



HAFENCITY HAMBURG

BAAKENHAFEN

**EINGELADENER
STÄDTEBAULICHER REALISIERUNGSWETTBEWERB**

AUSLOBUNG

HAFENCITY
HAMBURG



Baakenhafen

Eingeladener städtebaulicher Realisierungswettbewerb

Inhalt

1.	AUSGANGSSITUATION	05
1.1	DIE HAFENCITY HAMBURG	
1.2	DAS PLANGEBIET	
1.3	STÄDTEBAULICHES KONZEPT DES ÜBERARBEITETEN MASTERPLANS 2010	
2.	AUFGABENSTELLUNG	11
2.1	NUTZUNGSPROFIL RÄUMLICH UMSETZEN	
2.2	STÄDTEBAULICHE STRUKTUR KONKRETISIEREN	
2.3	UMSETZBARKEIT VON GEBÄUDETYPOLOGIEN PRÜFEN	
2.4	STADTSILHOUETTE WEITERBAUEN	
2.5	ÖFFENTLICHE RÄUME PLANEN	
2.6	UMWELTVERBUND STÄRKEN UND ERSCHLIESSUNG SICHERN	
2.7	SPEZIELLE RAUMSITUATIONEN ÜBERPRÜFEN	
3.	ERGÄNZENDE INFORMATIONEN UND VORGABEN ZUM PLANGEBIET	19
3.1	NUTZUNGSSCHLÜSSEL	
3.2	SCHULE	
3.3	HAFENKRANE	
3.4	ERSCHLIESSUNGSINFRASTRUKTUR	
3.5	LÄRMSCHUTZ	
3.6	HOCHWASSERSCHUTZ	
3.7	KAIMAUERN	
3.8	BAUORDNUNGSRECHTLICHE VORGABEN	
4.	STANDORTDOKUMENTATION	25
5.	VERFAHREN	33
	IMPRESSUM	38

1. Ausgangssituation



1.1 DIE HAFENCITY HAMBURG

Mit der HafenCity wächst in Hamburg ein neues Stück Stadt heran. Hier entsteht auf einer Fläche von ca. 157 Hektar ein lebendiger Stadtraum am Wasser mit einer Nutzungsmischung aus Arbeiten, Wohnen, Einzelhandel, Freizeit, Gastronomie und Kultur. Die HafenCity erweitert die heutige Cityfläche in rund 25 Jahren um 40 Prozent. Impulswirkung hat ihre Entwicklung sowohl für die gesamte Hansestadt mit ihren fast 1,8 Millionen Einwohnern als auch für die 4,3 Millionen Einwohner starke Metropolregion. Es entstehen Quartiere mit eigenständigem Charakter, ohne auf viele Bestandsbauten zurückgreifen zu können. Charakteristisch für das Gebiet der HafenCity sind die hohe Qualität der Architektur und Freiraumgestaltung sowie die vielfältigen Wasserbezüge.

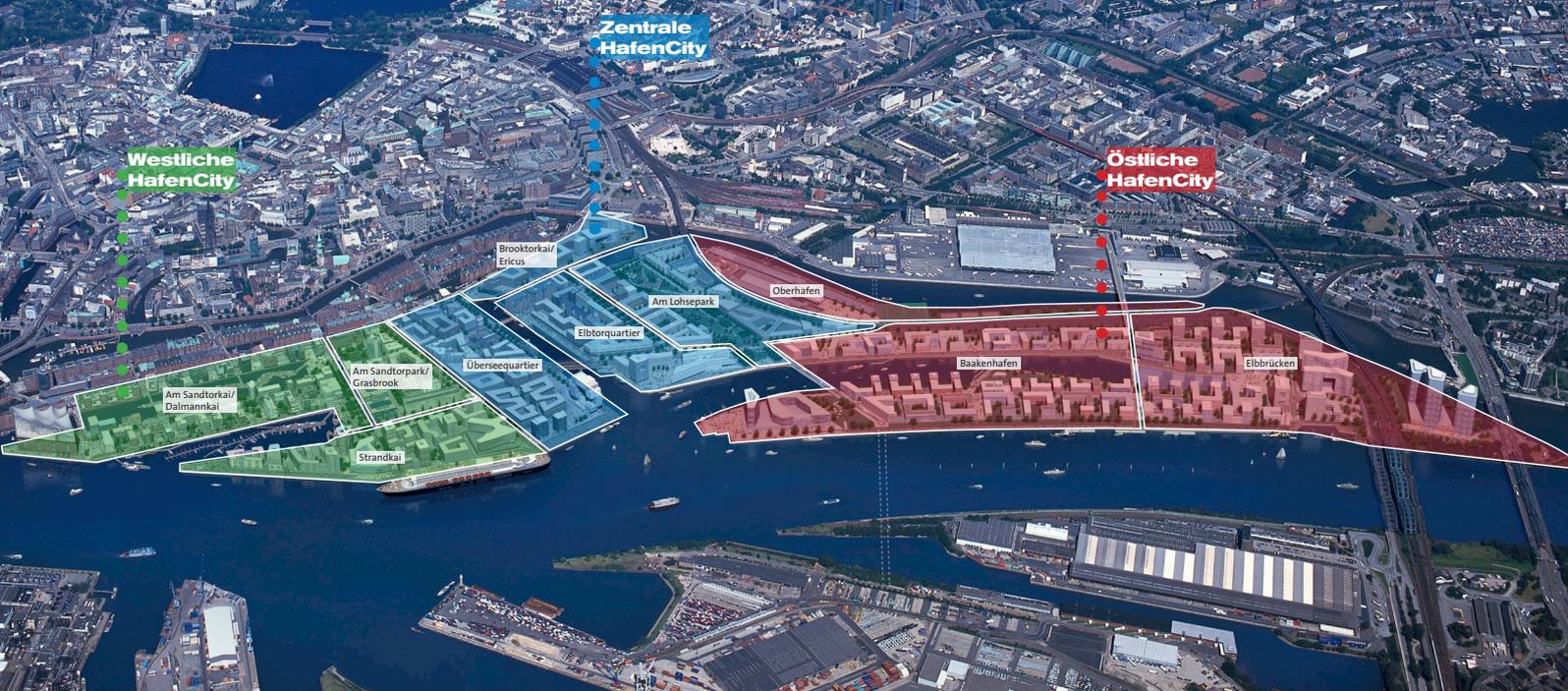
Im Jahr 2000 beschloss der Hamburger Senat den „Masterplan HafenCity“, der das langfristige städtebauliche Konzept und die nutzungsbezogenen Leitlinien für die Entwicklung der einstigen Hafenterrassen südlich der Hamburger Innenstadt formuliert. Inzwischen sind weite Teile der westlichen und zentralen HafenCity realisiert bzw. in der Umsetzung begriffen. Der Masterplan aus dem Jahr 2000 erwies sich bisher als guter Rahmen für die weitere Planung und Realisierung. Da sich aber im Laufe von zehn Jahren Entwicklung planerische Rahmenbedingungen geändert haben, musste das Planwerk für die östliche HafenCity überarbeitet und fortgeschrieben werden. Die Überarbeitung 2010 durch die Verfasser des ersten Masterplanentwurfes, Kees Christiaanse mit ASTOC, beruht auf den besonderen Herausforderungen, die sich für eine urbane Entwicklung der östlichen HafenCity stellen. Denn räumlich sind die drei östlichen Quartiere nicht so kompakt und nicht so gut in das Stadt-

gefüge integriert wie die westliche und zentrale HafenCity. Zudem bewirken Verkehrs-trassen und deren Lärmwirkungen eine viel stärkere Abgrenzung und Belastung.

Der Charakter der neuen, östlichen Quartiere hängt eng mit ihrer jeweiligen Nutzung zusammen. Das **Quartier Am Lohsepark** gehört zwar zur zentralen HafenCity, stellt aber eine wichtige Schnittstelle zwischen der zentralen und der östlichen HafenCity dar. Mit der vier Hektar großen Parkanlage erhält das Quartier einen besonders grünen Charakter und bietet Freizeit- und Spielflächen für Bewohner, Beschäftigte und Besucher. Für das **Quartier Oberhafen**, jenseits der DB-Trasse, hatte der Masterplan ursprünglich eine gewerbliche Nutzung vorgesehen. Jetzt ist die Kernidee, mittelfristig und dauerhaft ein Kreativ- und Kulturquartier zu schaffen und mit anderen Quartieren der HafenCity zu verknüpfen. In doppelter Wasserlage an der Elbe und dem größten Hafenecken der HafenCity besitzt das **Quartier Baakenhafen** eine besondere Lagegunst. Verschiedene Freizeit- und Sportnutzungen verleihen ihm eine übergreifende Bedeutung, darüber hinaus ist es ein urbanes Wohnquartier mit einer gemischten Nutzung durch Büro, Gastronomie und Einzelhandel. Mit dem **Quartier Elbbrücken** entsteht ein hoch verdichteter Stadtraum, der das Gesamtensemble HafenCity abrunden soll und mit seiner zeichenhaften Architektur einen weithin sichtbaren Auftakt der HafenCity bildet. Das Elbbrückenquartier dient überwiegend der Ansiedlung von Unternehmen, Hotels, Einzelhandel und Gastronomie, wird aber auch 900 Wohneinheiten aufweisen.

Die leistungsfähige Erschließung der HafenCity durch den öffentlichen Personennahverkehr ist eine zentrale Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Ent-

wicklung, insbesondere für die Bereiche mit hoher Nutzungsintensität. Die neue U-Bahn-Linie U4 mit ihren bereits im Bau befindlichen Haltestellen „Überseequartier“ und „HafenCity Universität“ wird laut Masterplan mindestens bis zu den Elbbrücken geführt und verbindet die Innenstadt mit der östlichen HafenCity. Ergänzt wird die U-Bahn durch Buslinien, die die kleinräumige Erschließung der Quartiere zusätzlich verbessern sowie durch Fährlinien und Barkassenanleger, die vorwiegend touristische Funktion haben. Vernetzt werden die Quartiere auch durch ein ausgebautes Fuß- und Radwegesystem, das sich an bestehende, übergeordnete Wege anschließt.



Die HafenCity gliedert sich in die westliche, zentrale und östliche HafenCity mit ihren unterschiedlichen Quartieren (Abbildung oben). Die untere Abbildung zeigt den aktuellen Stand der Flächenentwicklung.

Das dem Quartier Baakenhafen benachbarte Elbtorquartier ist bereits weitgehend im Bau. Mit der sich ebenfalls im Bau befindlichen HafenCity Universität und dem nordwestlich gelegenen Quartier Am Lohsepark wird der östliche Anschlusspunkt geschaffen. Für das Quartier Am Lohsepark hat die infrastrukturelle Realisierung begonnen, und es wurden Baufelder vergeben, die ab 2012 bebaut werden (soweit das aufgrund der Bestandsbauten möglich ist). Damit ist die weitere Qualifizierung des

Quartiers Baakenhafen zu diesem Zeitpunkt sinnvoll. Es ist die Zielsetzung, das Quartier Baakenhafen auch auf Basis privater Vorhaben ab dem Jahr 2012 zu entwickeln, zumal im Herbst 2012 mit der Eröffnung der U-Bahn-Linie U4 die ÖPNV-Anbindung des westlichen und zentralen Teils des Quartiers gesichert ist.

An die Überarbeitung des Masterplans schließt sich quartiersweise ein Prozess der Konkretisierung und Vertiefung

an, um damit die Grundlage für die schrittweise Realisierung zu schaffen. Aus diesem Anlass lobt die HafenCity Hamburg GmbH im Einvernehmen mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt diesen städtebaulichen Realisierungswettbewerb für das Quartier Baakenhafen mit dem Ziel aus, detaillierte städtebauliche Lösungen für das Quartier zu erhalten und das städtebauliche Konzept des neuen Masterplans in einzelnen Aspekten zu überprüfen.

1.2 DAS PLANGEBIET

Das Quartier Baakenhafen setzt sich aus den Flächen nördlich und südlich des Baakenhafens zusammen und ist charakterisiert durch die spektakuläre doppelte Wasserlage an der Elbe und am Baakenhafen. Das Plangebiet wird durch die Versmannstraße im Norden, den über das Hafenbecken nach Süden fortgeführten Lohsepark im Westen, die Norderelbe im Süden und die Achse der östlichen Brücke über den Baakenha-

fen im Osten begrenzt. Das Baakenhöft und der weitergeführte Lohsepark sind nicht Teil des Plangebietes. Insgesamt umfasst das Plangebiet eine Fläche von ca. 210.000 qm. Davon verteilen sich ca. 45.500 qm auf die Landflächen nördlich des Baakenhafens und 85.500 qm auf die Landflächen südlich des Baakenhafens, ca. 79.000 qm sind Wasserflächen, wovon wiederum ca. 12.500 qm für die geplante Freizeitinsel erfüllt werden sollen.

unten: Masterplanfortschreibung östliche HafenCity mit Markierung des Plangebiets
rechts: Nutzungsverteilung der östlichen HafenCity



1.3 STÄDTEBAULICHES KONZEPT DES ÜBERARBEITETEN MASTERPLANS 2010

Der Baakenhafen ist im Wesentlichen ein urbaner Wohnstandort. Hier wird ein Quartier, u.a. für Baugemeinschaften und Genossenschaften, mit vielfältigen Wohnungstypologien entwickelt. Darüber hinaus soll es auch Arbeitsplätze geben, die in gemischt genutzten Gebäuden, in den Erdgeschossen der Wohngebäude und in einigen kleineren Bürogebäuden zu finden sind. Ergänzt wird der Nutzungsmix um Angebote in den Bereichen Freizeit und Gesundheit sowie durch Hotels. Das als Sondernutzung ausgewiesene mittlere Baufeld des Baakenhafens ist für eine Grundschule vorgesehen, soweit sie im Quartier Am Lohsepark nicht untergebracht wird.

