



STADTEINGANG

ELBBRÜCKEN

RAHMENPLAN

Inhalt

Vorworte.....	4
Zusammenfassung.....	6
1. Aufgabenstellung	11
1.1 Anlass und Zielsetzung.....	12
1.2 Der Betrachtungsraum	16
2. Leitziele.....	21
2.1 Vernetzung der Quartiere	24
2.2 Wertschätzung des historischen Erbes	26
2.3 Grünes Netz: Verbunden über den Freiraum	28
2.4 Wechselspiel von Dichte und Weite	30
2.5 Öffentliche Ufer an Bille und Elbe	32
2.6 Nutzungsvielfalt - gemeinschaftlich und flexibel.....	34
3. Gesamtkonzept Rahmenplan.....	41
3.1 Städtebauliches Gesamtkonzept	44
3.2 Nutzungskonzept.....	50
3.3 Freiraumplanerisches Gesamtkonzept	54
3.4 Mobilitätskonzept	60
4. Vertiefungsbereiche.....	79
4.1 Billhorner Brückenstraße - Alte Dichte neu gedacht	80
4.2 Veddel-Nord - Die Veddel weiterbauen	102
4.3 Billepark - Raue Idylle	118
5. Themen.....	135
5.1 Denkmalschutz.....	136
5.2 Freiraum, Ökologie und Naturschutz	138
5.3 Topografie und Hochwasserschutz	139
5.4 Lärmschutz, Luftschadstoffe, Erschütterungen und Gerüche	140
5.5 Abwasserwirtschaft	145
5.6 Das Hafenentwicklungsgesetz	146
6. Entwicklungsstrategie	148
7. Kennzahlen	154
Abbildungsnachweis.....	156
Impressum.....	158

Vorworte

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Hamburgs wohl spektakulärster Stadteingang – von Süden über die Elbbrücken mitten ins Zentrum der Stadt – stimmt mit seinem Blick auf die Elbphilharmonie und in einigen Jahren auch auf den Elbtower die Ankommenden in besonderer Weise auf die Stadt ein. Es ist ein rauer Ort mit großen Potenzialen, der bald einladender und attraktiver und auch auf vielfältige Weise nutzbarer gemacht werden soll.

Als 2019 drei Planungsbüros ihre Vorstellungen für das ca. 80 Hektar große Planungsgebiet präsentierten, wie dieser Stadtraum künftig aussehen könnte, überzeugten uns die Entwürfe des renommierten Hamburger Architekturbüros gmp International am meisten. Diese Ideen weiter zu diskutieren, zu verfeinern, abzustimmen und schließlich mit der gebotenen Sorgfalt zu realisieren, ist ein jahrelanger, anspruchsvoller, aber auch spannender Prozess. Der hier vorgelegte Rahmenplan Stadteingang Elbbrücken soll nun das bieten, was sein Titel verspricht: den Rahmen für alles Weitere.



Diesen Teil Hamburgs in prominenter Lage wesentlich zu verbessern, erfordert langfristiges Denken, die Zusammenarbeit über Ressortgrenzen hinweg und ebenso einen lebendigen Prozess der Beteiligung aller an Hamburgs Stadtentwicklung Interessierten. Das Wissen derer, die sich lange und gründlich damit beschäftigt haben, bildet dabei eine kompetente Grundlage für den städtebaulichen Diskurs. Nicht weniger wertvoll aber sind die Erfahrungen und Vorstellungen der Menschen aus Rothenburgsort und der Veddel und selbstverständlich auch aus der übrigen Stadt. Sie finden jetzt und in Zukunft Raum als Bestandteil eines transparent gestalteten Dialogs.

Verantwortungsvolle Stadtplanung verlangt allen Beteiligten einen langen Atem ab: Weil wir nichts überstürzen, sprechen wir hier über einen Entwicklungsprozess, der uns vermutlich bis ins nächste Jahrzehnt beschäftigen wird. Als nächstes wollen wir konkretere Schritte angehen, die aller Voraussicht nach unter anderem überarbeitete Bebauungspläne erforderlich machen.

Bedanken möchte ich mich schon jetzt bei Fachleuten wie Laien, die, etwa bei Informationsveranstaltungen und Stadtwerkstätten, mit Leidenschaft und Engagement die bisherige Diskussion bereicherten. Bleiben Sie bitte so interessiert und sparen Sie weiterhin nicht mit Ideen und Anregungen – damit auch aus dem Stadteingang Elbbrücken ein Teil der „Stadt für Alle“ wird.

A handwritten signature in black ink that reads "Dorothee Stapelfeldt".

Dr. Dorothee Stapelfeldt

Senatorin für Stadtentwicklung und Wohnen

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Hamburg hat sich in den zurückliegenden Dekaden dynamisch entwickelt und viele, teils großflächige Vor- und Nachnutzungskonzepte haben dafür den notwendigen Raum geboten. Mittlerweile sind sie planerisch meist weit vorangeschritten, in großen Teilen sind sie längst umgesetzt und sie haben an vielen Stellen zu mehr Stadt in der Stadt geführt. Unwirtliche Lagen sind zu lebendigen Orten geworden, attraktive Freiräume sind entstanden und städtische Infrastrukturen wurden ertüchtigt oder ergänzt. An diesen Orten haben viele Hamburgerinnen und Hamburger ein Zuhause gefunden, Unternehmen haben dort ihre Standorte entwickelt und die Stadt hat hier ein neues Gesicht erhalten.



Weil Hamburg auch in den kommenden Jahren qualitativ weiter wachsen wird, gilt es, hierfür auch weiterhin geeignete Orte zu finden und ihnen ein charakttervolles Gesicht zu verleihen. Dabei geht es nur in wenigen Ausnahmefällen darum, die Grenzen der Stadt nach außen zu verschieben – es wird vielmehr die Aufgabe sein, die bestehende Stadt weiter zu entwickeln. Dies ist in vielerlei Hinsicht deutlich anspruchsvoller, denn es erfordert eine konstruktive, intensive und respektvolle Auseinandersetzung mit dem Bestand. Und dieser ist an den Orten, um die es gehen wird, oft sehr heterogen, durch große Infrastrukturen belastet, laut, zerschnitten, vernachlässigt – aber eben auch oft sehr zentral, spannend, unentdeckt und unterschätzt.

Ein Paradebeispiel ist der Untersuchungsraum dieser Broschüre: die Veddel, Rothenburgsort, Hammerbrook und die City-Süd. Schon jetzt starke Orte mit fantastischen Wasserlagen, hochattraktiven Grünräumen, historischen Speicherarchitekturen, Gleisstraßen, den Elbbrücken sowie breiten, stark befahrenen Straßen. Große Stadtentwicklungsquartiere, wie zum Beispiel die in ihrer Entwicklung weit fortgeschrittene HafenCity, grenzen unmittelbar an. Vis-à-vis bildet der kleine Grasbrook den nächsten großen Trittstein für den „Sprung über die Elbe“.

Im Testplanverfahren zum Stadteingang haben wir nach den Begabungen und den teils verschütteten Qualitäten dieser unterschiedlichen Lagen gesucht, räumliche und inhaltliche Verknüpfungen entwickelt, die Frage nach einem angemessenen Maß gestellt (und beantwortet) und dabei gezeigt, dass die vermeintlich „fertig gebaute Stadt“ fast unvermutet große Potenziale hat. Unwirtliche und bis dato isolierte Lagen können nun in einen neuen Kontext gestellt werden. Dafür ist es notwendig, mutig in einem ungewöhnlichen Maßstab über die Stadt nachzudenken. Das Ergebnis liegt mit dem Rahmenplan zum Stadteingang Elbbrücken jetzt vor.

Ich danke allen, die sich in diesen intensiven Erarbeitungsprozess konstruktiv eingebracht haben.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'FJ Höing'.

Franz-Josef Höing

Oberbaudirektor der Freien und Hansestadt Hamburg

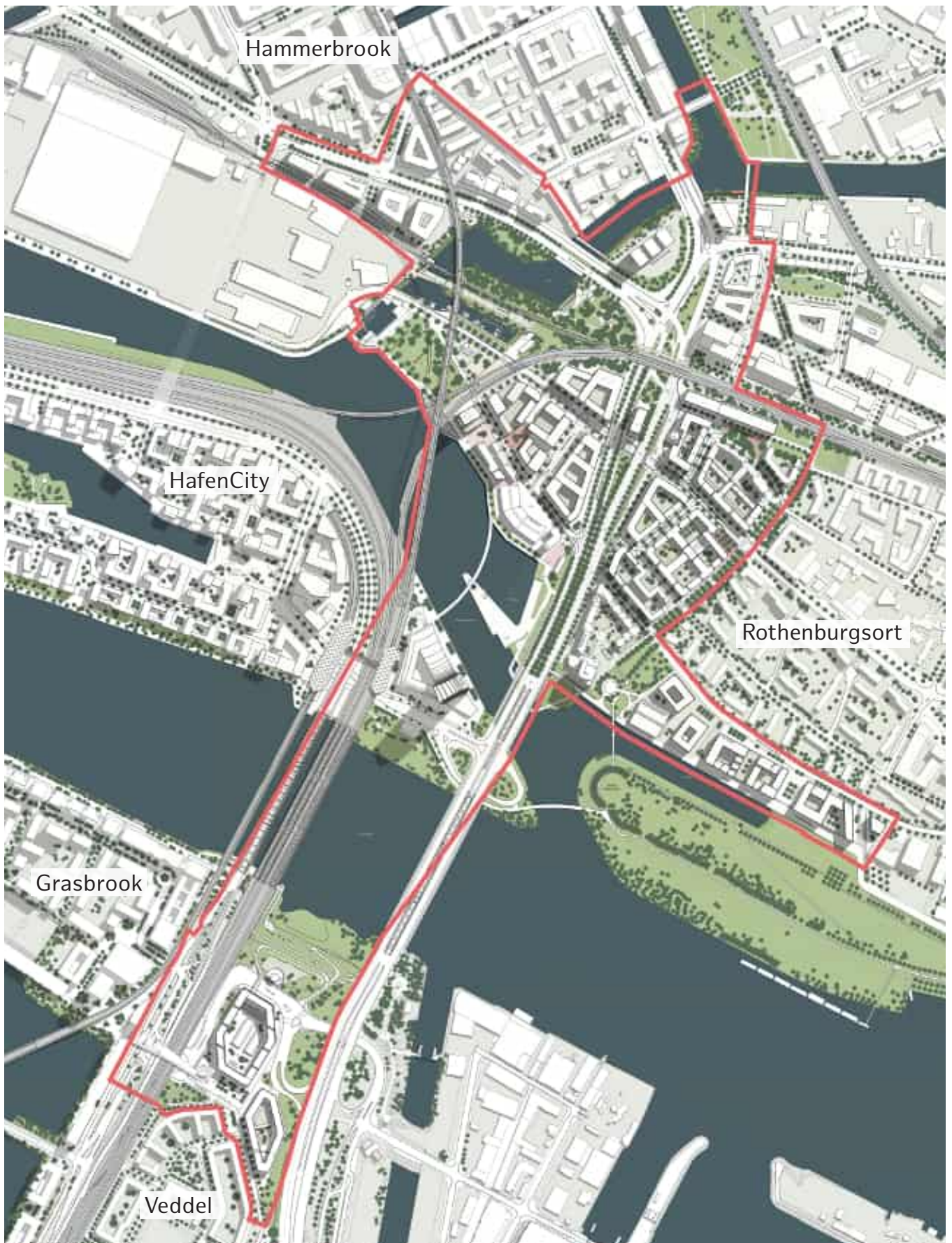
Zusammenfassung

Die Elbbrücken sind das südöstliche Tor zur inneren Stadt Hamburgs: Der Straßen- und Schienenverkehr sowie die Langsamverkehre zu Fuß und mit dem Rad fließen über diese Brücken in die City. Die Nord-Süd-Achse ist für die Anbindung der Metropole sowie für die Vernetzung innerhalb der Stadt und den Wirtschaftsverkehr ein wesentlicher Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur. Die angrenzenden Stadtteile Veddel und Rothenburgsort sind jedoch durch diese massive Verkehrsinfrastruktur stark fragmentiert und waren hierdurch in den letzten Jahrzehnten in ihrer Entwicklung erheblich gehemmt. Der sichtbare Stadtraum wird seiner Rolle als Stadteingang kaum gerecht, weder in städtebaulicher, hochbaulicher und freiraumplanerischer Hinsicht, er wird stattdessen vor allem als beiläufiger Transitraum wahrgenommen.

Der Rahmenplan Stadteingang Elbbrücken soll das tragfähige Grundkonzept für die zukünftige städtebauliche Entwicklung dieses bedeutenden Stadtraums bilden. Es gilt, dieses südöstliche Tor zur inneren Stadt zu gestalten, aber auch einzelne Stadtteile untereinander, mit ihrer Umgebung und bis hin zur Hamburger Innenstadt zu vernetzen und weiterzuentwickeln.

Der Rahmenplan Stadteingang Elbbrücken umfasst das Entwicklungsgebiet an der Schnittstelle zwischen den Stadtteilen Rothenburgsort, Hammerbrook und Veddel und dem Kleinen Grasbrook, auf dem der neue Stadtteil Grasbrook entsteht, sowie der östlichen HafenCity.

— Umgriff Rahmenplan



Städtebauliches Konzept

Der Rahmenplan entwickelt die historisch gewachsene Stadtstruktur unter Erhaltung der Funktion der Hauptverkehrsachsen konsequent weiter. Die jeweilige Grundstruktur wird dabei aus den Gegebenheiten der einzelnen Teilbereiche abgeleitet:

Die Siedlungsinsel der Veddel wird perspektivisch durch eine zeichenhafte Umbauung der zurzeit brachliegenden denkmalgeschützten Zollhallen an die Elbe herangeführt und somit sowohl von der Autobahn als auch vom Nordufer der Elbe aus deutlich sichtbarer. Rothenburgsort erhält eine klare stadträumliche Fassung zur Billhorner Brückenstraße. Geschlossene Blockstrukturen verdichten hier den Stadtraum und unterstreichen die Nähe Rothenburgsorts zur Innenstadt. Ein kompakter Stadtkörper entsteht, der die ursprüngliche Dichte Rothenburgsorts neu interpretiert.

Gleichzeitig werden Wegebeziehungen in Ost-West-Richtung gestärkt um die Billhorner Brückenstraße als Zäsur in diesem Stadtteil zu überwinden und die Fragmente von Rothenburgsort untereinander und auch weitergehend zu verknüpfen und anzubinden. Im weiteren Verlauf wird auch der Beginn der Amsinckstraße stadträumlich gefasst: von Norden wird die dichte Bebauung Hammerbrooks herangeführt, von Süden schafft die Bebauung auf dem Gelände der Magnus Hall einen baulichen Abschluss.



Vogelflug über den Stadteingang

Freiraumplanerisches Konzept

Der Freiraum im Bereich der Elbbrücken ist durch vielfältige, eindrucksvolle landschaftliche Elemente geprägt, vor allem durch die Nord-erelbe, den Elbpark Entenwerder, den Oberhafenkanal mit Billhafen, die Bille- mündung sowie den Alster-Bille-Elbe-Grünzug entlang des Hochwasserbassins. Jeder dieser Freiräume hat seinen markanten, eigenen Charakter, sie stehen jedoch noch nicht in direktem Zusammenhang. Es gilt daher, sie miteinander zu vernetzen, ihre unterschiedlichen Charaktere zu stärken und mit zeitgemäßen relevanten Nutzungen weiterzuentwickeln. Auch die Flussräume von Elbe und Bille werden als landschaftliche Elemente der Stadt gestärkt: Die Gestaltung ihrer Uferbereiche zielt auf maximal mögliche Zugänglichkeit und Erlebbarkeit. Der Veddeler Balkon und der neu geschaffene Billepark an der Bille- mündung werden zu neuen wichtigen Bindegliedern im Grünen Netz – der zentralen Freiraumstruktur der Stadt.

Verbunden mit der Nachbarschaft

Kerngedanke des Entwurfs ist es, die vielen fragmentierten Stadtteile und Quartiere in eine verbindende Umgebung einzubetten und zu diesem Zweck vielfältige Vernetzungselemente zwischen den Nachbarschaften zu entwickeln. Daher werden die Wegebezüge zwischen den Stadtteilen Rothenburgsort, HafenCity, Veddel und Grasbrook, den Parks und dem Wassersystem systematisch ausgebaut: Die Integration in das Stadtgefüge wird durch eine Vielzahl von Maßnahmen gestärkt, dazu gehören Unterquerungen der Elbbrücken, die verbessert oder neu angelegt werden sowie neue Fuß- und Radwegbrücken am Billhafen, über die Bille am südlichen Ende des Hochwasserbassins, zum Entenwerder-Park und über die Bahntrasse auf der Veddel. Im neuen Billepark ermöglichen Fußgängerstege entlang des Billeufers durch attraktive Wegeführungen ein besonderes Stadtnatur-Erlebnis, dies gilt auch für den Steg Veddel entlang des Ufers der Norderelbe.



Blick über die Elbe auf den Veddeler Balkon

1. Aufgabenstellung

1.1 Anlass und Zielsetzung

Hamburgs charakteristische Elbbrücken, die vier Brücken über die Norderelbe, spielen eine bedeutende Rolle für die Hansestadt. Neben dem Alten und Neuen Elbtunnel stellen sie Hamburgs einzige Elbquerung dar und definieren den südöstlichen Eingang zur inneren Stadt Hamburgs für den Schienen- und Straßenverkehr sowie für den Langsamverkehr zu Fuß und zu Rad.

Dieser Stadteingang hat eine durchaus zentrale Funktion und Lage im Stadtgefüge, nicht nur durch seine Bedeutung als Entrée zur inneren Stadt sondern auch durch seine reizvollen Ausblicke auf die Elbphilharmonie und die Wasserlandschaft von Norderelbe und Bille. Dieser etwa 80 Hektar große Stadtentwicklungsbereich um die Elbbrücken spannt sich zwischen der nördlichen Veddel über den Westen von Rothenburgsort bis hin zum südlichen Hammerbrook auf. In seiner unmittelbaren Nähe befinden sich etliche Großprojekte mit erheblicher Entwicklungsdynamik, wie die HafenCity, der Grasbrook oder der Billebogen. Ebenso bedeutsam ist die Nachbarschaft zu den großen dynamischen Industriezentren Hafen und Billbrook. Als Verknüpfung zwischen der City, den neuen Entwicklungsräumen und den sich anschließenden gewachsenen Gewerbe- und Industriestandorten wird dem Gebiet um die Elbbrücken zukünftig eine noch höhere Bedeutung zukommen. Darüber hinaus liegt der Stadteingang Elbbrücken im Schnittpunkt zukunftsweisender räumlicher Handlungsschwerpunkte des Senats wie dem „Sprung über die Elbe“ und „Stromaufwärts an Elbe und Bille – Wohnen und urbane Produktion in Hamburg-Ost“.

Mächtige Verkehrsinfrastrukturen des Straßen- und Schienenverkehrs, die Wasserläufe von Elbe und Bille und das Erbe der Hafenentwicklung des 19. und 20. Jahrhunderts prägen den Stadteingang Elbbrücken. Zwischen den Stadtteilen Rothenburgsort und Veddel dominiert der Eindruck eines heterogenen Stadtraums, der durch die Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs sowie durch die großen Infrastrukturprojekte des Wiederaufbaus und

die ansässige Industrie stark fragmentiert ist. Trotz seiner günstigen Lage und raumprägenden Elemente wird dieser Stadtraum seiner herausragenden Rolle als zentrales südöstliches Entrée zu Hamburgs innerer Stadt kaum gerecht, er wird auf dem Weg in die Stadt oft nur beiläufig und als nüchterner Transitraum wahrgenommen.

Um die Möglichkeiten der städtebaulichen Entwicklung zu diskutieren, hat die Billebogen Entwicklungsgesellschaft gemeinsam mit dem Bezirksamt Hamburg-Mitte und der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen 2019 ein städtebaulich-freiraumplanerisches Testplanungsverfahren auf den Weg gebracht. Ziel des Verfahrens war es, das Potenzial des Stadteingangs städtebaulich markant herauszuarbeiten; nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Entwicklungsdynamik angrenzender Stadtteile.

In einer Gesamtschau werden hierbei die nördlich und südlich von den Elbbrücken gelegenen Gebiete betrachtet. Die Entwicklungsziele des Stadteingangs Elbbrücken sind neue Stadtqualitäten, attraktive, öffentlich zugängliche Wasserlagen und Freiräume sowie gemischt genutzte, gewerbliche Strukturen, die zukunftsfähige Arbeitsplätze und in dafür geeigneten Lagen auch neue Wohnnutzungen entstehen lassen. Die Herstellung neuer und die Stärkung bestehender Verbindungen sowie der Abbau alter Barrieren stehen im Mittelpunkt. Dadurch können insbesondere die Veddel und Rothenburgsort besser an die innere Stadt angebunden werden. Dabei geht es nicht nur um neue Wegeverbindungen, sondern auch um die Verknüpfung der „grünen“ und „blauen“ Räume entlang von Bille und Elbe.

Ziel des Rahmenplans ist es, den Stadteingang Elbbrücken derart städtebaulich-freiraumplanerisch neu zu gestalten, dass seine Bedeutung als Entrée angemessen zur Geltung kommt und zudem der besondere Charme dieses rauen Ortes erhalten bleibt. Dieser Transformationsprozess an den Elbbrücken wird in den nächsten Jahrzehnten zu einem räumlichen Schwerpunkt der Stadtentwicklung.



Die drei Finalisten des Verfahrens – Cobe mit Cobe Landschaft, E2A mit Hager Partner und gmp Architekten mit WES Landschaftsarchitektur – haben überzeugende Vorschläge für eine übergreifende Ausgestaltung des Stadteingangs von der nördlichen Veddel über das westliche Rothenburgsort bis zur City Süd erarbeitet. Die Ergebnisse sind in einer Broschüre der Stadtwerkstatt, die im Rahmen des Testplanungsverfahrens stattgefunden hat, dokumentiert (Stadtwerkstatt 17).

Basierend auf den Beiträgen der drei Finalisten entstand dabei der städtebaulich-freiraumplanerische Rahmenplan Stadteingang Elbbrücken, der ein Zielbild für diesen Stadtraum um die Elbbrücken darstellt und aus übergeordneter Perspektive den nachfolgenden Planungen als Orientierungsrahmen dienen soll.

Am 2. Oktober 2020 ist im Zuge einer Stadtwerkstatt das Zwischenergebnis einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt worden. Die Hinweise aus dieser Öffentlichkeitsbeteiligung und einer anschließenden vierwöchigen Onlinebeteiligung sind in die Planung eingeflossen und in zwei Broschüren der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen dokumentiert (Stadtwerkstatt 18 und Auswertung der Online-Beteiligung).

Der vorliegende Rahmenplan Stadteingang Elbbrücken ist als informelle Planung nicht rechtsverbindlich. Er dient als übergeordnetes Planwerk, das allen nachfolgenden Planungen im Bereich des Stadteingangs Elbbrücken als Leitbild zu Grunde gelegt werden soll und dabei offen bleibt für Fortentwicklungen im Zeitablauf. Gleichzeitig steckt er den generellen Rahmen für zukünftige Entwicklungen im Betrachtungsraum ab und bildet die Grundlage für die anschließende Durchführung von Bauleitplanverfahren zur Schaffung verbindlichen Planrechts sowie nachfolgender Qualifizierungsverfahren wie z.B. hochbaulicher Wettbewerbsverfahren auf den einzelnen Baufeldern.

Billhafen: Spuren der ehemaligen Hafennutzungen bleiben als Freiräume in neuen städtebaulichen Zusammenhängen erhalten



1.2 Der Betrachtungsraum

Der Stadteingang Elbbrücken liegt südöstlich der Hamburger Innenstadt, zwischen den Stadtteilen Rothenburgsort, Hammerbrook, HafenCity und Veddel und nur wenige Minuten von der Innenstadt entfernt. Er nimmt somit eine zentrale Lage im Stadtgefüge ein, stellt das Entrée zur Inneren Stadt dar und ist charakterisiert durch den Übergang zum teilweise hafengeprägten Siedlungs- und Landschaftsraum der Elbinseln.

Der Betrachtungsraum erstreckt sich entlang der Verkehrsachsen B75 Billhorner Brückenstraße und der Freihafenelbbrücke – von der Veddel im Süden über die Norderelbe nach Rothenburgsort bis Hammerbrook. Westlich schließt der Betrachtungsraum Teile des Großmarktgeländes, das Quartier Elbbrücken der HafenCity sowie auch Teile des Kleinen Grasbrooks einschließlich des Moldau- und Saalehafens ein.

Der Betrachtungsraum wird geprägt von übergeordneten Verkehrsachsen (Straßen und Schienen), den Wasserläufen von Elbe und Bille und einem Erbe an Infrastrukturbauwerken der Hafenentwicklung des 19. und 20. Jahrhunderts. Zwischen den Siedlungseinseln Rothenburgsort und Veddel dominiert der Eindruck eines stark heterogenen, in einzelne, isolierte Nutzungsgebiete „verinselten“ Stadtraums.

Durch die vielen städtebaulichen Entwicklungsvorhaben im Betrachtungsraum wird sich dieser in den kommenden Jahrzehnten dynamisch weiterentwickeln. Dazu gehören die HafenCity, die Konversion des Geländes des ehemaligen Huckepackbahnhofs zu einem Standort für urbane Produktion und die Konversion des Kleinen Grasbrooks zum neuen Stadtteil Grasbrook.

Der mit der U- und S-Bahnstation Elbbrücken neu geschaffene Nahverkehrsknoten verbessert die Anbindung des Gebiets an die Innenstadt entscheidend.



Betrachtungsraum

Bille

Hammerbrook

Ingredion

Neuer Huckepackbahnhof

Magnus Hall

Rothenburgsort

Brandshofer Schleuse

Großmarkt

Am Haken

HafenCity

Quartier Elbbrücken

Entenwerder

S- und U-Bahnhaltestellen Elbbrücken

Elbtower

Neue Elbbrücke

Freihafenelbbrücke

B75

Norderelbe

Ehemalige Zollhallen

Grasbrook

Veddel

Moldauhafen

Innerhalb des Betrachtungsraums für den übergeordneten Rahmenplan Stadteingang Elbbrücken sind die nachstehenden drei Entwicklungsräume identifiziert worden:

I Billhorner Brückenstraße

Der zentrale Teilbereich des Stadteingangs erstreckt sich von den Elbbrücken bis zum Bahndamm an der Gabelung Heidenkampsweg/Amsinckstraße und umfasst eine Fläche von etwa 17 Hektar.

Im Nordwesten liegt der Stadtteil Hammerbrook mit den angrenzenden Flächen des Industriebetriebs Ingredion, im Nordosten das Gelände des Neuen Huckepackbahnhofs und den östlichen Rand bilden die Wohnquartiere Rothenburgsorts. Im Südwesten grenzt der Billhafen als große Wasserfläche zwischen Brandshofer Schleuse und Billhorner Brückenstraße an das Gebiet.

II Veddel Nord und „Veddeler Balkon“

Nördlich der städtisch bebauten Veddel liegt der zweite städtebauliche Teilbereich zwischen der in Hochlage geführten Autobahn 255 im Osten, den S- und Fernbahngleisen im Westen und der Norderelbe im Norden. Das Gebiet wird durch die in Ost-West-Richtung verlaufende Prielstraße in zwei Teilbereiche untergliedert: das ehemalige Zollgelände im Süden und den naturnahen Bereich mit Deichanlage im Norden einschließlich der zu schützenden Biotope und Ausgleichsflächen. Das gesamte Areal umfasst eine Fläche von etwa 13,3 Hektar.

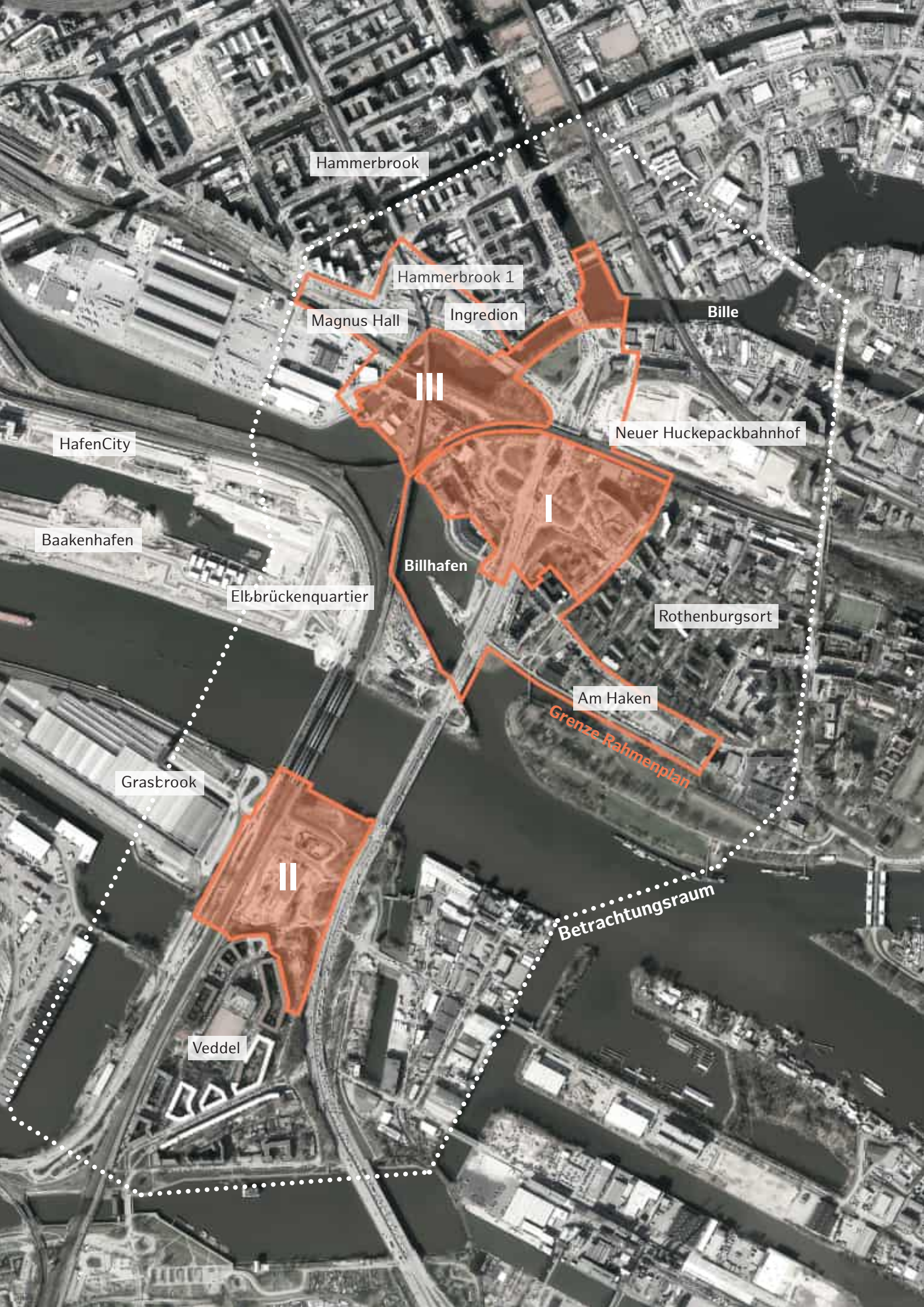
III Billepark

Der Landschaftsraum erstreckt sich entlang des Billeufers im Übergangsbereich zwischen HafenCity, Rothenburgsort und Hammerbrook und umfasst etwa 14 Hektar. Im Westen schließen unmittelbar die Flächen des Großmarkts und der Magnus Hall an.

Für diese drei Teilbereiche sind vertiefende Betrachtungen im Zusammenhang mit weiteren erforderlichen fachplanerischen Aspekten (z. B. Lärm, Erschütterung) parallel in separaten Verfahren, zum Teil auch mit unterschiedlichen Büros erfolgt. Zielsetzung hierbei war es, jeweils detailliertere Funktionspläne für diese Bereiche zu erarbeiten (im Maßstab 1:1.000). Diese vertieften Planungen sind in den übergeordneten Rahmenplan integriert worden.

