

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Konzept für die künftige Entwicklung der Speicherstadt

sowie

Stellungnahme des Senats

zum Bürgerschaftlichen Ersuchen vom 22. April 2010

„Kreative Milieus: Flächen in der Speicherstadt aktivieren und bereitstellen“

– Drucksache 19/5853

I.

Anlass und Zielsetzung

Hamburg hat seine Stadtentwicklung in den letzten Jahrzehnten strategisch auf die Elbe ausgerichtet. Mit der HafenCity wird die Hamburger Innenstadt um 40 % erweitert. Die Speicherstadt ist das räumliche Bindeglied zwischen der (historischen) Innenstadt und der Innenstadterweiterung HafenCity. Da die hafenbezogene Nutzung der Speicherstadt, insbesondere als Warenlager, in den letzten Jahren stark zurückgegangen ist, soll dieses Quartier, das schon jetzt auf Grund seiner wertvollen Bausubstanz eine hohe Attraktivität besitzt, ebenfalls zu einem Teil der Hamburger Innenstadt entwickelt werden.

Das vorliegende Entwicklungskonzept Speicherstadt bildet die planerische Grundlage für die Entwicklung der Speicherstadt zu einem innerstädtischen, lebendigen Quartier unter besonderer Berücksichtigung des Denkmalschutzes und eines möglichen künftigen von der UNESCO anerkannten Weltkulturerbes. Büros, Gastronomie und Kultur- und Freizeiteinrichtungen sind schon jetzt wichtige Nutzungsbausteine in der Speicherstadt. Wünschenswert ist auch, das Wohnen neu in der Speicherstadt zu etablieren, wenn es mit denkmalpflegerischen Belangen vereinbar ist.

Die Umnutzung der Speicherstadt erfordert nicht nur ein Konzept für die zukünftige Nutzungsverteilung. Es müssen auch Vorgaben und Rahmenbedingungen für den Umbau der Gebäude, die zukünftige Aufteilung der Verkehrsflächen und die Gestaltung der Freiräume benannt werden. Diese Vorgaben stehen unter der Prämisse, dass der Erhalt des Ensembles Speicherstadt in seiner einzigartigen Substanz und Gestalt vorrangiges Ziel aller Planungen ist. Insbesondere der Einbau von Wohnungen in Speichergebäude birgt die Gefahr, dass erhebliche Eingriffe in die Speichergebäude erfolgen. Wohnungen dürfen nur dort entstehen, wo die notwendigen Umbauten mit dem Ziel der denkmalgerechten Erhaltung vereinbar sind. Insofern sind die Möglichkeiten für Wohnen in der Speicherstadt insgesamt begrenzt. Darüber hinaus sind der noch fehlende Hochwasserschutz und ein Sanierungskonzept für die Kaimauern sowie die Umsetzung der Verkehrsplanung zentrale Themen für die Entwicklung der Speicherstadt.

Die Speicherstadt liegt noch im Geltungsbereich des Hafenenwicklungsgesetzes (HafenEG). Das HafenEG lässt lediglich hafenaffine Nutzungen zu. Andere Nutzungen können nur im Ausnahmewege genehmigt werden. Von dieser Möglichkeit wurde in den letzten Jahren mit dem Ziel einer behutsamen Ent-

wicklung der Speicherstadt Gebrauch gemacht, ohne dadurch Lagernutzungen zu verdrängen. Damit das vorliegende Konzept für die künftige Entwicklung der Speicherstadt umgesetzt werden kann, bedarf es der Entlassung der Speicherstadt aus dem Geltungsbereich des HafeneG und der Schaffung von Planrecht nach dem Baugesetzbuch (vorbereitende und verbindliche Bauleitpläne). Zur Entlassung der Speicherstadt aus dem Geltungsbereich des HafeneG wird der Senat der Bürgerschaft eine gesonderte Drucksache zuleiten.

Hamburg strebt die Eintragung der Speicherstadt und des Kontorhausviertels einschließlich Chilehaus in die Weltkulturerbeliste der UNESCO an. Die Gebiete wurden 2005 in die deutsche Vorschlagsliste aufgenommen. Im Frühjahr 2010 hat der Senat mit seiner Drucksache Leitbild Hamburg „Wachsen mit Weitsicht“ die damalige Behörde für Kultur und Medien beauftragt, die für die Anmeldung für die Liste des Welterbes erforderlichen Antragsunterlagen für das Ensemble „Chilehaus und Kontorhausviertel mit angrenzender Speicherstadt“ zu erarbeiten und die sonstigen nötigen Vorbereitungen hierfür zu treffen. Der Antrag einschließlich des dazu gehörenden Managementplans wird derzeit in der Kulturbehörde vorbereitet. Der Antrag zur Aufnahme in die Welterbeliste einschließlich Managementplan soll 2014 gestellt werden. Eine positive Entscheidung des Welterbe-Komitees könnte in 2015 erfolgen. Die Aktivitäten, die in den folgenden Jahren in der Speicherstadt unternommen werden, haben daher maßgeblichen Einfluss darauf, ob die Anerkennung als Weltkulturerbe überhaupt erreicht werden kann. Für die gezielte Steuerung der künftigen Entwicklung unter Berücksichtigung des Ziels der Erhaltung des Baudenkmals und der weiterhin angestrebten Anerkennung als Weltkulturerbe ist die verbindliche Bauleitplanung das geeignete Instrument.

II.

Entwicklungskonzept Speicherstadt

Die Speicherstadt ist geschichtlich, städtebaulich und architektonisch eines der bedeutendsten Denkmalensembles Hamburgs. Sie entstand im Zuge des Zollanschlusses Ende des 19. Jahrhunderts. Seit dem 30. April 1991 (HmbGVBl. S. 214) steht das „Ensemble der Speicherstadt mit seinen Gebäuden nebst Zubehör, den Grundstücksflächen, den dazu gehörigen Straßen- und Freiflächen, mit den darin eingeschlossenen wasserführenden Kanälen und Becken, den Kaimauern, Brücken und den sonstigen gemeinsam mit ihnen ein Bild darstellenden Sachen und Sachteilen“ unter Denkmalschutz.

Um die Einhaltung denkmalpflegerischer Belange insbesondere am äußeren Erscheinungsbild der Speicherstadt zu erleichtern, hat der Senat sich entschie-

den, eine Gestaltungsverordnung zu erlassen, die spezielle, auf die Speicherstadt ausgerichtete und die allgemeinen baupflegerischen Vorschriften der Hamburgischen Bauordnung konkretisierende Regelungen enthält. Die Verordnung zur Gestaltung der Speicherstadt vom 5. August 2008 (HmbGVBl. S. 285) enthält Vorschriften zu Fassadengestaltung, Dächern, Gebäudetechnik, Werbeanlagen/Automaten und Außenraumgestaltung. Davon bleibt der Genehmigungsvorbehalt auf Grund des Schutzstatus nach dem Denkmalschutzgesetz unberührt.

Neben den noch bestehenden traditionellen Nutzungen der Speicherstadt als Handelssitz und Lagerstätte finden zunehmend neue Nutzungen wie Büros, kulturelle Einrichtungen, Freizeitangebote und Gastronomie Einzug in die Speicherstadt. Diese Entwicklungen sollen durch ein Nutzungskonzept gesteuert werden, in dem auch der Nutzungsbaustein Wohnen angemessene, das bedeutet insbesondere denkmalverträgliche, Berücksichtigung findet. Die Erschließungsanlagen und Freiräume müssen der neuen Nutzungsstruktur gerecht werden. Die dafür notwendigen Infrastrukturmaßnahmen müssen erfasst und auf den Weg gebracht werden. Für den Umbau der Erschließung sind mit dem Erhaltungsziel verträgliche Lösungen aufzuzeigen und entsprechende Vorgaben abzuleiten.

Um eine Basis für Planungen in der Speicherstadt zu haben, hat die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt ein Gutachten zu Entwicklungs- und Gestaltungspotenzialen der Speicherstadt vergeben. Die Arbeitsgemeinschaft bestehend aus dem Architekturbüro ASW (Städtebau/Architektur) und dem Ingenieurbüro SBI (Verkehrsplanung) hat ein Gutachten erstellt, das die Grundlage für das vorliegende Entwicklungskonzept bildet. Zur Konkretisierung der Verkehrsplanung wurde ein Gutachten an das Verkehrsplanungsbüro Schmeck und Junker vergeben.

III.

Inhalt des Entwicklungskonzepts

Nutzungen

In der Speicherstadt werden von den ca. 300.000 m² Nutzfläche zurzeit ca. 96.000 m² für Lager einschließlich Präsentationsflächen für Waren, ca. 81.000 m² für Büronutzung und ca. 25.000 m² für Kultur und Gastronomie genutzt. Das Parkhaus am Sandtorkai nimmt 22.000 m² Nutzfläche in Anspruch. Ca. 76.000 m² sind derzeit nicht genutzt bzw. als Kellerflächen nicht nutzbar oder werden saniert.

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) plant als Eigentümerin der Speichergebäude innerhalb der nächsten fünf bis zehn Jahre die Sanierung und den Umbau einer Vielzahl von Speicherblöcken. Um einen ausgeglichenen Nutzungsmix aufrechtzuer-

halten, soll die weitere Umnutzung in Büros restriktiv gehandhabt werden, zusätzliche Büros sollen möglichst nur als integraler Bestandteil anderer Nutzungen entstehen.

Die historische Nutzung der Speicherstadt soll weiter im Stadtbild präsent bleiben. Daher wird, neben den neuen Nutzungen, auch Handel und Lagerung ein wichtiger Nutzungsbaustein der Speicherstadt bleiben. In der Kombination mit Präsentationsflächen und Verkaufsstätten können auch Lager zur Belebung des Quartiers beitragen.

Die Speicherstadt bietet sich auf Grund ihrer Lage und ihrer besonderen Atmosphäre für künstlerische und kreative Umnutzungen an. Neben einem Ausbau der kulturellen Angebote soll die gesamte Bandbreite von sowohl etablierten kreativwirtschaftlichen Nutzungen bis hin zu Nischen für künstlerische Nutzungen verstärkt integriert werden. Kreative tragen insbesondere mit öffentlichkeitsbezogenen Aktivitäten (Ausstellungen, offenen Ateliers, temporären Veranstaltungsformaten) sowie durch Aktivitäten auch zu verschiedenen Tageszeiten zu einer Belebung der Speicherstadt bei. Nutzungen aus diesem Bereich sind eine Alternative zu reinen Büronutzungen und ein wichtiger Baustein für ein durchmischtes Quartier.

In Hamburg besteht ein akuter Bedarf an günstigen Räumen für kreative Nutzer. Initiativen wie im Gängeviertel oder der Viktoria-Kaserne machen deutlich, dass es an finanzierbaren Flächen in der Stadt mangelt. Zudem sind die Speicherstadtateliers die am stärksten nachgefragten Ateliers beim Verein „Ateliers für die Kunst“.

Die Stadt kann mit der Öffnung der Speicherstadt für künstlerische Nutzungen auf unterschiedlichen Ebenen profitieren – kultur- und stadtentwicklungspolitisch sowie stadtwirtschaftlich. Neben den positiven Effekten für die Speicherstadt und die Innenstadt kann für Hamburg ein erheblicher Imagegewinn mit großer Signalwirkung entstehen: Das Areal ist zudem nicht nur auf Grund der Flächenverfügbarkeit prädestiniert. Die unmittelbare Nähe zu potenziellen Kooperationspartnern und Auftraggebern (Werbeagenturen, Medienhäuser etc.) sowie zu künstlerischen Kristallisationspunkten (Kunst- und Kulturmeile u. a.) bietet eine Vielzahl an sozialen und beruflichen Kontakten und die Möglichkeit zur Steigerung der Arbeitsqualität. Die Bündelung der Aktivitäten an einem Ort schafft Sichtbarkeit für Interessenten und, falls gewünscht, auch einen besseren Marktzugang für die Künstler vor Ort. Nicht zuletzt erhält die Speicherstadt eine internationale und dem hohen Denkmalwert komplementäre Thematisierung und die herausragende Chance, das Quartier im Sinne eines öffentlichen Gutes für Hamburg verstärkt einzusetzen.

In Abstimmung mit den betroffenen Behörden sollen verstärkt Flächen für künstlerische Nutzer in der Speicherstadt zu günstigen Konditionen vorgehalten werden. Vorgesehen sind 5.000 m² für talentierte junge Hamburger Künstler sowie nationale und internationale Künstler zu einem Mietpreis von 4 Euro Nettokaltmiete/m². Unter Künstlern werden im engeren Sinne bildende Künstler (z. B. Maler, Bildhauer, Illustratoren, multimediale Künstler und Animatoren), Fotografen, Musiker, Sänger und Komponisten, Schriftsteller und Autoren sowie darstellende Künstler verstanden. Darüber hinaus sollen 5.000 m² u. a. für Studio, Ausstellung, Performance-Flächen (Kommunikationsorte) und arriviertere Künstler und Kreativschaffende im weiteren Sinn (Designer, Architekten u. a.) zu 8 Euro Nettokaltmiete/m² zur Verfügung gestellt werden. Bei einer durchschnittlichen Größe von 50 m² werden so ca. 200 neue Ateliers geschaffen und damit ein Signal für den Kulturstandort Hamburg gesetzt. Die Vergabe der Ateliers soll nach einem von der Kulturbehörde noch zu erstellenden Verfahren erfolgen, um eine gewisse Fluktuation zu ermöglichen. Der beträchtliche Gewinn für das Image und die Lebendigkeit der Speicherstadt schafft eine verbesserte Vermarktungsfähigkeit der Gesamtimmobilie.

Mit den vorstehenden Ausführungen zur Umnutzung von Flächen in der Speicherstadt für künstlerische und kreative Zwecke nimmt der Senat Stellung zum Ersuchen der Bürgerschaft vom 7. April 2010 „Kreative Milieus: Flächen in der Speicherstadt aktivieren und bereitstellen.“ Die Bürgerschaft hatte in der 52. Sitzung am 22. April 2010 auf Grund der Drucksache 19/5853 beschlossen: Der Senat wird ersucht, in Zusammenarbeit mit HHLA und der Kreativgesellschaft ein Konzept zu entwickeln, bei dem mittelfristig ein nennenswerter Anteil an finanzierbaren Flächen für die Kultur und die Kreativwirtschaft in der Speicherstadt aktiviert und bereitgestellt wird und der Bürgerschaft zu berichten.

In der Speicherstadt soll eine Mischung aus (ökonomisch) etablierten und (ökonomisch) nicht etablierten Aktivitäten ermöglicht werden. Die Speicherstadt, die in zentraler und hochwertiger Lage in der Stadt positioniert ist, wird Räume sowohl für künstlerisch-kulturelle als auch für unternehmerische Aktivitäten bereitstellen und somit Wirtschaftsförderung und gegenseitige Synergie-Effekte ermöglichen.

Auf Grund der mangelnden Rettungswegbindung im Hochwasserfall kann das Wohnen in der Speicherstadt zurzeit nur im Umfeld der Kibbelstegbrücken realisiert werden. Um in größerem Umfang Wohnnutzung integrieren zu können, müsste die Speicherstadt in den Hochwasserschutz der Innenstadt eingebunden werden. Das Entwicklungskonzept beinhaltet ein zukünftiges Nutzungsszenario mit und ein

Szenario ohne umfassenden Hochwasserschutz. Ohne flächendeckenden Hochwasserschutz sind mittelfristig ca. 100 Wohnungen möglich, mit Hochwasserschutz könnten ca. 320 Wohnungen geschaffen werden.

Solange noch keine abschließende Entscheidung zu einem Hochwasserschutz für die gesamte Speicherstadt getroffen werden kann, will Hamburg sich zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten nicht verbauen. Bei Speichergebäuden, die jetzt für eine Sanierung und Umnutzung anstehen, muss daher geprüft werden, ob sie sich insgesamt oder in Teilen grundsätzlich für eine Wohnnutzung eignen. Bei gegebener Eignung sind Umbauten für Zwischennutzungen baulich so auszuführen, dass sie einer späteren Umnutzung zu Wohnen nicht entgegenstehen. Dabei sollte die mit einem Umbau der Flächen verknüpfte Wertsteigerung im Auge behalten werden. Es muss sichergestellt werden, dass eine nachträgliche Umnutzung zu Wohnungen nicht schon aus Kostenaspekten ausscheidet. Ist ein Hochwasserschutz für die Speicherstadt realisiert, müssen die Gebäude sobald als möglich zu Wohnungen umgenutzt werden – gegebenenfalls auch abschnittsweise, soweit dies mit denkmalpflegerischen Belangen vereinbar ist.

Hochwasserschutz

In Teilbereichen der Speicherstadt gibt es derzeit einen objektbezogenen Hochwasserschutz, der aus einer Abdichtung der Kellerräume und der Sicherung der Erdgeschosse durch Flutschutztore und Damm-balken besteht. Der langfristige Erhalt der Bausubstanz und die Möglichkeit, auch Wohnungen in die Speicherstadt zu integrieren sprechen für die Einbindung der Speicherstadt in den umfassenden Hochwasserschutz der Innenstadt und der HafenCity. Das Ingenieurbüro Körting hat 2008 im Auftrag des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer eine Studie zum Sturmflutschutz der Speicherstadt vorgelegt, die in das Entwicklungskonzept Speicherstadt aufgenommen wurde. Diese Studie beinhaltet auch eine Kostenrahmenschätzung, die die vorgeschlagenen Maßnahmen mit rund 126 Mio. Euro kalkuliert. Eine Entscheidung über den Hochwasserschutz ist nicht Gegenstand dieser Vorlage.

Die bisher nicht auf ihre Denkmalverträglichkeit geprüfte Studie schlägt vor, durch Verkettung der Warftbereiche der HafenCity mit Flutschutzwänden und -toren eine neue Schutzlinie zu schaffen, die an geeigneten Stellen an die öffentliche Hauptdeichlinie anschließt und somit ein geschlossenes Flutschutzsystem für die Speicherstadt darstellt.

Als Ergänzung zur Warftenlösung der HafenCity kann mit dem Anschluss an die Hauptdeiche vom Niederhafen über den Kehrwiederfleet zum Sandtorkai, weiter über die Straße Großer Grasbrook zum Strand-

kai, über den Magdeburger Hafen entlang der Versmannstraße, über Oberhafen/Billhafen bis zum Straßendamm der B 4/75 eine durchgehende Flutschutzlinie hergestellt werden. Damit kann auch das Oberhafenquartier in der HafenCity einen Hochwasserschutz erhalten, der es ermöglichen würde, die bestehenden Hallenstrukturen ohne Geländeaufhöhungen weiter zu nutzen.

Kaimauern

An den ca. 120 Jahre alten Kaimauern der Speicherstadt sind sowohl im wasserseitigen als auch im Bereich der Speichergebäude – insbesondere den Speicherkellern – Schäden festgestellt worden. Es wurden zwei Gutachtaufträge vergeben, die die Standsicherheit der Kaimauern unter den Speichern zum Inhalt hatten. Die HHLA hat 2008 die Ingenieurgesellschaft Kramer und Albrecht mit einer exemplarischen Überprüfung beauftragt. Die Finanzbehörde hat als Eigentümerin der Speichergrundstücke Ende 2008 ein vertiefendes Gutachten an das Ingenieurbüro WK Consult vergeben.

Das Gutachten von Kramer und Albrecht kommt zu dem Ergebnis, dass es sich bei den aufgetretenen Schäden um regelmäßige Abrisse der Brandwände und der Außenwände im Keller handelt. Aus der Rissbildung folgern die Gutachter, dass die Kaimauern infolge der erhöhten Wasserdruckbelastung ihre Funktion zukünftig nicht mehr erfüllen werden. Eine Sanierung aller Kaimauern ist nach Einschätzung des Gutachters zwingend erforderlich. Darüber hinaus ist der Boden unterhalb der Sohlplatten durch Sandauspülungen infolge der undichten Holzspundwände abgesackt. Daraus resultiert, dass die teilweise nicht bewehrten Sohlplatten nicht mehr tragfähig sind.

Das Gutachten von WKC kommt hingegen zu dem Ergebnis, dass die beobachteten Schäden eher lokale Beeinträchtigungen der Dauerhaftigkeit der Kaimauern darstellen, die keinen unmittelbaren Handlungsbedarf auslösen, sondern mittelfristig bis langfristig beseitigt werden können. Die Gutachter konnten erhöhte Verformungen der Kaimauern feststellen. Deren wahrscheinlichste Ursache ist der seit dem letzten Jahrhundert veränderte Tidenhub der Elbe. Aus dem erhöhten Tidenhub ergeben sich höhere Wasserüberdruckbelastungen auf die Kaimauern. Die Gutachter empfehlen, die Kaimauern mit schräglaufenden „Micropfählen“ rückzuverankern.

Das Gutachten von Kramer und Albrecht veranschlagt einen Kostenrahmen von 24,6 Mio. Euro zzgl. Mehrwertsteuer. Dabei sind auch die Sanierung der Kellersohle, des Mauerwerks sowie die Verhinderung eines weiteren Ausspülens des Sandes hinter den Kaimauern berücksichtigt. Das Gutachten von WKC empfiehlt, die Bereiche mittlerer Schädigung mittelfristig

(3-5 Jahre) und die Bereiche geringerer Schädigung langfristig (10-15 Jahre) instand zu setzen. Dabei werden die Kosten auf rd. 2,3 Mio. Euro netto für die mittelfristigen Instandsetzungsmaßnahmen bzw. auf rd. 4,7 Mio. Euro netto für die langfristigen Instandsetzungsmaßnahmen geschätzt.

Da die vorliegenden Gutachten teilweise zu unterschiedlichen Einschätzungen kommen, muss der Sanierungsbedarf für die Kaimauern durch weitere Untersuchungen belegt und ein angemessenes, auch denkmalpflegerische Gesichtspunkte berücksichtigendes, Sanierungskonzept abgestimmt werden (siehe auch Ziffer IV).

Niedrigwasserschutz

In den letzten Jahrzehnten hat sich der Tidehub im Hamburger Hafen konstant erhöht. Dies hat die Absenkung des mittleren Tideniedrigwassers (MTnW) bis auf die Holzpfahlgründung der Speicher zur Folge. Daher fallen die Holzpfahlköpfe zweimal täglich für mehrere Stunden trocken. Dies kann zu Schäden an den Holzpfahlköpfen führen. Im Speicher Block Q ist bereits eine deutliche Verminderung der statisch wirksamen Querschnitte der Holzpfähle festgestellt worden.

Die HHLA hat 2009 eine Machbarkeitsstudie an das Büro Körting zum Niedrigwasserschutz vergeben. In der Machbarkeitsstudie werden 5 Varianten entwickelt, die durch den Einbau von beweglichen und festen Wehrschwelen sicherstellen, dass die Wasserstände in den Fleeten einen definierten Mindestwasserstand nicht unterschreiten. Der Kostenrahmen der Lösungen liegt bei 1,15 Mio. Euro bis 3,2 Mio. Euro (jeweils zzgl. Mehrwertsteuer). In der weiteren Planung müssen vertiefende Untersuchungen insbesondere zu den gewässerökologischen Auswirkungen und zu deren Kosten durchgeführt werden.

Verkehr und Straßenräume

Mit der Aufhebung des Freihafenstatus und der fortschreitenden Entwicklung der Speicherstadt und der unmittelbar angrenzenden HafenCity hat sich die Verkehrslage in der Speicherstadt geändert. Durch die Öffnung der Speicherstadt und die neuen Nutzungen in der Speicherstadt hat der Verkehr zugenommen, die Zusammensetzung der Verkehrsteilnehmer hat sich verändert. Die Speicherstadt zieht zunehmend Besucher und Touristen an, der Anteil an Fußgängern und Radfahrern hat deutlich zugenommen. Durch die veränderte Nutzung der Speicherstadt bedingt werden die Ladestreifen heutzutage vielfach als Stellplätze genutzt, der Parkdruck hat zugenommen. Die heutigen Erschließungsanlagen in der Speicherstadt werden den neuen Anforderungen nicht gerecht und müssen unter Berücksichtigung des Erhaltungsziels und denkmalpflegerischer Gesichtspunkte angepasst werden.

Die Flächen, auf denen die Speichergebäude stehen, gehören der Freien und Hansestadt Hamburg und sind an die HHLA vermietet. Die Gebäude sind Eigentum der HHLA. Die Verkehrsflächen wie die Pflasterstreifen vor den Gebäuden und die historischen Ladezonen/Stellplatzflächen sind zum Teil an die HHLA vermietet. Diese Flächen sind nicht öffentlich gewidmet. Die Fahrbahnen und die Nebenflächen auf den gebäudeabgewandten Seiten sind überwiegend öffentlich gewidmet. Es soll zukünftig eine klare Trennung von privaten und öffentlichen Flächen entstehen, wobei die bestehende Aufteilung des Straßenraumes in Anlehnung an den historischen Zustand erhalten bleiben soll.

Die Erschließung der Speichergrundstücke ist nicht direkt vom öffentlichen Straßenraum aus möglich, sondern erfolgt über andere private Grundstücksflächen, und zwar über die von der HHLA angemieteten Pflasterstreifen und Ladezonen. Diese sind zurzeit nicht als Straßenverkehrsfläche gewidmet. Daher können Umnutzungen durch die zuständige Bauaufsichtsbehörde nur genehmigt werden, wenn durch eine sogenannte Erschließungsbaulast gesichert ist, dass das Grundstück über ein anderes Grundstück dauerhaft erreicht werden kann. Um diese Erschließungsbaulasten zu vermeiden, ist eine Neuordnung der Grundstücke erforderlich. Generell sollen die dem Straßenraum zugehörigen Flächen (ab Gebäudekante) zukünftig für den öffentlichen Verkehr gewidmet werden. Damit erhält die öffentliche Hand die Verfügungsgewalt über die Flächen und kann notwendige Maßnahmen unkompliziert umsetzen. Eine einheitliche Gestaltung des Straßenraums ist gesichert. Stellplatz- und Ladezonen können der HHLA im jeweils konkreten Einzelfall befristet zur Nutzung überlassen werden. Hierüber soll auf der Basis einer abgestimmten Verkehrsplanung entschieden werden.

Das Büro SBI hatte eine erste grobe Kostenschätzung ohne Vorliegen einer Verkehrsplanung erarbeitet, in der 6,3 Mio. Euro für die vorgeschlagenen Maßnahmen veranschlagt werden. Die Materialität soll gemäß der jetzt in der Speicherstadt vorherrschenden Bodenbeläge Granit-Großsteinpflaster und Kupferschlackesteine weitergeführt werden. Mittlerweile liegt eine Verkehrsplanung des Büros Schmeck und Junker vor, die von 18,75 Mio. Euro Kosten ausgeht. Die Erhöhung ergibt sich daraus, dass in der jetzigen Kostenschätzung zusätzliche Bereiche betrachtet werden. Darüber hinaus geht die Kostenschätzung davon aus, dass die betroffenen Straßen auch in den Bereichen, die nicht von einer Änderung betroffen sind, aufgenommen werden, um durch die Neuverlegung der vorhandenen Materialien eine homogene Oberfläche und komfortablere Benutzung der Flächen insbesondere für Radfahrer und Fußgänger zu ermöglichen. Außerdem sind als größere Positionen Sielsanierung und

Kampfmittelräumdienst in die Kostenschätzung einbezogen worden. Die Umsetzung der Verkehrsplanung und die Durchführung von Tiefbauarbeiten bedürfen der Detailabstimmung mit dem Denkmalschutzamt.

Die Speicherstadt ist über acht verschiedene Brücken von der nördlichen Innenstadt aus zu erreichen. Fünf der Brücken sind für Hamburg typische Bogenbrücken. Für die nicht denkmalwürdigen Brücken, Binnenhafenbrücke und Wandrahmsteg, wird empfohlen, mittel- bis langfristig eine neue Konzeption zu finden.

Freiraum und Stadtmöblierung

Die Speicherstadt verdankt ihren Wiedererkennungswert in großem Maße dem Kontinuum aus Fleeten, Kaimauern, Pflasterflächen und Treppen. Dieses Bild soll zwingend erhalten bleiben. Neue und ergänzende bauliche Maßnahmen müssen sich einfügen.

Stadtmöblierung soll in der Speicherstadt nur sehr begrenzt eingesetzt werden, um die Fluchten der Speicherstadt und den homogenen steinernen Freiraum nicht zu stören. Begrünung ist ausschließlich mit Bäumen und nur als Ergänzung bestehender Baumpflanzungen an ausgewählten Orten vorgesehen.

Der Zollübergang an der Kornhausbrücke soll in der Nachbarschaft zum Zollmuseum aus denkmalpflegerischen Gründen erhalten bleiben. Der Zollzaun am Binnenhafen und Zollkanal wurde auf Geländerhöhe eingekürzt (siehe Drucksache 19/2357 „Umgestaltung des Zollzauns in der Speicherstadt“).

Wichtige Themen für die Gestaltung des Freiraums sind Außengastronomie und Werbung. Terrassen für gastronomische Nutzungen sind gewünscht und beleben das Quartier, die Möblierung der Flächen muss sich jedoch in einem sehr zurückhaltenden Gestaltungskanon bewegen. Die Gestaltungsverordnung Speicherstadt enthält entsprechende, restriktive Vorgaben für Werbeanlagen an Gebäuden und für die Beleuchtung der Speicherstadt; im Bereich öffentlicher Wege sind sie gleichermaßen auf Grund der Regelungen zur Sondernutzung (§ 19 Absatz 1 Satz 4 Hamburgisches Wegegesetz) durchsetzbar. Ein einheitliches System von Hinweisschildern wurde bereits eingeführt.

IV.

Kosten und Finanzierung

In Kapitel 4 (Hochwasserschutz) des Entwicklungskonzepts ist dargelegt, dass ein Flutschutz der Spei-

cherstadt – als Kombination aus den Warftbereichen der Hafencity und ergänzenden Flutschutzkonstruktionen im Anschluss an die Hauptdeichlinie – technisch-konstruktiv machbar ist. Eine grobe Kostenschätzung hat eine Summe von 126 Mio. Euro brutto ergeben. Eine Entscheidung zum Hochwasserschutz ist nicht Gegenstand dieser Vorlage. Senat und Bürgerschaft werden zu gegebener Zeit über Umsetzung und Finanzierung des Flutschutzes entscheiden. Dafür sind weitere, vertiefende Untersuchungen durchzuführen. Dabei müssen auch gewässerökologische Belange berücksichtigt werden.

Das Entwicklungskonzept enthält zudem Kostenschätzungen für die Sanierung der Kaimauern (bis 29,3 Mio. Euro brutto), den Niedrigwasserschutz (bis 3,8 Mio. Euro brutto) sowie Erschließungskosten (ca. 18,75 Mio. Euro brutto).

Die Kosten von rd. 52 Mio. Euro für die erforderliche Kaimauersanierung, die Erschließungsmaßnahmen sowie den Niedrigwasserschutz sollen aus dem Sondervermögen Grundstock für Grunderwerb finanziert werden. Mit dem Haushaltsplan-Entwurf 2013/14 ist eine Weiterentwicklung des bisher kameral ausgerichteten Grundstocks für Grunderwerb geplant. Der Grundstock soll kaufmännisch aufgestellt werden und als werthaltige Basis die Grundstücke des Allgemeinen Grundvermögens erhalten, zu denen auch die Speicherstadt-Grundstücke gehören. Sämtliche mit den Grundstücken unmittelbar verbundenen Kosten und Erträge werden dann über den Grundstock abgewickelt, so dass ein betriebswirtschaftlich klar abgegrenzter Rechnungskreislauf entsteht, der vom Immobilienmanagement der Finanzbehörde bewirtschaftet wird. Einen Entwurf der dafür erforderlichen Anpassungen des § 64 der Landeshaushaltsordnung wird der Senat zusammen mit dem Haushaltsplan-Entwurf 2013/14 in die Bürgerschaft einbringen.

V.

Petition

Der Senat beantragt, die Bürgerschaft wolle

1. die Ausführungen dieser Drucksache sowie
 2. das beigefügte Entwicklungskonzept für die Speicherstadt
- zur Kenntnis nehmen.



SPEICHERSTADT HAMBURG

Entwicklungskonzept

SPEICHERSTADT HAMBURG ENTWICKLUNGSKONZEPT

April 2012

Inhalt

1. Einleitung	8
2. Historie der Speicherstadt	10
3. Nutzungen der Speicherstadtgebäude	16
3.1 Lagerung, Umschlag und Veredelung	17
3.2 Dienstleistungen und Büros	18
3.3 Wohnen in der Speicherstadt	20
3.4 Kulturelle Einrichtungen und Freizeitangebote	22
3.5 Kreative Milieus	23
3.6 Sonstige Nutzungen	23
3.7 Voraussetzungen für neue Nutzungen in der Speicherstadt	24
3.8 Nutzungskonzept	27
3.9 Aktuelle Nutzungen und Nutzungsvarianten	28
4. Hochwasserschutz	31
4.1 Bestandssituation	31
4.2 Bauliches Flutschutzkonzept	31
4.3 Trassierung	33
4.5 Rechtliche Grundlagen	35
4.6 Fazit	35
5. Kaimauern und Niedrigwasserschutz	38
5.1 Kaimauern unter den Speichern	38

5.2	Kaimauern an den Straßen	40
5.3	Niedrigwasserschutz	41
6.	Verkehr	42
6.1	Äußere Erschließung: Verkehr in und durch die Speicherstadt	42
6.2	Innere Erschließung: Parken und Laden in der Speicherstadt, Fußgänger und Radfahrer	45
6.3	Gestaltung der Fahrweg-, Gehweg- und Parkflächen	48
6.4	Materialität	49
6.5	Verkehrsplanung	50
6.6	Querschnitte von Straßenräumen	58
6.7	Kostenschätzung Erschließungskosten	65
6.8	Brücken zur Erschließung der Speicherstadt	66
6.9	Brücken in der Speicherstadt	70
7.	Freiraum	74
7.1	Freiraumplanung St. Annen	74
7.2	Fleete und Kaimauern	75
7.3	Stadtmöblierung	77
7.4	Grün in der Speicherstadt	81
7.5	Licht in der Speicherstadt	82
8.	Ökologischer Bestand und Bewertung	84

9. Steckbriefe der Einzelobjekte	86
9.1 Speicherblock D	86
9.2 Speicherblock E	88
9.3 Speicherblock G	90
9.4 Speicherblock H	92
9.5 Speicherblock L	94
9.6 Speicherblöcke M + N	96
9.7 Speicherblock O	98
9.8 Speicherblock P	100
9.9 Speicherblöcke Q + R	102
9.10 Speicherblöcke S + T	104
9.11 Speicherblock U	106
9.12 Speicherblock V	108
9.13 Speicherblock W	110
9.14 Speicherblock X	112
9.15 Hauptzollamt	114
9.16 Deutsches Zollmuseum plus Gebäudekette	116
Anlagen	118
Anlage 1: Gestaltungsverordnung Speicherstadt	118
Anlage 2: Kostenrahmenschätzung Hochwasserschutz	120
Anlage 3: Kostenschätzung Erschließung	122

1. Einleitung

Die Hamburger Speicherstadt ist nicht nur regional ein bedeutendes Symbol für Wirtschaftskraft und Baukultur. Mit ihren zahlreichen historischen Speicherbauten des ausgehenden 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts, ihrer spezifischen funktionalen, baulichen und städtebaulichen Struktur mit Gebäuden, Straßen und Fleeten bildet sie das größte einheitlich geprägte Speicherensemble der Welt. Gleichzeitig stellt sie ein malerisches Quartier mit hohem touristischem Potenzial dar. Seit 1991 steht die Gesamtanlage der Speicherstadt unter Denkmalschutz.



Aufgrund der herausragenden Bedeutung bemüht sich die Freie und Hansestadt Hamburg um eine Aufnahme von Speicherstadt und Chilehaus mit Kontorhausviertel in die Liste des Weltkulturerbes der UNESCO. Die Bereiche wurden 1999 und 2005 in die deutsche Tentativliste aufgenommen. Die Nominierung ist für 2015 vorgesehen.

Mit der Entscheidung zur Entwicklung der HafenCity wird dieses einmalige Ensemble zu einem Innenstadtteil zwischen historischer Innenstadt und neuer HafenCity. Ein Zwischenbereich mit eindeutig ost-west-orientierten Strukturen, in dem Nord-Süd-Verbindungen bisher eine untergeordnete Rolle spielten. Hier gilt es, die Speicherstadt unter Wahrung der historischen Substanz, des Erscheinungsbildes und der prägenden Strukturen zu einem attraktiven Bindeglied zwischen Innenstadt und HafenCity weiterzuentwickeln.

Ihre ursprüngliche Funktion als Warenumschlagplatz ist durch die veränderten Anforderungen von Umschlag und Logistik bereits weitgehend verloren gegangen, zunehmend finden Dienstleistungsunternehmen und kulturelle Einrichtungen eine Bleibe in der Speicherstadt. Darüber hinaus gibt es ein zunehmendes Interesse für das Wohnen. Das historische Warenlager Speicherstadt muss, bedingt durch diesen Wandel, neue Anforderungen bewältigen, wie z.B.

- die gestalterischen, bau- und sicherheitstechnischen Anforderungen im Zusammenhang mit den neuen hafenumabhängigen Nutzungen,
- die organisatorischen Anforderungen im Zusammenhang mit einem zunehmenden Aufkommen von Besuchern,
- die verkehrstechnischen Anforderungen für eine neue Mischung aus Fußgänger- und Radverkehr, PKW- und Anlieferverkehr.

Abbildung 1: Luftbild der Speicherstadt

Diese Anforderungen sind gestalterisch in Einklang zu bringen mit:

- der architektonischen Substanz,
- der einmaligen städtebaulichen Struktur des Gesamtensembles,
- den nach wie vor hafenbezogenen Nutzungen (z.B. Lagerung, Veredelung und Umschlag),
- den Anforderungen des Denkmalschutzes und der Welterbekonvention der UNESCO,
- dem Erhalt des gewerblichen Charakters des Quartiers,
- den baurechtlichen Belangen.