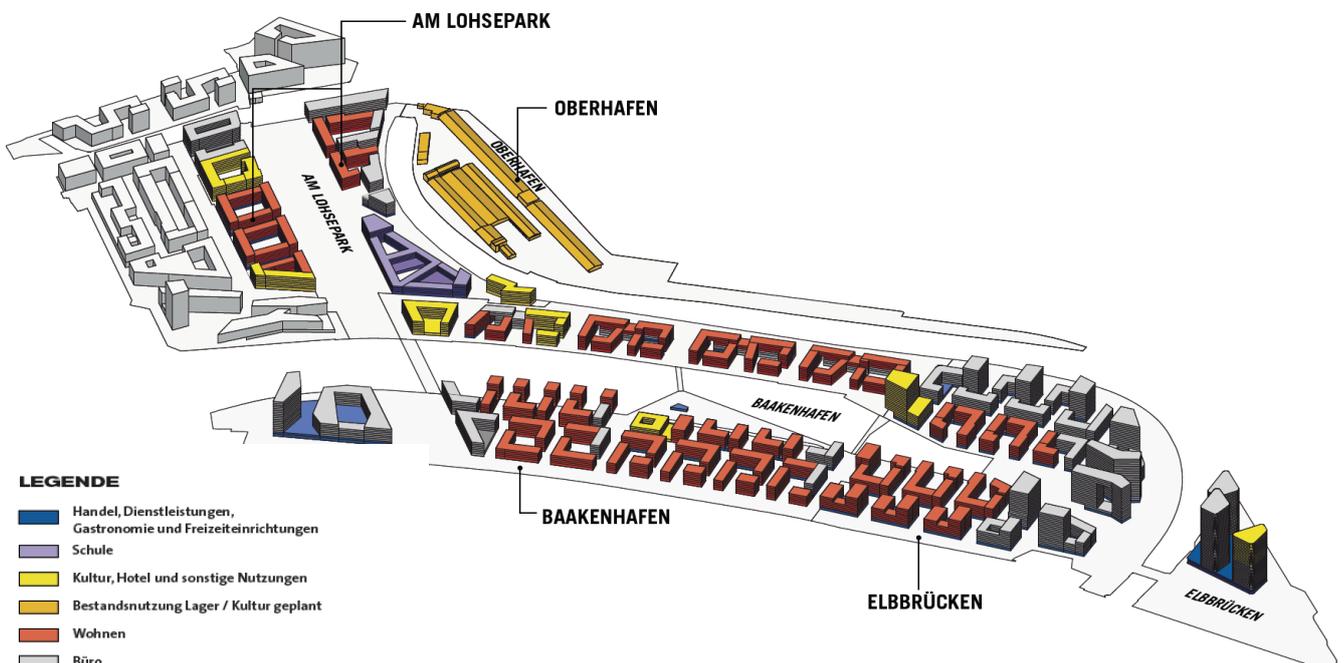
Im Quartier Baakenhafen besteht die große Herausforderung im Umgang mit der Ost-West-Ausdehnung des Areals und der Trennung der nördlich und

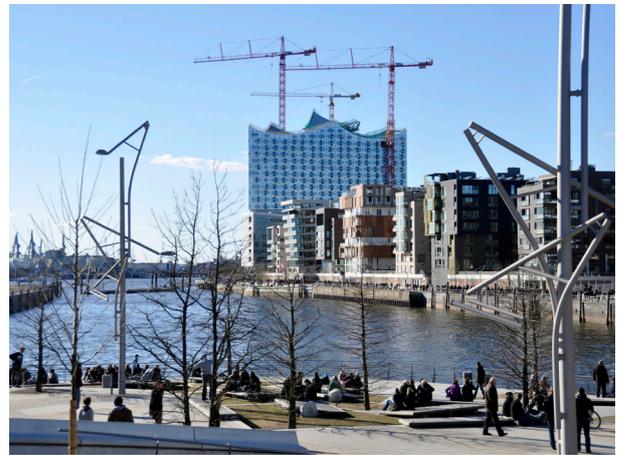
südlich des Hafenbeckens gelegenen schmalen Teilbereiche. Gleichzeitig ermöglicht die doppelte Wasserlage für alle Standorte einen unmittelbaren Bezug zum Wasser. Der nördliche Teilbereich, der direkt östlich des Lohseparks beginnt, ist in mehrere Baufelder aufgeteilt. Die Bebauungsstruktur dieser Baufelder entlang der Versmannstraße und der nördlich anschließenden Bahntrasse wird vor allem durch die von Norden einwirkende Lärmsituation geprägt. Eine weitgehend geschlossene Struktur, baulich aufgelockert durch Durchgänge, schützt sowohl den Teilbereich selber, als auch die Bebauung auf der Landzunge vor Lärm.

Der auf der Halbinsel liegende Teil des Quartiers gliedert sich in das Baakenhöft im Westen mit einer noch unbestimmten Sondernutzung und den fortgeführten Lohsepark (beides nicht Teil des Plangebiets) sowie die östlich angrenzenden Baufelder. Der Masterplan in seiner fortgeschriebenen Fassung aus dem Jahr 2010 sieht überwiegend den

Straßenraum fassende Blockstrukturen vor, die ihrer Lage entsprechend mehr oder weniger geöffnet sind und mit Sonderformen, wie den Wasserhäusern, ergänzt werden. Das Gebiet wird durch eine weitgehend mittig liegende Straße erschlossen, die ausschließlich den Quell- und Zielverkehr des Quartiers Baakenhafen aufnehmen soll. Durchgangsverkehre sollen vermieden werden.

Die ca. 1,25 ha große, neu angelegte Freizeitinsel wird das zentrale Element im Freiraumensemble der östlichen HafenCity. Es entsteht ein begehbarer Freiraum im Hafenbecken, der über eine Fußgängerbrücke von Norden sowie unmittelbar von Süden zu erreichen ist und so beide Teile des Quartiers Baakenhafen miteinander verbindet. Öffentliche Freiflächen und Plätze schaffen ein attraktives System an Durchgängen und Sichtbeziehungen. Brücke und Baakenhafensinsel schaffen eine deutliche Qualitätssteigerung, insbesondere für den Nordteil des Quartiers.





Aktuelle Impressionen aus der westlichen und zentralen HafenCity



2. Aufgabenstellung

Gegenstand des Wettbewerbs ist die städtebauliche Vertiefung und Ausdifferenzierung des Masterplans für das Quartier Baakenhafen in der Hafencity Hamburg.

Die Aussagen und Strukturen des vorliegenden Masterplans sollen in ihren Grundzügen nicht in Frage gestellt werden, sie sind vielmehr als Rahmen für eine vertiefende Ausarbeitung aufzufassen. Einzelne Aspekte sind zu über-

prüfen. Dies betrifft insbesondere Größe und Ausrichtung der Baufelder, die Geschossigkeiten in den spezifischen Lagen, die städtebaulichen Typologien sowie die Gebäudetypologien, die Zonierung und Wechselwirkung privater und öffentlicher Flächen, den Umgang mit der Wasserlage und das Thema Lärmschutz.

Eine detaillierte Betrachtung und Bearbeitung der Freiraumgestaltung ist

ausdrücklich nicht Gegenstand dieses Wettbewerbs, da im Anschluss aufbauend auf den Ergebnissen dieses städtebaulichen Verfahrens für die Freiflächen ein freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb durchgeführt wird.

Nachfolgend werden die Anforderungen für das gesamte Plangebiet und besonderer Teilräume beschrieben.

2.1 NUTZUNGSPROFIL RÄUMLICH UMSETZEN

In den Quartieren der östlichen Hafen-City wird die Strategie zur Entwicklung gemischt genutzter, innerstädtischer Quartiere fortgesetzt. Im Quartier Baakenhafen genießt inhaltlich das familienfreundliche Stadtquartier mit qualitativem, urbanem Wohnungsbau als Leitbild Priorität, ergänzt und angereichert um Aspekte von Wellness und Gesundheit, Freizeit und Sport, Tourismus aber auch Arbeiten und Nahversorgung. Im Bewusstsein dieses Nutzungsprofils und ausgehend von der im Masterplan vorgenommenen Nutzungsverteilung (Anlage 03/05 - Nutzungsverteilung östliche HafenCity) ist die städtebauliche Struktur so weiterzuentwickeln, dass durch eine räumlich differenzierte Verteilung, insbesondere der öffentlichkeitswirksamen Nutzungen, ein lebendiges Stadtquartier entsteht. Gleichzeitig ist, bezogen auf einzelne Gebäude, auch Flexibilität zuzulassen, die für die Grundstücksausschreibungen sinnvoll und notwendig ist.

Die Hauptnutzung rund um den Baakenhafen wird das Wohnen sein. Angestrebt wird ein vielfältiges Angebot unterschiedlicher Segmente – vom Mietwohnungsbau (öffentlich gefördert, genossenschaftlich und frei finanziert) über individuelle Bauten von Baugemeinschaften bis hin zu von privaten Bauträgern entwickelten Eigentumswohnungen. Im Sinne eines gemischten Stadtteils wird großer Wert darauf gelegt, dass in allen Bereichen des Quartiers unterschiedliche Wohntypologien zum Tragen kommen.

Im Sinne des vorgegebenen Nutzungsprofils sind Standorte zu empfehlen, die sich in besonderer Weise für freizeit- und gesundheitspezifische Nutzungen eignen, auch wenn sich diese

in der baulichen Typologie nur bedingt von den übrigen Strukturen unterscheiden lassen. Auf der Nordseite des Baakenhafens sollen als Sondernutzungen familiengerechte Hotels, Sport- und Freizeiteinrichtungen (Anlage 05/08 - Sport- und Freizeitnutzungen Baakenhafen) kombiniert mit Wohnnutzungen in den Obergeschossen entstehen. Lage und Typus einer Indoor-Freizeitnutzung (z.B. Halle) mit Wohnnutzungen in den Obergeschossen sind darzustellen. Darzustellen ist außerdem die mögliche Ausbildung von Nutzungsschwerpunkten, die sich durch ein hohes Maß an Öffentlichkeit und Publikumsverkehr auszeichnen. Neben den öffentlichkeitsbezogenen Nutzungen in den Erdgeschossen sind auch Vorschläge für deren Verortung in den Sockelzonen (Warften), insbesondere entlang des Hafenbeckens, zu unterbreiten.

2.2 STÄDTEBAULICHE STRUKTUR KONKRETISIEREN

Ziel des städtebaulichen Wettbewerbs ist es, optimale Voraussetzungen für ein unverwechselbares, hochwertiges städtisches Quartier am Wasser zu schaffen. Dabei gilt es, das durch den Baakenhafen geteilte Quartier als Einheit zu begreifen und diesen Zusammenhalt städtebaulich sinnfällig herauszuarbeiten. Die im Masterplan angelegte Erschließungsstruktur (bspw. Straßen- und U-Bahn-Führung, Straßenquerschnitte, Uferpromenaden) ist als gegeben anzusehen. Die im Baakenhafen neu geplante Freizeitinsel ist ebenfalls grundsätzlich in ihrer Lage und Dimensionierung vorgegeben. Die Lage auf der Südseite des Hafenbeckens liegt in der in diesem Abschnitt ohnehin zu erneuernden Kaimauer begründet, ihre dreieckige Form unterstreicht die Blickbeziehungen vom Platz am Ende des Baakenhafens zur Innenstadt. Die Insel soll sich durch eine Fuge von der Halbinsel erkennbar ab-

setzen. Im Kontext des von den Teilnehmern vorzulegenden städtebaulichen Konzepts können geringfügige Anpassungen des Verlaufs der Kaimauern der Freizeitinsel erforderlich werden. Eine Durcharbeitung wird jedoch erst Gegenstand des freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs sein.

Kernaufgabe des städtebaulichen Entwurfs ist die Überprüfung und Weiterentwicklung folgender, im Masterplan vorgedachter, städtebaulicher Punkte:

- Gebäudetypologien und Ausrichtung der Gebäude
- Verhältnis von gebautem Raum und Freiraum (Raumbildung)
- Anzahl und Größe der Baufelder
- Geschossigkeit und Gebäudehöhen

Es sind städtebauliche Vorschläge auszuarbeiten, die ein der jeweiligen Nutzung und dem jeweiligen Ort angemessenes Verhältnis von Höhe, Tiefe, Form und Volumen der Gebäude mit dem von ihnen geformten Außenraum definieren. Für die Planung wird empfohlen, Wohngebäude mit einer Gebäudetiefe von 13 m und Bürogebäude mit einer Tiefe von 14 m anzusetzen, sofern nicht spezielle Typologien vorgeschlagen werden, die mit anderen Gebäudetiefen arbeiten. Da aber auch Tiefen von 15 m in den einzelnen Architekturvorhaben möglich sein müssen, sind die Baufeldgrößen und Blockinnenbereiche hierfür ausreichend zu dimensionieren.

Angestrebt wird eine, insbesondere in den Gebäudehöhen, rhythmisierte Bebauungsstruktur, die auf dem Grundthema einer 6- bis 7-geschossigen Gebäudehöhe beruht, von der – aus städtebaulichen Gründen – an markanten Stellen im Quartier oder wg. besonderer Gebäudetypologien (z.B. Wasserhäuser) auch stellenweise abgewichen werden kann.



Baufelder östliche HafenCity

Grundsätzlich gilt es, das enorme Potenzial der Wasserlagen für möglichst alle Gebäude zu nutzen, attraktive Lagen am Wasser zu schaffen und auch die Gebäudeteile in tieferen Grundstückslagen an dieser Qualität teilhaben zu lassen. Für die elbseitige Bebauungsstruktur auf der Baakenhafenhafenshalbinsel gilt es Strukturen zu entwickeln, die einerseits Bezüge zur Elbe aufbauen und andererseits elbseitig eine klare Stadtkante ausbilden.

Die vorgeschlagenen städtebaulichen Typologien müssen auf die heterogenen Anforderungen der künftigen Bauherren eingehen. Um die unterschiedlichen Nachfragesegmente bedienen zu können, wird auf Könnigkeiten der Bebauungsstruktur Wert gelegt, die sich durch Zusammenschluss oder Aufgliederung von Baukörpern flexibel den Nachfrageverhältnissen anpassen lassen. Schlussendlich ist die Feinkörnigkeit der Bebauungstypologie, verbunden mit einer flexiblen Realteilbarkeit, Voraussetzung für eine kleinteilige, abwechslungsreiche Quartiersentwicklung. Der städtebauliche Entwurf muss eine immobilienwirtschaftlich tragfähige und dauerhafte Quartiersstruktur ermöglichen.

Nicht zuletzt haben sich die Teilnehmer der Herausforderung zu stellen, eine gute wirtschaftliche Ausnutzung der Grundstücke zu schaffen, verbunden mit einer optimalen Tageslichtversorgung der Wohnungen und einer hohen Nutzbarkeit der privaten, gemeinschaftlichen und öffentlichen Außenräume (z.B. möglichst geringe Windbelastung).

2.3 UMSETZBARKEIT VON GEBÄUDETYPOLOGIEN PRÜFEN

Es gehört zu den zentralen Aufgaben des Wettbewerbs, die vorgeschlagenen städtebaulichen Strukturen anhand von exemplarischen Systemgrundrissen auf der Ebene der Gebäude auf ihre Realisierbarkeit und architektonische Umsetzbarkeit zu überprüfen. Für die unterschiedlichen Nutzungstypologien sind beispielhaft insbesondere die Zonierungen der privaten und der öffentlichkeitsbezogenen Bereiche sowie die Organisation der inneren Erschließung im Gebäude darzustellen.