Daneben beinhaltet der Gesamtbearbeitungsraum Flächen, welche bereits über konkretere städtebauliche Planungen verfügen und daher nachrichtlich in den Rahmenplan übernommen wurden. Dies betrifft den neuen Stadtteil Grasbrook (Darstellung Stand Juli 2021), die Entwicklung Neuer Huckepackbahnhof, das Elbbrückenquartier in der östlichen HafenCity, und die Flächen der ehemaligen Magnus Hall. Auch zwei Brücken, die von der östlichen HafenCity zum einen nach Norden über das Großmarktareal und zum anderen nach Süden über die Norderelbe zum neuen Stadtteil Grasbrook führen wurden nachrichtlich in den Rahmenplan übernommen. Diese beiden Brückenbauwerke sind jedoch noch Gegenstand weiterer Untersuchungen. Hinzu kommen erste stadträumliche Konzepte für die Erweiterungsflächen des Industriebetriebs Ingredion, die angrenzenden Flächen Hammerbrook1, den Löschplatz am Billhafen sowie die Flächen Am Haken, westlich des ehemaligen Branntweinmonopols.

Die Rahmenplanung stellt somit die grundsätzlichen städtebaulichen und freiraumplanerischen sowie verkehrsplanerischen Strukturen aus einer übergeordneten Perspektive dar, die zudem die vertiefenden Planungen der drei Teilbereiche letztendlich zu einem übergeordneten Gesamtbild auf einer relativ abstrakten Ebene (im Maßstab 1:2.000) zusammenführt. Im Zuge nachfolgender Planverfahren wie zum Beispiel dem Erstellen der Bauleitpläne können vertiefende Untersuchungen im Einzelnen Anpassungen der Planung ergeben.



Hammerbrook

Hammerbrook 1

Magnus Hall

Ingedion

Bille

Neuer Huckepackbahnhof

HafenCity

Baakenhafen

Elbbrückenquartier

Billhafen

Rothenburgsort

Am Haken

Grenze Rahmenplan

Grasbrook

Veddel

Betrachtungsraum

2. Leitziele

Mit der Entwicklung des Stadteingangs Elbbrücken sollen neue urbane Stadtqualitäten, attraktive Freiräume und öffentlich zugängliche Wasserlagen geschaffen werden. Es entstehen gemischt genutzte Quartiere, die zukunftsfähige Arbeitsplätze, sowie – in dafür geeigneten Lagen – auch neuen Wohnraum schaffen.

In diesem Rahmen sind die markanten, hafentypischen Strukturen von Land- und Wasserflächen zu bewahren. Angestrebt wird ein Wechselspiel zwischen angemessener urbaner Dichte und Weite, das immer wieder auch Gelegenheit bietet, die besondere Lage direkt am Wasser erlebbar und mit reizvollen Ausblicken sichtbar zu machen.

Die Entwicklung des Gebiets wird einen Zeitraum von mindestens 20 Jahren in Anspruch nehmen. Da sich während dieser Zeit manche Rahmenbedingungen und damit auch Entwicklungsbedarfe der Stadt ändern werden, muss der Rahmenplan ein gewisses Maß an Flexibilität aufweisen. Gleichzeitig muss er klare Leitlinien vorgeben, um die einzigartige Chance für eine Neuprofilierung dieses Stadteingangs zu nutzen. Dieses Spannungsverhältnis prägt die nachfolgend genannten, bereits im Testplanungsverfahren entwickelten Leitziele des Rahmenplans: Sie bieten einerseits Orientierung, andererseits eröffnen sie den notwendigen Spielraum für situative Interpretationen im lokalen Kontext.



2.1 Vernetzung der Quartiere

Urbane Räume funktionieren dann am besten, wenn die einzelnen Quartiere miteinander verbunden sind und zusammen ein fließendes, dynamisches, vielseitiges Ganzes ergeben. Dies kann nur durch die Schaffung von attraktiven Zielorten und Verknüpfungspunkten gelingen, die eine feine Vernetzung der öffentlichen Räume mit sich bringen. Das Gebiet des Stadteingangs Elbbrücken ist stark durch Verkehrsinfrastrukturen geprägt. Diese dienen primär dem Durchgangsverkehr, bleiben auf lokaler Ebene lückenhaft und viele Orte innerhalb des Gebiets sind nicht ausreichend erschlossen. Vielmehr entstehen räumliche Zäsuren durch die übergeordneten Schienenverkehre und durch die Magistrale selbst. Die allgegenwärtigen Wasserläufe verstärken den Eindruck eines heterogenen, verinselten Stadtraumes.

Primäres Ziel des Rahmenplans ist es, die Siedlungsiseln Veddel und Rothenburgsort mit der Umgebung und der Innenstadt zu vernetzen. Mit der Entwicklung der Hafen-City und des zukünftigen Stadtteils Grasbrook sind bereits neue Stadtquartiere im Entstehen, durch die die innerstädtischen Strukturen von Westen bis an die Billhorner

Brückenstraße und den die Veddel begrenzenden Bahndamm herangeführt werden. Daraus eröffnen sich Chancen für neue räumliche Verknüpfungen mit den aktuell bestehenden Siedlungsiseln.

Insbesondere bei der Betrachtung der Billhorner Brückenstraße als Transitraum gilt es, einen Umgang mit der massiven Trennwirkung dieses bis zu elfspurigen Verkehrsraums zu finden, der die Entwicklung Rothenburgsorts über Jahrzehnte stark beeinträchtigt hat. Der entstehende Stadtraum soll durch den formulierten Urbanitätsanspruch seiner zentralen Lage gerecht und als räumliches Zentrum erlebbar gemacht werden und auch über die Straße hinweg den westlichen und östlichen Teil von Rothenburgsort verbinden.

Eine bessere Anbindung an das städtische Mobilitätsnetz gilt es zudem nicht nur durch ein verbessertes ÖPNV-Netz und verdichtetes Nutzungsangebot, sondern auch über attraktive Rad- und Fußwege zu erreichen. Ein besonderes Qualitätsmerkmal dieser neuen oder verbesserten Verbindungswege stellt der direkte Bezug zu den Flussläufen von Elbe und Bille dar.



Vernetzung

Bestehende Querung

Optimierte Querung

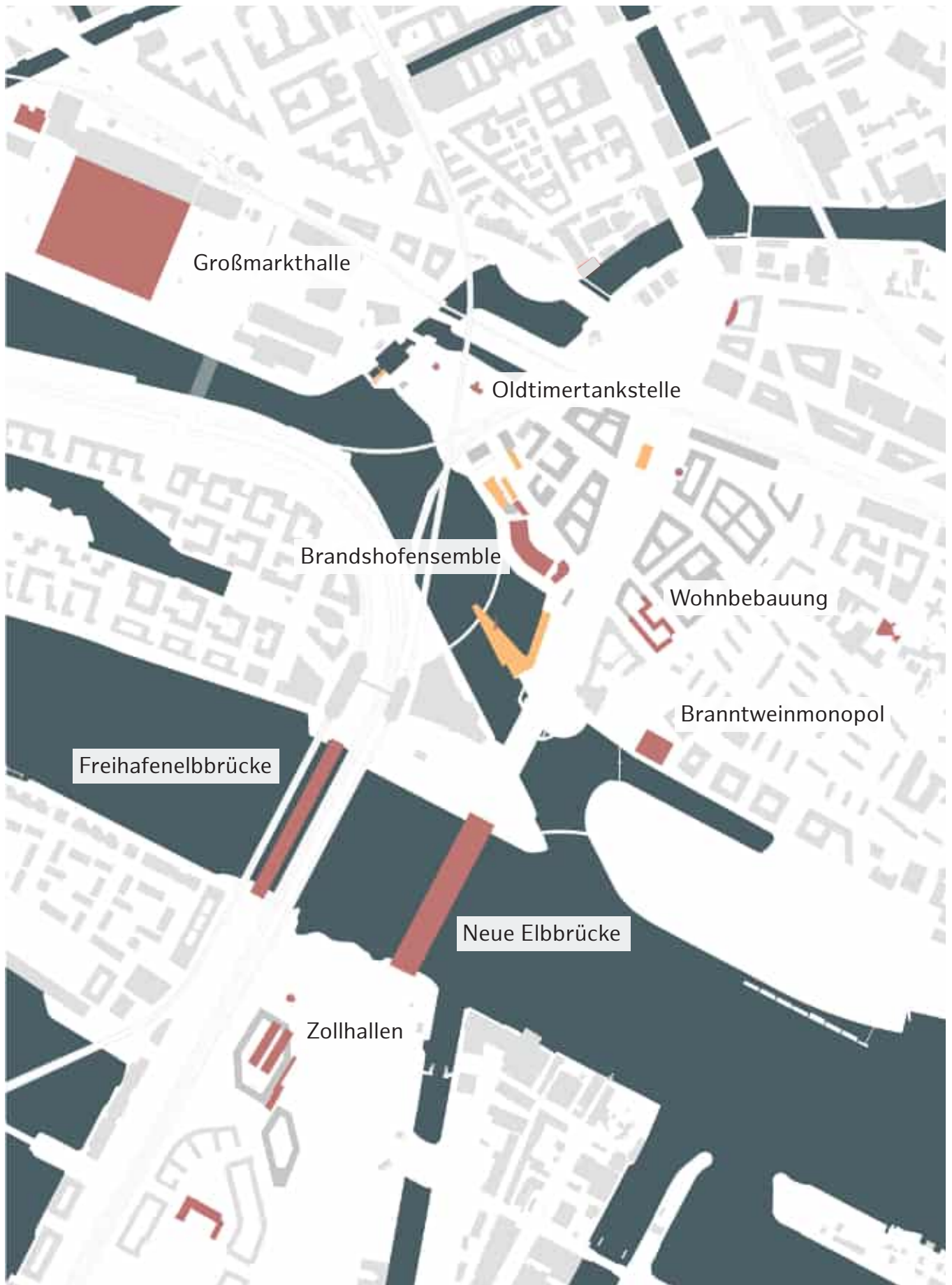
Geplante Querung

2.2 Wertschätzung des historischen Erbes

Die vielfältigen ungenutzten Flächen im Gebiet des Rahmenplans sind in Zusammenhang mit den historisch wertvollen und städtebaulich wichtigen Bestandsbauten des Gebiets zu sehen.

Neben den Elbbrücken, einem Baudenkmal von nationaler Bedeutung, sind auch andere erhaltenswerte Bauwerke der Hafenentwicklung wie Hafenbecken, Kaimauern, Brücken, Kräne usw. in die neuen städtebaulichen Strukturen zu integrieren.

Der Billhafen und das angrenzende Baudenkmal des Brandshof-Ensembles sowie die geschützten Zollhallen auf der nördlichen Veddel sind städtebaulich und architektonisch markante Zeugnisse des ehemaligen Hamburger Freihafens. Diese ortsprägenden Baudenkmäler und andere wertvolle Bestandsgebäude sollen erhalten und in die Planungen integriert werden. Sie leisten einen bedeutenden Beitrag zur Identität dieser Orte.



Baudenkmäler

■ Eingetragenes Baudenkmal ■ Erhaltenswürdige Gebäude / Freiflächen

2.3 Grünes Netz: Verbunden über den Freiraum

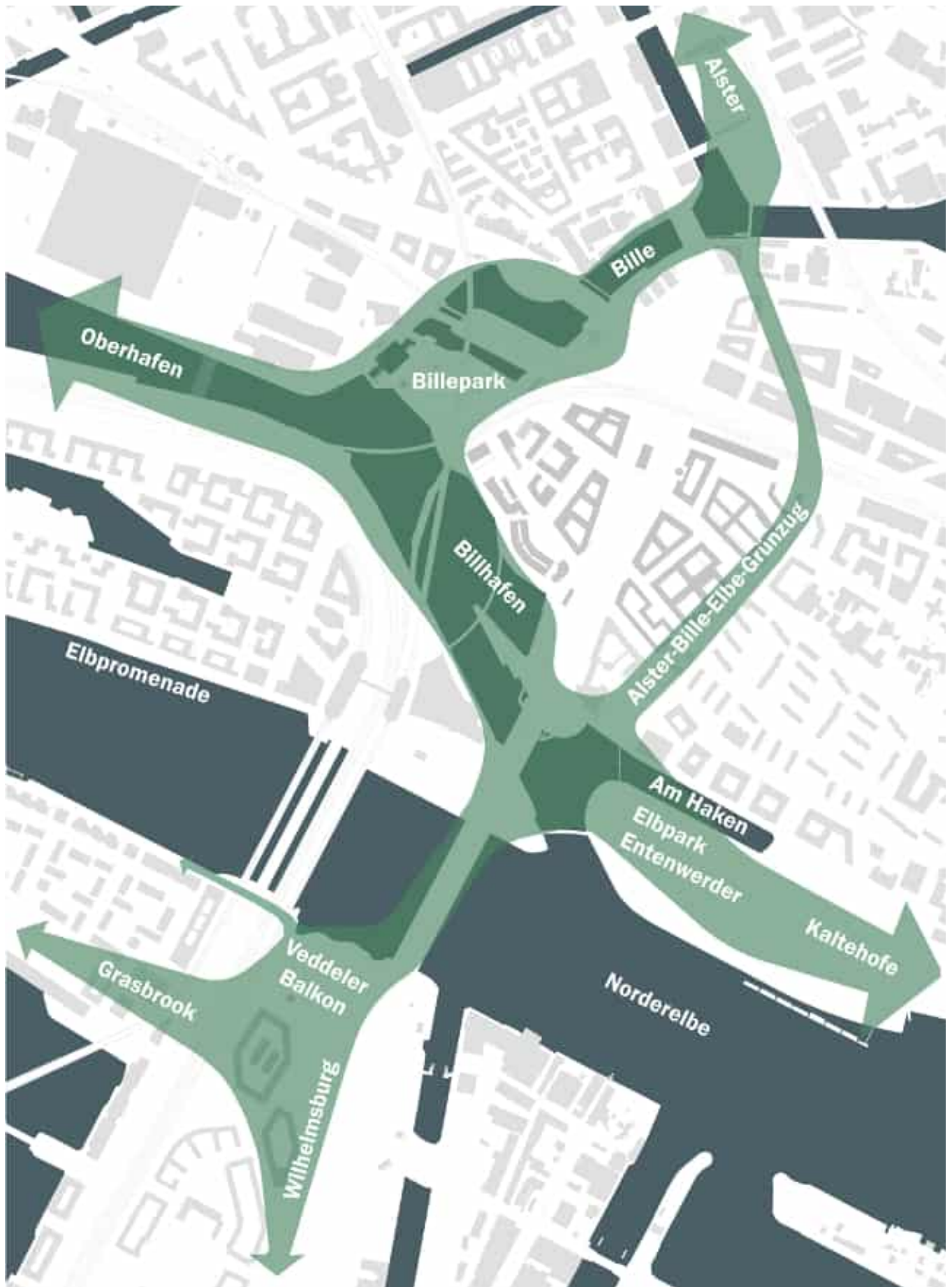
Die Grünraumverbindungen sind für eine möglichst enge Verknüpfung des Plangebiets mit der Innenstadt und den umgebenden Quartieren von besonderer Bedeutung: Existierende Parks und Grünräume sollen aufgewertet und über neu geschaffene Grünflächen miteinander verknüpft werden. Der Veddeler Balkon und der Billepark sind als wichtige Bindeglieder im Grünen Netz, der zentralen Freiraumstruktur der Stadt, zu sehen.

Ergänzt werden sollen diese beiden zentralen öffentlichen Räume durch ein Netz kleinerer Quartiersplätze innerhalb der einzelnen Baugebiete, die in Abhängigkeit von den benachbarten Nutzungen ganz unterschiedlich ausgestaltet werden können.

Neben der Gestaltung von neuen, aus übergeordnet stadträumlichen Überlegungen heraus entwickelten Freiräumen sind die bereits

bestehenden Grün- und Freiflächen weiter zu qualifizieren und als nutzbare Räume in die Konzeption zu integrieren. Hierbei sollen die bislang ungenutzten Potenziale dieser Flächen einen Mehrwert sowohl für den Stadtteil als auch für die gesamten Raum des Stadteingangs darstellen. Vornehmlich ist hier die Flusslandschaft Bille als ein den Stadtraum prägendes Element einzubeziehen, es sind Bezüge zum Alster-Bille-Elbe-Grünzug und zum Elbpark Entenwerder aufzubauen und erwünschte Synergien zwischen Stadt und Wasser sowie zwischen Industriekulissen und Naturraum entlang des Flusslaufs herauszuarbeiten.

Auf der Veddel soll – über den Deich hinweg – ein direkter Bezug zwischen der künftigen Bebauung und dem vorgelagerten Grünraum, der Elbe sowie, unter den Freihafenelbbrücken hindurch, auch zum neuen Stadtteil Grasbrook hergestellt werden.



Grünraumverbund

■ Wasserflächen

■ Übergeordnete Grünräume

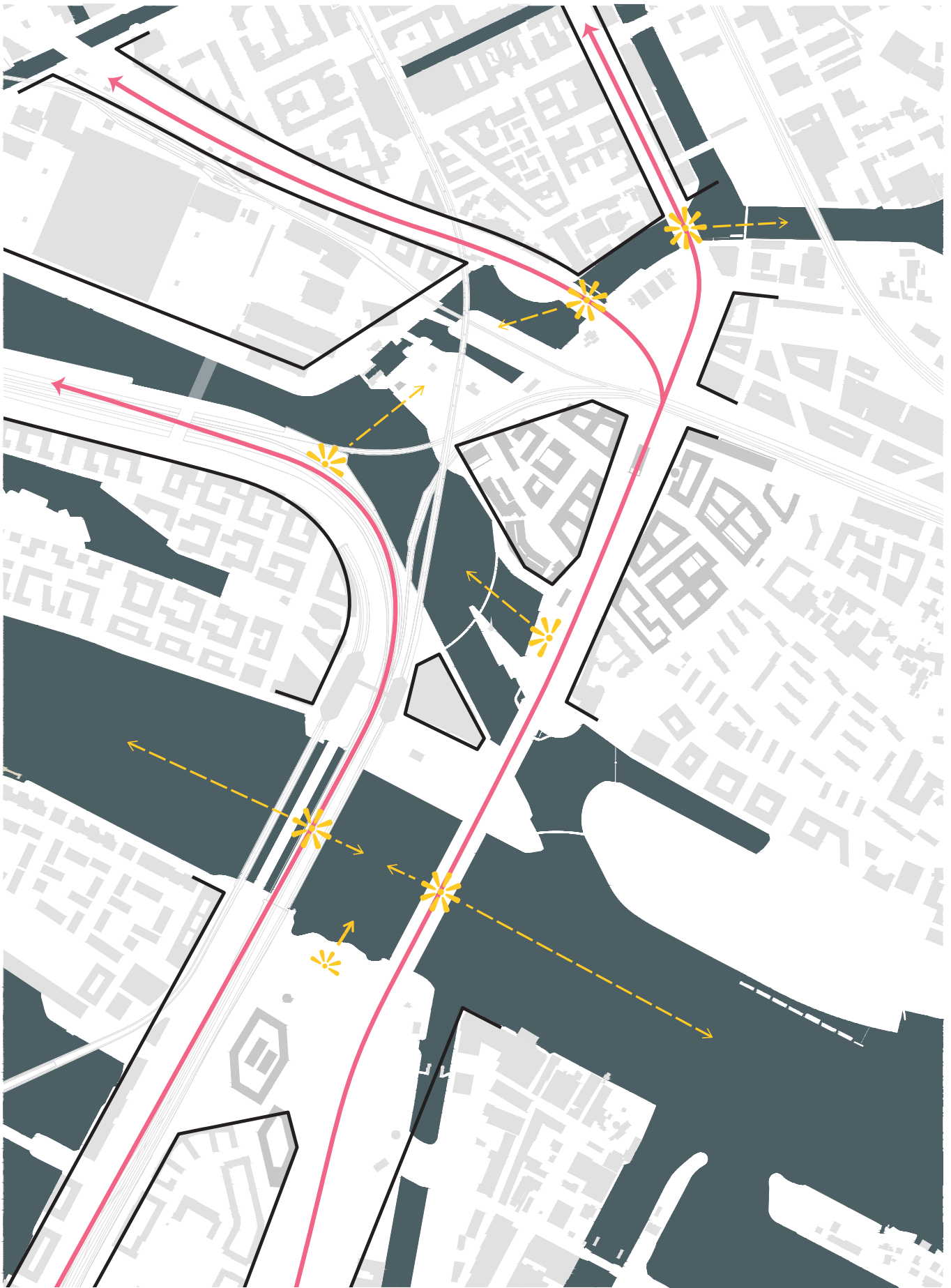
2.4 Wechselspiel von Dichte und Weite

Das Bearbeitungsgebiet des Rahmenplans ist der zentrale Zufahrtsraum von Südosten in die innere Stadt. Entlang beider Zufahrtsachsen – Bahntrasse und Magistrale – zeigt sich dem Betrachter aktuell eine Abfolge charakteristischer städtisch-freiräumlicher Situationen. Diese bleiben jedoch punktuell, fragmentarisch und sind kaum zusammenhängend lesbar. Präzise städtebauliche Setzungen bei gleichzeitigem Freihalten von Flächen sollen hier die Abfolge zu einer Sequenz verdichten, die den Weg in Richtung Innenstadt leitet.

Diese Sequenz wird geprägt durch einen Rhythmus von Verdichtung und Aufweitung, der mit dem kompakten Siedlungskörper der Veddel westlich der Autobahn beginnt. Der anschließenden Öffnung des Blickes nach Westen auf die Silhouette der Innen-

stadt beim Überqueren der Elbbrücken folgt sogleich der Elbtower als baulicher Hochpunkt. Nach dem kompakteren Panorama des Billhafens taucht die Magistrale in Rothenburgsort erstmals in dichten Stadtraum ein. Die Überquerung der Bille bietet einen Ausblick, bevor die innere Stadt in Hammerbrook erreicht wird.

Im Zusammenspiel mit den weiteren Entwicklungen in den angrenzenden Stadträumen soll hier eine eindeutige Raumwirkung geschaffen werden. Unabdingbar ist dabei eine räumliche Fassung des Stadteingangs, deren Proportion dem Ort und dem großzügigen Straßenquerschnitt der Billhorner Brückenstraße angemessen ist und die zugleich übergeordnete freiraumbezogene Überlegungen und orientierungsschaffende Sichtbezüge berücksichtigt.



Raumwirkung



Blickbezüge

— Zufahrtsachsen



Räumliche Fassung der Magistrale

2.5 Öffentliche Ufer an Bille und Elbe

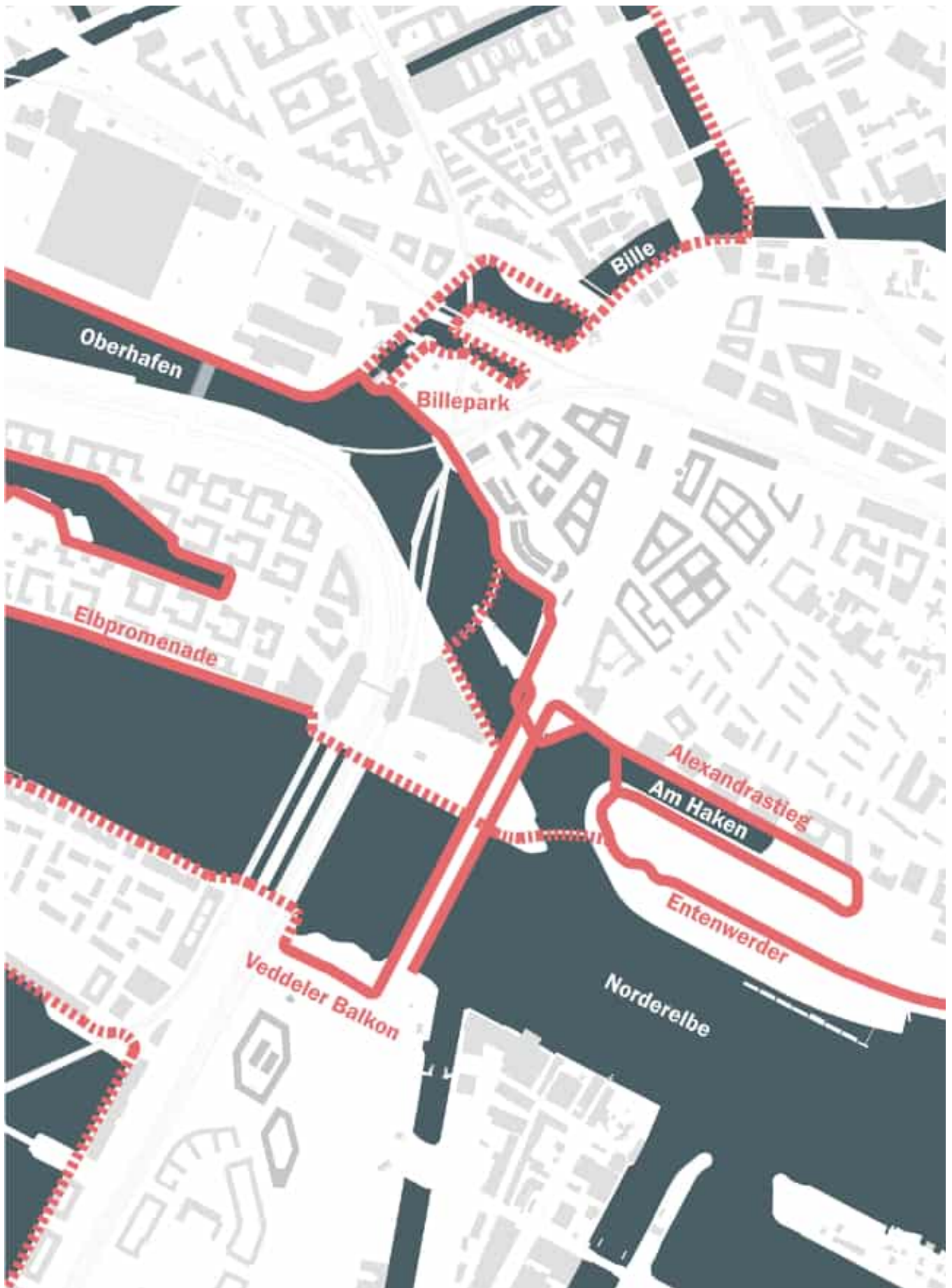
Eine besondere Aufmerksamkeit ist im Betrachtungsraum des Stadteingangs Elbbrücken auf die Gestaltung des öffentlichen Raums an den Uferkanten zu legen: Mit einmaligen Ausblicken auf die Wasserläufe sind diese Uferzonen Orte der Begegnung und Kommunikation mit stadtteilprägendem Charakter.

Neben den bestehenden Uferpromenaden und dem Billhafen ist hier vor allem eine Zugänglichkeit des Ufers im Mündungsbereich der Bille von zentraler Bedeutung. Perspektivisch sollen auch hier neue Wegeverbindungen im Einklang mit den nautischen Belangen der Bille und den Erfordernissen der Gewerbetreibenden eine neue Verbindungsqualität vor allem in Richtung der nördlich angrenzenden Stadtteile erzeugen.

Viele Abschnitte der Gewässerbereiche im Billebogen sind derzeit von Land aus nicht zugänglich. Teilweise wird der Zugang durch starken Bewuchs behindert oder in anderen

Bereichen direkt von Gebäuden und Privatflächen belegt, die keinen öffentlichen Zugang erlauben. Die Wasser- und Uferbereiche besitzen jedoch aufgrund des insgesamt hohen Versiegelungsgrads im Betrachtungsraum durch flächenintensive Bebauung und Straßenräume eine besondere gestalterische und ökologische Dringlichkeit in der Ausgestaltung des Stadteingangs.

Entlang der Wasserachsen sind an den Ufern breite Fuß- und Radwege anzulegen und gute Verbindungen zwischen den Quartieren zu schaffen. Ein durchgängiger, barrierefreier gewässerbegleitender Fuß- bzw. Wanderweg zwischen Hochwasserschutzbassin und Brandshofer Schleuse, zum Teil als Stegsystem entwickelt und mit Anschluss an den kombinierten Fuß- und Radweg entlang des Oberhafens, soll ein wichtiger Bestandteil des Freiraumverbunds Grünes Netz Hamburg sein. Bei Querungen der Schifffahrtswege wird hierbei auf hinreichende Durchfahrtshöhen und -breiten geachtet.



Wege am Wasser

Bestehende Wege am Wasser

Geplante Wege am Wasser

2.6 Nutzungsvielfalt - gemeinschaftlich und flexibel

Der Stadteingang Elbbrücken soll von einer gemischten Nutzungsstruktur getragen sein, mit der die Wohnfunktion in der Stadt gestärkt wird und gleichzeitig ein breites Angebot für neue Arbeitsplätze geschaffen wird.

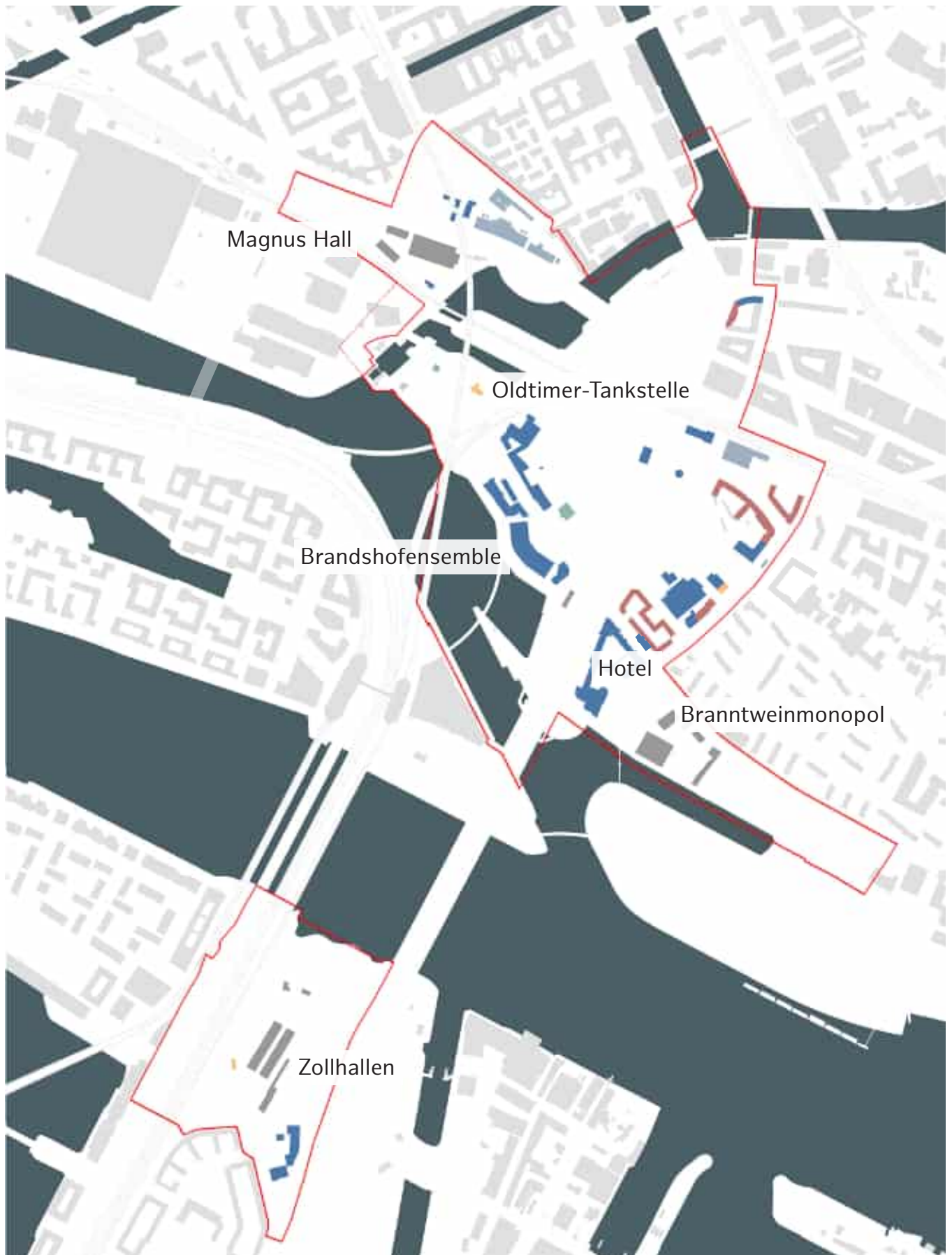
Wohnnutzungen können in lärmabgewandten Lagen integriert werden. Dies ist hauptsächlich in den lärmabgewandten Lagen östlich der Billhorner Brückenstraße möglich. Um einem sich ausdifferenzierenden und zunehmend von der Nachfrageseite bestimmten Wohnungsmarkt gerecht zu werden, wird ein breites Wohnungsangebot angestrebt, das standortbezogene Angebote für unterschiedliche Haushaltstypen und Bevölkerungsgruppen unterbreitet.

