzungen
in der westlichen und zentralen HafenCity
(ohne ÜSQ Süd, ohne Bildungs- und
Kultureinrichtungen im engeren Sinne)  ca. 87.000 qm BGF*

| Arbeitsplatzwirkungen Erdgeschossnutzungen | |
|---|-----------------|
| Arbeitsplätze insgesamt | ca. 1.740 |
| durch das ÜSQ induzierte Arbeitsplätze | |
| ▪ sehr konservative Schätzung (30 %) (entsprechend sehr niedrigem touristischen Anteil) | ca. 522 |
| ▪ konservative Schätzung (50 %) (entsprechend höherem touristischen Anteil und erhöhtem Besucheranteil aus der Metropolregion) | ca. 870 – 1.000 |

*Daten: HafenCity Hamburg GmbH

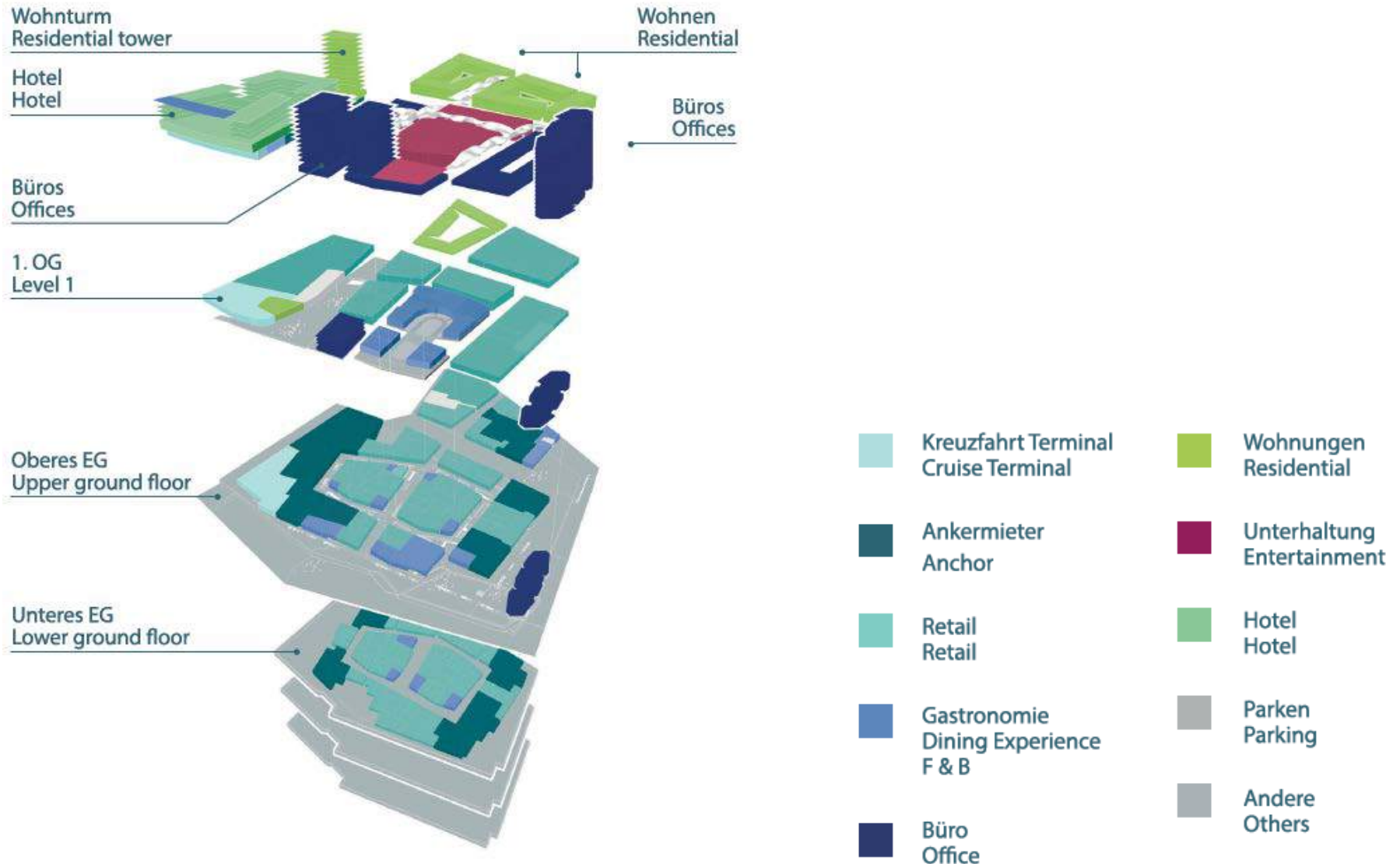
Das südliche Überseequartier / Konzeptionelle Weiterentwicklung Architektonische Weiterqualifizierung der Waterfront