Ferner sollen sich die Teilnehmer mit besonderen Wohnformen als Alternativen zu dem üblichen Geschosswohnungsbau auseinandersetzen und Vorschläge

unterbreiten, wie diese, z.B. in Form von gestapelten Stadthäusern, in das Konzept integriert werden können. Für den Typus der gestapelten Stadthäuser sind für einen Standort beispielhafte Grundrisse aufzuzeigen, die verdeutlichen, wie sich dieser Typus in den städtebaulichen Kontext einfügt.

Der Fokus für zukunftsweisenden Wohnungsbau im Quartier Baakenhafen richtet sich auch auf neue Möglichkeiten für ein Bauen am, über und im Wasser. Mit den „Wasserhäusern“ liegt hierzu bereits eine zu konkretisierende und in ihrer Lage und Dimensionierung zu überprüfende Idee vor (siehe auch Punkt 2.2.3).

2.4 STADTSILHOUETTE WEITERBAUEN

Das Quartier ist nicht ausschließlich auf den Baakenhafen ausgerichtet, sondern auch zu einem ganz wesentlichen Teil nach Süden zur Elbe hin orientiert. Aufgrund seiner Länge trägt die Südansicht des Quartiers erheblich zu der elbseitigen Adresse der gesamten HafenCity – und damit Hamburgs – bei. Wie diese neue Komponente der Hamburger



Perspektivisches Luftbild der östlichen HafenCity

Stadtsilhouette künftig ausgestaltet werden soll, ist im Rahmen des Wettbewerbs zu vertiefen. Eine Betonung der Ansicht durch eine Folge von Hochpunkten wird ausdrücklich nicht verfolgt. Vielmehr wird eine helle und insgesamt ruhige Stadtansicht angestrebt, die sich zwischen den hohen Bauten des Elbtorquartiers und dem geplanten „maritimen Dreieck“ (Baakenhöft, HafenCity Universität und Science Center) erstreckt. Die im Masterplan angelegte Promenade ist in ihrer Dimensionierung zu übernehmen und in die Ausgestaltung des Elbufers einzubeziehen.

2.5 ÖFFENTLICHE RÄUME PLANEN

Die Aussagen des Masterplans zur Gliederung des öffentlichen Freiraums sind im Kontext der Nutzungs- und Bebauungsstruktur zu konkretisieren. Dabei sind die Anzahl, Lage und Dimensionierung der Plätze zu überprüfen und mit den städtebaulichen Intentionen des Entwurfsverfassers abzustimmen. Erwartet wird ein stimmiges, ausgewogenes Konzept zur Zonierung des öffentlich und privat nutzbaren Freiraumsystems, das auf die individuellen Bedürfnisse nach Ruhe und Privatheit

ebenso Rücksicht nimmt, wie auf das Ziel, belebte, sichere öffentliche Räume zu schaffen.

Im Konzept sind öffentlich nutzbare Flächen, die sich im öffentlichen oder privaten Besitz befinden, von ausschließlich privat (durch Einzelbewohner oder Hausgemeinschaften) nutzbaren und zu gestaltenden Flächen zu unterscheiden. Zusätzlich sind Aussagen über die Verknüpfungs- und Übergangspunkte zwischen den unterschiedlichen Höhenniveaus der verschiedenen öffentlichen Bereiche (bspw. Promenaden, Plätze und Straßen), deren Art (Treppenanlage oder barrierefreier Übergang) und Häufigkeit zu treffen. (Anlage 04/05 – Kaizonenerschließungskonzept)

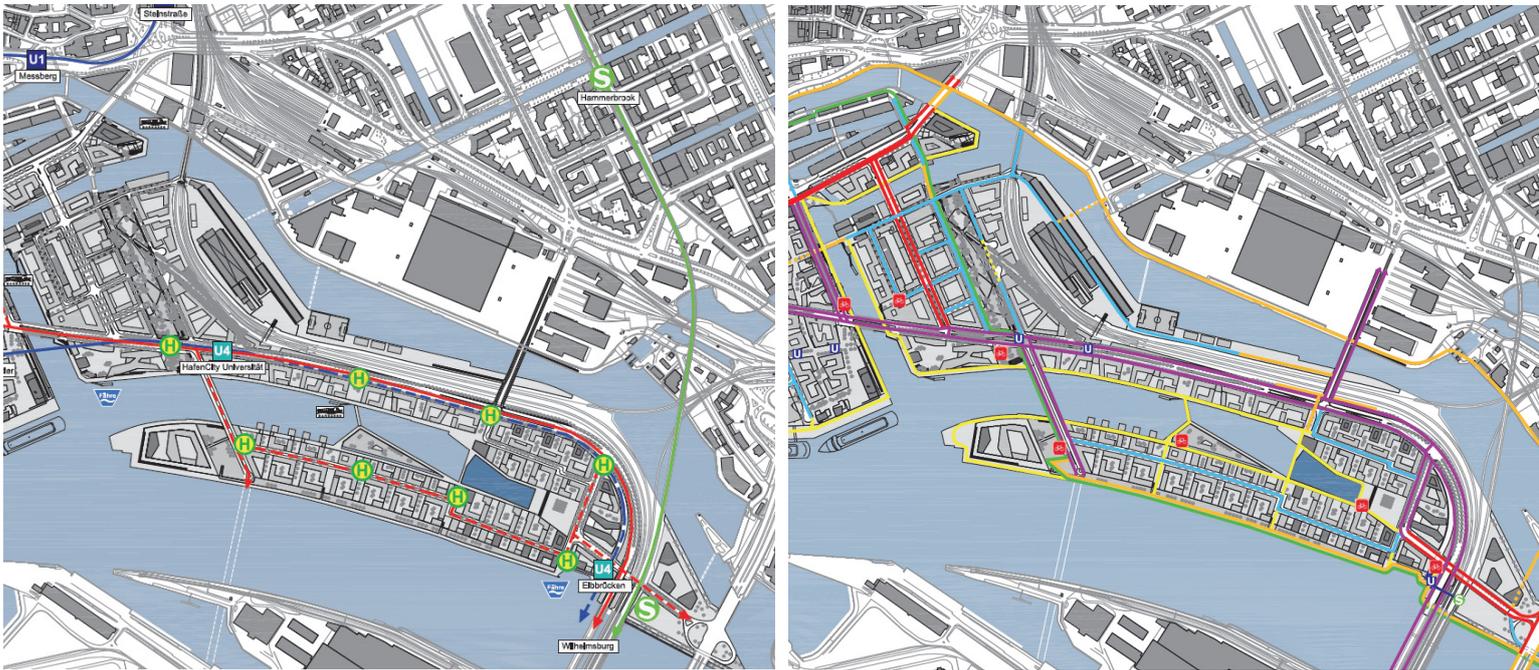
Im Sinne eines lebendigen Stadtquartiers wird auch im Quartier Baakenhafen der Fokus auf eine enge Verknüpfung der öffentlich nutzbaren Freiräume und der Erdgeschosszonen der Gebäude gelegt, da dies – wie in den bereits gebauten Quartieren der westlichen und zentralen HafenCity – ein Garant für die Belebung des öffentlichen Raums ist, folglich für eine lebendige und abwechslungsreiche Stadt.

Zur Unterstützung des Konzepts sollen etwa zehn historische Hafenkranen an geeigneten Orten im Plangebiet aufgestellt werden, wie dies am Sandtorhafen bereits geschehen ist. (Anlage 05/10 – Hafenkranen) Bei der Standortwahl sind die Dimensionen der Krane und ihre städtebauliche Wirkung in die Überlegungen einzubeziehen.

2.6 UMWELTVERBUND STÄRKEN UND ERSCHLIESSUNG SICHERN

Für das Erschließungskonzept des Plangebiets sind die verkehrlichen Rahmenbedingungen vordefiniert und in die Planung zu übernehmen. Alle Verkehrsarten werden im Quartier verträglich miteinander organisiert, um den Umweltverbund zu fördern und gegenüber dem Autoverkehr merklich attraktiver auszubauen – im Quartier selbst und mit Anschlüssen an das regionale Fuß- und Radwegenetz. Die gute Erreichbarkeit sämtlicher Haltestellen des ÖPNV (U-Bahn, Bus, Schiff) im Plangebiet stellt eine Qualität dar, die es auch städtebaulich-verkehrsplanerisch zu sichern gilt.

Im Sinne eines fußgänger- und radfahrerfreundlichen Stadtteils wird ein



Geplantes ÖPNV-Netz und Radwegekonzept für die östliche HafenCity

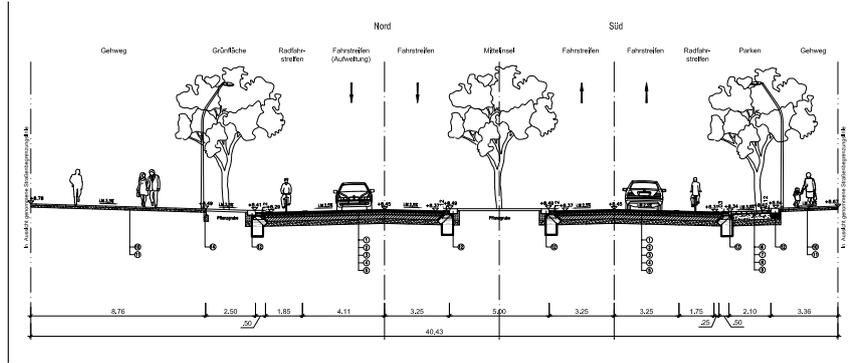
engmaschiges Wegenetz angestrebt, das sich sowohl auf öffentlichen als auch auf privaten Grundstücksflächen erstreckt und das die unterschiedlichen Höhenniveaus zwischen Straßen, Baufeldern und Promenaden komfortabel und nach Möglichkeit barrierefrei überwindet.

Private Stellplätze sind grundsätzlich gemäß Hamburger Bauordnung (HBauO) auf den Grundstücken und hier innerhalb der zu errichtenden Tiefgaragen nachzuweisen. Als Tiefgaragen eignen sich in besonderem Maße die ohnehin zu errichtenden Sockelgeschosse, die die erforderliche hochwassergeschützte Warft bilden.

Ferner sind die feuerpolizeilichen Anforderungen der HBauO an die Erschließung zu erfüllen, sowohl auf öffentlichem Grund als auch auf privaten Grundstücksflächen (Aufstellflächen, Anleiterbarkeit). Die Erschließung soll so organisiert sein, dass die Innenhöfe von der Feuerwehr nicht als Aufstellflächen genutzt werden müssen. Eine besondere Herausforderung stellt die Erschließung der Wasserhäuser dar. Es sind realisierbare Konzepte vorzulegen, die die

hochwertigen öffentlichen Freiräume nicht beeinträchtigen (Promenaden). Dies impliziert auch, dass insbesondere für diese besonderen „Grundstücke“ die Erschließung nur in Verbindung mit einer Baulast auf anderen Grundstücken erfolgen kann.

Anlieferungszone und Rückseiten, insbesondere der gewerblichen Nutzungen, sollen so dezent wie möglich in den Stadtraum integriert werden. Wie dies gelingen kann, ist von den Wettbewerbsteilnehmern in den Plänen nachvollziehbar darzustellen.



2.7 SPEZIELLE RAUMSITUATIONEN ÜBERPRÜFEN

Versmannstraße Eine besondere Herausforderung stellt die Entwicklung der Baufelder an der Versmannstraße dar.

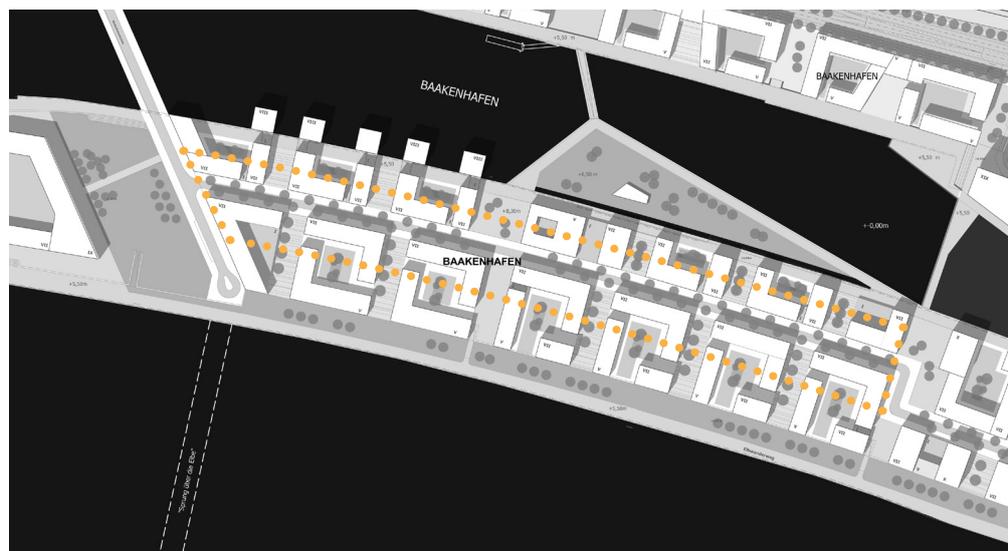
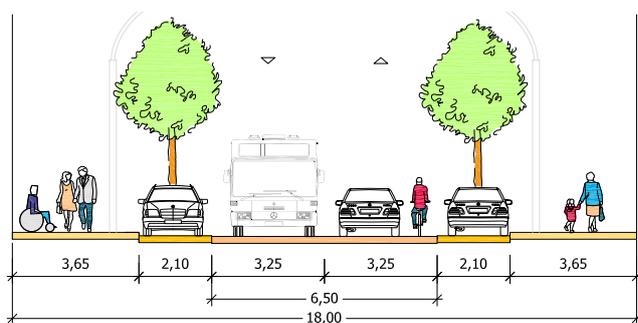
Ausgehend von den funktionalen Anforderungen der Versmannstraße soll der Straßenraum auch mit einer einseitigen Bebauung Geschlossenheit zeigen und zu einer guten Adresse des Quartiers Baakenhafen werden. Gewünscht ist die Ausbildung einer ruhigen Raumkante zur Straße hin, die auf eine Abfolge von Hochpunkten verzichtet. Einzige Ausnahme stellt die Bebauung auf dem Baufeld 80 dar. Diese kann sich aufgrund ihrer städtebaulichen Bedeutung – Scharnier zwischen Lohsepark, Brücke Baakenhafen West, Eingang zum Quartier Baakenhafen und Gegenüber des Schulzentrums – mit einer Gebäudehöhe von bis zu 45 m deutlich von der angrenzenden Bebauung absetzen. Für die Ausgestaltung dieser markanten Situation sind von den Teilnehmern städtebauliche Vorschläge vorzulegen, die sinnfällig die unterschiedlichen Orientierungen des Baufelds miteinander in Einklang bringen.