Kreative Milieus finden sich an vielen untergenutzten Orten mit charakteristischen Bestandsgebäuden, so auch im Gebiet um den Stadteingang Elbbrücken, insbesondere im Bereich um den Billhafen und den Brandshofer Deich. Kulturelle Nutzungen sollen ein integraler Bestandteil des Quartiers bleiben, ergänzt durch spezifische Bürokonzepte und andere innovative und flexible Strukturen. Dafür eignen sich aber auch andere markante Standorte, wie z. B. die nördliche Veddel

mit den denkmalgeschützten Zollhallen. Die Reintegration von Handwerk und Produktion in das städtische Gefüge ist aufgrund technologischer Fortschritte und verringerter Emissionen dieser Betriebe zunehmend möglich. Rothenburgsort West bietet hierfür hervorragende Potenziale, den Betrieben eröffnet sich die Chance, Gewerbe mehrgeschossig und somit flächensparend zu organisieren.

Ein weiteres Ziel der Gebietsentwicklung ist es, die Veddel als lebenswertes Quartier mit einer bedarfsgerechten und funktionierenden Versorgungsinfrastruktur, insbesondere hinsichtlich einer qualifizierten und sichtbar verorteten Nahversorgung weiterzuentwickeln.

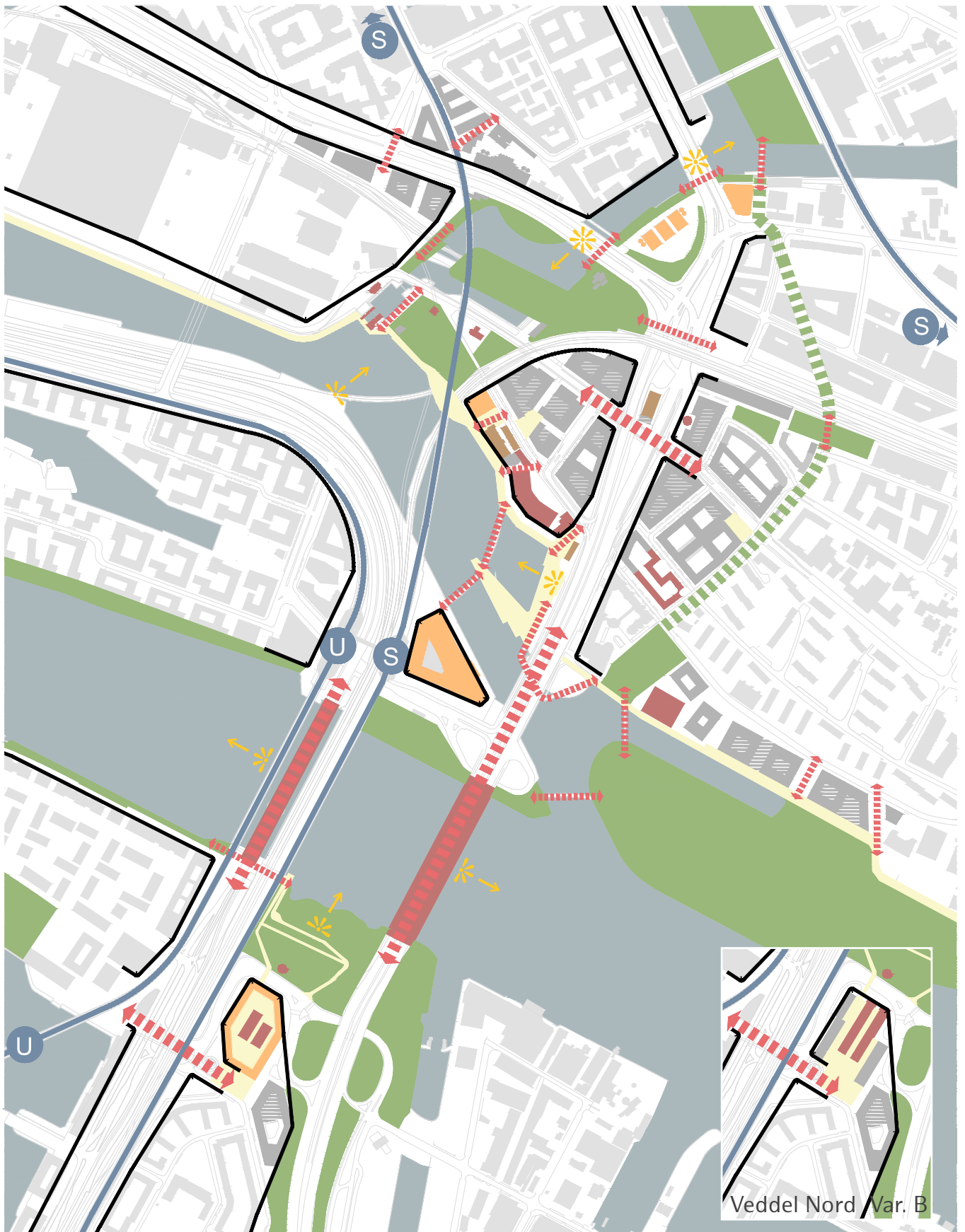
Die möglichst kleinräumige Mischung dieser Nutzungen ist das übergeordnete städtebauliche Ziel für ein urbanes Stadtgefüge der Zukunft. Dies erfordert beim weiteren Vorgehen ein wohlabgewogenes Konzept der Mischung im Gebäude, zwischen den Gebäuden im Quartier und zwischen den Quartieren.



Nutzungen im Bestand

- | | | | |
|---|--|---|--|
| ■ Wohnen | ■ Gastronomie | ■ Soziale/kulturelle Infrastruktur | ■ Industrielles Gewerbe |
| ■ Gewerbe/Hotel/Kreativwirtschaft/Büro | ■ Leerstand | — Rahmenplangrenze | |

Ausgehend von den vorgenannten perspektivischen Zielbildern wurde das städtebauliche und landschaftsplanerische Konzept für den Rahmenplan Stadteingang Elbbrücken entwickelt. Der Strukturplan stellt für den Bereich des Rahmenplans funktionale und gestalterische Entwicklungsperspektiven dar und verdeutlicht somit alle planerischen Leitvorstellungen. Dabei werden Planungsbedarfe und Handlungsschwerpunkte aufgezeigt und problem- und gebietsspezifische Lösungsmöglichkeiten im Überblick verdeutlichend dargestellt.



Strukturplan

- | | | | |
|-----------------------------|--------------------------------|------------------------|-------------------|
| Bauliche Ergänzung | Baudenkmal | Erhaltenswerte Gebäude | Räumliche Fassung |
| Besondere Bedeutung | Promenaden und Quartiersplätze | Grünanlagen | |
| Grünräumliche Verknüpfungen | Städtebauliche Verknüpfungen | Blickbezüge | |





3. Gesamtkonzept Rahmenplan





3.1 Städtebauliches Gesamtkonzept

Räumliche Sequenz von Weite und Dichte

An kaum einem anderen Ort in Hamburg ist die städtische Infrastruktur dichter und unmittelbarer erlebbar als in dem Gebiet um die Elbbrücken. Bahndämme, Brücken und Kanäle, aber auch industrielle Produktion und Hafenareale sind allgegenwärtig und trennen vorhandene städtebauliche Strukturen, die gegenwärtig noch isoliert und fragmentarisch bleiben. Andererseits zeichnet sich das Gebiet durch seine weitläufigen Freiräume, insbesondere seine Wasserläufe aus. Die besondere Verbindung aus Infrastrukturen und Freiräumen fügt sich jedoch schon jetzt zu einer Art natürlicher Dramaturgie: Dem Besucher, von Süden per Bahn oder Auto anreisend, präsentiert sich die Fahrt in die innere Stadt als eine Abfolge von charakteristischen Szenen, bei denen sich gefasste, städtisch-dichte Räume und großzügige, weite Ausblicke in die Stadtlandschaft abwechseln.

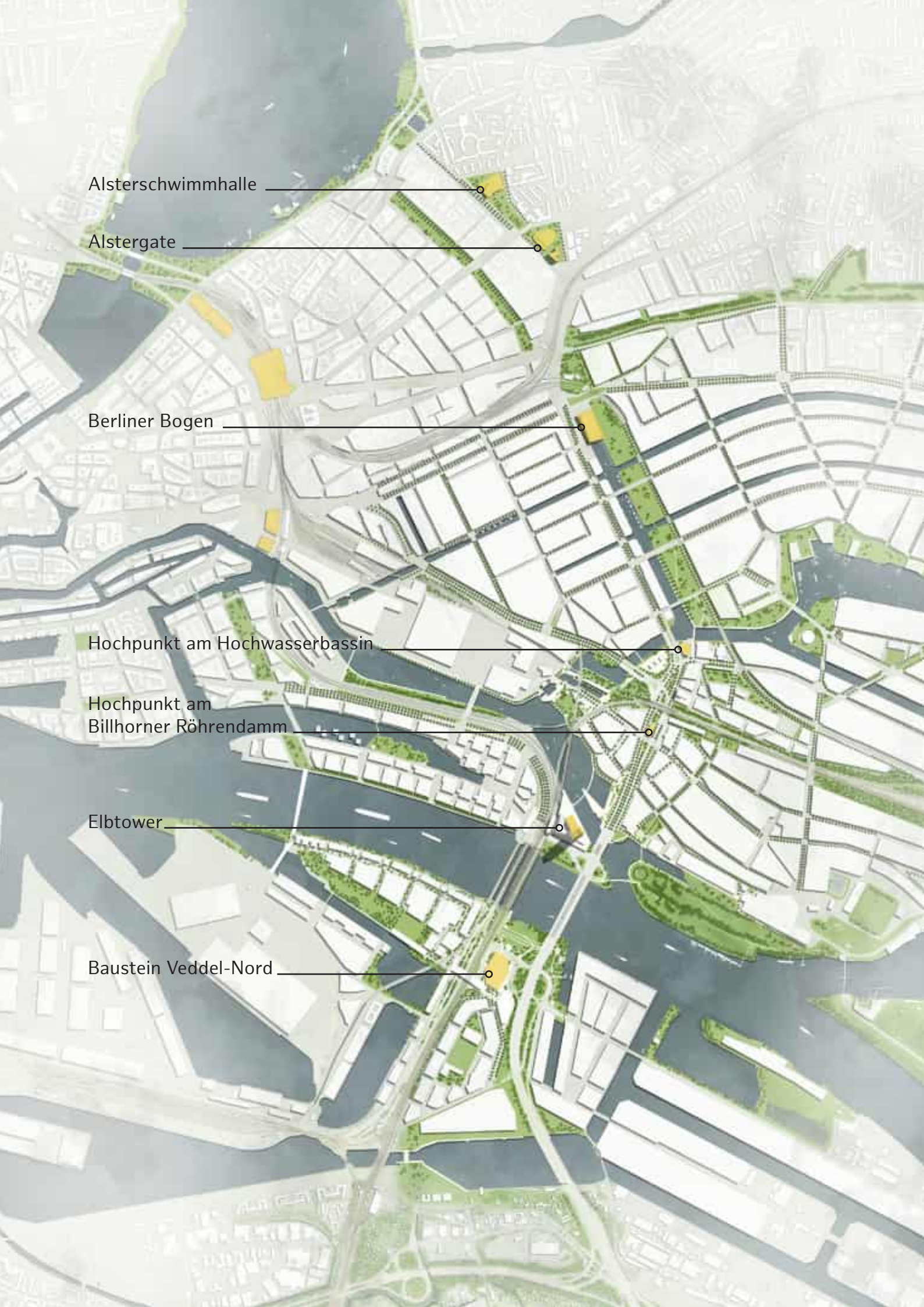
Dieses Wechselspiel wird im Rahmenplan konsequent geschärft, durch einzelne Stadtzeichen in Form von baulichen Hochpunkten oder markanten Solitären begleitet und so zu einer räumlichen Sequenz mit großem Wiedererkennungswert weiterentwickelt.

Den Auftakt dieser Sequenz bildet die Siedlungsinsel der Veddel. Sie wird durch eine zeichenhafte Bebauung auf dem ehemaligen Zollareal Richtung Elbe erweitert und ist somit erstmalig sowohl vom Nordufer, als auch von der Autobahn sichtbar. Die anschließende Fahrt über die markanten historischen Elbbrücken gewährt einen ersten weiten Panoramablick auf Hamburgs elbseitige Stadtsilhouette. Mit der Landmarke des geplanten

Elbtowers, als Auftakt und Abschluss der östlichen HafenCity, erreicht man den baulichen Hochpunkt des Stadteingangs Elbbrücken. Er weist schon von weitem wie ein Leuchtturm den Weg.

Anschließend eröffnet sich von der Billhorner Brücke der Blick auf den Billhafen und die Bebauung der Hafenkante rund um den Brandshof. Die Landzunge des Billhafens wird bewusst von jeder Bebauung freigehalten, um den Oberhafenkanal mit seiner außergewöhnlichen Brückenlandschaft sichtbar zu lassen.

Mit der Einfahrt nach Rothenburgsort wird die Magistrale endgültig in einen städtischen Straßenraum überführt. Dieser Straßenraum wird durch eine ruhige, beidseitige bauliche Fassung – in Anlehnung an das historische Stadtgefüge – wiederhergestellt und im weiteren Verlauf durch den überformten Hochpunkt am Billhorner Röhrendamm akzentuiert. Ein neuer Hochpunkt am Hochwasserbassin markiert an dieser Stelle ein stadträumliches Gelenk und bildet den Endpunkt der Stadteingangs-Sequenz. Hier weitet sich der Straßenraum auf und die Magistrale gabelt sich vor der Kulisse der markanten Anlagen der Stärkefabrik. Deren südliche Erweiterung und die Höhenentwicklung dieses von weitem sichtbaren Fluchtpunkts stehen jedoch in einer planrechtlichen Abhängigkeit zueinander, die im nachfolgenden Bebauungsplanverfahren Rothenburgsort 17 weiter vertiefend untersucht und bewertet werden muss. Anschließend tauchen beide Straßenäste in die dichte Bebauung Hammerbrooks ein.



Alsterschwimmhalle

This architectural map of Hamburg's city center features a grid of streets and building footprints in light gray. The Alster river is shown in dark blue, winding through the area. Green spaces and parks are depicted in light green. Seven specific project locations are highlighted with yellow rectangular markers. Each marker is connected by a thin black line to a text label on the left side of the map. The labels, from top to bottom, are: Alsterschwimmhalle, Alstergate, Berliner Bogen, Hochpunkt am Hochwasserbassin, Hochpunkt am Billhorner Röhrendamm, Elbtower, and Baustein Veddel-Nord. The map also shows various urban features like bridges, canals, and larger commercial or industrial buildings.

Alstergate

Berliner Bogen

Hochpunkt am Hochwasserbassin

Hochpunkt am
Billhorner Röhrendamm

Elbtower

Baustein Veddel-Nord

Stadträumliche Fassung des Stadteingangs

Die an das Planungsgebiet angrenzenden Stadtkörper und Entwicklungsgebiete weisen unterschiedliche stadtmorphologische Strukturen auf.

Die Veddel stellt baulich eine in sich abgeschlossene, schlüssige Siedlungsstruktur aus großen Wohnblöcken dar, jedoch besteht Erweiterungsbedarf und die stärkere Verbindung zur Elbe im Norden wird gesucht. Der Rahmenplan untersucht hier zwei gegensätzliche Konzepte: die Erweiterung als markante Fortsetzung der Bestandsstruktur oder eine kontrastierende, offenere Ergänzung, inspiriert durch die erhaltenen Spuren vormaliger Hafennutzung.

Rothenburgsort zeigt sich heute östlich der Billhorner Brückenstraße baulich geprägt durch Fragmente gründerzeitlicher Wohnblöcke, überlagert von lockeren Zeilenbauten der Nachkriegszeit.

Der Rahmenplan denkt das Quartier hier konsequent in der Logik der vorhandenen Bebauungsstruktur weiter. Klare Fluchten, durchgehende Traufen und präzise Abschlüsse binden die zerklüfteten Bestandsbauten zusammen und verdichten sie entlang der Billhorner Brückenstraße zu einer homogenen stadträumlichen Fassung, die darüber hinaus wirkungsvoll Verkehrslärm abschirmt. Auch westlich der Straße findet diese städtebauliche Strategie Anwendung: die Struktur greift über die Straße und betont den Zusammenhalt beider Seiten. So wird auch der Billhorner Röhrendamm als wichtige Achse und verbindendes Element quer zur Magistrale gestärkt.

Nördlich der Bahntrasse, vor der Gabelung Amsinckstraße und Heidenkampsweg, setzt das Entwicklungsgebiet Neuer Huckepackbahnhof östlich die klare Raumkante fort, westlich weitet sich der Straßenraum jedoch auf und gibt den Blick frei auf die Erweiterungsflächen der Stärkefabrik Ingredion. Die exponierte Lage nutzend, könnte eine

zukünftige Erweiterung hier als markanter baulicher Orientierungspunkt in Erscheinung treten und – zusammen mit den gewerblichen Nutzungen im Neuen Huckepackbahnhof – zu einem Symbol für produzierendes Gewerbe in der inneren Stadt werden.

Im weiteren Verlauf wird auch der Beginn der Amsinckstraße räumlich geschärft: von Norden wird die dichte Bebauung Hammerbrooks an das Gelände von Ingredion herangeführt und schafft mit der Bebauung auf dem Magnus Hall-Gelände im Süden eine Fassung des Straßenraums.

Aus dem Ort und seiner Historie entwickelt

Im gesamten Plangebiet prägen mehrere weiter in Nutzung stehende historische Gebäude und Strukturen die Identität der jeweiligen Umgebung. Die Gebäude sind aufgrund ihrer Funktion, der Materialien oder des architektonischen Charakters ein wichtiger Teil des städtischen Gefüges und Träger lokaler Identität. Ziel ist es, diese Elemente so weit wie möglich zu erhalten und, wo sinnvoll, zu modernisieren und erweitern, damit sie langfristig dieser Rolle und den geänderten Anforderungen gerecht werden können.

Auf der Veddel stehen die denkmalgeschützten und derzeit brachliegenden ehemaligen Zollabfertigungshallen sinnbildlich für die Geschichte des Ortes als Tor in den Freihafen. Die Hallen werden in die Bebauung integriert, behutsam instandgesetzt und einer neuen, publikumsbezogenen Nutzung zugeführt, ebenso wie der Zombeck-Bunker am Deich.

Über einen ähnlich prägenden Charakter verfügen das denkmalgeschützte Ensemble am Brandshof, das bereits liebevoll saniert und weiterbetrieben wird, der Zombeck-Bunker an der Billhorner Brückenstraße und das ehemalige Branntweinmonopol am Haken. Letzteres bedarf noch einer Sanierung, ist aber schon jetzt fest verankert im Stadtbild und Bewusstsein der Bewohner von Rothenburgsort.



Raumkanten am Stadteingang

Zukunftsgerichtetes Weiterbauen an der nachhaltigen Stadt

Bereits bei Entwicklung der HafenCity galten ambitionierte Zielsetzungen für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Diese wurden im Rahmen einer integralen Nachhaltigkeitsbetrachtung, die auch eine CO₂ reduzierende Mobilitätsstrategie beinhaltete, über die ständig weiterentwickelten Standards des Hafen-City Umweltzeichens permanent nachgeschärft und entsprechend baulich umgesetzt. Dieser integrale Ansatz in der Betrachtung von Nachhaltigkeits- und Klimaschutzzielen wird auch in der weiteren Bauleitplanung der einzelnen Teilräume des Stadteingangs Elbbrücken verfolgt. Die auf urbane Produktion ausgeweiteten Zielsetzungen für ressourcenschonendes, nachhaltiges Bauen werden dabei flankiert von einer im Hinblick auf eine vorzeitige Erfüllung der Hamburger Klimaschutzziele stark CO₂ reduzierten Energieversorgung und einer intelligenten Klimafolgenanpassungsstrategie mit Dachbegrünung und versiegelungsarmem Entwässerungskonzept, wie sie beispielsweise derzeit auch für den Neuen Hucklepackbahnhof konzipiert wird.

Brücken bauen – Verbunden mit der Nachbarschaft

Eine Qualität des Planungsraumes ist bereits jetzt die Diversität der Quartiere. Diese können ihre Stärke jedoch erst ausspielen, wenn ihre bislang isolierte Lage aufgebrochen wird und sie besser miteinander verknüpft werden. Zur funktionalen Verknüpfung mit den Nachbarstadtteilen tragen in besonderem Maße neue Brücken und Unterquerungen bei.

Für die Anbindung der Veddel an den Grasbrook wurde bereits im Wettbewerb für den neuen Stadtteil Grasbrook ein zeichenhaftes Brückenbauwerk vorgeschlagen, das über alle infrastrukturellen Barrieren hinweg die beiden Stadtteile miteinander verbindet. Entlang des Elbufers verknüpft der Steg Veddel unter den Elbbrücken hindurch als eine eher freizeitorientierte Verbindung die Grünräume an der Elbe.

Von der S- und U-Bahnstation Elbbrücken ausgehend wird bereits jetzt die Planung einer Fuß- und Radwegbrücke in Richtung Entenwerder vorgesehen. Eine weitere Brücke soll über den Oberhafenkanal und Billhafen an die Uferpromenade am Brandshofer Deich anbinden. Sie wird einen wichtigen Beitrag dazu leisten, die Verknüpfung Rothenburgsorts mit der HafenCity und im weiteren Sinne zur Innenstadt zu stärken. Die Unterquerungen des Billhorner Röhrendamms und der Billhorner Elbbrücke im Verlauf der Veloroute 9 werden im Sinne einer sicheren und attraktiven Rad- und Fußwegeverbindung deutlich aufgewertet. Die Belange der Hafenschifffahrt sowie des hafenrelevanten Verkehrs werden hierbei berücksichtigt.

Ein charakteristisches Element des neuen Billeparks ist ein verbindender, durchgängiger Fußgängersteg entlang des östlichen Billeufers. Hierdurch wird nicht nur der Flusslauf der Bille öffentlich zugänglich gemacht, es entsteht auch eine attraktive Wegeverbindung zu dem nördlich angrenzenden Stadtteil Hammerbrook, dem östlich gelegenen Alster-Bille-Elbe-Grünzug und dem Neuen Hucklepackbahnhof.

Ein Durchstich unter der Güterumgebungsbahn wird es ermöglichen den Alster-Bille-Elbe-Grünzug vom Hochwasserbassin über den Neuen Hucklepackbahnhof nach Rothenburgsort und bis zur Elbe zu führen. Ein weiterer perspektivischer Durchstich im Bereich der Billemundung kann die Barrierewirkung der Bahntrassen weiter reduzieren und zur Übersichtlichkeit des Wegenetzes beitragen.

Zudem soll bei der Entwicklung des Stadteingangs Elbbrücken in den betreffenden Quartieren der Inklusionsprozess und die Herstellung der Barrierefreiheit vorangetrieben und den Bürgerinnen und Bürgern so die gleichberechtigte gesellschaftliche Teilhabe ermöglicht werden.



3.2 Nutzungskonzept

Der Lebensalltag von morgen erfordert eine abwechslungsreiche Stadtstruktur, die Mischung, Wandelbarkeit und Austausch von Nutzungen ermöglicht und fördert. So entsteht eine lebendige, funktionierende Stadt, in der Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Bildung und Einkaufen in direkter räumlicher Nähe zueinander stattfinden: über-, unter- oder nebeneinander.

Immissionsbezogene Einschränkungen von Gewerbe- und Hafenbetrieben werden vermieden. Sowohl die städtebaulichen Figuren und freiraumplanerischen Konzepte als auch das Nutzungskonzept beachten die Bestandssituation der Betriebe, aber auch der baulichen Anlagen der HPA (Dücker, Dalben, Brücken, Durchfahrtsbreiten, Ufereinfassungen) sowie rechtliche Vorgaben.

Für den Rahmenplan wurden Flächen zu Teilbereichen zusammengefasst, die hinsichtlich ihrer geografischen Lage, ihrer angestrebten Nutzung, ihrer städtebaulichen Typologie und ihres möglichen Entwicklungszeitpunktes Gemeinsamkeiten aufweisen.

Zwischen Bahntrassen, Amsinckstraße und Grünem Deich gelegen, sind die Areale *Magnus Hall* und *Hammerbrook 1* durch die Immissionsbelastung auf gewerbliche Nutzungen beschränkt. Auf dem unmittelbar anschließenden Betriebsgelände der Stärkefabrik *Ingridion* sollen Am Grünen Deich nordwestlich des Bestandswerkes und südlich der Bille jeweils perspektivisch Erweiterungen der industriellen Produktionsanlagen entstehen.

Im Mündungsbereich der Bille entsteht der *Billepark* – hier werden die punktuell bereits vorhandenen Nutzungen durch kleine öffentlichkeitswirksame Bausteine ergänzt.

Die höchste Nutzungsdichte folgt südöstlich angrenzend beidseitig der Billhorner Brückenstraße in *Rothenburgsort*. Hier ist eine starke Mischnutzung angestrebt, die sich aber auch am Bestand orientiert und der Immissionsproblematik Rechnung trägt. Daraus folgt im westlichen Teil ein moderner Standort für gewerbliche Nutzungen, während im östlichen Teil, in lärmgeschützten Lagen, Wohnen stärker im Vordergrund steht. Damit erfolgt ein Übergang zum gewachsenen Wohnstadtteil *Rothenburgsort*. In beiden Bereichen werden die Erdschosszonen durch publikumswirksame Nutzungen zur Belebung des Quartiers beitragen.

Im Bereich *Am Haken* steht auf Grund der Nachbarschaft zu Industriebetrieben auf der gegenüberliegenden Elbseite eine gewerbliche Nutzung im Vordergrund. Die ehemalige Versandhalle auf dem Gelände des Branntweinmonopols soll für stadtteilbezogene Nutzungen zu Verfügung stehen. Auf dem Areal entsteht zudem eine Aus- und Fortbildungsstätte des Zolls.

Für die *Veddel Nord* wurden zwei Varianten mit unterschiedlichem Nutzungsschwerpunkt untersucht. In Variante A kann durch eine geschlossene Bauweise auch in der verlärmten Umgebung ein erheblicher Anteil Wohnraum entstehen. Variante B stellt gewerbliche Nutzungen in den Vordergrund. In beiden Varianten soll Raum für lokales Kleingewerbe, quartiersbezogene soziokulturelle Nutzungen und zur Nahversorgung entstehen.

Der folgenden detaillierteren Beschreibung sind steckbriefartig die wichtigsten Flächengrößen sowie die angestrebten Nutzungsschwerpunkte vorangestellt.



Nutzungsverteilung

- | | | |
|---|---|---|
| ■ Wohnnutzung | ■ Publikumsbezogene Nutzung im EG | ■ Soziale/kulturelle Infrastruktur |
| ■ Hotel/Büro/Dienstleistung/Produz. Gewerbe/Kreativwirtschaft | ■ Industrielles Gewerbe | |

Magnus Hall

Größe: ca. 18.000 m²

Nutzungen: Dienstleistung, Büros,
Hotel, Gastronomie

Bruttogeschossfläche: ca. 55.000 m²

Das Grundstück an der als Hauptverkehrsstraße eingestuften Amsinckstraße erstreckt sich vom Knoten Amsinckstraße/Nagelsweg bis zum Billebecken. Durch die straßenseitige Verkehrsbelastung sowie die Lage der Bahntrasse im rückwärtigen Bereich und die dahinter anschließenden Flächen des Großmarkts ist eine gewerbliche Nutzung in diesem Bereich vorgegeben. Im Detail soll die Bebauung des langgestreckten Grundstücks in mehreren einzelnen Baukörpern erfolgen, die auch unterschiedliche Nutzungen erkennen lassen. Mit der Neustrukturierung des Grundstücks wird eine öffentliche Durchwegung des Areals und somit eine deutlich verbesserte Zugänglichkeit des Billeufers auch für die Nachbarschaft in Hammerbrook erreicht. Langfristig wird von hier aus auch eine öffentliche Anbindung an die Elbpromenade angestrebt.

Bereich Hammerbrook I

Größe: ca. 9.800 m²

Nutzungen: Dienstleistung, Büros

Bruttogeschossfläche: ca. 32.800 m²

Auch nördlich wird die Amsinckstraße durch sechsgeschossige Bürobaukörper gefasst, die in ihrer Struktur den Charakter Hammerbrooks aufgreifen und gleichzeitig für einen ausreichenden Lärmschutz sowohl zur viel befahrenen Straße als auch zu der die Fläche diagonal kreuzenden in Hochlage befindlichen S-Bahn sorgen. Diese Grundstücke sind derzeit nur rudimentär von einem Busparkplatz, einer Tankstelle und einem eingeschossigen Schnellrestaurant besetzt.

1. und 2. Erweiterung

des Industriebetriebs Ingredion

Größe: ca. 21.000 m² + ca. 11.000 m²

Nutzungen: Industrie

Bruttogeschossfläche: unbekannt

Die Erweiterung der Ingredion Germany GmbH ist auf zwei Grundstücken vorgesehen. Für das an das Bestandswerk westlich angrenzende Grundstück an der Amsinckstraße liegt bereits eine Bauvoranfrage vor. An der Amsinckstraße ist von einer maximalen Bauhöhe von etwa 55 Metern auszugehen. Geplant sind zwei rechteckige Baukörper parallel zur Amsinckstraße.

Die Flächen der 2. Erweiterung sollen mit Hilfe einer Brücke über die Bille an den Bestand angebunden werden können.

Eine öffentliche Wegeverbindung auf dem Billegrundstück (2. Erweiterung) entlang des Billeufers ist ein erklärtes Ziel des Rahmenplans. In der weiteren Planung wird eine genaue Abstimmung mit den betrieblichen Erfordernissen erfolgen.

Billepark

Größe: ca. 167.000 m²

Nutzungen: Grünanlage, Gastronomie,
Freizeitnutzungen

Bruttogeschossfläche: ca. 1.800 m²

In den als Park angelegten Flächen werden die teilweise denkmalgeschützten Bestandsgebäude der Oldtimer-Tankstelle, der Brandshofer Schleuse und des Verwaltungs- und Wohngebäudes des frühen 20. Jahrhunderts, welches zurzeit das „Schulungszentrum Deichverteidigung“ beherbergt, integriert. Kleinere Gebäude, die der Freizeitnutzung im Park dienen, werden ergänzt. Geeignete Bereiche der Freifläche werden als Sportfelder umgesetzt.

Rothenburgsort –

Westlich der Billhorner Brückenstraße

Größe: ca. 27.500 m²

Nutzungen: Dienstleistung, Büros, urbane Produktion, Kultur und Kreativwirtschaft
Bruttogeschossfläche: ca. 137.500 m²

Immissionsbedingt eignet sich das Gebiet für die Entwicklung von Kerngebietsnutzungen mit Schwerpunkt Dienstleistung, Büro, urbane Produktion, Kultur und Handel. Denkmalgeschützte und weitere erhaltenswerte Gebäude werden in die Planung integriert.