Das südliche Überseequartier / Konzeptionelle Weiterentwicklung Der Überseeboulevard mit offenem Wetterschutz

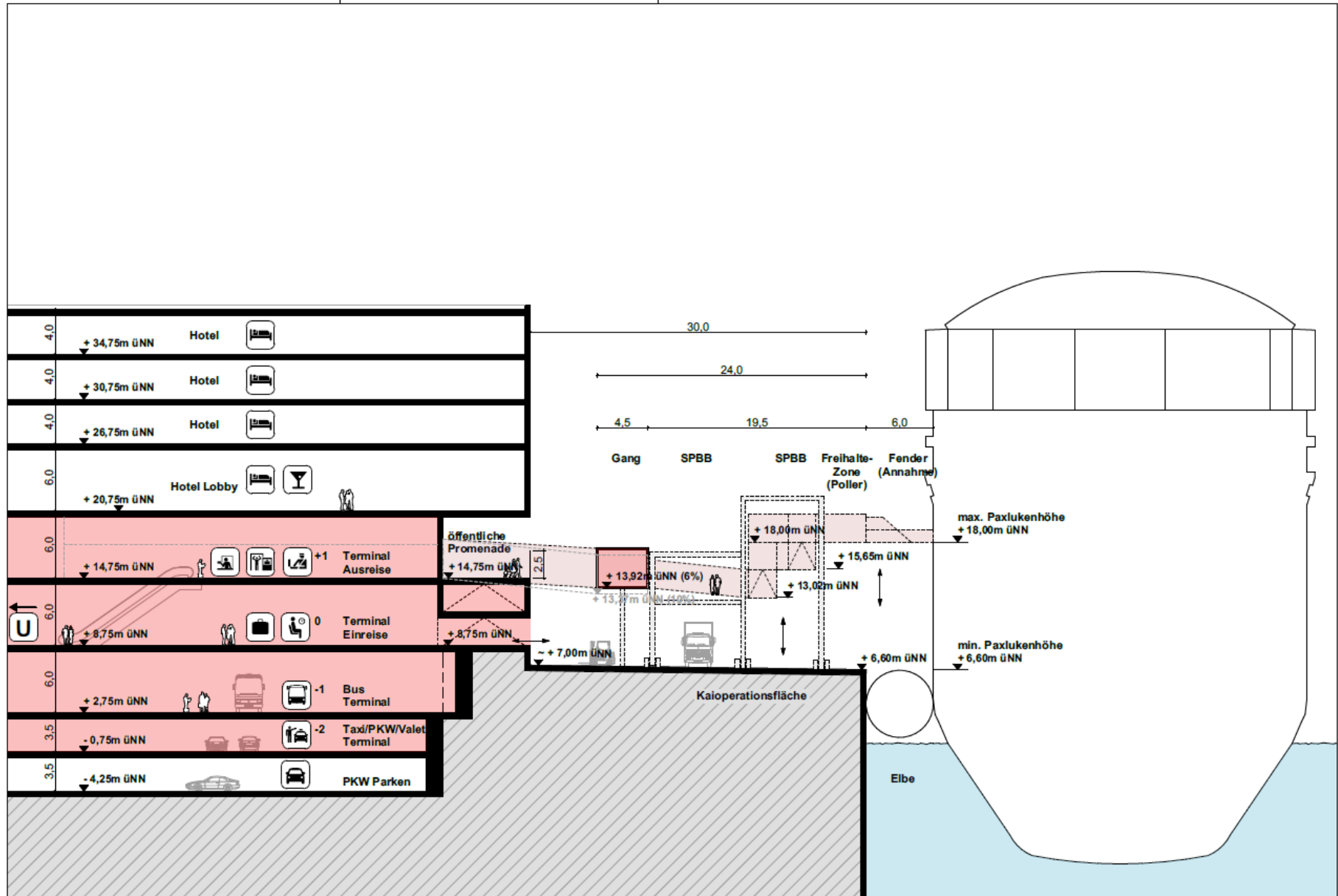


Das südliche Überseequartier / Konzeptionelle Weiterentwicklung Vertikale und horizontale Nutzungsmischung



Das südliche Überseequartier

Das erste vertikale Kreuzfahrtterminal Europas



Überseequartier-Quartiersmanagement

- Initiierung und Leitung der Werbegemeinschaft (Zwangsmitgliedschaft für alle Gewerbetreibenden)
- Zentrales Management der Belange der gewerblichen EG-Nutzer auf operativer, werblicher und kaufmännischer Ebene