Auf die Dominanz der Versmannstraße soll eine überzeugende stadträumliche Antwort gegeben werden, wie durch Gebäudestellung und Nutzungsverteilung die Lärmverbreitung im Quartier deutlich reduziert werden kann. Von den Teilnehmern ist zu prüfen, wie viele Öffnungen der Bebauungsstreifen zwischen Versmannstraße und Baakenhafenbecken aus schalltechnischer Sicht vertragen kann. Ebenso ist an exemplarischen Grundrissen nachzuweisen, wie an diesem Standort die Rahmenbedingungen zum Lärmschutz eingehalten werden und hochwertige (und vermarktbar) Wohnungen auch in diesem Bereich des Quartiers entstehen können. Die Konsultation eines Lärmschutz-Experten wird empfohlen. Es kann auch auf den Sachverständigen der Ausloberein (Lärmkontor GmbH) zurückgegriffen werden. Während die Bebauung zur Versmannstraße weitgehend geschlossen ausgeführt werden muss, sind nach Süden zum Hafenbecken größere Freiheiten vorhanden, und es können andere Konfigurationen vorgeschlagen werden, als der Masterplan es vorsieht. Die Riegel zur Versmannstraße sollen mit bis zu drei Geschossen (EG bis 2. OG) mit gewerblichen Nutzungen be-

legt werden. In den darüber liegenden Geschossen sind Wohnungen vorgesehen. Die Entwurfsverfasser sollen typologische Lösungen vorschlagen, wie mit dieser horizontalen Nutzungsmischung umgegangen werden kann.

Die geplante Brücke zum Großmarkt mit ihren in der Mitte der Versmannstraße geführten Rampenbauwerken wird den Blick zu Oberhafen und Großmarkt von Süden her einschränken. Für jenen Bereich allerdings, in dem dieser Blick durch die Straße und Bahntrasse unverstellt bleibt, wäre es wünschenswert, diese Sichtbeziehung auch künftig durch die Bebauungs- und Freiraumstruktur erlebbar herauszuarbeiten. (Blickbeziehung siehe Seite 31, Bild 4)

Augenmerk ist beim Entwurf auch auf die städtebauliche Einbindung der U-Bahn-Haltestelle an der Versmannstraße (HafenCity Universität) zu richten. Der südöstliche Zugang soll in die geplante Bebauung an der Versmannstraße integriert werden. Im städtebaulichen Entwurf für den Bereich Versmannstraße ist eine technisch realisierbare Lösung zu entwickeln, die eine attraktive Zugangssituation schafft,



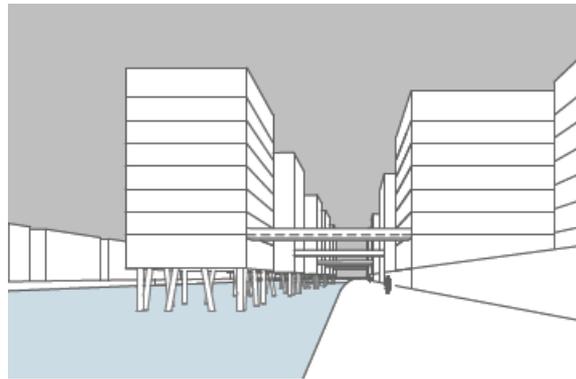
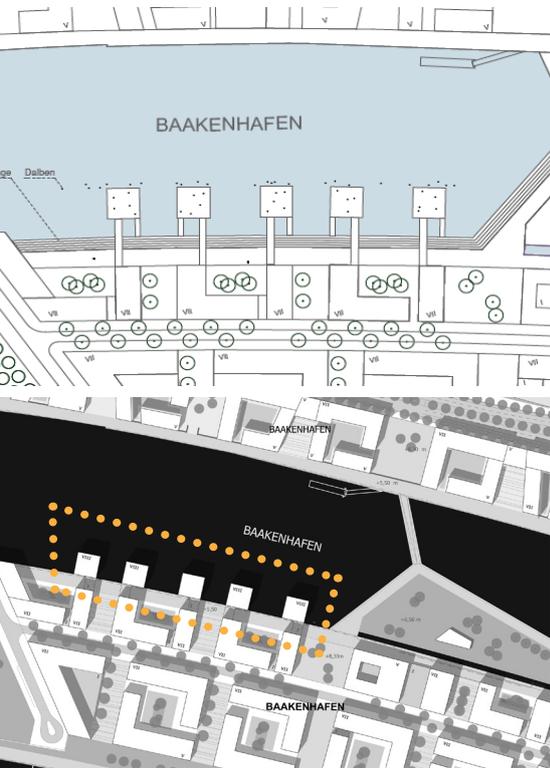
oben links: Systemschnitt Versmannstraße
 links: Teilraum Versmannstraße
 oben rechts: Systemschnitt Straße
 Baakenhafenhalbinsel
 rechts: Teilraum Straßenraum Baakeninsel

gleichzeitig aber die Bebaubarkeit des Grundstücks so wenig wie möglich beeinträchtigt. Sofern der U-Bahn-Zugang überbaut werden soll, muss dies ohne notwendige Lasteintragungen in das U-Bahn-Bauwerk möglich sein.

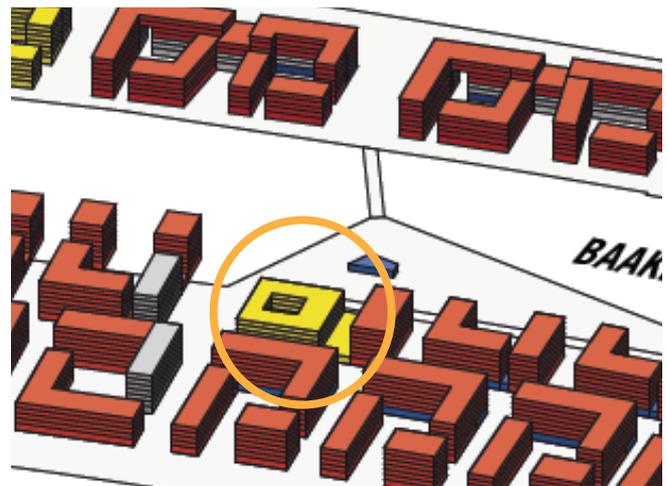
Für die Versmannstraße ist ferner darzustellen, wie die Grundstückszufahrten und ggf. erforderlichen Anlieferbereiche organisiert und in den Stadtraum dezent integriert werden können. Dabei sollen die Aufenthalts- und Fußgängerfunktionen so wenig wie möglich beeinträchtigt werden (z.B. Bündelung von TG-Zufahrten).

Straßenraum Baakenhafenhalbinsel

Die im Masterplan getroffenen Aussagen zum Straßenraum der Erschließungsstraße der Baakenhafenhalbinsel sind zu überprüfen. Angestrebt wird ein geschlossener, in einem leichten Bogen verlaufender Straßenraum, der das verkehrliche Rückgrat der Baakenhafenhalbinsel bildet. Die Gestaltung des Straßenzuges soll auf eine Geschwindigkeitsreduzierung und die Förderung der nicht motorisierten Verkehrsarten ausgerichtet sein. Er soll sich zugleich, insbesondere in den Platzbereichen, durch eine hohe Aufenthaltsqualität auszeichnen. Hierzu sind die Aussagen des Masterplans zur Geschossigkeit (straßenbegleitend sieben Vollgeschosse) und die typologischen Bebauungsstrukturen der angrenzenden Baufelder im Hinblick auf einen gut proportionierten und rhythmisierten Stadtraum zu überprüfen. Querschnitt und Lage sind als gegeben anzusehen, eine geringfügige Verschiebung der Lage nach Norden oder Süden ist nur in begründeten Fällen möglich.



Teilraum Wasserhäuser
Studie zu den Wasserhäusern
unten: Teilraum Schulstandort



Wasserhäuser Im Bereich des Baakenhafens sollen besondere, eng mit dem Thema Wasser verbundene Wohntypologien realisiert werden. Der für die Wasserhäuser im Masterplan vorgesehene Standort westlich der Freizeitinsel am Südufer des Baakenhafens ist im Grundsatz nicht zu verändern. Im Rahmen eines architektonischen Gutachtens wurden unterschiedliche Varianten auf ihre Machbarkeit geprüft. (Anlage 05/07 - Studie Wasserhäuser) Die wie Pfahlbauten im Wasser stehenden Gebäude verlangen zum einen eine funktionale, hochwassergeschützte Erschließung und zum anderen durch ihre prominente, solitäre Stellung, neben einem architektonisch reizvollen Gewand, attraktive, dem Standort angepasste Grundrisse. Angestrebt werden Wasserhäuser, die solitär vor der Kaimauer im Wasser stehen.

Im Rahmen des Wettbewerbs ist die Integration der Typologie der Wasserhäuser in den städtebaulichen Kontext vertiefend zu betrachten. Von den Teilnehmern werden Empfehlungen zur Dimensionierung dieser Baukörper, zur Anzahl, zur Lage im Wasser (Entfernung zur Kaimauer und zur landseitigen Bebauung) sowie zur Erschließung erwartet. Bei der Erschließung ist darauf zu achten, dass die zu überbrückenden Promenaden in ihrer Nutzbarkeit nicht eingeschränkt werden. (Anlage 04/05 - Kaizonenerschließungskonzept)

Schulstandort Im Quartier Baakenhafen ist südlich der Freizeitinsel eine dreizügige Grundschule zu ermöglichen. Diese soll sich optimal in das städtebauliche Gefüge des Quartiers integrieren. Die notwendigen Außenflächen sollen auf Erdgeschossniveau nachgewiesen werden. Ferner ist am Standort eine Turnhalle zu integrieren. Von den Teilnehmern sind städtebauliche Vorschläge auszuarbeiten, die einerseits den funktionalen Anforderungen (abgegrenzter Schulhof/Freiflächen) einer Grundschule Rechnung tragen, andererseits sich so intensiv wie möglich mit dem angrenzenden Stadtraum verbinden. Außerdem soll herausgearbeitet werden, wie die Schule als öffentliche Nutzung städtebaulich eine zusätzliche Qualität für den angrenzenden Quartiersplatz schaffen kann. Alternativ ist eine Lösung zu entwickeln, die auf dem selben Baufeld (für den Fall, dass die Schule an anderem Ort entstehen soll) eine andere Nutzung städtebaulich sinnvoll ermöglicht.

3. Ergänzende Informationen und Vorgaben zum Plangebiet



3.1 NUTZUNGSSCHLÜSSEL

Im Quartier sollen ca. 1.800 Wohnungen und ca. 6.000 Arbeitsplätze (inkl. ca. 2.650 Arbeitsplätze auf dem Baakenhöft), insbesondere im Dienstleistungssektor, entstehen. Dieses Ziel wird durch eine durchgehend 6- bis 7-geschossige Bebauung erreicht. Die unten aufgeführte Nutzungsverteilung wird angestrebt, wobei im Norden mindestens 65.000 qm BGF und im Süden mindestens 125.000 qm BGF Wohnfläche zu erreichen sind, die übrigen BGF-Werte sind als Zielwerte zu verstehen, die in ihrer Summe nicht zu unterschreiten sind.

3.2 SCHULE

Für die Schule gelten folgende Rahmenbedingungen:

- Schulgebäude: 4.200 qm BGF (max. 5 Geschosse)
- Turnhalle: 1.700 qm BGF bspw. 22 m x 44 m (2-Feldhalle)
- Schulhof: 1.400 qm
- möglichst kompakte Bauweise

3.3 HAFENKRANE

Es sind im Plangebiet etwa 10 historische Hafenkranen zu verorten. (Anlage 05/10 - Hafenkranen) Es handelt sich dabei nicht ausschließlich um Einzelobjekte, sondern es stehen auch Zweier- und Dreiergruppen zur Verfügung.

3.4 ERSCHLIESSUNGSINFRASTRUKTUR

Die HafenCity ist aufgrund ihrer zentralen Lage bereits heute an das innerstädtische Straßennetz und über Fußgängerbrücken an die Innenstadt angebunden. Über die Freihafenelbbrücke und die Zweibrückenstraße ist die HafenCity im Osten direkt an das regionale und überregionale Straßennetz angeschlossen. Mit der Überarbeitung des Masterplans erhält die HafenCity im östlichen Bereich eine neue Verbindung über das Großmarktgelände von der Versmannstraße zur Amsinckstraße und damit eine zusätzliche Vernetzung mit den angrenzenden Stadtgebieten, die zu einer wesentlichen Entlastung von motorisiertem Individualverkehr in der westlichen und zentralen HafenCity führt.

3.4.1 ÖPNV

U-Bahn Mit dem Neubau der U-Bahnlinie U4 und der U-Bahn-Station HafenCity Universität an der Versmannstraße sowie der geplanten Station Elbbrücken ist das Quartier Baakenhafen an den schienengebundenen Nahverkehr hervorragend angebunden. Am nordöstlichen Zugang der U-Bahn-Station HafenCity Universität soll eine fußläufige Tunnelverbindung zum Quartier Oberhafen entstehen. Über diesen Tunnel erreicht man auch die Sportanlagen nördlich der Bahntrasse. Der südöstliche Zugang muss in die geplante Bebau-

ung an der Versmannstraße integriert werden. Sofern der U-Bahn-Zugang überbaut werden soll, muss dies ohne notwendige Lasteintragungen in das U-Bahn-Bauwerk möglich sein. Eine konstruktive Verbindung zwischen U-Bahn und privaten Hochbauten ist nach derzeitiger Sachlage nicht zulassungsfähig.

Bus Ergänzend zur U-Bahn soll über die zentrale Erschließungsstraße auf der Teilfläche südlich des Baakenhafens eine Buslinie geführt werden, die mit einem Haltestellenabstand von ca. 250-300 m die Feinerschließung im ÖPNV sichert. Optional ist auf der Versmannstraße eine weitere Buslinie vorgesehen.

Fähranleger und Barkassen Westlich des Plangebietes wird es am Eingang zum Magdeburger Hafen einen Fähranleger geben, von dem aus man auf dem Wasserweg über den neuen Anleger an der Elbphilharmonie zu den Landungsbrücken und weiter bis nach Finkenwerder gelangt.

