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

HAFENCITY HAMBURG

Hamburg – eine wachsende Stadt
Metropolregion Hamburg / Übersicht

Quelle: metropolregion.hamburg.de
Statistikamt Nord

- **Bevölkerung**
  Metropolregion Hamburg (2014) 5.012.255
  Hamburg (2015) 1.833.930

- **Fläche**
  Metropolregion Hamburg 26.116 km²
  Hamburg: 755 km²

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

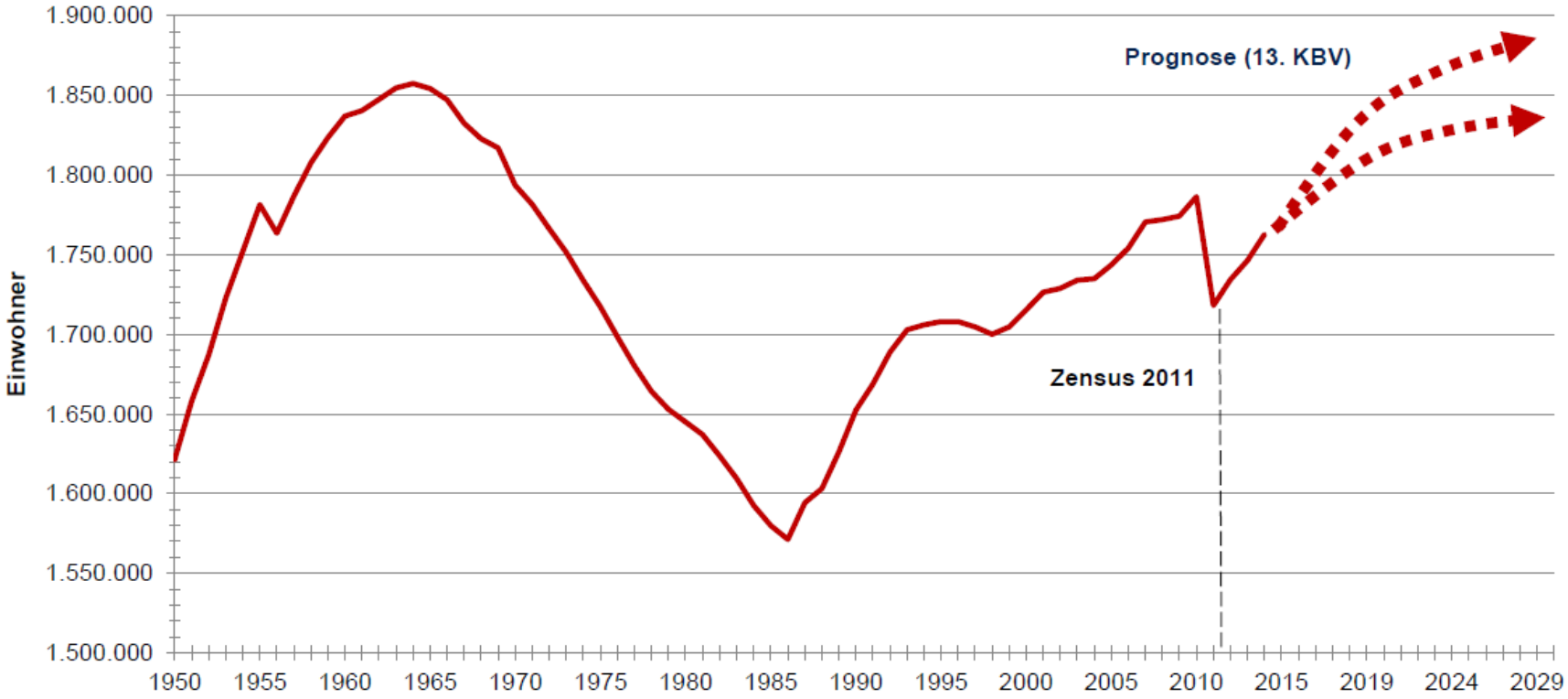
- **Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte:**
  Metropolregion Hamburg (2014) 1.889.069
  Hamburg (31.3.2014) 907.613

- **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)

Hamburg – eine wachsende Stadt
Bevölkerungswachstum als Herausforderung für die Stadtentwicklung

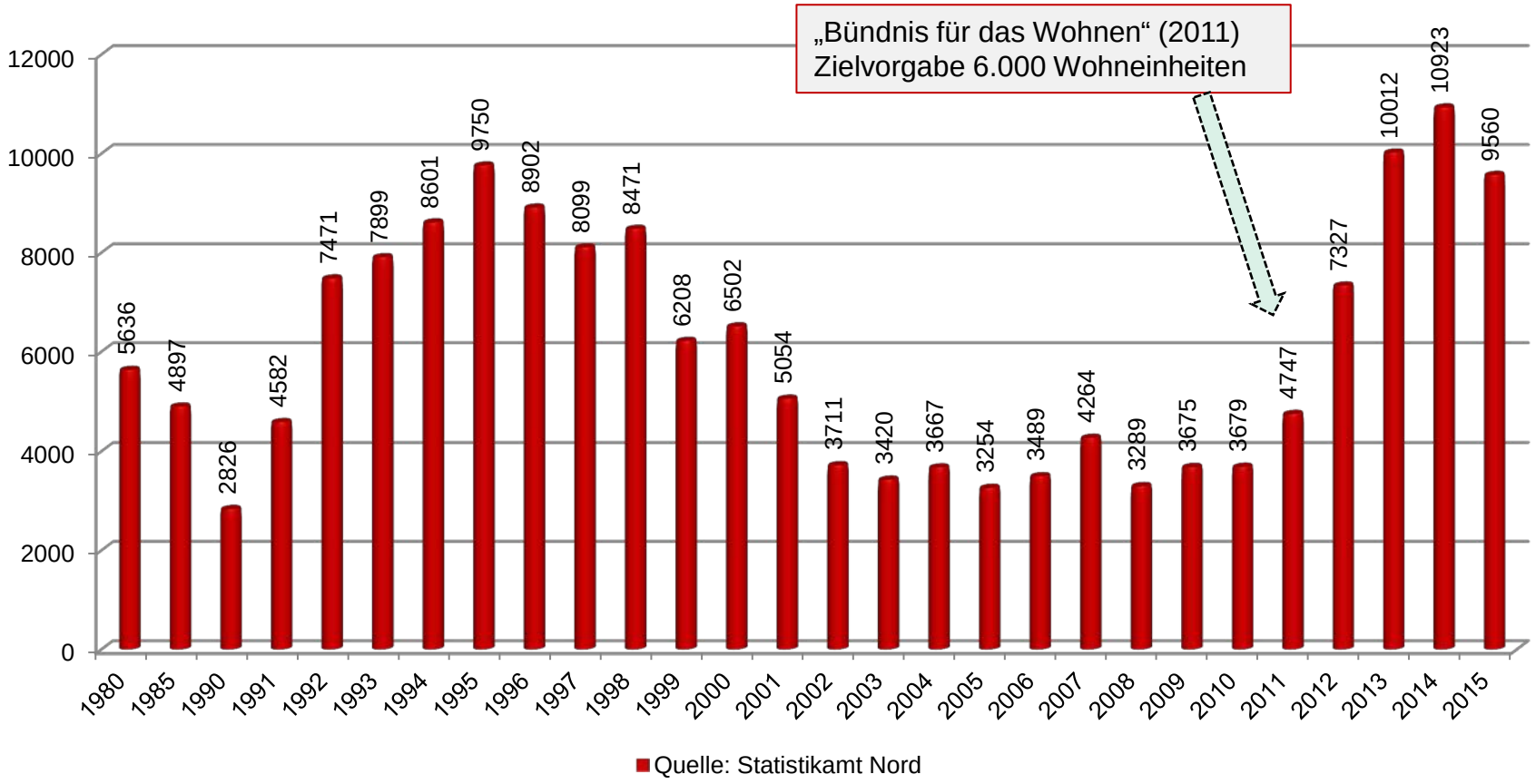


- In Hamburg leben **1.833.930** Einwohner (Stand: 31.12.2015).
- In Hamburg arbeiten **1.209.400 Erwerbstätige** (Stand: 30.9.2015).
- Hamburg wächst weiter in hohem Tempo.
- Für 2030 wird eine Einwohnerzahl von 1.84 Mio. oder 1.88 Mio. prognostiziert.
- 13. Koordinierte Bevölkerungsvorausrechnung des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

Hamburg / Die Antwort auf die wachsende Nachfrage: „Bündnis für das Wohnen“ (2011) zwischen Senat und Wohnungswirtschaft

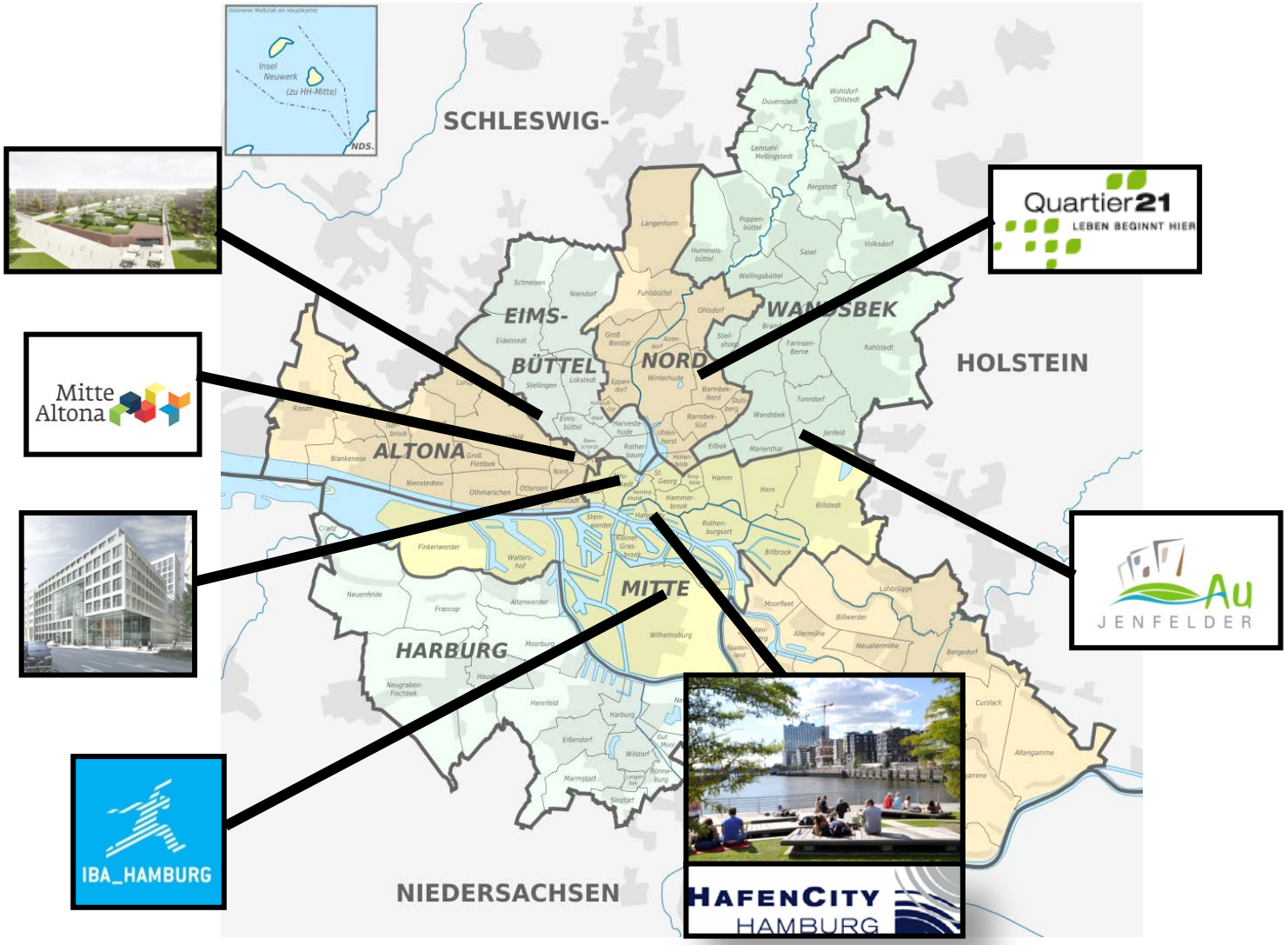
HAFENCITY HAMBURG

Baugenehmigungen / Wohneinheiten (1980 – 2015)