Rothenburgsort –

Östlich der Billhorner Brückenstraße

Größe: ca. 31.500 m²

Nutzungen: Dienstleistungen, Büros, Wohnen, Handel und Gastronomie
Bruttogeschossfläche: ca. 132.000 m²,
davon Wohnen: ca. 57.666 m² (555 WE)

Entlang der Billhorner Brückenstraße befinden sich Büros und Dienstleistungen, die einen Immissionsschutz bilden für Wohnnutzungen in zweiter Reihe und somit immissionsgeschützte Lagen ermöglichen.

Am Haken

Größe: ca. 36.200 m²

Nutzungen: Soziale und kulturelle Nutzungen, Büros, urbane Produktion, Bildung
Bruttogeschossfläche: 75.000 m²

Durch eine eher offene Bebauung Am Haken wird eine gewisse Durchlässigkeit zwischen dem Elbpark Entenwerder und dem gewachsenen Stadtteil Rothenburgsort gewährleistet. Immissionsbedingt wird eine bis zu fünfgeschossige, gewerbliche Nutzung vorgesehen, an deren westlichen Ende die neue Zollakademie entstehen wird. Die denkmalgeschützte Halle des Branntweinmonopols wird in die Bebauungsstruktur integriert und einer stadtteilbezogenen, bzw. kulturellen oder kreativwirtschaftlichen Nutzung zugeführt.

Veddel Nord Variante A

Größe: Baufeld 1: 14.876 m²
 Baufeld 2: 7.590 m²

Nutzungen:

Baufeld 1: Dienstleistung, Gastronomie, Hotel, Wohnen, soziale Einrichtungen
Baufeld 2: Dienstleistung, Gewerbe im EG, Wohnen, Hotel
Bruttogeschossfläche:
Baufeld 1: 37.570 m²
davon Wohnen: 17.430 m² (180 Wohnungen)
Baufeld 2: 21.380 m²
davon Wohnen: 12.500 m² (126 Wohnungen)

Eine große, mischgenutzte Blockstruktur schafft einen lärmgeschützten inneren Bereich, der die Unterbringung von Wohnnutzungen zulässt. Dabei umschließt der Block die denkmalgeschützten Zollhallen, die für kleinteiliges Gewerbe oder gastronomische Einrichtungen genutzt werden können.

Veddel Nord Variante B

Größe: Baufeld 1: 14.876 m²
 Baufeld 2: 7.590 m²

Nutzungen:

Baufeld 1: Dienstleistung, soziokulturelle Einrichtungen, Gewerbe, Gastronomie
Baufeld 2: Dienstleistung, Gewerbe im EG, Wohnen, Hotel
Bruttogeschossfläche:
Baufeld 1: 23.830 m²
Baufeld 2: 22.580 m²
davon Wohnen: 13.700 m² (132 Wohnungen)

Zwei neue langgestreckte Baukörper nehmen die Linearität der Zollhallen auf und fassen diese räumlich. Die Zollhallen selbst bieten Platz für kleinteiliges Gewerbe und gastronomische oder soziokulturelle Einrichtungen, während die Neubauten flexiblen Raum für Gewerbe schaffen. Die Bautypologie dieser Variante lässt im nördlichen Baufeld keine Wohnnutzungen zu, da nicht für ausreichenden Lärmschutz gesorgt werden kann.

3.3 Freiraumplanerisches Gesamtkonzept

Zwischen Elbe- und Bille-Achse: Neue Bindeglieder im Grünen Netz

Die Freiräume im Bereich der Elbbrücken blicken auf eine von wechselnden Nutzungen geprägte Geschichte zurück. So hat jeder dieser Freiräume seinen markanten, eigenen Charakter. Sie stehen jedoch noch nicht in direktem Zusammenhang. Es gilt daher, sie miteinander zu vernetzen, in ihren unterschiedlichen Charakteren zu stärken und mit für die heutige Zeit relevanten Nutzungen weiterzuentwickeln. Analog werden die das Gebiet tangierenden Hamburger Landschaftsachsen, die Bille-Landschaftsachse und die Elbe-Landschaftsachse, aufgenommen, gestärkt und weiterentwickelt.

Darüber hinaus gilt es, den vorhandenen gewachsenen Baumbestand nach Möglichkeit zu erhalten und besonders die bisher kaum wahrnehmbaren Aufenthaltsqualitäten am Wasser herauszuarbeiten sowie sichtbar und erlebbar zu gestalten:

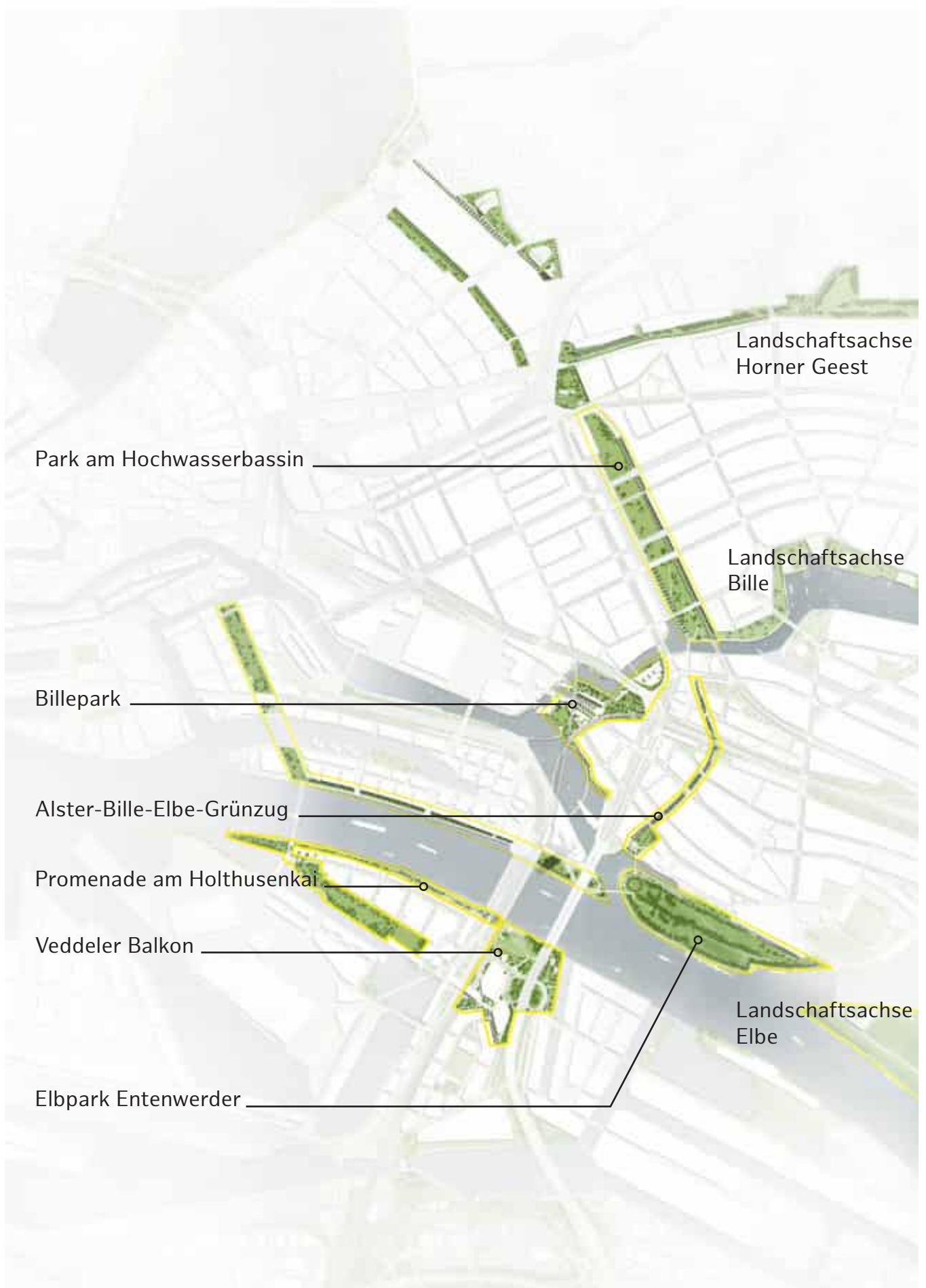
An der Billemundung entsteht nach und nach der Billepark. Der Flussraum der Bille wird als landschaftliches Element in der Stadt gestärkt und so weit wie möglich zugänglich gemacht.

Dieser besondere „Ort der Brücken“ verfügt – durch die Mischung aus Wasserflächen, technischer Infrastruktur, punktuellen Freiflächen und historischer Bausubstanz – über die besten Voraussetzungen zur Schaffung eines vielseitigen, anregenden Parks, der die vorgeschlagene Entwicklung des westlichen Rothenburgsorts komplementiert.

So wird der Billepark zum wichtigen Bindeglied im Grünen Netz – der zentralen Freiraumstruktur der Stadt. In diese integriert sich ebenfalls der Alster-Bille-Elbe-Grünzug, der die stadtbildprägenden Wasserläufe von Elbe und Alster verbindet.

Südlich der Norderelbe bindet die Promenade am Holthausenkai vom Grasbrook an den Vedder Balkon an und festigt entlang dieser Elbe-Landschaftsachse das Bild Hamburgs als „Grüne Metropole an der Elbe“.

Die grünen Freiräume beidseits der Elbe bilden eine großzügige Geste, die mit vielseitigen Nutzungen auch sinnbildlich Brücken zwischen den Stadtteilen bildet und den *Sprung über die Elbe* manifestiert.



Freiräume in der Übersicht



Erlebbarkeit der Ufer

harte Uferkante
 weiche Uferkante
 Steg
 Uferzugang
 erhöhter Ausblick

Uferbereiche

Ein zentrales Anliegen des Rahmenplans ist, die weitverzweigten Wasserläufe im Plangebiet als Orte mit rekreativen Qualitäten im Bewusstsein der Bewohnerinnen und Bewohner der umgebenden Quartiere zu verankern und für diese nutzbar zu machen. Um dies zu erreichen, wird die Zugänglichkeit der Uferzonen – die im Bestand nur punktuell gegeben ist – verbessert. Gleichzeitig wird auch die Erlebbarkeit als eigenständiger Ort gestärkt, indem bisher unzusammenhängende Uferabschnitte verknüpft werden.

An ausgewählten Stellen erlauben erhöhte Standpunkte attraktive Blickbezüge zum Wasser und auf naturnahe Uferbereiche, die der Gewässerlandschaft mit ihrer Tierwelt vorbehalten bleiben.

In dem von Hafennutzungen geprägten Gebiet ist die Umwandlung der dominierenden harten, befestigten Uferkanten in naturnahe, weiche Uferbereiche, wo immer dies schiffahrtspolizeilich und naturschutzrechtlich möglich ist, anzustreben.



Elbpark Entenwerder



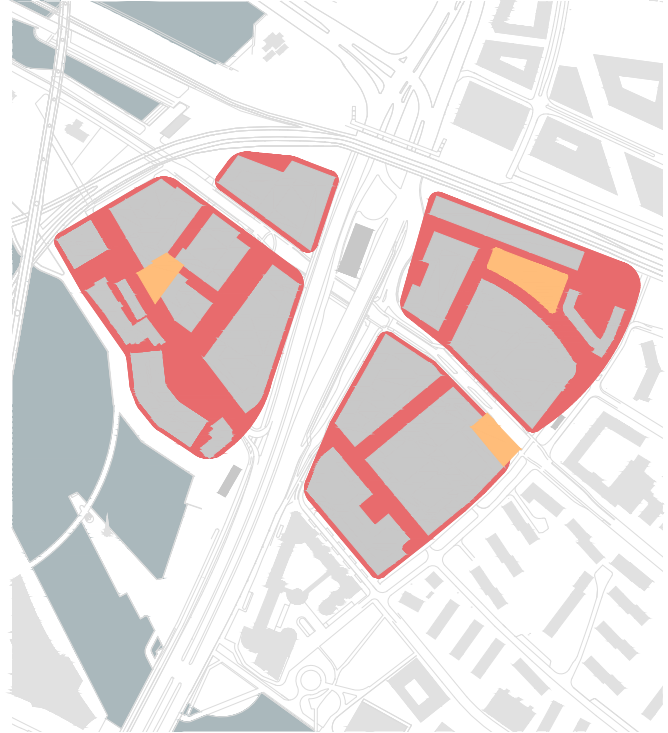
Billeufer



Veddeler Balkon



Billhorner Brückenstraße als Grüne Magistrale



■ Quartier ■ Quartiersplatz

Grüne Magistrale

In dem von dauerhaft großen Verkehrsflächen geprägten Plangebiet besteht die Chance, die bauliche Neufassung der Straßenräume durch eine umfassende Begrünung mit Straßenbäumen zu ergänzen ohne ihre funktionsgerechte Kapazität einzuschränken. Insbesondere die Billhorner Brückenstraße wird als mehrreihige Allee ausgebaut und wird so zur Grünen Magistrale. Zusätzlich zu den bereits existierenden baumbestanden Grünstreifen mit integrierter Busspur in Mittellage der Billhorner Brückenstraße begleiten hier beidseitige Baumreihen die Straße in Richtung Innenstadt und schaffen so einen kräftigen grünen Raum, der den südöstlichen Eingang in die innere Stadt begleitet. Auch der Billhorner Röhrendamm als wichtige Ost-West Verbindung innerhalb Rothenburgsorts erhält beidseitig Baumreihen, die die Aufenthaltsqualität an dieser Straße weiter steigern.

Quartiersplätze

Jedes neu entstehende Quartier im Rahmenplan ist um einen kleinen lokalen, städtischen Platz herum organisiert, der als urbaner Begegnungsort für die Menschen im Quartier zur Verfügung steht. Während der Quartiersplatz *Am Billhorner Kanal* vor allem als grüner Erholungsraum und Nachbarschaftsgarten mit Kinderspielplatz dient, bieten die Quartiersplätze *Am Brandshof* und *Stadtplatz* in Rothenburgsort und der *Veddeler Marktplatz* vor allem auch attraktive Räume für lebendige, urbane Treffpunkte mit begleitenden öffentlichen, publikumswirksamen Nutzungen im Erdgeschoss wie Cafés, Läden und kulturellen sowie sozialen Nutzungen.



Freiraumkonzept

- Öffentliche Grünflächen
- Private Grünflächen
- Öffentliche Plätze und Promenaden
- Private Freiflächen
- Raumprägende Alleen
- Park- und Einzelbäume

3.4 Mobilitätskonzept

Das Plangebiet rund um die Elbbrücken ist mit der Billhorner Brückenstraße und ihrer Weiterführung über die Amsinckstraße und den Heidenkampsweg der zentrale Zufahrtsraum von Süden und Osten in die Hamburger Innenstadt. Hier treffen sich die übergeordneten Verkehre der zuführenden Bundesautobahnen A1/A255 und der Bundesstraßen B4/B75. Täglich passieren etwa 130.000 Kraftfahrzeuge die Elbe über die Elbbrücken. Über die Billhorner Brückenstraße und die Zweibrückenstraße wird die HafenCity direkt an das überörtliche Verkehrsnetz angeschlossen. Die nördliche Veddel ist sowohl über die Freihafenelbbrücke als auch von der Billhorner Brückenstraße erreichbar. Rothenburgsort ist direkt über die Billhorner Brückenstraße angebunden. Insgesamt verfügt der gesamte Betrachtungsraum über einen sehr guten Anschluss an das regionale und überregionale Straßennetz.

Verbindungen in die Stadt und ins Umland durch das Schnellbahnsystem (U- und S-Bahn) und damit zum gesamten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bestehen durch den kürzlich eröffneten U- und S-Bahnhaltepunkt Elbbrücken sowie drei S-Bahnhaltestellen, die unmittelbar an den Betrachtungsraum angrenzen: Hammerbrook (City Süd) im Westen, Rothenburgsort im Osten sowie Veddel im Süden an der Grenze zu Wilhelmsburg. Die U-Bahn Linie 4 wird perspektivisch in den neuen Stadtteil Grasbrook weitergeführt und von der Veddel fußläufig erreichbar sein.

Mehrere Buslinien führen entlang der Billhorner Brückenstraße und des Billhorner Röhrendamms über Amsinckstraße und Heidenkampsweg in die Innenstadt. Mit der Einführung der MetroBuslinie 3 wurde vor einigen Jahren die Anbindung im Bereich der Billhorner Brückenstraße und des Billhorner Röhrendamms deutlich verbessert. Im Zusammenhang mit den Bundes- und Hauptverkehrsstraßen sind weite Teile des

Plangebiets mit straßenbegleitenden Radwegen ausgestattet. Das Radwegenetz ist jedoch lückenhaft. Durch das Gebiet verlaufen zwei Velorouten: Die Veloroute 9, die zukünftig an den geplanten Radschnellweg von Geesthacht nach über Bergedorf und von dort über Billbrook in die City anbinden wird. Und die Veloroute 10, die den geplanten Radschnellweg von Stade über Buxtehude und Neugraben nach Harburg und über Wilhelmsburg in die City anbinden soll. Diese haben wichtige bezirksübergreifende Verbindungsfunktionen für den Radverkehr und sind bereits heute stark frequentiert, jedoch besteht in Teilen noch ein dringender Ausbaubedarf. Auf der Veloroute 9 wurde mit der neu gestalteten Radverbindung entlang des Oberhafenkanals bereits eine attraktive Anbindung an die Hamburger Innenstadt geschaffen.

Es fehlt jedoch noch eine qualitativ hochwertige Verbindung zu den Stadtteilen Hammerbrook, Rothenburgsort und Veddel. Neben den Defiziten im Bestand machen auch die ehrgeizigen Planungsziele für den Mobilitätsmix im neuen Stadtteil Grasbrook eine entscheidende Verbesserung der Rad- und Fußverkehrsnetze erforderlich. Insgesamt ist das Gebiet insbesondere für den Rad- und Fußverkehr von den vielen räumlichen Barrieren durch die großmaßstäblichen Verkehrsinfrastruktur geprägt. Die mehrspurigen Straßen sind in langen Abschnitten nicht zu überqueren. Der südliche Teil der Billhorner Brückenstraße stellt zwischen der Unterführung am Billhorner Röhrendamm und dem Radweg an der Uferkante zum Oberhafenkanal eine nicht überquerbare Barriere dar. Im Bereich des Straßenknotens Amsinckstraße / Billhorner Brückenstraße müssen Fußgänger lange Wege in Kauf nehmen, um von Rothenburgsort in Richtung Brandshof und City zu gelangen.

Um die Entwicklung des Gebiets zu ermöglichen, werden die Verkehrsinfrastrukturen in diesen Bereichen neu gedacht und sowohl auf die städtebaulichen Konzepte als auch auf die verkehrliche Leistungsfähigkeit hin angepasst.



Umstrukturierung der Zu- und Abfahrten von der Billhorner Brückenstraße

Ein wichtiger Bestandteil für die Betrachtung des Stadteingangs Elbbrücken bildet die Neuordnung der verkehrlichen Infrastrukturen um die kleeblattförmigen Zu- bzw. Ausfahrtsrampen am Verkehrsknoten zwischen Billhorner Brückenstraße und Billhorner Röhrendamm. Geplant und realisiert in den 1950er- und 1960er-Jahren sind diese für die heutigen Verkehre überdimensioniert. Der Grund hierfür ist, dass an diesem Knoten ursprünglich mehrere autobahnähnliche Hauptverkehrsstraßen zusammengeführt werden sollten, ein nie realisiertes Vorhaben, das mittlerweile auch in der Planung überholt ist.

2017 wurde ein konzeptionelles Grundgerüst zur Neuorganisation des Verkehrsknotens entwickelt, dessen verkehrliche Auswirkungen auf Grundlage von Analyse- und Prognosezahlen aus dem Verkehrsmodell bewertet wurden. Ziel ist es, auch weiterhin die Leistungsfähigkeit und Erreichbarkeit insbesondere der Billhorner Brückenstraße beizubehalten, aber gleichzeitig Verkehrsflächen in den „Autobahnnohren“ nachfragegerecht zu reduzieren.

Das Umbaukonzept sieht vor, mit einem neuen System aus holländischen Rampen (getrennte Rampen für Aus- und Zufahrt parallel zur übergeordneten Straße) auf der Ostseite der Billhorner Brückenstraße und einer einfachen Anbindung auf der Westseite (Höhe Brandshofer Deich) weiterhin alle Fahrbeziehungen zu ermöglichen und den planfreien Anschluss an die Billhorner Brückenstraße beizubehalten. Entlang des

Billhorner Röhrendamms werden an den Knotenpunkten Lichtsignalanlagen den Verkehr regeln; dies wird vor allem für den Fuß- und Radverkehr eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Bestand darstellen. In der nebenstehenden Grafik sind die Verkehrsführungen vergleichend gegenübergestellt.

Auf der Westseite dient die neue Rampe („Reginenstraße“) neben der Anbindung an die Billhorner Brückenstraße auch der Erschließung der neuen Baufelder und bindet den Brandshofer Deich an das neue Straßennetz an. Gleichzeitig wird die Abbiegefunktion aus der Billhorner Brückenstraße durch den verlängerten Einfädelungsbereich optimiert. Auf der Ostseite sind flächensparend zwei holländische Rampen vorgesehen, welche beidseitig an den Billhorner Röhrendamm anschließen. Als Ersatz für die bestehende Ausfädelung aus der Bustrasse in Mittellage der Billhorner Brückenstraße in Richtung Rothenburgsort wird die nördliche holländische Rampe auch eine separate Busspur in Fahrtrichtung Süden erhalten. Hierdurch kann der Umbau gut in das Busbeschleunigungsprogramm entlang der MetroBuslinie 3 integriert werden.

Durch die Gesamtheit der verkehrlichen Anpassungen und Neustrukturierungen können Flächen für die städtebauliche Entwicklung zur Verfügung gestellt werden, gleichzeitig wird durch die angepasste Knotenpunktsgometrie und die Benutzung von Verkehrsprognosen auch zukünftig sichergestellt, dass die Verkehrsströme leistungsfähig den Stadteingang durchqueren können.



Vor Umbau

■ Straßenzug

■ Verbindungen



Nach Umbau

■ Straßenzug

■ Verbindungen

Fließender Verkehr

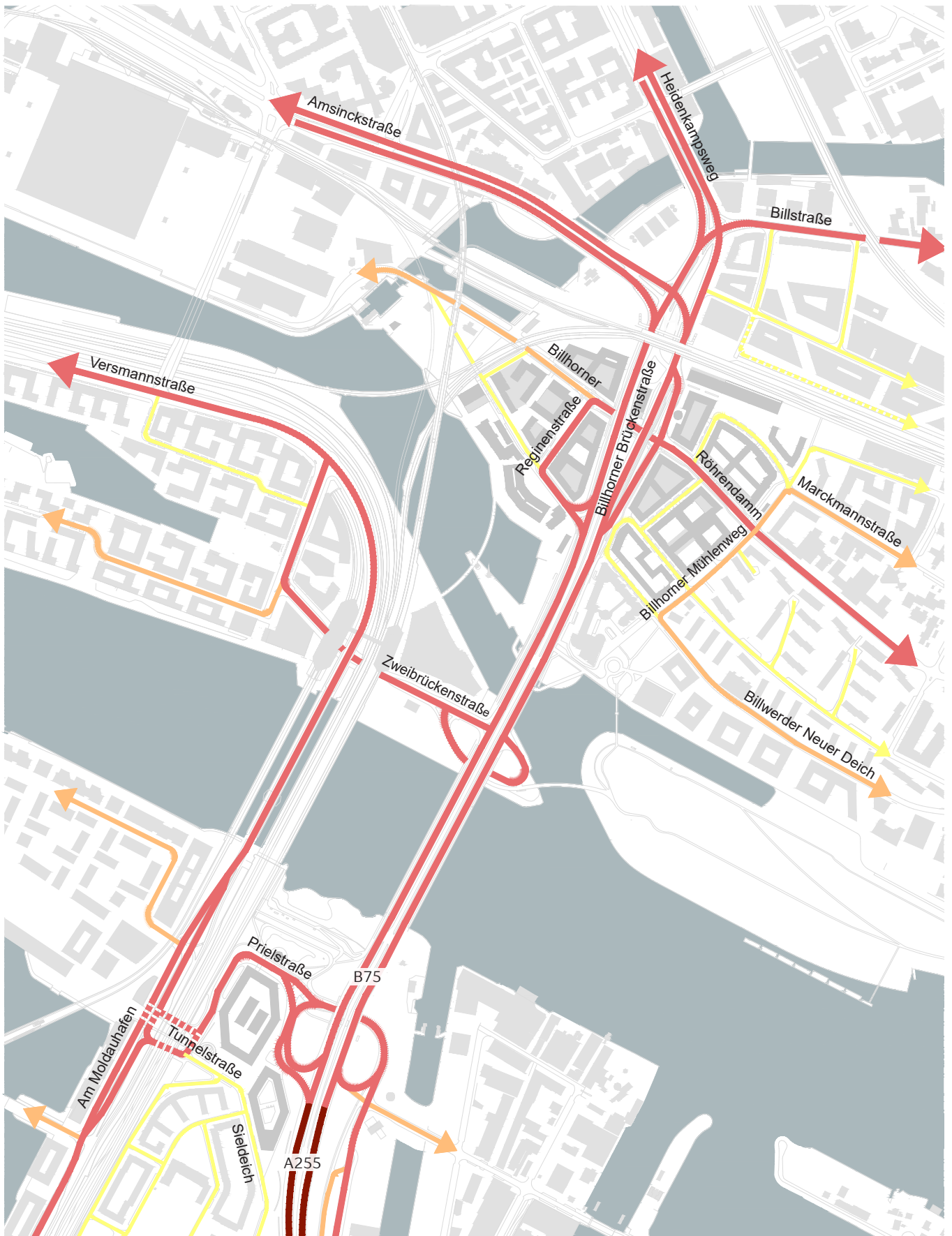
Wie in der nebenstehenden Grafik dargestellt, wird der Stadteingang im Teilbereich 1 durch die gleichnamige Billhorner Brückenstraße als eine der Haupteinfallstraßen in Hamburg geprägt. Diese geht im Süden auf die Autobahn in Richtung A1 über und wird täglich von rund 130.000 Fahrzeugen genutzt. Hinzu kommt der Billhorner Röhrendamm in Ost-West-Richtung als Bezirksstraße (mit gesamtstädtischer Bedeutung), welcher leistungsfähig die Stadtquartiere und den Osten von Rothenburgsort an das Hauptverkehrsstraßennetz anbindet. Im Westen bildet er auch die Hauptzufahrt zum Hamburger Großmarkt.

An den Billhorner Röhrendamm schließt darüber hinaus eine Vielzahl von Erschließungs- und Sammelstraßen an. Hier nimmt der Billhorner Mühlenweg eine besondere Stellung ein, da hier durch den Umbau vor allem der Rad- und Fußverkehr entlang des Alster-Bille-Elbe-Grünzugs gesteigert wird, gleichzeitig aber die Funktionalität und Leistungsfähigkeit erhalten bleiben kann.

Der Teilbereich 2 (Veddel Nord) wird durch die Haupthafenroute durchquert, welche die A1, A7 und die dazwischenliegenden Ha-

fengebiete miteinander verbindet. Dies hat zwar einen vergleichsweise hohen Schwerverkehrsanteil zur Folge, gleichzeitig ist die Infrastruktur aber bereits im Status quo leistungsfähig ausgebaut und kann die zusätzlichen Verkehrsmengen durch die städtebaulichen Entwicklungen gut aufnehmen. Der Anschluss an die Tunnelstraße im Bereich der Unterquerung der Bahntrassen ist durch die dortige kreisverkehrsähnliche Verkehrsführung ebenso leistungsfähig. Die Leistungsfähigkeit in diesem Raum in Verbindung mit den zukünftigen Mehrverkehren aus dem neuen Stadtteil Grasbrook muss in ihrer Gesamtheit jedoch noch vertieft untersucht werden.

Zusammenfassend lässt sich demnach feststellen, dass beide Teilbereiche durch die Lage an übergeordneten Hauptverkehrsstraßenverbindungen bereits sehr gut erschlossen sind, sodass es Ziel und Herausforderung zugleich ist, attraktive Mobilitätsalternativen zu schaffen und insbesondere die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Öffentlicher Personennahverkehr, Rad- und Fußverkehr) im Sinne einer Mobilitätswende zu fördern.



Straßennetz

- Bundesautobahn
- Haupterschließungsstraße
- Sammelstraßen
- Erschließungsstraßen

Bis vor die Tür – ohne Auto

Mit der Eröffnung der U- und S-Bahnstation Elbbrücken im Jahr 2019 wurde die östliche HafenCity an das Schnellbahnnetz angeschlossen. Durch eine neue Brückenquerung über den Oberhafenkanal nördlich der Haltestelle werden die Wegebeziehungen in die Teilbereiche 1 (Billhorner Brückenstraße) und 3 (Billepark) deutlich verkürzt und es wird eine attraktive Alternative gegenüber den Fußwegen entlang der stark befahrenen Billhorner Brückenstraße geschaffen.

Insbesondere im östlichen Teilbereich 1 ist auch die S-Bahnstation Rothenburgsort fußläufig erreichbar; dabei ist zu erwähnen, dass durch den geplanten Bahndurchstich zum Neuen Huckepackbahnhof ebenso neue, attraktive Wegeführungen geschaffen werden. Die Verlängerung der U4 über die Norderelbe in den Stadtteil Grasbrook bietet in Verbindung mit der geplanten Brücke Veddel für den Fuß- und Radverkehr einen attraktiven Schnellbahnanschluss für den Teilbereich 2.

Die Bustrasse in Mittellage auf der Billhorner Brückenstraße wird im Rahmen von weiteren Angebotsoffensiven durch neue Linien im dichten MetroBus-Takt bedient. Die bestehende MetroBuslinie 3 verbindet dabei Rothenburgsort mit der Innenstadt

und bindet u. a. die Gewerbestandorte entlang der Amsinckstraße an. Ergänzt wird das Angebot durch eine neue MetroBuslinie in Nord-Süd-Richtung zwischen Berliner Tor, Elbbrücken, Veddel und Wilhelmsburg. An einer neu zu errichtenden Umsteigehaltestelle auf Höhe der Amsinckstraße bzw. der Eisenbahnbrücke treffen die beiden MetroBus-Achsen zusammen und bilden hier einen starken Mobilitätsknotenpunkt. Diese Haltestelle in Mittellage wird durch neue Zugänge direkt an den Billhorner Röhrendamm angeschlossen und stellt somit neben den Schnellbahnhaltestellen ebenso ein wichtiges Rückgrat im ÖPNV dar. Da insbesondere durch die geplanten Buslinien tangential Relationen abseits der bestehenden Schnellbahnachsen bedient werden, entstehen so viele neue Verbindungen zu benachbarten ÖPNV-Knotenpunkten (z. B. Berliner Tor, Wandsbek Markt). Neben den MetroBuslinien werden durch den Teilbereich 1 auch einige StadtBus-Linien verkehren, welche die Verknüpfung mit den benachbarten Stadtvierteln (Rothenburgsort, Billstedt, Grasbrook) herstellen. In Teilbereich 2 wird südlich des Veddeler Marktplatzes mit seinen Zollhallen eine neue Bushaltestelle eingerichtet und durch ein neues Busangebot zwischen Wilhelmsburg und der Hamburger Innenstadt bedient.



Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- | | | | |
|---|---|--|--|
| ■ U-Bahn | ■ S-Bahn | ■ Buslinie | ■ Metrobuslinie |
| - - - geplanter Ausbau U-Bahn | | - - - geplante Buslinie | - - - geplante Metrobuslinie |





Attraktive Wege – mit dem Rad

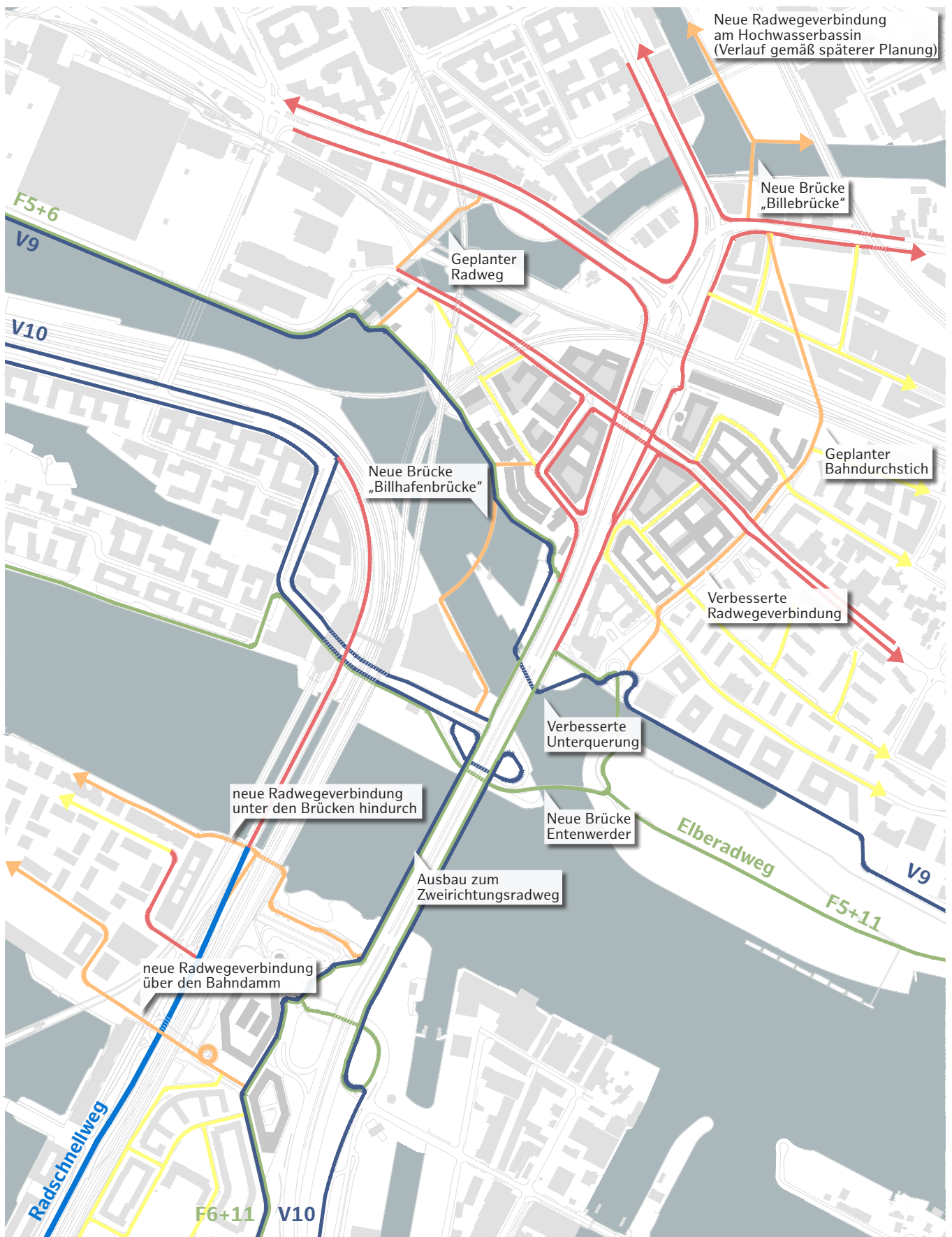
Der Stadteingang Elbbrücken stellt nicht nur im motorisierten Verkehr eine wichtige Elbquerung dar, sondern ist auch im Radverkehr eine wichtiges Netzelement. Radverkehre aus Richtung Süden (z. B. Wilhelmsburg, Harburg) teilen sich auf der Veddel in zwei Hauptrouten auf (Veddeler Y): Verkehren in Richtung Innenstadt oder in den Hamburger Westen steht die Freihafenelbbrücke zur Verfügung, welche künftig auch für den Radverkehr ausgebaut wird. In Richtung Hamburger Norden, Osten und den Gebieten rund ums Berliner Tor und Hammerbrook ergeben sich die besten Wegebeziehungen bei einer Nutzung der Neuen Elbbrücken.

Entlang der Elbe bestehen im gesamten Hamburger Stadtgebiet nur drei bauliche Querungsmöglichkeiten für Rad- und Fußverkehr, von denen sich zwei im Plangebiet befinden. Den Fuß- und Radverkehren in Nord-Süd-Richtung über die Norderelbe und den Oberhafenkanal stehen auf den bestehenden Brückenbauwerken nur sehr schmale, gemeinsam zu nutzende Seitenflächen zur Verfügung. Durch die starke Nutzungsdichte auf der westlichen Seite (Veddel Nord, Elbtower, Brandshofer Deich) sieht das Konzept dort eine deutliche Verbreiterung der Seitenräume vor, sodass hier ein Zweirichtungsradweg neben einem breiten Fußweg entstehen kann. Der Zweirichtungsradweg entlang der Billhorner Brückenstraße stärkt den Radverkehr deutlich, da ein Einrichtungsbetrieb durch die geringe Anzahl an Querungsmöglichkeiten mit deutlichen Umwegen für den Radverkehr verbunden wäre und voraussichtlich zu einer hohen Anzahl an Falschfahrenden führt.

Der als Zweirichtungsradweg vorgesehene Abschnitt erstreckt sich vom Sieldeich (Veddel) im Süden bis zur Billstraße im Norden und wird durch begleitende Maßnahmen (Signalisierung, Beschilderung, Koordinierung) sicher befahrbar sein. Durch den fokussierten Ausbau auf der westlichen Seite kann der östliche Seitenraum auf der Norderelbquerung mit einem vergleichsweise geringen Ausbau auf Mindestbreite erweitert und der Fuß- und Radverkehr gemeinsam geführt werden, da sich ein Großteil der Verkehre auf die Westseite verlagern wird.



Veddeler Y



Radverkehrskonzept

- | | | | |
|--|---|--|---|
| ■ Radschnellweg | ■ Veloroute | ■ Freizeitroute | ■ Straßenbegleitende Radwege |
| ■ selbstst. geführte Radwege | ■ Mischverkehr auf der Fahrbahn | | |

Attraktive Wege – zu Fuß

Im Teilbereich 1 werden die bestehenden Querungsmöglichkeiten der Billhorner Brückenstraße zur Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs stark ausgebaut: Durch eine neue Brücke zwischen HafenCity und Entenwerder ist die U- und S-Bahnstation Elbbrücken dennoch aus dem westlichen Rothenburgsort über eine verkehrsarme und ruhige Wegeverbindung abseits der stark befahrenen Billhorner Brückenstraße erreichbar. Außerdem sieht das Konzept vor, die bestehende Unterquerung der Billhorner Elbbrücke im Verlauf der Veloroute 9 deutlich auszubauen, um Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr zu vermeiden und die Einsehbarkeit zu verbessern.

Bereits im Bestand kann die Billhorner Brückenstraße durch die bestehende Unterquerung im Verlaufe des Billhorner Röhrendamms unterquert werden. Durch den Ausbau des dort liegenden Trogbauwerks wird der bestehende Seitenraum deutlich verbreitert und die Flächen werden neu verteilt, sodass diese Querungsmöglichkeit stark an Attraktivität gewinnt. Die neue Busumsteigehaltestelle in Mittellage der Billhorner Brückenstraße wird an das Trogbauwerk über einen Fußgängerweg angeschlossen. Die städtebaulichen Entwicklungsgebiete im Teilbereich 1 liegen im direkten Umfeld

zur Haltestelle Elbbrücken der S-Bahn-Linien 3 und 31 sowie der U-Bahn-Linie 4. Zur Verbesserung der fußläufigen Erschließung wird mit der „Billhafenbrücke“ eine neue Verbindung über den Oberhafenkanal geschaffen, welche, ähnlich wie die Brücke nach Entenwerder, attraktive Fußwegverbindungen abseits der stark befahrenen Straßen bietet. Durch den Anschluss an die bestehende Uferpromenade auf der Nordseite wird darüber hinaus auch der Teilbereich 3 (Billepark) direkt an die Schnellbahn angeschlossen. Die Neuerrichtung einer Brückenquerung oder ebenerdigen Fußgänger-Lichtsignalanlage auf der Billhorner Brückenstraße, Höhe Brandshofer Deich, wurde geprüft und aus verkehrlichen und städtebaulichen Gründen als nicht umsetzbar verworfen.

Im Teilbereich 2 (Veddel Nord) wird mit einer neuen Brückenquerung über die Prielstraße die Wegeverbindung zwischen der Veddel und den am Südufer der Elbe liegenden Freizeit- und Erholungsflächen für den Fuß- und Radverkehr verbessert. Ergänzt durch eine Rampe zum Elbsteg, welcher die Elbufer auf Veddeler und Grasbrook-Seite verbindet, wird so eine attraktive Freizeit-Wegeverbindung geschaffen.



Fußwegekonzept

- Promenaden/Wege am Wasser
- Nebenwege
- Haupt - Wegeverbindungen
- Elbuferwanderweg
- Wandern auf dem grünen Ring
- Alster-Bille-Elbe-Grünzug

Intermodalität schafft Flexibilität

Die Schaffung von attraktiven Mobilitätsalternativen ist ein wichtiger Bestandteil der Mobilitätswende und wird auch im neuen Quartier konsequent umgesetzt: An zentralen Mobilitätsstationen stehen Sharing-Dienste wie hvv switch, StadtRAD oder Elektrokleinstfahrzeuge zur Verfügung. Darüber hinaus können hier auch mobilitätsferne Dienstleistungen wie Paketboxen und Logistik-Hubs untergebracht werden. Für die Bewohnerinnen und Bewohner besteht somit der Vorteil, dass alle Mobilitätsoptionen und begleitenden Dienstleistungen an einem zentralen Ort gebündelt und daher auch gut im Rahmen von Alltagswegen (z. B. Einkauf, Weg zur ÖPNV-Haltestelle) erreichbar sind. Durch die wachsende Bedeutung des Online-Handels und das daraus stark zunehmende Fahrtenaufkommen durch Logistikdienstleister wird die Last-Mile-Logistik in den Quartieren nachhaltig strukturiert: An zentralen Logistik-Hubs, welche räumlich den Mobilitätsstationen nahestehen, wird zwischen den klassischen Transportern auf eine kleinere Transporteinheit (z. B. Lastenräder) umgeladen und somit der Lieferverkehr aus den Quartiersstraßen herausgehalten.

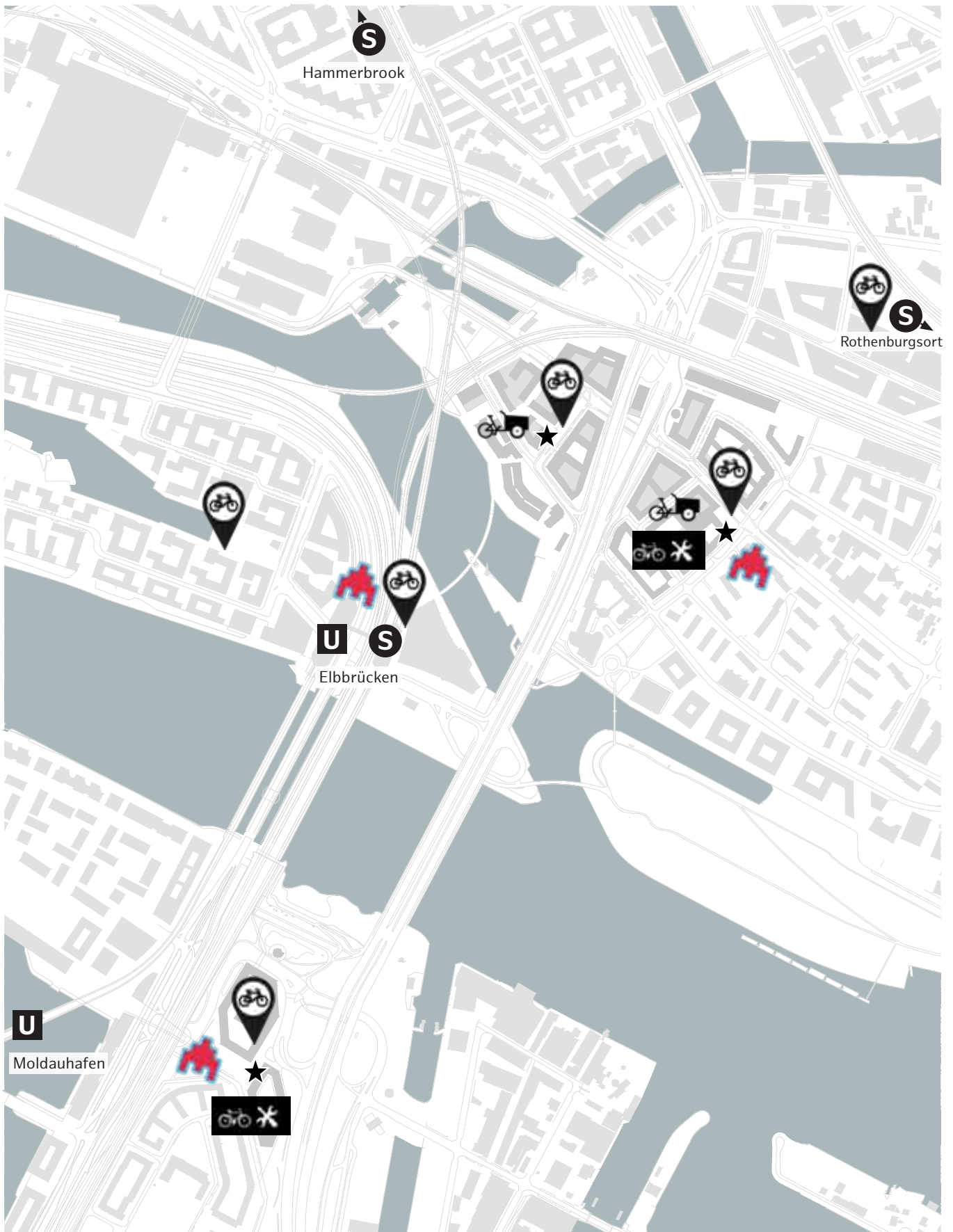
Gewerbebetriebe, welche eine Anlieferung im Schwerverkehr benötigen, bekommen einen baufeld eigenen Ladehof, sodass der Bedarf an Lieferzonen im öffentlichen Raum minimiert wird. Zur Förderung der Elektromobilität werden in den Tiefgaragen besonders gut erreichbare Stellplätze mit Ladeinfrastruktur ausgestattet, grundsätzlich ist auch ein Vollausbau möglich.

Ruhender Verkehr und Erschließung

Der ruhende Verkehr im Quartier wird neu geordnet: Stellplätze für die Nachbarschaft werden grundsätzlich in Tiefgaragen unter den entsprechenden Baufeldern vorgesehen, sodass die Stellplätze im öffentlichen Raum entlang der Hauptachsen (Billhorner Röhrendamm, Billhorner Mühlenweg) weitestgehend entfallen und zusätzliche Flächen für Rad- und Fußverkehr entstehen können. In den Nebenstraßen sind im geplanten Baumraster zwar Stellplatzbereiche möglich, diese werden aber auf Grundlage der konkreten Gebäudenutzungen flexibel für Parkstände (für mobilitätseingeschränkte Personen), Lieferzonen, gesicherte Fahrradabstellmöglichkeiten und Aufenthaltsflächen gestaltet.

Anmerkung:

Die Verkehrsplanung innerhalb des Rahmenplans ist als Konzept zu verstehen und so auch mit den zuständigen Behörden und dem Bezirksamt Hamburg-Mitte abgestimmt. In der weiteren Bearbeitung muss sie jedoch noch im Detail geprüft und final abgestimmt werden.



Logistikkonzept



StadtRAD-Station



hvv switch



Fahrradwerkstatt



Logistik-Hub





4. Vertiefungsbereiche

4.1 Billhorner Brückenstraße – Alte Dichte neu gedacht

Das historische Rothenburgsort um 1930 war durch eine städtebauliche Kompaktheit gekennzeichnet, die typisch für die Stadtteile der Gründerzeit war. Mit der Aufnahme der historischen Strukturen und Räume bezieht der Entwurf auf den verbliebenen Stadtgrundriss und interpretiert dabei die ursprünglich vorhandene Dichte neu.

Im Plan lässt sich die wieder verdichtete Struktur entlang der Billhorner Brückenstraße gut erkennen. Im Gegensatz dazu steht die östlich angrenzende aufgelockerte Stadt der Nachkriegszeit mit ihrer charakteristischen Zeilenstruktur. Es entsteht ein solider, urbaner Stadtbaukörper, der sich situativ an den Bestand schmiegt und gleichzeitig die Straßenräume klar definiert.

Entlang der Billhorner Brückenstraße entstehen flexible Quartiere, die sich in Bezug auf Programmierung und Nutzung im Laufe

der Zeit entsprechend den wechselnden Bedürfnissen einer dynamischen Stadt wie Hamburg anpassen können. Die Kombination aus neu interpretierten bestehenden Strukturen und offenen erdgeschossigen Hallen bildet einen flexiblen Rahmen für die weitere Entwicklung der Stadt.

Westlich der Billhorner Brückenstraße verspricht ein vielseitiger Nutzungsmix aus Werkstätten, Produktion und publikumsbezogener Nutzung mit Kultur, Ateliers und Büroflächen einen urbanen Begegnungsort für verschiedenste Benutzergruppen.

Östlich der Billhorner Brückenstraße ermöglichen die immissionsgeschützten Lagen zusätzlich Wohnnutzungen. Jedes Quartier ist um einen kleinen lokalen städtischen Platz herum organisiert, der als soziale Mitte für die Menschen im Quartier als Treffpunkt zur Verfügung steht.



Kriegszerstörung 1944

■ Totalschaden ■ bedingter Totalschaden ■ schwerer Schaden



Ausschnitt Rahmenplan - Rothenburgsort





Billhorner Brückenstraße – Klare Raumkante und grüne Magistrale

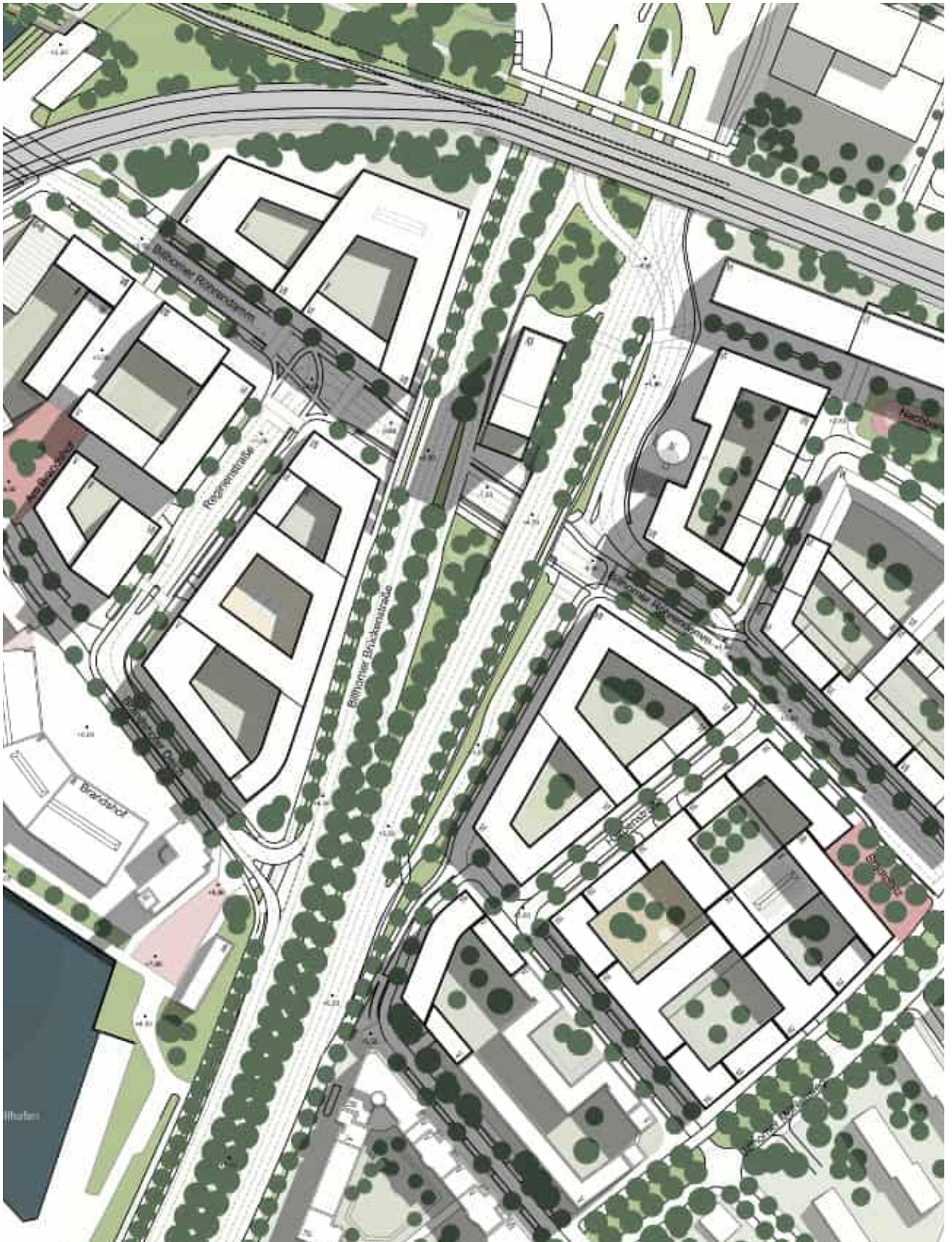
Entlang der Billhorner Brückenstraße sieht die Planung eine neue Bebauung vor, die mit klaren Fluchten und durchgehenden Traufen die Strukturen des vorhandenen Gebäudebestands zu einem klar gefassten Straßenraum zusammenfügt. Durch die wiedergewonnene Dichte wird der Eintritt in die innere Stadt baulich deutlich wahrnehmbarer. Erhöhte Erdgeschosszonen erlauben die Ansiedlung von Geschäften und anderen publikumsbezogenen Nutzungen, die den Straßenraum beleben. Der denkmalgeschützte Turmbunker auf der östlichen Seite wird unter Wahrung seines solitärhaften Charakters ganz selbstverständlich in die Blockrandstruktur integriert.

Die neue, zur Billhorner Brückenstraße sechsgeschossige Raumkante bietet zugleich eine wirksame Lärmabschirmung für die dahinterliegenden Quartiere und geht dabei bewusst auf Distanz zur Billhorner Brückenstraße, um einen grünen Zwischenraum zur Magistrale zu ermöglichen. Gleichzeitig führt der aufgeweitete Straßenraum im Vergleich mit einer engeren Situation zu einer besseren Durchlüftung und damit zu einer geringeren verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung.

Zusätzlich zu den bereits existierenden baumbestandenen Grünstreifen mit integrierter Busspur in Mittellage der Billhorner Brückenstraße begleiten beidseitige Baumreihen die Straße in Richtung Innenstadt und unterstreichen damit den Charakter als mehrreihig begrünte Magistrale.

Billhorner Röhrendamm – Vernetzung auf allen Ebenen

Der Billhorner Röhrendamm war in der Gründerzeit die Hauptlebensader des Stadtteils und verband Rothenburgsort über das Klostertor – das jetzige Gelände des Großmarkts – mit der Hamburger Innenstadt. Durch die räumliche Fassung des Röhrendamms bis an die Billhorner Brückenstraße heran wird ein räumlich definierter und lebendiger Straßenraum zurückgewonnen. Urbane, mischgenutzte Erdgeschosszonen beleben hier den Straßenraum und sorgen für gut erreichbare publikumsbezogene Nutzungen im Sinne der Stadt der kurzen Wege. Das solitäre Hochhaus inmitten der Billhorner Brückenstraße wird deutlich erhöht und nach Süden in Richtung Billhorner Röhrendamm baulich ergänzt. Es wird damit durch die neuen Raumkanten seiner exponierten Lage als Landmarke gerecht, markiert die Schnittstelle von Billhorner Brückenstraße und Röhrendamm und verbindet mit dem neuen Sockel die beiden topografischen Niveaus. Dadurch erhält der Billhorner Röhrendamm im Bereich der Unterquerung eine direkte Anbindung nach Norden. An der Billhorner Brückenstraße erfährt der niedriger gelegene Teil des Billhorner Röhrendamms auf der südlichen Seite eine Ausweitung durch die landschaftliche Terrassierung im Zwischenraum der beiden querenden Straßenzüge. Die Vernetzung des Fuß- und Radwegsystems zwischen dem westlichen und dem östlichen Rothenburgsort wird durch breite, gut belichtete Nebenflächen gefördert, die durch diese Terrassierung und die damit verbundenen verbesserten Lichtverhältnisse attraktiv gestaltet werden.



Ausschnitt Rahmenplan - Billhorner Brückenstraße





Rothenburgsort –

Westlich der Billhorner Brückenstraße

Westlich der Magistrale wird eine umfangreiche, in der Regel bis zu siebengeschossige bauliche Entwicklung vorgeschlagen, die den ursprünglichen Ost-West-Bezug im historischen Stadtgrundriss durch eine klare Fassung des Billhorner Röhrendamms und des Brandshofer Deichs reaktiviert und zugleich die industriell geprägten Bestandsgebäude integriert.

Auf Grund der immissionsbelasteten Lage ist dieser Bereich rein gewerblich genutzt. Entlang der Bahnlinie und der Billhorner Brückenstraße werden geschlossene Bebauungstypologien vorgeschlagen, um geschützte Innenbereiche im Quartier zu generieren. Gleichzeitig können die tiefen Erdgeschosszonen Raum für großmaßstäbliche urbane Produktionsorte bieten.

Offene Strukturen laden dazu ein, das Quartier zu durchwandern, um Zielpunkte wie die Uferpromenade, den nahegelegenen Billepark im Westen oder zentrale, publikumswirksame Einrichtungen zu erreichen und zu entdecken. Als soziale Mitte des Quartiers bildet der Quartiersplatz am Brandshofer Deich einen dieser „Zielpunkte“. Belebt durch die unterschiedlichen Nutzungen an den Rändern des Platzes wie gastronomische Einrichtungen und andere, publikumswirksame, stadtteilbezogene Nutzungen fungiert er als wichtiger Treffpunkt innerhalb des Quartiers.

Die Mitte der offen konzipierten Platzanlage ist mit natürlich gewachsenen, malerischen Solitäräumen besetzt, die speziell in den Sommermonaten in ihrem Schatten zum Verweilen einladen und eine eigene Identität ausbilden.

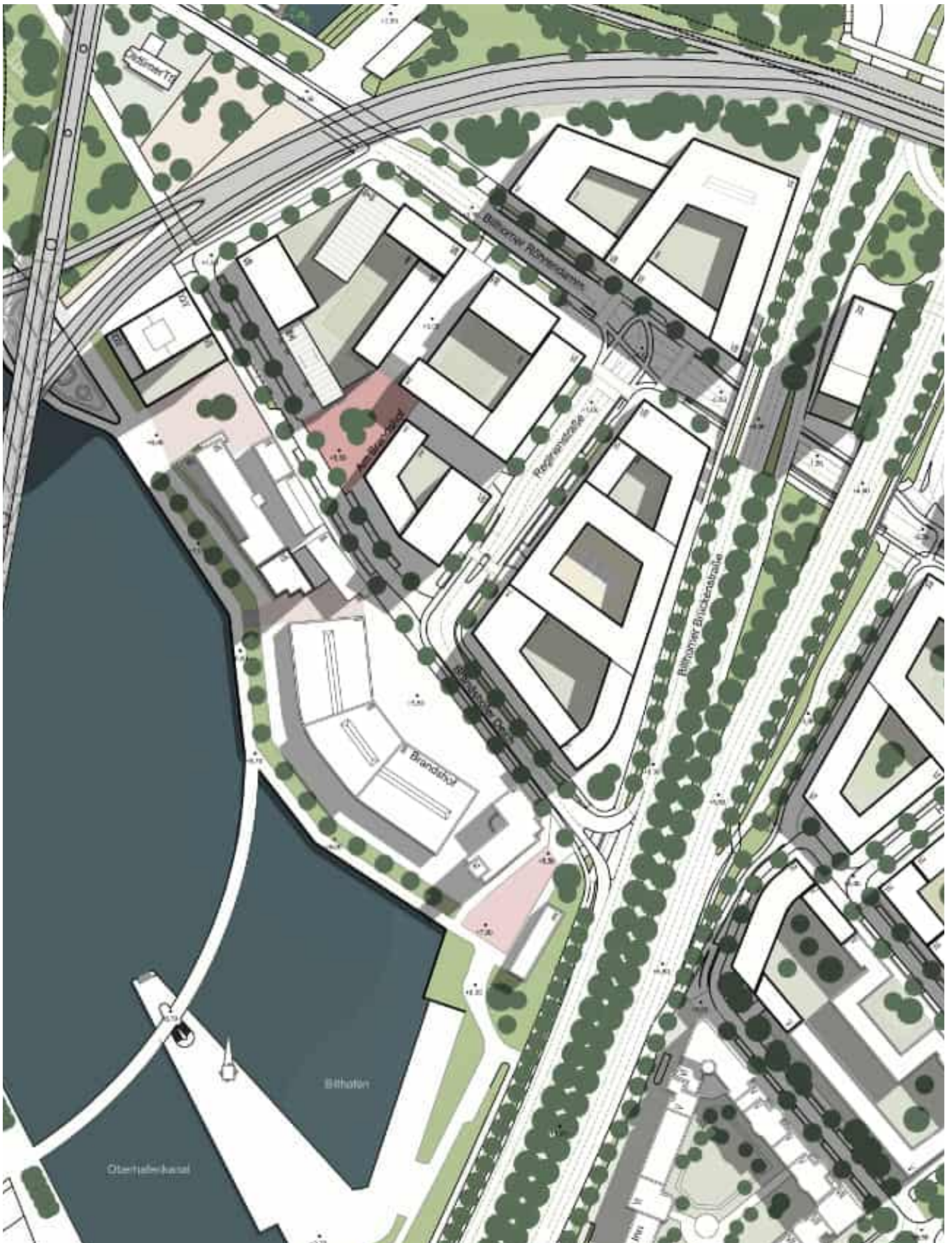
Brandshöfe –

Zusammenspiel von Gewerbe und Kultur

Am Brandshof befindet sich ein Gebäudeensemble von besonderem historischem und erhaltenswertem Charakter. Der denkmalgeschützte ehemalige Unternehmenssitz einer Binnenschifffahrtsreederei bildet nach seiner kürzlich abgeschlossenen Transformation einen interessanten Schwerpunkt von kreativ- und IT-wirtschaftlichen Nutzungen im Gebiet.

Diese kulturelle Vorprägung des Quartiers westlich der Billhorner Brückenstraße bleibt erhalten. Die Bestandsgebäude werden durch eine kompakte Bebauung, die sich am verbliebenen Stadtgrundriss orientiert, ergänzt und in offenere Gebäudetypologien eingebunden. Diese versprechen durch ihre unterschiedlichsten Baukörperstiefen ein höchstmögliches Maß an Flexibilität im Hinblick auf die angestrebte Durchmischung von Nutzungen. Hier können neben Gewerbenutzungen auch Ausstellungsräume, Werkstattateliers, kulturelle Nutzungen wie Theater oder auch kleinteilige Produktionsstätten untergebracht werden. Die in der Bebauungstypologie vorgeschlagenen Höfe können durch eine niedrige, ein- bis zweigeschossige Bebauung als Produktionshallen genutzt werden. Die darauf entstehenden Dachterrassen bieten den Nutzern des Quartiers zusätzliche, geschützte Außenbereiche, die vielfältig genutzt werden können.