Darüber hinaus sollen Barkassen mit ihrer überwiegend touristischen Funktion den Baakenhafen befahren und nördlich der Freizeitinsel einen Anleger erhalten.

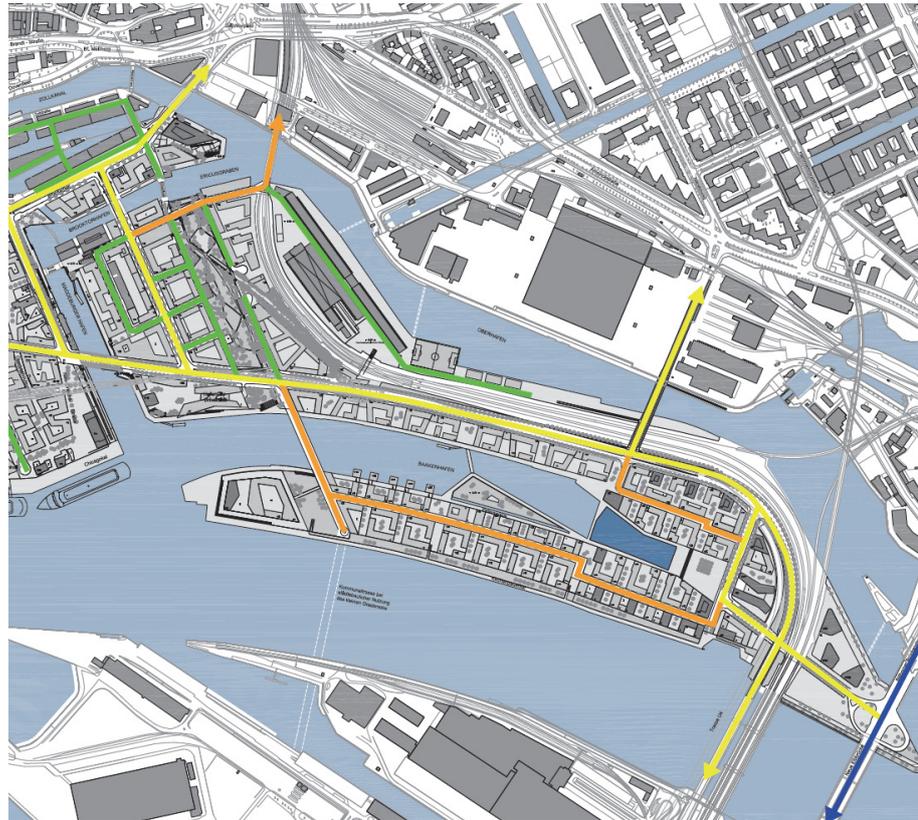
3.4.2 STRASSEN

Versmannstraße Die Versmannstraße bildet den nördlichen Abschluss des Wettbewerbsgebiets und ist eine vierspurig ausgebaute Hauptverkehrs-

rechts: Historische Hafenkranen und Straßennetz

NUTZUNGSSCHLÜSSEL

Nutzungsart	Teilfläche Nord (Versmannstraße)	Teilfläche Süd (Halbinsel)
Wohnen	68.700 qm BGF (mind. 65.000 qm BGF)	129.700 qm BGF (mind. 125.000 qm BGF)
Büro / Sondernutzung	43.200 qm BGF	40.700 qm BGF
Einzelhandel/Gastronomie	2.100 qm BGF	7.400 qm BGF
Schulnutzung		4.200 qm BGF
Summe BGF	114.000 qm BGF	182.000 qm BGF



straße. Die prognostizierte Verkehrsbelastung liegt bei bis zu 35.900 Fahrzeugen pro Tag. Sie ist geprägt durch eine dichte, dreireihige Baumpflanzung und eine 5 m breite Mittelinsel. Auf der Nordseite werden Parkplätze für Reisebusse ausgewiesen. Auf der Südseite ist die Baumreihe von Parkplätzen für PKW unterbrochen. Die Breite des Gehwegs vor den Gebäuden ist auf 3 m begrenzt, weil für die Feuerwehraleitbarkeit der Gebäude ein maximaler Abstand zum Fahrbahnrand von 6 m eingehalten werden muss. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und zur Vermeidung einer zu starken Perforierung der Nebenflächen sollen Grundstücks- bzw. Tiefgaragenzufahrten so weit wie möglich gebündelt werden. Die Straßenanschlusshöhen an der Grundstücksgrenze liegen bei ca. 8,60-8,80 m üNN. (Anlage 06/03 - Versmannstraße)

Am nord-östlichsten Punkt des Quartiers ist eine neue Brückenverbindung über das Großmarktgelände zur Amsinckstraße geplant, die die nördlich gelegene Bahntrasse in einer Höhe von ca. 17,25 m üNN und damit ca. 8,80 m über dem künftigen Geländeniveau überquert. Zur Brücke führen in der

Mitte der Versmannstraße verlaufende Rampen mit einer Länge von insgesamt ca. 320 m, die in diesem Abschnitt eine deutliche Barriere nach Norden hin bilden werden.

Im Zuge der Planungen zur Erneuerung der Bahntrasse der DB wurde ein freiraumplanerisches Konzept entwickelt, das eine s.g. „Erdsulptur“ zwischen Versmannstraße und Bahnstrecke vorsieht und im Wesentlichen einen Sichtschutz zur dahinterliegenden Dammstrecke der DB bildet. (Anlage 05/02 - Schnitt Plangebiet)

Straße Baakenhöft und Brücke Baakenhafen West Die Straße Baakenhöft, mit ihrer Brücke über den Baakenhafen, ist mit einer Verkehrsbelastung von ca. 9.900 Fahrzeugen pro Tag prognostiziert. Um für die spätere Nutzung des Baakenhöfts Reserven in der Kapazität für mögliche Stoßzeiten vorzuhalten, wird der Querschnitt so gestaltet, dass eine Dreistreifigkeit möglich ist. Zunächst sollen jedoch nur zwei Streifen angelegt werden.

Ost-West-Erschließungsstraße Baakenhafenthalbinsel Die Flächen auf der Baakenhafenthalbinsel werden über eine mittig, in Ost-West-Richtung verlaufende Straße verkehrlich erschlossen (PKW / ÖPNV / Rad- und Fußverkehr). Die Straße dient ausschließlich dem Quell- und Zielverkehr, der im Betrachtungsbereich mit einer Verkehrsbelastung von bis zu 6.600 Fahrzeugen pro Tag prognostiziert wird. Angestrebt wird eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h.

Die Straße soll mit straßenbegleitenden Parkplätzen und Baumpflanzungen sowie großzügigen Gehwegen ausgestattet werden. Der Radverkehr soll auf der Fahrbahn geführt werden. Die Fahrbahn wird aufgrund des Buslinienverkehrs 6,50 m breit sein. Die Straße wird auf einer Höhe von ca. 8,50 m üNN errichtet, wobei in den Anschlussbereichen zu den Grundstücken von Höhen um die 8,70 m üNN auszugehen ist. (Anlage 06/01 - Straße Afrikaterminal)

3.4.3 BRÜCKEN

Die Bereiche nördlich und südlich des Baakenhafens werden in dem mit mehr als einem Kilometer in Ost-West-Ausdehnung



Visualisierung der Brücke Baakenhafen West

längsten Quartier der HafenCity durch drei Brücken miteinander verbunden.

Die ca. 150 Meter lange und ca. 20 Meter breite Brücke Baakenhafen West wird den nördlichen Teil des Quartiers Baakenhafen mit seinem Südteil verbinden. Da über die Brücke künftig der Elberadweg führt und eine hohe Frequenz an Fußgängern zur nördlich gelegenen U-Bahn-Haltestelle HafenCity Universität zu erwarten ist, wurde auf eine attraktive Nutzungsmöglichkeit für den Fahrrad- und Fußverkehr sehr viel Wert gelegt. Der Brückenentwurf von Wilkinson Eyre und Büro Happold wurde in einem internationalen Gestaltungswettbewerb ausgewählt und unterstreicht die hohen Ansprüche an das städtebauliche Gesamtensemble. (Anlage o6/o2 - Brücke Baakenhöft + Baakenhafen West) Die Brücke beschreibt in ihrem Höhenverlauf einen Bogen, um eine ausreichende Durchfahrts Höhe für kleinere Schiffe zu erzielen.

Die Konstruktion der Brücke soll ein 30 m breites Element vorhalten, das im Bedarfsfalle ausgehoben werden kann, um einem größeren Schiff einen Liegeplatz im Baakenhafen mit einem deut-

lichen Abstand zur Kaimauer zu ermöglichen. Damit soll eine flexible Nutzung der Wasserflächen des Baakenhafens sichergestellt werden. (Anlage o6/o2 - Brücke Baakenhöft + Baakenhafen West)

Im Zentrum des Hafenbeckens wird es eine für Fußgänger- und Radfahrer ausgelegte Brücke geben, die von der neuen, ca. 1,25 Hektar großen Freizeitinsel nach Norden führt. Die dritte Brücke, ebenfalls ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer, soll an der Grenze zum Quartier Elbbrücken entstehen. Hier wird geprüft, ob diese Brücke als Dammbrücke ausgestaltet werden kann, die im östlichen tidebeeinflussten Hafenbereich ein Wasserbecken mit gleichbleibendem Wasserstand schafft. Im Gegensatz zur westlichen Straßenbrücke, verbinden die beiden Fußgängerbrücken die Promenaden am Nord- und Südufer des Baakenhafens auf historischem, nicht hochwassergeschütztem Niveau von ca. 5 m üNN.

3.4.4 RAD- UND FUSSWEGE, KAI-ZONEN UND PROMENADEN

Durch das Quartier Baakenhafen verläuft im Norden entlang der Versmann-

straße die Fahrrad-Alltagsroute 10 als wichtige Verbindung zwischen der City im Norden und den Stadtteilen südlich der Elbe. Die Radfahrer werden hier unabhängig vom Fußgängerverkehr auf Radfahrstreifen bis zur Freihafenelbbrücke geführt. Über die Brücke Baakenhafen West wird die Fortführung des Elberadweges zwischen Lohsepark und Elbufer hergestellt. Hier gelangt man ebenfalls auf unabhängig von den Fußwegen angelegten Radfahrstreifen in den südlichen Bereich des Quartiers und weiter über Rampen bis auf die tiefer liegende Promenade an der Elbe. Die Erschließung der Halbinsel erfolgt im Mischverkehr auf der Fahrbahn.

Parallel dazu stehen den Radfahrern und Fußgängern die öffentlichen Promenaden rund um den Baakenhafen zur Verfügung, deren Nord- und Südseite mit zwei Fußgängerbrücken verbunden werden. Entlang des Elbufers wird ein großzügiger, ca. 30 m breiter Promenadenbereich ausgebildet, der Teil des Elbuferwanderwegs bzw. des Elberadweges (Europa-Radweg) ist und die Verbindung zwischen der Speicherstadt nördlich der HafenCity und dem Entenwerder Park östlich der Elbbrücken her-

stellt. Neben den Rad- und Fußwegen wird die ca. 20 m breite Grünzone ein wichtiger Teil des Grünverbundes „Wallring - Nördliches Elbufer“ und bietet attraktive Erholungs- und Aufenthaltsflächen an der Elbe. (Anlage 04/01 - Radverkehrskonzept)

Generell sieht das Konzept ein engmaschiges Fußwegenetz vor. Die Fußwege entlang von Straßen und auf öffentlichen Plätzen und Promenaden werden ergänzt durch öffentlich zugängliche Wege über private Flächen.

Eine besondere Herausforderung stellt der Umgang mit den verschiedenen Höhenniveaus der Promenaden (ca. 5,50 m üNN an der Elbe, ca. 4,60 m üNN an der Südseite des Baakenhafenbeckens und ca. 5 m üNN an der Nordseite) und der hochwassergeschützten Bereiche (bei ca. 8,70-9,60 m üNN) dar. Die Verbindungen zwischen den Niveaus sollen in angemessenen Abständen barrierefrei und gestalterisch ansprechend ausgebildet werden. Darüber hinaus ist die Befahrbarkeit der Promenaden mit Fahrzeugen für Wartungs- und Sanierungsmaßnahmen sicherzustellen. Um die gewünschte Freiraumqualität zu ermöglichen, soll die Zahl an Übergängen vom Warftniveau auf das Promenadenniveau nicht zwischen jedem Häuserblock möglich sein, sondern auf die Plätze konzentriert werden. (Anlage 04/05 - Kaizonenerschließungskonzept)

3.5 LÄRMSCHUTZ

Die nachfolgenden Empfehlungen beruhen auf in zwei Höhen (4 m und 16 m) durchgeführten Prognosen. (Anlage 05/05 - Schallschutzuntersuchung)

Das Plangebiet ist durch aus dem Norden und auch in geringerem Maße aus dem Süden einwirkende Schallquellen beeinträchtigt: Im Nahbereich der Versmannstraße ist das Plangebiet kritischen Tagpegeln von knapp über 70 dB(A) und Nachtwerten von 60 dB(A) und mehr ausgesetzt (vgl. rote Einfärbungen in der Anlage 05/05 „Eignung für den Wohnungsbau“). Zusätzlich zum Verkehrslärm wirkt aus Süden eine Lärmbelastung von Industrie- und Gewerbeflächen (Hafenlärm) auf das Wettbewerbsgebiet ein, die vor allem nachts von Relevanz ist. Bereits der städtebauliche Entwurf muss auf diese Situation reagieren, damit jedes Wohngebäude und jede Wohnung eine lärmabgewandte Seite erhalten. Darüber hinaus werden besondere Lärmschutzmaßnahmen an den einzelnen Gebäuden erforderlich sein. Der Hamburger Leitfaden „Lärm in der Bauleitplanung 2010“ ist zu beachten. (Anlage 05/06)

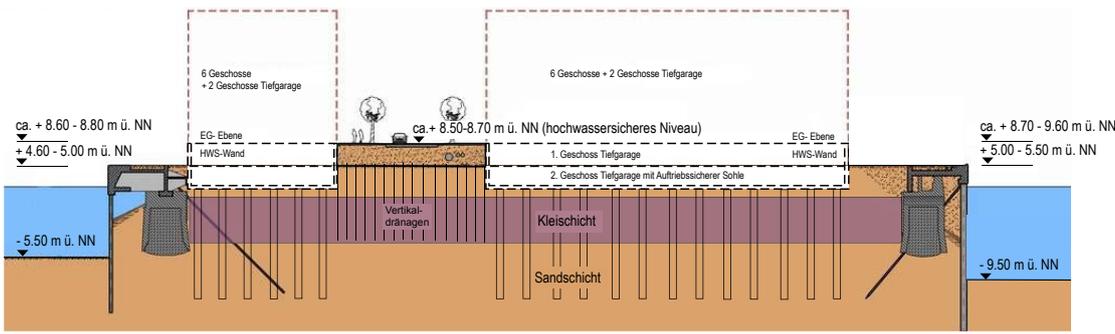
3.6 HOCHWASSERSCHUTZ

Das historische Geländenniveau liegt bei einer Höhe von ca. 4,60 bis 5,50 m üNN und ist im Sturmflutfall nicht hochwassergeschützt. Daher werden alle Erschließungsstraßen auf mindestens 8,30 m üNN und alle Bauflächen auf mindestens 8,60-8,80 m üNN angelegt. In den Luvlagen, die direkt dem Wellenschlag der Elbe ausgesetzt sind, erhöht sich dieses Mindestniveau auf bis zu ca. 9,60 m üNN. Die Straßen werden mittels Aufschüttung auf das erforderliche Niveau gebracht, für die Gebäude sieht das Konzept die Errichtung von Tiefgaragensockeln vor, die hochwassergeschützt ausgebildet werden und zu den Promenaden und zum Wasser hin eine Warftwand bilden. (Anlage 05/04 - Systemschnitt Warftkonzept mit TG-Sockel) Über diesen Sockel- bzw. Warftgeschoss setzt auf hochwassergeschütztem Niveau das Erdgeschoss auf. Die Nutzung der Sockel- bzw. Warftgeschosse erfolgt vorwiegend als Tiefgarage, in Ausnahmefällen sind jedoch auch gastronomische oder ähnliche Nutzungen zu den Promenaden hin denkbar, wenn zusätzliche Schutzmaßnahmen für den Hochwasserfall getroffen werden.