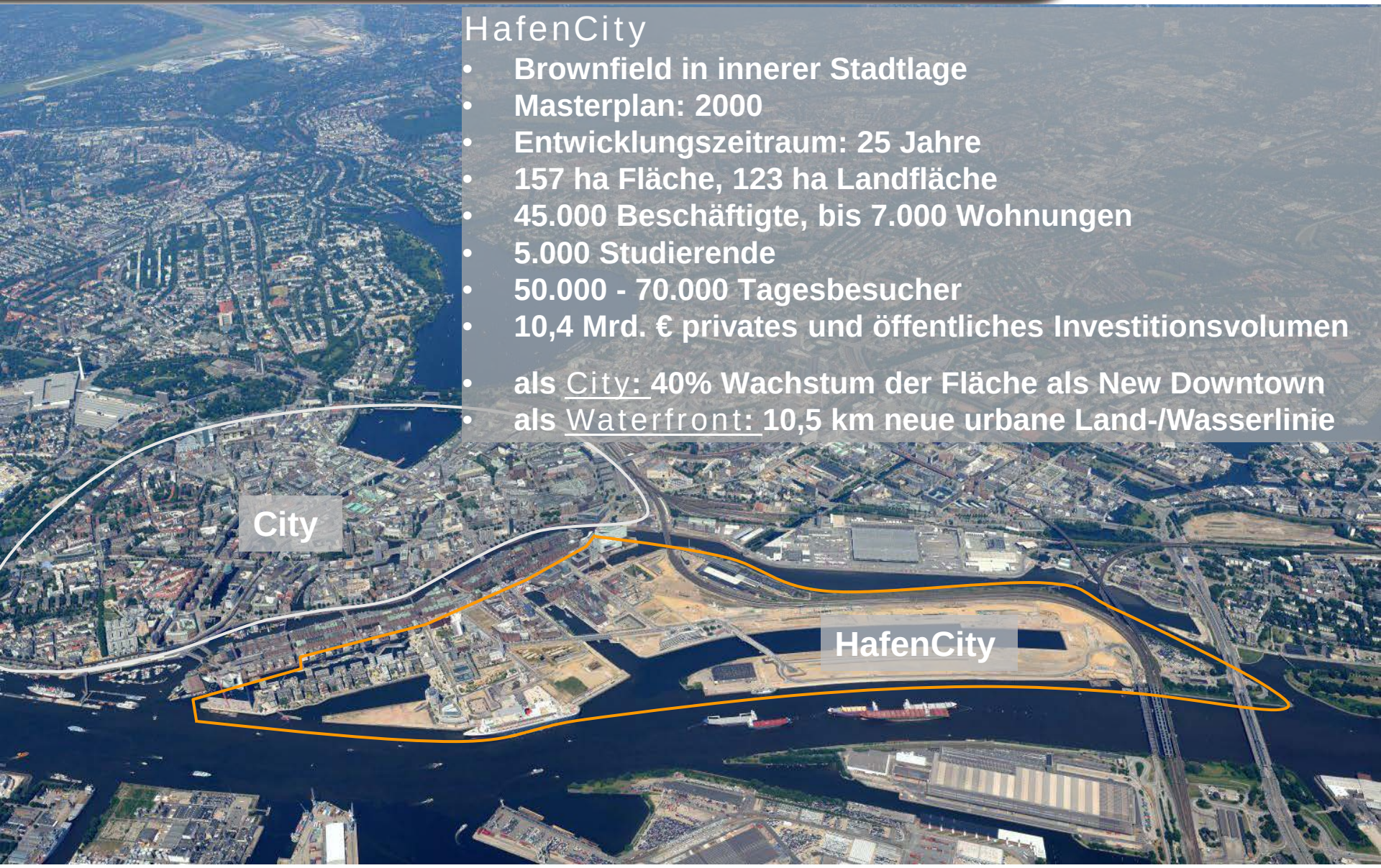
- Baugenehmigungen / Wohneinheiten (2014): 10.923
- Baugenehmigungen / Wohneinheiten (2015) 9.560

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



Konversionsprojekt HafenCity Hamburg: Vom untergenutzten Hafen- und Industrieareal zum nachhaltigen Waterfront- und New-Downtown-Projekt

HafenCity HAMBURG



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**

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

HAFENCITY HAMBURG

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

HAFENCITY HAMBURG

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

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

Mehr als ökologische Nachhaltigkeit: Der Begriff der „Smart City“ als Ansatz verknüpfter Nachhaltigkeitsstrategien in der Stadtentwicklung

HAFENCITY HAMBURG

Der Begriff der Smart City bezeichnet eine Stadt, die

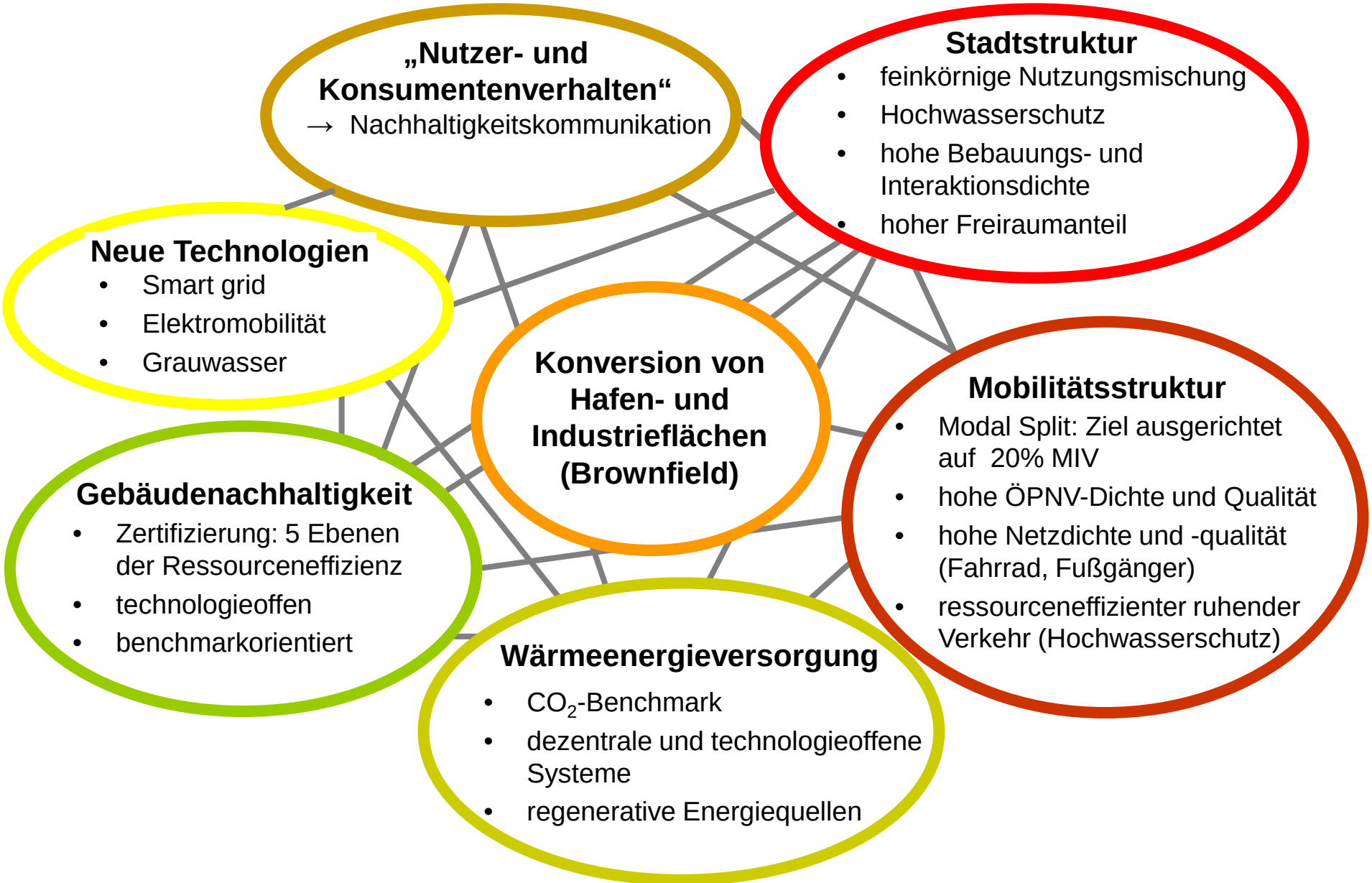
- systematisch Informations- und Kommunikationstechnologien sowie ressourcenschonende Technologien einsetzt, um den Weg hin zu einer postfossilen Gesellschaft zu beschreiten,
- sich langfristig von Öl und andere fossilen Energieträgern unabhängig macht,
- neue Technologien im Bereich Infrastruktur, Gebäude, 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 Ljubliana / 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).“*

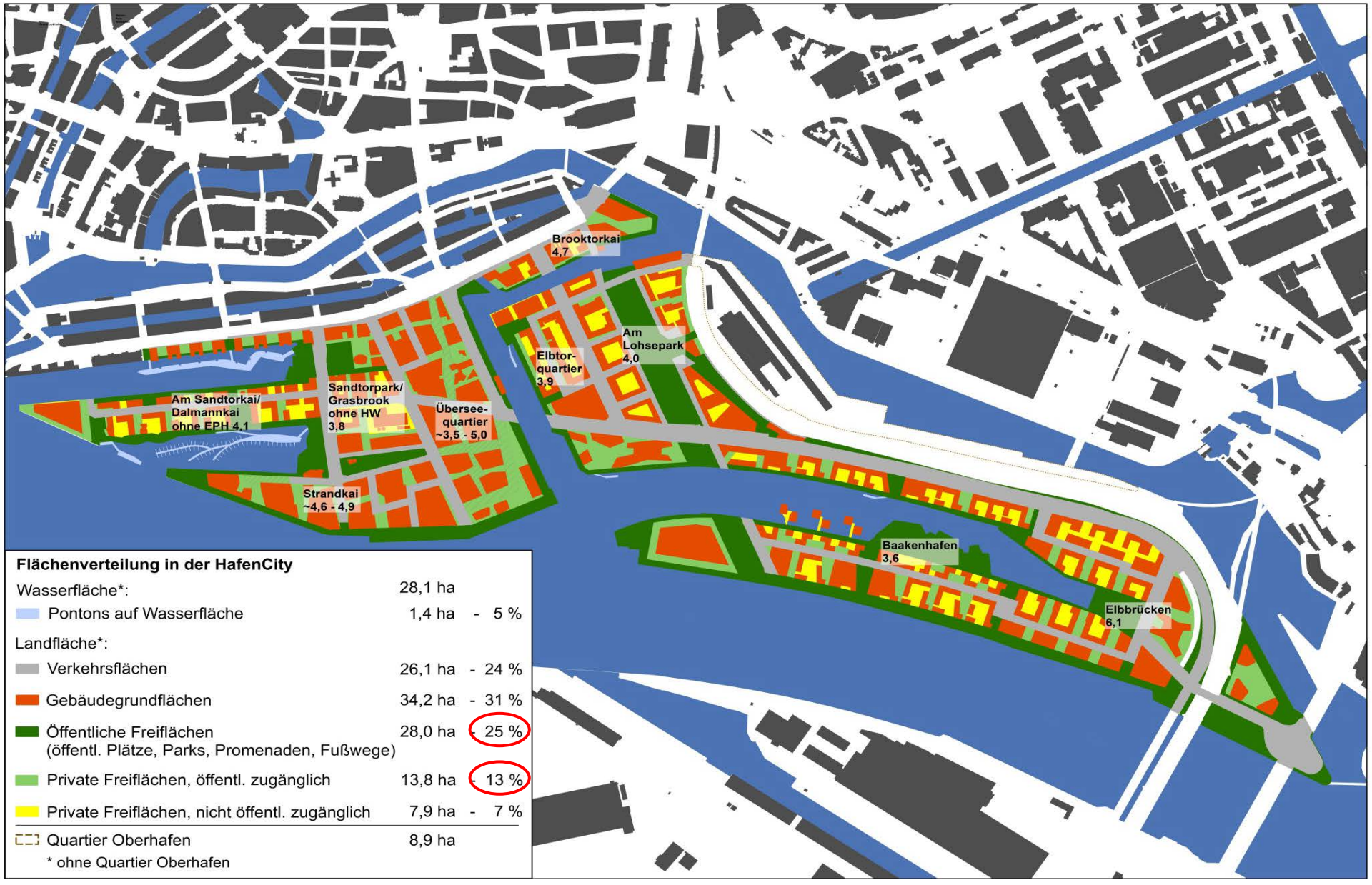
Definition: Schweizer Bundesamt für Energie