Um die Fragen, die mit der Entwicklung der Speicherstadt zu einem Innenstadtteil verbunden sind, klären zu können, hat die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt ein Gutachten an das Architektur- und Stadtplanungsbüro ASW Architekten und das Verkehrsplanungsbüro SBI vergeben. Ziel des Gutachtens „Entwicklungs- und Gestaltungspotentiale der Speicherstadt“ ist es, unter angemessener Berücksichtigung des historischen Erbes, Veränderungs- und Ergänzungsspielräume für zukünftige, neue Nutzungen in der Speicherstadt aufzuzeigen, ohne den bestehenden Gebietscharakter in Frage zu stellen. Dafür stellt das Gutachten Kriterien dar und benennt gleichzeitig die bestehenden technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen. Für den öffentlichen Raum wurde ein Verkehrs- und Gestaltungskonzept entwickelt. Auf Grundlage des Gutachtens hat die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt das vorliegende „Entwicklungskonzept Speicherstadt“ erarbeitet.

Teil der Nominierungsunterlagen für die zukünftige Welterbestätte „Speicherstadt und Chilehaus mit Kontorhausviertel“ wird ein Managementplan sein, der die Erhaltung des Weltkulturerbes unter Beteiligung aller Akteure sicherstellt und die Zielsetzungen, Verantwortlichkeiten, Maßnahmen und Kosten festlegt. Das vorliegende Entwicklungskonzept ist eine wichtige Grundlage für diesen Managementplan.

Ein besonderes Gewicht wird auf das Thema Hochwasserschutz gelegt. Die Speicherstadt liegt im hochwassergefährdeten Tidegebiet der Elbe. Zurzeit ist im gesamten Gebiet der Speicherstadt kein öffentlicher Hochwasserschutz vorhanden. Dadurch ist zum Beispiel Wohnen in der Speicherstadt so gut wie nicht möglich. Im Entwicklungskonzept werden Möglichkeiten aufgezeigt, wie die Speicherstadt in den öffentlichen Hochwasserschutz integriert werden kann.

Mit dem Hafenentwicklungsgesetz (HafenEG) unterliegt die Speicherstadt noch einem Planungsrecht, das nur Hafen bezogene Nutzungen vorsieht. Da die Speicherstadt zu einem Stadtteil der Innenstadt entwickelt werden soll, wird eine Entlassung aus dem HafenEG und die Aufstellung von Bebauungsplänen erforderlich. Das Entwicklungskonzept bildet die Grundlage für zukünftige Bebauungspläne der Speicherstadt.

2. Historie der Speicherstadt

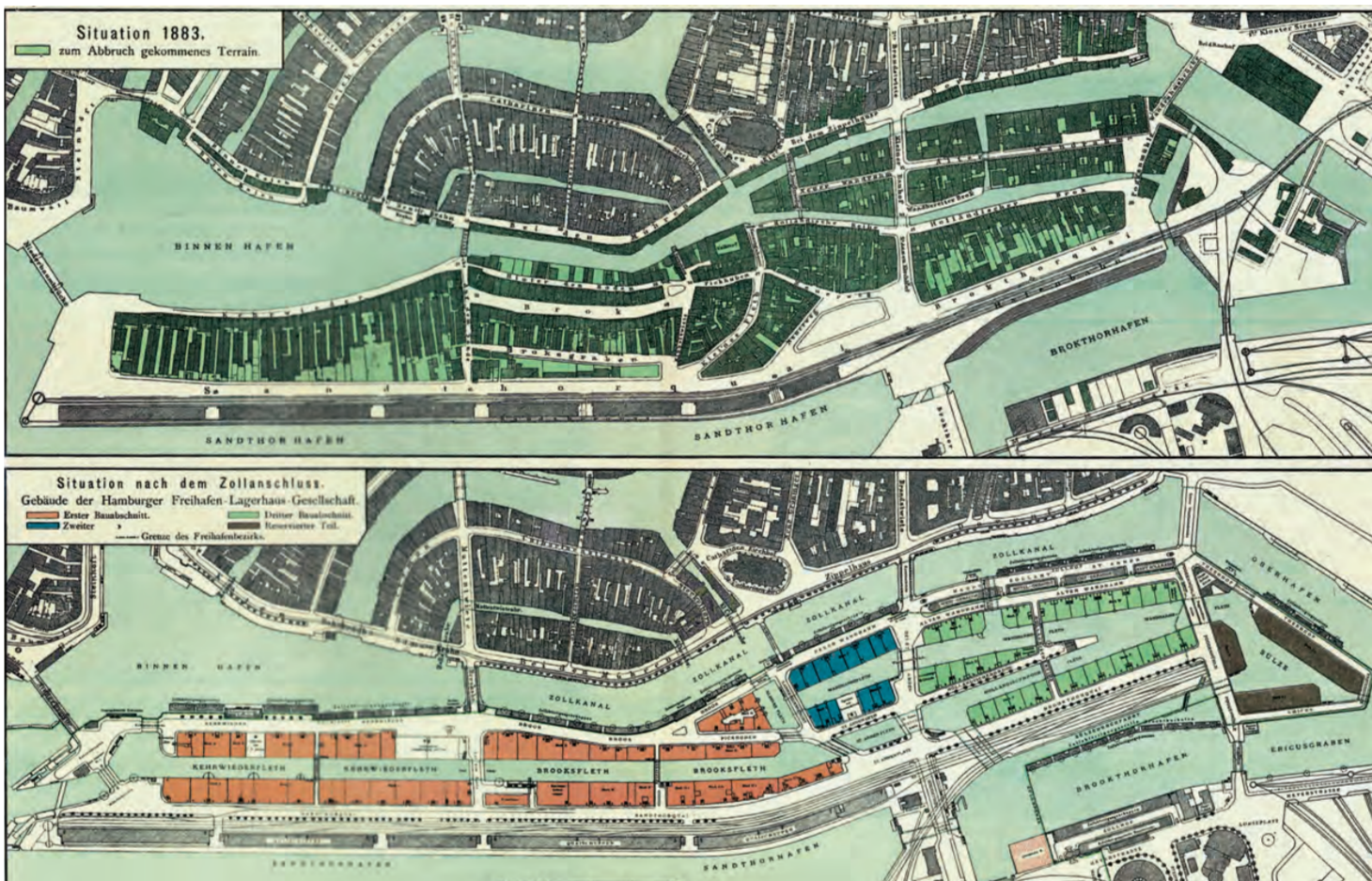
Jenseits des Zollkanals steht der Hamburger Innenstadt die Speicherstadt gegenüber. Sie ist städtebaulich und architektonisch das geschlossenste Denkmalensemble Hamburgs.

Die Speicherstadt entstand im Zuge der Einbeziehung Hamburgs in das Zollinland des Deutschen Reiches. 1881 wurden, unter dem Druck der 1879 eingeleiteten Schutzzollpolitik Bismarcks und gegen erhebliche Widerstände in Hamburg, die Zollanschluss-Verträge zwischen Hamburg und dem Deutschen Reich geschlossen. 1888 traten sie in Kraft. Der Zollanschluss wirkte sich einschneidend auf Hafen und Wirtschaft, aber auch auf die Lebensverhältnisse aller Einwohner Hamburgs aus: Jahrhundertlang hatte die weitgehende Befreiung des Transithandels von Zöllen Hamburgs Hafen und Wirtschaft begünstigt. Selbst nach der Gründung des Deutschen Reiches 1871 blieb Hamburg größ-

tenteils Zollausland. Nach 1888 mussten hingegen im Stadtgebiet Hamburgs alle Waren verzollt werden. Als Kompromisslösung behielt der Hafen das Freihafenprivileg.

Zur zollfreien Lagerung von Waren mussten in großer Zahl neue Speicher im Freihafen errichtet werden. Dafür wurde, nach Erörterung vieler Alternativen, das der Stadt nächst gelegene Areal, südlich der Innen- und Geschäftsstadt, gewählt. Für den Bau der Speicherblöcke wurden ab 1883 das Kehrwieder- und Wandrahmviertel mit ca. 1.000 Häusern und über 20.000 Einwohnern geräumt und abgerissen.

An neu angelegten Straßen und Fleeten umfasste der erste, bis 1889 fertiggestellte Bauabschnitt der Speicherstadt die Anlagen von der Kehrwiederspitzze bis zum Kannengießerort (Blöcke A bis O).



Von 1891 bis 1897 wurde zwischen dem St. Annenufer und dem Neuen Wandrahm der zweite Abschnitt (Blöcke P, Q und R) gebaut. Neue Speicherkomplexe entstanden von 1899 bis 1927, unterbrochen durch den Ersten Weltkrieg und die Inflationsjahre, in einem dritten Bauabschnitt östlich der Straße Bei St. Annen (Blöcke S bis X). Der bereits ab 1905 geplante vierte Bauabschnitt auf der Ericusspitze (Blöcke Y und Z) wurde nie begonnen. Erbaut und verwaltet wurden die einzelnen Bereiche von der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft (HFLG), der heutigen Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA).



Bis 1927 entstanden 24 Speicherblöcke. Brückentore markierten die Freihafengrenze und machten das Bild einer Stadt aus Speichern augenfällig. Die Funktion der Speicher bestand im zollfreien Lagern und Veredeln von Waren, die sowohl über die Straße als auch über die Flotte transportiert wurden. Die Waren wurden üblicherweise von den Frachtschiffen auf Schuten umgeladen und zu den Speichern gebracht. Von den Schuten gelangten sie über Winden auf die Speicherböden und wurden dort eingelagert. Über die Luken an der Straße gelangte die Ware zu den Fuhrwerken oder zur Eisenbahn und später auf Lkws. Neben den Lagerräumen gab es auch Büroflächen, die Kontore der Lager- und Handelsfirmen. Sie lagen vorwiegend in den unteren Geschossen, in den Kopfgebäuden und in den Blöcken H und O. Die Bemessung der einzelnen Abschnitte folgte den Erfordernissen des Verkehrs, der Größe von Schuten und Fuhrwerken, mit denen sie beliefert wurden - und damit letzten Endes den traditionellen Größenordnungen der Hamburger Fleetspeicher. Die Lukenachsen der einzelnen Abschnitte und die



Abbildung 3: Verteilung der Waren von den Schuten in die Speicherblöcke

Zwerchhäuser und Giebelchen für die Windenausleger reihen sich an den langen Blöcken zur rhythmischen Gliederung auf. Die jüngeren Speicher auf der Wandrahminsel haben zusätzlich an den Fleetseiten Feuertreppen (so genannte Westphalentürme) als Fluchtwege für jeweils zwei benachbarte Speicher.

Das Innere der Speicher ist ein einfaches Gerüst von Lagerböden, das mit der Mauerhülle nicht verbunden ist. Querwände teilen die Blöcke in Brandabschnitte ein. Anfänglich verwendete Schmiedeeisen-Skelettkonstruktionen erwiesen sich als nicht feuerbeständig. Ab 1892 erhielten daher die Speicher Holzgerüste; ab 1903 kamen Betondecken und verkleidete Gusseisensäulen auf, später ummantelte Stahl-Skelette. Seit dem Wiederaufbau einiger Gebäude nach dem Zweiten Weltkrieg sind Beton-Skelettkonstruktionen üblich.

Als die Speicherstadt angelegt wurde, erhielt sie nach dem Vorbild englischer Häfen (wie zuvor bereits Bremerhaven) eine zentrale Energieversorgung durch ein hydraulisches (mit Druckwasser arbeitendes) Kraftübertragungssystem. Es ermöglichte den Antrieb der Winden und Kräne mit zentraler Kraftversorgung. Der Elektromotor löste das störungsan-

fällige System ab. Die Kraftstation Am Sandtorkai 30 wurde daher bald zum Elektrizitätswerk. Sie beherbergt heute das HafenCity-InfoCenter „Kesselhaus“

Franz Andreas Meyer war als Oberingenieur der spiritus rector der Freihafenbauten. Er war verantwortlich für Fleete, Brücken und Straßen, aber auch ausschlaggebend für die Gestaltung der Speicher: Nach seinen Äusserungen handelte es sich um eine zweckmäßig „einfache, solide Backsteinarchitektur“. Meyer war der Ansicht, dass die „Formen des deutschen Backsteinbaus sich den konstruktiven Anforderungen für derartige Gebäude am besten anschließen“. Mit dem Abstand von hundert Jahren fällt vielmehr das ins Auge, was Meyer nur als willkommene Zutat ansah: die malerische Gliede-

rung der Speicherblöcke durch ihre Windenerker und die Anreicherung des Backsteinmauerwerks mit Schmuckverbänden und keramischen Ornamenten, Glasursteinen usw. in neugotischen Formen als gigantisches „Schatzkästlein“ der Hamburger Wirtschaft.

Bis 1904 wurde an den gotischen Formen festgehalten. Erst dann wurden die Backsteinfronten einfacher und strenger gegliedert. Der östliche Abschluss des dritten Bauabschnitts (1926/27) nähert sich mit seiner Pfeilerfassade der Kontorhausarchitektur an.

1902/03 erhielt die Speicherstadt ein neues Verwaltungsgebäude Bei St. Annen 1. Mit Johannes

FRANZ ANDREAS MEYER (*1837, †1901)

Franz Andreas Meyer verließ 1854 vorzeitig die Schule und schrieb sich an der Polytechnischen Hochschule in Hannover ein. Während seines Studiums wurde er von seinem Professor, Conrad Wilhelm Hase, der ein wichtiger Vertreter der „Hannoverschen Neugotik“ war, entscheidend geprägt. Nach erfolgreicher Beendigung seines Studiums (1858) und einigen beruflichen Stationen kehrte er 1862 nach Hamburg zurück, wo er bereits seine Kindheit und Jugend verbracht hatte.

In den folgenden fünf Jahren war Meyer bei der Schifffahrts- und Hafendeputation angestellt und vor allem an den Arbeiten zur Errichtung des neuen Sandtorhafens beteiligt. 1865 wurde Meyer zum Ingenieur und technischen Bürochef unter Wasserbaudirektor Johannes Dalmann (*1823, †1875) ernannt. Als die Position des Bezirksingenieurs der Innenstadt frei wurde, wechselte Meyer 1868 innerhalb der Baudeputation. Hier entwickelte er sich schließlich mit der Berufung zum Oberingenieur 1872 zum einflussreichsten Schüler Hases in

Hamburg. Er verantwortete das gesamte öffentliche Bauwesen im technischen Bereich und den Städtebau - oft in fruchtbarer Kooperation mit dem Baudirektor Zimmermann. Als zeitweiliger Vorsitzender des Architekten- und Ingenieurvereins Hamburg (AIV) reichte sein Einfluss weit über das Staatsbauwesen hinaus.

Als quantitativ größtes, historisch bedeutsamstes und schlechthin eindrucksvollstes Werk der Backsteinarchitektur aus der „Hannoverschen Schule“ entstand unter Meyers Verantwortung zwischen 1881 und 1889 die Speicherstadt für den damals aus Hamburg ausgegrenzten Freihafen. Mit ihr emanzipierte sich die Tradition der Hamburger Speicherbauten, jenes sachlichen Äquivalents zu den repräsentativen Bürgerhäusern, das sich an den Fleeten zu einem rückwärtigen, verborgenen Stadtbild zusammenfügte. Die Formen der Hannoverschen Schule ließen und lassen die Lagerhauskomplexe des Freihafens sachlich-nüchtern und dennoch ästhetisch eindrucksvoll wirken.

Grotjan und Hanssen & Meerwein waren an dem Gebäude drei der Rathausbaumeister beschäftigt. Der aufwendig gegliederte Kopfbau zwischen Holländischem Brook und Wandrahmfleet hebt sich demonstrativ heraus aus der Reihe der Speicher. Er folgt im Stil der deutsche Frührenaissance und mit seinen Motiven (Türmchen, Erker und Lauben) ganz dem, was in der Gründerzeit für Rathausbauten in Deutschland üblich war. Für jeden Zeitgenossen bedeutete das: Hier steht das Rathaus der Speicherstadt.

Der Zweite Weltkrieg hat die Speicherstadt zu über 50 Prozent zerstört. Die Speicherblöcke A, B, C, J, K und M sowie der östliche Teil von Block O waren fast vollständig ausgebrannt oder vernichtet. Die Blöcke A, B, C und J wurden nicht wieder aufgebaut. An ihrer Stelle befindet sich heute das Hanseatic Trade Center. Bei Block M konnten nur die Fassaden erhalten werden. Die Speicherblöcke D, E und L hatten nur geringe Schäden im oberen Teil und wurden rekonstruiert. Der soliden Bauweise und den vielen Brandmauern in den einzelnen Speicherböden ist es zu verdanken, dass überhaupt einige Speicher vor dem Ausbrennen bewahrt werden konnten.

Architekt des Wiederaufbaus war Werner Kallmorgen (*1902, †1979). Ihm ist es zu verdanken, dass die meisten Ruinen rekonstruiert wurden, je nach Zerstörungsgrad von der sorgfältigen Detailrekonstruktion bis zur freien Ergänzung. Vielfach geben nur geringfügige Unterschiede der Backsteinfarbe Hinweise auf den Wiederaufbau der oberen Abschnitte der Speicher oder etwa die Jahreszahl 1957



Abbildung 4: Rathaus der Speicherstadt, heutiger Sitz der HHLA

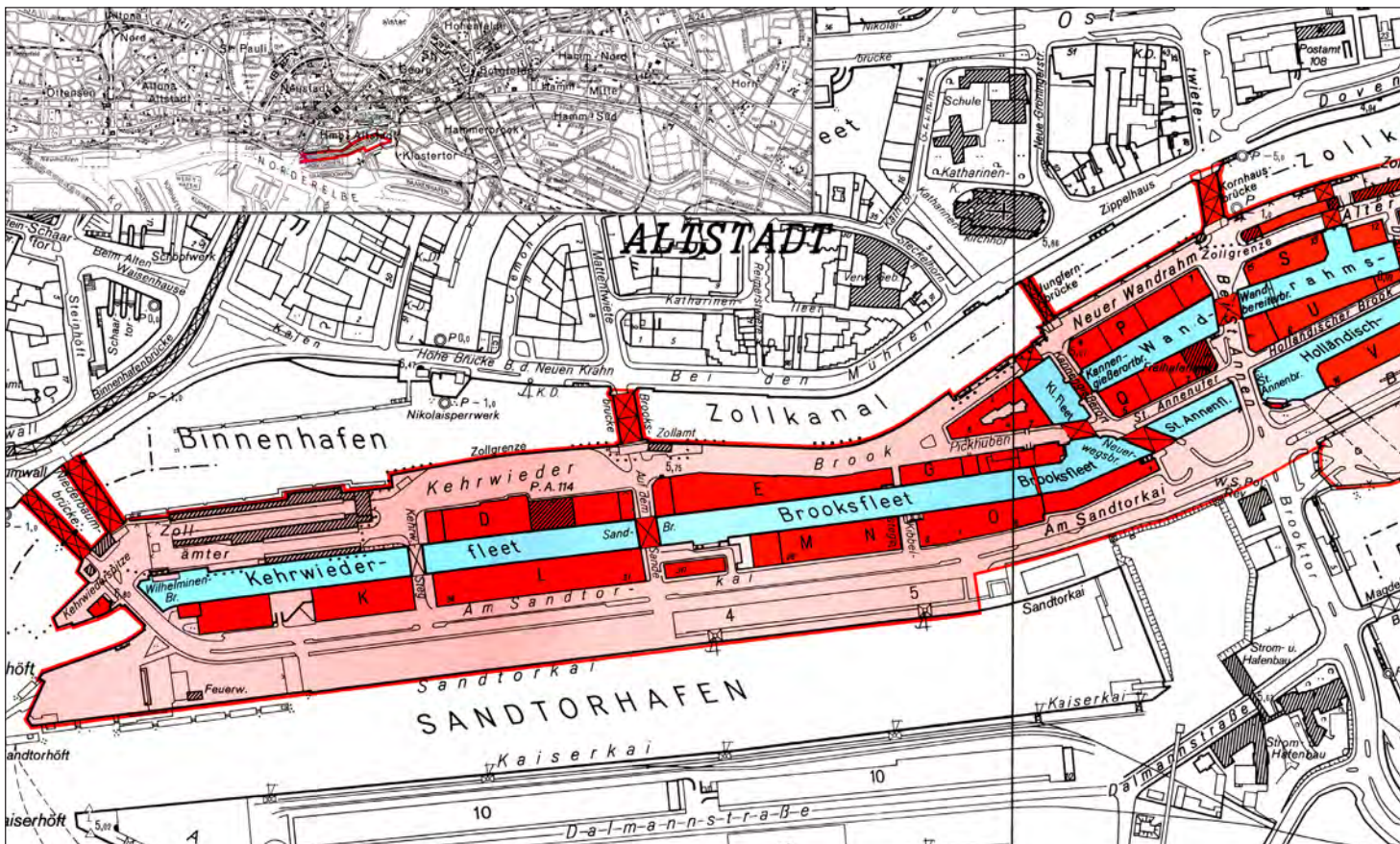
im Backsteinverband an der Ostecke von Block L. Zugleich entstanden Neubauten, die konsequent die von Kallmorgen vertretene Nachkriegsmoderne verkörpern: knappe, kubisch geschnittene Baukörper, die sich durch das Backsteinmaterial in die Umgebung konfliktlos einbinden, wie die Speicher K und O aus dem Jahr 1958. Für die Kaffeebörse entstand als Skelettbau mit Backsteinausfachung ein Kontorhaus (Block O). Den Abschluss bildete der 1967 fertig gestellte Block T, Alter Wandrahm 12.

Seit den späten 1960er Jahren wird der Umschlag in Hamburg zunehmend vom Container dominiert. Dies hat zu einem Strukturwandel auch auf den Gebieten der Lagerhaltung und Logistik geführt, der erhebliche Auswirkungen auf die Speicherstadt hatte. Der Schutentransport, der bereits seit den 1960er Jahren kontinuierlich zurückgegangen war, kam in den 1980er Jahren vollständig zum Erliegen. Auch traditionelle Lagergüter, wie etwa Kaffee oder Kakao, wurden zunehmend in Containern befördert. Parallel entwickelte sich die Speicherstadt zum weltgrößten Lager- und Handelsplatz für Orientteppiche. Die Teppichhändler arbeiten auch heute noch auf ähnliche Weise (Windentechnik) wie die traditionellen Nutzergruppen, doch wird ihre Ware nur noch über die Straße transportiert. Am 15. Mai 1991 wurde das gesamte Gebiet der Speicherstadt in ihren historischen Grenzen als Gesamtanlage in die Denkmalliste von Hamburg

eingetragen. Dies schließt sowohl historische als auch Bauten der Wiederaufbauphase ein. Straßen und Freiflächen sowie die Kanäle und Kaimauern sind ebenso Bestandteil des denkmalgeschützten Ensembles.

Die Speicherstadt wurde 2005 gemeinsam mit dem Chilehaus und dem Kontorhausviertel auf die deutsche Tentativliste für das UNESCO-Weltkulturerbe aufgenommen. Mit Unterzeichnung der Welterbekonvention haben sich die Unterzeichnerstaaten, d.h. auch die Bundesrepublik Deutschland, u.a. verpflichtet:

- eine allgemeine Politik zu verfolgen, die darauf gerichtet ist, dem Kultur- und Naturerbe eine Funktion im öffentlichen Leben zu geben und den Schutz dieses Erbes in erschöpfende Planungen einzubeziehen,



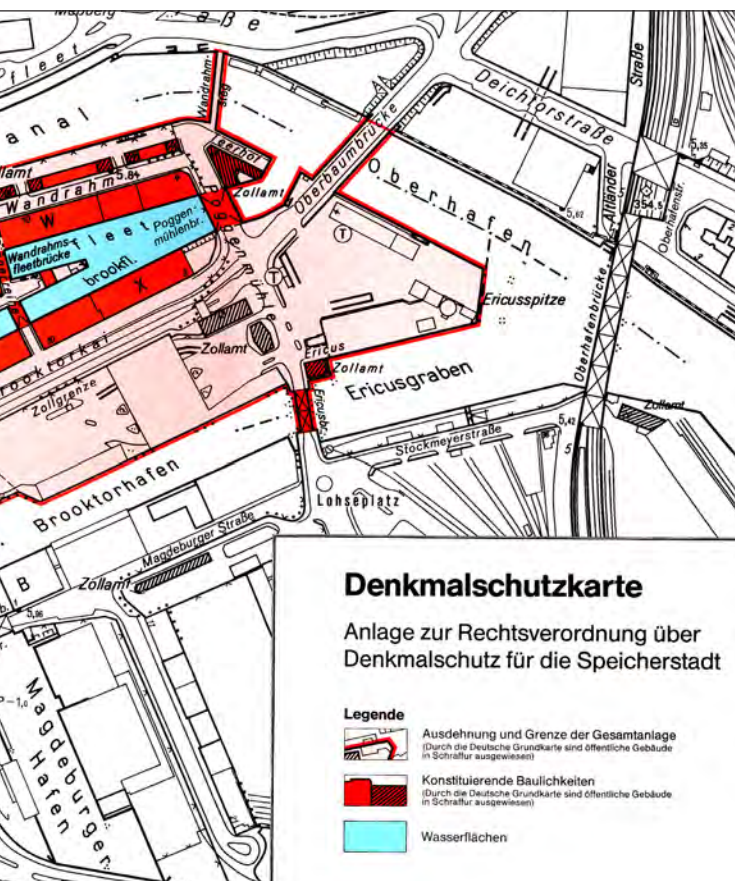
- wissenschaftliche und technische Untersuchungen und Forschungen durchzuführen und Arbeitsmethoden zu entwickeln, die es ihm ermöglichen, die seinem Kultur- und Naturerbe drohenden Gefahren zu bekämpfen und
- geeignete rechtliche, wissenschaftliche und technische, Verwaltungs- und Finanzmaßnahmen zu treffen, die für Erfassung, Schutz, Erhaltung in Bestand und Wertigkeit sowie Revitalisierung dieses Erbes erforderlich sind.

Diese aus der Welterbekonvention zitierten Punkte gelten nicht nur für anerkannte oder zur Nominierung angemeldete Stätten, sondern für den gesamten Bestand des Kultur- und Naturerbes der Unterzeichnerstaaten.

Die Freie und Hansestadt Hamburg beabsichtigt, sich 2014 mit dem Ensemble „Chilehaus mit Kon-

torhausviertel und angrenzender Speicherstadt“ um die Anerkennung als Welterbe bei der UNESCO zu bewerben.

Um die Einhaltung denkmalpflegerischer Belange insbesondere am äußeren Erscheinungsbild der Speicherstadt zu erleichtern, hat der Senat sich entschieden, eine Gestaltungsverordnung zu erlassen, die spezielle, auf die Speicherstadt ausgerichtete Regelungen beinhaltet. Die Verordnung zur Gestaltung der Speicherstadt vom 5. August 2008 enthält Vorschriften zu Fassadengestaltung, Dächern, Gebäudetechnik, Werbeanlagen/Automaten und Außenraumgestaltung. Unabhängig davon ist allerdings der Genehmigungsvorbehalt aufgrund des Schutzstatus nach Denkmalschutzgesetz wirksam.



3. Nutzungen der Speicherstadtgebäude

Während große Teile der Speicherstadt auch heute noch von hafennahem Gewerbe geprägt sind, hat der Prozess der Umnutzung von Speichern, die für die traditionelle Lagernutzung nicht mehr benötigt werden, schon seit längerer Zeit begonnen. Die HHLA ist Eigentümerin der Speicherstadtgebäude. In dieser Funktion hat sie im November 2000 eine Studie vorgelegt, die die Entwicklung der Speicherstadt in mehreren Szenarien beschreibt. Das gewählte Szenario II, das unter dem Leitgedanken steht, die „Entwicklung aktiv zu gestalten“, ist Grundlage der Aktivitäten der HHLA in der Speicherstadt. Ein Drittel der Speicherflächen sind bereits umgebaut und umgenutzt.

Das Quartier Speicherstadt wurde im Zuge der Teilprivatisierung der HHLA vom übrigen operativen Geschäft der HHLA separiert. Die Gebäude der Speicherstadt wurden nicht börsennotierten Spartenaktien zugeordnet, die sich ausschließlich im Eigentum stadteigenen Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV) befinden.

Mit der Bürgerschaftsdrucksache zum Teilbörsergang der HHLA aus dem Jahre 2007 hat die Bürgerschaft den Weg der HHLA zu einer behutsamen Entwicklung der Speicherstadt bestätigt. Im Entwicklungskonzept Speicherstadt geht es jetzt darum, die einzelnen Nutzungsbausteine mit ihren Schwierigkeiten und Chancen zu beleuchten und einen Nutzungsmix zu entwickeln, der der zukünftigen Funktion der Speicherstadt als Scharnier zwischen historischer Innenstadt und neuer Innenstadt HafenCity gerecht wird.



3.1 Lagerung, Umschlag und Veredelung

Kaffee und Tee, Kakao, Trockenfrüchte, Nüsse, Gewürze und andere Köstlichkeiten und Kostbarkeiten waren mit die häufigsten Güter in der Speicherstadt. Lagerung, Umschlag und Veredelung dieser Waren waren seit über 100 Jahren die Tätigkeitsfelder der Kaufleute und der Quartiersleute.

Berühmte Handelshäuser haben und hatten hier ihren Sitz, knüpften von hier ihre Verbindungen in die weite Welt und machten auf diesen Wegen die Freie und Hansestadt Hamburg zu einem Handelsplatz von Weltgeltung. Und noch heute zeugen Schriftzüge wie Hälssen & Lyon, Ockelmann & Consorten, Eichholz & Consorten von einer großen Tradition.

Seit Jahrzehnten wandelt sich das Bild der Speicherstadt. Für viele der traditionellen Waren sind

Die Attraktivität der Lagerflächen haben inzwischen auch Vertreter der Modebranche für sich entdeckt. Mittlerweile sind rund 40 Firmen aus dem Mode- und Textilbereich mit Lagern und Showrooms in der Speicherstadt ansässig.



neue Lager außerhalb der Speicherstadt besser geeignet, andere Waren haben ihren Ort zur Lagerung und zum Umschlag in der Speicherstadt gefunden. Es sind seit Jahrzehnten die hochwertigen Teppiche aus dem Orient, die nach Hamburg gebracht werden, hier lagern und weiter in viele europäische Länder und nach Amerika umgeschlagen werden. Die Speicherstadt ist mittlerweile das größte Orientteppichlager der Welt.

Ausgelöst durch die beschriebenen Veränderungen wird die Lagerung und Veredelung zukünftig nur noch einen Teil der Nutzungen der Speicherstadt ausmachen. Zurzeit werden von den 300.000 qm Gesamtnutzfläche noch ca. 96.000 qm als Lager einschließlich Showrooms genutzt. Da die Speicherstadt für die Lagerung von Waren gebaut wurde, ist es nicht wünschenswert, dass diese Nutzung gänzlich aus dem Quartier verschwindet. Lagerung und Distribution geben der Speicherstadt ihren typischen Charakter. Für Lkw-Verkehre und die dazu gehörigen Aufstellflächen werden hier langfristig besondere Flächenanforderungen bestehen bleiben.



3.2 Dienstleistungen und Büros

Kontore gehörten seit Beginn zu den notwendigen Räumlichkeiten, die mit der Lagerung und dem Warenumschat verbunden waren. In der Regel hatte jeder „Boden“, zumindest jede Handelsfirma, ihr kleines Kontor. Dort wurden Import und Export organisiert, die Buchhaltung geführt, Verwaltungsarbeiten erledigt - oft auf weniger als einem Dutzend Quadratmeter.

Es gab damals in der Regel keine Kontorhäuser in der Speicherstadt, so wie wir sie beispielweise heute aus dem Kontorhausviertel kennen. Jedoch entstanden auch Ausnahmen. Das frühere Verwaltungsgebäude der HHLA Am Sandtorkai 1 sowie



Abbildung 5: Innenhof des Kontorgebäudes Sandthorquaihof

das heutige Verwaltungsgebäude der HHLA im Block U und der Sandthorquaihof im Block H sind von vornherein als Bürogebäude konzipiert worden. Große Fensterflächen, ein schlankes Gebäudeprofil und ein Innenhof in damals üblichen Proportionen sind charakteristisch für diese Gebäude.

Nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden einige neue Bürohäuser. Diese können als Vorbilder für moderne Kontor- und Bürohäuser im historischen Kontext der Speicherstadt gelten. Block T, Teile von Block O und die Kopfbauten der Speicher Blöcke R

(alle Architekt: Werner Kallmorgen) sowie der zeitgenössische Kopfbau X (Architekten: gmp) fügen sich ohne Probleme in das Speicherstadt-Ensemble ein.

Der Nutzungswandel in der Speicherstadt hat dazu geführt, dass sich neue Büronutzer auch in den klassischen Speichergebäuden angesiedelt haben. Firmen aus der Werbebranche und aus dem IT-Bereich, andere moderne Dienstleistungsfirmen, Event-Agenturen und Unternehmen aus der Modebranche richten sich hier ein. Zurzeit sind 81.000 qm der Flächen mit Büros belegt.

Eine Umnutzung zu Büros kann allerdings nur unter Wahrung aller denkmalpflegerischer Auflagen und der Gestaltungsverordnung durchgeführt werden. Nicht jedes Speichergebäude eignet sich gleich gut für eine Umnutzung, da nicht jedes Gebäude



Abbildung 6: Innenraum Block U (HHLA)

dementsprechende Grundrisse vorhält. Während das HHLA-Verwaltungsgebäude, Block H und verschiedene Nachkriegsbauten schon als Büro- oder Kontorhaus geplant und entsprechend genutzt worden sind, müssen andere Speichergebäude auf ihre Tauglichkeit für eine zukünftige andere Nutzung untersucht werden.

Wichtige Fragen sind von Block zu Block zu beantworten, beispielsweise

- Gebäudetiefe und Fenstergrößen in Bezug auf Belichtung durch Tageslicht,
- Geschosshöhen und konstruktives Raster,
- Materialien in Bezug auf Brandschutz und Flucht- und Rettungswege,
- Dachlandschaft in Bezug auf eine mögliche Integration von Innenhöfen,
- Hochwasserschutz in Bezug auf die Nutzung und Vermietung der flutgefährdeten Erdgeschosse und Keller.

Ein Beispiel für die Umnutzung eines historischen Speichergebäudes ist der Block P heutiger Sitz der Hamburg Port Authority (HPA). Der 1893 gebaute und 127 Meter lange Gebäudekomplex wurde zum Teil mit großen Lichthöfen versehen und konnte dadurch in seinem äußeren Erscheinungsbild erhalten werden.



Abbildung 7: Nordansicht des Speicherblocks P - Hamburg Port Authority

3.3 Wohnen in der Speicherstadt

Mehr Wohnen in der Innenstadt ist eines der vorrangigen Ziele der Hamburger Stadtentwicklung. Da die Speicherstadt sich zurzeit in einer Umbruchsituation befindet, liegt es nahe hier Wohnungen zu integrieren. Zudem soll die Speicherstadt sich zukünftig zu einem lebendigen Innenstadtquartier entwickeln und dafür ist Wohnen ein unverzichtbarer Baustein. Auf der anderen Seite erfordert eine Umnutzung zu Wohnen mit den besonderen Anforderungen an Belichtung, Erschließung und Haustechnik die größten Veränderungen in der Gebäudestruktur. Eine Umnutzung zu Wohnzwecken birgt die Gefahr, dass unvertretbare Eingriffe in die Speichergebäude erfolgen, die in der Regel nicht mit dem angestrebten Welterbestatus in Einklang gebracht werden können. Insofern ist Wohnen in der Speicherstadt nur denkbar, wenn erhebliche Anstrengungen unternommen werden, das Wohnen mit der denkmalgeschützten Gebäudesubstanz verträglich zu gestalten.

Ein weiterer wichtiger Aspekt für das Wohnen in der Speicherstadt ist der Hochwasserschutz. Im Tidegebiet der Elbe und somit auch in der Speicherstadt ist es grundsätzlich verboten zu wohnen und in der Zeit vom 1. Oktober bis zum 15. April zu übernachten (§ 63 b Hamburgisches Wassergesetz). Ausnahmen werden nur zugelassen, soweit die Sicherheit der Personen auf Grund der baulichen und örtlichen Gegebenheiten nicht gefährdet ist. Dies bedeutet, dass die Wohnungen einen Anschluss an einen hochliegenden Flucht- und Rettungsweg besitzen müssen. Ein hochwassergeschützter Rettungsweg ist nur im Anschluss an die Kibbelstegbrücke gegeben. Die Kibbelstegbrücke ist eine im Hochwasserfall für Rettungsfahrzeuge befahrbare Fußgänger- und Radfahrerbrücke. Darin unterscheidet sie sich von der Kehrwieder-/Binnenhafenbrücke, die als reine Fußgängerbrücke keinen Einsatz von Feuerwehr und Rettungsfahrzeugen erlaubt und damit als Rettungsweganbindung für das Wohnen nicht akzeptiert wird.

Die Speicherblöcke E, G, N und O können von der Kibbelstegtrasse unmittelbar erreicht werden. Eine Wohnnutzung wäre daher zu prüfen. Einschränkend ist zu sagen, dass der westliche Abschnitt des Blo-



Abbildung 8: Kibbelstegbrücke und Kaispeicher N

ckes O ein neugebautes Parkhaus beinhaltet. Der Block N wurde zu einer Markthalle, einem Restaurant und Büros umgebaut. Die Büros in den oberen Geschossen wurden so konzipiert, dass sie sich auch für Loftwohnen eignen.

Eine Ertüchtigung der Kehrwieder- bzw. Binnenhafenbrücke zu einer für Rettungsfahrzeuge befahrbaren Trasse würde eine Wohnnutzung in den Kaispeichern und L und D ermöglichen. Die Investition würde allerdings von den Kosten her einem Neubau gleichkommen bei vergleichsweise geringer Erschließungswirkung. Theoretisch ist der Bau von weiteren Brücken und Stegen denkbar, um noch andere Speicher hochwassergeschützt anbinden zu können. Solche Maßnahmen sind allerdings konstruktiv aufwändig. Darüber hinaus muss die Unterfahrung der Brücken durch LKWs sichergestellt

werden. Es würde insgesamt zu einem starken Eingriff in das Bild der Speicherstadt kommen, so dass eine derartige Maßnahme für größere Abschnitte der Speicherstadt nicht in Frage kommt. Als Einzelfall könnte geprüft werden, ob der am Brooktorkai gelegene Speicherblock X über Stege an den hochliegenden südlichen Bereich der Straße angebunden werden kann. Bei einem Neubau des Wandrahmstegs auf hochwassergeschütztem Niveau könnte außerdem das Zollgebäude am Teerhof an die Hochwasserschutzanlage nördlich des Zollhafens angebunden werden. Bei der Umsetzung aller dieser Maßnahmen könnten ca. 100 Wohnungen realisiert werden.