Das Thema Hochwasser spielt auch bei der Konzeption der Rettungswege eine



Visualisierung Versmannstraße mit Erdsulptur



Systemschnitt Warftkonzept mit TG-Sockel

Rolle. So müssen für jedes Gebiet mindestens zwei hochwassergeschützte, für Rettungsfahrzeuge befahrbare Wege zur Verfügung stehen. Für die Bebauung entlang der Versmannstraße sichert die verkehrliche Anbindung an die Shanghaiallee, die Freihafenelbbrücke und die Großmarktbrücke die unabhängigen Rettungswege mit Anschluss an die Gebiete hinter der Hauptdeichlinie. Auf der südlichen Halbinsel wird diese Funktion in einem ersten Schritt zunächst über die Brücke Baakenhafen West mit Anschluss an die Versmannstraße übernommen. Die zweite hochwassergeschützte Rettungswegeanbindung wird später Richtung Osten über die dort neu entstehende Erschließungsstraße und die Baakenwerder Straße ebenfalls an die Versmannstraße hergestellt. (Anlage 03/06 - Hochwasserschutzkonzept)

3.7 KAIMAUERN

Die Kaimauern im Quartier Baakenhafen weisen unterschiedliche Zustände im Bestand auf, die vorab bewertet und bzgl. der erforderlichen Sanierungsmaßnahmen klassifiziert wurden. Während die Kaimauern an der Nordseite des Baakenhafens und an der Elbe saniert werden müssen, ist für die Kaimauer an der Südseite des Baakenhafens voraussichtlich ein Neubau erforderlich. Einzelheiten können der Anlage 05/03 - „Übersichtsplan Studie Kaianlagen Baakenhafen“ entnommen werden. Die Konstruktionsbreiten der Kaimauern variieren und sind bei der Bebauung zu berücksichtigen. In der Planungsgrundlage (Anlage 02/01 - Planungsgrundlage mit Kaimauerabstandslinie) sind die Mindestabstände zu den Kaimauern als „Kaimauerabstandslinie“ eingetragen und zwingend einzuhalten.

3.8 BAUORDNUNGSRECHTLICHE VORGABEN

Baurechtliche Vorschriften Im Rahmen des Verfahrens sind die Bestimmungen der Hamburgischen Bauordnung (HBauO) mit den ergänzenden Vorschriften (insbesondere VStättVO, GarVO, Bauprüfdienst Hochhäuser) und die technischen Baubestimmungen einzuhalten.

Abstandsflächen Die Tiefe der Abstandsflächen beträgt gemäß Hamburgischer Bauordnung regelhaft 0,4 H. Wenn der Bebauungsplan durch die Festsetzung von Baukörpern oder Baulinien eine andere zwingende Festsetzung trifft, kann von den 0,4 H abgewichen werden. Da der zukünftige Bebauungsplan auf Grundlage des Funktionsplans erstellt wird, der wiederum auf dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs basiert, besteht grundsätzlich die Möglichkeit im Wettbewerb reduzierte Abstandsflächen anzunehmen. Die Teilnehmer sollten allerdings prüfen, ob bei Unterschreitung der 0,4 H noch ausreichende Belichtungsverhältnisse für die einzelnen Nutzungseinheiten gegeben sind.

Rettungswege/Feuerwehr Je nach Typus der geplanten Gebäude muss der 1. Rettungsweg baulich und kann der 2. Rettungsweg über Rettungsgeräte der Feuerwehr hergestellt werden. Dafür muss ein Fenster der jeweiligen Nutzungseinheit angeleitet werden können. Für Hochhäuser und Versammlungsstätten sind zwei bauliche Rettungswege erforderlich. In Hochhäusern mit einer Höhe des Fußbodens des obersten Geschosses, mit Räumen zum ständigen Aufenthalt von Personen von

bis zu 60 m, kann ein Sicherheitstrep-penraum anstelle von zwei baulichen Rettungswegen geplant werden.

Die Teilnehmer sollen keine Zufahrten oder Aufstellmöglichkeiten für Feuerwehrfahrzeuge in den Blockinnenbereichen vorsehen. Die Vorschriften für die Zufahrten und Aufstellflächen der Feuerwehr sind der beiliegenden „Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr“ zu entnehmen. (Anlage 04/06 - Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr)

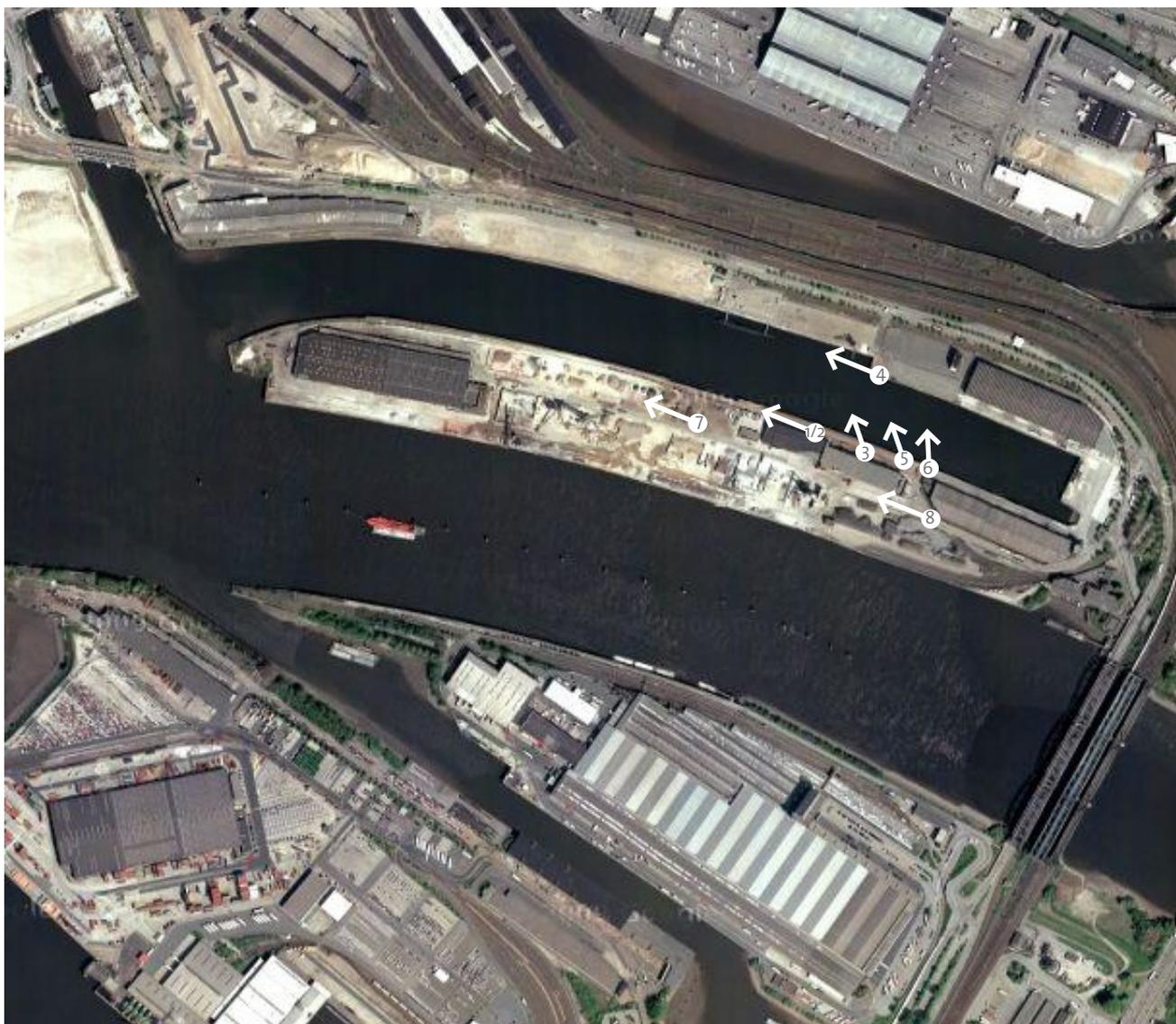
Barrierefreiheit Alle Bereiche des Gebäudeensembles und der Außen- und Freianlagen sind in Anlehnung an die DIN 18024 nutzungs- und funktionsgerecht für Mobilitätsbehinderte zu planen. Die barrierefreie Zugänglichkeit der öffentlichen und nichtöffentlichen Bereiche ist bei der Entwurfsplanung zu berücksichtigen und darzustellen.

Stellplätze und Fahrradplätze

Für Geschosswohnungsbau sind gemäß Globalrichtlinie „Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze“ 0,8 Stellplätze pro Wohnung vorzusehen, bei Büros ist ein Stellplatz pro 70 qm BGF einzuplanen. Die geforderten privaten Stellplätze sind in der Regel in zwei Tiefgaragengeschossen unterzubringen, die in den Warften der Gebäude zwischen der Straßenbegrenzungslinie und der Kaimauerabstandslinie gebaut werden. Alle weiteren Vorgaben zu den notwendigen Stellplätzen und Fahrradplätzen sind der Globalrichtlinie zu entnehmen. (Anlage 04/07 - Globalrichtlinie für notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradstellplätze)