Der multidmensionale Nachhaltigkeitsansatz der HafenCity



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

HAFENCITY HAMBURG



Flächenverteilung in der HafenCity

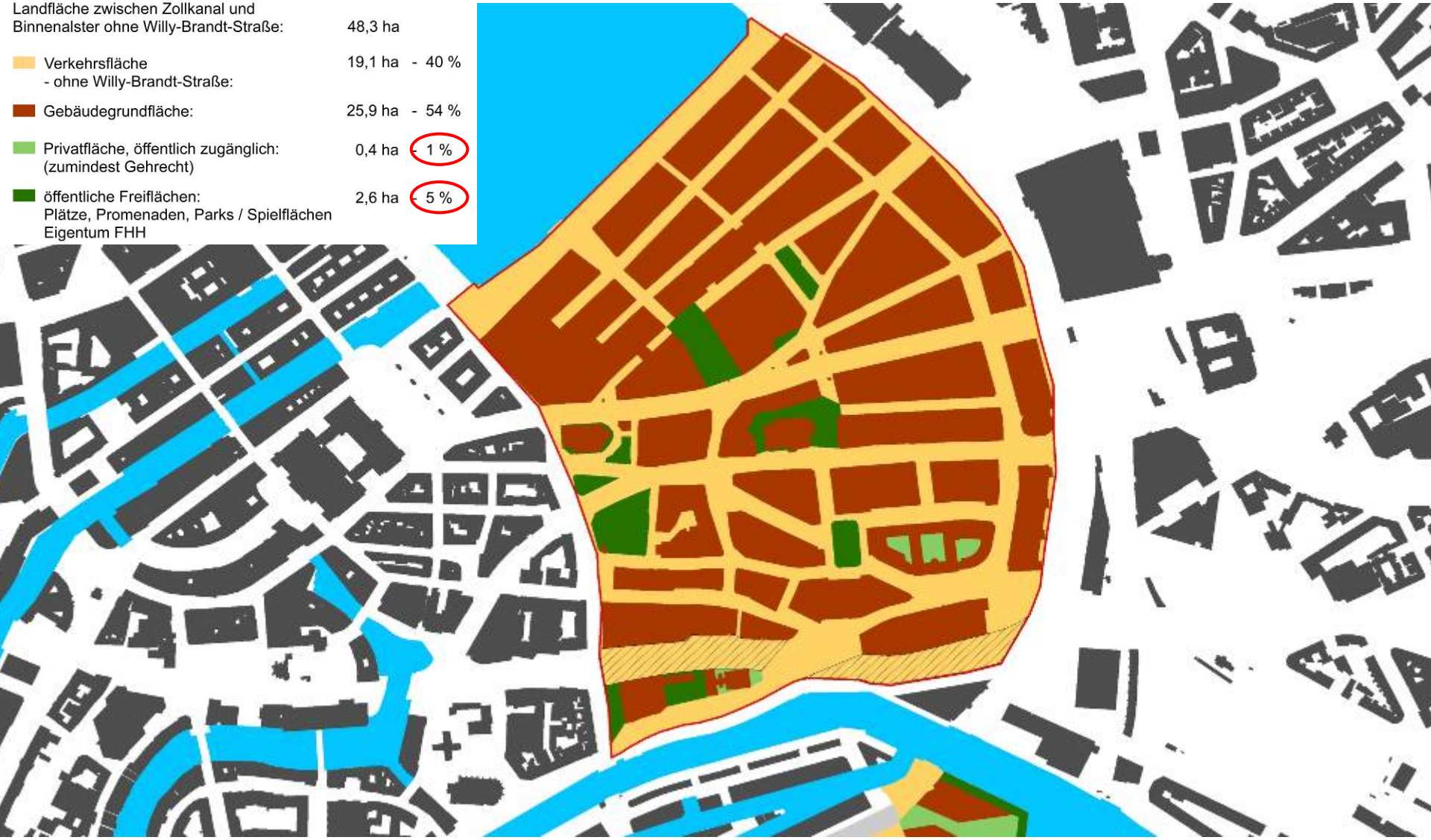
Wasserfläche*:	28,1 ha	
Pontons auf Wasserfläche	1,4 ha	- 5 %
Landfläche*:		
Verkehrsflächen	26,1 ha	- 24 %
Gebäudegrundflächen	34,2 ha	- 31 %
Öffentliche Freiflächen (öffentl. Plätze, Parks, Promenaden, Fußwege)	28,0 ha	- 25 %
Private Freiflächen, öffentl. zugänglich	13,8 ha	- 13 %
Private Freiflächen,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

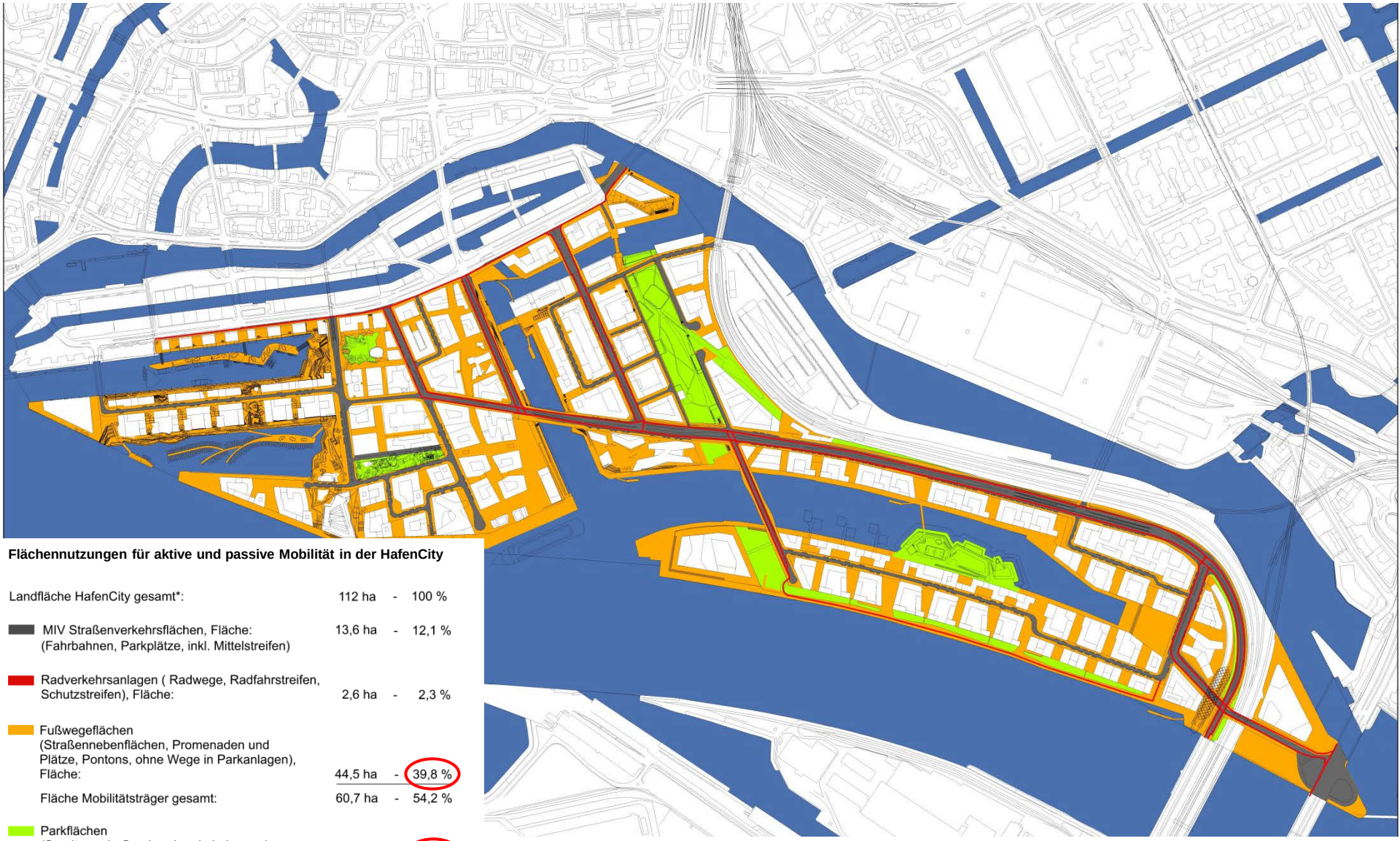
HAFENCITY HAMBURG

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

HAFENCITY HAMBURG



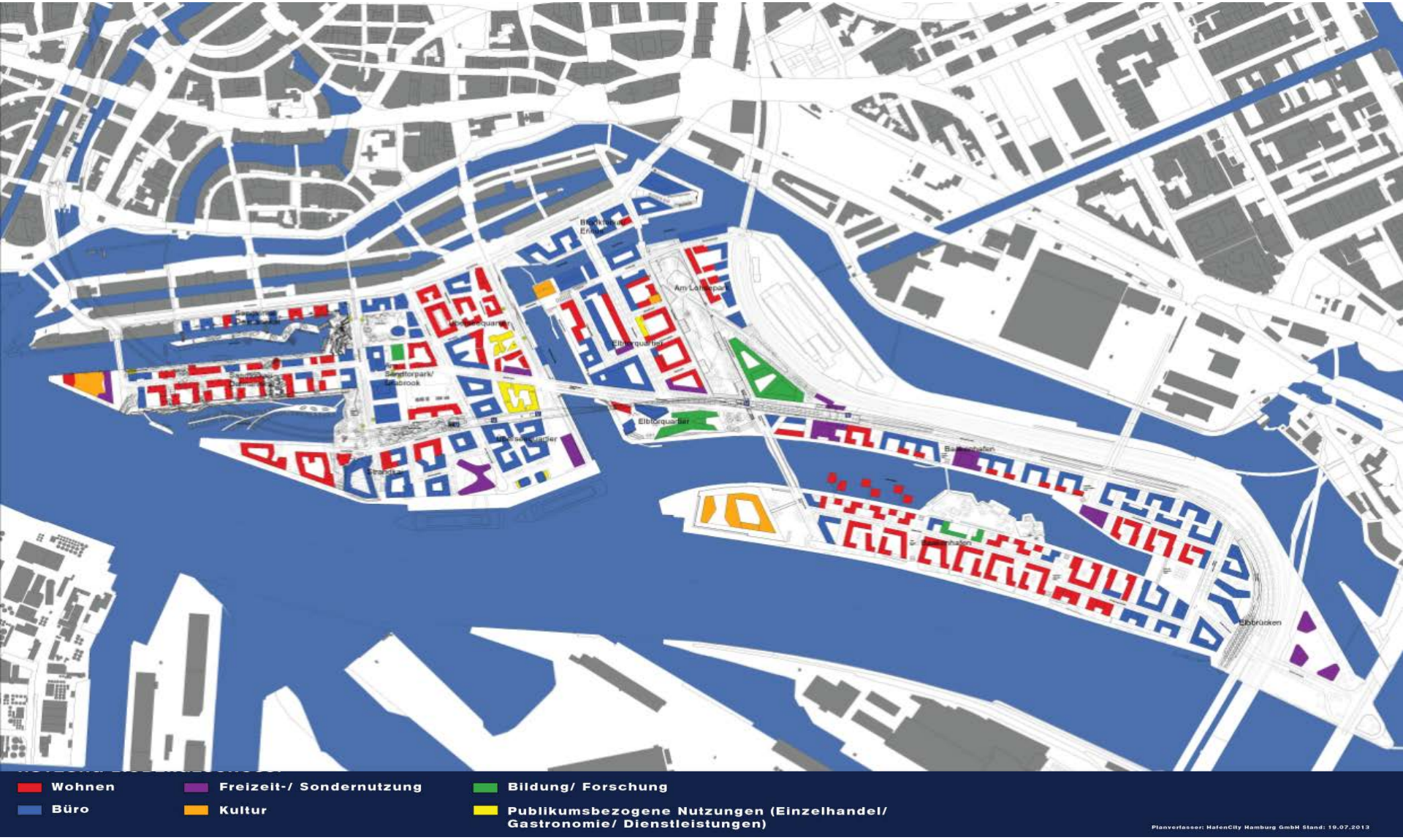
Flächennutzungen für aktive und passive Mobilität in der HafenCity

Landfläche HafenCity gesamt*:	112 ha	-	100 %
MIV Straßenverkehrsflächen, Fläche: (Fahrbahnen, Parkplätze, inkl. Mittelstreifen)	13,6 ha	-	12,1 %
Radverkehrsanlagen (Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen), Fläche:	2,6 ha	-	2,3 %
Fußwegeflächen (Straßennebenflächen, Promenaden und Plätze, Pontons, ohne Wege in Parkanlagen), Fläche:	44,5 ha	-	39,8 %
Fläche Mobilitätsträger gesamt:	60,7 ha	-	54,2 %
Parkflächen (Sandtorpark, Grasbrookpark, Lohsepark, Baakenpark), Fläche:	9,4 ha	-	8,4 %

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

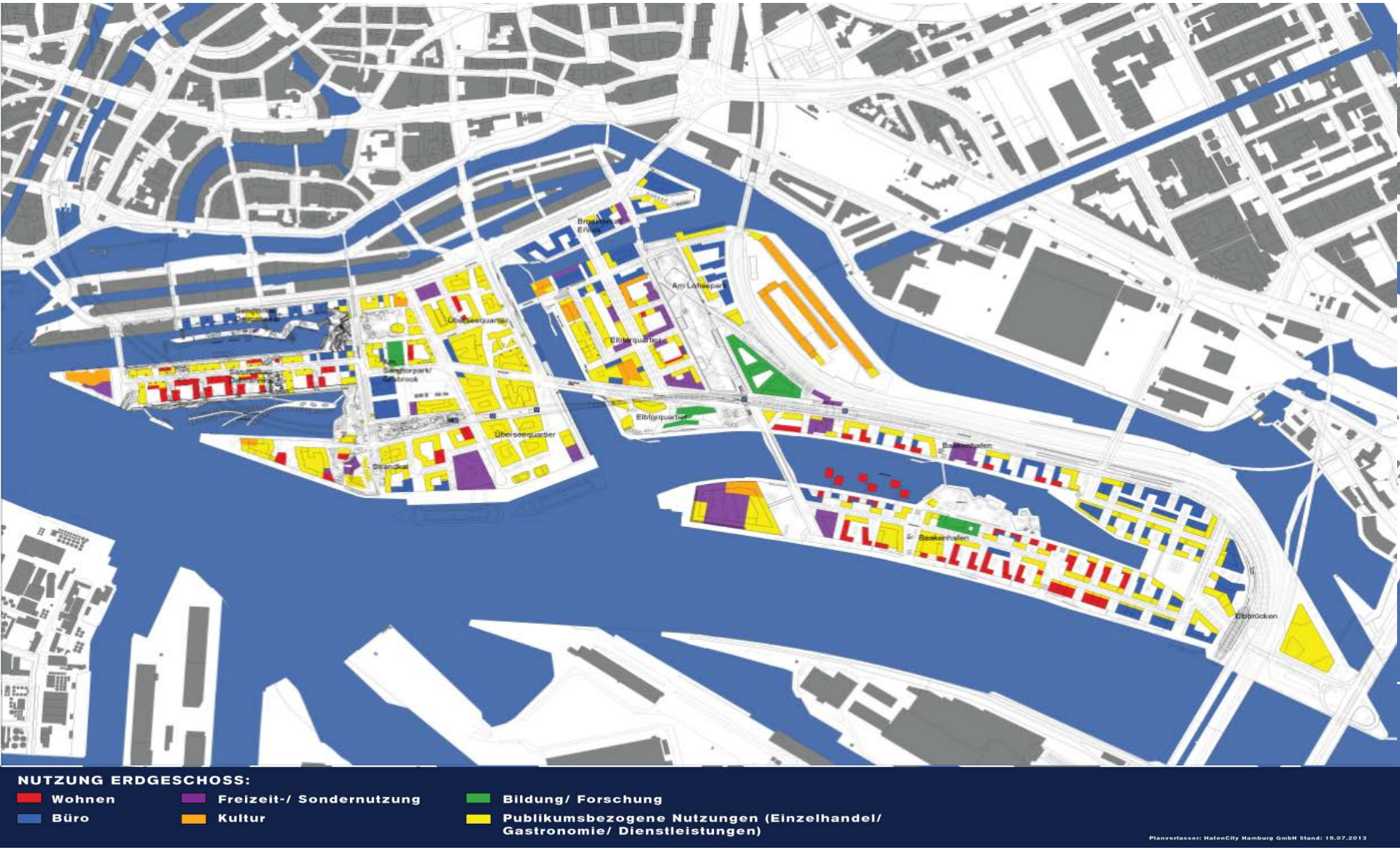
HafenCity: Zukunftsfähige Stadtstruktur
Feinkörnige horizontale Nutzungsmischung (Beispiel: 2. OG) als Grundlage für Begegnungsfähigkeit