Das Wohnen ist aufgrund des fehlenden Hochwasserschutzes zurzeit nur untergeordnet realisierbar. Sollte die Speicherstadt allerdings in das Hochwasserschutzgebiet der Innenstadt eingebunden werden, könnten weitere Speicher für Wohnen aktiviert werden, so dass insgesamt ca. 320 Wohnungen realisiert werden können. Dafür müssten allerdings auch die konstruktiven und bauordnungsrechtlichen Probleme gelöst werden.

Für eine Wohnnutzung sind im Rahmen dieses Entwicklungskonzeptes ausschließlich Speichergebäude betrachtet worden, die noch nicht aufwändig saniert und umgenutzt wurden, weil ein erneuter Umbau innerhalb so kurzer Zeiträume wirtschaftlich nicht vertretbar wäre. Unter diesem Aspekt kommen die Speicherblöcke L, M, E, G, V, X sowie das Bürogebäude Speicherblock H und das Zollgebäude am Teerhof für eine Wohnnutzung in Betracht.

Wegen ihrer Lage an der Hauptverkehrsstraße Am Sandtorkai/Brooktorkai sind die Speicher Blöcke L, M, V und X hohen Verkehrslärmbelastungen ausgesetzt. Da die Hauptverkehrsstraße zudem noch im Süden der Speicher liegt, sind sie für Wohnnutzung nur in den oberen Geschossen geeignet. Die Speicher Blöcke L, M, V und X sind mit 25 - 28 m sehr tief. Der Block E verjüngt sich von 32 auf 18 m und

der Block G ist insgesamt ca. 17 - 18 m tief. Gebäudetiefen von über 15 m sind im Wohnungsbau nur beherrschbar, wenn für die Belichtung zusätzliche Elemente wie Innenhöfe eingeschnitten werden. Die Denkmalverträglichkeit ist im Einzelfall zu prüfen. Die Erdgeschosszonen sind wegen der unmittelbaren Lage am Straßenraum nicht für Wohnen geeignet. Für die unteren Böden ist im Einzelfall zu prüfen, inwieweit sich dort eine auskömmliche Belichtung durch Innenhöfe erzeugen lässt. Teilweise haben die Speicher sehr geringe Geschosshöhen. Um bei den großen Gebäudetiefen noch qualitätsvolle Wohnungen zu ermöglichen, müssen konstruktive Lösungen gefunden werden, z.B. können Geschosse -ganz oder in Teilbereichen- verbunden werden. So entstehen spannende Raumsequen-



zen, die den Wohnungen einen zusätzlichen Reiz geben. Gerade die noch nicht sanierten Speicher bieten gute Voraussetzungen dafür, neue Formen zu schaffen, um Wohnen und Arbeiten u.a. für Beschäftigte aus der Kreativwirtschaft unter einem Dach zu ermöglichen.

Hotelnutzung

Als eine Sonderform des Wohnens sollen in der Speicherstadt auch Hotels angesiedelt werden. Konkret wird für die Gebäude Am Sandtorkai 4 und 5 im Block O in Verbindung mit der Kaffeebörse die Umwandlung von heutiger Büronutzung in eine zukünftige Hotelnutzung angestrebt. Da die Nutzung Hotel zunächst einmal wie Wohnen bewertet wird, ist die Voraussetzung für eine derartige Nutzungsänderung die Abstimmung eines spezifischen Hochwasserschutzkonzeptes.

3.4 Kulturelle Einrichtungen und Freizeitangebote

Über Jahrzehnte war die Speicherstadt als Warenlager mit der Veredelung und der Verwaltung der gelagerten Güter anderen Nutzungen unzugänglich, zumal die Zollgrenze für viele Besucher eine faktische aber auch mentale Barriere bildete.

Gleichwohl hat die touristische Attraktivität schon zu Zeiten des Freihafenstatus dazu geführt, dass hier Museen wie z.B. das Gewürzmuseum und das Speicherstadtmuseum entstanden sind und auch Events wie die Aufführung des „Hamburger Jedermann“ stattfanden. Seit Aufhebung des Freihafenprivilegs haben sich in der Speicherstadt verstärkt kulturelle wie auch Einrichtungen für Freizeitaktivitäten angesiedelt. Dies sind:

- Speicherstadtmuseum
- Spicy's Gewürzmuseum
- Hamburgisches Architektur-Archiv
- Deutsches Zollmuseum
- Hamburg Dungeon
- Afghanisches Museum
- Dialog im Dunkeln
- Modelleisenbahn (Miniaturwunderland)

Hinzu kommen Konzerte, Opern und regelmäßige Freiluftaufführungen wie der „Hamburger Jedermann“. Kultur-/Freizeit- und Gastronomienutzungen nehmen ca. 25.000 qm Nutzfläche in Anspruch.

Abbildung 9: Kulturelle Nutzungen, von links nach rechts: Aufführung „Hamburger Jedermann“, Hamburg Dungeon und Dialog im Dunkeln



Die Vielzahl der Museen und der Orte für kulturelle Veranstaltungen in der Speicherstadt lassen dieses innerstädtische Quartier Hamburgs zu einer Wasserstadt mit einer Kultur-Inselwelt werden. Sie tragen sehr zur Belebung und Attraktivität der Speicherstadt bei und sollen daher auch weiter ausgebaut werden. Zu beachten ist, dass Kultur und Freizeit in einem angemessenen Mix mit den anderen Nutzungsbausteinen stehen und keine Konkurrenz sondern eine gegenseitige Ergänzung in Bezug auf die Kultur- und Freizeitnutzungen der Hafencity entsteht.

3.5 Kreative Milieus

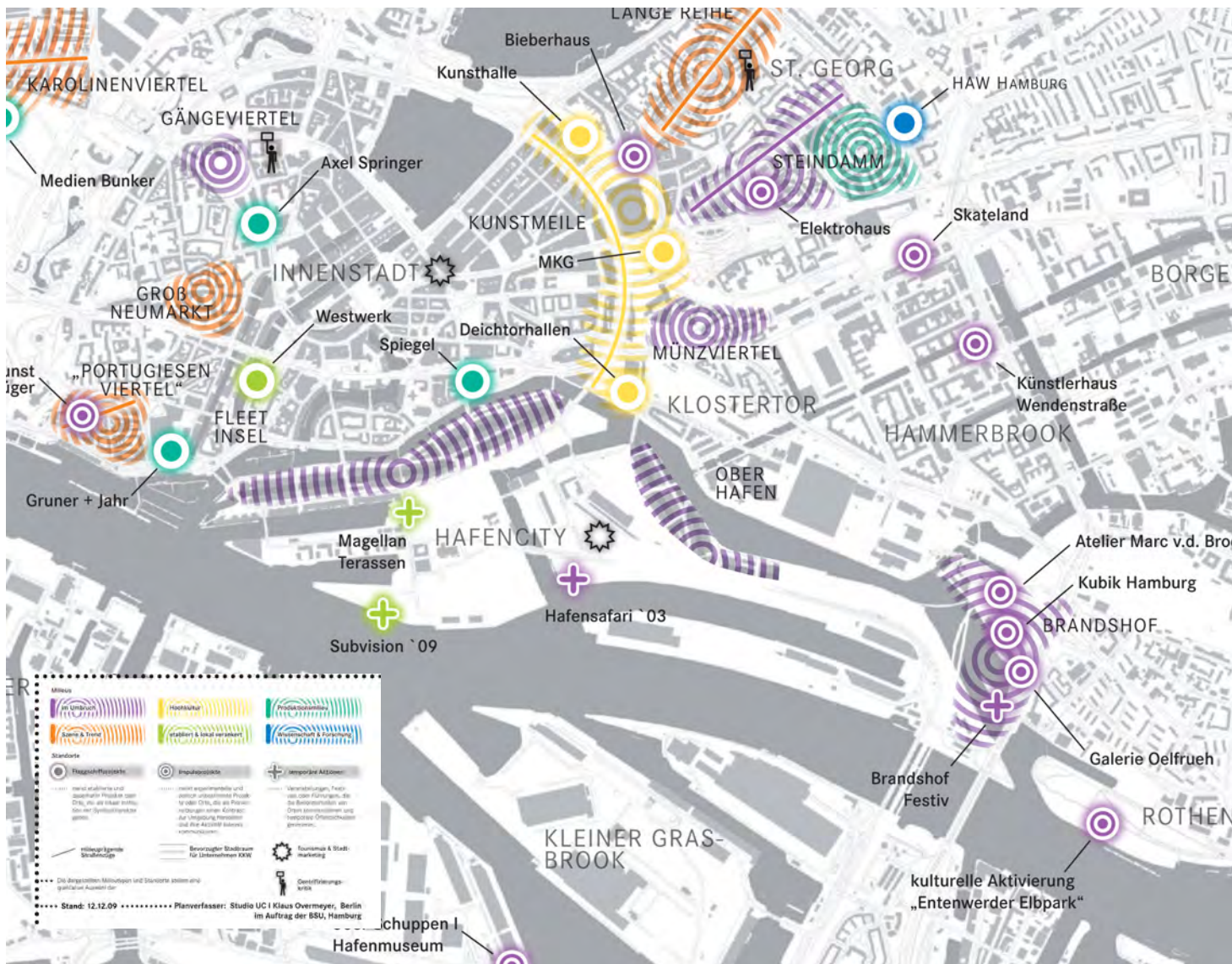


Abbildung 10: Gutachten „Kreative Milieus und offene Räume in Hamburg - Analyseplan, überarbeitete Fassung

Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) hat 2010 ein Gutachten zu kreativen Milieus und offenen Räumen in der Stadt vorgestellt. Mit dieser Studie sollen stadtentwicklungspolitische Handlungsfelder aufgezeigt werden, um kreative Potenziale in der Stadt zu fördern und Freiräume hierfür zu öffnen.

Einer der in dem Gutachten identifizierten Potenzialräume ist die Speicherstadt. Die Speicherstadt ist auf Grund der beabsichtigten Entlassung aus dem Hafengebiet als Transformationsraum gekennzeichnet.

Hier werden besondere Steuerungsmöglichkeiten gesehen, da sich die Gebäude in der Verwaltung eines städtischen Unternehmens befinden.

Kreative und künstlerische Nutzungen können insbesondere mit öffentlichkeitsbezogenen Aspekten (Ausstellungen, offenen Ateliers, temporären Veranstaltungsformaten) zu einer Belebung der Speicherstadt auch außerhalb der normalen Bürozeiten beitragen. Die prominente Lage zwischen historischer Innenstadt und HafenCity und die atmosphärische Qualität der historischen Bebauung sowie

die großzügigen Flächenzuschnitte machen die Speicherstadt außerordentlich attraktiv für künstlerische und kreative Umnutzungen. Das hat bereits zur Ansiedlung einiger etablierter Unternehmen der Kreativbranche geführt. Neben international agierenden Unternehmen wie der Warner Brothers Group sind zahlreiche mittelständige Unternehmen hier ansässig. Ausserdem wurden im Speicher Block V zwei Böden für 9 Künstlerateliers umgebaut.

In Hamburg gibt es eine Vielzahl von Interessenten, die Räume in innerstädtischer Lage für künstlerische bzw. kreative Nutzungen nachfragen. Zudem sind die Speicherstadtateliers die am stärksten nachgefragten Ateliers beim Verein „Ateliers für die Kunst“.

Die Stadt kann mit der Öffnung der Speicherstadt für künstlerische Nutzungen auf unterschiedlichen Ebenen profitieren – kultur- und stadtentwicklungspolitisch sowie stadtwirtschaftlich. Neben den positiven Effekten für die Speicherstadt und die Innenstadt kann für Hamburg ein erheblicher Imagegewinn mit großer Signalwirkung entstehen.

Das Areal ist nicht nur aufgrund der Flächenverfügbarkeit prädestiniert. Die unmittelbare Nähe zu potenziellen Kooperationspartnern und Auftraggebern (Werbeagenturen, Medienhäuser etc.) sowie zu künstlerischen Kristallisationspunkten (Kunst- und Kulturmeile u.a.) bietet eine Vielzahl an sozialen und beruflichen Kontakten und die Möglichkeit zur Steigerung der Arbeitsqualität. Die Bündelung der Aktivitäten an einem Ort schafft Sichtbarkeit für Interessenten. Nicht zuletzt erhält die Speicherstadt eine internationale und dem hohen Denkmalwert angemessene Thematisierung.

Künstler und kreative Unternehmen, die noch nicht so etabliert sind, sollen zukünftig in einem deutlich größeren Umfang Flächen zu günstigen Konditionen zur Verfügung gestellt bekommen. Vorgesehen sind 5.000 qm Nutzfläche für junge Künstler zu einem

Mietpreis entsprechend der jetzigen Konditionen in den Künstlerateliers. Hier ist möglicherweise ein geringerer Ausbaustandard ausreichend.

Darüber hinaus sollen 5.000 qm Nutzfläche u.a. für Studio, Ausstellung, Performance-Flächen (Kommunikationsorte) und arriviertere Künstler und Kreativschaffende im weiteren Sinn (Designer, Architekten u.a.) zu einem Mietpreis, der in etwa der Kostenmiete entspricht, vorgehalten werden.

Die Flächen für Künstler und Kreative sollen sich in der Speicherstadt verteilen. Dabei sollen auch kleinräumige Konzentrationen ermöglicht werden.

Abbildung 11: Steinerner Orientteppich / F. Raendchen



3.6 Sonstige Nutzungen

Gastronomie und Einzelhandel

Durch ihre touristische Attraktivität und zentrale Lage zwischen historischer Innenstadt und HafenCity ist die Speicherstadt für gastronomische Einrichtungen prädestiniert. Da Cafés und Restaurants insbesondere mit ihren Aussenbereichen sehr zur Belebung eines Quartiers beitragen, sollen in den nächsten Jahren weitere gastronomische Einrichtungen angesiedelt werden. Einzelhandel ist auf Grund der gegenwärtigen planungsrechtlichen Situation (Hafenentwicklungsgesetz) kaum vertreten. Nach Entlassung aus dem Hafengebiet können einzelne Erdgeschossbereiche zu Einzelhandel umgenutzt werden. Der Einzelhandel soll mit den in der Speicherstadt lagernden Waren zu tun haben, wie z.B. Tee, Kaffee, Teppiche (themengebundener Einzelhandel). Es ist zu beachten, dass die EG-Fassaden nur sehr geringfügig und behutsam umgestaltet werden können. Großflächige Schaufenster und Werbung sowie Werbeanlagen im Aussenraum sind nicht möglich.



Parkhäuser

Das Parkraumangebot in der Speicherstadt ist äußerst eng begrenzt. Der Parkhausneubau im Block O weist 830 Stellplätze auf, davon sind 250 Stellplätze öffentlich. Die HHLA prüft derzeit eine weitere Parkhausnutzung, die etwa 400 PKW aufnehmen soll. Für das Denkmal Speicherstadt ist eine solche Lösung nur dann verträglich, wenn sie unter weitestgehendem Erhalt der inneren und äußeren Konstruktion der Bauten denkmalgerecht realisierbar ist.

3.7 Voraussetzungen für neue Nutzungen in der Speicherstadt

Denkmalschutz

Die wichtigste Grundvoraussetzung für eine Umnutzung der Speichergebäude ist die Verträglichkeit der Umbaumaßnahmen mit dem Denkmalschutz unter den Bedingungen der Anerkennung als Weltkulturerbe. Auch neue Ergänzungsbauten müssen sich in den Ensembleschutz der Speicherstadt einfügen.

Planungsrecht

Zur Zeit gilt in der Speicherstadt das Hafenentwicklungsgesetz (HafenEG), nach dem nur Nutzungen, die Hafenzwecken dienen, zulässig sind. Andere Nutzungen können nur im Ausnahmewege genehmigt werden, dürfen den Gebietscharakter aber nicht prägen. Für eine geordnete Umnutzung mit einem relevanten Anteil an hafenfremden Nutzungen ist die Entlassung aus dem Geltungsbereich des HafenEG und die Schaffung von Planrecht nach dem Baugesetzbuch (vorbereitende und verbindliche Bauleitpläne) erforderlich.

Gestaltungsverordnung

Folgende Vorgaben der Verordnung zur Gestaltung der Speicherstadt vom 5. August 2008 sind bei einem Umbau der Speichergebäude, aber auch bei Neubauten in der Speicherstadt zu beachten (vollständige GestaltungsVO siehe Anlage 1). Eine Prüfung auf Genehmigungsfähigkeit durch das Denkmalschutzamt ist in jedem Einzelfall erforderlich:

Fassaden

- Fassaden sind als Lochfassaden mit überwiegendem Wandanteil auszubilden. Sie sind horizontal durch Gliederungselemente in Erdgeschosszone, Obergeschosszone, Attikazone und Dachbereich zu gliedern. Die Gliederungselemente sind farblich dem Bestand anzupassen.
- Für Sichtfassaden sind Ziegelsteine zu verwenden, die in Farbe und Format den vorhandenen entsprechen.

- Vorspringende Bauteile müssen sich in das Erscheinungsbild eines Gebäudes einfügen und dürfen maximal bis zu einer Tiefe von 0,75 m vor die Außenfassade auskragen. An straßen- und flectseitigen Fassaden sind auskragende Balkone, Vordächer, Wintergärten, Loggien sowie Sonnenschutzanlagen und Markisen unzulässig.
- Wandöffnungen wie Fenster, Türen und Tore sind deutlich von der äußeren Fassadenvorderkante zurückgesetzt anzuordnen; sie müssen geschossweise aufeinander Bezug nehmen. Fensteröffnungen sind im stehenden Format auszubilden. Außen liegende Rollgitter oder Rollläden vor Fenstern sind unzulässig. Fenster sind mit glas-teilenden Sprossen zu versehen. Fenster- und Türelemente eines Gebäudes beziehungsweise eines Baublocks sind im gleichen Farbton herzustellen. Gewölbte, getönte oder verspiegelte Glasflächen sind unzulässig. Schaufenster sind in Größe und Form den Fenstern anzupassen. Zum Schließen der Luken ist der Einbau einer zusätzlichen Verglasung zulässig, wenn diese mindestens 1,50 m von der äußeren Fassadenvorderkante zurückgesetzt ist. Die Fenster- und Türelemente der Verglasung sind der Farbgebung der Lukentüren anzupassen.
- Fassadenbegrünung ist unzulässig.

Dächer

- Als Dachdeckung sind Schiefer- oder Kupferdeckungen ohne künstliche Patinierung und ohne Anstrich zulässig. Dachflächen eines Baublocks sind einheitlich zu decken.
- Dachbalkone, Dacheinschnitte und flächenbündige Dachflächenfenster sind nur zulässig, wenn sie vom öffentlichen Verkehrsraum nicht einsehbar sind. Dachflächenfenster dürfen maximal 10 vom Hundert (v. H.) der gesamten Dachfläche einnehmen. Hiervon abweichend sind im Firstbereich Lichtbänder zulässig, wenn sie einen

Flächenanteil von 25 v. H. nicht übersteigen.

- Bei Baublöcken mit einer Dachneigung von mehr als 27 Grad sind Dachaufbauten in Form von Zwerchgiebeln und Dachgauben zulässig. Sie müssen in Form, Größe und Gestaltung den bestehenden Dachaufbauten des Baublocks entsprechen und in den Achsen der Fassaden liegen.

Gebäudetechnik

- Von außen sichtbare gebäudetechnische Anlagen wie Antennen, Ausmündungen von Heizungs-, Be- und Entlüftungsanlagen sind auf das erforderliche Mindestmaß zu beschränken. Sie sind an der dem Straßenraum abgewandten Seite anzubringen.
- Abfallentsorgungsanlagen und Müllbehälter sind im Gebäudeinnern unterzubringen.

Werbeanlagen, Automaten

- Werbeanlagen sind an der Stätte der Leistung zulässig. Sie sind als schwarze Hauseingangstafeln mit goldener Beschriftung oder als Firmenschriftzug in halbplastischen goldfarbenen Einzelbuchstaben auf der Fassade des Firmengebäudes zu gestalten. Sie haben in Größe und Ausführung den bestehenden Tafeln und Einzelbuchstaben zu entsprechen. Zulässig ist ein Firmenschriftzug pro Fassadenabschnitt, wenn



ausreichend Abstand zu den Gebäudeecken eingehalten wird und Gliederungs- und Schmuckelemente der Fassaden nicht überdeckt oder in ihrer Wirkung beeinträchtigt werden.

- Automaten und Schaukästen sind im Fassadenbereich unzulässig.

Bauordnungsrechtliche Themen

Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder

Für private Stellplätze stehen in der Speicherstadt nur Teilbereiche der Ladezonen sowie das HHLA-Parkhaus im Block O zur Verfügung. Die Integration eines weiteren Parkhauses wird geprüft. Es ist davon auszugehen, dass notwendige Stellplätze bei Nutzungsänderungen nicht auf dem eigenen Grundstück nachgewiesen werden können. Notwendige Fahrradplätze sollten in Abstellräumen im Erdgeschoss oder auf dem Ladestreifen erstellt werden. Stellplätze und Fahrradplätze, die nicht nachgewiesen werden können, sind entweder per Baulast auf einem Grundstück in der Nähe nachzuweisen oder durch Zahlung von festgesetzten Ausgleichsbeträgen abzulösen. Die Herstellung der Stellplätze wird in der Speicherstadt aus Gründen des Denkmalschutzes überwiegend nicht möglich sein. Die Fachanweisung „Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze“ enthält eine Regelung, die vorsieht, dass keine Ausgleichsbeträge zu

erheben sind, wenn die Herstellung von Stellplätzen aus Gründen des Denkmalschutzes rechtlich untersagt wird.

Belichtung der Gebäude

Da es sich bei den Gebäuden in der Speicherstadt durchgehend um Lagerhäuser mit tiefen Querschnitten, geringen Fensterflächen, niedrigen Decken und Stützen für schwere Lasten handelt, ist die natürliche Belichtung der Innenräume kritisch. Bei Wohnungen ist als Fenster- und Belichtungsfläche mindestens eine Fläche von 1/8 der Grundfläche des Raumes erforderlich. Aufenthaltsräume, die nicht dem Wohnen dienen, sind auch ohne Fenster zulässig, wenn Beleuchtung und Belichtung auch auf andere Weise sichergestellt werden kann (§ 44 HBauO). Diese Forderungen können durch die vorhandenen Fensterflächen überwiegend nicht erfüllt werden. In Absprache mit dem Denkmalschutzamt sind folgende Maßnahmen für eine bessere Belichtung denkbar:

- Ausbildung von Innenhöfen,
- Öffnung von Blindfeldern, die gestalterisch in den Fassaden die Form von Fenstern und Türen andeuten,
- Öffnung von Gesimskränzen in Traufen mit tiefen Laibungen. Die tiefen Felder könnten zu Fenstern umgebaut werden,
- Schaffung von Licht- bzw. Fensterbändern im Firstbereich.



Geschosshöhen

Aufenthaltsräume von Wohnungen müssen eine Raumhöhe von mindestens 2,40 m haben (§ 44 (1) HBauO). Arbeitsräume müssen im Lichten mindestens 2,50 hoch sein (§23 ArbStättV). Wenn diese Mindesthöhen in den Speichern unterschritten werden, müssten zwei Geschosse zusammengefasst werden.

Treppenhäuser

Das Steigungsverhältnis der vorhandenen Treppen in den Speicherblöcken ist nach den geltenden Bestimmungen teilweise zu steil, bei einigen Treppenhäusern ist die erforderliche Breite des Rettungswegs nicht gegeben (DIN 18065, § 17 Arbeitsstättenverordnung und entsprechende Richtlinie ASR 17/1,2).

Absturzsicherung

Fenster und Luken, die nicht die erforderlichen Brüstungs- und Umwehrungshöhen aufweisen, sind mit geeigneten Absturzsicherungen zu versehen (§ 36 HBauO, § 17 Arbeitsstättenverordnung und entsprechende Richtlinie ASR 12/1-3).

Barrierefreiheit

Die Hamburgische Bauordnung stellt besondere Anforderungen an Wohnungen, bauliche Anlagen, die öffentlich zugänglich sind und bauliche Anlagen, die überwiegend von mobilitätseingeschränkten Personengruppen genutzt werden (§ 52 HBauO). Die Anforderungen für Wohnen gelten nicht, wenn sie wegen ungünstiger vorhandener Bebauung nur mit einem unverhältnismäßigen Mehraufwand umzusetzen sind. Bei öffentlich genutzten baulichen Anlagen sind Aufzüge einzubauen. Die uneingeschränkte Barrierefreiheit wird auch in der Speicherstadt angestrebt werden. Ob sie immer erreicht werden kann, ist im Einzelfall zu prüfen.

Wärme- und Schallschutz

Der Wärme- und Schallschutz sind so nachzurüsten, dass die äußere Gestalt der Speichergebäude erhalten bleibt. Sowohl das Hamburgische Klimaschutzgesetz (HmbKliSchG) als auch die Energieeinspar-

verordnung (EnEV) sehen Befreiungsmöglichkeiten von den Vorgaben für Denkmäler vor.

Brandschutz

Die Umnutzung von Speicher- zu Wohn- bzw. Bürogebäuden erzwingt grundsätzlich neue Brandschutzkonzepte, die im Einzelfall erarbeitet werden müssen. In den meisten Fällen entspricht die Tragkonstruktion der Speicher nicht den Anforderungen an den baulichen Brandschutz nach der Hamburgischen Bauordnung. Als Kompensationsmaßnahme ist ein anlagentechnischer Brandschutz vorzuhalten. Für die nicht ausreichende Erreichbarkeit im Hochwasserfall und mangelnder Brandschutzqualität der konstruktiven Bauteile wird bei der Genehmigung eine Sprinkleranlage gefordert.

Besonderheiten für das Wohnen

Die Schaffung von Kinderspielflächen ist bei Gebäuden mit mehr als 3 Wohnungen zwingend erforderlich, hierfür stehen jedoch in der Speicherstadt keine Flächen zur Verfügung. Eine Unterschreitung der Mindestgröße ist zulässig, wenn sonst die zulässige Bebauung auf dem Grundstück nicht oder nur mit unzumutbarem Aufwand verwirklicht werden kann. Für die Sicherung auf anderen Grundstücken ist eine Baulast erforderlich (§ 10 HBauO).

Besonderheiten für Veranstaltungsnutzung

Die Hamburgische Versammlungsstättenverordnung stellt besonders in Bezug auf alle Fragen des Brandschutzes für Veranstaltungsnutzungen besondere Anforderungen:

- Mindestens zwei bauliche Rettungswege
- Breite der Rettungswege ist abhängig von der Personenzahl, beträgt aber mindestens 1,20 m.



3.8 Nutzungskonzept

Ziel der Entwicklung ist es, die Speicherstadt als Bindeglied zwischen der historischen Innenstadt und der neuen Innenstadt HafenCity zu einem lebendigen, urbanen Stadtquartier zu machen. Dies kann nur gelingen, wenn verschiedenste Nutzungen eine tageszeitlich unabhängige Frequentierung und einen hohen Aufmerksamkeitswert für die Öffentlichkeit versprechen. Langfristig wird eine Nutzungsmischung angestrebt, die aus relevanten-Anteilen Wohnen, Büro, Kultur/Kreativ-, Freizeit- und Lagernutzung besteht.

In der Speicherstadt soll eine Mischung zwischen (ökonomisch) etablierten und (ökonomisch) nicht etablierten Aktivitäten ermöglicht werden. Die Speicherstadt, die in zentraler und hochwertiger Lage in der Stadt positioniert ist, wird Räume sowohl für künstlerisch-kulturelle als auch - im Sinne der Wirtschaftsförderung - für unternehmerische Aktivitäten bereitstellen und somit Vernetzung und gegenseitige Synergieeffekte ermöglichen.

Der zur Belebung eines Quartiers unverzichtbare Baustein Wohnen kann auf Grund des fehlenden Hochwasserschutzes zur Zeit nur in sehr geringem Umfang umgesetzt werden. Solange aber noch keine abschließende Entscheidung zum Hochwasserschutz getroffen werden kann, sollen zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten nicht verbaut werden. Bei Speichergebäuden, die für eine Sanierung und Umnutzung anstehen, muss geprüft werden, ob sie sich insgesamt oder in Teilen grundsätzlich für eine Wohnnutzung eignen. Bei gegebener Eignung

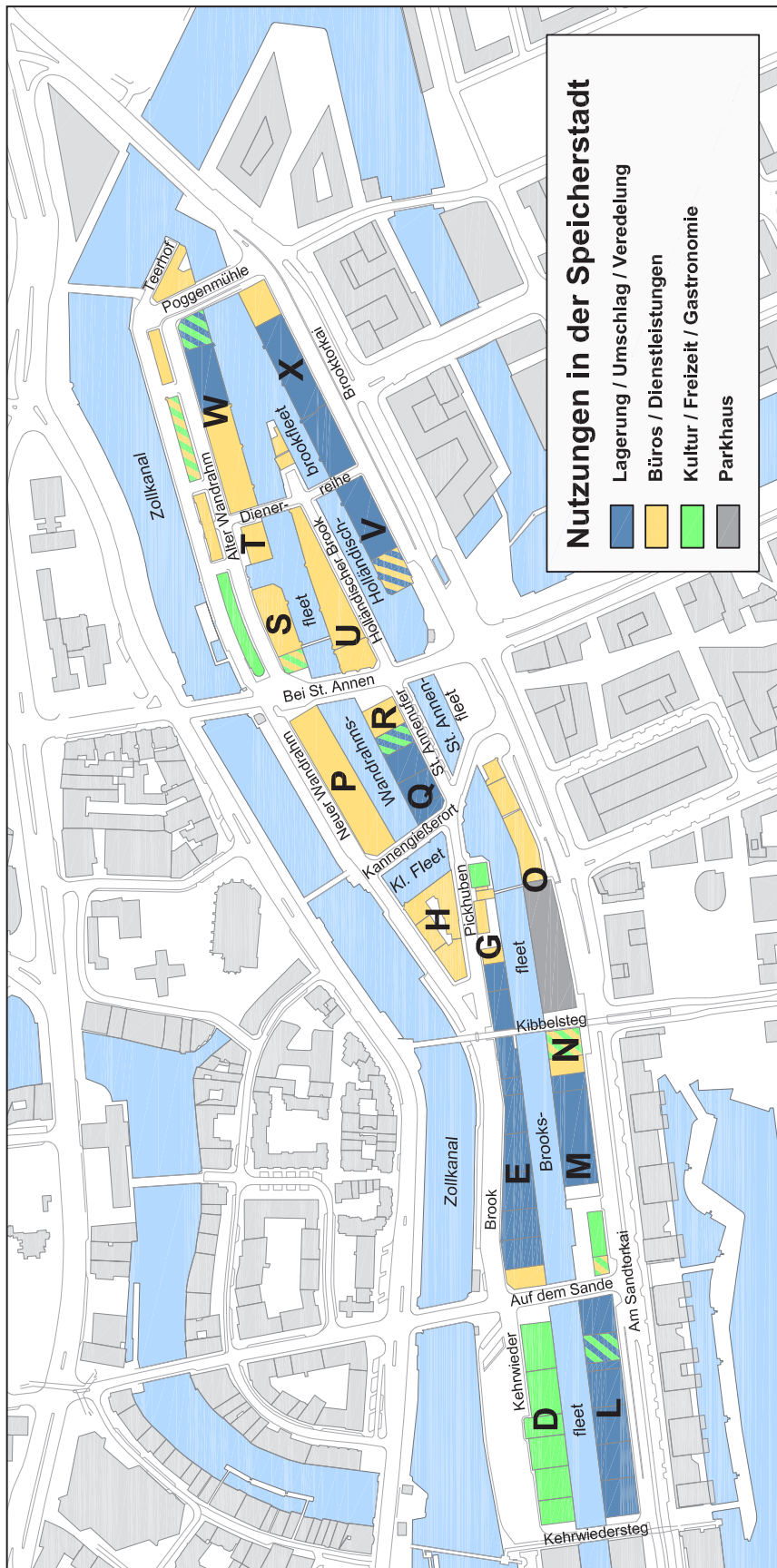
sind Umbauten für Zwischennutzungen baulich so auszuführen, dass sie einer späteren Umnutzung zu Wohnen nicht entgegenstehen. Dabei sollte auch die mit einem Umbau der Flächen verknüpfte Wertsteigerung im Auge behalten werden. Es muss sichergestellt werden, dass eine nachträgliche Umnutzung zu Wohnungen nicht schon aus Kostenaspekten ausscheidet. Ist der flächendeckende Hochwasserschutz für die Speicherstadt realisiert, müssen die Gebäude sobald als möglich zu Wohnungen umgenutzt werden, soweit dies mit denkmalpflegerischen Belangen vereinbar ist.

Kreative und künstlerische Nutzungen können insbesondere mit öffentlichkeitsbezogenen Aspekten (mit Ausstellungen, offenen Ateliers, temporären Veranstaltungsformaten) zu einer Belebung der Speicherstadt beitragen und sind - solange Wohnungen aufgrund des fehlenden Hochwasserschutzes nicht möglich sind - eine Alternative zu reinen Büronutzungen.

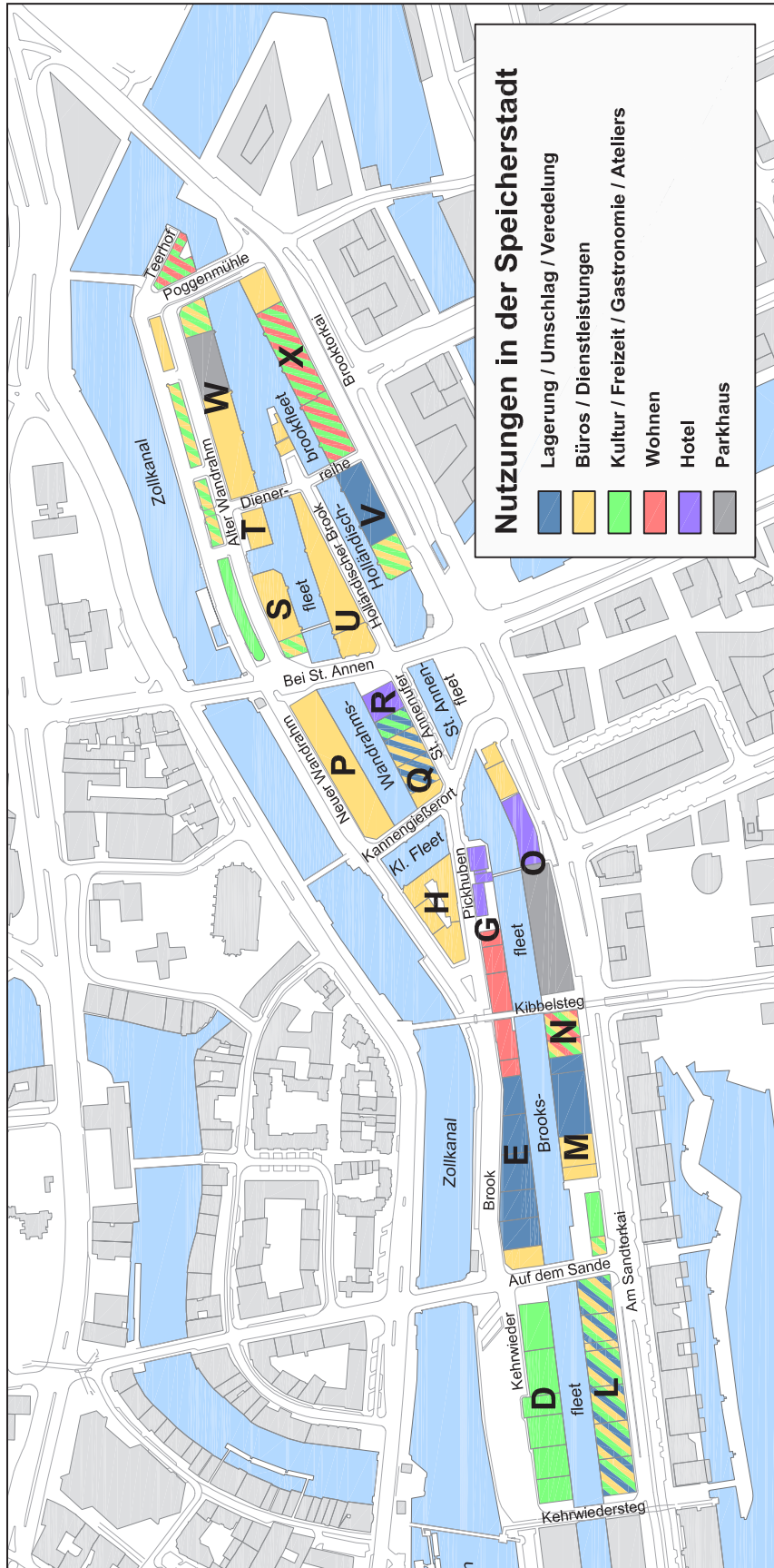
Die folgende Variante 1 stellt ein Nutzungskonzept dar, das zumindest auf lange Sicht einen umfassenden Hochwasserschutz für die Speicherstadt unterstellt. Sollte Hamburg sich entscheiden, auf einen umfassenden Hochwasserschutz zu verzichten, kommt die Variante 2 zur Ausführung.



3.9 Aktuelle Nutzungen und Nutzungsvarianten



Bestehende Nutzungen



Variante 2:
Nutzungen ohne Integration der Speicherstadt in den Hochwasserschutz Innenstadt/HafenCity

4. Hochwasserschutz

4.1 Bestandssituation

Die Speicherstadt liegt außerhalb der öffentlichen Hauptdeichlinie zwischen der von den Hochwasserschutzanlagen geschützten Innenstadt und der auf Warftkörpern oberhalb des Bemessungswasserstandes liegenden HafenCity.

Für die Speicherstadt selbst besteht derzeit kein baulicher Hochwasserschutz in Form einer geschlossenen Linienlösung. Ein Teil der Speicher verfügt über Flutschutzmaßnahmen in Form von Objektschutz. Die Geländehöhen betragen zwischen +4,50 m NN und +5,50 m NN und liegen damit deutlich unter dem derzeit gültigen Bemessungswasserstand von +7,30 m NN, der je nach Lage zusätzlich noch mit wellenabhängigen Zuschlägen zu versehen ist.

Tatsächlich ist es in der Vergangenheit häufiger zu Überflutungen der Gebäude gekommen. Dies wurde bisher bei der Nutzung vorwiegend als Lager, aber auch als Gewerbe- und Büroflächen, entsprechend berücksichtigt.