Besondere Quartierselemente / Quartiersregelungen

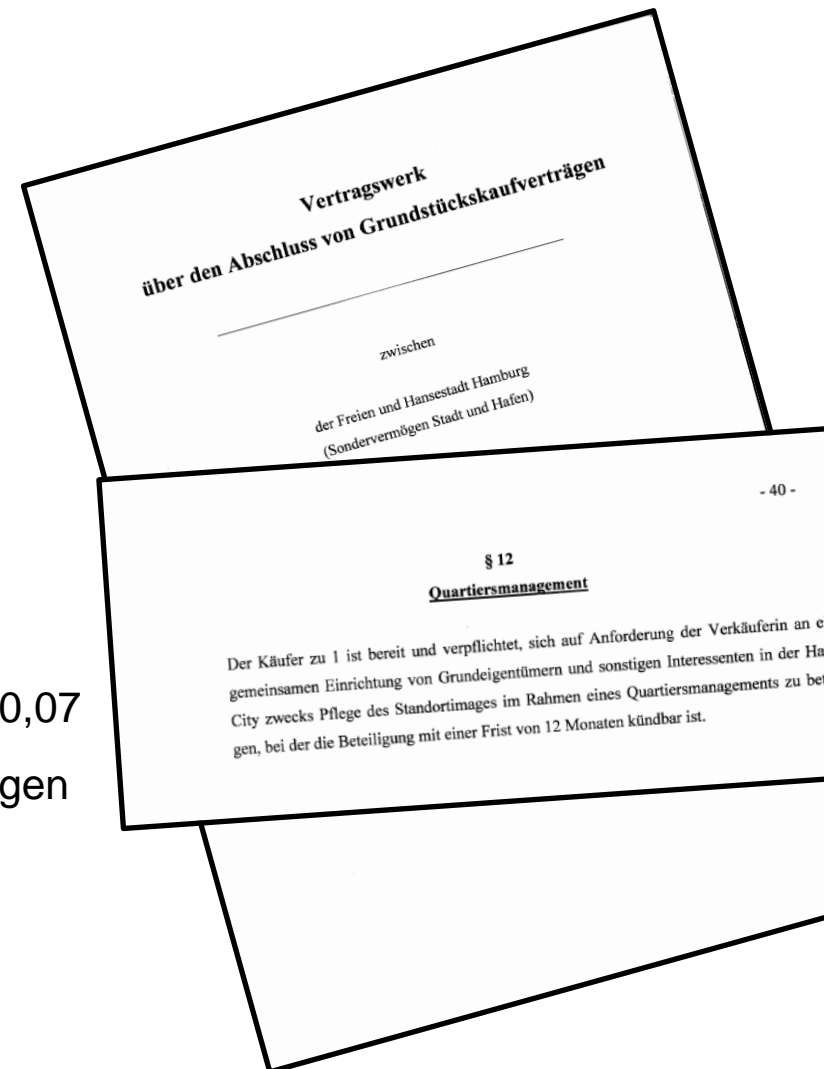
- „Öffentliche“ Quartiersstraßen und -plätze im privaten Eigentum mit „öffentlicher Kontrolle“
 - Sicherung des Betriebes und der Pflege der allg. Verkehr dienenden Flächen (Steuerung Gestaltung, Instandhaltung, Reinigung, Sicherheitsdienst, Sondernutzungsrechte etc.)
 - Quartiersbeirat
- Sicherung durch Dienstbarkeiten und lang laufende Pönalen
- Haltefristen für bestimmte Gebäudegruppen
- Nur gebündelter Verkauf von Gebäude(teil)arealen