HAFENCITY HAMBURG



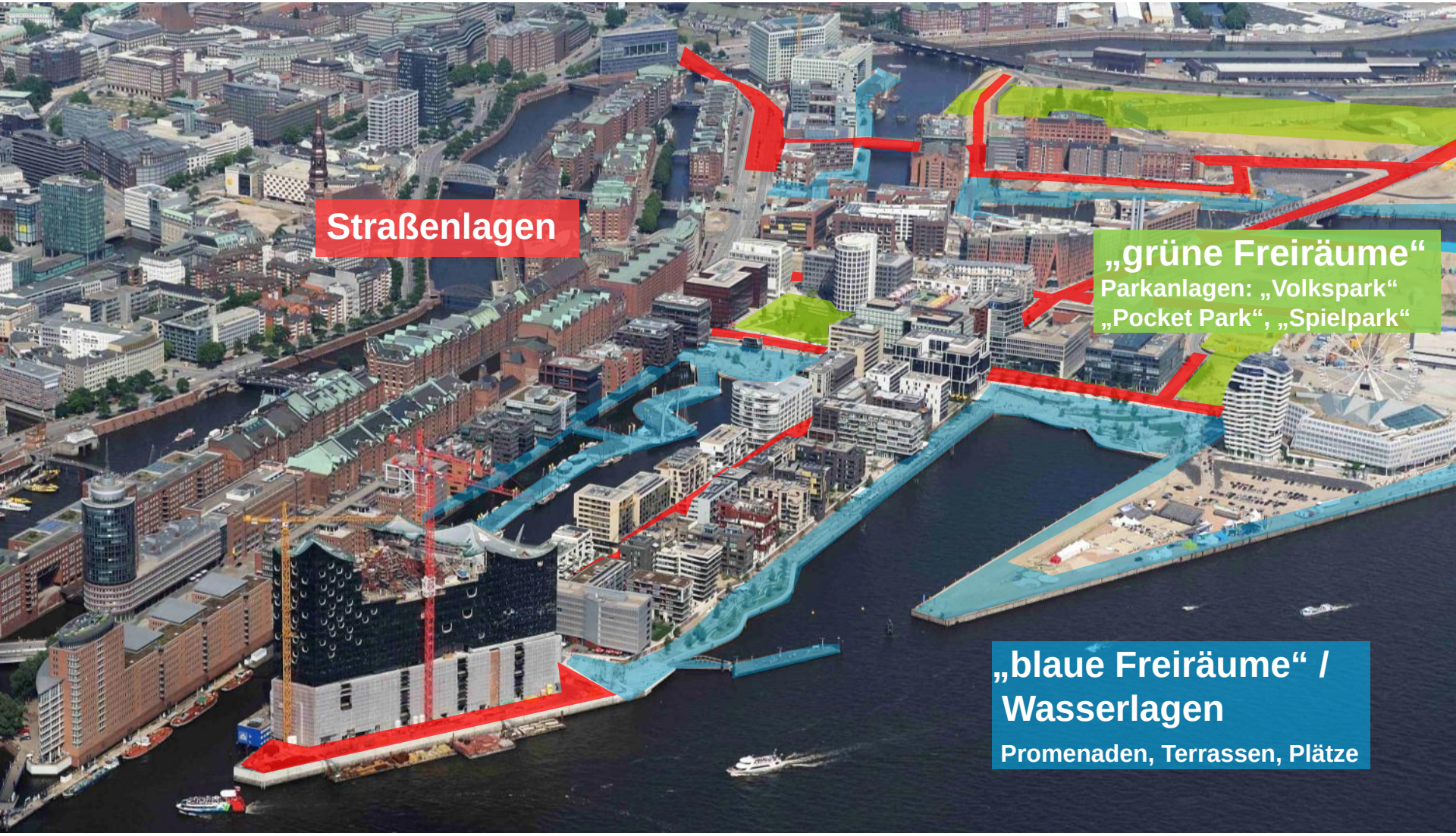
HafenCity: Zukunftsfähige Stadtstruktur
Feinkörnige horizontale Nutzungsmischung (Beispiel: Erdgeschoss) als Grundlage für Begegnungsfähigkeit

HAFENCITY HAMBURG



Freiraumentwicklung mittels Warftkonzept und neuer Topografie: Intelligente Integration des Hochwasserschutzes

HAFENCITY HAMBURG

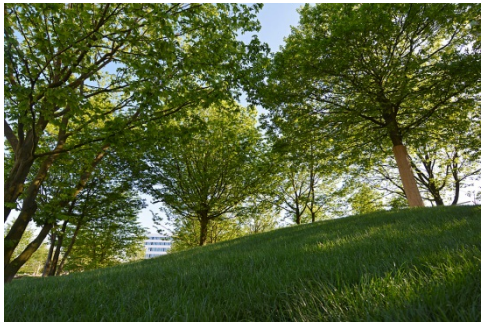


„Blaue Freiräume“ und Hafenidentität – „Modernisierung“ des maritimen Erbes durch tieferliegende, öffentlich nutzbare Kaizonen und Promenaden

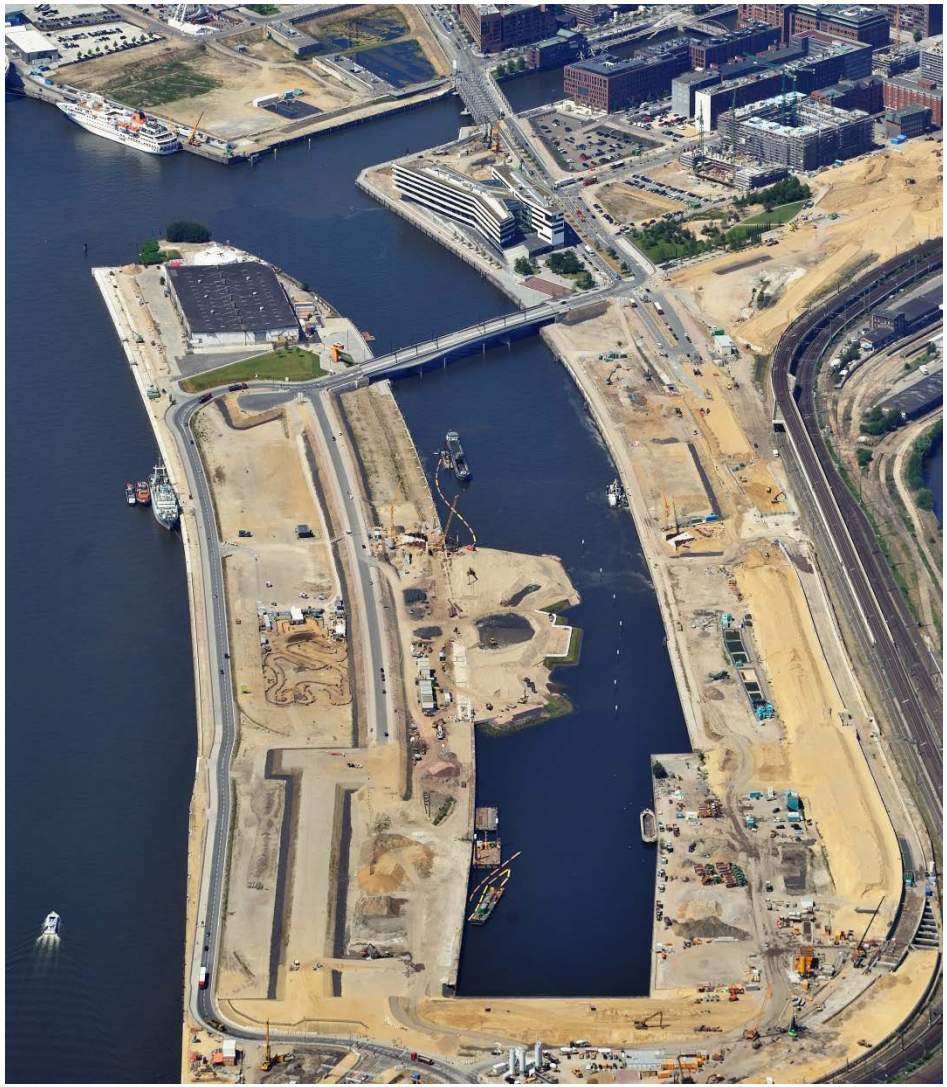
HAFENCITY HAMBURG

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

HAFENCITY HAMBURG



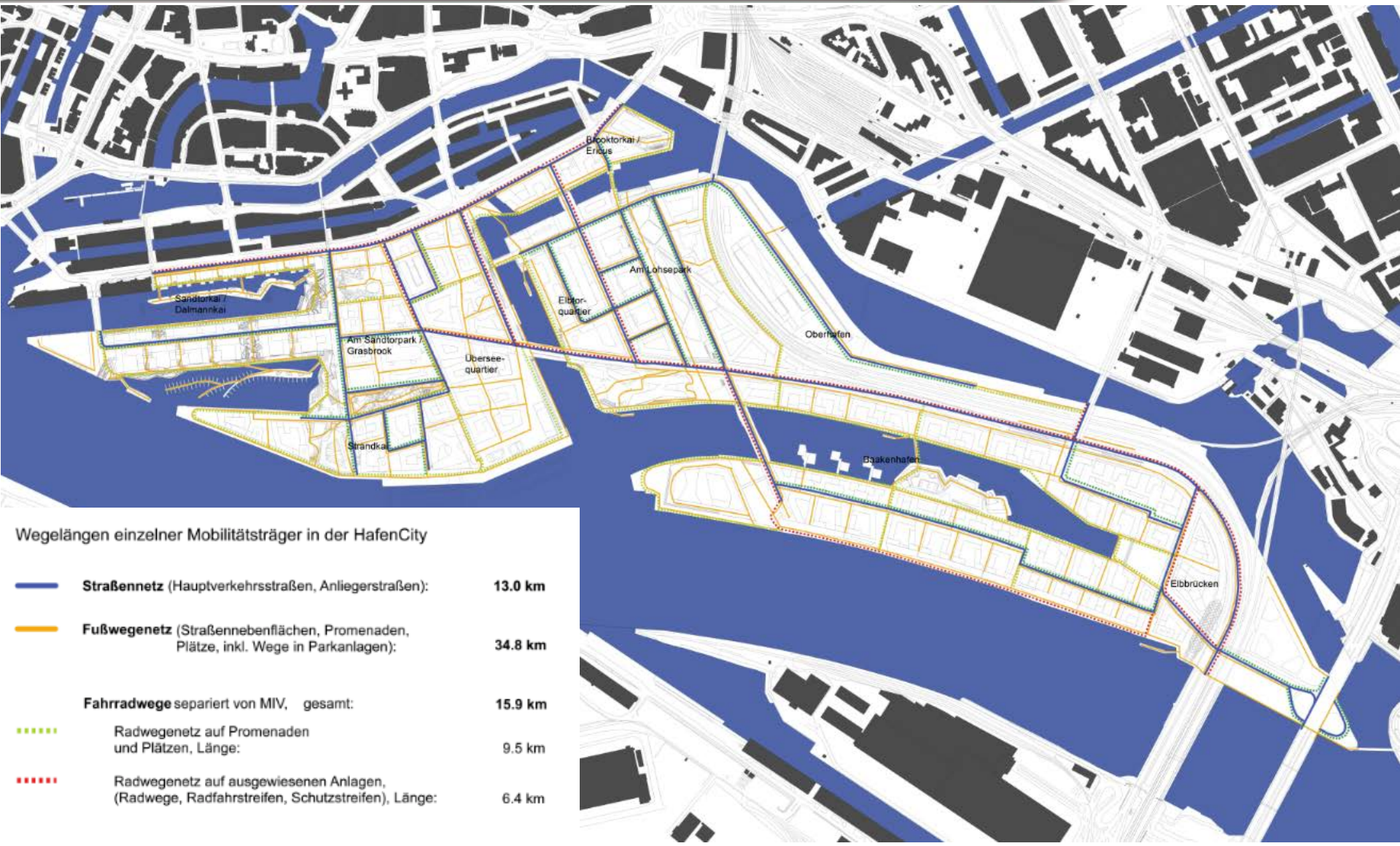
„Grüne Freiräume“ und ökologische Nachhaltigkeit: Ein neues grünes Zentrum in der New Downtown HafenCity: Beispiel Baakenpark