4.2 Bauliches Flutschutzkonzept

Für die Einbindung der Speicherstadt in den Hochwasserschutz der Innenstadt und der HafenCity sprechen folgende Gründe:

- Nutzungsänderungen in Wohnen oder Hotel sind in größerem Maßstab nur möglich, wenn die gesamte Speicherstadt vor Hochwasser geschützt ist. Auch andere Nutzungen müssen durch den mangelnden Hochwasserschutz Restriktionen hinnehmen, wie die Nicht-Erreichbarkeit im Hochwasserfall und die Überflutung von Erdgeschoss- und Kellerräumen. Diese Nachteile schränken die Vermarktbarkeit der Flächen ein.
- Die Gebäudesubstanz nimmt durch die wiederkehrenden Überflutungen Schaden, dies könnte durch Hochwasserschutz vermieden werden.
- Für das Oberhafenquartier in der HafenCity gibt es Überlegungen, die vorhandenen Hallen teilweise zu erhalten und umzunutzen. Diese Hallen stehen auf nicht Hochwasser geschütztem Niveau. Eine umfassende Hochwasserschutzlinie Speicherstadt/HafenCity würde auch dieses Quartier schützen und den Erhalt der Hallen ohne Nutzungseinschränkungen ermöglichen.



Abbildung 12: Hauptdeichlinie und Untersuchungsbereich Hochwasserschutz

- Die Nord-Süd-Achsen in die HafenCity wären auch im Hochwasserfall befahrbar. Es könnte eine uneingeschränkte Mobilität sichergestellt werden. Rettungsfahrzeuge könnten die Speicherstadt und die HafenCity im Hochwasserfall unproblematischer erreichen.
- Der Freiraum der Speicherstadt wäre vor Hochwasser geschützt. Aufwendige Aufräumarbeiten nach einem Hochwasserereignis und organisatorische Maßnahmen zur Räumung des Gebietes würden entfallen.

Bautechnisch ist dabei zunächst einmal eine lückenlose Schutzlinie entsprechend den Belastungs- und Sicherheitsanforderungen herzustellen. Als mögliche bauliche Lösung kann durch Verkettung der Warftbereiche der HafenCity mit Flutschutzwänden und -toren eine neue Schutzlinie geschaffen werden, die an geeigneten Stellen an die öffentliche Hauptdeichlinie anschließt und somit ein geschlossenes Flutschutzsystem für die Speicherstadt darstellt. Die Flutschutzmaßnahmen sind so auszuführen, dass das historische Bild der Speicherstadt nicht beeinträchtigt wird. Insbesondere darf die Zäsur zwischen Neu- und Altbauten durch die Weiterentwicklung des Flutschutzes nicht verstärkt werden.

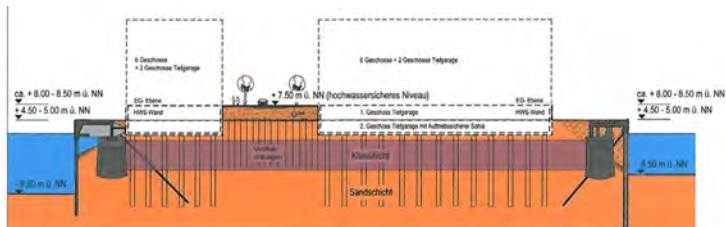


Abbildung 13: Prinzip der Warftenlösung in der HafenCity

Das generelle Prinzip des Flutschutzes für die HafenCity ist die Warftenlösung, diese bedeutet eine Geländeaufhöhung bis über den Bemessungswasserstand für Sturmflutereignisse. Dieser Flutschutz belässt die Speicherstadt im Überflutungsbereich. Als Ergänzung zur Warftenlösung der HafenCity kann mit dem Anschluss an die Hauptdeiche vom Niederhafen über den Kehrwiederfleet zum Sandtorkai, weiter über die Straße Großer Grasbrook zum Strandkai über den Magdeburger Hafen entlang der Versmannstraße über Oberhafen/Billhafen bis zum Straßendamm der B4/75 eine durchgehende Flutschutzlinie hergestellt werden. Seit 1998 wurden mehrere Untersuchungen zu verschiedenen Trassen für einen Flutschutz der Speicherstadt durchgeführt, die alle auf der Lösung des Lückenschlusses zwischen der Hochwasserschutzlinie der Stadt und Warften der HafenCity beruhen.

Entsprechend der zwischenzeitlichen baulichen Entwicklung im Bereich der HafenCity und auf der westlichen Seite der Speicherstadt bis zur Straße Kehrwiedersteg ergeben sich teilweise neue Konzepte.

Die Querungen der Wasserläufe erfolgen mit Hilfe von Sperrwerken oder Schleusen. Straßen- und Wegekrenzungen werden mit Flutschutztoren und Leitungskrenzungen mit Schieberbauwerken gesichert. Teile dieser Flutschutzlinie in der HafenCity sind bereits fertig gestellt, dazu gehören die Sockelbauwerke Am Sandtorkai und die Straße Großer Grasbrook mit Anschluss an das geplante, ebenfalls aufgehöhte Überseequartier hinter dem Strandkai. Fertig gestellt sind weiterhin die Shanghaiallee mit Verbindung zum hochgelegten Anschluss Versmannstraße - Baakenbrücke. Die Versmannstraße wird auf ganzer Länge auf Hochwasser geschütztes Niveau angehoben. Die Trasse der DB AG wurde mittlerweile als ein in Spundwänden eingepasster Fangedamm fertiggestellt.

4.3 Trassierung

Die vorliegende Untersuchung geht im Westen von einem Anschluss an die Hauptdeichlinie Kajen/ Nicolaisperrwerk aus und belässt mit einer Trassenführung entlang der Straße Kehrwiedersteg die Kehrwiederspitze und den Bereich des Alsterfleets mit Pumpwerk und Schleuse am Schaartor außerhalb der geplanten Flutschutzlinie.

Im Binnenhafen ist ein Sperrwerk bzw. eine Schleuse mit 40 m Durchfahrtsbreite konzipiert. Es werden für dieses Bauwerk zwei Standorte betrachtet, die entweder auf der Ostseite des Nicolaisperrwerkes oder im Zuge der Achse Deichstraße an die öffentliche Deichlinie anschließen. Beide Alternativen sehen öffentliche Fußgängerquerungen über das Bauwerk vor. Im Kehrwiederfleet entsteht ein Sperrwerk bzw. eine Schleuse mit 18 m Durchfahrtsbreite. Die Uferwand des Straßenzuges Kehrwieder - Brook wird nach den Regeln des öffentlichen Hochwasserschutzes ertüchtigt, die Schutzhöhen sind mit +7,50 m NN und in definierten Luvbereichen mit einem zusätzlichen Wellenabhängigen Freibord über +7,50 m NN angesetzt.



Abbildung 15: Sperrwerk Billwerder Bucht

Im Landbereich quert die vorgesehene Flutschutzwand entlang der Westseite der Straße Kehrwiedersteg die Straßen Kehrwieder und Am Sandtorkai mit Schiebetoren und Leitungskreuzungen, die durch Schieberbauwerke zu sichern sind. Aufwändig gestaltet sich die Kreuzung mit dem sanierten Kuhmühlenstammsiel in der Straße Am Sandtorkai. Für die beiden zweistreifigen Fahrbahnen sind im Mittelstreifen getrennte Schiebetore wegen des Trassenversatzes erforderlich. Anschluss findet die

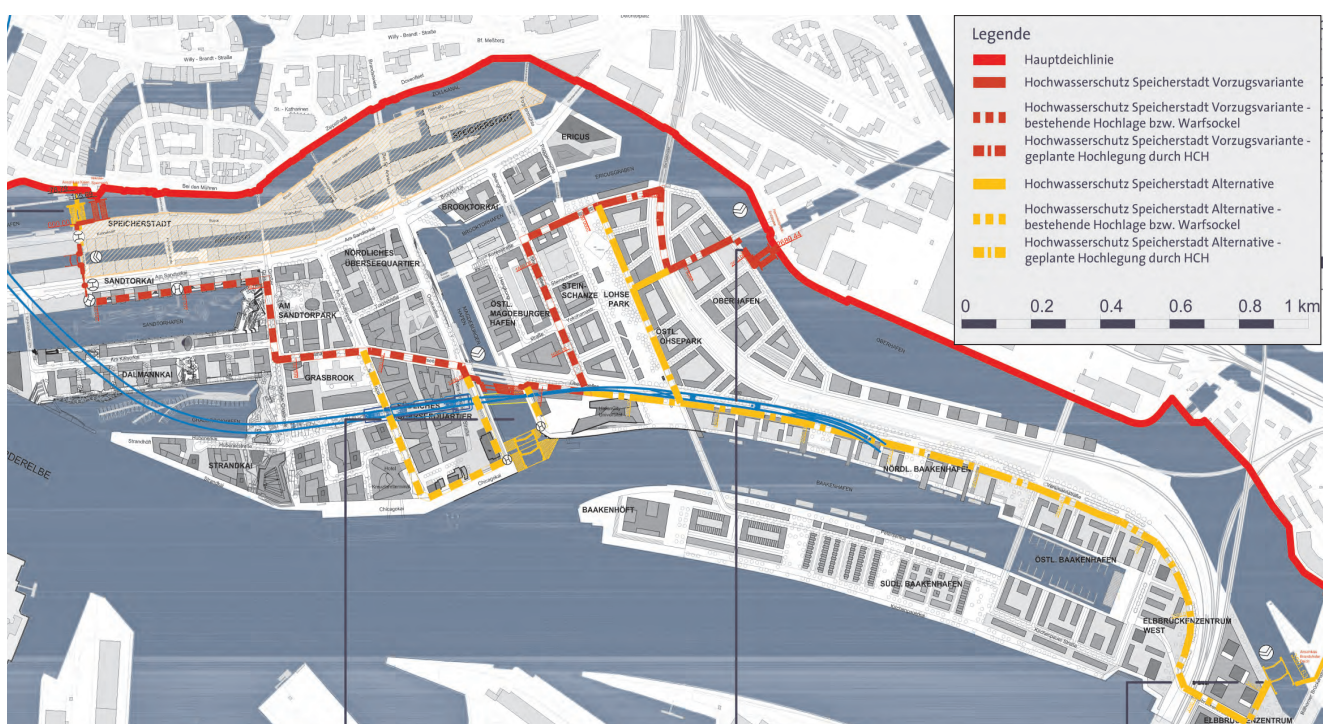


Abbildung 14: Hochwasserschutzlinie, Gutachten Körting Ingenieure, 2008

Wand an den Sockelbauwerken der Bebauung Am Sandtorkai, die für eine künftige Flutschutzanlage ausgerüstet sind.

Für die Durchfahrten zur Promenade Sandtorkai müssen Flutschutztore am Kehrwiedersteg und an der Verlängerung Brooksbrücke- Auf dem Sande ergänzt werden. Die Sockelbauwerke schließen im Bereich der Kibbelstegbrücke mit einer Wand-einbindung in den Warftbereich hinter den Köpfen des Sandtor- und des Grasbookhafens an die neue Straße Großer Grasbrook, die auf das aufgehöhte Gelände des Kreuzfahrtterminals am Strandkai und in das anschließende Überseequartier entlang des Magdeburger Hafens führt.

Es bietet sich an, das ca. 80 m breite Becken des Magdeburger Hafens mit einem Damm und einem Sperrwerk bzw. einer Schleuse von ca. 30 m Durchfahrtsbreite südlich der Baakenbrücken, entweder in Kombination mit dieser oder aber mit größerem Abstand und mit eigenem Brückensteg, zu queren.

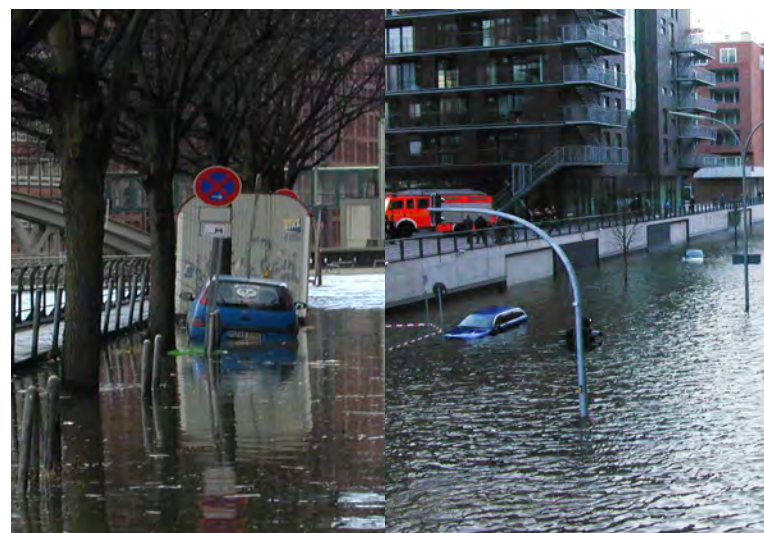
Für das Bauwerk im Magdeburger Hafen werden auch andere Standorte zu untersuchen sein, z.B. vor der Busanbrücke oder auch an der Einmündung des Magdeburger Hafens in die Elbe. Die Flutschutzlinie bindet danach in die Versmannstraße ein, die auf ganzer Länge hochgelegt wird.

Als große Lösung ist vorgesehen, die Flutschutzlinie bis zur Zweibrückenstraße zu führen, die im weiteren Verlauf tiefliegend die Bahngleise der Strecke Hamburg-Hannover und die S-Bahn Linie S 3 (Pinneberg-Stade) nach Hammerbrook unterqueren muss. Die nördlichen Geländeflächen neben der Zweibrückenstraße werden im Bereich des geplanten Elbbrückenzentrums als Warft aufgehöht. Da auch die Gleise im Bereich der Eisenbahnüberführung auf Hochwasser geschütztem Niveau liegen werden, kann die Flutschutzlinie ohne Gattlösungen bis an den Oberhafenkanal herangeführt werden, eine ggf. geplante tiefliegende Uferpromenade

müsste ein Hochwasserschutztor erhalten. Mit einem Sperrwerk durch den Oberhafenkanal vor der Billhorner Brückenstraße auf der Westseite ist dann der Anschluss an den Brandshofer Deich möglich.

Als kleine Lösung ist eine Linienführung von den Baakenbrücken über die Shanghaiallee bis zur Koreastraße - Stockmeierstraße über den Lohsepark bis zum Bahndamm im Zuge der Oberhafenverbindung angedacht. Eine Weiterführung bietet sich über ein Sperrwerk westlich der Hammerbrookschleuse an, wo die Flutschutzlinie der Speicherstadt dann wieder an den Landeshauptdeich angeschlossen wird. Die Länge der Hochwasserschutzlinien betragen bei der „Großen Lösung“ ca. 3,5 km und bei der „Kleinen Lösung“ ca. 2,6 km. Für die große Lösung spricht, dass auch das Oberhafenquartier in der HafenCity geschützt wäre. So könnten die vorhandenen Hallen erhalten werden, ohne dass Hochwasser bedingte Nutzungsrestriktionen zu berücksichtigen wären.

Die Maßnahmen in der HafenCity sind in zwei Hauptvarianten darstellt. Da die endgültige Festlegung einer vertiefenden Untersuchung bedarf, können sich innerhalb der Varianten auch kleinräumigere Änderungen ergeben.



4.5 Rechtliche Grundlagen

Maßgeblich für den Eingriff in Gewässer und den Bau und die Unterhaltung von Hochwasserschutzanlagen ist das Hamburgische Wassergesetz (HWaG).

Für die Errichtung der Flutschutzlinie mit den Sperrwerken und Flutschutztoren ist eine Planfeststellung oder Genehmigung entsprechend § 48 in Verbindung mit § 55 HWaG erforderlich.

Bei der Realisierung einer öffentlichen Hochwasserschutzlinie zum Schutz der Speicherstadt sind zwingend die technischen Vorgaben des öffentlichen Hochwasserschutzes einzuhalten. Belange des Denkmalschutzes sind dabei zu berücksichtigen. Eine weitere Voraussetzung für die Realisierbarkeit einer öffentlichen Hochwasserschutzlinie ist, dass bei der Durchführung der Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren die für den öffentlichen Hochwasserschutz erforderlichen rechtlichen Rahmenbedingungen uneingeschränkt festgesetzt werden. Unter diesen Voraussetzungen ist eine öffentliche Hochwasserschutzlinie zum Schutz der Speicherstadt denkbar.

4.6 Fazit

Ein Flutschutz der Speicherstadt als Kombination aus den Warftbereichen der HafenCity und ergänzenden Flutschutzkonstruktionen im Anschluss an den Landeshauptdeich ist technisch-konstruktiv machbar. Eine grobe Kostenrahmenschätzung hat eine Summe von 126 Millionen Euro Investitionskosten ergeben (Kostenrahmenschätzung siehe Anlage 2). Dazu kommen noch jährliche Kosten für den Betrieb und die Unterhaltung, die zurzeit noch nicht beziffert werden können.

Während es bei der vorliegenden Untersuchung des Büros Körting zunächst einmal darum ging, die technische und finanzielle Machbarkeit des umfassenden Hochwasserschutzes Speicherstadt zu belegen, müssen für eine Entscheidungsgrundlage zur Umsetzung dieses Konzeptes weitere vertiefende Untersuchungen durchgeführt werden.

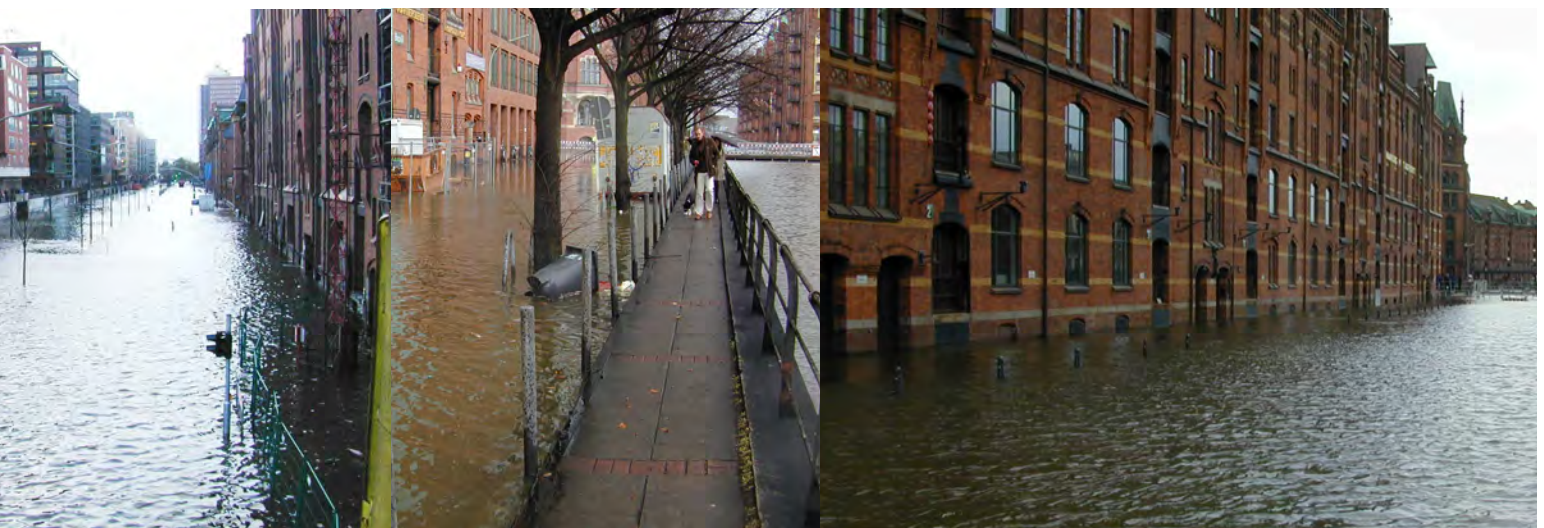
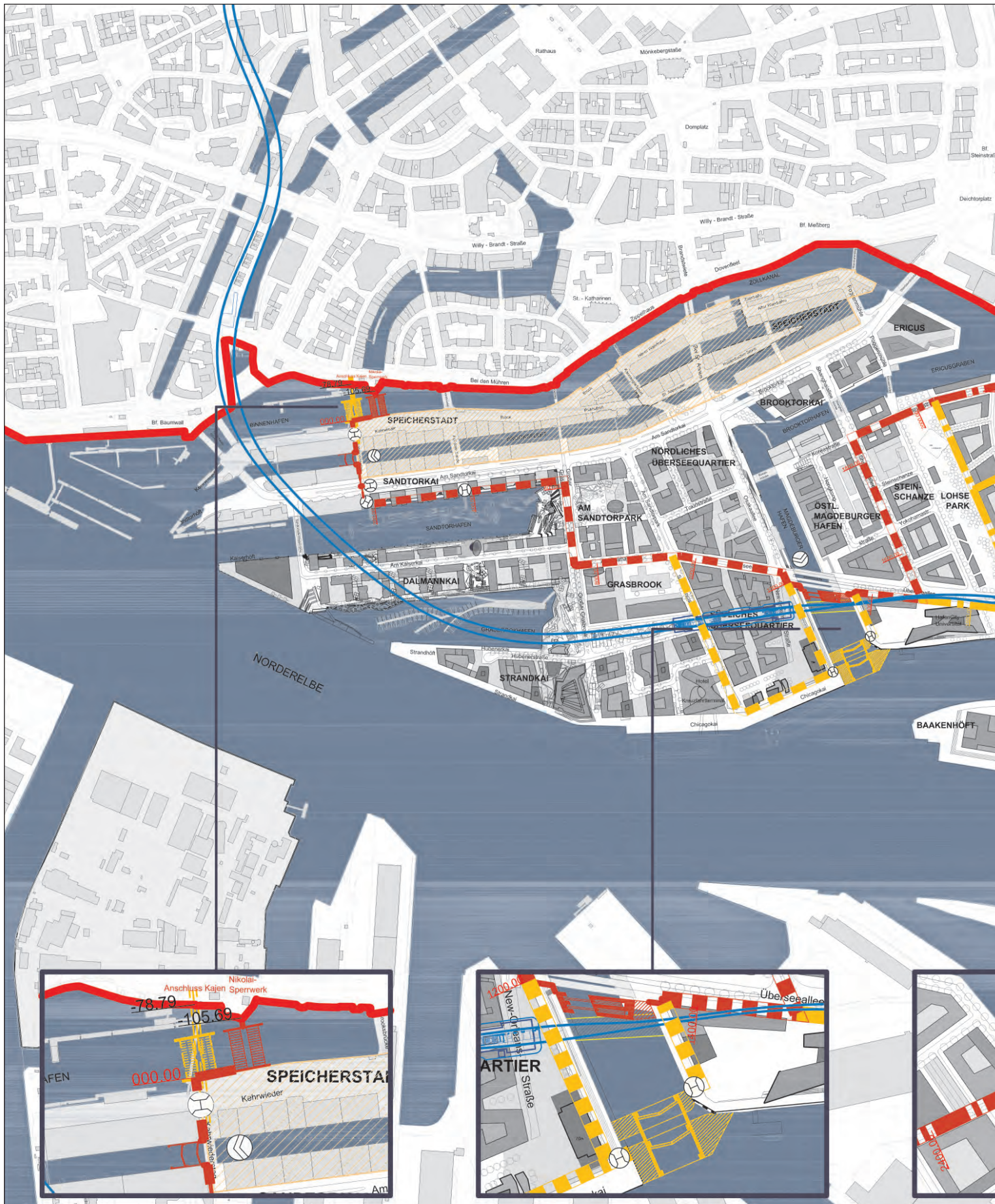


Abbildung 16: Übersicht der vorgeschlagenen Hochwasserschutzmaßnahmen - Gutachten Körting Ingenieure 2008





5. Kaimauern und Niedrigwasserschutz

5.1 Kaimauern unter den Speichern

An den Kaimauern der Speicherstadt sind über die Lebensdauer von mittlerweile rund 120 Jahren sowohl im wasserseitigen Bereich als auch im Bereich der Speichergebäude - insbesondere in den Speicherkellern - Schäden festgestellt worden. Die HHLA hat 2008 die Ingenieurgesellschaft Kramer und Albrecht mit der Überprüfung der Standsicherheit der Kaimauern unter den Speichern beauftragt. Exemplarisch wurden die Kaimauern unter fünf Speicherblöcken untersucht.

Die Beurteilung der Standsicherheit hat ergeben, dass es sich bei den aufgetretenen Schäden um regelmäßige Abrisse der Brandwände und der Außenwände im Keller handelt. Aus der Rissbildung folgern die Gutachter, dass die Kaimauern infolge der erhöhten Wasserdruckbelastung ihre Funktion zukünftig nicht mehr erfüllen werden. Exemplarisch wurden statische Berechnungen durch-

geführt, die zu dem Ergebnis kommen, dass die Kaimauern von vier der untersuchten Blöcke rechnerisch nicht mehr standsicher und die Kaimauer eines weiteren Blocks rechnerisch gerade noch standsicher ist. Eine Sanierung aller Kaimauern ist nach Einschätzung des Gutachters zwingend erforderlich. Weiterhin seien die Köpfe der Gründungspfähle in die weiteren Untersuchungen einzubeziehen. Es sei zu vermuten, dass die Pfahlköpfe freiliegen (siehe auch Kapitel 5.3) und ein Fäulnisbefall vorliegt, der die Pfahlköpfe schwächt.

In den letzten Jahren wurden vermehrt Schäden an den Speicherblöcken in Form von Rissen im Mauerwerk der Kellerwände zur Fleetseite festgestellt. Bei den Schäden handelt es sich um regelmäßige Abrisse der Brandwände und der Außenwände im Kellergeschoss der Speicher Blöcke. Darüber hinaus ist der Boden unterhalb der Sohlplatten durch Sandausspülungen infolge der undichten Holzspundwände abgesackt. Daraus resultiert, dass die teilweise nicht bewehrten Sohlplatten nicht mehr tragfähig sind.

Das Gutachten schlägt als Maßnahmen folgende Alternativkonzepte vor:

- Rückverankerung der Kaimauern,
- Vorstellen einer Spundwand,
- Gewährleistung eines konstanten Mindestwasserstandes.

Die zweite Alternative scheidet auf Grund gravierender gestalterischer und denkmalschutzrechtlicher Probleme aus. Insgesamt wird ein Kostenrahmen von 24,6 Mio. Euro zzgl. MwSt. veranschlagt. Dabei ist auch die Sanierung der Kellersohle, des Mauerwerks inkl. der Schutenhalter sowie die Verhinderung eines weiteren Ausspülens des Sandes hinter den Kaimauern berücksichtigt.

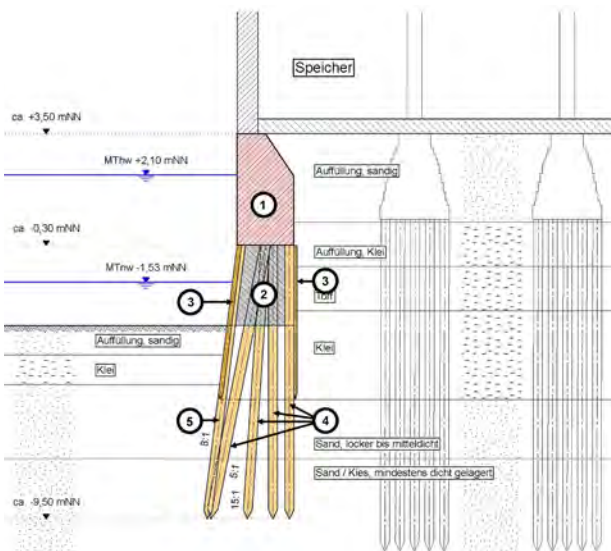


Abbildung 17: Aufbau der Kaimauerkonstruktion

- 1 Mauerwerksblock
- 2 Dämmer (Schicht aus größeren Steinen und Sand)
- 3 Land- und fleetseitige Holzspundeinfassung
- 4 Landseitige Rundholzpfahlreihen
- 5 Fleetseitige Holzpfahlreihe

Die FHH vertreten durch die Finanzbehörde hat als Eigentümerin der Speichergrundstücke Ende 2008 ein vertiefendes Gutachten zur Beurteilung der Standsicherheit der Kaimauern an das Ingenieurbüro WK Consult vergeben. Hierfür wurden fleet- und landseitige Inspektionen an den Kaimauern durchgeführt. Exemplarische Pegel- und Rissmessungen in einzelnen Speichergebäuden ergänzten die Untersuchung. Rechnerische Nachweise wurden nicht geführt.



Nach der von WKC anhand eines Merkblattes „Schadensklassifizierung an Verkehrswasserbauwerken“ vorgenommenen Zuordnung der festgestellten Schäden ist kein unmittelbarer Handlungsbedarf ersichtlich. Im Zuge der fleetseitigen Bauwerksprüfung wurden im Wesentlichen Schäden am Mauerwerk wie Abwitterungen, Abplatzungen, Ausbrüche sowie Risse festgestellt. Aufgrund des relativ geringen Schadensausmaßes stellen die festgestellten Schäden gemäß WKC zur Zeit nur lokale Beeinträchtigungen der Dauerhaftigkeit der Kaimauern dar.

Bei der landseitigen Prüfung wurden in den Speicher Blöcken G, L, P, S und W Schäden vorgefunden, die über das übliche Maß hinausgehen. Die vorgefundenen Schäden sind Hinweise darauf, dass sich die Kaimauern tideabhängig verformen und

dadurch Trennrisse hervorgerufen werden.

Im Bereich der hölzernen Pfahlgründung der Kaimauern sind vereinzelt Ausspülungen/Unterspülungen und Ausbrüche des Dämmers erkundet worden. Dies hat nach Meinung des Gutachters keinen Einfluss auf die Standsicherheit der Kaimauern, jedoch ggf. auf die Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Speicherblöcke. Langfristig kann in diesen Bereichen Bodenmaterial unter den Speicherkellern heraus gespült werden, was Versackungen zur Folge haben könnte. Der Gutachter empfiehlt, die erkundeten Bereiche zu verfüllen, um einen Bodenaustritt zu verhindern. In diesem Zusammenhang könnte auch der Zustand der Holzpfahlköpfe erfasst werden, der jetzt nicht Gegenstand der Untersuchung war, um auch hier ggf. notwendige Maßnahmen ergreifen zu können.

Nach der Überlagerung der fleet- und landseitigen Schäden wurden zwei Bereiche unterschiedlichen Schädigungsgrades bzw. Schadenshäufung definiert. Der Gutachter empfiehlt, die Bereiche mittlerer Schädigung mittelfristig (3-5 Jahre) und die Bereiche geringerer Schädigung langfristig (10-15 Jahre) instand zu setzen.

Nach Auswertung der durchgeführten Rissmessungen konnte ein eindeutiger Zusammenhang zwischen dem Tidehub und der Rissbreite festgestellt werden. Die Überlagerung der gemessenen Rissbreiten mit den gemessenen Pegelständen zeigt, dass sich die Risse tideabhängig vergrößern bzw. verkleinern. Die wahrscheinliche Ursache der erhöhten Verformung ist der sich im letzten Jahrhundert veränderte Tidehub der Elbe. Aus dem erhöhten Tidehub ergeben sich höhere Wasserüberdruckbelastungen auf die Kaimauern. Der Gutachter empfiehlt, die Kaimauern in den beiden definierten Bereichen unterschiedlichen Schädigungsgrades mit schräglaufenden „Micropfählen“ rückzuverankern. Dadurch werden sowohl die tideabhängigen Verformungen minimiert und die erhöhten Horizon-

talbelastungen (aufgrund der erhöhten Wasserüberdruckbelastungen) reduziert, was gleichzeitig eine Entlastung der Holzpfähle bedeutet. Die nachträgliche Verankerung wird weder die Wasserdurchlässigkeit der Konstruktion noch das Erscheinungsbild der Speicherstadt beeinflussen.

Die Kosten belaufen sich bei WKC auf rd. 2,3 Mio. Euro netto für die mittelfristigen Instandsetzungsmaßnahmen bzw. auf rd. 4,7 Mio. Euro netto für die langfristigen Instandsetzungsmaßnahmen.

Da die vorliegenden zwei Gutachten teilweise zu unterschiedlichen Einschätzungen kommen, muss ein angemessenes Sanierungskonzept noch abgestimmt werden.

5.2 Kaimauern an den Straßen

Die Kaianlagen der Speicherstadt erfordern aufgrund ihres Alters generell einen erhöhten Instandhaltungsaufwand, in der Regel sind dies Mauerwerksarbeiten.

Für die Unterhaltung und Instandsetzung der Uferbereiche in der Speicherstadt ist die Hamburg Port Authority (HPA) zuständig. Die Wände werden regelmäßig durch die HPA inspiziert.

Größere Instandhaltungs- bzw. Grundinstandsetzungsmaßnahmen kündigen sich in der Regel durch größere Verformungen oder größere Rissbildungen an. In solchen Fällen werden bereichsbezogenen Sicherungsmessungen durchgeführt, die diese Verformungen dokumentieren. Aus den Messergebnissen resultieren dann Maßnahmen, wie die derzeit in der Ausführung befindliche Maßnahme am Zollkanal (Grundinstandsetzung auf ca. 140 m Länge) oder die im Frühjahr 2008 durchgeführte Rückverankerung am Zollkanal auf 40 m Länge. Momentan sind darüber hinaus keine Erfordernisse für größere Instandhaltungsmaßnahmen in der Speicherstadt erkennbar.

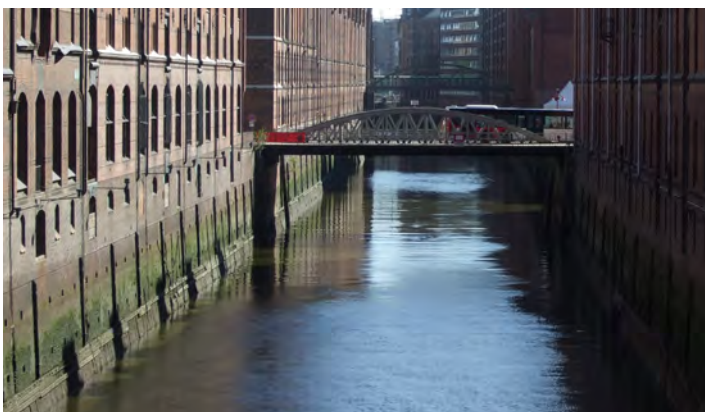


Abbildung 18: Kaimauern unter den Speicherblöcken D und L



Abbildung 19: Kaianlage Zollkanal

5.3 Niedrigwasserschutz

In den letzten Jahrzehnten hat sich der Tidenhub im Hamburger Hafen konstant erhöht. Dies hat die Absenkung des mittleren Tideniedrigwassers (MTnW) bis auf die Holzpfahlgründung der Speicher zur Folge. Die Holzpfahlgründungen wurden mit den Pfahlköpfen auf ca. - 0,50 m NN, dem damaligen MTnW gebaut. Damit war damals gewährleistet, dass das Holz dauerhaft unter Wasser stand und gegen Verrottungsprozesse geschützt war. Mittlerweile ist das MTnW auf ca. -1,60 m NN gefallen. Das heißt, die Holzpfahlköpfe fallen zweimal täglich für mehrere Stunden trocken. Dies kann zu Schäden an den Holzpfahlköpfen führen. Im Speicher Block Q ist bereits eine deutliche Verminderung der statisch wirksamen Querschnitte der Holzpfähle festgestellt worden.

Die HHLA hat 2009 eine Machbarkeitsstudie an das Büro Körting zum Niedrigwasserschutz vergeben. Dieses Gutachten kommt zu dem Schluß, dass eine Erhöhung des Niedrigwasserstandes auf mindestens +/- 0,0 NN eine wirksame Verbesserung für die Beanspruchung der tragenden Gründungskonstruktion bedeutet.

In der Machbarkeitstudie werden 5 Varianten entwickelt. Grundsätzlich sind so genannte feste Wehrschwellen vorgesehen, die die Wasserstände im Brooksfleet, Kleinen Fleet, Wandrahmsfleet,

St. Annenfleet und Holländisch Brooksfleet auf dem gewünschten Mindestwasserstand halten. In den Varianten sind feste Wehrschwellen an verschiedenen Orten platziert oder durch bewegliche Schwellen ersetzt, so dass eine Durchfahrt durch die Speicherstadt im Rahmen der heute gegebenen Zeitfenster möglich bleibt. Ausserdem sind in einer Variante Grundablässe in Form von Dammbalkenverschlüssen vorgesehen, die eine Reinigung der Hafenbecken ermöglichen würden. Der Kostenrahmen der Lösungen liegt bei 1,15 Mio. Euro bis 3,2 Mio. Euro (jeweils zzgl. Mehrwertsteuer).

Eine weitere Möglichkeit, für die Speicherstadt einen Mindestniedrigwasserpegel sicherzustellen, ist eine Kombination mit dem geplanten Hochwasserschutz. Die Sperrwerke könnten durch Schleusen ersetzt werden, die an den gleichen Standorten realisiert werden. Es wäre allerdings denkbar, den Bereich Oberhafen mit einem regelhaft geschlossenen Sperrwerk zu versehen und nur die drei anderen Sperrwerke, die auch durch Hafengebarkassen gequert werden müssen, durch Schleusen zu ersetzen. Schleusen sind in der Investition mit Sperrwerken vergleichbar, haben aber einen ungleich höheren Platzbedarf und sind dadurch städtebaulich schwerer zu integrieren. Darüber hinaus verursachen sie einen erheblichen betrieblichen Aufwand durch die Schließungsvorgänge.