Städtebauliche Ebene:

- Parknahes Freizeit- und Nachbarschaftshaus, ca. 250-300 qm

Rechtliche Ebene:

- Finanzierung auf Basis einer Umlage der Grundstückseigentümer
- Absicherung über Reallast in den Grundbüchern
- Höhe der monatlichen Beiträge ist auf maximal € 0,07 je m² anrechenbarer Geschossfläche für Wohnungen und maximal € 0,10 je m² anrechenbarer Geschossfläche für andere Nutzungen begrenzt.
- QM-Vorstand verwaltet die Gelder und beauftragt geeignete Akteure mit der Durchführung der Aufgaben.



Die HafenCity Hamburg als Ort der Lebensqualität
Entwicklungsbeispiel: „Komposition von Stadt“ im Quartier Baakenhafen



| | | |
|------------------------------------|---|--|
| <p>I HafenCity (Stadtteil)</p> | <p>Masterplan 2000 (flexibel & offen)</p> <ul style="list-style-type: none">• 1. Preisträger städtebaulicher Ideenwettbewerb: Kees Christiaanse (KCAP) / hamburgplan, Astoc <p>Entwurf Masterplan und Endfassung: HafenCity Hamburg GmbH / Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt</p> | <p>Masterplanüberarbeitung 2010 östliche HafenCity</p> <ul style="list-style-type: none">• Masterplaner: KCAP / HafenCity Hamburg GmbH / Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt |
|------------------------------------|---|--|

öffentliche Wettbewerbe

private Wettbewerbe

| | | | |
|--------------------------------------|---|--|---|
| <p>I HafenCity (Stadtteil)</p> | <p>Masterplan 2000 (flexibel & offen)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1. Preisträger städtebaulicher Ideenwettbewerb: Kees Christiaanse (KCAP) / hamburgplan, Astoc <p>Entwurf Masterplan und Endfassung: HafenCity Hamburg GmbH / Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt</p> | <p>Masterplanüberarbeitung 2010 östliche HafenCity</p> <ul style="list-style-type: none"> • Masterplaner: KCAP / HafenCity Hamburg GmbH / Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt | |
| <p>II Quartiere (zehn Quartiere)</p> | <p>Funktionsplan (für jedes Quartier)</p> | <p>Städtebauliche Wettbewerbe (jeweils vor Entwicklungsbeginn eines Quartiers; zehn bis zwölf Teilnehmer)</p> | <p>Freiraumplanerische Wettbewerbe (umfassen ein bis drei Quartiere; etwa 30 Teilnehmer pro Wettbewerb)</p> <p>Gewinner:</p> <ul style="list-style-type: none"> • EMBT, Barcelona • BBGG, Barcelona • Vogt, Zürich • Loidl, Berlin |