Entwicklungsstand: Juni 2015

Nachhaltige Mobilität: „Walkability“ und „Cyclability“
Wegelängen der einzelnen Mobilitätsträger in der HafenCity

HAFENCITY HAMBURG

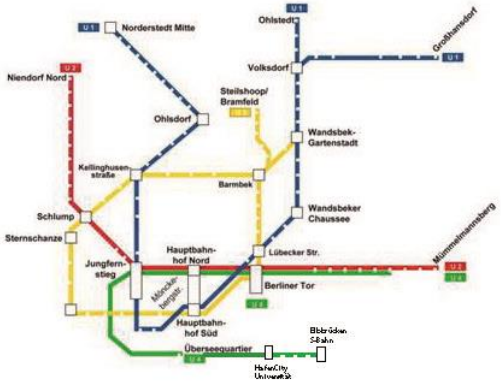


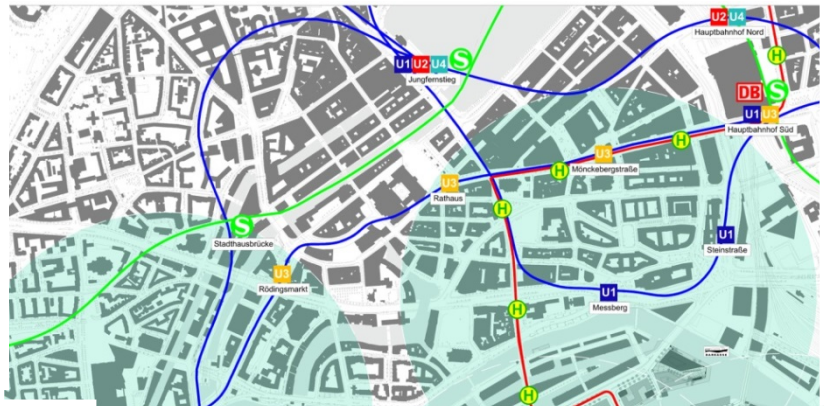
Wegelängen einzelner Mobilitätsträger in der HafenCity

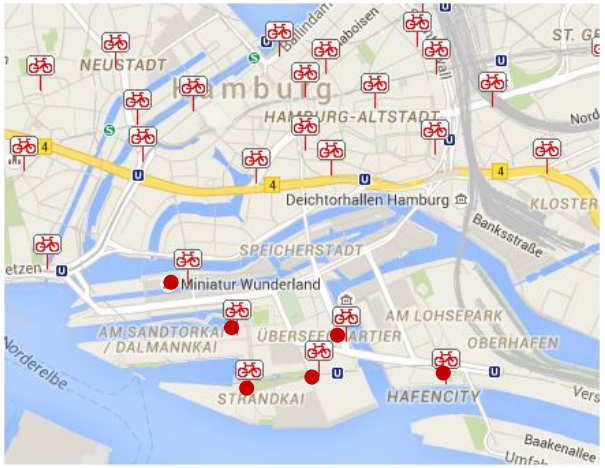
Straßennetz (Hauptverkehrsstraßen, Anliegerstraßen):		**13.0 km**
Fußwegenetz (Straßennebenflächen, Promenaden, Plätze, inkl. Wege in Parkanlagen):		**34.8 km**
Fahrradwege separiert von MIV, gesamt:		**15.9 km**
Radwegenetz auf Promenaden und Plätzen, Länge:		9.5 km
Radwegenetz auf ausgewiesenen Anlagen, (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

HAFENCITY HAMBURG







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

HAFENCITY HAMBURG

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%

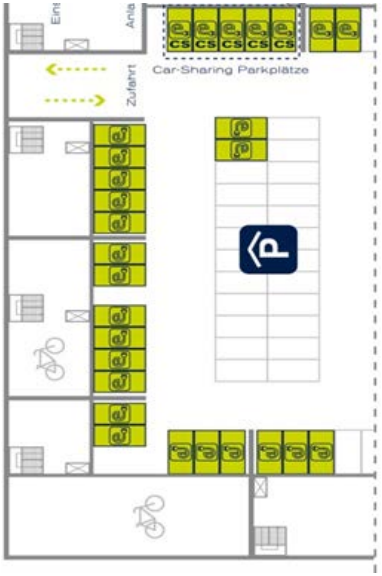
* bezogen auf 12.000 Einwohner in der HafenCity
* * bezogen auf 45.000 Arbeitnehmer in der HafenCity

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“

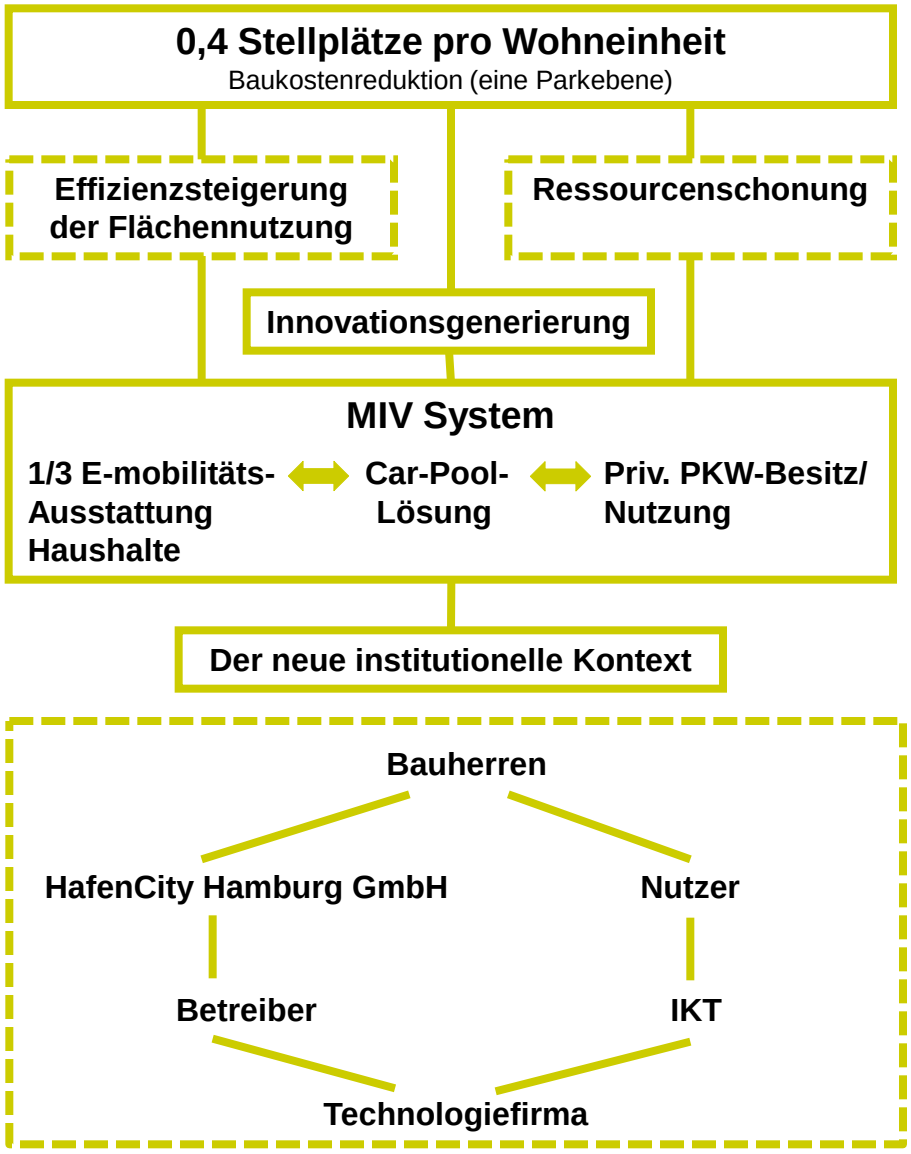
- beratendes Dokument für Bauherren, Architekten und Ingenieure zum Ausbau elektromobiler Infrastrukturen
- Realisierung über Ausschreibungskriterien
- frühzeitige Integration in Planung
- Erarbeitung von technischen Konzepten und Managementkonzepten während der Anhandgabephase
- Ausstattung eines Drittels 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

Nachhaltige Mobilität: Weiterentwicklung in der östlichen HafenCity
Niedrigenergie-MIV-Mobilität für etwa 3.000 Wohnungen



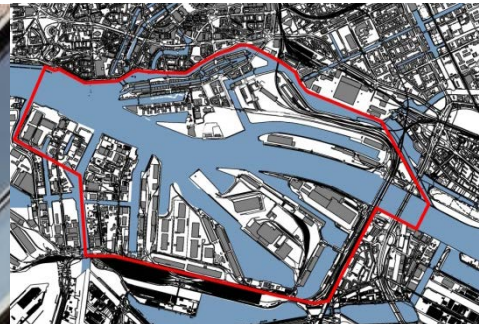
Kleine zentrale öffentliche Tiefgarage
Flexibilitätsunterstützung
(Lola-Rogge-Platz)

- 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)

<u>Stand Mai 2015:</u>
- Zustimmung von elf Bauherren (im Rahmen der Anhandgabe)
- Kooperation mit der TUHH
- Vorläufiges Technologiekonzept: Fraunhofer Institut

Lärmemissionen / Kompatibilität von Hafengebiet und innerstädtischer Nutzung durch dreistufiges Regulierungssystem

Hafengebiet (in Teilgebieten)	HafenCity	
	Planungsrechtliche Vereinbarungen	Privatrechtliche Vereinbarungen
„Lärmdeckel“ (Hafenplanungsverordnung)	1. Rahmensetzungen im Bebauungsplan ermöglichen Wohnnutzungen ohne Doppelfassade 2. Baugenehmigung: mit Auflagen für Schallschutz im Fensterbereich; Anordnung der Schlafräume	Grundstückskaufvertrag: Duldungsklausel für Hafenlärm (Dienstbarkeit)



Wärmeenergieversorgung / östliche und westliche HafenCity
Nahwärmenetz östliche HafenCity: 92 % erneuerbare Energien

Versorgungsgebiet westliche HafenCity
durch Vattenfall
CO_2-Benchmark: 175 g / kWh (Vertrag 2003)

Versorgungsgebiet östliche HafenCity
durch enercity / ehemals Dalkia
CO_2-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)

Nachhaltigkeit: Gebäudezertifizierungssystem Umweltzeichen HafenCity (derzeit umfassende Überarbeitung / zusätzlich: nachhaltiger Ingenieurbau)

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

Ökonomische Nachhaltigkeit in der Hamburger HafenCity

… 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

HafenCity – Ökonomie des Transformationsprozesses

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: Mischnnutzung 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)

Der organisatorische Rahmen / HafenCity Hamburg GmbH
Drei-Säulen-Modell mit starker (stadt-)staatlicher Rolle

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)

Der organisatorische Rahmen / HafenCity Hamburg GmbH
Flexible Evolution der Steuerungssaufgaben und „Pfadkreation“

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

Auffächerung des kognitiven Fokus

Aufweitung des kognitiven Fokus

1. Landkontrolle
2. Infrastruktur-generierungsfähigkeit
3. Finanzmittel
4. Einbettung in Immobilienmarkt
5. städtebauliche und architektonische Planschöpfungs-kapazität

Aufweitung des kognitiven Fokus

Auffächerung des kognitiven Fokus

Ende der physischen Transformation

Ökonomische Nachhaltigkeit: vorvertragliche, vertrauensbasierte Kooperation zur beidseitigen Risikominimierung