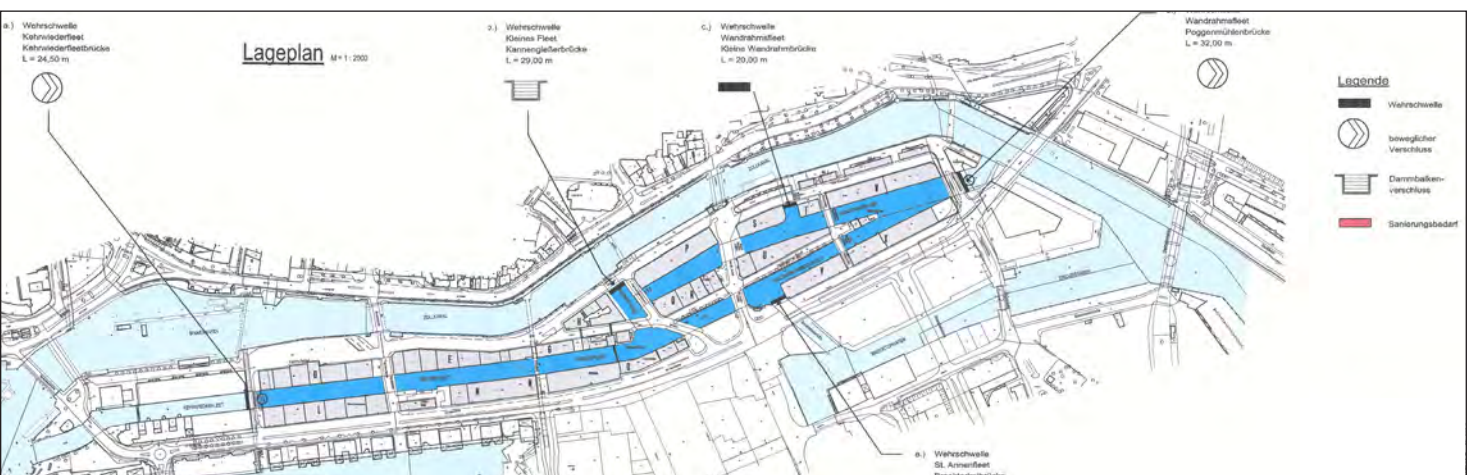


Abbildung 20: Niedrigwasserschutz mit beweglichen Wehrschwellen und Dammbalkenverschlüssen Körting Ing. November 2009

6. Verkehr

6.1 Äußere Erschließung: Verkehr in und durch die Speicherstadt

Für mehr als 100 Jahre war der Verkehr von Fahrzeugen und Fußgängern fast ausschließlich auf die Nutzungen in der Speicherstadt bezogen - also typischer Ziel- und Quellverkehr. Nur auf den Achsen Sandtorkai/Brooktorkai und Bei St. Annen gab es Durchgangsverkehr über die Freihafenbrücken in die südlichen Hafengebiete und nach Harburg.

Mit der Lockerung und letztlich der Aufhebung des Freihafenstatus änderte sich auch die Verkehrslage in der Speicherstadt. Zwar dominiert nach wie vor der Ziel- und Quellverkehr, aber folgende Entwicklungen haben erheblich zu einer Änderung der Verkehrsmenge geführt, die überwiegend auf den o.g. Achsen abgewickelt wird:

- Anstieg des Verkehrs in die südliche Metropolregion unter Umgehung der Elbbrücken,
- Anstieg des Verkehrs in die südlichen Hafengebiete und zur A 7 durch den Bau der Köhlbrandbrücke unter Umgehung des Alten und Neuen Elbtunnels,
- Neue Verkehrsströme durch den Bau der HafenCity.

Darüber hinaus ist die Anzahl der Fußgänger und Radfahrer, ausgelöst durch die touristische Attraktivität, die neuen Nutzungen und den Bau der HafenCity, stark gestiegen.

Diese Entwicklungen ziehen neue Anforderungen an die Straßen der Speicherstadt nach sich. Gleichzeitig ist die Aufteilung der Verkehrsflächen und ihre Gestaltung in den letzten 100 Jahren in den Grundzügen unverändert geblieben.

Im Rahmen der Masterplanung HafenCity wurde eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt, die auch die Speicherstadt umfasst. Das für Speicherstadt und HafenCity maßgebliche „Szenario 2025“ ist Grundlage aller Straßenplanungen in der Speicherstadt und der HafenCity. Die Verteilung der Ost-West-Verkehre wird über die vierspurige Hauptverkehrsstraße Am Sandtorkai/Brooktorkai südlich der Speicherstadt abgewickelt. So kann die Speicherstadt selber von Ost-West-Durchgangsverkehren freigehalten werden.

Das jetzige Verkehrskonzept sieht im Wesentlichen vier Verknüpfungspunkte mit den nördlich des Zollkanals gelegenen Stadtteilen vor:

- Niederbaumbrücken / Am Sandtorkai
- Brooksbrücke / Auf dem Sande
- Kornhausbrücke / Bei St. Annen
- Oberbaumbrücke / Brooktorkai

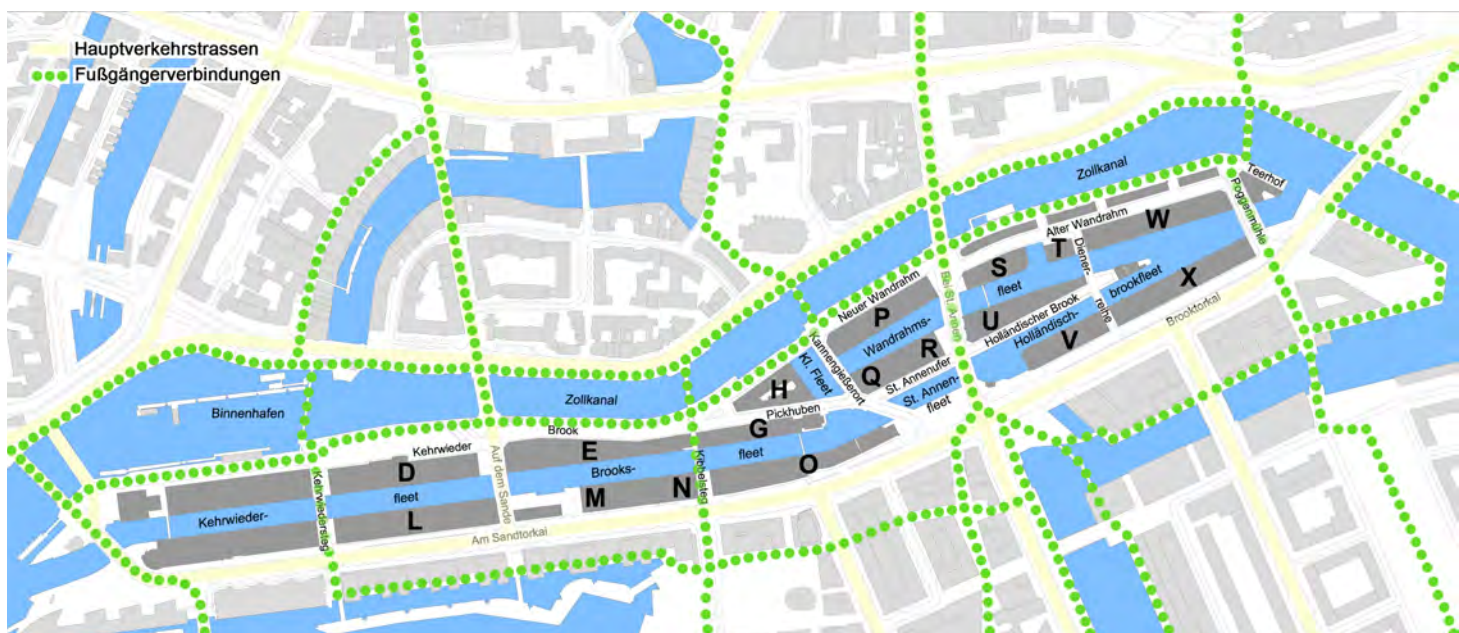


Abbildung 21: Verkehr in und durch die Speicherstadt

Im Bereich der Speicherstadt verläuft die Velo-route 10 (City - HafenCity - Wilhelmsburg - Harburg - Neugraben). Sie wird in diesem Bereich vom Jungfernstieg kommend über die Straßenzüge Bergstraße - Domplatz - Brandstwierte - Bei St. Annen und Osakallee geführt. Der übergeordnete Elberadweg soll zukünftig ebenfalls im Bereich der Speicherstadt verlaufen (siehe auch Kapitel 6.2).

Bereits in der Frühphase der Masterplanung Hafen-City wurde deutlich, dass die Achse Jungfernstieg - Domplatz - Brandstwierte - Bei St. Annen eine zentrale Bedeutung für die Fußgängeranbindung von Speicherstadt und HafenCity hat. Die Verkehrsbeziehungen in Nord-Süd-Richtung sollten so verträglich abgewickelt werden, dass die bestehenden Wegebeziehungen sowie die stadträumlichen Zusammenhänge innerhalb des städtebaulichen Ensembles erhalten bleiben. Da die Querschnitte der Brücken zudem nicht erweiterbar sind, ist im Verkehrs-



Abbildung 22: Freiraumplanung Bei St.-Annen LRW Architekten

konzept die Entscheidung getroffen worden, die Fahrzeugmengen, die über St. Annen / Kornhausbrücke abgewickelt werden, zu begrenzen. Bei einer Entlastung um die Fahrten, die ohne Umwege auch die westlichen und östlichen Brückenübergänge nutzen können, verbliebe auf der Kornhausbrücke eine Querschnittsbelastung von 19.000 - 20.000 Fahrten pro Tag. Für die gesamte Achse ist eine integrierte Verkehrs- und Freiraumplanung erarbeitet worden, die zurzeit umgesetzt wird.

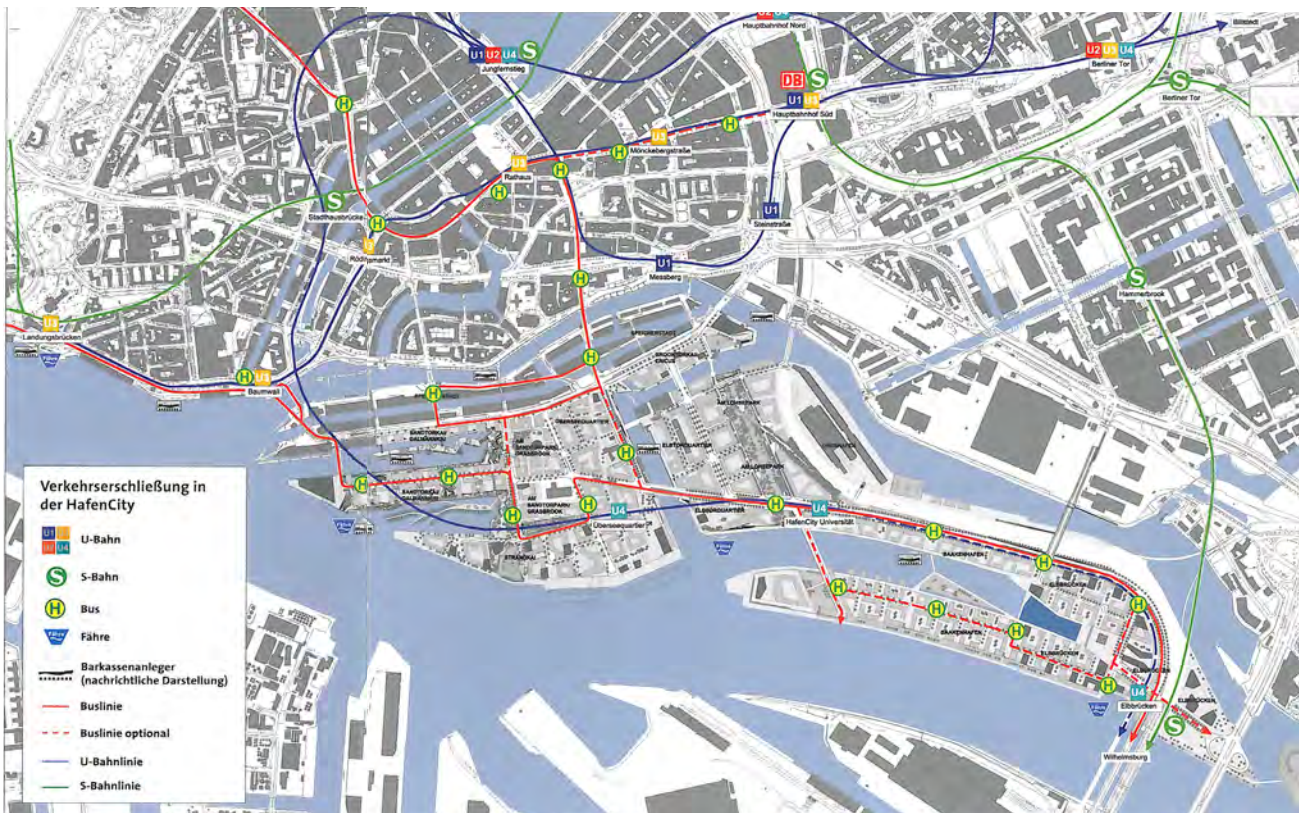


Abbildung 23: Fußgängeranbindung Elbphilharmonie Herzog & deMeuron

Für die Verbesserung der westlichen Fußgängeranbindung HafenCity vom U-Bahnhof Baumwall wurde 2009 eine Planung von Senat und Bürgerschaft beschlossen, die folgende Kernelemente aufweist:

- zusätzlicher neuer Haltestellenausgang vom Zwischenpodest des östlichen Haltestellenbauwerks der U-Bahn am Baumwall,
- durchgängige Führung der Passanten auf den westlichen Gehwegen zwischen Baumwall und Am Sandtorkai,
- Installation eines Beleuchtungskonzepts,
- einheitliche Verbreiterung des Gehweges auf 5 m bis zur Sandtorhafenklappbrücke und eine durchgehend erkennbare Ausgestaltung dieser Wege,
- höhenmäßige Anpassung der Sandtorhafenklappbrücke.

Abbildung 24: Entwurf ÖPNV-Konzept Speicherstadt und Hafencity, Hafencity Hamburg GmbH, 2012



Maßnahmen

Für die Speicherstadt wird ein in Stufen zu realisierendes Verkehrskonzept vorgeschlagen. Die prognostizierte Verkehrsbelastung bezieht sich auf das Jahr 2025 und wird erst mit fortschreitender Entwicklung der Hafencity erreicht. Bis dahin ist noch von geringeren Verkehrsmengen auszugehen, so dass für die Zwischenzeit weitere verkehrs- und verkehrsfolgenmindernde Maßnahmen in zeitlichen Stufen eingeleitet und durchgeführt werden können. Folgende Maßnahmen können dazu beitragen dieses Ziel zu erreichen, wobei die Maßnahmen durch belastbare Verkehrsuntersuchungen zu begleiten sind:

- Neubau der U-Bahnlinie in die Hafencity und Stärkung des ÖPNV durch weitere Busverbindungen.
- Mittelfristige Erschließung der östlichen Hafencity und des Kleinen Grasbrooks durch eine Schnellbahn.
- Die Straßen Am Sandtorkai, Brooktorkai, Bei St.

Annen bleiben Hauptverkehrsstraßen mit 50 km/h. Für alle anderen Straßen innerhalb der Speicherstadt wird geprüft, ob sie als Zonen für eine Maximalgeschwindigkeit von 20 km/h beschildert werden können.

- Es sollte überprüft werden, ob der Anteil von Schwerlastverkehr in der Speicherstadt und in der Hafencity reduziert werden kann.
- Der Schwerlastverkehr wird mit Hinblick auf erforderliche Schleppkurven weiterhin über die Straße Pickhuben abgewickelt.
- Umbau der Kreuzungen Willy-Brandt-Straße - Brandstwierte, Ludwig-Erhard-Straße - Mattentwierte, Baumwall - Niederbaumbrücke und Kajen - Hohe Brücke - Kehr wiederbrücke.
- Ein Brückenneubau von der Versmannstraße über das Großmarktgelände mit Anschluss an die Amsinckstraße soll die Hafencity und die Speicherstadt von Durchgangsverkehren und Verkehren, die aus der östlichen Hafencity resultieren, entlasten.

6.2 Innere Erschließung: Parken und Laden in der Speicherstadt, Fußgänger und Radfahrer

Die Speicherstadt vermittelt auch heute noch allorten das gebaute Bild des Verkehrs, wie er sich in den Jahrzehnten um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert dort abgespielt hat. Es ist die Übereinstimmung von Architektur und Außenraum, die bis in unsere Gegenwart noch immer das historische Bild von Pferdefuhrwerken und Lastenträgern, von der Hafbahn und von Schuten auf den Fleeten in Erinnerung ruft.

Die Erschließung der Speicherstadt muss aufgrund der beabsichtigten und in Teilen bereits sichtbaren Entwicklung hin zu einem Innenstadtquartier an die neuen Anforderungen angepasst werden. Die vorhandenen Erschließungsanlagen werden den Anforderungen aus der Nutzungsänderung der Gebäude nicht mehr gerecht. Die ordnungsgemäße Abwicklung der Verkehre sowie die Verkehrssicherheit können teilweise nicht mehr gewährleistet werden. Es fehlen Gehwege. Öffentliche Erschließungsflächen und privat genutzte Flächen sind nicht unterscheidbar. Die öffentlichen Flächen entsprechen in ihrer Anmutung der Geschichte des Areals als Lagerhausquartier. Dies entspricht nicht in allen Bereichen dem, was man in einem innenstadtnahen Quartier erwartet, trägt aber dem besonderen Flair des Quartieres Rechnung und ist Teil seiner zu schützenden Authentizität. Daher muss bei der Schaffung neuer Aufenthaltsräume und der Anpassung der Straßen an das geltende Regelwerk für Erschließungsanlagen die historische Aufteilung des Straßenraum mit seinen ursprünglichen Materialien beibehalten werden. Die Funktionsstreifen und Ladezonen vor den Speichergebäuden belegen die historischen Umschlagaktivitäten. Der Erhalt dieser Flächen gehört zu einem denkmalgerechten Umgang mit der Speicherstadt.

Vor den Speichergebäuden befinden sich Pflasterstreifen, die um die Höhe eines Bordsteins von den übrigen Flächen des Außenraums abgesetzt sind. Diese Arbeitsflächen sind nicht als Bürgersteige zu verstehen, auch wenn sie als solche genutzt



Abbildung 25: Pflasterstreifen vor den Speichergebäuden

werden. Die Streifen, mit einer Breite von durchgehend ca. 1,50 m, hatten mehrere Aufgaben, z.B. boten sie Fläche für das Abstellen von Gütern vor ihrem Weitertransport, sie schützten die Fassaden vor dem Anfahren durch Fuhrwerke und damit vor Beschädigungen, sie markieren auch heute noch den Platz unter den Winden, über die die Lasten in die Böden gehievt werden, sie bieten den Ort für Abgänge in die Sockelgeschosse der Gebäude (Treppen, Lastenaufzüge etc.) und für Notausstiege. Diese Funktionsstreifen prägen seit jeher das Bild der Speicherstadt und sollen in ihrer Breite und Materialität erhalten bleiben.

Speichergebäude in der Speicherstadt liegen sich straßenseitig nicht unmittelbar gegenüber. Vor den Gebäudefronten befinden sich die zuvor beschriebenen um eine Stufe höhergelegten Funktionsstreifen, auf der anderen Straßenseite sind es Bürgersteige beispielsweise vor dem Handelshaus und dem Sandthorquaihof im Pickhuben oder den ehemaligen Zolldienstgebäuden am Alten Wandrahm. Diese Bürgersteige sollen, wo möglich, für die Fußgänger verbreitert werden. Insbesondere sollen an den Promenaden auf den Kaimauern (Binnenhafen - Zollkanal und St. Annenufer - Holländischer Brook) angemessen breite Fußwege entstehen.

Die Ladezonen sind ebenfalls Zeugnis der historischen Nutzung der Speicherstadt und sollen in ihrer Breite erhalten bleiben. Sie können je nach Nutzung des Gebäudes als Ladezonen oder Stellplatzflächen genutzt werden.

Zur Verbesserung der Aufenthalts- und Umfeldqualität sowie zum Erhalt der städtischen Multifunktionalität soll für die Speicherstadt mit ihrem steigenden Fußgänger- und Radfahreraufkommen und wichtigen Aufenthaltsfunktionen soll geprüft werden, ob eine Geschwindigkeit von 20 km/h umgesetzt werden kann (außer auf Hauptverkehrsstraßen). Ferner wird das Parken nur auf markierten Flächen gestattet. Das Anhalten zum Ein- und Aussteigen sowie zum Be- und Entladen ist in den Ladezonen erlaubt. Zur Vermeidung eines Schilderwaldes wird angestrebt, sowohl die Geschwindigkeitsbeschränkung als auch das Parkverbot jeweils als Zonenbeschilderung bei der Einfahrt in die Speicherstadt zu regeln.

Radfahrer werden in der Speicherstadt auf den Straßen im motorisierten Verkehr mitfahren. Durch die

Geschwindigkeitsreduzierung auf 20 km/h könnte das Miteinander von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern verträglich gestaltet werden. Ausnahmen bilden die Radwege an den Hauptverkehrsstraßen Am Sandtorkai - Brooktorkai und der Radfernweg Elberadweg. Dieser Radweg soll zukünftig durch die Speicherstadt an Binnenhafen und Zollkanal verlaufen. Im Bereich des Zollmuseums sind die Vorflächen zum Zollkanal für die Museumsnutzung abgesperrt. Hier ist zu prüfen, ob eine Durchwegung möglich ist oder der Radweg über den Alten Wandrahm geführt werden muss. Auf den anderen Straßen sollen bei Erneuerung der Fahrbahndecken die Bereiche am Rand in geschnittenem Großsteinpflaster ausgeführt werden, um den Komfort des Radfahrens zu erhöhen.

Das Parkraumangebot in der Speicherstadt ist äußerst eng begrenzt und für eine Ausweitung von innerstädtischen Nutzungen nicht auskömmlich. Der Parkhausneubau im Block O weist 250 öffentliche Stellplätze auf.

Reisebusse können zwar die Speicherstadt anfahren, aber es werden hier aus Gründen der stadt-



6.3 Gestaltung der Fahrweg-, Gehweg- und Parkflächen

Die aus der Ferne ablesbare Struktur der Speicherstadt mit ihren lang gestreckten Speicher- und Kontorhäusern stellt das wesentliche Gestaltungsmerkmal des gesamten Quartiers dar, das in seiner Klarheit und Architektursprache als kulturhistorisch bedeutsames Ensemble den besonderen Wert ausmacht. Diese zusammenhängenden Räume sind auch in Zukunft in ihrer Homogenität zu erhalten. Der gesamte Straßenraum muss daher einheitlich behandelt werden. Von der Fassadenkante bis zum Wasser bzw. von Fassade zu Fassade wird der steinerne Charakter durch den Gebrauch von Pflaster geprägt.

Dieser Charakter darf nicht durch feste Einbauten, überzogene Möblierung, Beschilderungen, Werbung oder Vegetationselemente beeinflusst werden. Gestaltungselemente im öffentlichen Raum sind deshalb einfach und funktionell zu gestalten. Sie dürfen keine Konkurrenz zur stadtbildprägenden Bebauung und zu erhaltenswerten historischen Stadtraumelementen, wie Brückenkonstruktionen, Brücken- und Fleetgeländern etc. darstellen.

Die Grenzen zwischen Fahrverkehrs- und Parkflächen und Fußwegen sind so zu gestalten, dass auf Poller und Verkehrsschilder weitgehend verzichtet werden kann.

- Die Trennung zwischen Fahrspur und Parkstreifen bzw. Lieferzone, also der öffentlichen und privaten Flächen, soll in Form eines zweifachen Läufers als Pflasterrinne erstellt werden.
- Der 7 bis 8 cm hohe Bordstein markiert den Rand des Bürgersteigs gegenüber dem Stellplatz bzw. der Fahrspur. Dem Bordstein ist eine zwei-steinbreite Entwässerungsrinne vorgesetzt.
- Straßenmarkierungen sind mit Stahlnägeln auszuführen. Weiße oder farbige Linien auf den Verkehrsflächen sollen ausgeschlossen werden
- Fußgänger- und Fahrradweg am Binnenhafen/ Zollkanal werden durch verschiedenfarbige Kup-

ferschlackesteine voneinander abgesetzt

- Alternativen, die sowohl eine verbesserte Nutzbarkeit der Wege für die Verkehrsteilnehmer als auch eine Minimierung der Eingriffe in den Bestand der Bodenbebläge zulassen, bleiben möglich.

Luken

Die Luken zu den Kellern befinden sich innerhalb eines ca. 1,50 m breiten Pflasterstreifens vor den Speicherblöcken. Die Öffnungen müssen von Steinen umrandet sein. Bei Stilllegung der Öffnungen soll ihre ehemalige Funktion weiterhin ablesbar bleiben. Eine Ausbildung z.B. in Betonoberflächen soll ausgeschlossen werden.



Abbildung 28: Schließung einer Kellerluke mit Beton
Abbildung 29: Kellerluke in Funktion

6.4 Materialität

Steinerne Charakter

Straßenräume sind geprägt von einem ausschließlich steinernen Charakter. Diesen Charakter gilt es zu erhalten bzw. dort wo im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen bereits andere Materialien verwendet wurden, wiederherzustellen.

Material - Form - Verbund

Die ursprünglichen Pflasterbeläge aus Granit und Kupferschlackesteinen sollen als geschichtliches Zeugnis erhalten werden. Dies ist auch in der Gestaltungsverordnung vorgeschrieben. Ausbesserungen und neue Pflasterungen sind in diesem Material auszuführen. Die Pflasterrichtungen sind das Ergebnis funktionaler Anforderungen. Die Steine sind in Reihe quer zur Geh- bzw. Fahrtrichtung verlegt. Wenn Kupferschlackesteine auf dem Markt nicht mehr ausreichend verfügbar sind, können als Ersatz auch Betonsteine mit Kupferschlacke-Vorsatz (Hamburger Hafenspflaster) verwendet werden.

Bordsteine

Die so genannte „Hamburger Kante“ (breiter, glatter Granitbord), mit vorgesetztem zweifachem Läufer als Wasserrinne, ist in der Speicherstadt ein verbreitetes Element. Der breite Bordstein soll mit einer 7 bis 8 cm hohen Kante auch künftig den Straßenraum bestimmen.

Ausnahmen

Ausnahmen von Material und Verlegeform sind in folgenden Bereichen zulässig:

- Am St. Annenufer und dem Holländischen Brook sind auch wassergebundene Oberflächen möglich.
- An der südlichen Grenze des Denkmalensembles ist die Fahrbahn Am Sandtorkai und Brooktorkai in Asphalt ausgebildet.
- Am St. Annen Platz werden Elemente der Freiraumplanung und Materialien des Boulevards aus dem Überseequartier auf die andere Straßenseite übertragen..



6.5. Verkehrsplanung

Verkehrssituation - vorhandener Zustand

Die im folgenden erläuterte Planung wurde im Auftrag der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA) von dem Ingenieurbüro Schmeck und Junker, Hamburg bearbeitet. Es stellt zunächst ein verkehrliches Konzept dar. Die genaue Ausgestaltung der einzelnen Flächen der Speicherstadt wird einem nächsten Planungsschritt vorbehalten bleiben.

Zunächst wurde eine umfassende Bestandsaufnahme der vorgefundenen Situation vorgenommen. Das Verkehrsaufkommen in der Speicherstadt wird von abnehmendem Lkw- und zunehmendem Pkw-Verkehr bestimmt. Die PKW-Zunahme resultiert aus der Zunahme der Arbeitsstätten in der Speicherstadt und aus den touristischen Attraktionen. Einen wichtigen weiteren Anteil des Verkehrsaufkommens machen Fußgänger und Radfahrer aus.

Die Erschließung durch den motorisierten Verkehr erfolgt in erster Linie über den Sandtorkai/Brook-

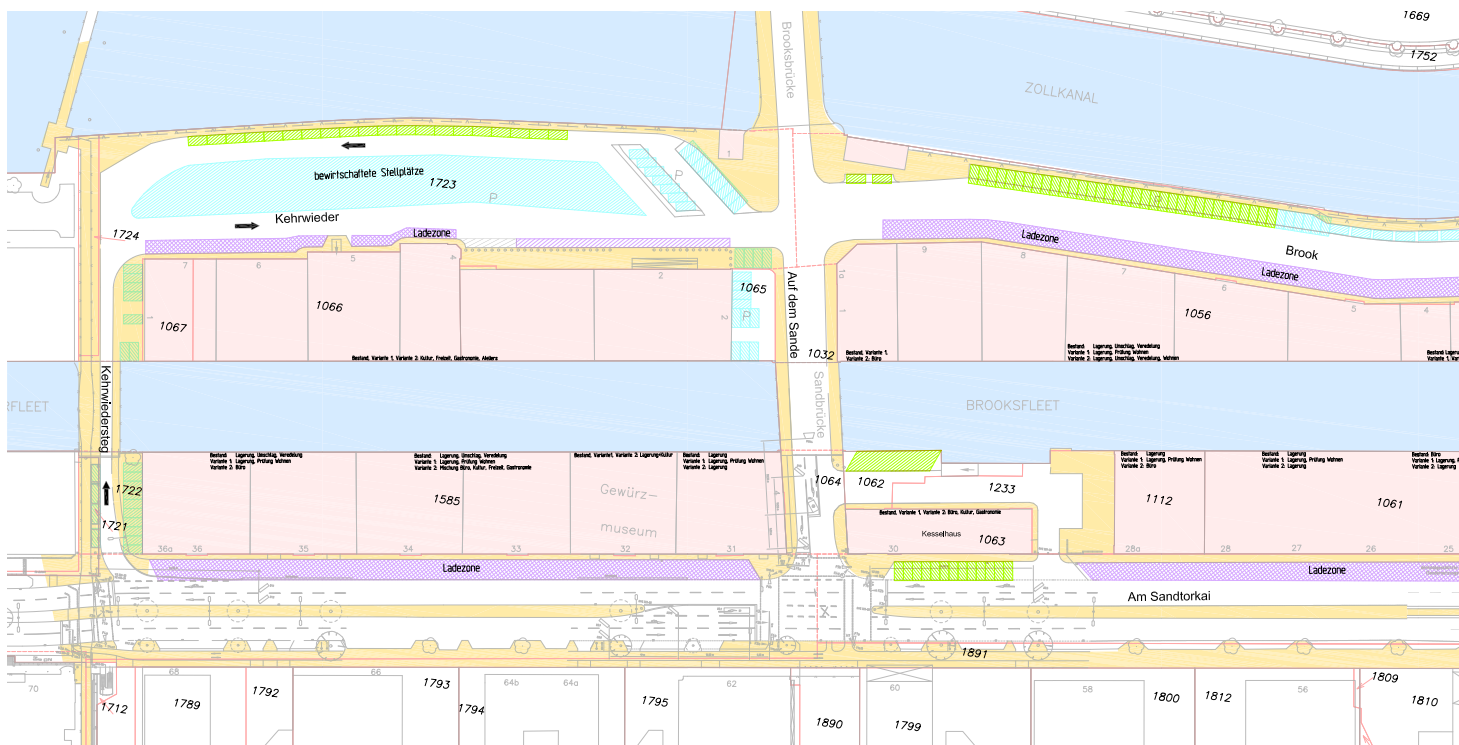
torkai. Hier wird der Verkehr je Fahrtrichtung zwei- bzw. dreispurig geführt. Zudem befindet sich dort das Parkhaus mit 250 öffentlichen Stellplätzen im Speicherblock O.

Vom Sandtorkai zur Innenstadt queren die Straßen Auf dem Sande und Bei St. Annen die Speicherstadt. Bei St. Annen ist eine Hauptverkehrsstraße mit überörtlicher Bedeutung.

Die Ost-West-Verbindungen sind größtenteils im Einrichtungsverkehr geführt. Ausnahmen bilden die Straßenzüge Brook, Neuer Wandrahm und Pickhuben.

Durch den Kopfsteinpflasterbelag erfolgt bereits jetzt eine Reduzierung der Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs.

Die Nutzung der Verkehrsflächen und das Verkehrsaufkommen hängt unmittelbar mit der Nutzung der anliegenden Gebäude zusammen.



Da die Speichergebäude ursprünglich als Lagerraum genutzt wurden, bestehen entlang der Speicher die ca. 5,00 m breiten Ladezonen. Diese sind fast ausschließlich von der HHLA angemietet. Einige Flächen dienen nach wie vor dem Warenumsschlag und können für den Ladevorgang mit beweglichen Bügeln an der Wand vorübergehend gesperrt werden. Andere können kurzzeitig für den ruhenden Verkehr genutzt werden bzw. werden bereits als Stellplätze an die örtlichen Nutzer vermietet.

Die kulturellen Nutzungen sowie die Angebote für Freizeit und Gastronomie fordern entsprechende Stellflächen. Hierfür stehen vor allem die Stellplätze im Parkhaus und die Stellplätze in Teilen der Ladezonen zur Verfügung. Auch den Büro- und Dienstleistungen sind Stellplätze in den ursprünglichen Ladezonen zugeordnet.

Die fleet- bzw. kanalseitigen Straßenränder werden durch einen schmalen Streifen begrenzt, der zur Fahrbahn mit einer Bordkante abschließt. Damit

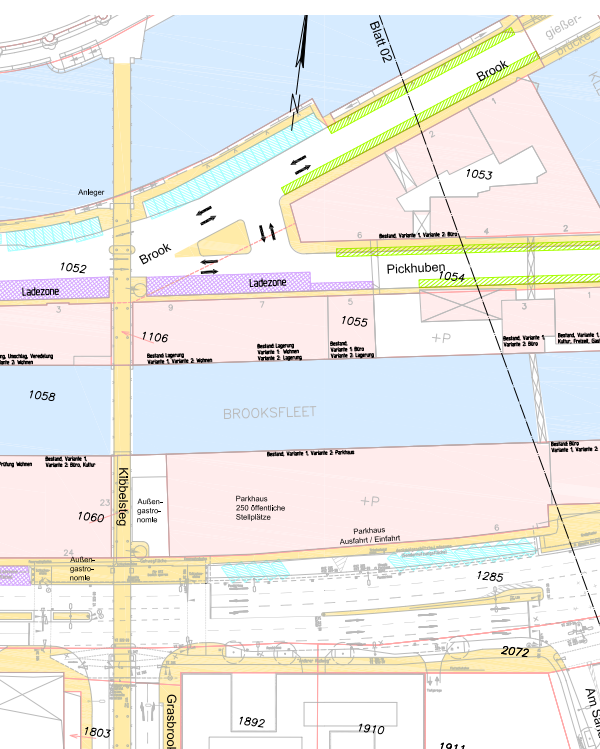
wird als Sicherheitsstreifen das Anfahren des Zaunes oder auch das Überfahren der Kaikante verhindert.

In einer örtlichen Erfassung wurden alle Flächen des ruhenden Verkehrs erfasst und in einem Lageplan dargestellt (s. Abbildungen unten und auf den folgenden Seiten).

Im westlichen Bereich der Speicherstadt (s. Abbildung unten) dient der überwiegende Teil der Gebäude noch der Lagerung, dem Umschlag und der Veredelung von Waren. Aus diesem Grund ist hier die oben beschriebene Ladezone ebenfalls in Großteilen erhalten.

Im Bereich der Straße Kehrwieder befindet sich eine bewirtschaftete Stellplatzfläche.

An den Uferkanten liegen die Stellplatzflächen im öffentlichen Grund. Sie sind unregelmäßig in Längs- und Querrichtung angeordnet. Es gibt bislang noch



Legende:




-  Parkstände im öffentlichen Grund
-  Parkstände in Ladezonen
-  Stellplätze Privat auf gemieteten Flächen

Abbildung 30: Bestandsplan Parkierung westliche Speicherstadt

kein Konzept über eine einheitliche Ausrichtung der Stellplätze.

Bislang gibt es keine Stellplätze, die Fahrrädern oder Motorrädern vorbehalten sind.

Im östlichen Bereich der Speicherstadt (s. Abbildung unten) sind nur noch im Bereich des Brooktorkais und in der Straße St. Annenufer die ursprünglichen Ladezonen zu finden. Die Straße Bei St. Annen ist von Stellplatzflächen frei gehalten. In den übrigen Straßen gibt es keine einheitliche Anordnung der Stellplätze in Längs- oder Querrichtung.

Im Bereich der Uferkante in der Straße Alter Wandrahm sind keine Stellplätze vorhanden.

Leitungen




Das Gutachterbüro geht davon aus, dass die vorhandenen Leitungen den heutigen Anforderungen überwiegend genügen.

Das HWW - Netz muss nur auf seine ausreichende Leistungsfähigkeit überprüft werden, wenn eine wesentliche Nutzungserhöhung vorgesehen wird.

Das HSE-Netz besteht aus Leitungen aus den Jahren 1890 bis heute. Erfahrungen belegen, dass Sielleitungen eine Lebensdauer von 80 Jahren besitzen. Ältere Leitungen (vor 1930) sind in einem Umfang von 850 m Länge vorhanden.

Die Anlagen der öffentlichen Beleuchtung werden den geänderten Straßenflächen entsprechend mit neuen Anschlüssen angepasst.