In das Ensemble aus uferbegleitenden, längsgerichteten Bestandsgebäuden am Brandshofer Deich reiht sich ganz selbstverständlich ein etwa 90 Meter hoher Hochpunkt in die Ufersilhouette am Billhafen ein; er bildet deren markanten Abschluss und formuliert, direkt am Bahnviadukt gelegen, den Übergang zum Brückenpark am Billeufer.



Ausschnitt Rahmenplan - Brandshöfe





Rothenburgsort –

Östlich der Billhorner Brückenstraße

Östlich der Billhorner Brückenstraße werden überwiegend geschlossene, raumbildende Blockfiguren vorgeschlagen. Die Nähe zur Innenstadt, aber auch der Verkehrslärm legen eine verdichtete Gebäudetypologie nahe.

Die Blockrandfragmente zwischen Billhorner Brückenstraße, Billhorner Mühlenweg und Gleisdamm im Norden werden durch sinnfällig gesetzte Baukörper ergänzt, die sich auf die Bestandshöhen von sechs bis sieben Geschossen beziehen. In sich schlüssige Stadtblöcke mit konstanter Traufe entwickeln Rothenburgsort hier im Unterschied zum restlichen heterogenen Bestand als stabiles Blockrandgefüge.

Anders als westlich der Billhorner Brückenstraße, sind hier in den lärmabgewandten Lagen auch Wohnnutzungen umsetzbar. Entlang des Röhrendamms beleben urbane, mischgenutzte Erdgeschoss- und Sockelzonen das Straßenbild und sorgen für gut erreichbare publikumsbezogene Nutzungen und die Versorgung mit Gütern des kurz- und mittelfristigen Bedarfs.

Um die beiden Quartiersplätze – Am Billhorner Kanal und Stadtplatz – bietet sich Raum für Cafés und andere publikumsbezogene Nutzungen als interessante, urbane Begegnungsorte. Der östlich angrenzende Alster-Bille-Elbe-Grünzug lädt zum Flanieren ein und bietet der Nachbarschaft eine direkte grünräumliche Verbindung zur Elbe.

Hoftypologie

Auf Grund des straßenseitigen Lärmeintrags am Billhorner Röhrendamm müssen alle Schlaf- und Kinderzimmer in Wohnungen immer zur Hofinnenseite orientiert sein. Durch die klassische Blockrandausbildung entstehen in den Innenhöfen ruhige Wohnlagen, die hier in Kombination mit durchgesteckten Grundrissen Wohnnutzungen möglich machen. Eine Besonderheit stellt dabei die „4-Höfe-Typologie“ dar, die eine gute Nutzungsmischung von Wohnen, Gewerbe, Läden oder öffentlichen Einrichtungen ermöglicht und abseits vom klassischen Geschosswohnungsbau eine große Flexibilität bietet. Diese Baublöcke führen durch ihre Grundstruktur zu klar definierten privaten oder halbprivaten Räumen, die sehr vielfältig genutzt werden können.

Plätze im Quartier:

Stadtplatz und Am Billhorner Kanal

Am Billhorner Kanal entsteht auf den momentan als Parkplatz genutzten Flächen ein durchgrünter Nachbarschaftsgarten mit Kinderspiel als Treffpunkt für Jung und Alt. Den Erdgeschosszonen vorgelagert bieten befestigte Flächen Raum für eine Bespielung durch gemeinschaftliche, soziale oder gewerbliche Nutzungen aus den Gebäuden heraus. Nach Osten hin ist der Platz entlang des ehemaligen Billhorner Kanals mit dem Pocketpark am Alster-Bille-Elbe-Grünzug verbunden. Der wertvolle Baumbestand bleibt weitestgehend erhalten und wird punktuell ergänzt.

An der Schnittstelle von Billhorner Röhrendamm und dem quartiersübergreifend relevanten Alster-Bille-Elbe-Grünzug gelegen bildet ein kleiner Stadtplatz einen interessanten urbanen Begegnungsort, der durch soziale Infrastruktureinrichtungen oder Nahversorgung weiter aktiviert werden kann. Ein zweireihiges Baumfeld markiert den Stadtplatz und lädt zum Verweilen ein.





Billhafen - Historischer Ort am Wasser

Das historische gewachsene Bild und die Materialität des Löschrates am Billhafen bleiben als Natur- und Kulturerbe erhalten. Mit seinem starken Bezug zum Wasser behält der Löschrat seine Bedeutung als Aufenthaltsort und informeller Freiraum mit spektakulären Blickbeziehungen über die Wasserflächen und die sie querende Brückenlandschaft. Die raue Atmosphäre dieses sehr besonderen Ortes stellt ein besonders Potenzial für den gesamten Stadtraum um die Elbbrücken dar und ist bereits heute ein interessanter Blickfang.

Diesen besonderen Ort gilt es zu wahren. Noch vorhandene, historische Spuren der ehemaligen Hafennutzung werden erhalten, im neuen Kontext integriert und möglicherweise neu bespielt. Die Landzunge eignet sich insbesondere auch für temporäre, freizeitbezogene Nutzungen. Eine neue Fußgängerbrücke verbindet die S- und U-Bahnstation Elbbrücken mit der Uferpromenade und aktiviert somit die alten historischen Bezugslinien zwischen Rothenburgsort und der Innenstadt.

Die neue Brücke schließt an der Promenade am Brandshofer Deich an und steht noch unter dem Vorbehalt einer genehmigungsfähigen Planung, welche die nautischen Belange und die des Hochwasserschutzes und der Deichordnung berücksichtigt. Von der Sehnacht am Brückenaufleger an der Spitze der Landzunge reicht der Blick über die Ufermauern hinaus auf die Brückenlandschaft des Billhafens und des Oberhafenkanals. Ostwärts führt eine Treppe auf die tieferliegende Landzunge. Von hier aus verläuft die deutlich verbesserte Passage für Fußgänger und Radfahrer unter der Billhorner Elbbrücke nach Rothenburgsort und zum Elbpark Entenwerder.

Am Haken

Im südlichen Rothenburgsort wird durch die Bebauung Am Haken eine deutliche Raumkontur am ehemaligen Hafenbecken von hoher Attraktivität formuliert.

Die spektakuläre Lage zwischen dem Elbpark Entenwerder und dem gewachsenen Stadtteil Rothenburgsort fordert eine gewisse Durchlässigkeit an dieser Stelle. Diese wird durch eine eher punktuelle Bebauung gewährleistet.

Vorgesehen ist aufgrund der Nachbarschaft zu industriellen Nutzungen auf der gegenüberliegenden Seite der Norderelbe eine gewerbliche Nutzung, die allerdings Rücksicht auf die bestehenden Wohnquartiere am Billwerder Neuer Deich nimmt.

Durchlaufende, eingeschossige Warftgeschosse vermitteln zwischen den zwei unterschiedlichen Höhenlagen des hochwassersicheren Alexandra-Stiegs und der tiefer gelegenen Straße Billwerder Neuer Deich. In diesen Zonen können urbane Produktionsstätten oder andere, großmaßstäbliche Nutzungen wie Kantinen oder sogar Läden untergebracht werden. Über dem Sockel werden Büroflächen auf fünf Geschossen um vier Innenhöfe herum organisiert.

Die denkmalgeschützte Halle des Branntweinmonopols wird in die Bebauungsstruktur integriert und einer stadtteilbezogenen Nutzung zugeführt. Direkt angrenzend wird die Bildungsstätte des Zolls untergebracht.



Ausschnitt Rahmenplan - Billhafen



Ausschnitt Rahmenplan - Am Haken





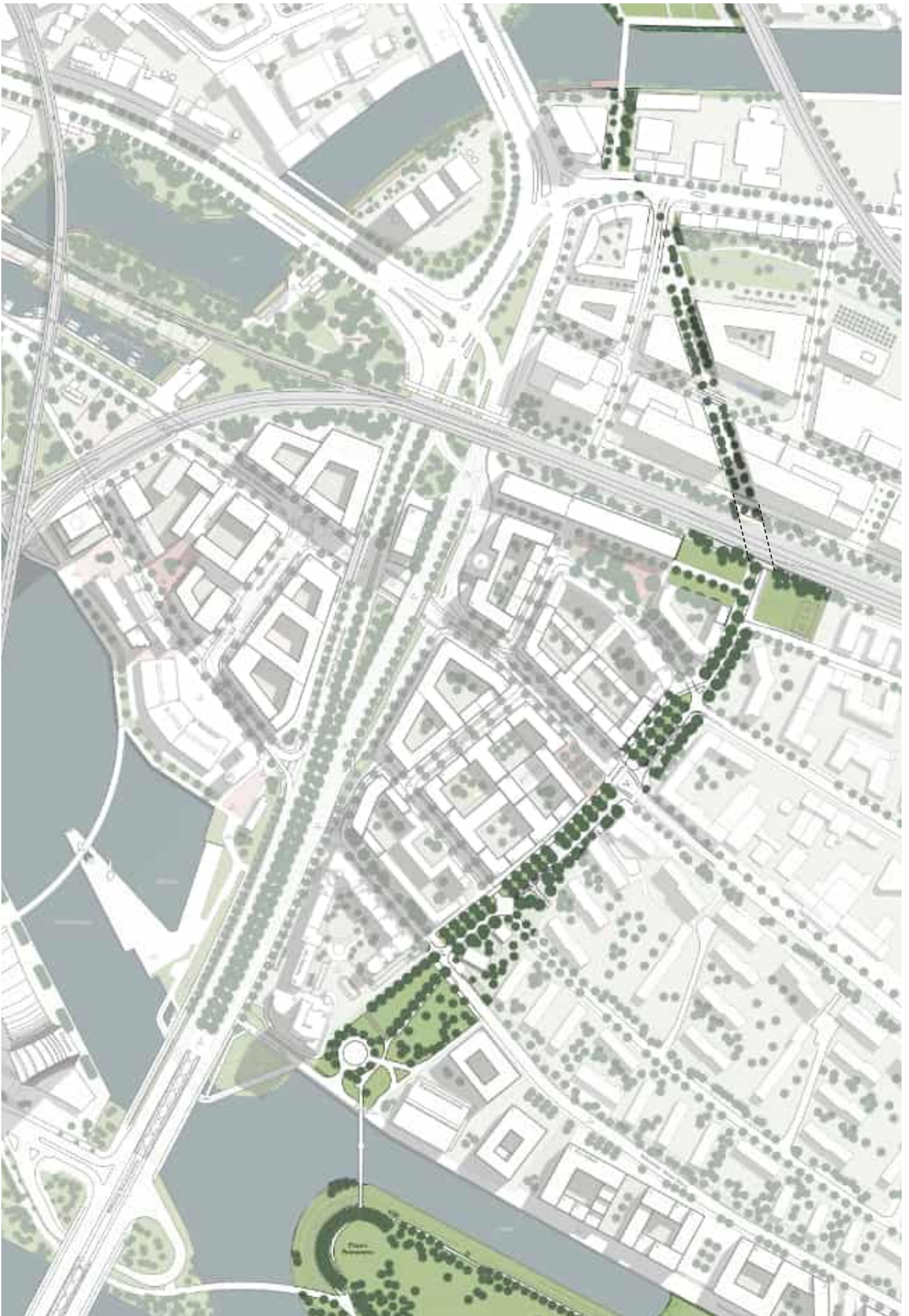
Alster-Bille-Elbe-Grünzug

Der geplante Alster-Bille-Elbe-Grünzug soll erstmals eine durchgängige grüne Verbindung zwischen Alster und Elbe im Hamburger Osten schaffen.

Durch Rothenburgsort und das zukünftige Gewerbeareal des ehemaligen Huckepackbahnhofs wird der Alster-Bille-Elbe-Grünzug als Bogen in Verlängerung des Billhorner Mühlenweges bis Entenwerder gespannt. Dieser wird als baumbestandene Allee gestaltet, mit Wegen für Fußgänger und Radfahrer, die unabhängig vom angrenzenden grünen Straßenraum verlaufen. Der motorisierte Verkehr wird auf der östlichen Seite gebündelt, die Randbereiche werden vom ruhenden Verkehr nicht beansprucht. Rothenburgsort gewinnt einen qualitätvollen Zugang zur Elbe und neue wohnungsnahe Freiräume.

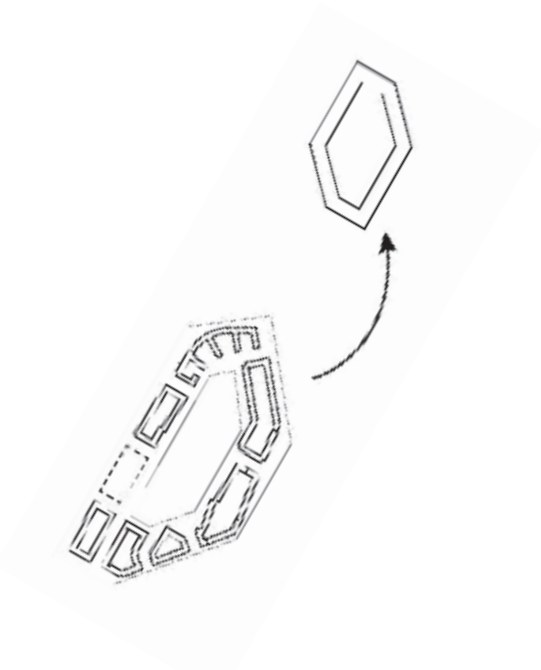
Am Bahndurchstich, der den Wohnbereich Rothenburgsorts mit dem Neuen Huckepackbahnhof verbinden wird, ist die Gestaltung des Pocketparks von großer Bedeutung. Der Rahmenplan sieht hier vor, diese im Konzept zum Alster-Bille-Elbe-Grünzug bereits verankerten Freiflächen mit dem neuen Quartiersgarten am Billhorner Kanal zu verbinden und so für eine großzügige Durchwegung des Quartiers an dieser Stelle zu sorgen.

Langfristig wäre hier auch eine bauliche Fassung zum Bahndamm hin denkbar, um an dieser markanten Stelle eine eindeutige städtebauliche Fassung des Grünzugs zu erreichen, die gleichzeitig den öffentlichen Grünräumen einen besseren Lärmschutz bietet.



Der Alster-Bille-Elbe-Grünzug als verbindender Freiraum im Grünen Netz Hamburgs

4.2 Veddel-Nord - Die Veddel weiterbauen



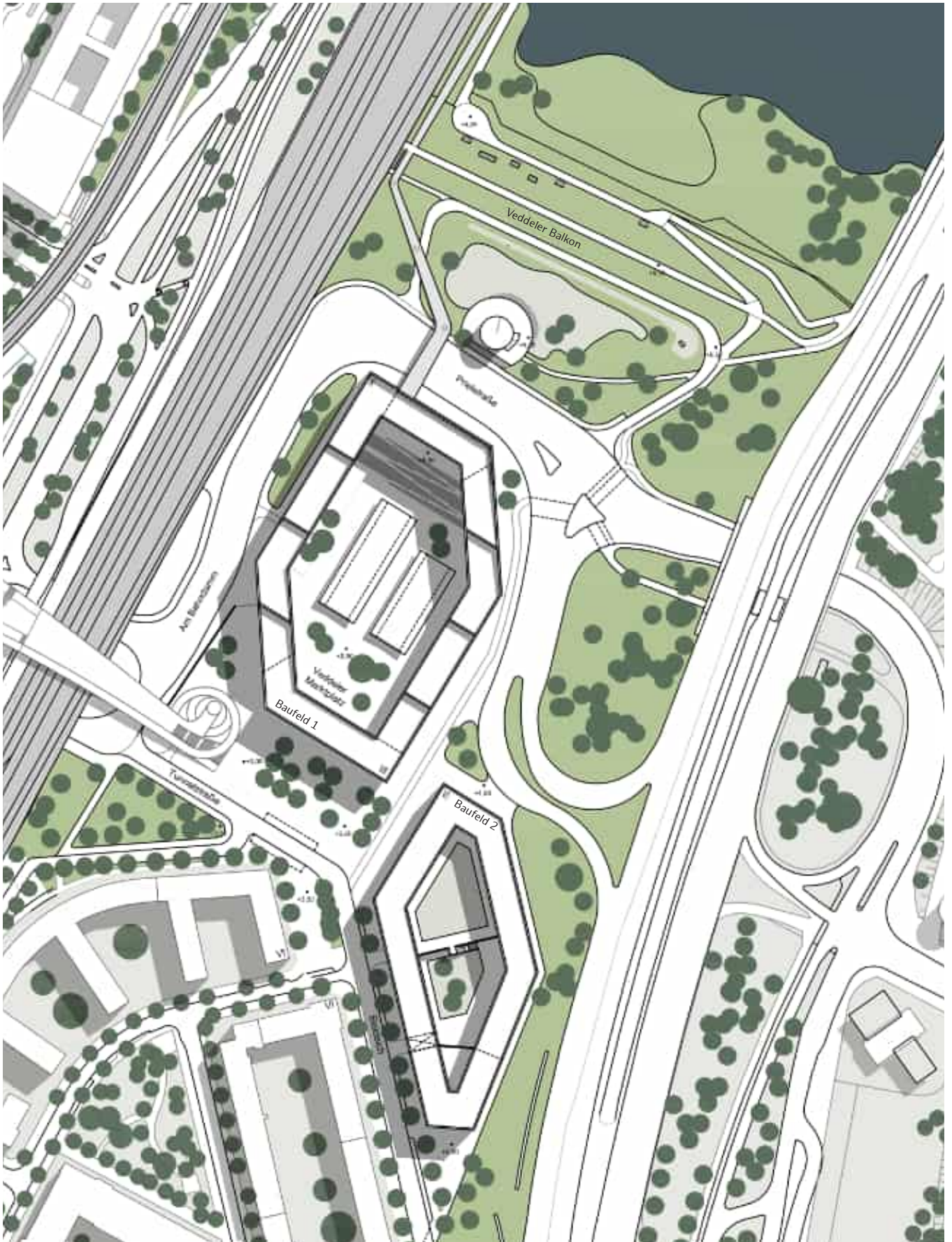
Dem Rahmenplan folgend, wird die Veddel erstmalig sowohl von der Autobahn als auch vom Nordufer der Elbe aus sichtbar. Gleichzeitig schafft der Park des Veddeler Balkon den Schritt an die Elbe und wird zum attraktiven Treff- und Kommunikationspunkt für die Nachbarschaft auf der Veddel und dem Grasbrook. Die Vernetzung Richtung Westen mit dem neuen Stadtteil Grasbrook und der geplanten U-Bahnhaltestelle gelingt über ein großzügiges Brückenbauwerk sowie entlang des Elbufers unter den Elbbrücken hindurch. Die Bebauung schafft Flächen für im Stadtteil dringend benötigte Nutzungen und neuen Wohnraum.

Dabei haben sich zwei Bebauungsvarianten mit unterschiedlichen Schwerpunkten herauskristallisiert:

Variante A

Im Rahmenplan werden die Hauptgestaltungsmerkmale von Fritz Schumachers Veddel – große Backsteinblöcke, die sich zu einer Großform gruppieren – konsequent weitergedacht. Ein großer Block mit Mischung schafft eine lärmgeschützte Insel, die sogar in nennenswertem Umfang Wohnnutzungen zulässt.

Der neue Block umschließt die alten Zollhallen, die beispielsweise für kleinteiliges Gewerbe oder gastronomische Einrichtungen wie die Veddeler Fischgaststätte genutzt werden können. Großzügige, besonnte Dachterrassen stehen der Gemeinschaft der Anwohnerinnen und Anwohner zu Verfügung.



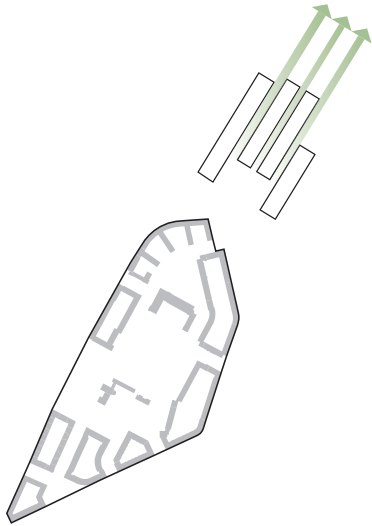
Ausschnitt Rahmenplan - Veddel Nord Variante A





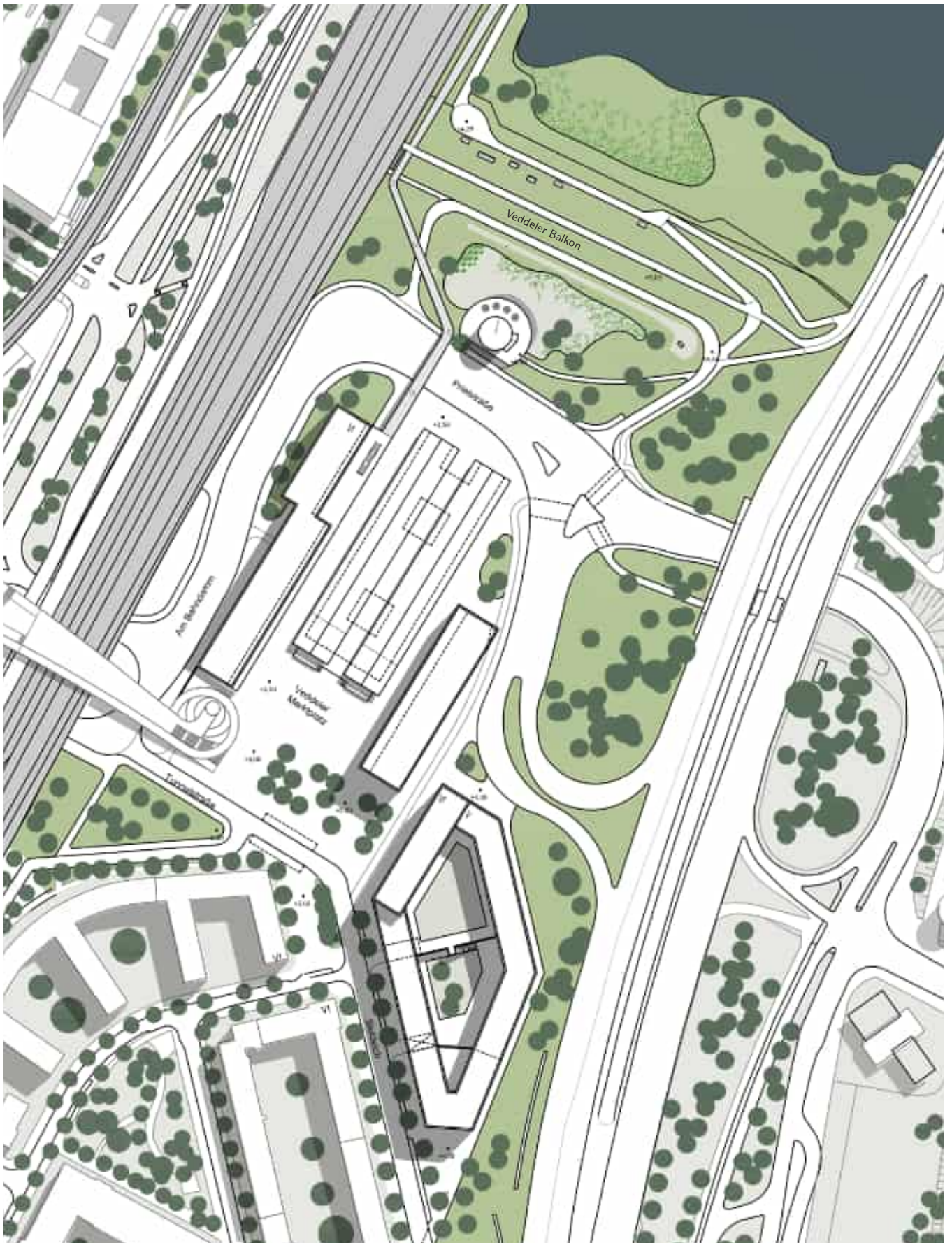






Variante B

Diese Entwurfsvariante greift den linearen Charakter der denkmalgeschützten Zollhallen auf und fasst diese durch zwei neue langgestreckte Baukörper. Der Blick wird so in Richtung Elbe gelenkt mit dem spannungsvollen Panorama auf die historischen Elbbrücken und den künftigen Elbtower. Im Spannungsfeld zwischen Neu und Alt entsteht ein Markplatz, der sich mit den Erdgeschossen der angrenzenden Bauten verzahnt. Die Zollhallen bieten Platz für kleinteiliges Gewerbe und gastronomische oder soziokulturelle Einrichtungen, während die Neubauten flexiblen Raum für Gewerbe schaffen. Auch hier ist somit der Verbleib der weithin bekannten gastronomischen Einrichtung der *Veddeler Fischgaststätte* im Areal gesichert.



Ausschnitt Rahmenplan - Veddel Nord Variante B









Veddeler Balkon

Auf der nördlichen Veddel wird das Wasser erlebbar gemacht: der Schritt an die Elbe soll gelingen. Der naturnah geprägte Grünraum zwischen den Elbbrücken soll mit dem vorgelagerten Park und den bereits vorhandenen grünen Sitzstufen zur Norderelbe unter Beachtung der vorhandenen Ausgleichsflächen eine neue, deutliche Überformung und Aufwertung erhalten. Der vorhandene Baumbestand wird ebenso wie die dort geltenden naturschutzrechtlichen Restriktionen sowohl von der Land- als auch von der Wasserseite berücksichtigt, gleichzeitig werden Sichtbeziehungen zum Wasser geschaffen und neue Grünstrukturen implementiert.

Die vorgefundenen ruderalen Gras- und Staudenflächen des Standortes als Bild zu stärken, ist das gestalterisch übergreifende Thema des Entwurfes. Die neu geschaffene Parklandschaft arbeitet mit der Natur, dem Fluss und seinen Gezeiten, seinen Farben und den Spuren, die er in der Erde hinterlässt. Die Verwendung von standorttypischen Pflanzen- und Vegetationselementen führt zur Aufwertung des Landschaftsbildes, einer Einbettung des Städtebaus in die Umgebung und ist die Chance, die Natur auch in der Stadt erlebbar zu machen. Der Bereich am Veddeler Hochwasserschutzdeich mit dem vorgelagerten, von der Tide beeinflussten Spülsaum der Elbe bietet ein hohes Entwicklungspotenzial zur naturnahen Gestaltung. In diese wertvolle Naturlandschaft werden unter Berücksichtigung der geschützten

Bereiche sensibel neue Rad- und Fußwegeverbindungen impliziert, die eine Erreichbarkeit und Durchquerung des Veddeler Balkons auch für mobilitätseingeschränkte Menschen komfortabel ermöglichen. Über eine neue Brücke gelangt man barrierefrei von der nördlichen Veddel auf den Deich und von dort über eine rollstuhlgerechte Rampeanlage zur neuen Unterführung Richtung Elbpark auf dem Grasbrook. Diese Verbindung wird – unter Sicherung der nautischen Aspekte für die Schifffahrt auf der Norderelbe – als Steg mit direktem Wasserbezug unter den Brücken entlanggeführt. Diese übergeordnete Wegebeziehung ermöglicht einen direkten Zugang zur Elbe und schafft enge Verknüpfungen zwischen den beiden Stadtteilen. Die detaillierte Machbarkeitsprüfung dieser Querverbindung ist aufgrund der besonderen Lage am Hauptsrom der Elbe jedoch noch nicht final abgeschlossen.

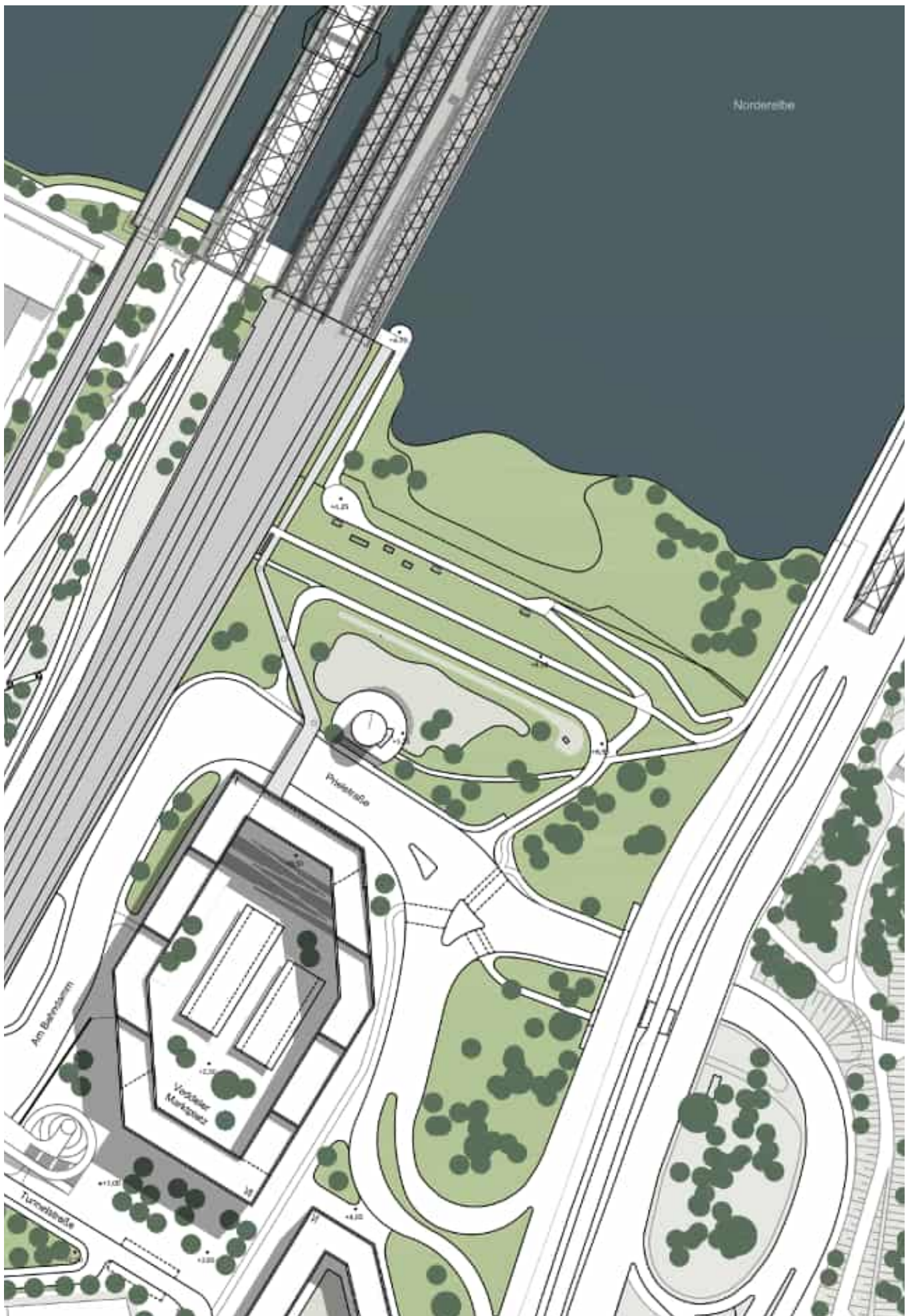
Südlich des Deichs – in der unmittelbaren Umgebung des denkmalgeschützten Turmbunkers – werden die momentan als Parkplatz und Lagerflächen genutzten Areale in Einklang mit der Natur zu einem Ort mit vielfältigen Nutzungen. Um den Turmbunker herum entsteht eine kleinere Platzfläche, die von naturnah gestalteten Pflanzflächen umgeben ist. Aus Rücksicht auf die am Bunker nistenden Turmfalken werden sportliche und andere lärmintensive Aktivitäten in der Nähe des Bunkers vermieden.