„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

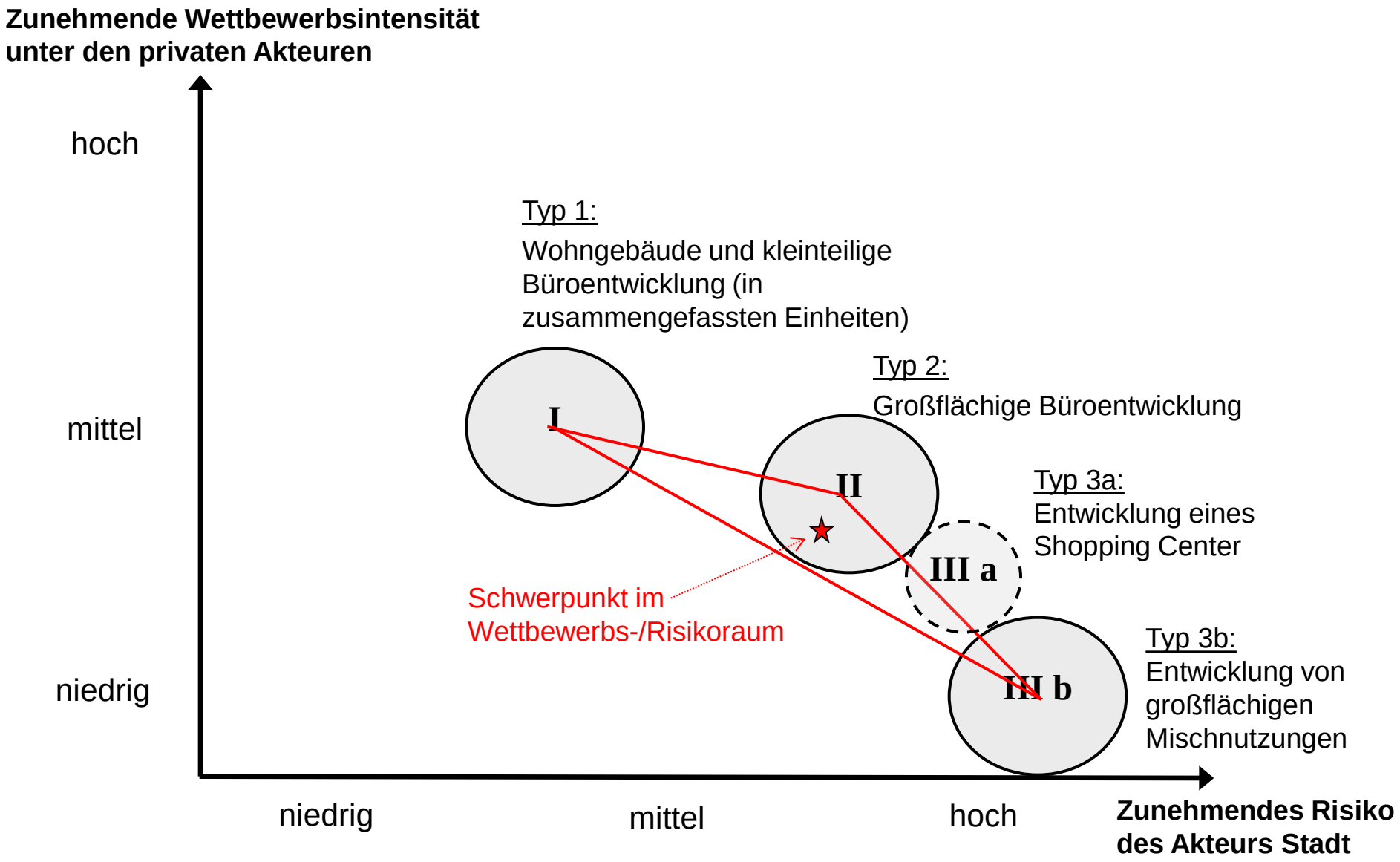
Vorteile:

- 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

Realisierungskultur: Steuerung von Märkten / Wettbewerbs- und Risikotypologie der Immobilienproduktion / Ausgangskonstellation



Die soziale Ökonomie von Kommodifikations-/ De-Kommodifikationsprozessen

HAFENCITY HAMBURG

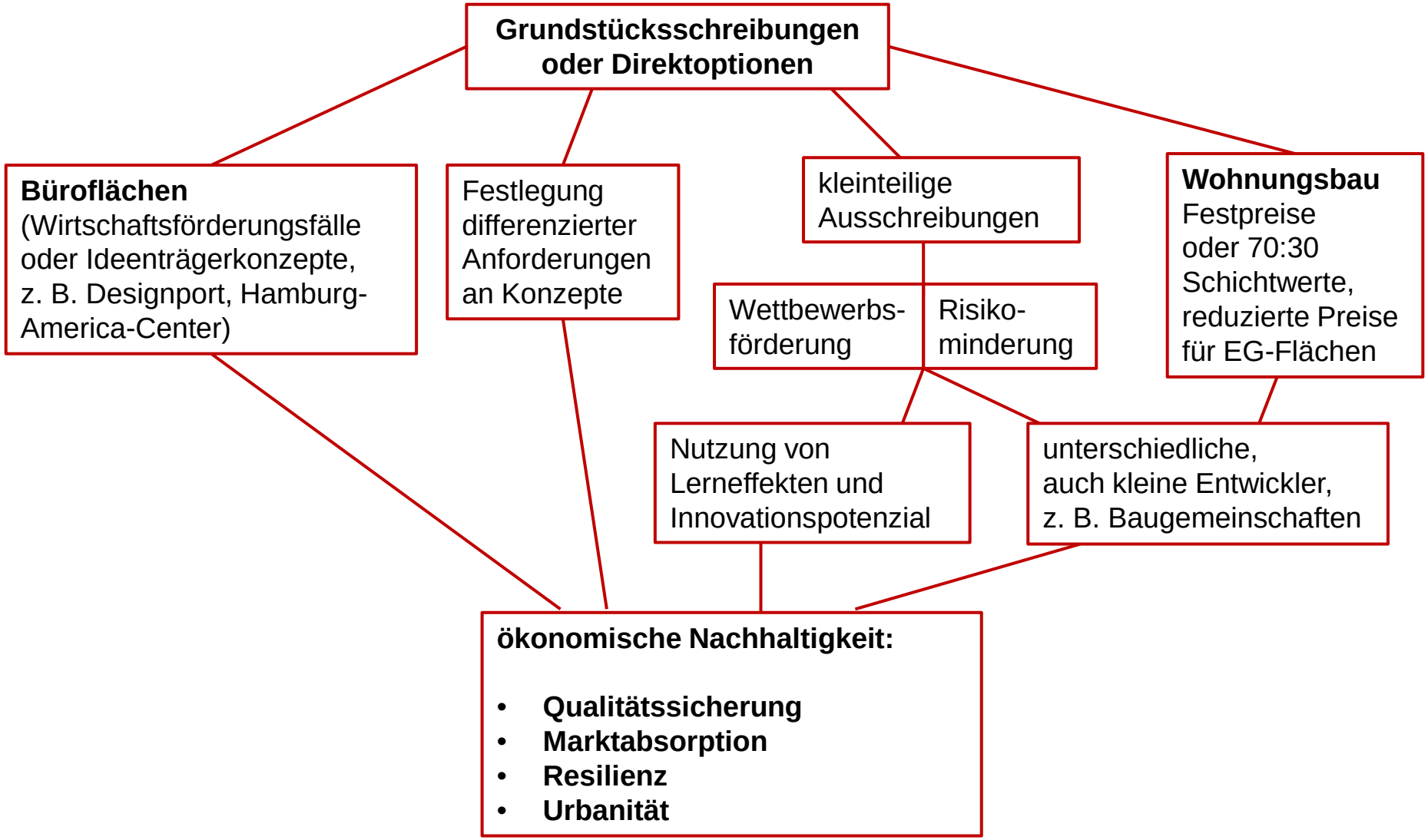
Prozesse	Instrumente	Werte
Marktmobilisierung Basierend auf Zielkonzept (ortsbezogen)	• Zielgruppenspezifische Präsentation und Unterlagen • „öffentliche Diskussion“	***-> Wissensbildung*** erweitert und vertieft Wissensgrundlage
⇩		
Auslobungsprozess 70% Konzept / 30% Preis Preisdifferenzierung nach 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 **Baubeginn**	Grundstückskaufvertrag	***-> Kommodifikations- / De-Kommodikationsprozess*** Fixierung der Ergebnisse und Schaffung von Resilienz öffentlicher Güter

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

HAFENCITY HAMBURG

Phasen der Entwicklung	kurzfristig	kurz- und mittelfristig	langfristig
Schwerpunktziele	Diversität und Inklusion sozioökonomische Gerechtigkeit	Begegnungskapazität emanzipatorische Kapazität	Resilienz Adaptionsfähigkeit bei gleichzeitigem Erhalt der kurz- und langfristigen Qualitäten (Vermeidung der Resegregation und Entmischung)
Maßnahmen	Grundstücks-interessensbekundungen (hohe Konzeptbedeutung; 70:30) mit hoher Mobilisierungswirkung	• hohe Bedeutung differenzierter öffentlicher Räume, öffentlichkeitsbezogener EG-Nutzungen, der Nachbarschafts-versorgung und öffentlicher Treffpunkte	Hohe Bedeutung langfristig orientierter Bauherren und Nutzer
Kerninstrumente	• 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 unter-schiedlicher Wohnungsbauträger und -typen	• generell: Investitionen in qualitative hochwertige differenzierte Stadträume • Grundstücks- / Nutzungs-interessensbekundungen • Gemeinschafts- und Freizeitnutzungen als Treffpunkte etc. • Unterstützung der Selbstorganisation und Interessenvertretung	• Quartiersmanagementkonzept mit Integration der Betriebe / Bewohner auf gesicherter finanzieller Basis • Selbstorganisation des Quartiersmanagers von Unternehmen und Bewohnern

Ökonomische Nachhaltigkeit und Risikominimierung: Ergebnisoptimierung durch Marktmobilisierung, Marktsteuerung und Lerneffekte



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

HAFENCITY HAMBURG

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

HAFENCITY HAMBURG

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

HAFENCITY HAMBURG

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/Körber Forum „Der Montag an der Spitze“ (bis 2013), designxport, Greenpeace)

Kulturveranstaltungen und -projekte im öffentlichen Raum (Auswahl):

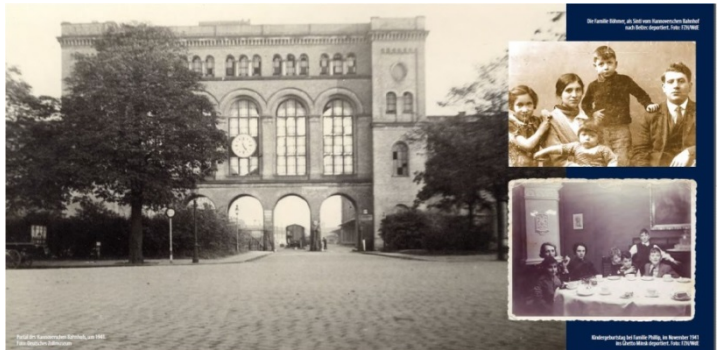
- Musikalische Land-Art Tune I-VIII (2002-2009)
- Jahrmarkt des Abschieds (2005/2006)
- Steinerner Orientteppich (seit 2005)
- Lesebühne Hamburger Ziegel (seit 2005)
- Thalia im Zelt: „Viel Lärm um nichts“ (2006)
  „Vor uns die Sintflut“ (2010)
  „Die drei Musketiere“ (2013/2014)
- Kunstimbiss (2006)
- „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

HAFENCITY HAMBURG

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

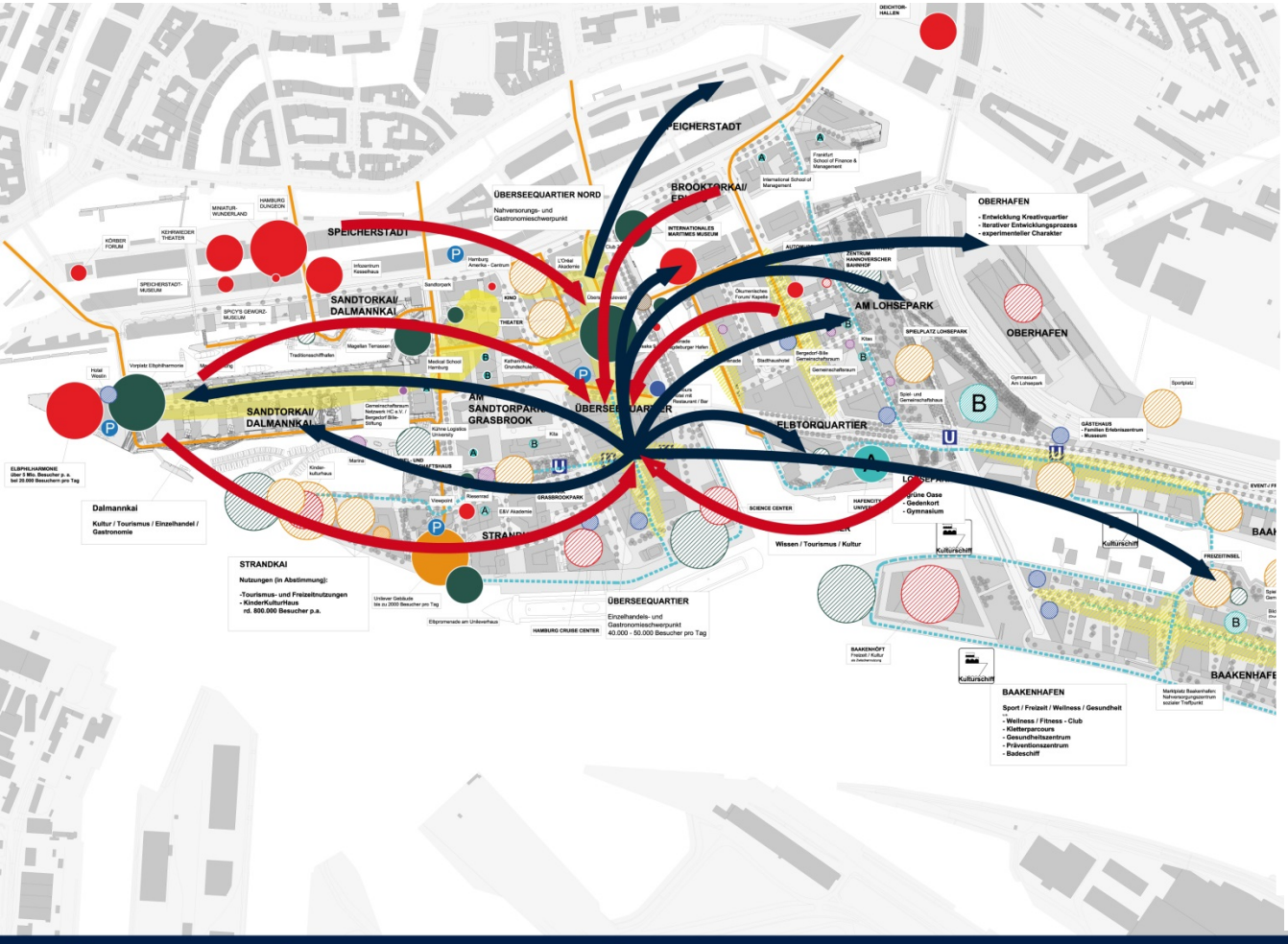
HAFENCITY HAMBURG

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

Nutzungen	m² BGF	
• 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

HAFENCITY HAMBURG



Quelle: Innenstadt Konzept Hamburg 2010

- KULTUR
- FREIZEIT
- HOTELS
- Temp. EVENT-FLÄCHEN
- KULTUR GEPLANT
- FREIZEIT GEPLANT
- HOTELS GEPLANT
- BILDUNG: HOCHSCHULE, AKADEMIEN
- BILDUNG: SONSTIGE (SCHULEN, KITAS, ETC.)
- BILDUNG GEPLANT: HOCHSCHULE, AKADEMIEN
- BILDUNG GEPLANT: SONSTIGE (SCHULEN, KITAS, ETC.)
- SOZIALE TREFFPUNKTE (u.a. GEMEINSCHAFTSRÄUME, SPIEL- UND GEMEINSCHAFTSHÄUSER)
- EINZELHANDELSRÄUME
- EINZELHANDELSRÄUME GEPLANT
- FREIFLÄCHEN, WATERFRONTPLAZA GEPLANT
- WOCHENMARKT GEPLANT
- PARKIERUNGSANLAGEN
- LAUFLAGEN (AKTUELLE SCHWERPUNKTE)
- LAUFLAGEN (ZUKÜNFTIGE SCHWERPUNKTE)