4. Standortdokumentation





Betrachtungsorte



1



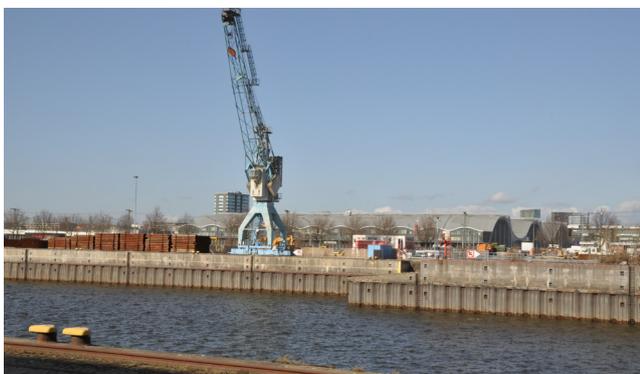
2



3



4



5



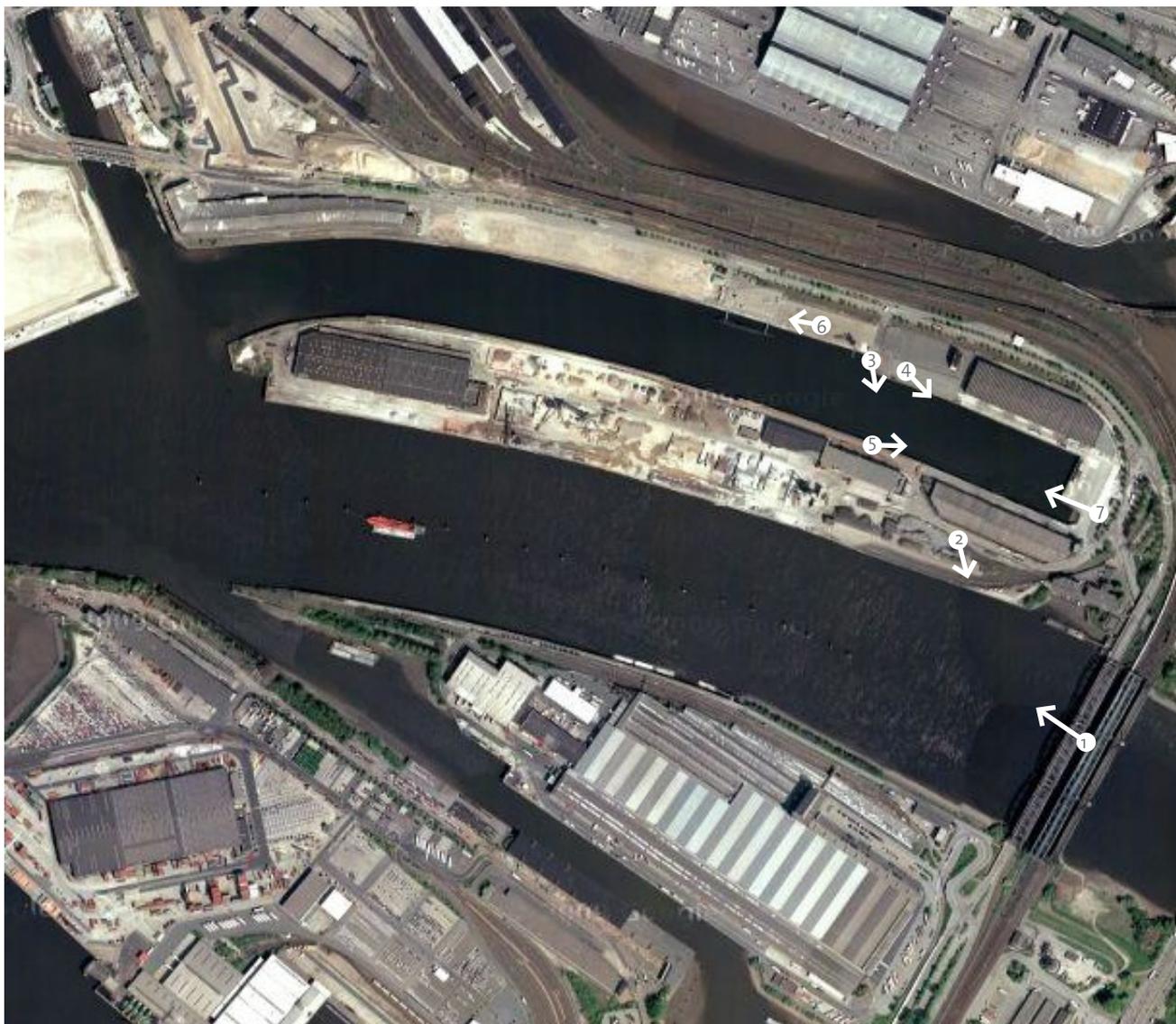
6



7



8



Betrachtungsorte



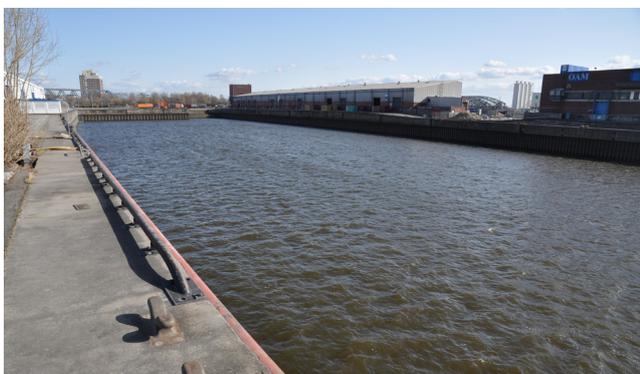
1



2



3



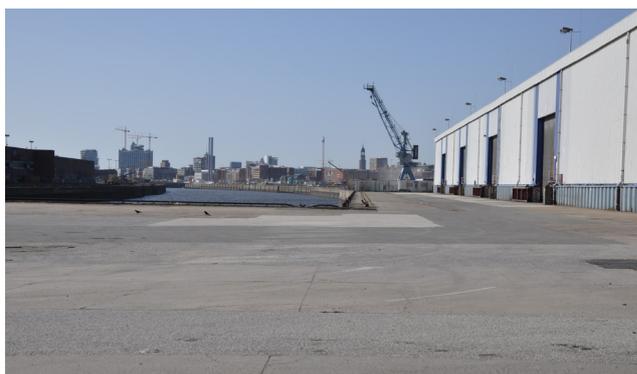
4



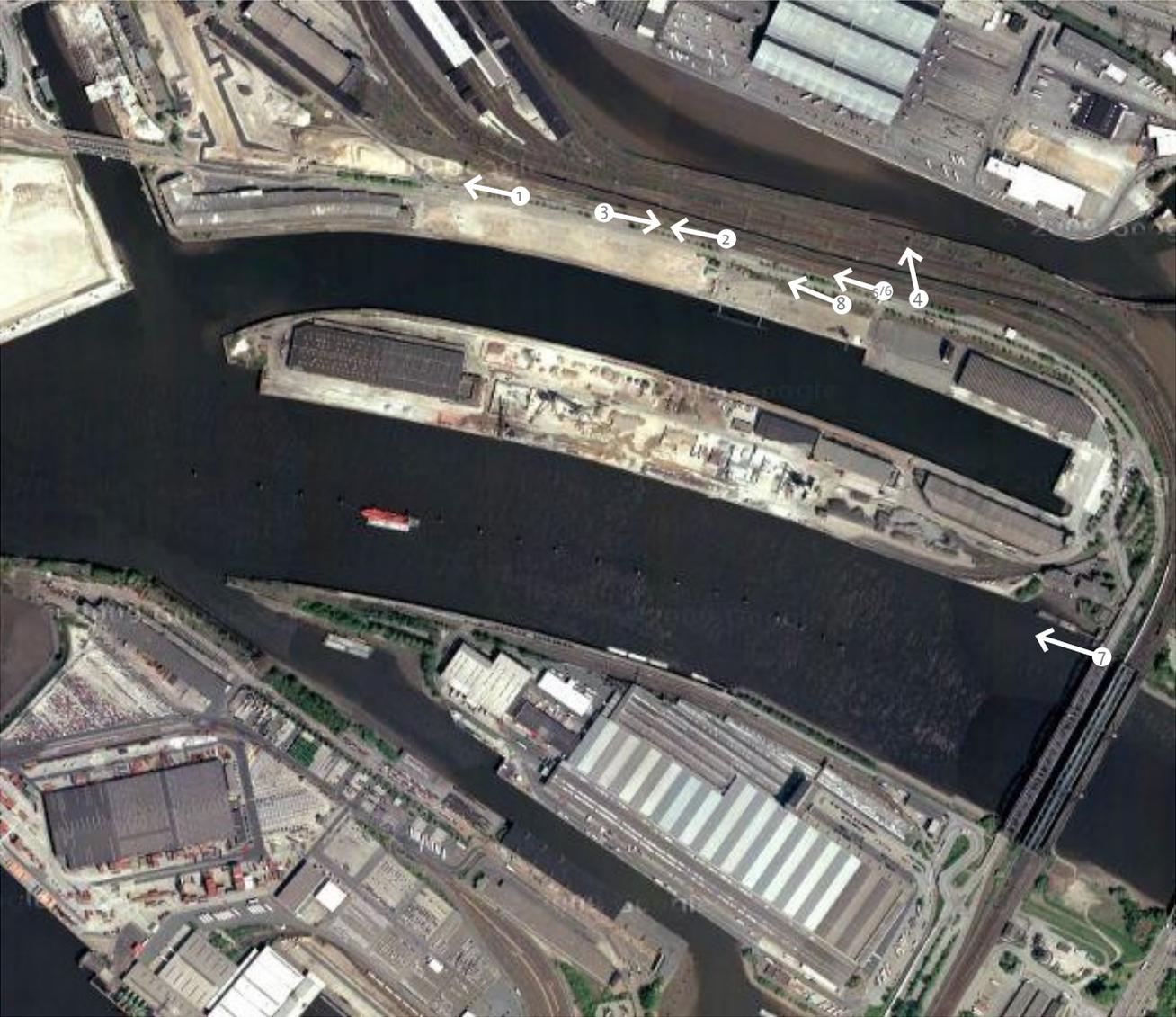
5



6



7



Betrachtungsorte



1



2



3



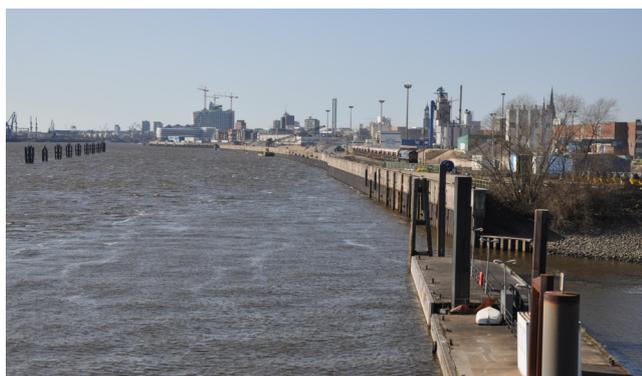
4



5



6



7



8

5. Verfahren



5.1 AUSLOBERIN

HafenCity Hamburg GmbH
Osakaallee 11, 20457 Hamburg

Im Einvernehmen mit
Freie und Hansestadt Hamburg,
Behörde für Stadtentwicklung
und Umwelt

5.2 VERFAHRENSKOORDINATION UND -BETREUUNG

büro lucherhandt
stadtplanung.stadtforschung.stadtreisen
Wrangelstraße 18
20253 Hamburg

fon: +49 (0) 40/70708070
fax: +49 (0) 40/707080780
buero@lucherhandt.de
www.lucherhandt.de

Daniel Lucherhandt, Karolin Kaiser,
Katharina Trowitzsch

5.3 VERFAHRENSART

Der Wettbewerb wird als eingeladenes städtebauliches Realisierungswettbewerb ausgelobt. Der Durchführung des Wettbewerbs liegen die RPW 2010 in der für Hamburg gültigen Fassung zugrunde.

5.4 WETTBEWERBSAUFGABE

Gegenstand des Wettbewerbs ist die Entwicklung eines städtebaulichen Entwurfs in der östlichen HafenCity im Quartier Baakenhafen (ohne Baakenhöft). Charakterisiert wird dieser Teil durch die spektakuläre doppelte Wasserlage an der Elbe und am Baakenhafen. Mit der Gestaltung und Thematisierung einzelner identitätsstiftender und innovativer Teilbereiche soll der Entwurf als urbaner Wohn-, Freizeit- und Arbeitsstandort überzeugen.

Die Wettbewerbsergebnisse werden auch Grundlage für einen anschließenden freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb sein.

5.5 ÜBEREINSTIMMUNGSVERMERK

Die Übereinstimmung der Auslobung wurde vom zuständigen Wettbewerbsausschuss der Hamburgischen Architektenkammer unter der Registrier-Nr. B_09_11_SRW bestätigt. Mit ihrer Teilnahme erkennen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer den Inhalt des Verfahrens an.

5.6 TEILNAHMEBERECHTIGUNG

Teilnahmeberechtigt ist, wer nach den Gesetzen der Länder (in den EWR-Mitgliedsstaaten, in den Partnerstädten Hamburgs sowie in der Schweiz) berechtigt ist, die Berufsbezeichnung Stadtplanerin/Stadtplaner oder Architektin/Architekt zu tragen. Die Bildung von Arbeitsgemeinschaften aus Stadtplanern/Architekten mit Landschaftsarchitekten ist möglich. Landschaftsarchitekten sind nur in einer Arbeitsgruppe mit Stadtplanern oder Architekten zugelassen.

Jeder Teilnehmer hat seine Teilnahmeberechtigung eigenverantwortlich zu prüfen. Die Teilnahme erfolgt auf eigene Verantwortung. Bei der Abgabe der Wettbewerbsarbeiten sind in der Verfassererklärung sämtliche am Wettbewerb beteiligten Mitarbeiter/Mitarbeiterinnen mit Vor- und Zuname zu benennen. Jedes Büro darf sich nur mit einem Entwurf am Wettbewerb beteiligen.

5.7 WETTBEWERBSSPRACHE

Die Wettbewerbssprache ist deutsch.

5.8 TEILNEHMERFELD

Folgende 10 Büros werden zur Teilnahme eingeladen:

1. APB Architekten Wilkens Grossmann-Hensel Schneider, Hamburg
2. Arkkitehtitoimisto Brunow & Maula Oy, FI-Helsinki
3. Janson + Wolfrum Architektur + Stadtplanung, München
4. LRW Architekten und Stadtplaner Loosen, Rüschoff+Winkler, Hamburg
5. Molestina Architekten, Köln
6. Onix bv, NL-Groningen
7. Rohdecan Architekten, Dresden
8. Carsten Roth Architekt, Hamburg
9. Szyszkowitz Kowalski, A-Graz
10. Wandel Hoefer Lorch + Hirsch, Saarbrücken

5.9 PREISGERICHT

Preisrichter

- Prof. Carl Fingerhuth, Freier Architekt und Stadtplaner, Zürich
- Senatorin Jutta Blankau, Präses der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Freie und Hansestadt Hamburg
- Prof. Jörn Walter, Oberbaudirektor, Freie und Hansestadt Hamburg
- Bodo Hafke, Dezernent für Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Bezirk Hamburg-Mitte
- Prof. Kees Christiaanse, Freier Architekt und Stadtplaner, NL-Rotterdam
- Jórunn Ragnarsdóttir, Freie Architektin, Stuttgart
- Jürgen Bruns-Berentelg, Vorsitzender der Geschäftsführung der HafenCity Hamburg GmbH
- Jan Quast, MdHB (SPD)
- Hans-Detlef Roock, MdHB (CDU)
- Ulrich Pfeiffer, Empirica AG, Bonn

Stellv. Preisrichter

- Dieter Polkowski, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU), Freie und Hansestadt Hamburg
- Michael Mathe, Fachamt für Stadt- und Landschaftsplanung, Bezirk Hamburg-Mitte
- Prof. Markus Neppl, Freier Architekt, Köln
- Ingrid Spengler, Freie Architektin und Stadtplanerin, Hamburg
- Hille Krause, Freie Architektin, Hamburg
- Giselher Schultz-Berndt, Geschäftsführer der HafenCity Hamburg GmbH
- Dr. Michael Osterburg, Bezirksversammlung Hamburg-Mitte (GAL)
- N.N. Politik, (Linke)
- Thomas Abraham, Empirica AG, Bonn

Gäste

- Hubert Piske, Bezirksversammlung Hamburg-Mitte (SPD)
- Dr. Gunter M. Böttcher, Bezirksversammlung Hamburg-Mitte (CDU)
- Ingolf Goritz, Bezirksversammlung Hamburg-Mitte (GAL)
- Dörte Massow (Bewohnerin HafenCity)
- Thomas Magold (Netzwerk HafenCity e.V.)

5.10 SACHVERSTÄNDIGE

- Ines Rybnikow, HafenCity Hamburg GmbH
- Annika Henning, HafenCity Hamburg GmbH
- Andreas Schneider, HafenCity Hamburg GmbH
- Henning Liebig, HafenCity Hamburg GmbH
- Jürgen Rux, HafenCity Hamburg GmbH
- Marcus Menzl, HafenCity Hamburg GmbH
- Tanja Karg, HafenCity Hamburg GmbH
- Barbara Ehlers, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU)
- Siegfried Krauß, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU)
- Stefan Mundt, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU)
- Verena Wein-Wilke, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU)
- Karsten Lübker, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI)
- Florian Rettmer, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG)
- Christian Hüwing, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG)
- Rainer Hartung, Behörde für Schule und Berufsbildung (BSB)
- Markus Weiler, Bezirk Hamburg-Mitte
- Christian Decker, Bezirk Hamburg-Mitte
- Manfred Glimm, Hamburg Port Authority
- Thorsten Timmermann, Hamburger Hochbahn AG
- Christian Popp, Lärmkontor GmbH, Hamburg

5.11 VORPRÜFUNG

- HafenCity Hamburg GmbH
- Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
- Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirk Hamburg-Mitte
- büro lucherhandt, Hamburg
- Sachverständige

Die Ausloberin behält sich vor, weitere Vorprüfende zu benennen.