Legende:

-  Parkstände im öffentlichen Grund
-  Parkstände in Ladezonen
-  Stellplätze Privat auf gemieteten Flächen

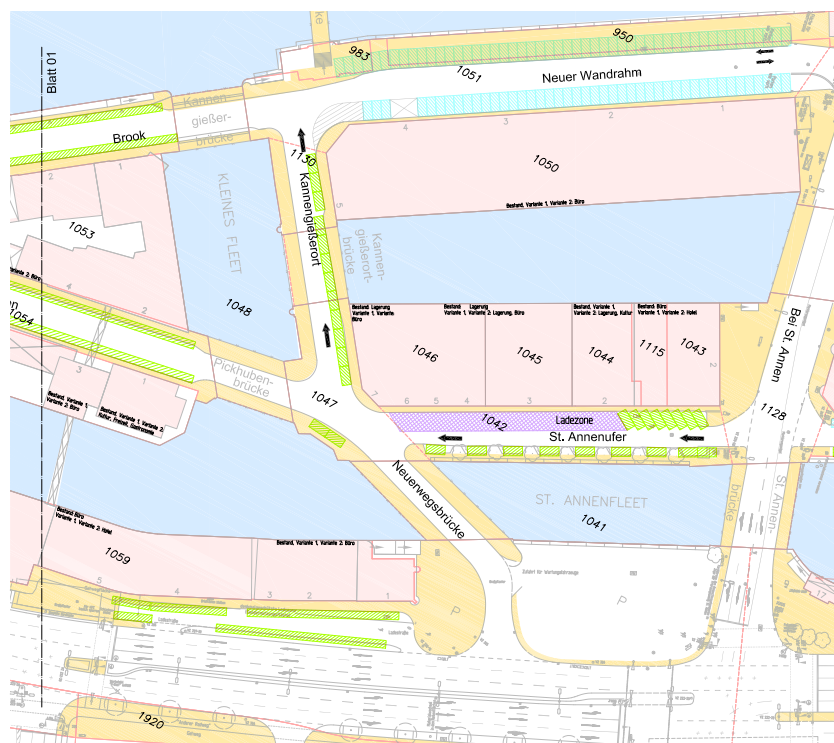
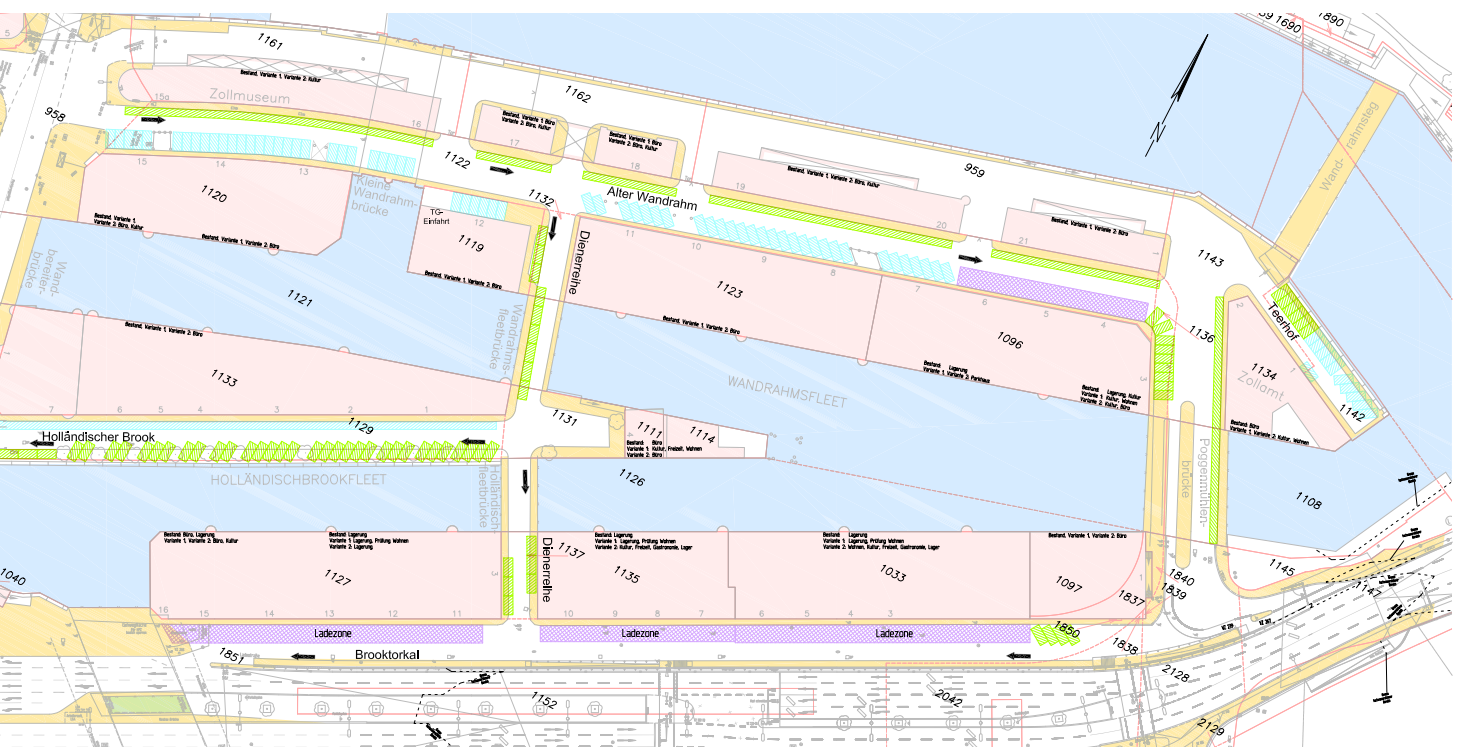


Abbildung 31: Bestandsplan Parkierung östliche Speicherstadt



Abbildung 32: Beschilderung Ladezone
 Abbildung 33: Straßenraum Holländischer Brook



Verkehrskonzept

Wie bereits in Kapitel 6.4 beschrieben, sollen die bestehenden Querschnitte aus Gründen des Denkmalschutzes soweit wie möglich beibehalten werden. Dies gilt auch für die verwendeten Materialien.

Flächen für den fließenden Verkehr können wesentlich verringert werden.

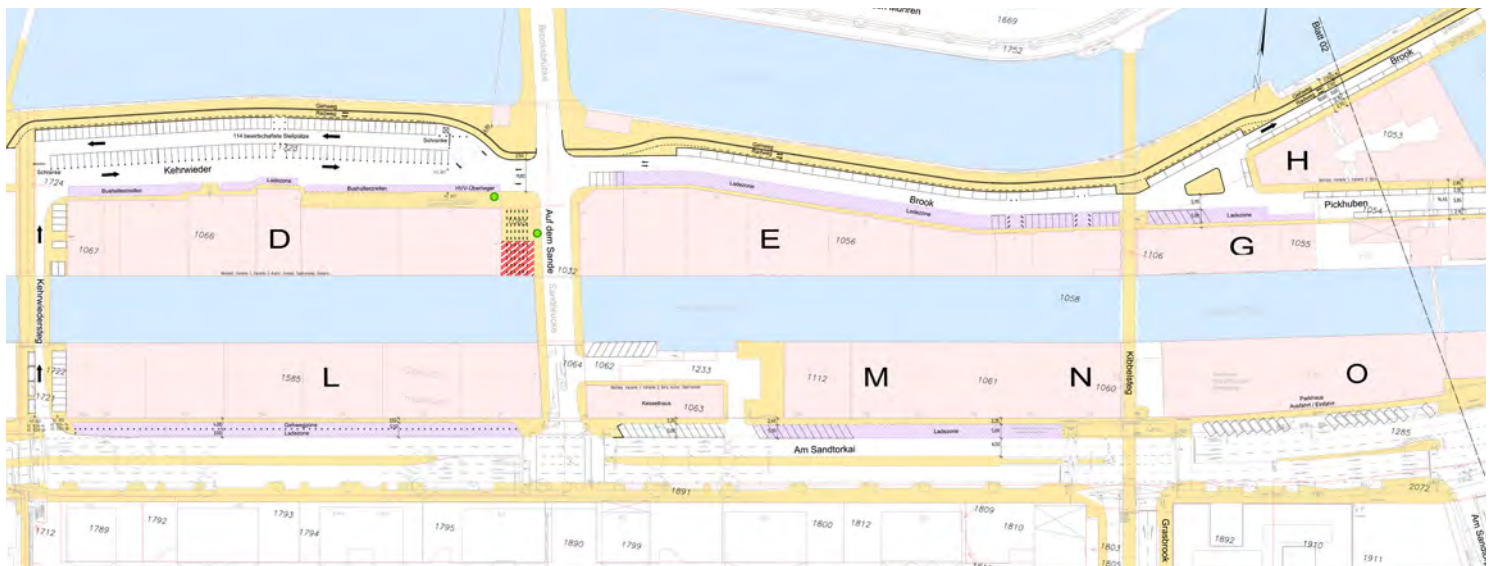
Flächen für den ruhenden Verkehr sollen in der Abwägung mit anderen Belangen möglichst erhalten bleiben und zukünftig bewirtschaftet werden.

Für das neue Konzept wurden folgende Aspekte festgelegt:

- Die schmalen Pflasterstreifen unmittelbar entlang der Speicher sollen nur zur Erschließung der jeweiligen Speicher dienen. Gehwegflächen, die auch barrierefreien Anforderungen genügen, werden entlang der Fleete und Kanäle auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Speicher geschaffen.





- Die vorhandenen Ladezonen ($b = 5,0 \text{ m}$) an den Speichern werden nicht verändert. In Abhängigkeit von der Gebäudenutzung können diese Flächen auch dem ruhenden Verkehr zur Verfügung gestellt werden.
- Entlang des Zollkanals wird eine Promenade mit einer Gesamtbreite von 7 m entstehen. Dazu wird je ein mindestens 4 m breiter Gehweg mit einem 2,50 m breiten Radweg im Zweirichtungsverkehr kombiniert. Zur optischen Trennung von Geh- und Radweg wird zwischen beiden Wegen eine Reihe Granitgroßpflaster verlegt. In Abschnitten mit angrenzenden Parkständen wird die Bordkante um 0,60 m nach außen gesetzt, um zu verhindern, dass die Kfz in das Radwegprofil hineinragen.
- Radwege werden grundsätzlich in der Fahrbahn geführt und aufgrund der besseren Befahrbarkeit in geschnittenem Granit ausgeführt. Die einzige Ausnahme bildet der übergeordnete Elberadwanderweg am Zollkanal.

Abbildung 34: Verkehrskonzepte westliche Speicherstadt
Vorentwurfsstand



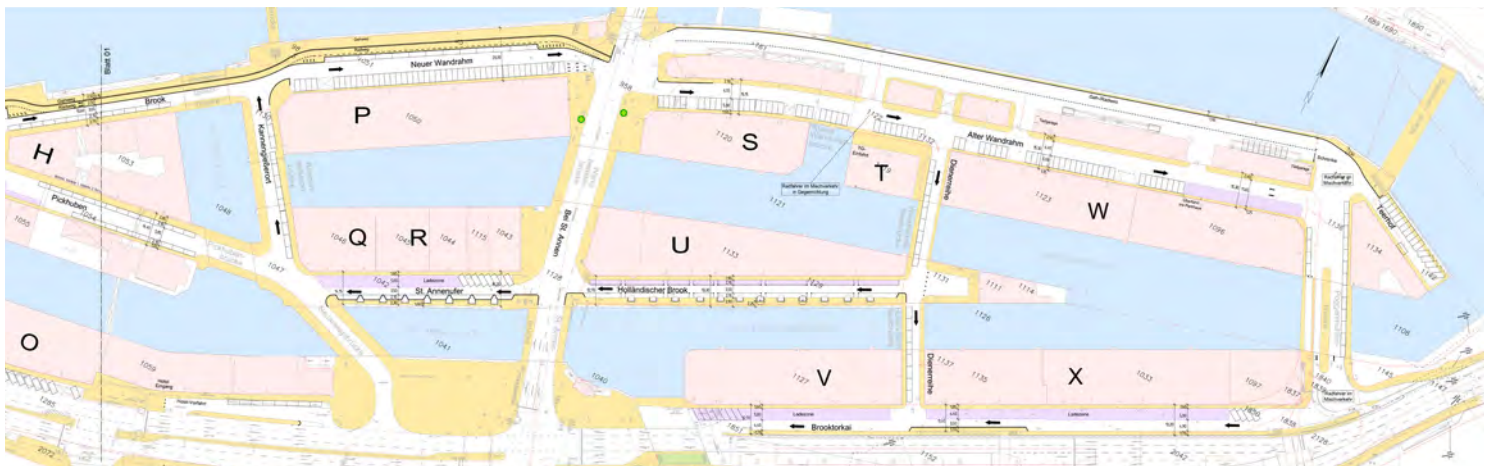
- Die Granitpflasterflächen bleiben in den Fahrbahnen erhalten. Die Gehwege werden wegen ebener Oberfläche mit einem Schlackestein befestigt. Sollte dieser nicht mehr verfügbar sein, kann auch ein Betonstein mit einem entsprechenden Vorsatz (Hamburger Hafenspflaster, wie bei St. Annen) zum Einsatz kommen.
- Die Stellplatzflächen werden je Straßenzug größtenteils einheitlich entweder in Längs-, Schräg- oder Senkrechtaufstellung angeordnet.
- Der östliche Abschnitt der Straße Brook und die Straße Neuer Wandrahm werden in Abänderung der vorhandenen Verkehrsführung als Einbahnstraßen in Richtung Osten ausgewiesen.
- Vor dem Speicherblock D in der Straße Kehrwieder wird in der ehemaligen Ladezone ein Bushaltestreifen geplant.
- Die bewirtschaftete Stellplatzfläche in der Straße Kehrwieder wurde direkt an den Rad- und Gehweg verschoben, es entstehen ca. 100 bewirtschaftete Stellplätze.
- In der Straße Auf dem Sande ist eine Fläche für Stadträder angeordnet. Motorradstellplätze finden sich unterhalb des Radweges in der Straße Brook. Außerdem werden Stellplatzflächen für Fahrräder geschaffen.
- Die Straße Pickhuben ist nach wie vor für Lkw-Verkehr in Gegenrichtung vorgesehen.
- In der Straße am Sandtorkai wird vor dem westlichen Abschnitt der Speicherzeile O eine Hotelvorfahrt mit Kurzparkplätzen angeordnet
- Zur Vervollständigung eines geordneten Gesamteindrucks der Straßenflächen werden bei veränderten Bordkanten die Querschnitte so angepasst, dass wieder die Wasserläufe an der Bordkante entlang verlaufen und in der Regel, wie heute auch, ein Dachprofil in der Fahrbahn hergestellt wird.

Legende:

-  Stellplätze
-  Ladezone
-  Verkehrsfläche
-  Gehweg/Radweg/Anprallschutz
-  geplante Stadtradtfläche
-  Einbahnstraße
-  Pfosten
-  Fahrradbügel
-  Kopfsteinpflaster
-  Schlackestein

Eine Zusammenstellung der künftigen Querschnitte ist dem Kapitel 6.6 zu entnehmen.

Abbildung 35: Verkehrskonzepte östliche Speicherstadt Vorentwurfsstand



6.6 Querschnitte von Straßenräumen

Kehrwieder

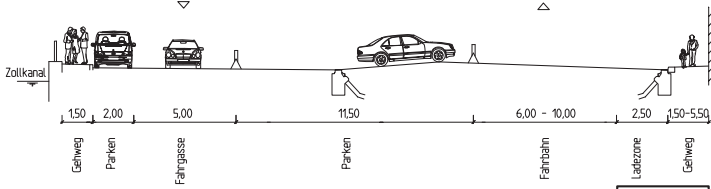


Abbildung 36: Bestandssituation

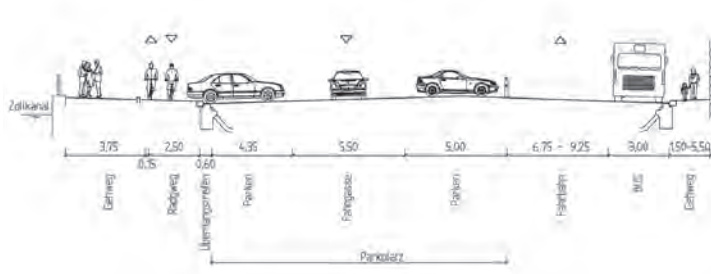
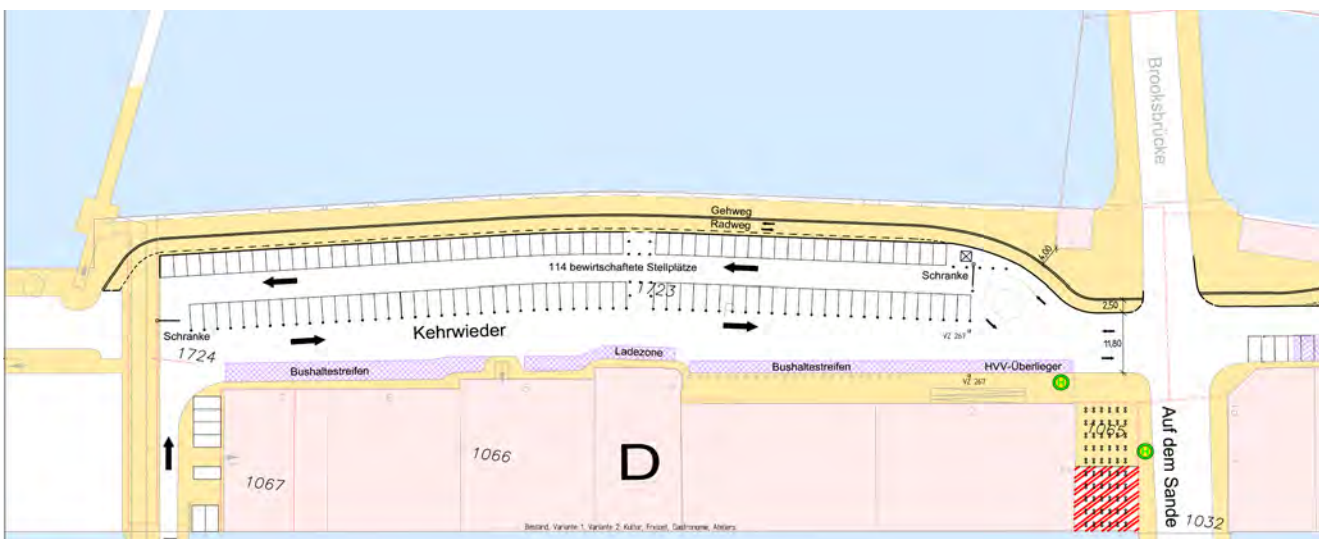


Abbildung 37: Planung

Bis auf die Geh-/Radwegbegrenzung wird keine bauliche Unterteilung der Fläche vorgenommen. So kann die Bespielung mit einer Kultur- oder Freizeitnutzung unproblematisch ermöglicht werden (z.B. Open-Air Oper, Flohmarkt etc.).

Die bewirtschaftete Stellplatzfläche wird nach Süden durch Steckpfosten begrenzt. Die Parkierung erfolgt zweireihig in Querrichtung mit mittiger Erschließungsfahrbahn. Für die Fußgänger ist eine Querung in der Mitte der Stellplatzfläche vorgesehen. Zur Begrenzung des Kfz-Verkehrsaufkommens wird die Zufahrt über den Kehrwiedersteg nur Reisebussen und Lieferfahrzeugen erlaubt. Fußgänger und Radfahrer werden getrennt nebeneinander an der Wasserkante geführt. Vor den Gebäuden wird der vorhandene Gehwegquerschnitt gehalten. Wegen der nicht einheitlichen Gebäudefluchten wechseln die Gehwegbreiten von einer Minimalbreite von 1,50 m bis auf eine Maximalbreite von 5,50 m.

Auf dem Bushaltestreifen soll ein Ein- und Aussteigen für Reisebusse ermöglicht werden. Die Busse sollen dort nicht dauerhaft stehen. Für die Linienbushaltestelle Auf dem Sande kann ein Überliegerstellplatz vor dem westlichen Speicherblock D eingerichtet werden. Östlich des Speichergebäudes D wird eine Stadtradstation entstehen. Die restliche Fläche wird als Fahrradstellplatzfläche genutzt.



Am Sandtorkai West

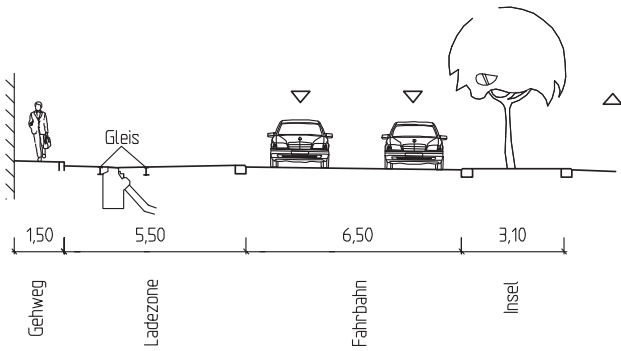


Abbildung 38: Bestandsituation

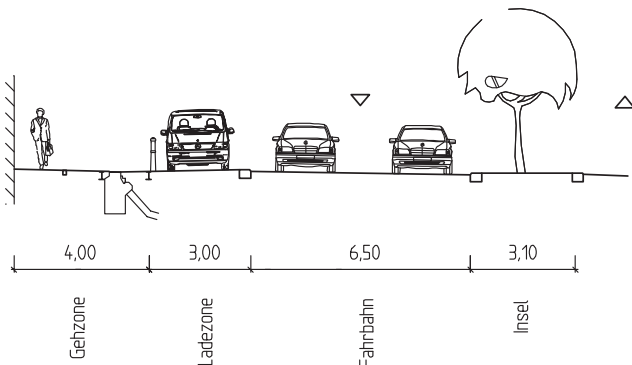


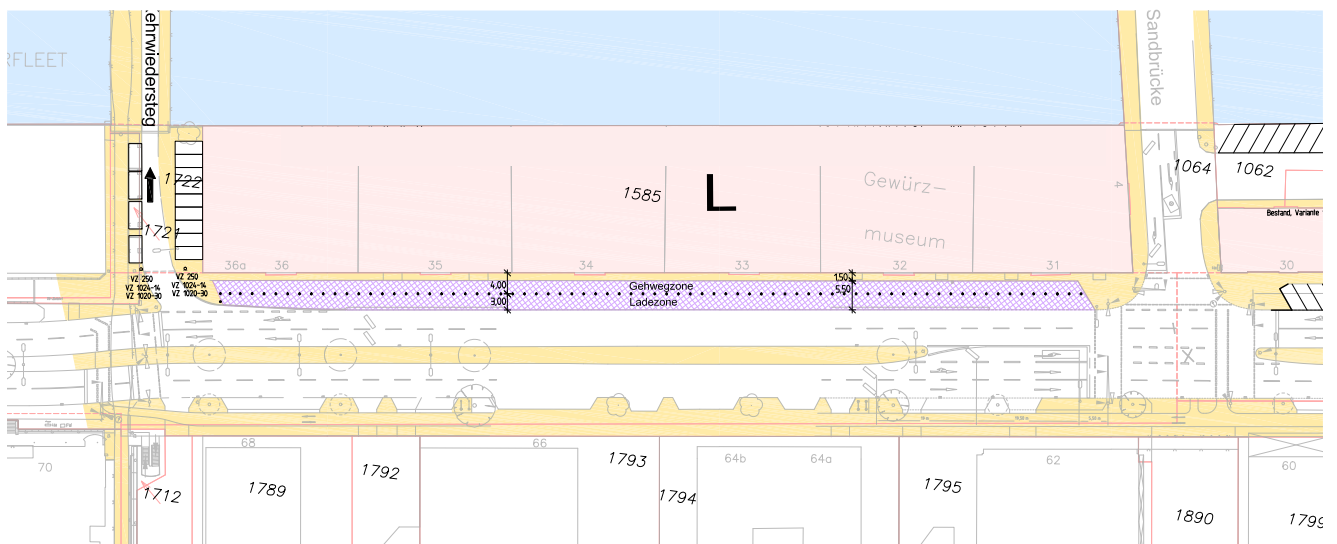
Abbildung 39: Planung

Der Straßenquerschnitt Am Sandtorkai wurde bereits im Rahmen der äußeren Erschließung der HafenCity bis zur südlichen Grenze der Ladezone umgebaut. Der Speicherblock L soll perspektivisch analog zum gegenüberliegenden Kaispeicher D in eine Kulturnutzung umgewandelt werden.

Aufgrund der abnehmenden Lagernutzung kann die vorhandene Ladezone in einen 3,00 m breiten auch für Lieferfahrzeuge geeigneten Längsparkstreifen und eine 4,00 m breite Gehwegzone aufgeteilt werden.

Zur Verbesserung der Begehbarkeit wird die vorhandene Bordkante abgesenkt, so dass an der nördlichen Schiene des noch vorhandenen Gleises eine ebene Fläche entsteht.

Die Entwässerung verläuft in der Gehzone, die mit Steckpfosten von der Ladezone getrennt ist.



Brook

Im westlichen Bereich der Straße Brook wird der Umfang des ruhenden Verkehrs und der Ladezonen aufgrund der Integration eines Geh- und Radweges am Zollkanal verringert. Zukünftig werden die Stellplätze hier in Längsaufstellung angeordnet.

In der Aufweitungsfäche Pickhuben / Brook liegt eine historische Verkehrsinsel, die durch eine zusätzliche Insel verlängert wurde. Die Verlängerung wird beseitigt. Bordkanten und Inselfläche der historischen Insel werden höher gesetzt, um das Befahren mit dem Pkw zu verhindern.

Um den südlichen Längsparkstreifen erhalten zu können, wird hier eine Einbahnstraße mit 3,65 m breiter Fahrbahn eingerichtet.

Die auf der Südseite angeordnete Stellplatzreihe wird an den Eingängen der Speicher unterbrochen, um ein bequemes Queren der Fußgänger vom Hauptfußweg am Zollkanal zu ermöglichen.

Die Anordnung der Stellplatzflächen verläuft aufgrund der geringen Straßenbreite im östlichen Bereich in Längsaufstellung der Fahrbahn.

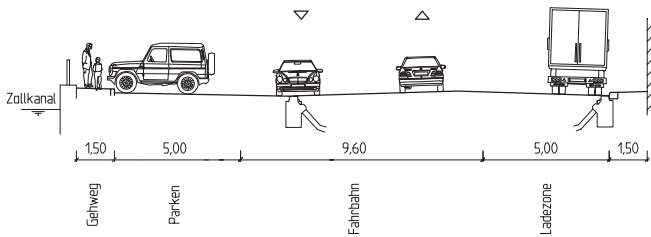


Abbildung 40: Bestandsituation

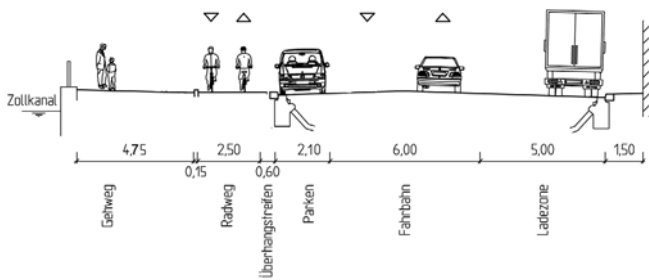
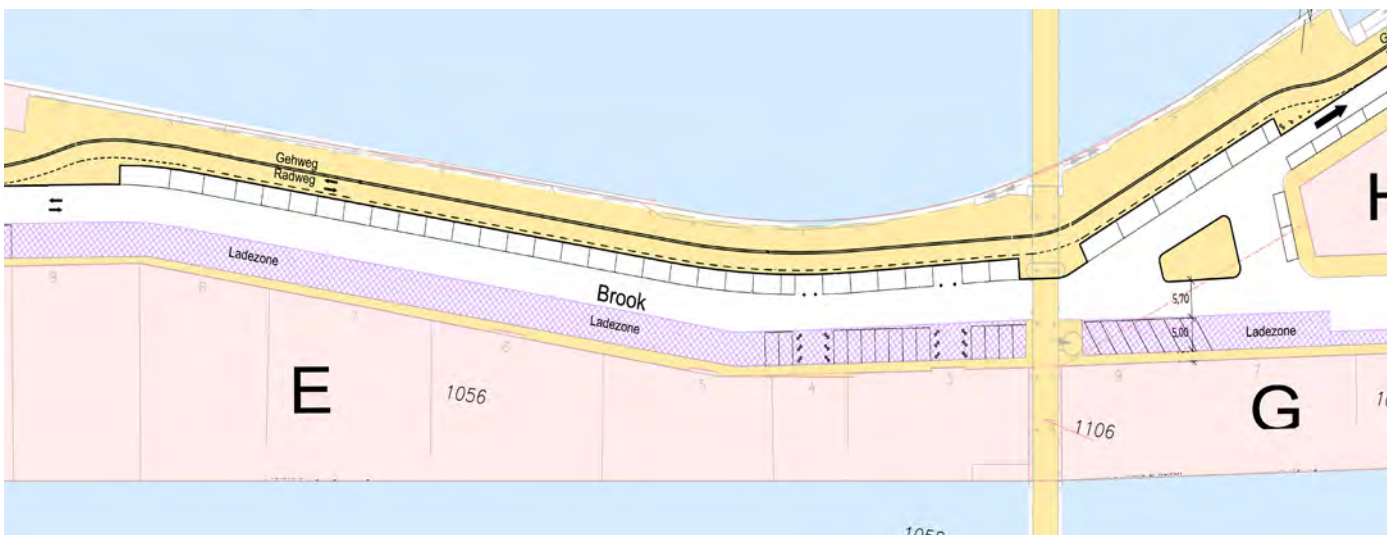


Abbildung 41: Planung



Neuer Wandrahm

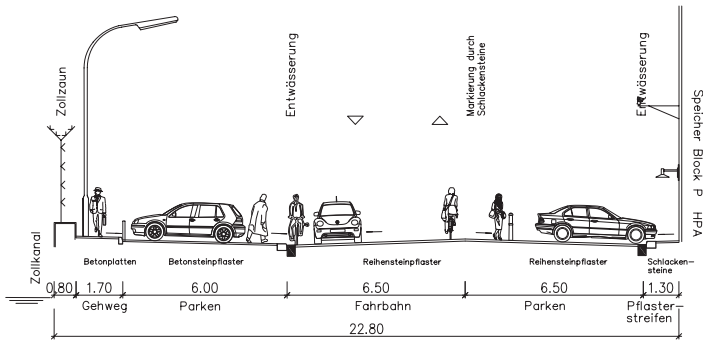


Abbildung 42: Bestandsituation

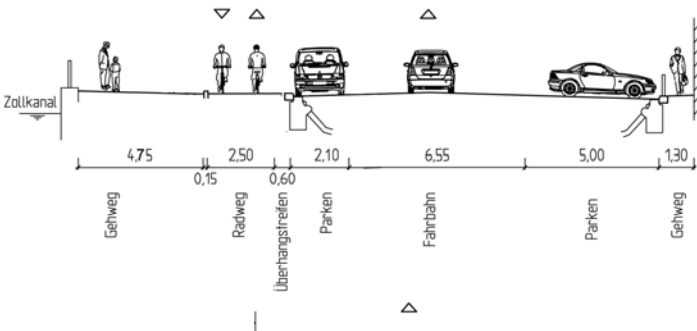


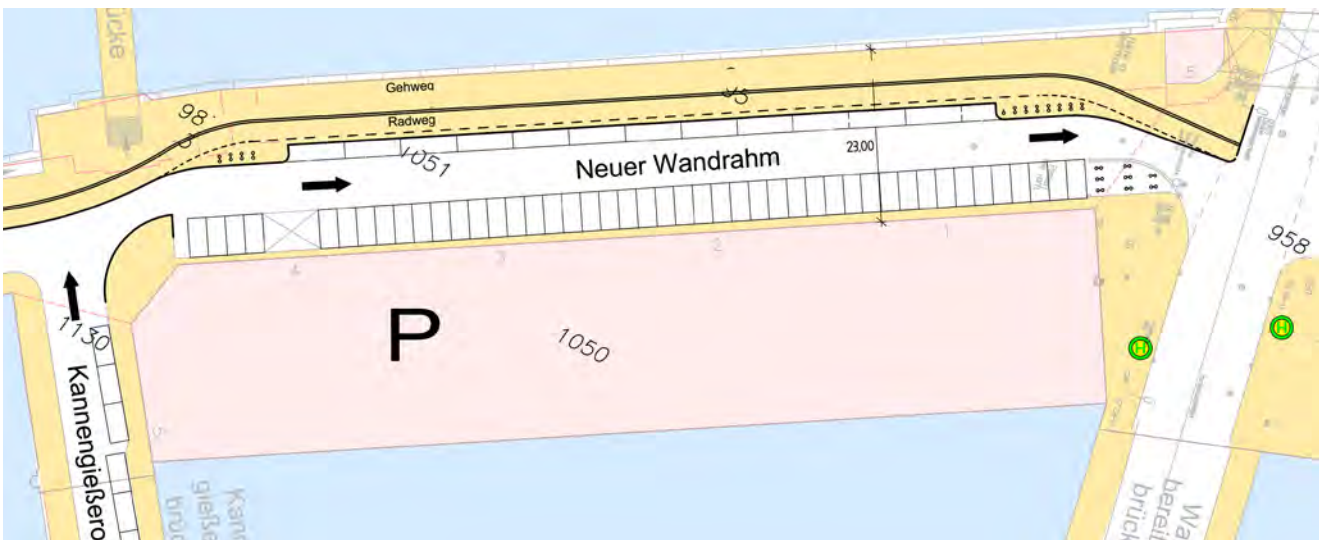
Abbildung 43: Planung

Wie im östlichen Brook wird auch hier zugunsten der Parkraumerhaltung eine Einbahnstraße entstehen.

Zusätzlich zu den Stellplätzen für den motorisierten Verkehr werden Fahrradstellplätze geschaffen.

Vor dem Speichergebäude verläuft der 1,50 m breite Pflasterstreifen mit Abgrenzung zu den Stellplatzflächen.

Im Bereich des Hauptzugangs der Hamburg Port Authority (HPA) wird der Parkstreifen unterbrochen, um hier einen bequemen Fußgängerübergang zu ermöglichen. Rechts und links dieses Übergangs können zusätzlich Fahrradstellplätze angeordnet werden.



Alter Wandrahm und Kaizone am Zollkanal

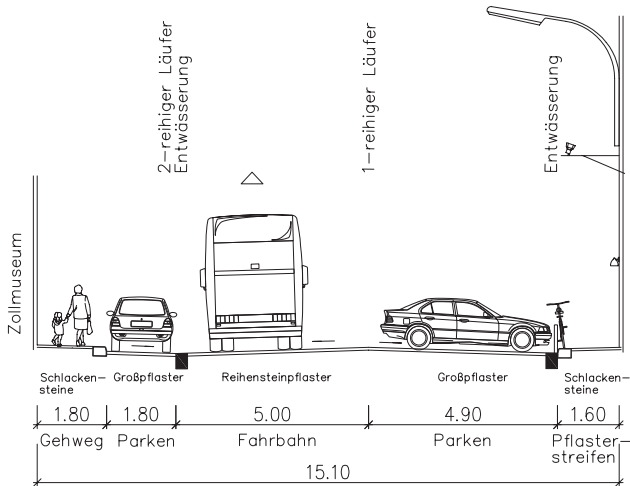


Abbildung 44: Bestandsituation

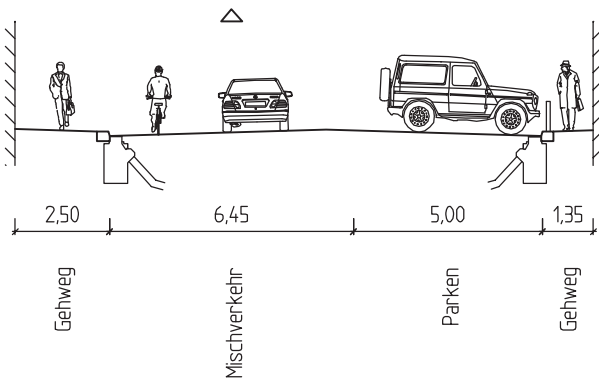
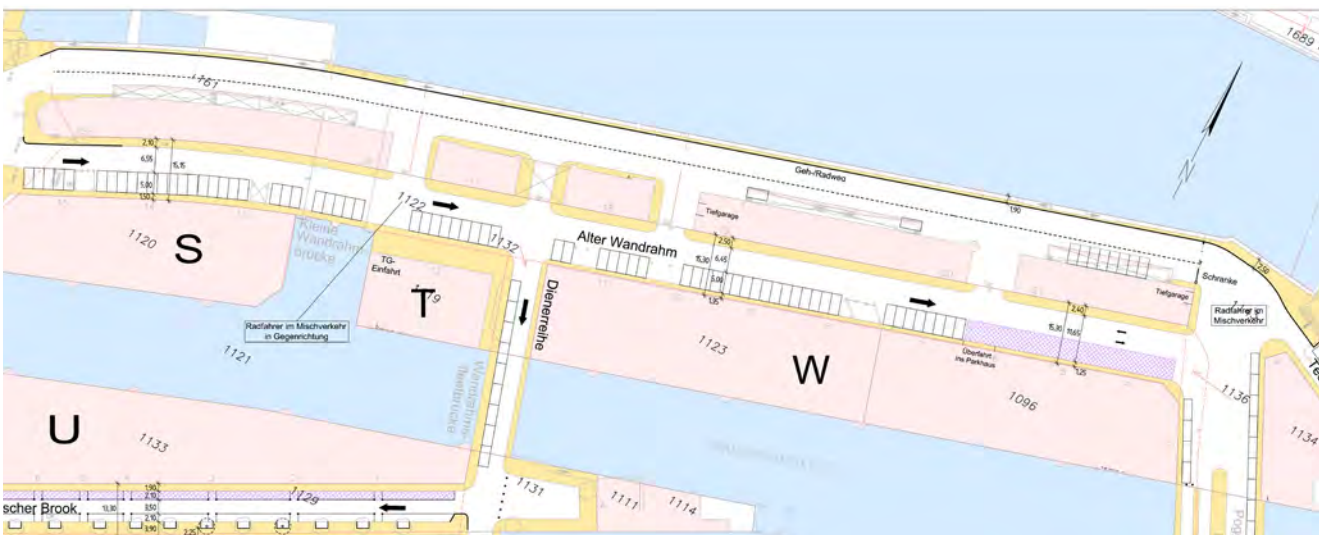


Abbildung 45: Planung

Für die Planung wurde sowohl die Straße zwischen den Gebäuden als auch die Kaizone zum Zollkanal hin betrachtet. Die Flächen am Zollkanal sind z. Zt. verpachtet bzw. gehören zum Zollmuseum und sind durch Tore für den öffentlichen Durchgang gesperrt. Gleichwohl soll hier mittelfristig der übergeordnete Elberadweg weiter geführt werden. Für diese öffentliche Promenade ist ein 7 m breiter Streifen freizuhalten. Bis diese Planung umgesetzt ist, werden die Radfahrer auf der Fahrbahn des Alten Wandrahms mitgeführt. Dafür dürfen sie den Alten Wandrahm auch entgegen der Einbahnrichtung befahren. Zur Verbesserung der Befahrbarkeit für Radfahrer wird das vorhandene Granitpflaster am Fahrbahnrand durch geschnittenes Granitpflaster ersetzt.

Die Fußgänger sollen auf dem nördlichen Gehweg des Alten Wandrahms gehen. Dieser Gehweg ist zwischen Poggenmühle und Bei St. Annen 2,10 m bis 2,50 m breit. Der geplante Stellplatzstreifen auf der Südseite der Fahrbahn wird zum bequemen Queren der Fußgänger an den Eingängen der Speicher unterbrochen.

Das heute noch abschnittsweise mögliche Längsparken am nördlichen Fahrbahnrand entfällt.