BESUCHERFREQUENZEN:
- bis 1 Mio. und mehr
- bis 400.000
- bis 100.000
- bis 50.000

Das Überseequartier / Hochintegriertes Stadtquartier und Arbeitsort

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

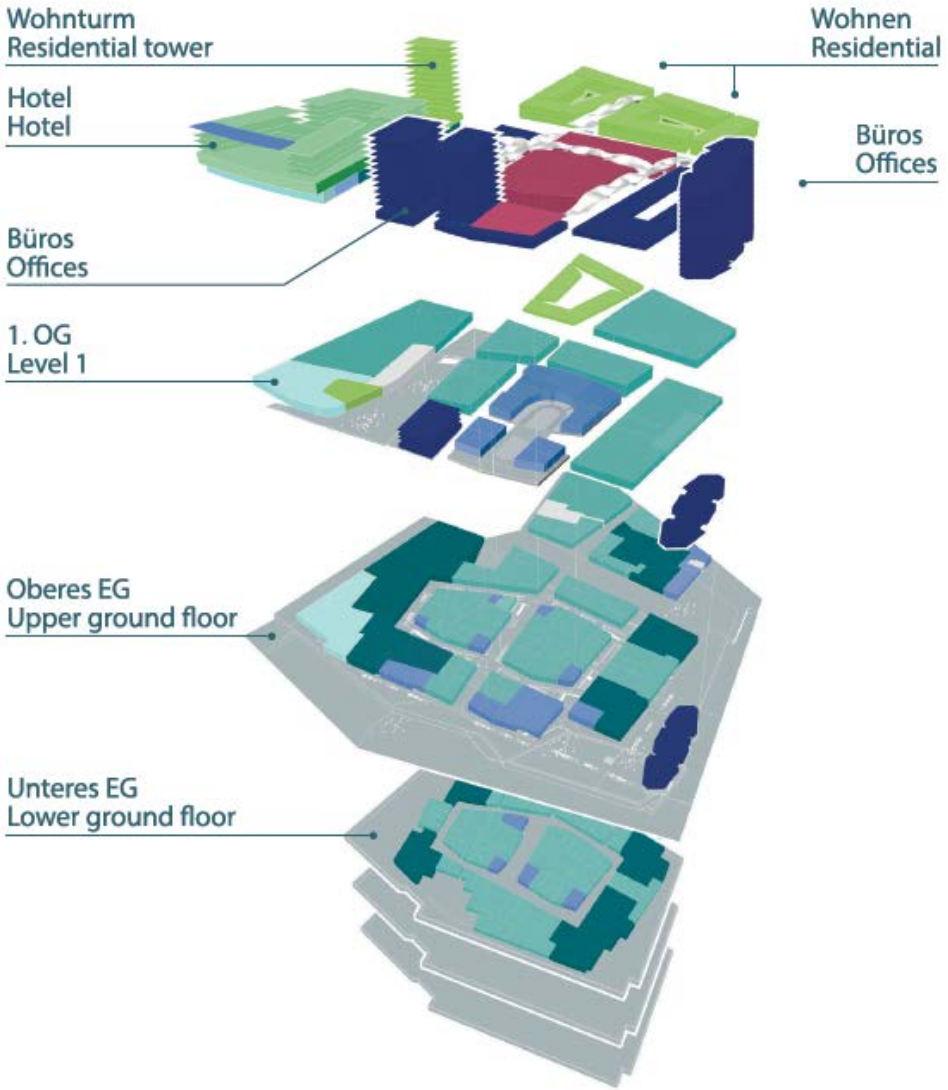
*Daten: HafenCity Hamburg GmbH

Das südliche Überseequartier / Konzeptionelle Weiterentwicklung
Architektonische Weiterqualifizierung der Waterfront

HAFENCITY HAMBURG

Das südliche Überseequartier / Konzeptionelle Weiterentwicklung
Der Überseeboulevard mit offenem Wetterschutz

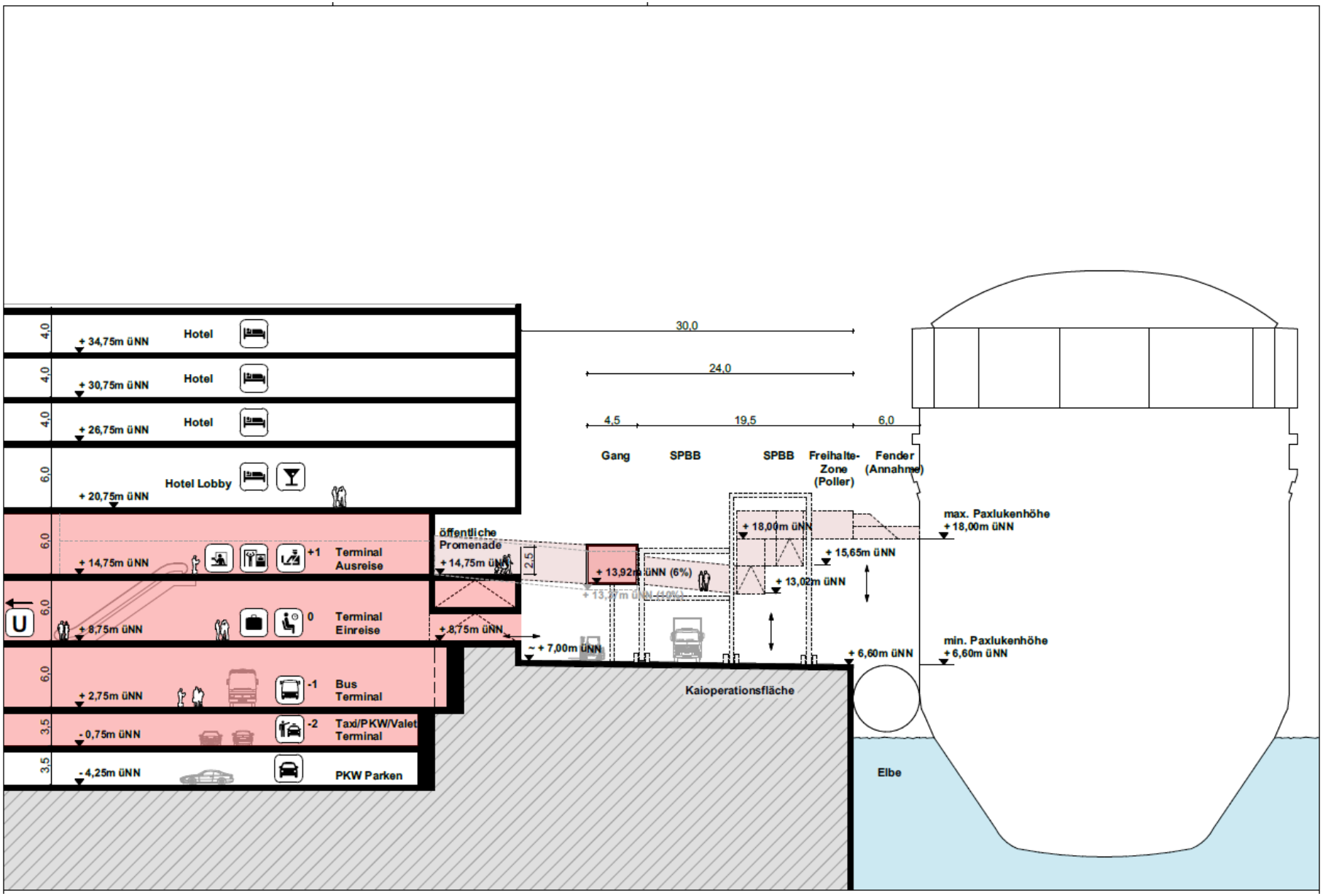
Das südliche Überseequartier / Konzeptionelle Weiterentwicklung
Vertikale und horizontale Nutzungsmischung



- Kreuzfahrt Terminal / Cruise Terminal
- Ankermieter / Anchor
- Retail / Retail
- Gastronomie / Dining Experience / F & B
- Büro / Office
- Wohnungen / Residential
- Unterhaltung / Entertainment
- Hotel / Hotel
- Parken / Parking
- Andere / Others

Das südliche Überseequartier
Das erste vertikale Kreuzfahrtterminal Europas

HAFENCITY HAMBURG



HAFENCITY HAMBURG

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

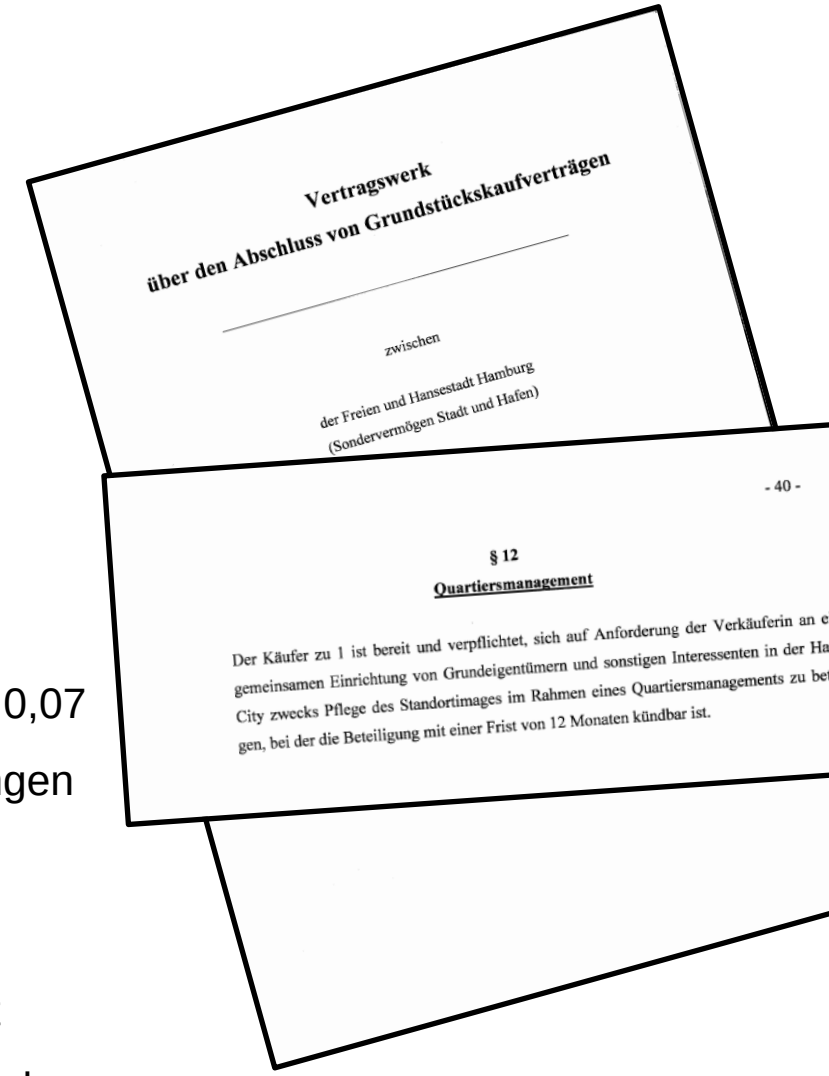
Formelles und informelles Quartiersmanagement im Quartier Baakenhafen / Umsetzung

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.


Vertragswerk
über den Abschluss von Grundstückskaufverträgen
zwischen
der Freien und Hansestadt Hamburg
(Sondervermögen Stadt und Hafen)
- 40 -
§ 12
Quartiersmanagement
Der Käufer zu 1 ist bereit und verpflichtet, sich auf Anforderung der Verkäuferin an e
gemeinsamen Einrichtung von Grundeigentümern und sonstigen Interessenten in der Ha
City zwecks Pflege des Standortimages im Rahmen eines Quartiersmanagements zu bet
gen, bei der die Beteiligung mit einer Frist von 12 Monaten kündbar ist.