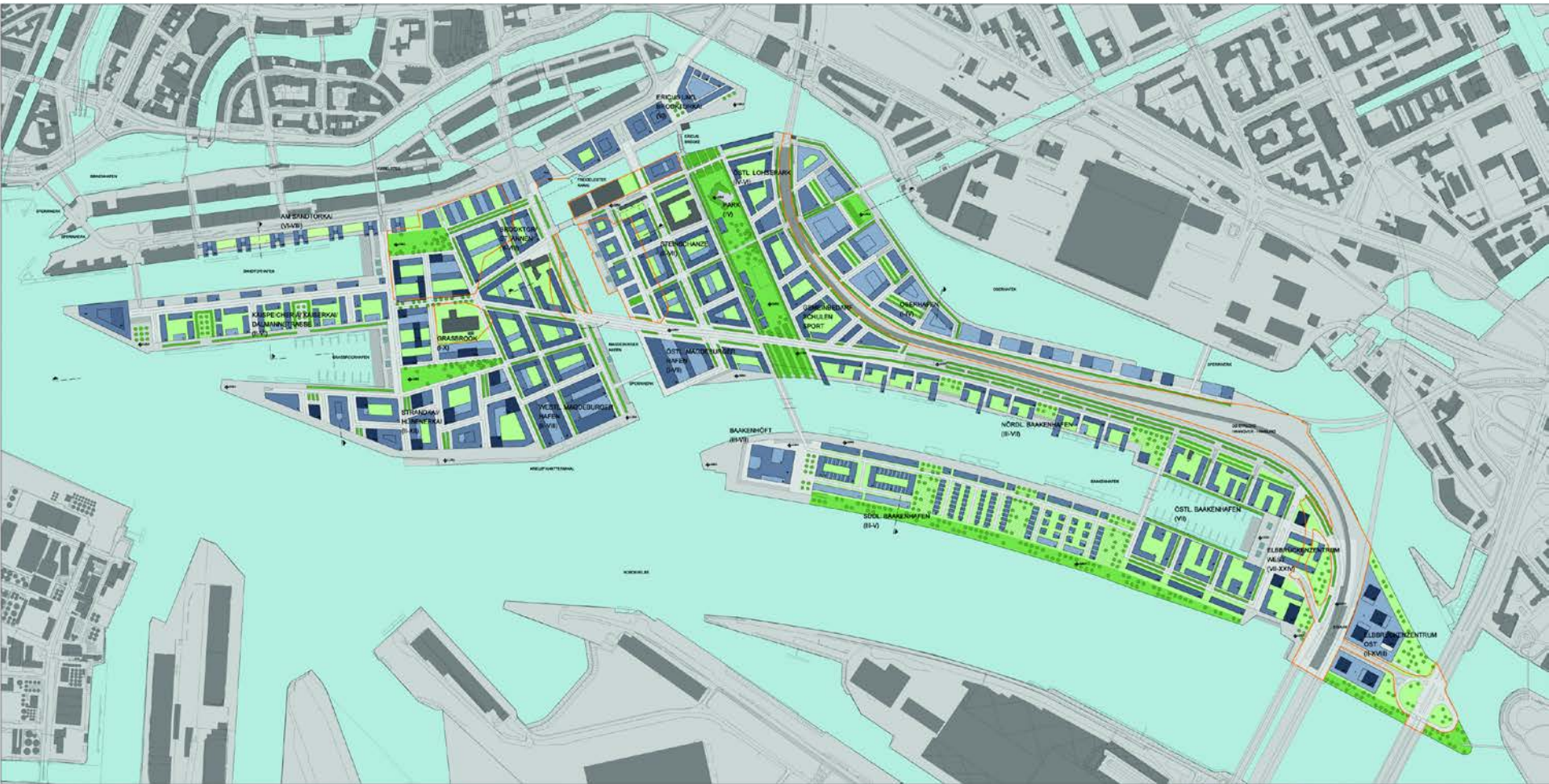
öffentliche Wettbewerbe

private Wettbewerbe

| | | | | | |
|--------------------------------------|---|--|---|--|--|
| I HafenCity (Stadtteil) | Masterplan 2000 (flexibel & offen) <ul style="list-style-type: none"> 1. Preisträger städtebaulicher Ideenwettbewerb: Kees Christiaanse (KCAP) / hamburgplan, Astoc Entwurf Masterplan und Endfassung: HafenCity Hamburg GmbH / Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt | Masterplanüberarbeitung 2010 östliche HafenCity <ul style="list-style-type: none"> Masterplaner: KCAP / HafenCity Hamburg GmbH / Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt | | | |
| II Quartiere (zehn Quartiere) | Funktionsplan (für jedes Quartier) | Städtebauliche Wettbewerbe (jeweils vor Entwicklungsbeginn eines Quartiers; zehn bis zwölf Teilnehmer) | Freiraumplanerische Wettbewerbe (umfassen ein bis drei Quartiere; etwa 30 Teilnehmer pro Wettbewerb) Gewinner: <ul style="list-style-type: none"> EMBT, Barcelona BBGG, Barcelona Vogt, Zürich Loidl, Berlin | | |
| III Mikroebene | Verkehrsinfrastruktur (Brücken) kombinierte Architektur- und Ingenieurwettbewerbe | Architekturwettbewerbe für Einzelgebäude (bis 150 Gebäude/Teilgebäude) | | | |
| | | private Gebäude: vier bis zwölf Teilnehmer, abhängig von der Objektgröße | öffentliche Gebäude: bis zu 100 Teilnehmer (ppt-Modelle) | Einzelgebäude ohne Wettbewerbe (z. B. Elbphilharmonie) | private Außenraumwettbewerbe auf den Baufeldern: verschiedene Landschaftsarchitekten |

öffentliche Wettbewerbe

private Wettbewerbe





Stadtentwicklung und Lebensqualität / Entwicklungsbeispiel Baakenhafen Stadtquartier mit sozialer Infrastruktur, Freizeit- und Gesundheitsqualität



Nutzungen

- Wohnen
- Büro
- Sondernutzung/Freizeit
- Einzelhandel/Gastronomie
- Schule/Kita/Soz. Einrichtungen
- gefördertes Wohnen