St. Annenufer

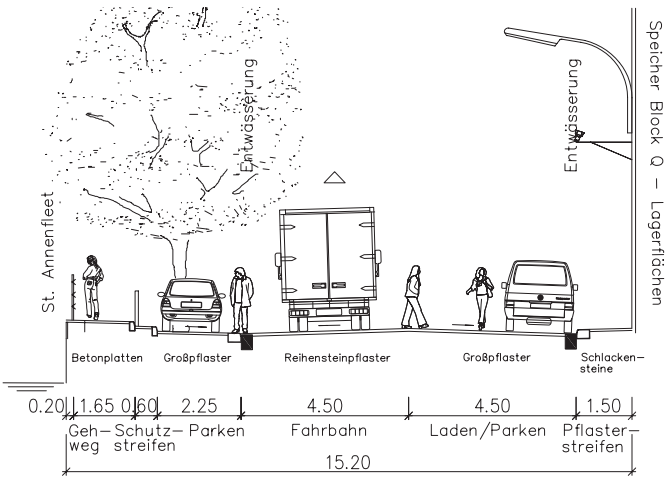


Abbildung 46: Bestandsituation

Der vorhandene Querschnitt bleibt im Grundsatz unverändert. Eine Stufe im Gehweg wird durch Veränderung der Querneigungen beseitigt, so dass eine ebene Gehwegbreite einschließlich Baumscheiben von 2,30 m entsteht.

Das Gelände zwischen Gehweg und Parkierung entfällt, so dass ein großzügigerer Raum für die Fußgänger entsteht.

Die Stellplatzflächen sind zwischen den Bäumen angeordnet.

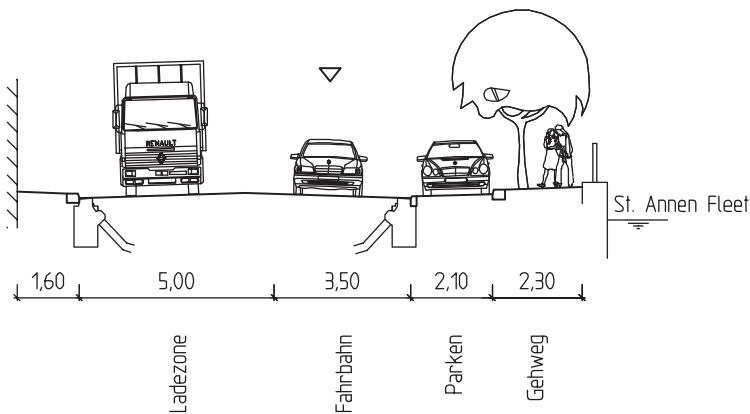
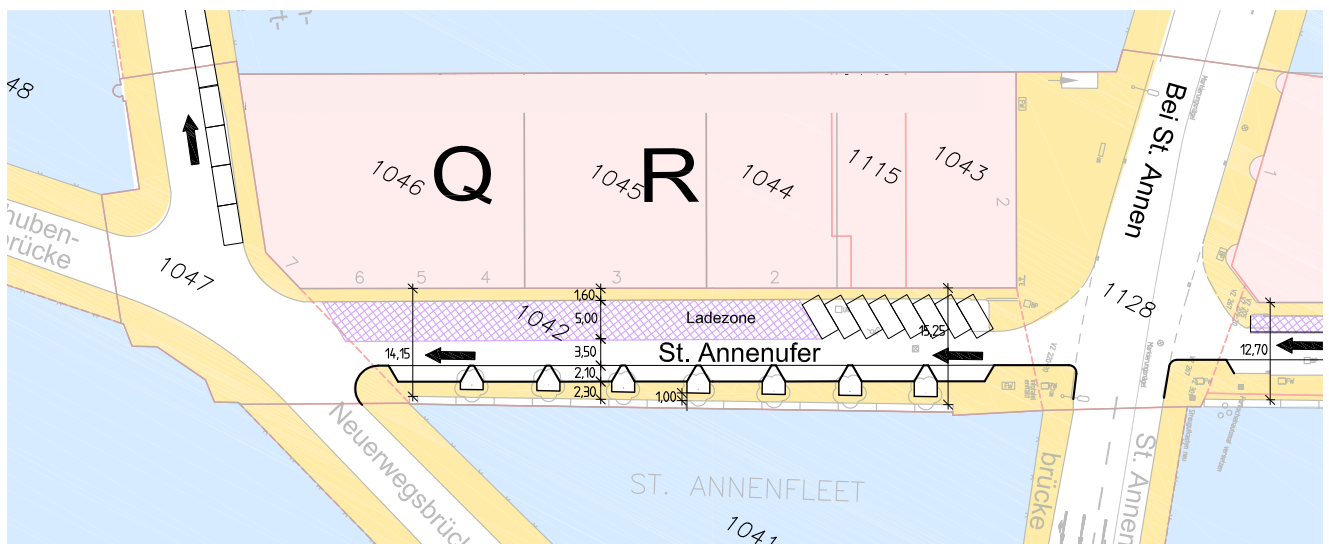


Abbildung 47: Planung



Holländischer Brook

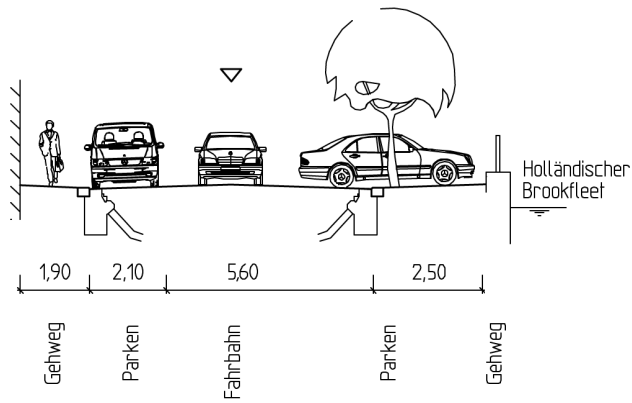


Abbildung 48: Bestandsituation

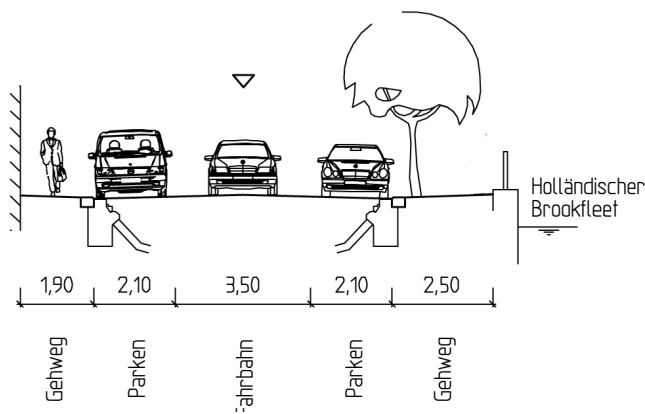
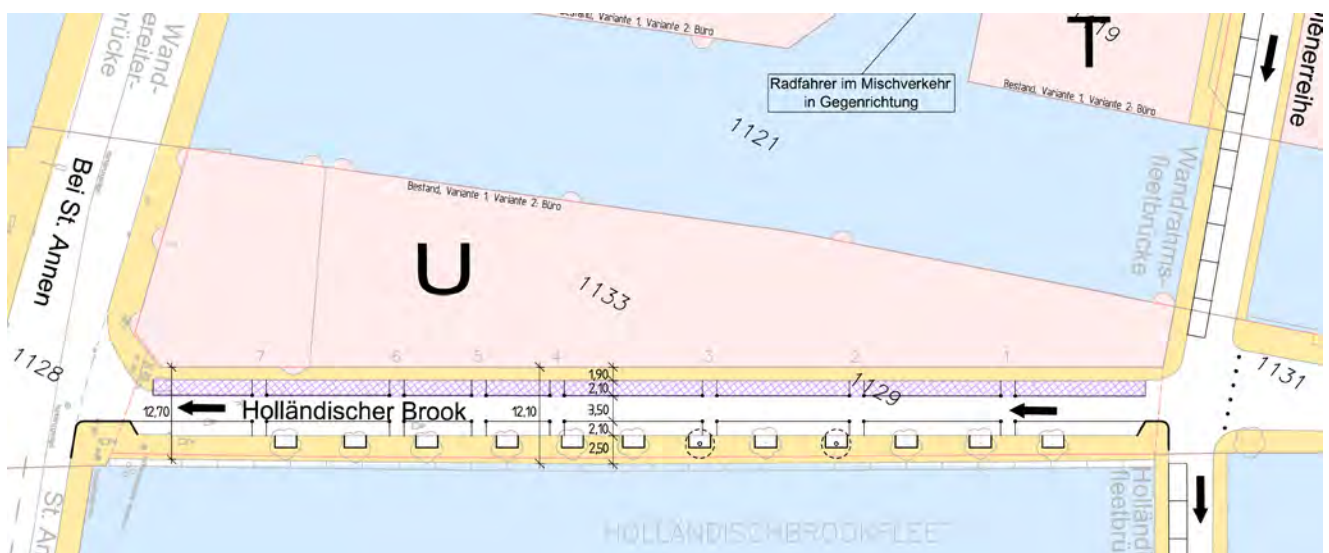


Abbildung 49: Planung

Da der Hauptgehweg an der Fleetseite verlaufen soll, wird das heutige Schrägparken auf der südlichen Nebenfläche durch Längsparken am Fahrbahnrand ersetzt. Ohne Verlegung der Bordsteinkante kann der 2,50 m breite Seitenstreifen dann ausschließlich als Gehweg und Baumstreifen genutzt werden.

In der weiteren Planung werden zusätzliche Quermöglichkeiten durch das Weglassen von einzelnen Stellplätzen geprüft.

Zwei Lücken in der Baumreihe werden durch Neupflanzungen geschlossen.



6.7 Kostenschätzung Erschließungskosten

Die Straßen, in denen eine bauliche Querschnittsveränderung vorgesehen ist, werden auf ganzer Straßenbreite erneuert. Die zum Teil unebenen Fahrbahnoberflächen aus Granitgroßpflaster werden wieder geordnet in Lage und Höhe hergestellt.

Die Kostenschätzung erfasst keine Kosten für die Umgestaltung der Achse Bei St. Annen und den Platzbereich St. Annen, da diese Bereiche entweder schon umgesetzt sind oder die Planung schon sehr weit fortgeschritten ist.

Das Provisorium des gekürzten Zollzaunes wird ersetzt durch einen geeigneten neuen Zaun nach historischem Vorbild an der tatsächlichen Kaikante.

Sielsanierungskosten wurden bei der Kostenschätzung berücksichtigt.

Als Einzelpositionen sind erfasst:

- Baustelleneinrichtung und Verkehrssicherung
- Erdbau
- Abbruch- und Ausbaurbeiten
- Entwässerung
- Anschlussleitungen
- Fahrbahn, Park- und Nebenflächen sowie Bordkanten und Fahrbahnmarkierungen
- Ausstattung wie öffentliche Beleuchtung, Straßenbegleitgrün, Möblierung, Zäune und Lichtsignalanlagen

- Sielsanierung
- Baustoffprüfung
- Kampfmittelsondierung
- Verschiedenes
- Nebenkosten
- Unvorhersehbares
- Ingenieurhonorar (Phasen 1.-9. und örtl. Bauüberwachung)

Es wurden 14 einzelne Straßenabschnitte betrachtet (siehe Pläne).

Insgesamt ergab die Kostenschätzung eine Summe von ca 18,75 Millionen Euro einschließlich 19 % Mehrwertsteuer. Die Aufschlüsselung der Kosten auf einzelne Straßenabschnitte und Maßnahmen ist der Anlage 3 zu entnehmen.

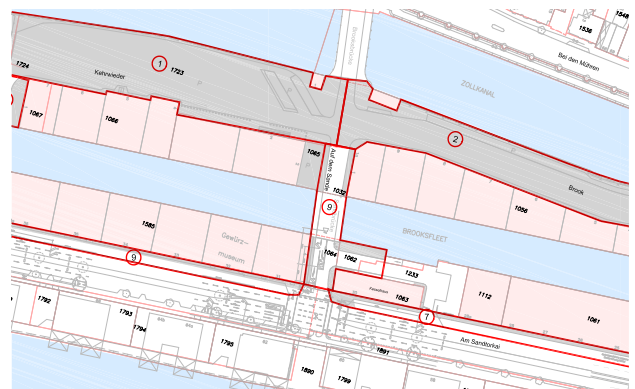
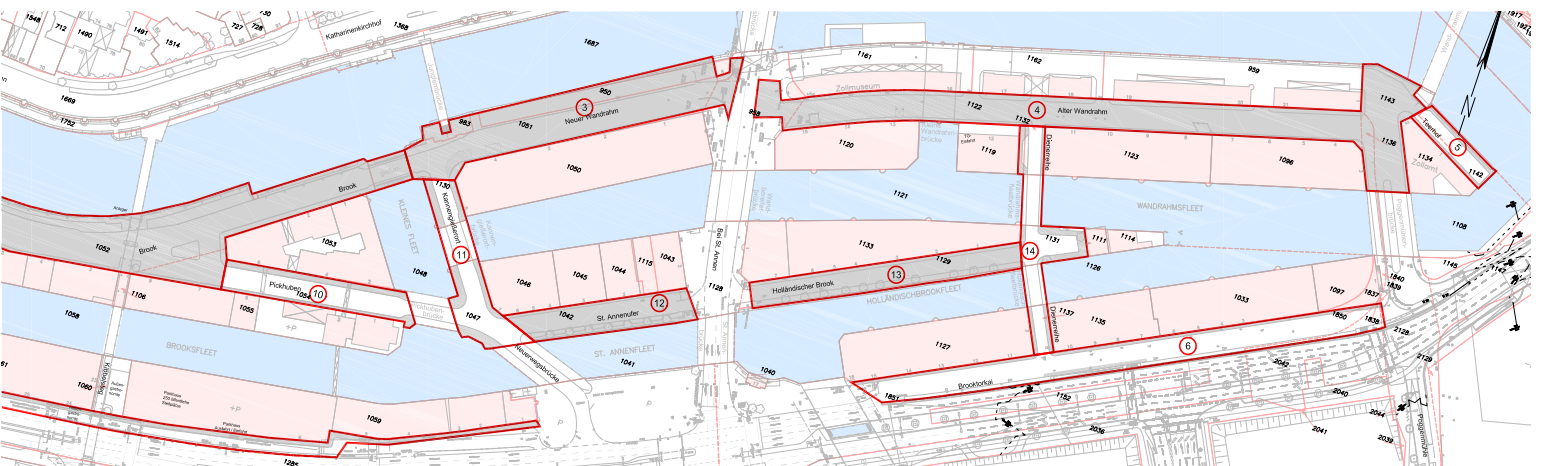


Abbildung 49 und 50: Straßenabschnitte 1. Kehrwieger, 2. Brook, 3. Neuer Wandrahm, 4. Alter Wandrahm, 5. Teerhof, 6. Brooktorkai, 7. Am Sandtorkai, 8. Kehrwiegersteg, 9. Auf dem Sande, 10. Pickhuben, 11. Kannengießerort, 12. St. Annenufer, 13. Holländischer Brook, 14. Dienerreihe

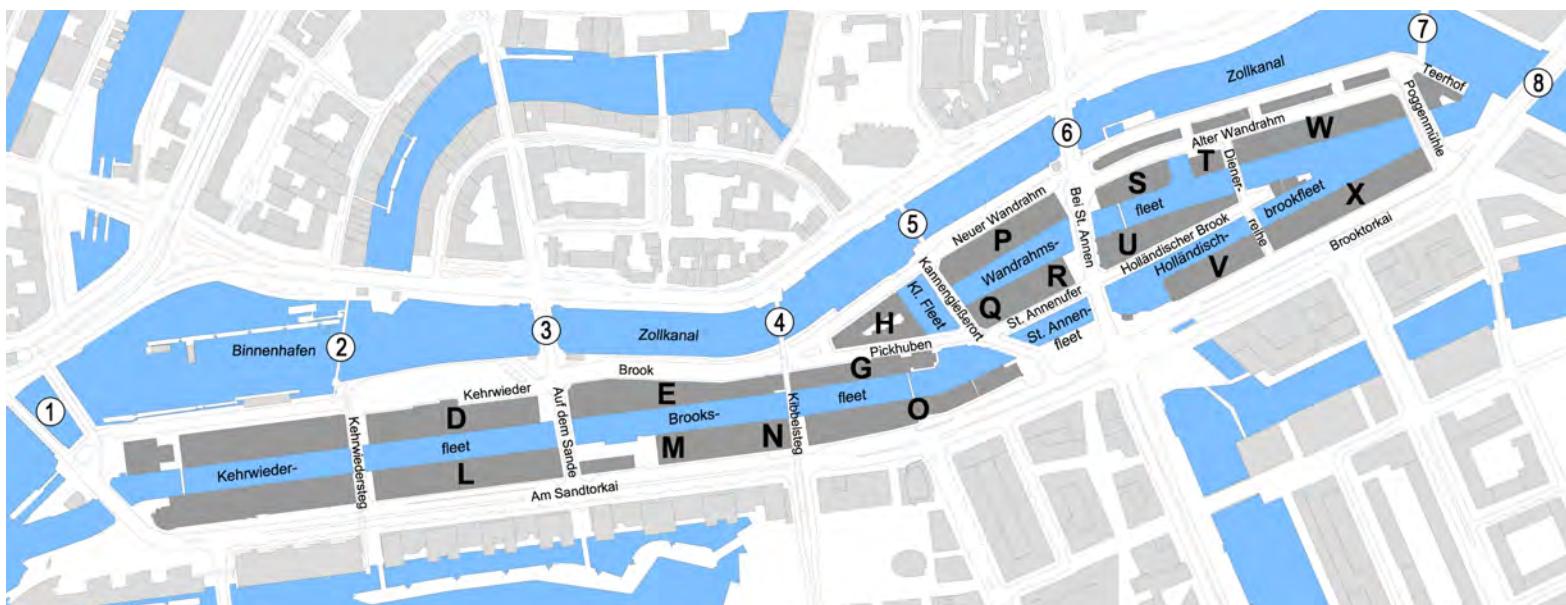


6.8 Brücken zur Erschließung der Speicherstadt

Die Speicherstadt bildet gemeinsam mit der HafenCity eine Insel, die nur über folgende, zum denkmalgeschützten Ensemble zählende Brücken zu erreichen ist:

- 1 Niederbaumbrücken
- 2 Binnenhafenbrücke
- 3 Brooksbrücke
- 4 Kibbelsteg
- 5 Jungfernbrücke
- 6 Kornhausbrücke
- 7 Wandrahmsteg und
- 8 Oberbaumbrücke

Im Hamburger Hafen folgen die Brücken weitgehend dem konstruktiven Prinzip der Bogenbrücke, sogar Anlegerbrücken haben Bogenformen oder sind Fischbauchträger-Konstruktionen. Ausnahmen bilden im Hafengebiet generell nur die großen Autobahn-, Straßen- oder Eisenbahnbrücken. So sind auch die Brücken in der Speicherstadt mit den Ausnahmen Binnenhafenbrücke, Wandrahmsteg und Oberbaumbrücke Bogenbrücken.



Niederbaumbrücke

Die beiden Flügel der Niederbaum(doppel)brücke entsprechen dem Prinzip der Bogenbrücke mit abgehängter aussteifender Fahrwegplatte. Die Brücke ist nicht Hochwasser geschützt.



Binnenhafenbrücke

Die einseitige Schrägseilbrücke mit Pylon und weitergehenden Fachwerkträgern ist als Hochwasser geschützter Rettungsweg für das Hanseatic Trade Center entstanden. Sie ist nur für Fußgänger und nicht für Rettungsfahrzeuge geeignet. Die Binnenhafenbrücke ist mit ihrem Pylon sehr untypisch für die Brückenlandschaft im Hafengebiet.



Brooksbrücke

Diese Brücke stellt eine der wichtigen Nord-Süd-Zufahrten in die Speicherstadt und weiter in die Hafencity dar und ist heute idealtypisch für die Mehrheit der Brücken im Hamburger Hafen - eine Bogenbrücke mit Fahrbahn auf Höhe der angrenzenden Straßenräume, d.h. nicht Hochwasser geschützt. Darüber hinaus zeichnet sie sich durch die Bronze-Statuen von St. Ansgar, Barbarossa, Hammonia und Europa als Brückenköpfe aus - nicht unähnlich den Brückenheiligen im südlichen Mitteleuropa.



Kibbelsteg

Die Folge der drei Bogenbrücken des Kibbelstegs erfüllt alle erforderlichen Parameter einer Brücke in der Speicherstadt. Sie ist hochwassersicher und dient als Fluchtweg. Sie ist für Rettungsfahrzeuge geeignet, liegt auf einer Höhe von bis zu $\sim +8,0$ m NN und stört den Schwerlastverkehr auf dem Brook und Am Sandtorkai nicht. Vom Kibbelsteg können Rettungsfahrzeuge zukünftig auch neue Wohnnutzungen in den Blöcken E, G und N und eine mögliche Hotelnutzung im Gebäude Am Sandtorkai 4 und 5 erreichen. Die Brücken sind auf zwei Ebenen begehbar.



Jungfernbrücke

Diese Bogenbrücke ist eine reine Fußgängerbrücke und nicht Hochwasser geschützt. Sie hat einen im Kanon der anderen Brücken untypischen, äußerst flach geneigten Bogen.



Kornhausbrücke

Über die Kornhausbrücke wird ein Großteil des Nord-Süd-Verkehrs in und durch die Speicherstadt geleitet. Sie führt in die Hafencity und darüber hinaus über die Versmannstraße auch in die südlichen Hafengebiete. Die Verkehrsbelastung auf der Brücke ist hoch und zudem ist sie nicht Hochwasser geschützt. Prägend sind die hohen Podeste für die steinernen Figuren von Vasco da Gama und Columbus als Brückenköpfe und die Anordnung des Bogens.



Wandrahmsteg

Diese Fußgängerbrücke ist ein Beispiel für eine typische Brückenkonzeption aus den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg. Konstruktiv eindeutig, ohne besondere architektonische Ambitionen. Der Wandrahmsteg ist eine wichtige Fußwegverbindung vom U-Bahnhof Meißberg und vom Kontorhausviertel in den östlichen Teil der Speicherstadt. Der im Zweiten Weltkrieg zerstörte, ursprüngliche Wandrahmsteg lief achsial auf das Eingangstor des Chilehauses und den dahinter liegenden Burchardplatz zu. Der heutige Wandrahmsteg liegt weiter östlich und ist auch unter formalen Gesichtspunkten unbefriedigend. Das Tragwerk wird durch hochstegige Vollwandträger anstelle einer hafentypischen Bogenbrückenkonstruktion gebildet. Der Wandrahmsteg ist ebenfalls nicht Hochwasser geschützt.



Oberbaumbrücke

Die Oberbaumbrücke stellt für viele Verkehrsteilnehmer eine wichtige Verbindung von der Innenstadt in die Speicherstadt und HafenCity dar. Sie ist der östliche Endpunkt der Ost-West-Achse der Straßen Am Sandtorkai und Brooktorkai. Die Oberbaumbrücke bindet die Speicherstadt und die HafenCity hochwassergeschützt an. Sie ist wie der Wandrahmsteg eine „moderne“ Brücke, praktisch, ohne architektonischen Anspruch, weder für das Stadtbild noch für die Ingenieurbaukunst.



Empfehlungen

Binnenhafenbrücke, Wandrahmsteg und Oberbaumbrücke stellen weder besondere Leistungen der Ingenieurbaukunst dar, noch sind sie denkmalwürdig. Es wird empfohlen, mittelfristig bis langfristig eine neue Konzeption für Binnenhafenbrücke und Wandrahmsteg zu finden.

Die Binnenhafenbrücke könnte im Zuge eines Sperrwerkbaus als integraler Bestandteil des Sperrwerks neu errichtet werden.

Der Wandrahmsteg sollte wieder in die alte Lage versetzt werden. Außerdem wäre eine Fußgängerbrücke mit einer leichten Bogenkonstruktion wünschenswert.

Die Oberbaumbrücke wird nicht als Brücke über ein wichtiges Hamburger Gewässer wahrgenommen. Sie hat keinen Anfang und kein Ende und dass sie in eines der historisch bedeutsamsten Hamburger Quartiere und in die HafenCity führt, ist nirgendwo erkennbar. Wenn es auch nicht realistisch sein kann, diese „moderne“ Brücke durch eine neue hafentypische Bogenbrücke zu ersetzen, sollte doch angestrebt werden, die Brücke stärker als Brückenbauwerk zu akzentuieren. Dafür sollten der Anfang und das Ende der Brücke dreidimensional erlebbar werden. Ob dies wie bei anderen Speicherstadtbrücken mit speziellen Skulpturen geschieht oder ob andere Gestaltungsmittel gefunden werden, ist noch zu prüfen. Da die Oberbaumbrücke Teil der Kunstmeile Wallring ist, bietet es sich an, aus der Akzentuierung der Brücke ein Kunstprojekt zu entwickeln.

6.9 Brücken in der Speicherstadt

Innerhalb der Speicherstadt dienen 14 weitere Brücken dem Fahrverkehr und den Fußgängern:

1. Wilhelminenbrücke über das Kehr wiederfleet
historische Deckbrücke ohne Bogen
Bestand: Fahrbahn Gußasphalt / Östliche Nebenfläche Teppichmosaik (Kunstprojekt), Westliche Nebenfläche Beton
2. Kehr wiedersteg über das Kehr wiederfleet
doppelstöckige Brücke:
 1. Straßenbrücke Deckbrücke
Bestand: Fahrbahn Gußasphalt / Nebenflächen Gußasphalt
 2. moderne Bogenbrücke als Fußgängerbrücke auf der +1-Ebene, Entstehung im Zuge des Kehr wiedersteges
Bestand: Gußasphalt
3. Sandbrücke über Kehr wiederfleet bzw. Brookfleet
historische Bogenbrücke
Entstehung im Zuge der Straße Auf dem Sande
Bestand: Fahrbahn Gußasphalt / Nebenflächen Beton
4. Kibbelstegbrücke über das Brooks fleet
moderne Bogenbrücke als Fußgängerbrücke auf der +1-Ebene
Entstehung im Zuge des Kibbelstegs
Fußgänger/Radfahrer und Rettungsfahrzeuge
Bestand: Holzbelag
darunter (EG-Ebene) moderne Deckbrücke
5. Pickhubenbrücke über das Kleine Fleet / Brooks fleet
historische Bogenbrücke
Entstehung im Zuge von Pickhuben und St. Annenufer
Bestand: Fahrbahn Großpflaster / Nebenflächen Beton
6. Kannengießertortbrücke über das Kleine Fleet bzw. Wandrahmsfleet

historische Brücke

Bestand: Fahrbahn Großpflaster / Nebenflächen
Beton

7. Kannengießerbrücke über das Wandrahmsfleet
historische Brücke
Bestand: Fahrbahn Großpflaster / Nebenflächen
Beton

8. Neuerwegsbrücke über Brooksfleet bzw. St.
Annen
historische Bogenbrücke
Entstehung im Zuge Kannengießerort und Am
Sandtorkai
Bestand: Fahrbahn Großpflaster / Nebenflächen
Beton

9. Wandbereiterbrücke über das Wandrahmsfleet
historische Bogenbrücke
Entstehung im Zuge der Straße Bei St. Annen
Bestand: Fahrbahn Asphalt / Nebenflächen
Asphalt

10. St. Annenbrücke über St. Annenfleet bzw. Hol-
ländischbrookfleet
moderne unauffällige Straßenbrücke ohne wei-
tere gestalterische Ansprüche
Entstehung im Zuge der Straße Bei St. Annen

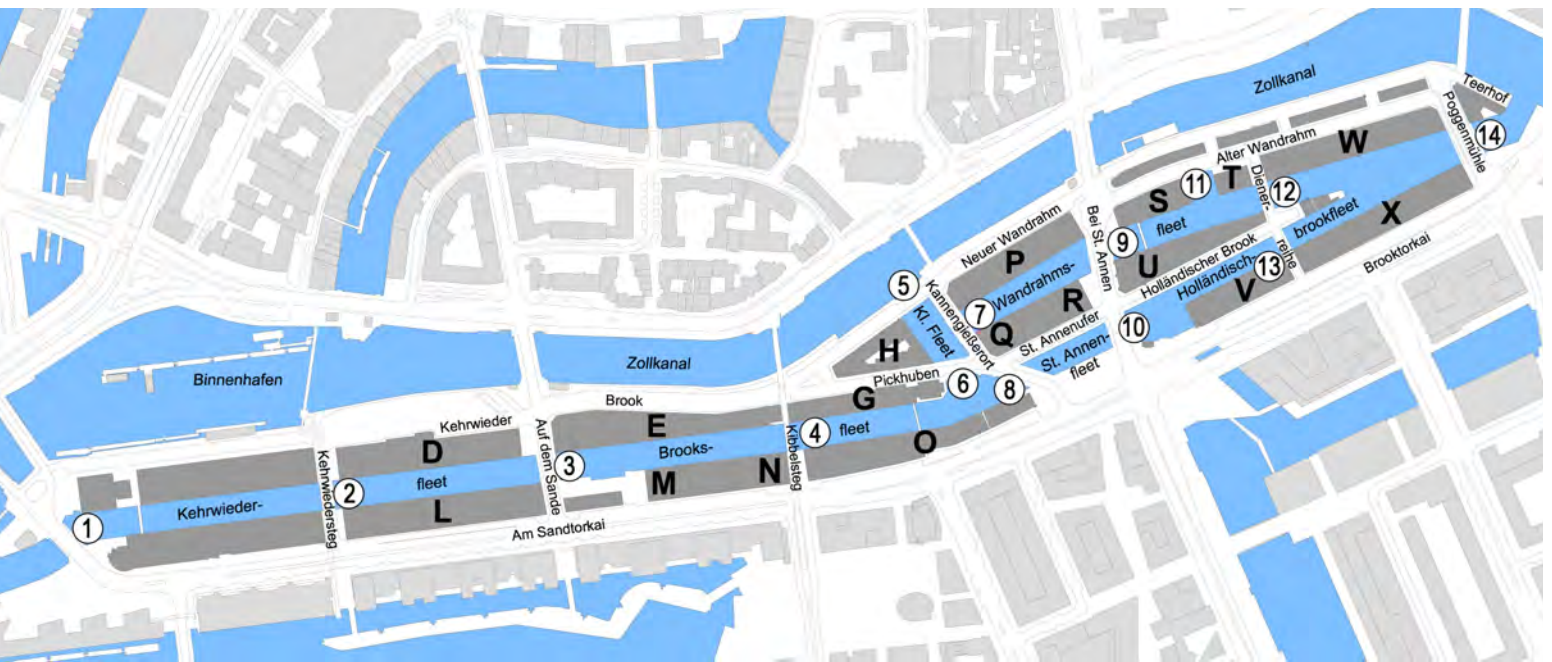
Bestand: Fahrbahn Asphalt / Nebenflächen
Asphalt

11. Kleine Wandrahmsbrücke über das Kleine
Wandrahmsfleet
unscheinbare Brücke
Entstehung im Zuge der Straße Alter Wandrahm
Bestand: Fahrbahn Großpflaster / Nebenflächen
Beton

12. Wandrahmsfleetbrücke über das Wandrahms-
fleet
historische Bogenbrücke
Entstehung im Zuge der Straße Dienerreihe
Bestand: Fahrbahn Großpflaster / Nebenflächen
Asphalt

13. Holländischbrookfleet-Brücke über das Hollän-
dischbrookfleet
historische Bogenbrücke
Entstehung im Zuge der Straße Dienerreihe
Bestand: Fahrbahn Großpflaster / Nebenflächen
Asphalt

14. Poggenmühlenbrücke über Zusammenfluss von
Wandrahmsfleet u. Holländischbrookfleet
historische Dreibogenbrücke
Bestand: Fahrbahn Gußasphalt / Nebenfl. Beton



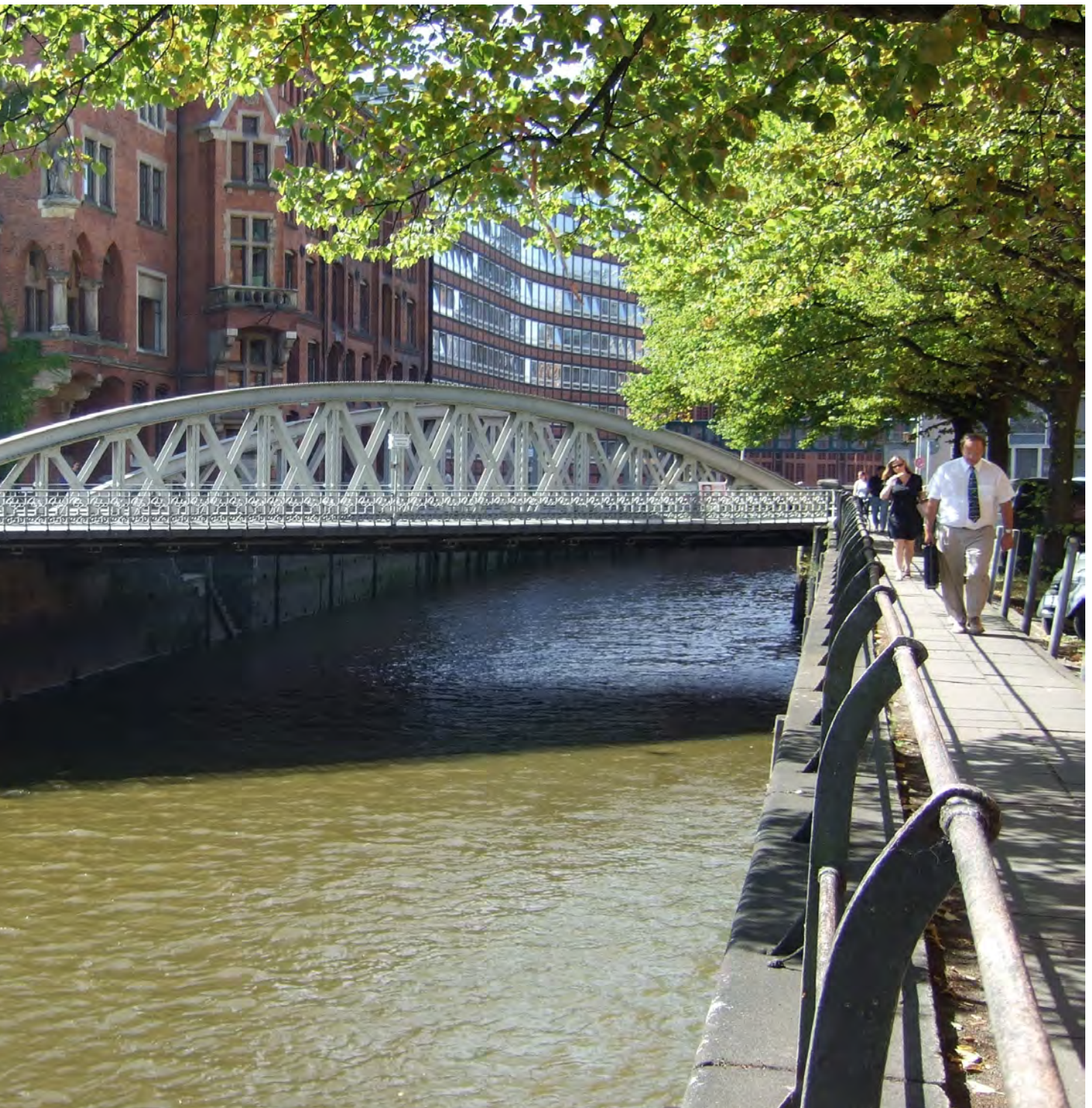
Empfehlung

Die Brücken sind ein prägendes Element des Fleetraumes und stellen bevorzugte Sichtplattformen dar. Sie sollten frei von Stellplätzen und Stadtmöblierung gehalten werden. Das Anbringen von Werbetransparenten und -plakaten wird nicht gestattet.

Die vorhandenen Brücken sind zu erhalten. Die Fahrbahnoberbeläge müssen in Granit-Großsteinpflaster ausgeführt werden. Ausgenommen sind aufgrund der hohen Beanspruchungen insbesondere auch durch den Schwerlastverkehr die Brücken in den Hauptzugangsachsen Bei St. Annen und Am Sandtorkai/Brooktorkai. Dies betrifft die Niederbaumbrücken, die Wilhelminenbrücke und Oberbaumbrücke sowie die Wandbereiterbrücke und die St. Annenbrücke. Auch die Fahrbahnbeläge der in Kapitel 6.8 benannten Brücken in die Speicherstadt werden in Asphalt ausgeführt.

Für die Gehwege ist keine Pflasterung vorgesehen, da dieses nicht der historischen Bauweise entsprechen würde. Wie bei der Wandbereiterbrücke und St. Annenbrücke bereits ausgeführt, ist hier eine mit transparentem Bindemittel umhüllte Absplittung aus Elektroofenschlacke (EOS) vorzusehen.





7. Freiraum

7.1 Freiraumplanung St. Annen

Der Platzbereich St. Annen ist ein zentrales Bindeglied zwischen der Speicherstadt und der HafenCity. 2006 wurde ein internationaler Freiraumwettbewerb für den Bereich Magdeburger Hafen durchgeführt. Der Wettbewerbsbereich erstreckt sich auf das Überseequartier und die Flächen östlich des Magdeburger Hafens, aber auch auf den Gesamttraum St. Annen.

Das spanische Büro BB+ GG, das den Freiraumwettbewerb für sich entscheiden konnte, setzt darauf, die vielfältigen räumlichen Situationen durch ein Kontinuum in der Materialwahl zusammenzuführen. Gleichzeitig werden die spezifischen Charakteristika der einzelnen Orte durch ihre besondere architektonische Ausgestaltung akzentuiert.

Der gesamte Platzbereich St. Annen wird durch die Straßen in mehrere Teile gegliedert. Eine dreieckige Fläche im Süden der Kreuzung (heutiger Dar-es-Salaam-Platz)

bildet den Übergang zum Maritimen Museum und zum Brooktorkai. Die Freiraumplanung ist hier bereits umgesetzt. Im Norden der Straßen Am Sandorkai/Brooktorkai wird der Platzraum durch die Straßen Pickhuben und Bei St. Annen wiederum in drei Teilbereiche gegliedert, wobei der zentrale Bereich eine wichtige Überleitungsfunktion zum Überseequartier in der HafenCity wahrnimmt.

Mittels eines einheitlichen Platzbelags aus Großsteinpflaster und markanten Linien aus dunkleren Kupferschlackesteinen werden die nördlichen Teilbereiche des St. Annen-Platzes als zusammengehöriger Platz lesbar. Sowohl im nördlichen als auch im südlichen Platzbereich werden Bänke aufgestellt, die den Besucher zum Verweilen einladen. Die Bänke sind nachts im Sockelbereich beleuchtet. Die Freiflächen für die gastronomische Nutzung am Fleetschlösschen sind in die Gestaltung einbezogen.