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

HAFENCITY HAMBURG

Wettbewerbskultur in der HafenCity für Städtebau, Architektur und Freiräume auf drei Maßstabsebenen

I HafenCity (Stadtteil)	**Masterplan 2000 (flexibel & offen)** • 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** • Masterplaner: KCAP / HafenCity Hamburg GmbH / Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

öffentliche Wettbewerbe

private Wettbewerbe

Wettbewerbskultur in der HafenCity für Städtebau, Architektur und Freiräume auf drei Maßstabsebenen

I HafenCity (Stadtteil)	Masterplan 2000 (flexibel & offen) • 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 • 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: • EMBT, Barcelona • BBGG, Barcelona • Vogt, Zürich • Loidl, Berlin

öffentliche Wettbewerbe

private Wettbewerbe

Wettbewerbskultur in der HafenCity für Städtebau, Architektur und Freiräume auf drei Maßstabsebenen

HAFENCITY HAMBURG

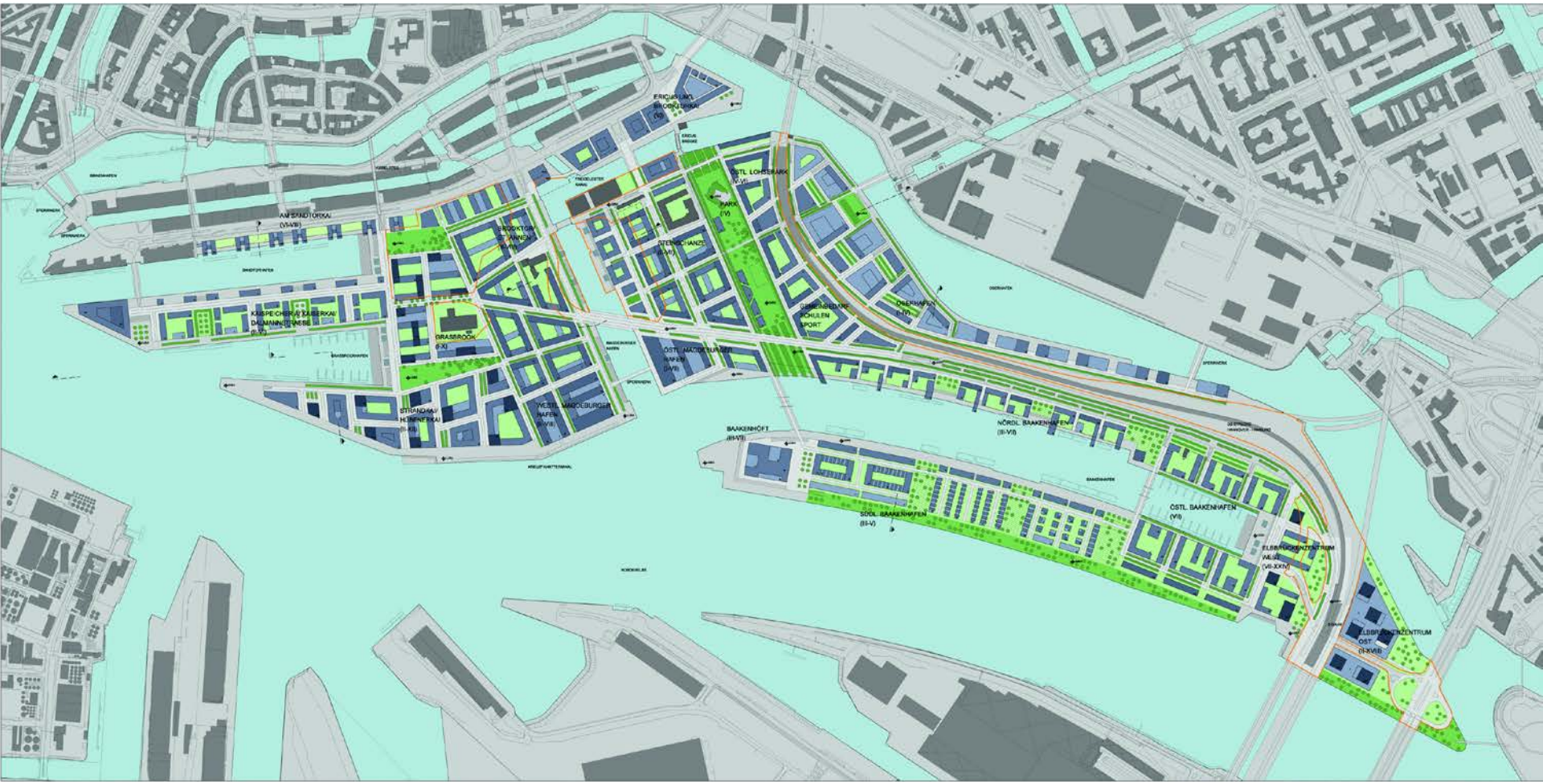
<table>
<tr><td>I HafenCity (Stadtteil)</td><td>Masterplan 2000 (flexibel & offen)
• 1. Preisträger städtebaulicher Ideenwettbewerb: Kees Christiaanse (KCAP) / hamburgplan, Astoc
Entwurf Masterplan und Endfassung: HafenCity Hamburg GmbH / Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt</td><td colspan="3">Masterplanüberarbeitung 2010 östliche HafenCity
• Masterplaner:
KCAP / HafenCity Hamburg GmbH / Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt</td></tr>
<tr><td>II Quartiere (zehn Quartiere)</td><td>Funktionsplan (für jedes Quartier)</td><td>Städtebauliche Wettbewerbe
(jeweils vor Entwicklungsbeginn eines Quartiers; zehn bis zwölf Teilnehmer)</td><td colspan="2">Freiraumplanerische Wettbewerbe
(umfassen ein bis drei Quartiere; etwa 30 Teilnehmer pro Wettbewerb)
Gewinner:
• EMBT, Barcelona
• BBGG, Barcelona
• Vogt, Zürich
• Loidl, Berlin</td></tr>
<tr><td>III Mikroebene</td><td>Verkehrsinfrastruktur (Brücken)
kombinierte Architektur- und Ingenieurwettbewerbe</td><td colspan="3">Architekturwettbewerbe für Einzelgebäude
(bis 150 Gebäude/Teilgebäude)</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>private Gebäude: vier bis zwölf Teilnehmer, abhängig von der Objektgröße</td><td>öffentliche Gebäude: bis zu 100 Teilnehmer (ppt-Modelle)</td><td>Einzelgebäude ohne Wettbewerbe (z. B. Elbphil-harmonie)</td><td>private Außenraum-wettbewerbe
Wettbewerbe auf den Baufeldern:
verschiedene Landschafts-architekten</td></tr>
</table>

öffentliche Wettbewerbe

private Wettbewerbe

Stadtentwicklung und Lebensqualität / Entwicklungsbeispiel Baakenhafen
Offener und flexibler Masterplan (2000)

HAFENCITY HAMBURG



Erster Preis: KCAP Architects&Planners, Rotterdam / Hamburgplan AG, Astoc

Stadtentwicklung und Lebensqualität / Entwicklungsbeispiel Baakenhafen
Masterplan-Überarbeitung (2010)

HafenCity Hamburg

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

HAFENCITY HAMBURG

Zusammenfassung: HafenCity – Rückbesinnung auf urbane Lebensqualität Stadtentwicklung als nachhaltige und innovative Gemeingutentwicklung

HAFENCITY HAMBURG

	Stadtstruktur	Identität	Soziale Mischung	Kultur- und Wissensorte	Ökologische Nachhaltigkeit
Grundlagen *(auf Masterplan Ebene, flexible Masterplan-struktur)*	• *Feinkörnige vertikale und horizontale Nutzungsmischung* • *Herausbildung eines Netzwerkes öffentlicher Räume*	• *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 Stadt-struktur und ein Hochwasser-schutzkonzept, das Warftkonzept und ruhenden Verkehr in neuer urbaner Topographie integriert.*
Entwicklung von Konzepten, Strategien und Projekten • *Differenzierung von Projekten und Akteuren* • *Entwicklung neuer (räumlicher) Konzepte*	Findungsprozess für Entwickler u. Nutzer • Räumliche Segmentierung für Vielfalt • Besonderer Fokus auf EG-Nutzungen • Bevorzugter Zugang für Wi-Fö-Fälle (Reduktion spekulativer Büroflächen-entwicklung) • für Wohnungsbau-ausschreibungen gelten entweder Festpreise mit Konzeptpriorität oder eine Konzeptpriorität (70 % Konzept / 30% Preis) Langfristig angelegte Nutzungsmischung Offen angelegter, Einzelhandelskern mit Mischnutzung (ohne geschl. Shopping Mall)	Identitätsprägung der Hafencity als öffentlicher Raum • Alltagsgebrauch • Kulturnutzungen • Konzerte / Veranstaltungen • Maritime Nutzungen Kreuzfahrtterminal Maritimes Erbe • Traditionsschiffhafen • Maritimes Museum • Historische Kaimauern Konzerthalle auf dem Dach eines Kai-speichers mit öffentl.Plaza (2016)	Wohnbauentwicklung durch Genossenschaften und Baugruppen (2003/2004) 33% gefördertes und preisgedämpftes Wohnen 2010/11 • Barrierefreies Wohnen für Behinderte u. ältere Menschen (2013) Soziale Infrastruktur (z.B. .Schulen, Nachbar-schaftshäuser) als soziale Knoten Soziale Netzwerkbildung und Nachbarschaften. (z.B. HC Netzwerk e.V.)	Maritimes Museum (2008) Elbphilharmonie (2016) Kulturnutzungs-quartier Oberhafen • Kulturprogramm • Kulturelle Zusammenarbeit und Netzwerke HafenCity Universität Kühne Logistics University, Medical School und mehrere kleinere Hochschul- und Bildungseinrichtungen	Wärmeenergieversorgung 2003 / 2009 europaweite Ausschreibungen (CO_2 Benchmark 2003, 92 % erneuerbar 2009) Kompatibilität von Hafen und innerstädtischen Nutzungen 2003 Gebäudezertifizierungs-system 2007 (70 % Goldstandard in zentraler, 100% in östlicher HafenCity) Urbane Mobilität: • 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
	▪ Effiziente Bodennutzung und hohe Interaktion ▪ Fußgängerfreundlichkeit	▪ Maritime Identität ▪ Globaler und regionaler Vertretungsanspruch, lebenswerter Ort	• Soziale Mischung und Begegenungsfähigkeit (vermeidet Exklusion)	▪ Kultur- und Wissensmilieu	Mehrdimensionale Nachhaltigkeit

U r b a n i t ä t

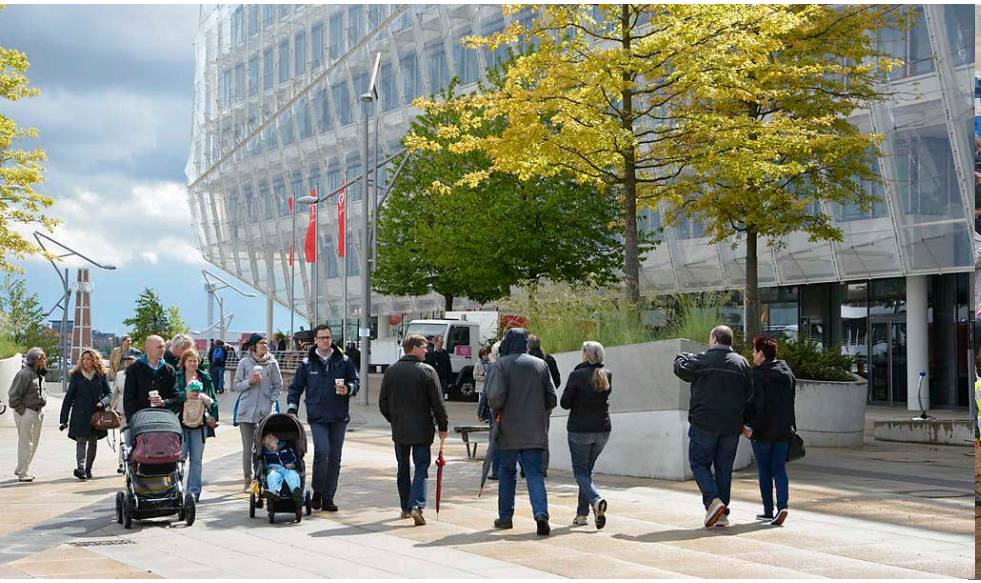
Entwicklungsbeispiel Baakenhafen / Architekturwettbewerbe (2015)
Hamburgs neue Waterfront: 3,1 km neue Stadt-Wasser-Ansicht

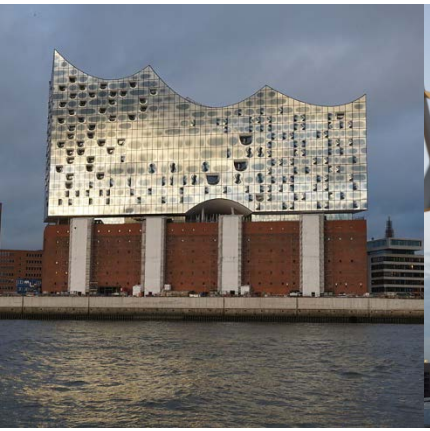
Die HafenCity als internationales Vorbild?

„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