Bestand, südliche Deichseite



Bestand, nördliche Deichseite



Der Veddeler Balkon als verbindender Freiraum im Grünen Netz Hamburgs





4.3 Billepark - Raue Idylle



Billepark

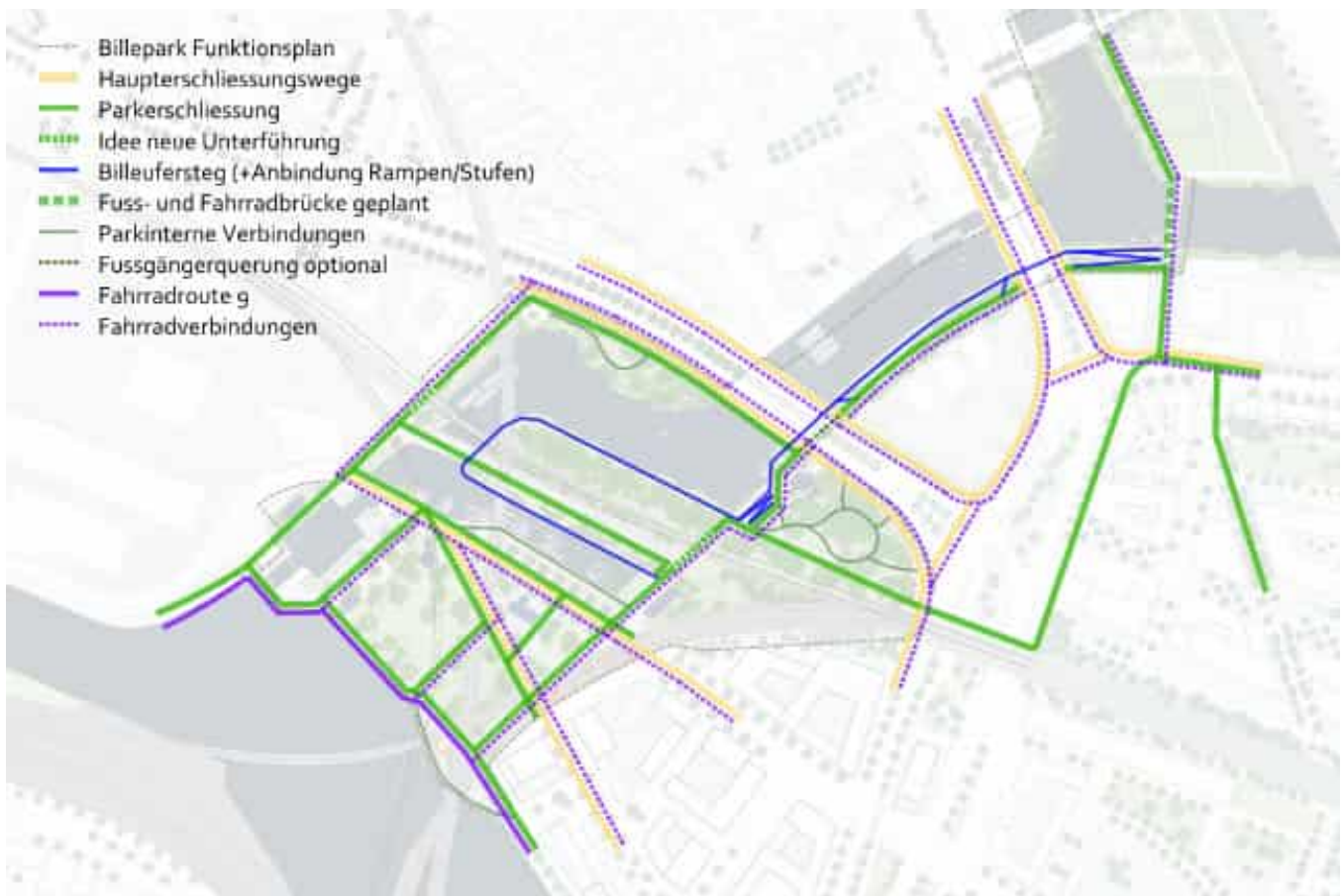
Der Billepark im Mündungsbereich der Bille in die Elbe wird zu einem wichtigen Bindeglied im Grünen Netz Hamburgs. Zusammen mit dem Alster-Bille-Elbe-Grünzug, dem Park am Hochwasserbassin und den Freiräumen am Elbufer entsteht ein weitläufiger Naherholungsraum inmitten der Stadt.

In einer Art natürlicher Dramaturgie erreicht man die Innenstadt Hamburgs von Süden her über eine Abfolge von charakteristischen Szenen: Brücken und weite Ausblicke über das Wasser wechseln sich ab mit prägenden Silhouetten ehemaliger Hafenareale und einzelnen städtischen Landmarken. Inmitten dieser geschäftigen Stadtlandschaft bildet die Bille einen im Stadtraum bisher kaum wahrnehmbaren grüner Einschnitt, der sich von der Mündung in die Elbe weit gegen Osten in die offene Landschaft fortsetzt.

Den Park und seine Umgebung charakterisiert eine raue Idylle: Hier treffen die Natur der Bille, Industrieanlagen mit nostalgischem Charme und eine herbe Brückenlandschaft aufeinander.

Die Bille ist aber auch eine wichtige Schifffahrtsverbindung. Mehrere an der Bille ansässige Firmen, unter anderen der Industriebetrieb Ingredion, lassen sich über Schuten anliefern. Damit lassen sich schätzungsweise etwa 15.000 LKW-Fahrten jährlich einsparen. Es ist deshalb von allgemeinem Interesse, dass der Schuten- und Schiffsbetrieb auf der Bille gewährleistet bleibt.

Direkt an der Veloroute 9 gelegen, bietet der Billepark künftig ein vielseitiges, gut erreichbares Freizeitangebot für Erholung, Spiel und Sport.



Neue Wegverbindungen durch den Billepark (langfristige Perspektive)

Die Zugänglichkeit und Wahrnehmbarkeit des Parks sollen durch neue Fuß- und Radwegeverbindungen weiter verbessert werden. So ist auf Stadtebene eine direkte Wegverbindung entlang der Brandshofer Schleuse vorgesehen, welche nordwärts bis zum Heidenkampsweg reicht.

Eine zweite wichtige neue Verbindung bildet der Billesteg. Dieses charakteristische Element des neuen Billeparks soll an dem Billeufer entlang von der Oldtimer-Tankstelle bis zur geplanten Fuß- und Radbrücke des Alster-Bille-Elbe-Grünzugs führen.

Hier unten am Fluss ist der geschäftige Lärm der Stadtebene mit ihren stark befahrenen Straßen kaum mehr zu hören, man taucht regelrecht ein in die idyllisch anmutende Flusslandschaft.

Durch diesen spannenden Perspektivenwechsel, der es ermöglicht die Stadt auch vom Fluss und seinem naturnah geprägten Ufer aus zu betrachten, entsteht ein attraktiver, fußläufig erreichbarer Naherholungsraum für die umliegenden Wohnquartiere und Geschäftsviertel.

Die vorliegende Ausgestaltung des Billeparks untergliedert sich hierbei in ein mittelfristiges Szenario mit Parkelementen, die sich relativ zeitnah umsetzen lassen und in ein langfristiges Szenario, das die generelle Zielvorgabe des Rahmenplans widerspiegelt, für die Umsetzung aber einen deutlich längeren Zeitrahmen in Anspruch nehmen wird.



Brückenlandschaft an der Veloroute 9



Flusslandschaft unter der S-Bahn-Brücke



Terrasse bei der Pizzeria „Al Lido“



Billhorner Kanal



Billehain





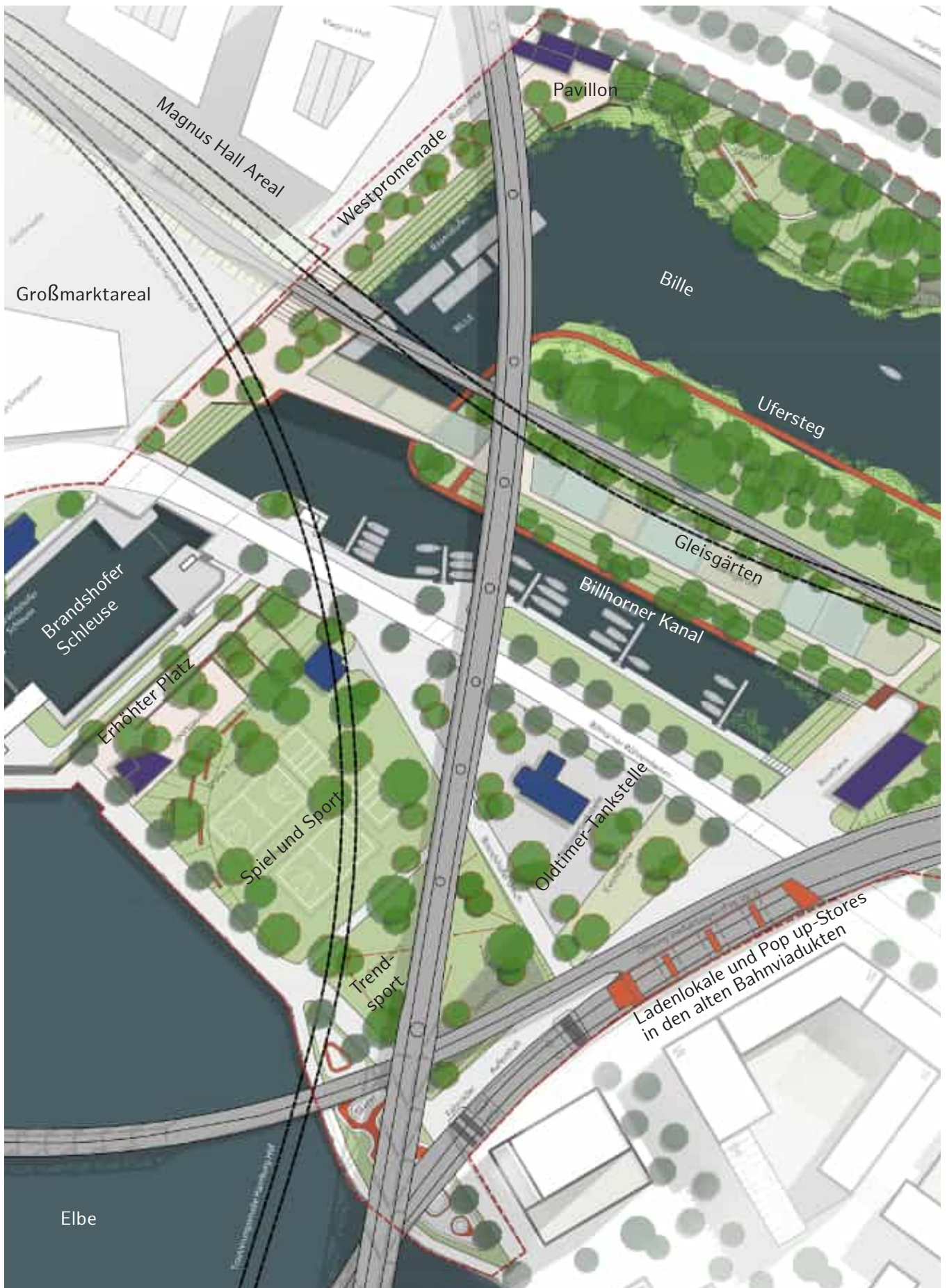


Sitzstufen am Billeufer im Bereich des Magnus Hall Areal

Entlang des Westufers soll langfristig – unter Aufrechterhaltung der Schleusenfunktion und der Funktion der Bille als Binnenschiffahrtsweg – eine Uferpromenade mit punktuellen Wasserzugängen entstehen, die von der Amsinckstraße über das Areal der heutigen Magnus Hall und am Großmarkt vorbei zur Brandshofer Schleuse bzw. zur Hochwasseranlage und zur Veloroute 9 entlang der Elbe führt. Vom heutigen Übungsareal der Deichverteidigung bis zum Bahndamm erstreckt sich langfristig eine Parklandschaft mit Spielwiesen, Sport- und Aufenthaltsflächen. Ein erhöhter Platzbereich an der Hochwasseranlage bietet Sichtbezüge über die Elbe und ihre eindruckliche Brückenlandschaft.

Der Billhorner Kanal steht weiterhin dem Wassersport zur Verfügung. Um den Bau des Steges auf der Nordseite zu ermöglichen, werden die Bootsanleger auf die Südseite des Kanals verlegt.

Da die Gewässer am Billhafen von der Schifffahrt genutzt werden und der Billhafen Teil des Hafengebietes ist, hat die Schifffahrt in diesem Raum Vorrang vor anderen Nutzungen. Freizeitnutzungen im Wasser werden daher reglementiert werden müssen.



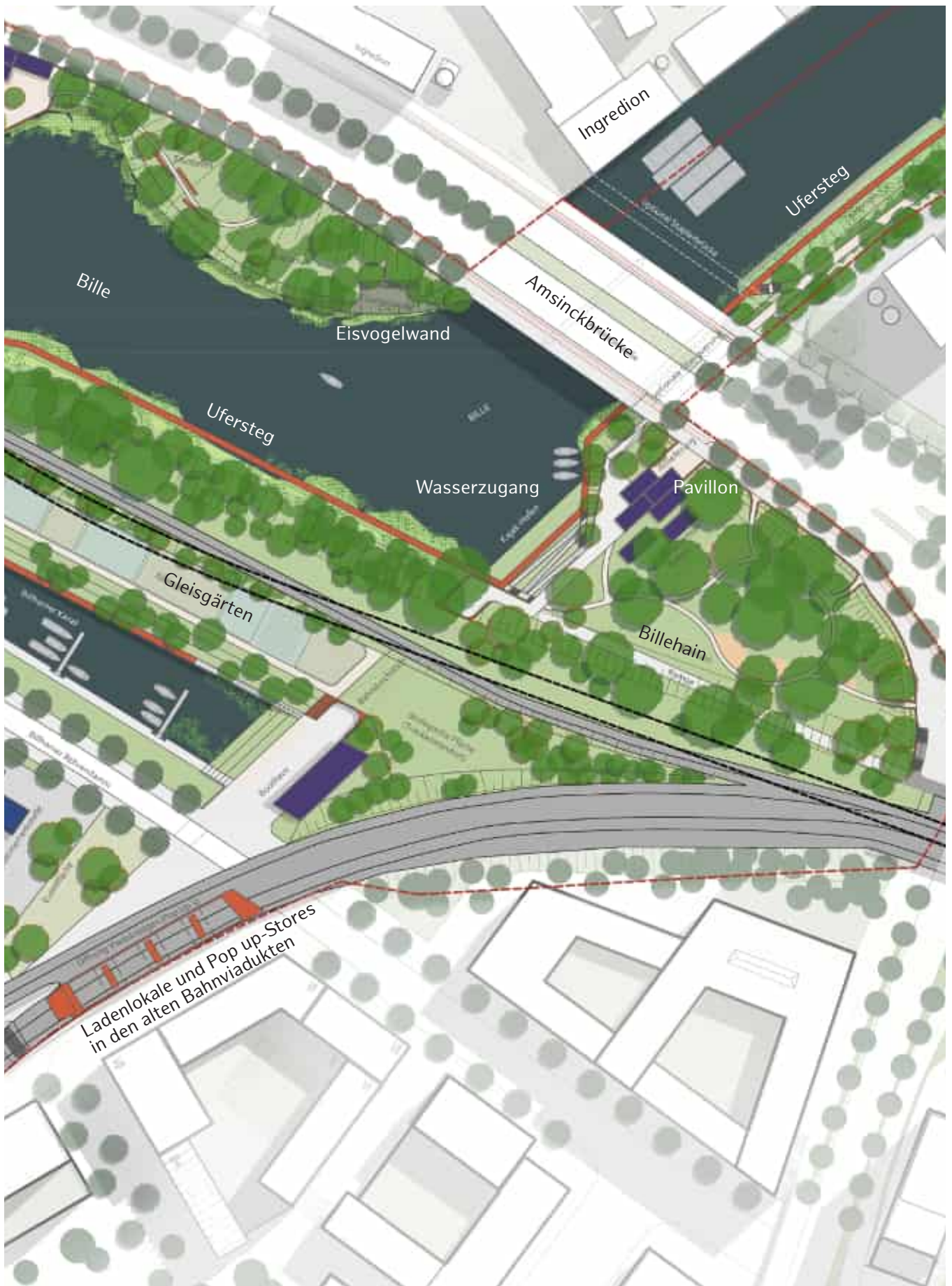
Spiel- und Sportpark, Westpromenade (langfristige Perspektive)



Pavillon am Billehain zwischen Amsinckstraße und Bahndamm

Südöstlich der Amsinckstraße besteht heute schon eine parkartige Wiese mit einem wertvollen Baumbestand, der sogenannte Billehain. Mit einer Art Gartenmauer oder modulierter Topografie lässt sich die Lärmbelastung reduzieren und die Aufenthaltsqualität maßgeblich verbessern, wobei auf eine gute Einsehbarkeit und Belebung zu achten ist. Ein Pavillon mit einem Quartier-treffpunkt und Gastronomie wie zum Beispiel einem Biergarten mit Ausblick auf den Fluss sorgt für Belebung.

Langfristig soll ein Durchstich durch den Bahndamm zwischen Billhorner Kanal und Billehain für direkte Fuß- und Radwegeverbindungen von der Fahrradroute 9 über die Oldtimer-Tankstelle und am Billehain vorbei nordwärts sorgen. Auf dem Bahndamm sind, nach Wegfall der heute dort angesiedelten Logistikflächen des Großmarkts, Gleisgärten als Aktionsraum für gemeinschaftliche nachbarschaftliche Nutzungen oder zur Vermietung vorgesehen.



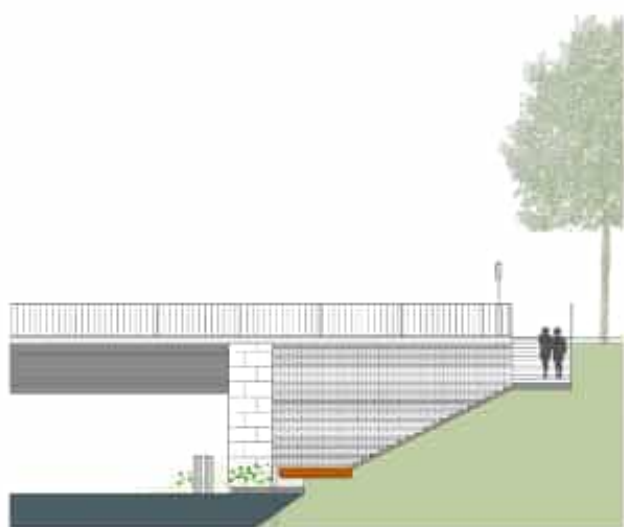
Billehain mit Wasserzugang und Halbinsel Amsinckstraße mit Eisvogelwand (langfristige Perspektive)



Unterquerung mit Steg



Unterquerung durch Widerlager



Oberirdische Querung mit Treppe und hindernisfreier Rampe

Diese neuen Verbindungen entlang des Billeufers sind mit verschiedenen Herausforderungen verbunden, die im Zuge der weiteren Bearbeitung geklärt werden müssen. Inwieweit der Ufersteg mit den nautischen Anforderungen vereinbar ist oder welche Querungsmöglichkeiten unter den Brücken oder oberirdisch beispielsweise über die Amsinckstraße machbar sind, ist im weiteren Verfahren eingehender zu prüfen.

Für die vorgesehenen Weg- und Stegverbindungen wie auch für die Brückenunterquerungen wurden deshalb mehrere Varianten (siehe links) erarbeitet. Im Zuge der weiteren Planung wird sich zeigen, welche Möglichkeiten, welche Stegbreite und welcher genaue Verlauf mit den Anforderungen des



Fußgängersteg am Billeufer

Schiffahrts- und Schutenverkehrs sowie weiteren Rahmenbedingungen (ingenieurtechnische Machbarkeit, Naturschutz, Anforderungen der anliegenden Betriebe, Lichtraumprofile und Durchfahrtshöhen für Schuten der gewerblichen Schifffahrt oder Löschboote der Feuerwehr) vereinbar sind. Die Ufer werden - wo immer möglich - naturnah ausgebildet, um die wertvollen Strauch- und Gehölzbestände zu erhalten.

Unter und zwischen den Eisenbahnbrücken finden sich unterschiedliche, teils witterungsgeschützte Orte für Trendsport. In die Viadukt-Konstruktion der Bahnlinie können Räume für kleine Ladenlokale und Pop-up-Stores eingebaut werden. Die Oldtimer-Tankstelle - heute schon Treffpunkt und

Aktionsraum - erhält ein angemessenes und attraktives Umfeld. Der östlich angrenzende Platz wird zu einem Ort des Austausches, zum Beispiel für Ausstellungen unter freiem Himmel, einem Spezialitäten- oder Flohmarkt.

Mit den Grünflächen, den Zugängen zum Wasser, Spielwiesen, Gastronomie und Trendsportangeboten entsteht nicht nur ein hoher Mehrwert für die umliegenden Wohnquartiere:

Die Lunchpausen am Wasser, das abendliche Bier in der Oldtimertankstelle, Spiel und Sport über Mittag bilden auch ein attraktives Angebot für die Beschäftigten aus dem angrenzenden Hammerbrook- und dem zu entwickelnden Brandshofquartier.









5. Themen

5.1 Denkmalschutz



Blick über den Billhafen zum Brandshof-Ensemble

Nördlich des Billhafens liegt entlang des Brandshofer Deichs das ehemalige Betriebsgelände der *Schlesischen Dampfer Co. Berliner Lloyd AG*. Errichtet im Jahr 1925 und wiederaufgebaut in den 1950er Jahren, wurde das Gebiet im Jahr 2010 mit dem Ensemble aus Verwaltungs-, Lager- und Wohngebäude, in die Hamburger Denkmalliste aufgenommen.

Neben dem denkmalgeschützten Brandshof-ensembles erhält der Rahmenplan-Entwurf weitere ortsprägende Gebäude am Brandshof und integriert diese in die Planung. Auf der Landzunge des Billhafens werden zudem historische Relikte wie das alte Kopfsteinpflaster, Kleinbauten oder der blaue Hafenkran erhalten und neu bespielt.

Zudem befinden sich östlich der Billhorner Brückenstraße einzelne unter Denkmalschutz stehende Gebäude: Innerhalb der nördlichen Autobahnschlaufe ein im Jah-

re 1941 errichteter Turmbunker sowie an der Kreuzung mit der Billstraße das frühe Beispiel eines Siedlungsbaus der späten 1920er-Jahre. Diese werden auf eine selbstverständliche Art und Weise in die neue städtebauliche Struktur integriert.

Die am westlichen Ende des Billhorner Röhrendamms befindliche Oldtimer-Tankstelle (Baujahr 1953) sowie ein Verwaltungs- und Wohngebäude des frühen 20. Jahrhunderts stehen ebenfalls unter Denkmalschutz.



Oldtimer-Tankstelle



Blick entlang der Zollhallen zum Zombeck-Rundbunker

Beide Gebäude werden wichtige Bestandteile im Billepark und kommen durch ihr neues, grünes Umfeld erst richtig zur Geltung.

2020 wurde zusätzlich die Halle des ehemaligen Branntweinmonopols in die Liste der Baudenkmäler eingetragen. Die denkmalgeschützte Halle wird in die zukünftige Bebauungsstruktur Am Haken integriert und einer neuen stadtteilbezogenen, kulturellen oder kreativwirtschaftlichen Nutzung zugeführt.



Branntweinmonopol

Neben der unter Denkmalschutz stehenden Freihafenelbbrücke im Westen und der ebenfalls geschützten Neuen Elbbrücke im Osten, befindet sich inmitten des zu beplanenden Gebiets der nördlichen Veddel das großflächige Ensemble der zwischen 1955 bis 1964 errichteten ehemaligen Zollabfertigungsanlage, bestehend aus einem Verwaltungsgebäude und den Zollrampen. Südlich des Deichs befindet sich ein 1941 fertig gestellter, denkmalgeschützter Turmbunker. Der Turmbunker sollte Instand gesetzt und einer Nutzung zugeführt werden, die nicht in Konflikt steht mit den Belangen des Naturschutzes am Deich. Für die Zollhallen sehen die beiden vorliegenden Konzepte ein unterschiedliches Maß an zu erhaltender Baumasse vor. Während die Variante A des großen Wohnblocks darauf angewiesen ist, die Köpfe der Zollhallen zur Prielstraße zu kappen, erreicht die Variante B mit den beiden zeilenartigen, begleitenden Gebäuden einen vollständigen Erhalt derselben (Verortung der Baudenkmäler siehe S. 29).

5.2 Freiraum, Ökologie und Naturschutz



Blick über die Bille in Richtung Brandshofer Schleuse

Das Planungsgebiet wird durch unterschiedliche Freiraumstrukturen geprägt. Neben den wertvollen Flussräumen von Norderelbe und Bille mit der angebundenen Kanallandschaft kommt insbesondere dem Elbpark Entenwerder sowie dem geplanten Alster-Bille-Elbe-Grünzug eine besondere Bedeutung zu, um den Freiraumverbund zwischen östlicher innerer Stadt und Elbe und nach Süden Richtung Veddel und Grasbrook großräumig entwickeln zu können.

Der Unterlauf der Bille mit angrenzenden, teilweise naturnahen Grünflächen soll charaktervoll unter Förderung ökologisch wertvoller Strukturen und der öffentlichen Zugänglichkeit entwickelt werden.

Die Uferbereiche werden, soweit wie möglich und unter Erhaltung der wertvollen Strauch- und Gehölzbestände, naturnah ausgebildet, wobei Teilbereiche zum Schutz der Gewässerlandschaft und ihrer Tierwelt der Natur vorbehalten bleiben.

Der Billhafen, der Bereich entlang des südlichen und nördlichen Ufers des Oberhafens sowie die gesamte Wasserfläche des Hakens sind eine gemäß § 30 BNatSchG geschützte Süßwasserwattfläche. Entlang von Oberhafenkanal und Bille sind Verbindungsbiotope wie z.B. wertvolle Gewässerbereiche und begrünte Uferböschungen zu entwickeln. Die in den Billhafen hineinragende Kaizunge hat eine hohe Bedeutung für seltene und vom

Aussterben bedrohte Pflanzen, die auf nährstoffarme und trockene Standorte angewiesen sind. Der Billhafen hat - in Verbindung mit dem Elbpark Entenwerder - ebenfalls eine Bedeutung als Jagdrevier für Fledermäuse.

Der von der Billhorner Brückenstraße und dem Alexandra-Stieg gerahmte Uferbereich sowie die an die Wasserfläche angrenzende, parallel zum Alexandra-Stieg verlaufende Grünfläche sind derzeit als Ausgleichsflächen gemäß BNatSchG festgesetzt.

Auf der nördlichen Veddel ist der tidebeeinflusste Grünraum zwischen Deichanlage und Elbe bereits mit mehreren naturschutzrechtlichen Festsetzungen belegt. So dient der Vordeichbereich zum einen als naturschutzrechtliche Ausgleichsfläche für Vorhaben im Sandtorhafen und im Dradenauhafen, zum anderen befindet sich im westlichen Bereich eine gemäß § 30 BNatSchG geschützte Wattfläche. Diese Fläche ist zu 100 Prozent geschützt und mit der Wertstufe 7 (besonders wertvoll) kartiert, zudem ist der Wattbereich ein wertvoller Lebensraum für Vögel und Wasserorganismen und wird daher ebenso wie die Ausgleichsflächen nicht angetastet. Die Grünflächen mit Baumbestand entlang der Autobahn sind Bestandteil eines übergeordneten Freiraumverbunds (Elbe-Landschaftsachsen), der zwischen Elbbrücken und Veddel/Wilhelmsburg verläuft.

5.3 Topografie und Hochwasserschutz



Blick vom Veddeler Deich zu den Elbbrücken

Der gesamte Betrachtungsraum ist, entsprechend seiner Lage in der Elbmarsch, von geringen Geländehöhen geprägt. Niveauunterschiede bestehen insbesondere im Zusammenhang mit den Verkehrs- sowie den Hochwasserschutzanlagen (Bahndamm, Unterführung Billhorner Röhrendamm und Billhorner Brückenstraße sowie Deichlinien entlang des Oberhafenkanals und um die Veddel). Die öffentliche Hauptdeichlinie entlang des Oberhafenkanals wurde in den letzten 10 bis 15 Jahren ertüchtigt und zum Teil deutlich erhöht. So wurde eine attraktive Wegeverbindung von der Innenstadt nach Rothenburgsort geschaffen, die einen direkten Blick auf das Billhafenbecken ermöglicht. Das neue hochwassergeschützte Erschließungsniveau für eine Billhafenquerung befindet sich auf + 8,70 m NHN, wie es auch auf dem Grundstück des Elbtowers umgesetzt wird. Um sicherzustellen, dass die geplante neue Fußgängerbrücke, die die Zollinsel über die Landzunge mit der Promenade am Brandshof verbindet, keinen Eingriff in den Hochwasserschutz an dieser Stelle verursacht, bedarf es hier zukünftig noch eines Planfeststellungsverfahrens.

Innerhalb des Plangebiets liegt nur die Landzunge am Billhafen vor der Hauptdeichlinie und ist somit vor hohen Pegelständen nicht geschützt. Durch die besondere Nähe

zum Wasser erfährt dieser Ort aber einen besonderen landschaftsräumlichen Reiz. Entlang des Billebogens finden sich verschiedene Typen von Uferbefestigungen. Grundsätzlich lassen sich geneigte Böschungsbereiche, die bspw. durch Geröllvorschüttungen oder Natursteinpflasterabdeckungen gesichert sind, und Bereiche mit steilen Mauern oder Wänden unterscheiden. Die hier vorgeschlagenen Stege sind in ihrer Breite und dem genauen Verlauf mit den nautischen Anforderungen des Schifffahrts- und Schutenverkehrs im Detail abzustimmen.

Das allgemeine Niveau der Veddel liegt bei etwa +3.00 m NHN. Niveauunterschiede bestehen auch hier insbesondere im Zusammenhang mit den Verkehrs- sowie den Hochwasserschutzanlagen am Elbufer. Die Deichkrone liegt bei einer Höhe von +9,00 m NHN. Das Deckwerk des Deichs auf der nördlichen Veddel zwischen den Bahnbrücken und der Neuen Elbbrücke wurde erst kürzlich hergestellt, um den bereits gestiegenen Nutzungsdruck aufnehmen zu können. Nachgängig zum Rahmenplanverfahren bedarf es noch einer eingehenden Untersuchung in welcher Form die Fußgängerbrücke, die die nördliche Veddel über die Prielstraße mit der Deichkrone verbindet, umgesetzt werden kann, ohne den Deich und die damit verbundene Sturmflutsicherung für die Veddel zu gefährden.

5.4 Lärmschutz, Luftschadstoffe, Erschütterungen und Gerüche

Die prognostische Lärmsituation im Plangebiet wurde unter Einbeziehung der bestimmenden Lärmquellen Straßen- und Schienenverkehr und auf der Basis des städtebaulichen Konzeptes des Rahmenplanentwurfs in Form mehrerer fachgutachterlicher Stellungnahmen analysiert und berechnet. Auch zu der prognostischen Luftschadstoffbelastung durch Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀ / PM_{2,5}) wurde im Zuge der Erarbeitung mit Hilfe eines geeigneten Prognosemodells eine fachtechnische Untersuchung vorgenommen. Die gewonnenen Erkenntnisse sind in die Planung eingeflossen, bauliche Anpassungen und Nutzungsanordnungen wurden gemäß der Vorschläge aus den Gutachten übernommen. Die vorliegenden fachtechnischen Stellungnahmen und Untersuchungen sind im Zuge weiterer Planungsschritte wie dem Erstellen verbindlicher Bauleitpläne in Bezug auf das dann prognostizierte Verkehrsaufkommen zu aktualisieren. Hierbei sind zusätzliche umweltbezogene Untersuchungsthemen wie Geruchsimmissionen und Erschütterungen weiter zu vertiefen. Daraus können sich weitere Anpassungen und die Präzisierung der städtebaulichen Kubaturen und vorgesehenen Nutzungen oder die Ableitung geeigneter Schutzmaßnahmen im Plangebiet ergeben.