5.12 UNTERLAGEN

CD mit digitalen Kartengrundlagen sowie sämtlichen Materialien in digitalisierter Form:

01 AUSLOBUNGSBROSCHÜRE

02 PLANGRUNDLAGEN

- 01 Plangrundlage mit Kaimauerabstandslinie (dwg)
- 02 Städtebauliches Konzept mit digitaler Stadtgrundkarte (dwg)
- 03 Luftbild orthographisch digital 2010
- 04 Luftbild perspektivisch 2010
- 05 3D-Modell (Format 3ds)

03 INFORMATIONEN ZUR HAFENCITY

- 01 Projektbroschüre
- 02 Quartiersübersicht
- 03 Stand der Flächenentwicklung
- 04 Masterplan HafenCity
- 05 Nutzungsverteilung östliche HafenCity
- 06 Hochwasserschutzkonzept
- 07 Wärmeversorgungskonzept östliche HafenCity
- 08 Grünflächen

04 VERKEHR

- 01 Radverkehrskonzept HafenCity
- 02 ÖPNV-Konzept HafenCity
- 03 Straßennetz HafenCity
- 04 MIV-Verkehrsaufkommen HafenCity
- 05 Kaizonenerschließungskonzept
- 06 Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr
- 07 Globalrichtlinie für notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradstellplätze

05 ERGÄNZENDE INFORMATIONEN ZUM PLANGEBIET

- 01 Standortanalyse Baakenhafen
- 02 Schnitt Plangebiet
- 03 Übersichtsplan Studie Kaianlagen Baakenhafen
- 04 Systemschnitt Warftkonzept mit TG-Sockel
- 05 Schallschutzuntersuchung
- 06 Hamburger Leitfaden „Lärm in der Bauleitplanung 2010“
- 07 Studie Wasserhäuser
- 08 Sport- und Freizeitnutzungen Baakenhafen
- 09 Empirica-Stellungnahme
- 10 Hafenkranne

06 ERSCHLISSUNGSPLANUNG

- 01 Straße Afrikaterminal (Querschnitt)
- 02 Straße Baakenhöft + Brücke Baakenhafen West (Lageplan, Querschnitt, Visualisierung)
- 03 Versmannstraße (Lageplan, Schnitte, Broschüre Erdsulptur)
- 04 U-Bahn-Station HafenCity Universität (Detailplan)

07 LAYOUT-VORGABEN UND VORDRUCKE

- 01 Informationen zum vorgegebenen Plan-Layout
- 02 Vordruck Berechnungsbogen
- 03 Vordruck Verfassererklärung

5.13 GEFORDERTE LEISTUNGEN

- Entwurfsleitende Idee in freier Darstellung
- Städtebauliches Konzept im Maßstab 1:2000:
 - Integration des Standortes in die Umgebung
 - Wesentliche Aussagen zu den Grundprinzipien, Zonierungen und Wegebeziehungen
- Städtebauliches Konzept im Maßstab 1:500 mit folgenden Aussagen:
 - Typologische Überlegungen
 - zu Blocköffnungen und Ausrichtungen
 - zu dem Umgang mit Lärm entlang der Versmannstraße
 - zu den Wasserhäusern in Verbindung mit den angrenzenden Blöcken
 - zu potentiellen Realteilbarkeiten
 - zu Zonierungen der Freiflächen außerhalb der Gebäude in öffentlich, halböffentlich und

privat unter Berücksichtigung der Erschließungsbelange (z.B. Feuerwehr, TG-Zufahrten)

- Weitere Darstellungen in 1:500
 - Erdgeschossplan pro Gebäudetypologie mit Darstellung der öffentlichkeitsbezogenen und privaten Nutzungsbereiche im Gebäude unter Berücksichtigung der Erschließungskerns und TG-Zufahrten
 - ein Regelgeschoss pro Gebäudetypologie mit Darstellung kritischer Bereiche (insbesondere an der Versmannstraße und an Eckpositionen) anhand beispielhafter Grundrisse
 - Sondertypus übereinander gestapelter Stadthäuser und Wasserhäuser (Skizzen und Standortvorschläge)
- Isometrie mit Nutzungsverteilung
- Ansichten mit Aussagen zu Materialität und Farbigkeit im M 1:500
 - Nordansicht der Bebauung entlang der Versmannstraße
 - Nordansicht der Bebauung auf der Halbinsel
 - Südansicht des Quartiers von der Elbe
- Schnitte M 1:500
- freie perspektivische Darstellung in Schrägluftaufnahme montierter Entwurf
- 3D-Modell: das Plangebiet separat abspeichern! (zur Berechnung von Lärm und Verschattung durch Ausloberin – Format 3ds)
- Erläuterungsbericht (max. Zeichen 7500, DIN A4)
- Flächenberechnung (GFZ, GRZ, Geschoszahl, BGF, Zahl der Wohnungen (110 qm BGF / Wohnung - als Vordruck), Nachvollziehbarkeit in einem Lageplan
- Verzeichnis der eingereichten Unterlagen
- Verfassererklärung

Formale Vorgaben

- max. 6 Pläne DIN A0 in gerollter Fassung (Hochformat)
- 1 Satz Präsentationspläne als A3 Verkleinerung
- Ein Satz Vorprüfpläne (können gefaltet eingereicht werden)
- Bereitstellung sämtlicher Unterlagen auf CD in folgenden Datei-For-

maten: Pläne dxf/dwg und pdf/tif (150 dpi, CMYK-Modus in Originalgröße), Erläuterungsbericht (doc), Berechnungsbögen (xls), 3D-Modell (3ds)

5.14 BEURTEILUNGSKRITERIEN

- **QUALITÄT DER STÄDTEBAULICHEN KONZEPTION**
Grundidee, Maßstäblichkeit der Bebauung, Vielfalt der Gebäudetypologien, Gestaltqualität des Baukörpers, Einbindung in den stadträumlichen Kontext, Adressbildung, Unverwechselbarkeit, Sichtbeziehungen, Integration und Qualität von Freizeitnutzungen
- **QUALITÄT DES WOHNUNGSBAUS**
Vielfalt des möglichen Angebots, Familieneignung, Qualität der Grundrisse, Belichtung, Blickbeziehungen, Qualität der privaten Freiräume
- **BELEBUNG DER ÖFFENTLICHEN RÄUME**
Verknüpfung der öffentlichen Räume und der öffentlichkeitsbezogenen Nutzungen in den Gebäuden
- **QUALITÄT DER ERSCHLISSUNG UND NUTZBARKEIT DER FREIRÄUME**
Freiflächenzonierung (privat, halböffentlich, öffentlich), Aufenthaltsqualität, Wegebeziehungen, Barrierefreiheit
- **WIRTSCHAFTLICHKEIT**
Ausnutzungskennziffern, Bebauungsdichte, Realteilbarkeit, Erschließungsaufwand, Vermarktbarkeit
- **ÖKOLOGISCHE NACHHALTIGKEIT**
Lärmverträglichkeit, Umweltverträglichkeit

Die Reihenfolge der Kriterien hat auf deren Wertigkeit keinen Einfluss.

5.15 BEARBEITUNGSHONORAR UND PREISE

Für den Wettbewerb steht eine Wettbewerbssumme von insgesamt 157.500 EUR (netto) zur Verfügung. Die Teilnehmer erhalten eine Aufwandsentschädigung von 10.000 EUR (netto). Es ist beabsichtigt, die Preissumme von 57.500 EUR wie folgt aufzuteilen:

1. Preis:	25.000 EUR
2. Preis:	15.000 EUR
3. Preis:	10.000 EUR
Anerkennungen	7.500 EUR

Das Preisgericht kann einstimmig eine andere Aufteilung der Preissumme beschließen.

5.16 RECHNUNGSANSCHRIFT FÜR PREISGELDER

HafenCity Hamburg GmbH,
Osakaallee 11, D-20457 Hamburg
Verwendungszweck: „Städtebaulicher Wettbewerb Baakenhafen“

Rechnungen sind unter oben genanntem Rechnungsempfänger an das Büro Luchterhandt zu übersenden. Nach der Prüfung der Rechnung wird diese an die HafenCity Hamburg GmbH weitergeleitet.

5.17 WEITERE BEAUFTRAGUNG

Die Ausloberin beabsichtigt, den 1. Preisträger mit der Darstellung eines Funktionsplans auf Basis des Entwurfs zu beauftragen sowie die Preisträger des Wettbewerbs zu sich anschließenden hochbaulichen Wettbewerben im Quartier Baakenhafen einzuladen.

5.18 RÜCKFRAGEN UND AUFTAKT-KOLLOQUIUM

Rückfragen können schriftlich bis zum 24.05.2011 an das Büro Luchterhandt (buero@luchterhandt.de) gerichtet werden. Die Beantwortung erfolgt im Rahmen des Rückfragenkolloquiums am 26.05.2011 und im anschließend versandten Protokoll, welches Bestandteil der Auslobung ist. Die Teilnahme am Rückfragenkolloquium ist für alle Büros Pflicht.

5.19 ABGABETERMINE

Frist für die Abgabe der Pläne ist der 15.07.2011 im Büro Luchterhandt, Wrangelstraße 18, 20253 Hamburg, 18 Uhr. Pläne, die durch Post, Bahn oder andere Transportunternehmen eingereicht werden, gelten als fristgerecht eingereicht, wenn der Tagesstempel entsprechend das oben stehende jeweilige Datum (unabhängig von der Uhrzeit) nachweist. Die Teilnehmenden haben den Einlieferungsschein bis zur Bekanntgabe der Preisgerichtsentscheidung aufzubewahren und diesen auf Nachfrage vorzulegen.

Zur Wahrung der Anonymität ist als Absender die Anschrift des Empfängers einzutragen.

Ist die Rechtzeitigkeit der Einlieferung nicht erkennbar, weil der Aufgabestempel fehlt, unleserlich oder unvollständig ist, werden solche Arbeiten vorbehaltenlich des von der oder dem Teilnehmenden zu erbringenden Nachweises zeitgerechter Einlieferung mitbeurteilt.

5.20 KENNZEICHNUNG DER ARBEITEN

Die Wettbewerbsbeiträge sind anonym einzureichen. Die Pläne und alle weiteren eingereichten Schriftstücke sind mit einer Kennzahl aus sechs Ziffern (innerhalb eines Rahmens von maximal 6 cm Breite und 2 cm Höhe) in der rechten oberen Ecke zu kennzeichnen bzw. in das dafür vorgesehene Feld einzutragen. Das Modell und die CD sind ebenfalls mit der Kennzahl zu versehen. Die Verfassererklärung ist separat in einem geschlossenen, undurchsichtigen, mit der Kennzahl versehenen Kuvert einzureichen.

5.21 VERSTÖSSE GEGEN DAS VERFAHREN

Die Wettbewerbsteilnehmenden können unbeschadet des Rechts auf Nachprüfung durch die Vergabekammer Verstöße gegen das in der Auslobung festgelegte Verfahren oder das Preisgerichtsverfahren gegenüber der Ausloberin rügen. Im Rahmen einer solchen Rüge sind Einsprüche gegen die vom Preisgericht beschlossene Rangfolge

nicht möglich. Die Rüge muss innerhalb von 10 Tagen nach Zugang des Preisgerichtsprotokolls bei der Ausloberin eingehen.

5.22 NACHPRÜFUNGSBEHÖRDE

Vergabekammer bei der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Düsterstraße 10, 20355 Hamburg

5.23 URHEBERRECHT

Die eingereichten Unterlagen der mit Preisen und Anerkennungen prämierten Arbeiten gehen in das Eigentum der Ausloberin über; sie können von dieser an einen Dritten übertragen werden. Das Urheberrecht und das Recht der Veröffentlichung der Entwürfe verbleiben bei den Verfassern. Die Ausloberin ist jedoch berechtigt, die Arbeiten nach Abschluss des Verfahrens ohne weitere Vergütung zu dokumentieren, auszustellen und auch über Dritte zu veröffentlichen, wobei die Namen der Verfasser genannt werden müssen.

5.24 AUSSTELLUNG DER ARBEITEN

Allen Teilnehmenden und den Mitgliedern des Preisgerichts wird das Ergebnis nach Beendigung des Preisgerichts bekannt gegeben. Die Ausloberin wird alle Wettbewerbsarbeiten unter Offenlegung der Verfasserinnen und Verfasser öffentlich ausstellen. Der Ausstellungstermin und Ort werden voraussichtlich im August/September stattfinden und dann gesondert bekannt gegeben.

5.25 RÜCKSENDUNG DER ARBEITEN

Soweit die Arbeiten nicht in das Eigentum der Ausloberin übergegangen sind, können sie nach Abschluss des Verfahrens innerhalb von 2 Wochen nach Beendigung der Ausstellung abgeholt werden. Der Ort der Abholung wird allen Wettbewerbsteilnehmern rechtzeitig bekannt gegeben. Nicht abgeholte Arbeiten werden zurückgeschickt. Bei Verlust oder Beschädigung wird keine Haftung übernommen.

Impressum

AUSLOBERIN

HafenCity Hamburg GmbH
Osakaallee 11
D-20457 Hamburg

im Einvernehmen mit
Freie und Hansestadt Hamburg und
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

WETTBEWERBSBETREUUNG GRAFIK UND LAYOUT

büro luchterhandt
stadtplanung.stadtforschung.stadtreisen
Wrangelstraße 18
20253 Hamburg

T. +49-40-707080-70
F. +49-40-707080-780
buero@luchterhandt.de
www.luchterhandt.de

Ansprechpartner:
Daniel Luchterhandt, Katharina Trowitzsch, Karolin Kaiser

BILDNACHWEIS

Titel, S. 10, 19, 25, 27, 29, 31, 33: büro luchterhandt.; S. 5, 7, 8 (Planverfasser: ASTOC), 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 24, 26, 28, 30: HafenCity Hamburg GbmH; S. 5, 10, 11, 14: Foto: Fotofrizz ; Quelle: HafenCity GmbH; S. 18: Dinse Feest Zurl Architekten; Quelle: HafenCity Hamburg GmbH; S. 22: Wilkinson Eyre und Büro Happold; Quelle: HafenCity Hamburg GmbH; S. 23: Breimann & Bruun; Quelle: HafenCity Hamburg GmbH

DRUCK

a:prico Hamburg

Hamburg, im Mai 2011



TERMINKETTE

16.05.2011	VERSAND DER AUSLOBUNG
24.05.2011	FRIST RÜCKFRAGEN
26.05.2011	RÜCKFRAGENKOLLOQUIUM
15.07.2011	ABGABE PLÄNE
17.08.2011	PREISGERICHT
08/09 2011	AUSSTELLUNG