| | Stadtstruktur | Identität | Soziale Mischung | Kultur- und Wissensorte | Ökologische Nachhaltigkeit |
|--|--|---|--|--|---|
| Grundlagen (auf Masterplan Ebene, flexible Masterplanstruktur) | <ul style="list-style-type: none"> • Feinkörnige vertikale und horizontale Nutzungsmischung • Herausbildung eines Netzwerkes öffentlicher Räume | <ul style="list-style-type: none"> • Wasserlage und neue vernetzte öffentliche Räume • Horizontale Integration alter und neuer Stadt • Backstein als prägendes Baumaterial | Nicht beschrieben auf MP Ebene | Nicht beschrieben auf MP Ebene | Nicht beschrieben auf MP Ebene, jedoch vorgesehen. Günstige Anlage der Stadtstruktur und ein Hochwasserschutzkonzept, das Warftkonzept und ruhenden Verkehr in neuer urbaner Topographie integriert. |
| Entwicklung von Konzepten, Strategien und Projekten | <p>Findungsprozess für Entwickler u. Nutzer</p> <ul style="list-style-type: none"> • Räumliche Segmentierung für Vielfalt • Besonderer Fokus auf EG-Nutzungen • Bevorzugter Zugang für Wi-Fö-Fälle (Reduktion spekulativer Büroflächenentwicklung) • für Wohnungsbauausschreibungen gelten entweder Festpreise mit Konzeptpriorität oder eine Konzeptpriorität (70 % Konzept / 30% Preis) <p>Langfristig angelegte Nutzungsmischung</p> <p>Offen angelegter, Einzelhandelskern mit Mischnutzung (ohne geschl. Shopping Mall)</p> | <p>Identitätsprägung der Hafencity als öffentlicher Raum</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alltagsgebrauch • Kulturnutzungen • Konzerte / Veranstaltungen • Maritime Nutzungen <p>Kreuzfahrtterminal</p> <p>Maritimes Erbe</p> <ul style="list-style-type: none"> • Traditionsschiffhafen • Maritimes Museum • Historische Kaimauern <p>Konzerthalle auf dem Dach eines Kaispeichers mit öffentl.Plaza (2016)</p> | <p>Wohnbauentwicklung durch Genossenschaften und Baugruppen (2003/2004)</p> <p>33% gefördertes und preisgedämpftes Wohnen 2010/11</p> <ul style="list-style-type: none"> • Barrierefreies Wohnen für Behinderte u. ältere Menschen (2013) <p>Soziale Infrastruktur (z.B. Schulen, Nachbarschaftshäuser) als soziale Knoten</p> <p>Soziale Netzworbildung und Nachbarschaften. (z.B. HC Netzwerk e.V.)</p> | <p>Maritimes Museum (2008)</p> <p>Elbphilharmonie (2016)</p> <p>Kulturnutzungsquartier Oberhafen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kulturprogramm • Kulturelle Zusammenarbeit und Netzwerke <p>HafenCity Universität Kühne Logistics University, Medical School und mehrere kleinere Hochschul- und Bildungseinrichtungen</p> | <p>Wärmeenergieversorgung 2003 / 2009 europaweite Ausschreibungen (CO₂ Benchmark 2003, 92 % erneuerbar 2009)</p> <p>Kompatibilität von Hafen und innerstädtischen Nutzungen 2003</p> <p>Gebäudezertifizierungsprogramm 2007 (70 % Goldstandard in zentraler, 100% in östlicher HafenCity)</p> <p>Urbane Mobilität:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wasserstofftankstelle 2012 • Neue U-Bahn U4 2012 • Stationsnetz Stadträder 2011 • Elektromobil Sharing → Reduzierung des MIV Anteils in Hamburg von generell ca. 47 % auf 20-25 % in der HafenCity |
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Effiziente Bodennutzung und hohe Interaktion ▪ Fußgängerfreundlichkeit | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Maritime Identität ▪ Globaler und regionaler Vertretungsanspruch, lebenswerter Ort | <ul style="list-style-type: none"> • Soziale Mischung und Begegnungsfähigkeit (vermeidet Exklusion) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kultur- und Wissensmilieu | Mehrdimensionale Nachhaltigkeit |
| | U r b a n e i t ä t | | | | |



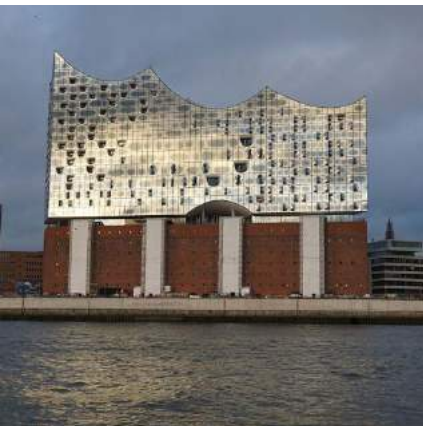
Entwicklungsbeispiel Baakenhafen / Architekturwettbewerbe (2015) Hamburgs neue Waterfront: 3,1 km neue Stadt-Wasser-Ansicht



„The western part of the project is state of the art and really intelligent. The sustainability is not just window dressing. It’s for real. They thought big in a way that makes sense in the future. And they managed to accomplish it by a kind of collective will of the city.“

Richard Sennett, in New York Times (2010)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Prof. Jürgen Bruns-Berentelg
HafenCity Hamburg GmbH