Lärm

Bedingt durch die großflächige und hochbelastete Verkehrsachse der Billhorner Brückenstraße ist der Teilraum 1 einer hohen Lärm- und Luftschadstoffbelastung ausgesetzt, auf die künftige Baumassen- und Nutzungsverteilungen reagieren müssen. Ebenso rufen die höhergelegenen, das Gebiet durchkreuzenden Eisenbahntrassen eine zusätzliche Lärmimmission hervor. Die von der Billhorner Brückenstraße im Zusammenwirken mit den Bahnlinien südlich des Neuen Huckepackbahnhofs erzeugten Verkehrslärmpegel erreichen derzeit Werte über 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts.

Entlang der Billhorner Brückenstraße ist ein Wohnen aus schallschutzfachlicher Sicht daher auszuschließen. Die Anordnung von Büroflächen mit speziellen Anforderungen an den baulichen Schallschutz ist jedoch möglich. In diesem Zusammenhang sind vorrangig großformatige Blockstrukturen entlang der Lärmquellen anzuordnen, um eine größtmögliche Lärmschutzwirkung für die Bebauung in der zweiten Reihe zu erreichen. Durch diese Maßnahme ist laut Schallschutzgutachten zumindest östlich der Billhorner Brückenstraße die Planung von durchgesteckten Wohnungen mit Ausrichtung der Schlaf- und Kinderzimmer zu den lärmberuhigten Innenhöfen grundsätzlich möglich.



Auch die Lärmsituation im Plangebiet der nördlichen Veddel wurde unter Einbeziehung der Lärmquellen Straßenverkehr, Schienenverkehr und Hafenbetrieb und auf der Basis des städtebaulichen Konzeptes analysiert und berechnet. Als Ergebnis ist festzustellen, dass hier der vom Straßen- und Schienenverkehr innerhalb und außerhalb des Plangebiets erzeugte Lärm zwar bedeutend, der Konflikt in Teilen aber mit städtebaulichen Mitteln und baulichen Maßnahmen lösbar ist. Der das Planungsgebiet im Osten und Westen tangierende Straßen- und Eisenbahnverkehr sowie der über die gebietsdurchquerende Prielstraße geführte Schwerlastverkehr sind hierbei die Haupterzeuger von Emissionen. Zusätzlich kann die geplante U-Bahn-Trasse zum Grasbrook Auswirkungen haben. Wohnnutzungen können hier nur in geschlossenen Wohnblöcken, die lärmberuhigte Gebäudeseiten erzeugen, vorgeschlagen werden, und auch hier nur in durchgesteckter Form mit Ausrichtung der Schlaf- und Kinderzimmer zu den Innenhöfen.

In den oberen Geschossen müssten Schlafräume zusätzlich durch ergänzende bauliche Maßnahmen geschützt werden. Da dies baurechtlich aber immer einen Sonderfall darstellt, wird in den oberen Etagen des Baublocks eine andere, gemeinschaftliche Nutzung vorgeschlagen. Zusätzlich wird die großzügige Öffnung des großen mischgenutzten Blocks zur Elbe hin mit einer Lärmschutzverglasung versehen, um zusätzliche Lärmbelastungen von der Prielstraße auszuschließen. Auf Baufeld 2 werden - analog zu der gegenüberliegenden Bebauung aus der Schumacher-Zeit - im Attikageschoss die Abstellräume der Wohnungen untergebracht.

Da bei der mit der offenen Bebauung der Variante B hingegen keine lärmabgewandte Seite generiert wird, muss hier von einer Wohnnutzung grundsätzlich abgesehen werden.

Luftschadstoffe

Im Zuge der Erarbeitung der Funktionspläne wurde die städtebauliche Grundkonzeption mit Hilfe eines geeigneten Prognosemodells zu den Luftschadstoffbelastungen durch Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀ / PM_{2,5}) durch den Straßenverkehr bewertet.

Aufgrund der hohen Verkehrsmenge in der Billhorner Brückenstraße kann eine künftige Überschreitung des Jahresmittelgrenzwertes für Stickstoffdioxid (NO₂) unter Annahme ungünstiger Bedingungen nicht ausgeschlossen werden. Um die Konzentrationen möglichst gering zu halten, wurde daraufhin gemäß dem erfolgten Gutachten das Straßenraumprofil zur Begünstigung der Durchlüftung mit etwa 95-110 Metern möglichst weit gehalten. Zudem werden Wohnnutzungen an den betreffenden Gebäudeabschnitten zur Billhorner Brückenstraße sowie teilweise in den unteren Geschosslagen entlang des Billhorner Röhrendamms und des Brandshofer Deichs ausgeschlossen.

Aufgrund der hohen Verkehrsmengen auf den umgebenden Straßen des Plangebiets Veddel Nord ist es nach den gutachterlichen Prognosen unter Annahme ungünstiger Bedingungen möglich, dass der Jahresmittelgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) von 40 µg/m³ voraussichtlich überschritten wird. Diese mögliche Überschreitung wird aber lediglich an den unteren Geschosslagen der straßenzugewandten Nord- und Westfassaden des Plangebäudes am Veddeler Marktplatz erreicht. Hier sind keine Wohnnutzungen vorgesehen. Hinsichtlich Feinstaub (PM₁₀ / PM_{2,5}) bestehen keine Konflikte im Sinne der Grenzwerte der 39. BImSchV. Die Grenzwerte werden hier deutlich unterschritten.

Durch das am südlichen Elbufer liegende Kupferwerk der *Aurubis AG* gilt ein nutzungsbeschränkender Faktor für das Plangebiet Am Haken. Auf Grund der Emissionen des Werks werden vorsorgend empfindliche Nutzungen derzeit nicht vorgesehen.

Erschütterungen

Die Zugverkehre auf den vielen Bahntrassen des Plangebiets verursachen zudem Erschütterungen, die auf die vorgesehenen Gebäude und Nutzungen in Form von spürbaren Schwingungen oder sekundärem Luftschall einwirken können. Hauptverursacher sind die Hauptbahntrasse westlich des Plangebiets auf der Veddel sowie der südlich des Huckepackbahnhofs beginnende Abschnitt der Güterumgehungsbahn.

Voraussichtlich sind daher Maßnahmen zum Erschütterungsschutz zu ergreifen. Je nach Abstand zur Schienentrasse und Empfindlichkeit der geplanten Nutzung sind mehr oder weniger aufwendige gebäudebezogene Schutzmaßnahmen notwendig. Dies können in besonders kritischen Lagen sehr anspruchsvolle elastische Gebäudelagerungen (z.B. auf Stahl-Feder-Dämpfungselementen) oder, bei geringeren Anforderungen, die schwingungshemmende Ausführung von Wänden und Decken sein. Die Festlegung der konkret erforderlichen Maßnahmen obliegt der künftigen konkreten Gebäudeplanung und kann daher auf Ebene des Rahmenplans nicht vorweggenommen werden. Daneben können Baumaßnahmen im Stadteingang Elbbrücken und damit verbundene Eingriffe in den Boden Auswirkungen auf Bahnlagen entfalten, die ebenfalls im Zuge der nachfolgenden Planungsschritte zu bewerten sind.

Gerüche

Über die Lärm- und Luftschadstoffsituation hinaus verursacht der Stärkemittelhersteller *Ingredion Germany GmbH* Geruchsemissionen. Die bisher durchgeführten Untersuchungen und Prognosen zu geplanten Betriebserweiterungen lassen erwarten, dass das Unternehmen die bestehende Geruchsbelastung durch Einsatz geeigneter Minderungsmaßnahmen senken kann. Wechselwirkungen zu im Umfeld geplanten neuen Arbeitsstätten sind im Einzelnen zu prüfen. Die im Rahmenplan vorgesehenen Wohnnutzungen sind nicht von erhöhten Geruchsbelastungen betroffen.

Überdies gehen von der Firma *Barry Callebaut Cocoa Germany GmbH* (Einsiedeldeich 7-9) durch das Rösten von Kakaobohnen Geruchsemissionen aus, die im Planungsgebiet zwar gelegentlich wahrgenommen werden, aber immissionsschutzrechtlich ein verträgliches Maß nicht überschreiten.

5.5 Abwasserwirtschaft

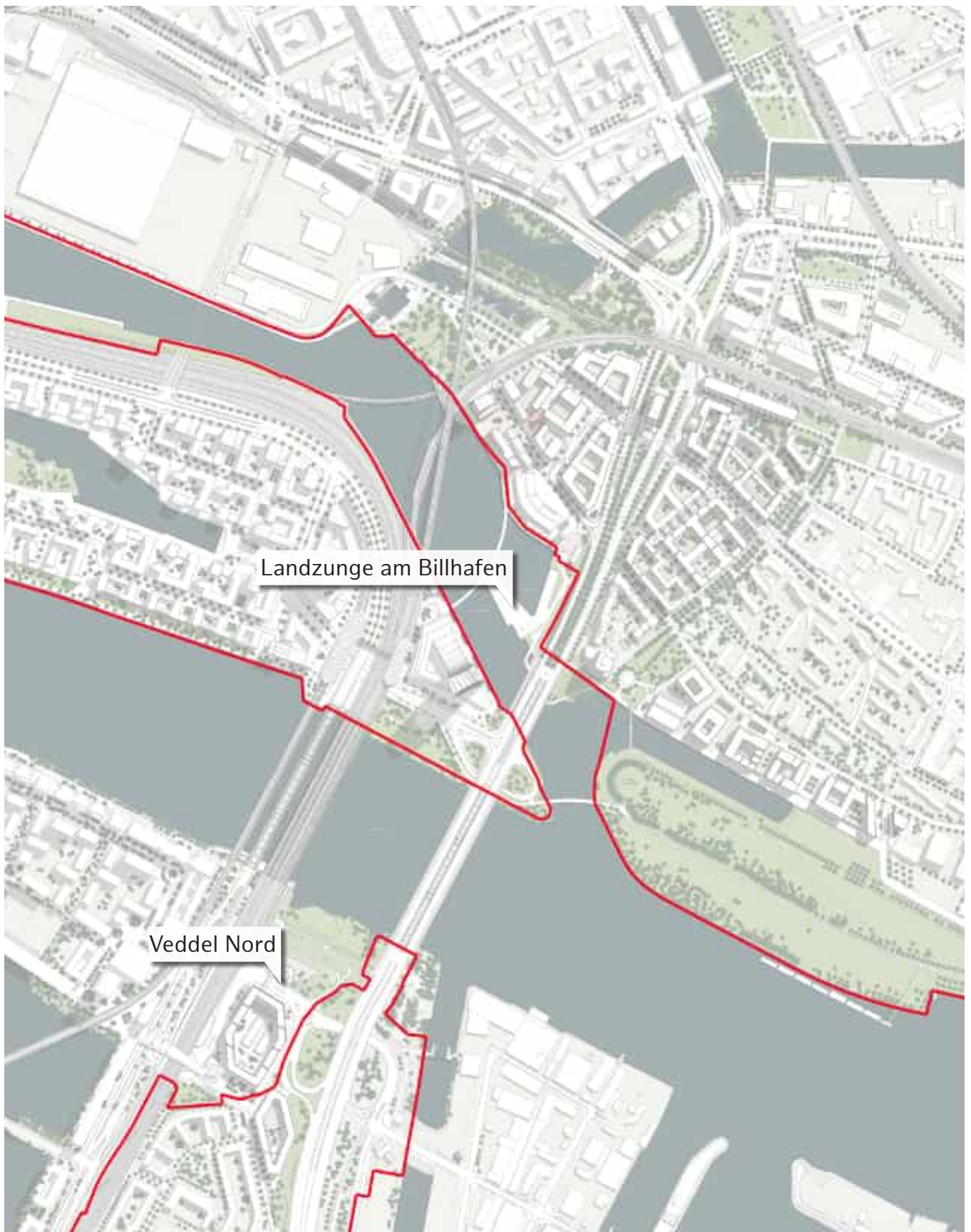
In dem Bereich des Rahmenplans Stadteingang Elbbrücken befinden sich einige stark befahrene Straßen, von denen das verschmutzte Straßenabwasser größtenteils direkt in die umliegenden Gewässer Bille und Elbe eingeleitet wird. Es ist anzustreben, diesen Missstand sukzessive zu beheben. In den nachfolgenden Planungen sind entsprechende Maßnahmen zu prüfen.

5.6 Das Hafenentwicklungsgesetz

Im Gebiet des Hamburger Hafens werden die Nutzungen durch das Hafenentwicklungsgesetz (HafenEG) und daraus abgeleiteten Hafenplanungsverordnungen geordnet. § 1 HafenEG regelt, dass das Hafengebiet ausschließlich für Hafenzwecke bestimmt und damit Gegenstand einer Sonderplanung des § 5 Absatz 4 BauGB ist.

Die Landzunge am Billhafen (Löschplatz) und das Gebiet Veddel-Nord befinden sich derzeit noch im Hafennutzungsgebiet und unterliegen somit den Vorschriften des Sonderplanungsrechts des HafenEG.

Ziel für beide Flächen ist die Entlassung aus dem Hafengebiet. Für den Billhafen erfolgt diese Entlassung kurzfristig. Für den Vedder Norden ist ein gesondertes Entlassungsverfahren vorgesehen, parallel wird auch die Frage der Ersatzfläche für das LKW-Prägeliegeplatz geklärt. In diesem Zusammenhang wird ebenfalls sichergestellt, dass die östliche Anbindung der Haupt-Hafen-Route in ihrer Funktion nicht eingeschränkt wird.



Hafengebietsgrenzen

6. Entwicklungsstrategie

Entwicklungsschritte

Es wird eine schrittweise Umsetzung in den einzelnen Teilräumen während eines etwa 20-jährigen Entwicklungszeitraumes angestrebt.

Folgende Annahmen liegen diesen langfristigen Entwicklungsüberlegungen als Rahmenbedingungen zu Grunde:

- Jeder Entwicklungsabschnitt soll für sich funktionsfähig sein. Infrastrukturelle Versorgungsengpässe in den bestehenden Wohnlagen sollten vermieden werden.
- Die Entwicklungsreihenfolge in den einzelnen Teilräumen ist abhängig von den lokalen Rahmenbedingungen wie beispielsweise dem Umbau großer, verkehrlicher Infrastrukturen, Altlastensanierungen, Grundstücksfreimachungen und Entlassungen von Flächen aus dem Hafenentwicklungsgesetz (Landzunge am Billhafen und Veddel Nord), Abhängigkeiten von privaten Eigentümern sowie den erforderlichen Planrechtschaffungen.

Vor dem Hintergrund dieser Annahmen lässt sich das nachfolgend skizzierte Entwicklungsszenario der angestrebten urbanen Transformation entwickeln. Es kann im weiteren Verfahren als eine flexible Grundlage für die zeitgerechte Erschließung und Infrastrukturausstattung sowie der weiteren Flächenentwicklung dienen.

Initialnutzungen

Wichtiges Instrument für die Akzeptanz und mittelfristige Belebung sind Initialnutzungen, die den Bereich um den Stadteingang schon vor der Fertigstellung im Bewusstsein stärker verankern und gegenwärtige und zukünftige Bewohnerinnen und Bewohner in die Entwicklung involvieren können.

Insbesondere im Bereich um den Billhafen und Brandshofer Deich haben sich bereits jetzt kulturelle und kreativwirtschaftliche Nutzungen niedergelassen. Im Brandshofquartier entsteht zudem mit der Stagebox, einer vertikal aufwachsenden Konstruktion aus Containern, welche Proberäume für Musiker aufnimmt, bereits kurzfristig eine temporäre kreativwirtschaftliche Zwischennutzung. Auch die Landzunge des Billhafens eignet sich für temporäre Bespielungen.

Um den Billepark als solchen frühzeitig wahrnehmbar zu machen können einzelne Park-elemente wie der unter den Brücken angelegte Skatepark oder auch bewegliche, temporäre Nutzungen und Aktivitäten geschaffen werden, die das Zielbild eines urbanen Parks fördern und einen eigenständigen, spezifischen Genius Loci etablieren.

Auch die denkmalgeschützten Zollhallen auf der Veddel ermöglichen vielseitige Zwischen-nutzungen, die die Basis für eine lebendige und von engagierter Bewohnerschaft getragene Erweiterung des Quartiers bilden können.



Oldtimer-Tankstelle am Brandshof



Referenz Temporäre Bespielung



Referenz Skatepark

Frühzeitig vernetzen

Um die verbesserte Erreichbarkeit der einzelnen Quartiere und Zielorte frühzeitig zu verbessern ist es von großer Bedeutung, bestehende Verbindungen zu qualifizieren und neue Brücken und Wegeverbindungen zu errichten.

Die Billhafenbrücke ist hier ein Entwicklungsschritt von großer Relevanz: Sie ist der Brückenschlag vom Brandshofer Deich über den Billhafen und Oberhafenkanal zur bereits seit 2019 bestehenden U- und S-Bahnstation Elbbrücken und zum entstehenden Elbtower. Hierüber gelingt die Anbindung Rothenburgsorts und des neuen Quartiers Brandshof an die HafenCity und im weiteren Verlauf an die Innenstadt.

Im Bereich des Billeparks werden zu einem möglichst frühen Zeitpunkt erste Verbindungsstege entlang der Bille realisiert, um das Gebiet zwischen Brandshofer Schleuse und Heidenkampsweg auf der Gewässerebene zu erschließen und als Park erlebbar zu machen.

Der Ausbau der Velorouten und Fußgängerwege entlang der Elbbrücken – und am Alexandra-Stieg auch quer darunter hindurch – ist nicht nur für den Bereich des Stadteingangs, sondern auch darüber hinaus von großer übergeordneter Bedeutung und sollte mittelfristig umgesetzt werden.

Das westliche Elbbrückenensemble wird sich in Zukunft durch Sanierungs- und Umbauarbeiten sowie durch den geplanten Ausbau der U4-Linie über die Elbe Richtung Grasbrook verändern. Hiermit kann die Chance verbunden sein, diesen Bereich verkehrlich neu zu denken. Denn damit können bereits bestehende Kapazitätsengpässe deutlich vermindert werden. In diesem Zusammenhang wird ebenfalls ein Regionalbahnhof auf diesem Streckenabschnitt zu prüfen sein, der die Verkehrsbeziehungen neu ordnen und auch den Hamburger Hauptbahnhof entlasten kann. Dies wird in nachfolgenden Planungen weiter berücksichtigt werden.

Als einer der ersten Schritte zur besseren Anbindung der Veddel sollte in Abstimmung mit den Planungen des neuen Stadtteils Grasbrook frühestmöglich mit der Planung des Brückenbauwerks über den Bahndamm (Veddeler Brücke) begonnen werden, der Verbindungsweg unter den Elbbrücken (Veddeler Steg) sollte nach Möglichkeit bereits kurzfristig umgesetzt werden, um eine frühe, direkte Verbindung zum neuen Stadtteil Grasbrook zu ermöglichen.

Weitere Maßnahmen wie die Entenwerder Brücke, die Brücke über die Bille nördlich des Neuen Huckepackbahnhofs oder der Durchstich unter dem Bahndamm der Güterumgebungsbahn fördern die zusammenhängende Erlebbarkeit wichtiger Grünräume wie des Alster-Bille-Elbe-Grünzugs.



Infrastrukturmaßnahmen

— Fußgänger- & Radwegbrücke
 - - - Fußgänger- & Radwegunterführung
 — Steg
 — Radwegbrücke

Kurz- bis mittelfristige Entwicklung

Die Neuordnung der verkehrlichen Infrastrukturen um die kleeblattförmigen Straßenauffahrten am Verkehrsknoten zwischen Billhorner Brückenstraße und Billhorner Röhrendamm bildet die Initialzündung für die ersten baulichen Maßnahmen im westlichen Teil von Rothenburgsort. Der notwendige Umbau der stadttechnischen Infrastrukturen (Sielbau, Wasserversorgung, Strom, etc.) erfordert einen zeitlichen Vorlauf, wird jedoch von ersten baulichen Entwicklungen begleitet werden können. Die schrittweise von Verkehrsnutzungen freigemachten Flächen ermöglichen die Entwicklung weiterer Baufelder entlang der Billhorner Brückenstraße.

Die Aufwertung des solitären Hochhauses inmitten der Billhorner Brückenstraße kann hier zusätzlich frühe Impulse setzen. In enger Korrespondenz zu diesen Entwicklungen werden erste Grünflächen im Billepark etabliert und erste Abschnitte entlang des östlichen Billeufers zugänglich gemacht, um der neuen Nachbarschaft einen zusätzlichen Freiraum zu eröffnen. Gastronomische Angebote im Billepark tragen als neue, auch nachbarschaftliche Treffpunkte zur Belebung des Parks bei.

Die erste bauliche Entwicklung auf der nördlichen Veddel wird im Umfeld der denkmalgeschützten Zollhallen stattfinden, um den ehemaligen Veddeler Marktplatz einer adäquaten öffentlichkeitsbezogenen Nutzung zuführen zu können. Das Gebiet Veddel Nord ist planrechtlich noch als Hafennutzungsgebiet ausgewiesen und unterliegt somit den Vorschriften des Sonderplanungsrechts des Hafenentwicklungsgesetzes (HafenEG). Dies macht neben dem üblichen Bauleitplanverfahren (sowie Änderung des Landschaftsprogramms und Anpassung des Flächennutzungsplans) auch ein Hafenentlassungsverfahren für dieses Gebiet nötig.

Auch der Veddeler Balkon und vor allem der Bereich zwischen geplanter Bebauung und Deichgrund soll in diesem ersten Entwicklungsschritt frühestmöglich in einen qualitativ wertvollen Grünraum mit vielfältigen Aufenthaltsmöglichkeiten umgewandelt werden.

Die geplanten Bebauungen auf den Flächen an der Magnus Hall und Am Haken können ebenfalls in einer frühen Phase umgesetzt werden.

Langfristige Entwicklung

Die Entwicklung rund um die Billhorner Brückenstraße ist bereits weitgehend abgeschlossen. Der Hochpunkt am westlichen Billhafen bildet den markanten Abschluss der Bebauung und Übergang in den Billepark. Allerdings können die Entwicklungen auf Baufeldern, auf denen aufgrund komplexer Eigentümer- oder langfristiger Mieterstrukturen ein Flächentausch erforderlich wird, insbesondere im Bereich der kleinteiligen Bestandsgebäude entlang des Billhorner Mühlenwegs, einen längeren Realisierungszeitraum in Anspruch nehmen. Auch die freiräumliche Umstrukturierung des Billhorner Mühlenwegs zum Alster-Bille-Elbe-Grünzug soll spätestens in diesem Zeitraum vom Bahndurchstich bis zum Haken komplett abgeschlossen werden.

Im Billepark an der Billeemündung werden in Abstimmung mit dem Großmarkt die Gleisgärten auf der ehemaligen Logistikfläche parallel zur Bahnlinie umgesetzt. Gleichzeitig soll die neue Wegeverbindung am nördlichen Billeufer vom Oberhafen an die Amsinckstraße realisiert werden. Auch die Sportfelder in unmittelbarer Nähe zur Uferpromenade entlang des Billhafens können nun umgesetzt werden.

Auf der Veddel wird in Abhängigkeit von noch bestehenden Miet- und Pachtverträgen der Bestandsnutzer zeitnah auch die Bebauung des zweiten Baufelds umgesetzt.

Der hier skizzierte, in sich schlüssige Entwicklungsverlauf dient im weiteren Verfahren als Orientierung für die zeitgerechte Erschließung und Infrastrukturausstattung sowie der Vermarktung der Flächen und kann je nach immobilienwirtschaftlicher Nachfrageentwicklung flexibel angepasst werden.

7. Kennzahlen

Plangebiet

Größe: ca. 80 ha
Grün- und Freiflächen: ca. 20 ha
Wasserflächen: ca. 9 ha
Infrastruktur (Bahn und Straßen): ca. 19 ha

BGF: 463.810 m²
davon Wohnen: 87.595 m²
Anzahl Wohneinheiten: rund 680-860
(basierend auf einer Größenannahme
von 100 m² pro Wohnung und in Abhängig-
keit von der Variante auf der Veddel)

Magnus Hall

Größe: ca. 18.000 m²
BGF: ca. 55.000 m²
Durchschnittliche GFZ: 3.1

Bereich Hammerbrook I – Nördlich der Amsinckstraße

Größe: ca. 9.800 m²
BGF: ca. 34.800 m²
Durchschnittliche GFZ: 3.6

Ingredion 1 & Ingredion 2

Größe: ca. 21.000 m² + ca. 11.000 m²
BGF: noch nicht benannt
Durchschnittliche GFZ: noch nicht benannt

Am Haken

Größe: ca. 36.200 m²
BGF: 75.000 m² (exkl. Branntweinmonopol)
Durchschnittliche GFZ: 2.0

Rothenburgsort –**Westlich der Billhorner Brückenstraße**

Größe: 27.500 m² (Netto-Bauland)

BGF: 137.500 m²

Durchschnittliche GFZ: 4.0

Rothenburgsort –**Östlich der Billhorner Brückenstraße**

Größe: 31.500 m² (Netto-Bauland)

BGF: 132.000 m²

davon Wohnen: 57.666 m²

Wohneinheiten: ca. 555

Durchschnittliche GFZ: 3.5

Veddel Nord Variante A

Größe: Baufeld 1: 14.876 m²
 Baufeld 2: 7.590 m²

BGF: Baufeld 1: 37.570 m²
 davon Wohnen: 17.430 m²
 Baufeld 2: 21.380 m²
 davon Wohnen: 12.500 m²

Wohneinheiten: Baufeld 1: 180
 Baufeld 2: 126

Durchschnittliche GFZ: 2.6

Veddel Nord Variante B

Größe: Baufeld 1: 14.876 m²
 Baufeld 2: 7.590 m²

BGF: Baufeld 1: 23.830 m²
 Baufeld 2: 22.580 m²
 davon Wohnen: 13.700 m²

Wohneinheiten: Baufeld 2: 132

Durchschnittliche GFZ: 2.1

Anmerkung:

Bestandsgebäude sind tabellarisch nicht erfasst, dargestellt ist lediglich die dazu-gewonnene BGF. Die GFZ und die angegebene Größe beziehen sich jeweils nur auf die neu entstandenen Baufelder, die das Netto-Bauland darstellen.

Abbildungsnachweis

Soweit nicht anders angegeben handelt es sich um Fotos, Pläne und Darstellungen der Auftragnehmer

Weitere Quellen:

Seite 1:
Visualisierung: Vogelperspektive, Ausschnitt
Moka-Studio GbR, Hamburg

Seite 4:
Portrait Dr. Dorothee Stapelfeldt
Senatskanzlei, Daniel Reinhardt

Seite 5:
Portrait Franz Josef Höing
BSW, Bina Engel

Seite 8:
Visualisierung: Vogelperspektive
Moka-Studio GbR, Hamburg

Seite 9:
Visualisierung: Vogelperspektive
Moka-Studio GbR, Hamburg

Seite 13:
Schrägluftbild, 2018
*Burkhard Kuhn (Foto Frizz),
HafenCity Hamburg GmbH*

Seite 15:
Löschplatz am Billhafen
Hager Partner AG

Seite 17:
Schrägluftbild, 2018
*Burkhard Kuhn (Foto Frizz),
HafenCity Hamburg GmbH*

Seite 19:
Orthofoto Luftbild Betrachtungsraum
*LGV: Landesbetrieb Geoinformation und
Vermessung*

Seite 23:
Blick von der Freihafenelbbrücke
Fotografie Dorf Müller Klier

Seiten 38 und 39
Blick über den Billhafen
Hager Partner AG

Seiten 42 und 43:
Visualisierung: Vogelperspektive
Moka-Studio GbR, Hamburg

Seite 57 oben:
Elbpark Entenwerder
Uwe Rohwedder

Seite 57 unten links:
Billeufer
Hager Partner AG

Seite 57 unten rechts:
Veddeler Balkon
Büro Luchterhandt

Seite 61:
Billhorner Brückenstraße
Büro Luchterhandt

Seiten 68 und 69:
Promenade am Oberhafenkanal
Fotografie Dorf Müller Klier

Seiten 76 und 77:
Billhafen mit Brückenlandschaft
Büro Luchterhandt

Seite 80:
Historischer Plan
Staatsarchiv

Seiten 82 und 83:
Visualisierung: Vogelperspektive
Moka-Studio GbR, Hamburg

Seiten 86 und 87:
Visualisierung: Billhorner Röhrendamm
Moka-Studio GbR, Hamburg

Seiten 90 und 91:
Visualisierung: Am Brandshof
Moka-Studio GbR, Hamburg

Seite 94 und 95:
Visualisierung: Am Billhorner Kanal
Moka-Studio GbR, Hamburg

Seite 98 und 99:
Visualisierung: Billhafen
gmp international

Seiten 104 und 105:
Visualisierung: Veddeler Balkon
Moka-Studio GbR, Hamburg

Seiten 106 und 107:
Visualisierung: Innenhof
Moka-Studio GbR, Hamburg

Seiten 110 und 111:
Visualisierung: Veddeler Marktplatz
Moka-Studio GbR, Hamburg

Seiten 112 und 113:
Visualisierung: Veddeler Balkon
Moka-Studio GbR, Hamburg

Seite 114 links und rechts:
Fotos vom Veddeler Deich
Büro Luchterhandt

Seiten 116 und 117:
Visualisierung: Vogelperspektive
Moka-Studio GbR, Hamburg

Seiten 120 und 121:
Fotoimpressionen
Hager Partner AG

Seiten 122 und 123:
Visualisierung: Billepark
bloomimages, Hamburg

Seite 124:
Visualisierung: Billehain
bloomimages, Hamburg

Seite 126:
Visualisierung: Billeufer
bloomimages, Hamburg

Seite 129:
Visualisierung: Stege am Billeufer
bloomimages, Hamburg

Seite 136 oben:
Billhafen mit Brandshof-Ensemble
Hager Partner AG

Seite 136 unten:
Oldtimer-Tankstelle
Hager Partner AG

Seite 137 oben:
Zollhallen auf der Veddel
Büro Luchterhandt

Seite 137 unten:
Branntweinmonopol
Hape Schneider, BBEG

Seite 138:
Bille
Büro Luchterhandt

Seite 139:
Veddeler Deich
Büro Luchterhandt

Seite 139:
Kreuzungsbereich Amsinckstraße
Büro Luchterhandt

Seite 147 oben:
Oldtimertankstelle
Fotografie Dorf Müller Klier

Seite 147 unten links:
Referenz Temporäre Nutzung
Tony Hisgett

Seite 147 unten rechts:
Referenz Skatepark
www.pixabay.com

Impressum

Herausgeber: Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Neuenfelder Straße 19
21109 Hamburg
www.hamburg.de/bsw



V.i.S.d.P.: Susanne Enz, Pressestelle

in Zusammenarbeit mit: Billebogen Entwicklungsgesellschaft mbH&Co.KG
Osakaallee 11
20457 Hamburg
www.billebogen.de



Bezirksamt Hamburg-Mitte
Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
Caffamacherreihe 1-3
20355 Hamburg
www.hamburg.de/mitte



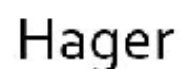
Verfasser: gmp International GmbH
Elbchaussee 139
22763 Hamburg
www.gmp.de



WES LandschaftsArchitektur GmbH
Jarrestraße 80
22303 Hamburg
www.wes-la.de



Hager Partner AG
Bergstrasse 50
CH-8032 Zürich
www.hager-ag.ch



Fachgutachten: ARGUS Stadt und Verkehr
Admiralitätstraße 59
20459 Hamburg
www.argus-hh.de

ARGUS
Stadt und Verkehr

LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13 b
22767 Hamburg
www.laermkontor.de



Visualisierungen: moka-studio GbR
Spritzenplatz 7
D-22765 Hamburg
www.moka-studio.com

moka

bloomimages GmbH
Große Elbstrasse 49
D-22767 Hamburg
www.bloomrealities.com

bloomimages

Druck: Druckerei Weidmann

Auflage: 1.000

Datum: Oktober 2021

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung
Neuenfelder Straße 19
21109 Hamburg
Tel.: 040 428 40-0
Fax: 040 4279-0132