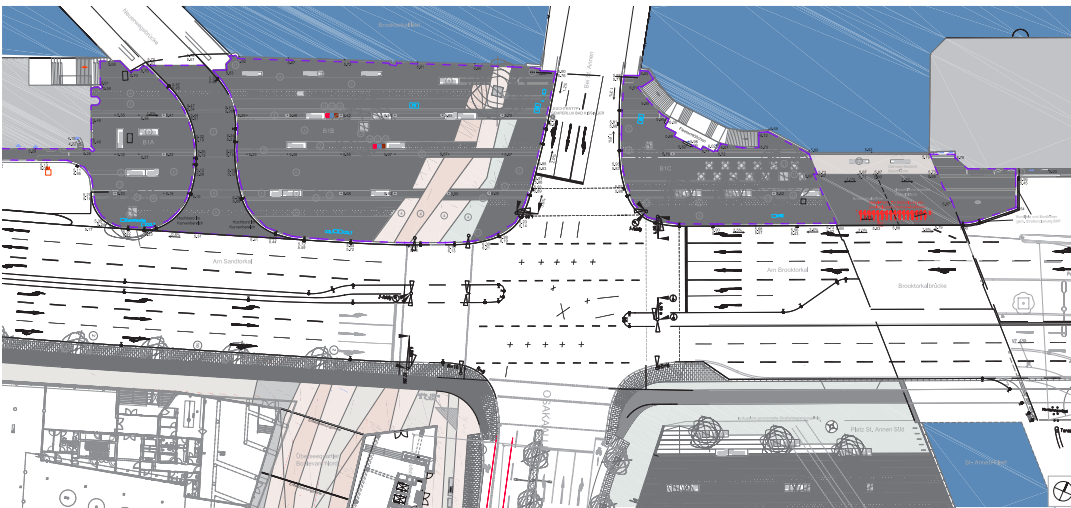


Abbildung 52: Freiraumplanung St. Annen, BB+GG



Abbildung 53: Dar-es-Salaam-Platz

7.2 Fleete und Kaimauern

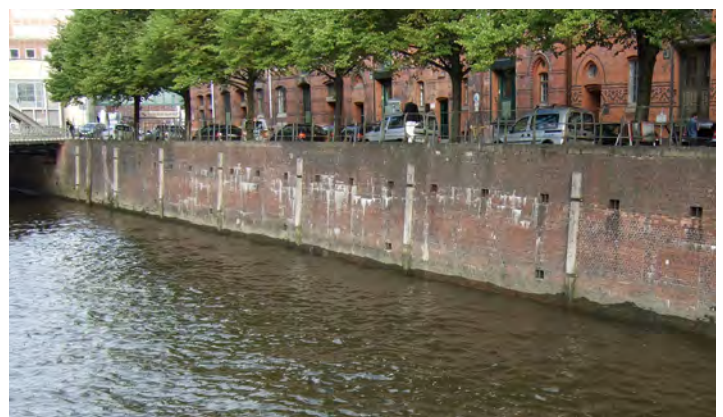
Die Speicherstadt verdankt ihren Wiedererkennungswert in großem Maße dem Kontinuum aus Fleeten, Kaimauern und Treppen. Der Blick in und auf die Fleete vermittelt das einprägsamste Bild des Ensembles. Die Schluchten der Speicher werden lediglich durch die Brückenbauten unterbrochen. Das Wasser wird von senkrechten Backsteinmauern gefasst. Um dieses einmalige Bild zu erhalten, dürfen zur Fleetseite keine Auskragungen und Schriften aller Art entstehen. Die Gestaltungsverordnung Speicherstadt schreibt vor, dass an straßen- und fleetseitigen Fassaden keine auskragende Balkone, Vordächer, Wintergärten, Loggien sowie Sonnenschutzanlagen und Markisen zulässig sind.

Anlegeplätze und Fahrwasser

Der Fleetraum diente der Anlieferung und dem Umladen von Waren in die Speichergebäude. Einbauten wie Stege oder Pontons hätten diese Funktion behindert und stellen damit ein für die Speicherstadt untypisches Element dar. Das Andocken von Pontonanlagen und Schuten ist nur für Transportzwecke und Baustelleneinrichtungen zulässig. Die Installation von festen Einbauten oder dauerhaften Liegeplätzen für Pontonanlagen soll unterbleiben.

Kaimauern und Geländer

Der geradlinige, senkrecht abfallende Verlauf ist charakteristisch für alle Uferwände. Die Kaimauern sind bündig auf Holzpfählen bzw. auf gerammten Spundwänden aufgebaut. Die Oberfläche der Mauer besteht aus vollen Klinkern oder Backsteinen bis zu einer Tiefe von -1,50 m NN. Stahlgeländer bilden die Absturzsicherung.



Bei Instandsetzungsmaßnahmen muss die Wand mit rotem Backstein gemauert und ohne Versprünge wiederhergestellt werden. Format und Farbe des Steines muss mit den vorhandenen Kaimauern der Speicherstadt korrespondieren. Die Verblendmauer muss auf die vorhandene Linie der Mauerkante (-1,50 m NN) herunter geführt werden.

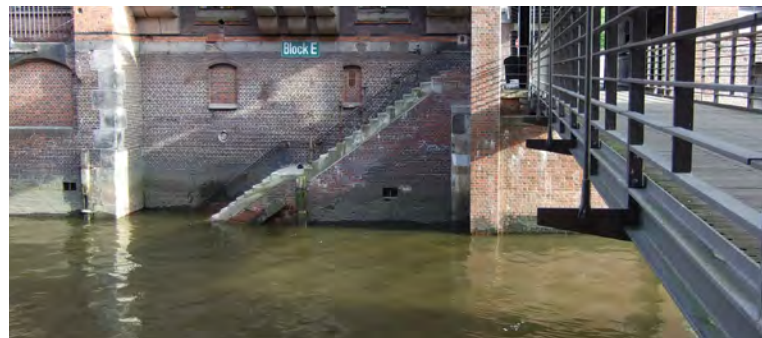
Die Speicherstadt weist eine Vielzahl von Geländeranlagen mit einem reichhaltigen Formenkanon auf. Neben vielfältigen Schmuckformen existieren auch einfache Stahlgeländer. Als Zielsetzung ist eine Vereinheitlichung der neuen Geländer in der Speicherstadt anzustreben, dabei ist die Material- und Farbwahl den historischen Geländern anzupassen. Neue Geländer sollen analog den Geländern am Sandtorhafen ausgeführt werden. Als Farbton ist DB 703 zu verwenden.

Treppen zum Wasser

Um die geraden Fluchten des Fleetraumes nicht zu durchbrechen sind die vorhandenen Abgänge zum Wasser in die Ufermauern eingeschnitten. Die Treppenanlagen sind in massiver Bauweise ausgeführt und erzeugen ein charakteristisches Positiv-/Negativ Bild. Dieses Erscheinungsbild ist im Rahmen von Erneuerungen oder Neuplanungen beizubehalten.



Abbildung 54: Neues Geländer am Sandtorhafen



7.3 Stadtmöblierung

Der Stadtraum Speicherstadt war stets Arbeits-, Lager- und Verkehrsraum. Der erforderliche Bewegungsraum wurde vor allem funktional gestaltet. Die klaren Kanten und strengen Fluchten stellen ein wesentliches Gestaltungsmerkmal der Speicherstadt dar und sind zu erhalten.

Zollabfertigungsanlagen und Zollzäune

Die Eingangsbereiche zur Speicherstadt sind in ihrer Gestaltung durch ihre ehemalige Funktion als Zollübergänge gekennzeichnet. Nach Aufgabe der Zollfreiheit für die Speicherstadt wurden die Zollabfertigungsanlagen inklusive der beidseitig der Brücken angeordneten Büro- und WC-Container überflüssig und sind weitgehend abgebaut. Der Zollübergang an der Kornhausbrücke soll aus denkmalpflegerischen Gründen mit seinen beiden Containern, dem Dach und den Absperrtoren erhalten bleiben. Hier soll in der direkten Nachbarschaft mit dem Zollmuseum der ehemalige Zollübergang gezeigt werden. Darüber hinaus werden auch die mit gastronomischen Nutzungen belegten beiden eingeschossigen Gebäude an der Brooksbrücke erhalten. Die Zaunanlage am Zollkanal wurde bis auf den Abschnitt des historischen Zollzauns gegenüber dem Zollmuseum auf Geländerhöhe eingekürzt.



Abbildung 55: Ehemaliger Zollübergang Kornhausbrücke



Abbildung 56: Historischer Zollzaun gegenüber Zollmuseum

Hauseingänge

Eingänge und Einrichtungen wie Lifte oder Treppenanlagen müssen hinter die Fassade zurücktreten und in das Bauvolumen integriert werden.

Notwendige Erschließungselemente (Treppen, Rampen) vor den Gebäudefronten müssen als leichte Konstruktionen in Stahl ausgeführt werden. Sie setzen sich in Kontrast zu der alten Bausubstanz und den Kaianlagen. Als Farbton ist DB 703 zu verwenden.

Terrassen

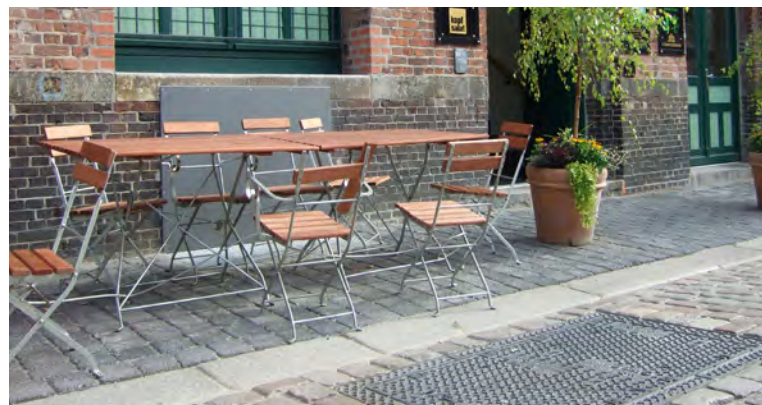
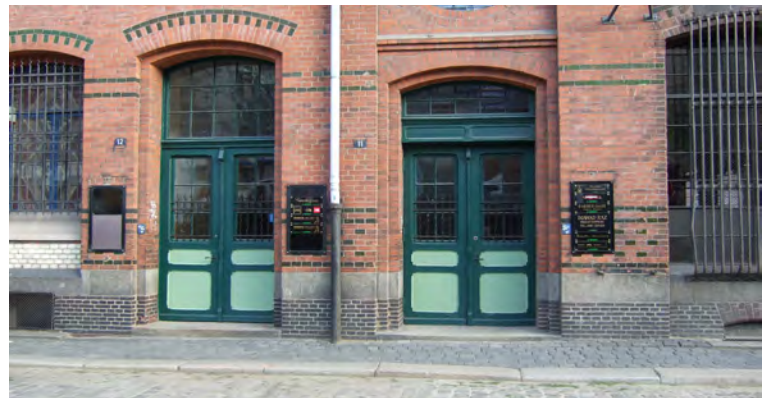
Außensitzplätze für gastronomische Nutzungen beleben das Quartier und sind daher grundsätzlich erwünscht. Sie müssen allerdings den folgenden gestalterischen Vorgaben entsprechen und können nur zeitbegrenzt zugelassen werden. Gemäß Gestaltungsverordnung ist die Abgrenzung von Terrassen oder Außenplätze mit Zäunen, Hecken oder ähnlichem generell unzulässig. Darüber hinaus sollte geregelt werden, dass Sonnenschirme nur ohne Werbung und in weißer oder naturfarbener Farbgebung zugelassen werden. Für das Mobiliar ist eine natürliche Oberflächenmaterialität vorzusehen; Kunststoffmöbel sollen ausgeschlossen werden.

Müllbehälter

Gemäß Gestaltungsverordnung sind Abfallentsorgungsanlagen und Müllbehälter im Gebäudeinneren unterzubringen.

Fahrradstellplätze

Diese entsprechend HBauO nachzuweisenden Plätze müssen in der Speicherstadt innerhalb der Gebäude nachgewiesen werden. Darüber hinaus ist eine Integration von Fahrradstellplätzen im Bereich der zukünftig privaten Ladezonen denkbar. In der Nähe von besonders publikumsintensiven Einrichtungen wie am Kehrwieder oder am Platzbereich St. Annen müssen auch Flächen für öffentliche Fahrradstellplätze eingerichtet werden. Analog zu den Bügeln in der Hafencity werden rechteckige Bügel im Farbton DB 703 aufgestellt.



Fahrradleihstation

In Hamburg wurde 2009 ein Fahrradleihsystem eingeführt, das verschiedene Stationen an zentralen Stellen in der Stadt hat. Im Bereich der Speicherstadt soll eine Station neben dem Speicher Block D im Eckbereich Auf dem Sande / Kehr wieder eingerichtet werden.



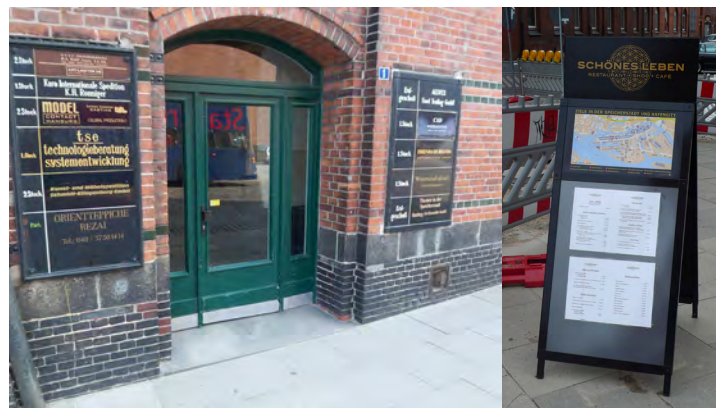
Werbung

Die Gestaltungsverordnung enthält für Werbeanlagen folgende Vorgaben:

- Werbeanlagen sind an der Stätte der Leistung zulässig. Sie sind als schwarze Hauseingangstafeln mit goldener Beschriftung oder als Firmenschriftzug in halbplastischen goldfarbenen Einzelbuchstaben auf der Fassade des Firmengebäudes zu gestalten. Sie haben in Größe und Ausführung den bestehenden Tafeln und Einzelbuchstaben zu entsprechen. Zulässig ist ein Firmenschriftzug pro Fassadenabschnitt, wenn ausreichend Abstand zu den Gebäudeecken eingehalten wird und Gliederungs- und Schmuckelemente der Fassaden nicht überdeckt oder in ihrer Wirkung beeinträchtigt werden.
- Automaten und Schaukästen sind im Fassadenbereich unzulässig.



Über die im Fassadenbereich angebrachten Werbeanlagen hinaus sind keine Werbeanlagen im öffentlichen Raum zulässig. Ausnahmen bilden die mit dem Denkmalschutz abgestimmten Stellschilder, die so genannten Kundenstopper. Analog zu den Tafeln an den Gebäudefassaden ist hier goldene Schrift auf schwarzem Grund vorgesehen. Die Tafeln beinhalten neben der Werbung für die konkrete Nutzung Hinweise auf andere Ziele in der Speicherstadt und HafenCity.



Informationsleitsysteme

Entlang der Achse Am Sandtorkai – Brooktorkai befinden sich fünf Wegweiserstandorte des Fußgängerleitsystems Innenstadt, das 2006 eingerichtet wurde.

In der Speicherstadt wurde 2002 ein System von Hinweisschildern eingeführt, das auf verschiedene kulturelle, gastronomische und Freizeitangebote in der Speicherstadt und Hafencity hinweist. Diese Schilder sind sehr zurückhaltend gestaltet und analog zu den historischen Schildern in schwarz mit goldener Schrift gehalten.

Sitzgelegenheiten und Papierkörbe

Sitzgelegenheiten wie Bänke sind in der Speicherstadt nicht vorgesehen, es soll keine Übermöblierung entstehen. Ausnahmen bilden der St.-Annen-Platz und die Aufweitung am Widerlager der Jungfernbrücke. Papierkörbe müssen in der Speicherstadt einheitlich gestaltet werden. Eine Abstimmung steht noch aus. Als Farbton ist DB 703 zu verwenden.



Abbildung 57: Fußgängerleitsystem Hamburg

Abbildung 58: Schild Speicherstadt/HafenCity



Abbildung 59: Standorte des Informationsleitsystems Speicherstadt/HafenCity

7.5 Licht in der Speicherstadt

Über 100 Jahre wurde das nächtliche Bild der Speicherstadt durch eine dunkle schemenhafte Kulisse vor dem nächtlichen Himmel bestimmt. Die Lagerung von Waren bedurfte keiner abendlichen Beleuchtung. Die Speicherstadt wirkte bis in das Jahr 2000 nachts abweisend und unzugänglich.

Seit 2001 wird die Speicherstadt illuminiert. Finanziert wird das Beleuchtungskonzept des Lichtkünstlers Michael Batz durch den gemeinnützigen Verein Licht-Kunst-Speicherstadt e.V. Die Illumination betont die vertikale Gebäude-Struktur. Dabei bleibt die Dachlandschaft dunkel und erinnert sehr deutlich an das frühere Bild zu nächtllicher Stunde. Dieses Beleuchtungskonzept überhöht die Formenvielfalt und vermittelt der Öffentlichkeit ein fast mittelalterlich anmutendes Bild.

Die Gestaltungsverordnung enthält zum Thema Beleuchtung folgende Vorgaben:

- Außenleuchten sind entsprechend den vorhandenen Leuchten in Form von einfachen Wandleuchten zulässig.

- Die Lichtfarbe ist warmweiß (3000 Grad bis 4000 Grad Kelvin). Farbige Licht an Fassaden oder in Gebäudebereichen mit Außenwirkung ist unzulässig.
- Bei Dunkelheit sind Dachflächen dunkel zu halten. Eine Anstrahlung der Dachflächen sowie Lichtaustritt aus Lichtbändern ist unzulässig.

Darüber hinaus sollen die Wasserflächen und Kai-mauern nicht angestrahlt werden. Das Wasser bzw. die Kanäle dienen vielmehr als Spiegelfläche für das nächtliche Bild der Speicherstadt. Die Brücken der Speicherstadt sollten aus dem Unterbau ihrer Konstruktion beleuchtet werden.



Abbildung 61: Illumination der Speicherstadt



Hauseingangsleuchten

Die Hauseingangsleuchten weisen in der Speicherstadt zur Zeit noch eine große Bandbreite an Formen auf. Die HHLA und die betroffenen Behörden werden sich kurzfristig auf eine Leuchte verständigen, die an jedem Hauseingang Verwendung findet.

Abbildung 62: Verschiedene Hauseingangsleuchten



Öffentliche Beleuchtung

Die Beleuchtung der öffentlichen Verkehrsflächen innerhalb der Speicherstadt wird zurzeit durch Standard-Langfeldleuchten (Peitschenleuchten) an 18 Auslegermasten und 32 Wandarmen sichergestellt. Im Rahmen der Neuplanung der Achse Bei St. Annen wurde die Entscheidung getroffen, eine Leuchte mit einer historischen Anmutung einzubauen. Analog zu einer Leuchte, die ursprünglich auf Brückengeländern gestanden hat, kommt hier die

Leuchte „Bad Kissingen“ zum Einsatz. Auch an anderen Stellen in der Speicherstadt sollen an historische Vorbilder angepasste Leuchtentypen verwandt werden. Die Peitschenleuchten werden ersetzt. Für die Öffentliche Beleuchtung soll ein Beleuchtungsgutachten erstellt werden, das konzeptionelle Aussagen für die öffentliche Beleuchtung im Kontext der Illumination der Speichergebäude macht. Die öffentliche Beleuchtung und die Illumination sollen sich gegenseitig nicht stören. Stattdessen wäre eine gebäudeferne öffentliche Beleuchtung z.B. mit Lichtmasten auf der jeweils anderen Straßenseite anzustreben. In Hinblick auf die vorhandenen Gesamtbreiten der Straßenzüge in der Speicherstadt ist ein ausreichendes Beleuchtungsniveau nur dann zu erreichen, wenn bei eintrassiger Führung Leuchten mit Höhen vergleichbar der Leuchte „Bad Kissingen“ eingesetzt werden.



Abbildung 63: Historische Bogenlampe in der Speicherstadt (mitte) und moderner Nachbau Bad Kissingen (links), historisch anmutende Pontonbeleuchtung (rechts)

8. Ökologischer Bestand und Bewertung

In den Jahren 1998/99 wurde für das Gebiet der Speicherstadt und die HafenCity eine ökologische Untersuchung erstellt. In dieser Untersuchung wurden u.a. sämtliche Gewässer und die strukturreichen Gebäude der alten Speicher der Speicherstadt als wertvolle Biotop kartiert und bewertet.

Folgende Erkenntnisse sind der Untersuchung zu entnehmen:

Die Speicherstadt zeichnet sich durch ihre kleinteiligen Inseln im tidedurchströmten Elbästuar und durch einen hohen Anteil von Ufer- und Wasserflächen im Verhältnis zur Landfläche aus. Die Landflächen sind durch Aufschüttungen und Überbauungen erheblich versiegelt und gegenüber dem natürlichen Zustand der Flußmarsch stark überformt und verändert. Gleichwohl zeichnet sich die mit Ziegelmauerwerk erstellte Architektur der Kaimauern und Gebäude, das Pfahlwerk und die biologische Aktivität der Gewässer durch eine hohe biologische Vielfalt, Eigenart und Qualität aus.

Mauern und Ufer

Die Arten höherer Gefährdung konzentrieren sich vorwiegend auf wenige Gebiete wie z.B. gefährdete Farne und Moose auf den Bereich der alten Mauern in der und um die Speicherstadt. Dort wurden auch teils hochgefährdete Arten wie die Sprossende Felsennelke, die Wegwarte, der Natterkopf und das seltene Mauer-Zimbelkraut gefunden.

Die alten, bewachsenen und strukturreichen Klinker- und Natursteinmauern könnten Lebensraum für spezialisierte Felsspaltenbewohner bieten. Dieser Biotoptyp der tidebeeinflussten Hafenbecken ist bislang faunistisch noch nicht untersucht worden. Generell sind alte Mauern Lebensräume gefährdeter Spinnentiere, Wildbienen- und Wespenarten (Brutplätze).



Abbildung 65: Fledermäuse - Großer Abendsegler

Strukturreiche Gebäude

Als tierökologisch interessante Gebäude sind die alten Speicher der Speicherstadt zu betrachten. Ihre gegliederte Außenhaut bietet Nischen für Arten, die in Felsengebieten vorkommen. Südseiten haben besonders hohe Tagestemperaturen und bieten dadurch einigen Spezialisten unter den Wirbellosen Siedlungsmöglichkeiten außerhalb ihres natürlichen Verbreitungsgebietes. Für Brutvögel wichtig sind

Abbildung 64: von links nach rechts: Sprossende Felsennelke, Wegwarte, Natterkopf und Mauer-Zimbelkraut



Höhlen und Nischen im Dachtraufenbereich. Die Speicherstadt ist Flug- und Nahrungshabitat für Fledermäuse. Die Architektur der Gebäude mit Höhlen, Nischen und Einschlußflöchern macht es wahrscheinlich, dass es dort auch Fledermausquartiere gibt. Quartiere sind jedoch bis heute nicht belegt.



Abbildung 66: Schlammröhrenwürmer und im Ericusgraben gefundene Großmuscheln

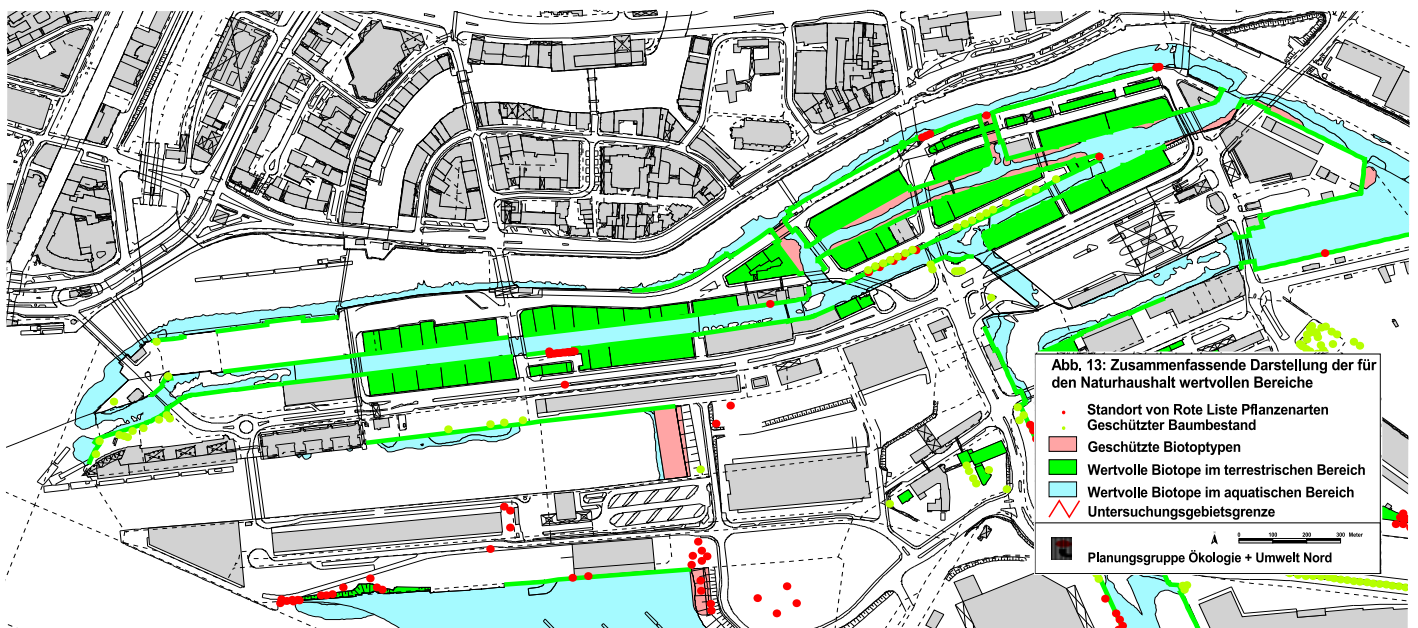
Aquatische Bereiche

Sämtliche Hafenbecken, Kanäle und Fleete der Speicherstadt sind ökologisch wichtige Reproduktionsräume für die aquatischen Lebensgemeinschaften, die für die limnische Elbe typisch sind und hier in den strömungsberuhigten Gewässern einen einzigartigen Rückzugsraum finden. Bedeutsam ist das Vorkommen der Schlammröhrenwürmer in den Fleeten und Kanälen. Für einzelne gut durchströmte Bereiche wie dem Ericusgraben wurden Großmuschelvorkommen festgestellt, die auch an anderen Stellen vermutet werden können.

Fazit

Die Erkenntnisse zum Vorkommen geschützter Pflanzen- und Tierarten im terrestrischen und aquatischen Bereich der Speicherstadt sollte im Zuge anstehender Planungen untersucht und aktualisiert werden, um naturschutzrechtliche und artenschutzrechtliche Maßnahmen und Vorkehrungen in den anstehenden Fachplanungen und Bauleitplanungen berücksichtigen zu können.

Abbildung 67: Fachgutachten Ökologie HafenCity und Speicherstadt, Planungsgruppe Ökologie + Umwelt Nord, 1998



9. Steckbriefe der Einzelobjekte¹

9.1 Speicherblock D

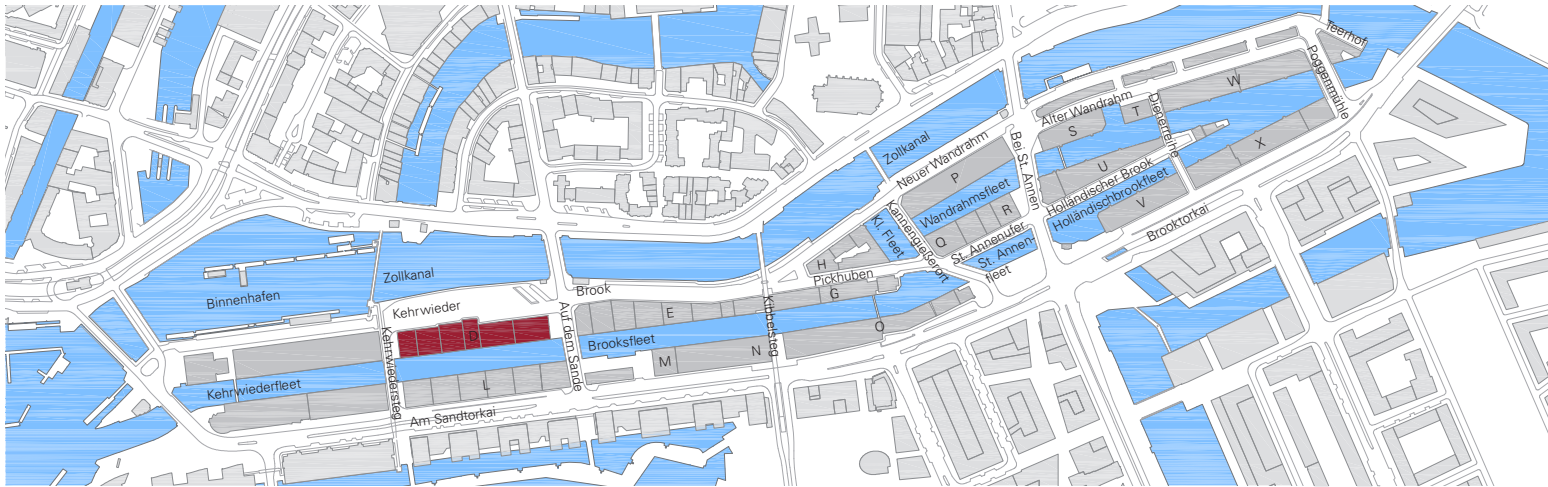


Abbildung 68: Lage des Speicherblocks D

Adresse

Kehrwiedersteg 1 und Kehrwieder 2 bis 7

Gebäudetypus + Baujahr + Architekt/Ingenieur

Die Speichergebäude entstanden in der ersten Bauphase der Speicherstadt von 1885 bis 1889 unter der Leitung von Franz Andreas Meyer, Oberingenieur der Baudeputation (heute: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, BSU) und der Bauabteilung der HFLG (heute: Hamburger Hafen- und Logistik Aktiengesellschaft, HHLA).

Kehrwiedersteg 1 und Kehrwieder 4 bis 7:

Die Speichergebäude wurden 1887 bis 1888 von dem Architekten Georg Thielen erbaut.

Kehrwieder 2:

Der Speicher mit Geschäften (Postamt) wurde 1886 bis 1888 von Franz Andreas Meyer errichtet.

Heutige Nutzungen

Nutzung durch unterschiedliche gewerbliche Mieter

und kulturelle Aktivitäten:

- Stage Entertainment - Show-/Musical-Produktionsgesellschaft
- Theater Kehrwieder
- Joop van den Ende - Akademie zur Ausbildung von Musicaldarstellern
- Café-Restaurant „Die Kaffee Rösterei“
- Modelleisenbahn Wunderland
- Hamburg Dungeon

Potenzial für zukünftige Nutzungen

Weiterführung der gegenwärtigen Nutzungen mit dem Augenmerk auf kulturellen Aktivitäten

Das architektonische Bild und der Außenraum

Es handelt sich hier um ein typisches Speichergebäude aus der ersten Bauphase der Speicherstadt. Das Dach des Gebäudes wurde im Firstbereich teilweise geöffnet und durch ein gläsernes Lichtband ersetzt. Auf diese Weise gelangt Tageslicht in das Gebäudeinnere und ermöglicht eine gute Belichtung

¹ Die Potenziale sind aus Sicht der Stadtentwicklung ermittelt; das zukünftige Nutzungsgefüge soll ein lebendiges, innerstädtisches Quartier ermöglichen. Die Nutzungen sind in allen Einzelfällen anhand konkreter Planungen auf ihre Denkmalverträglichkeit zu überprüfen

der angrenzenden Räumlichkeiten.

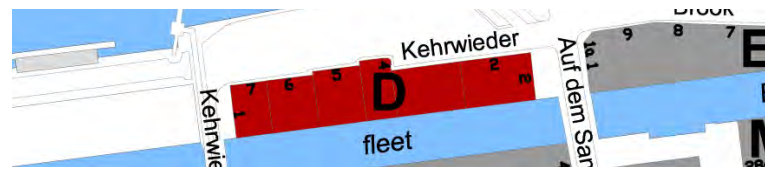
Die außergewöhnlich große Freifläche vor dem Speicherblock D, mit einer Tiefe von bis zu 40 m über die gesamte Gebäudelänge, wird heute als Parkplatz genutzt. Hier besteht dringend Umgestaltungsbedarf. Der Raum würde sich aufgrund seiner Lage mit nur wenigen störanfälligen Nutzungen in der Nachbarschaft für Freiluftaufführungen wie z.B. Konzerte, Schauspiel, Musical, Oper und Operette anbieten. Eine solche Nutzung ist für den Ort angemessen und wünschenswert. Die Auswirkungen der Lärmbelastung müssten im Einzelnen noch einmal überprüft werden.

Hochwasserschutz

Nur die Speichergebäude Kehr wieder 4, 5 und 6 haben einen objektbezogenen Hochwasserschutz. Ansonsten ist kein Hochwasserschutz vorhanden.

Signifikante Konflikte und Mängel

Die Gestaltung der Freiflächen vor dem Speicherblock ist unbefriedigend.



Empfehlungen und Perspektiven

Eine neue Gestaltung des Außenraumes vor dem Speicherblock im Sinne der angrenzenden Nutzungen wäre wünschenswert. Die Anordnung von PKW-Stellplätzen und Drop-Off Plätzen für Reisebusse muss in dem Zuge überdacht werden.

Abbildung 69: Ansicht Nord des Speicherblocks D



9.2 Speicherblock E

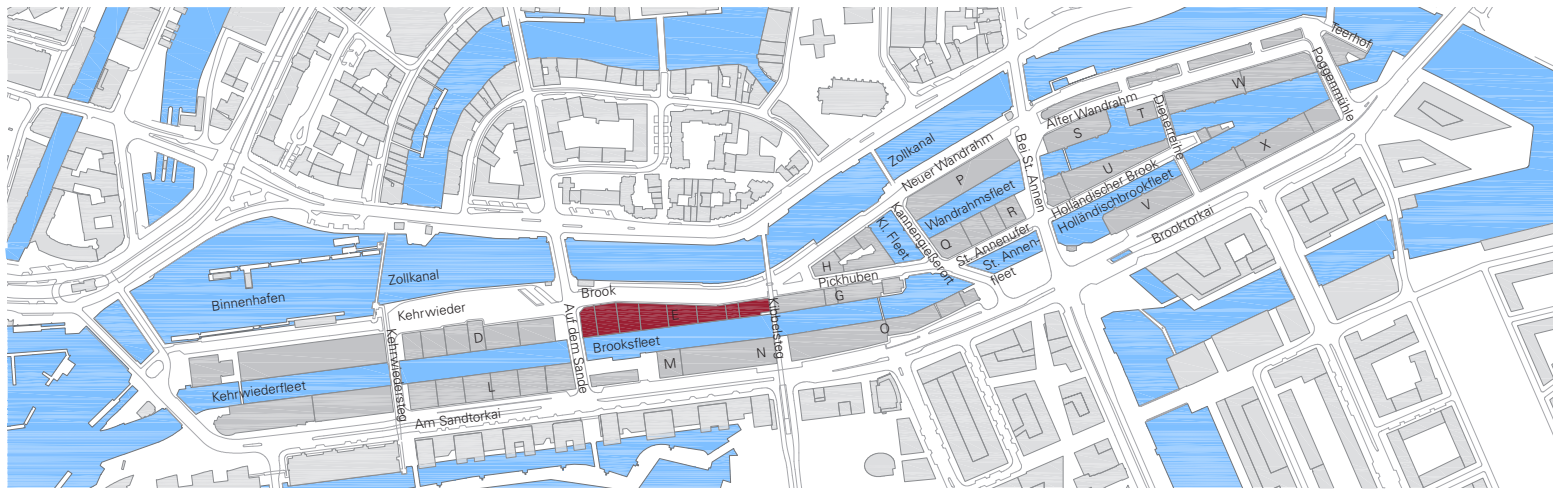


Abbildung 70: Lage des Speicherblocks E

Adresse

Auf dem Sande 1 und 1a und Brook 3 bis 9

Gebäudetypus + Baujahr + Architekt/Ingenieur

Die Speichergebäude entstanden in der ersten Bauphase der Speicherstadt von 1885 bis 1889 unter der Leitung von Franz Andreas Meyer, Oberingenieur der Baudeputation (heute: BSU) und der Bauabteilung der HFLG (heute: HHLA).

Die Gebäude Auf dem Sande 1 und 1a und Brook 3 bis 9 wurden 1887 bis 1888 von dem Architekten Georg Thielen gebaut.

Heutige Nutzungen

Lagerung, Umschlag und Veredelung von Waren
Kulturelle Nutzungen - Film, Theater und Fernsehen

Potenzial für zukünftige Nutzungen

Weiterführung der gegenwärtigen Nutzungen.
Weiterhin können besondere Wohnformen in den Speichergebäuden Brook 3 bis 5 nach Anschluss an den Kibbelsteg entstehen. Diese Gebäude sind für Wohnungen geeignet, weil sie einen auffällig schlanken Querschnitt von nur 15 bis 18 m Breite haben. Allerdings sind die Fensterflächen auf der Nord- und Südseite der Gebäudezeile nicht sehr

großzügig. Bei Integration der Speicherstadt in das Hochwasserschutzkonzept ist Wohnen auch in den weiter westlich gelegenen Bereichen denkbar.

Das architektonische Bild und der Außenraum

Das Gebäude ist ein typisches Speichergebäude aus der ersten Bauphase der Speicherstadt. Freiflächen zwischen dem Gebäude und Zollkanal mit einer durchgehenden Tiefe von ca. 23 m weisen gestalterische Mängel auf.

Hochwasserschutz

Nur die Speichergebäude Brook 1, 5, 6, 7, 8 und 9 haben einen objektbezogenen Hochwasserschutz. Ansonsten ist kein Hochwasserschutz vorhanden.

Signifikante Konflikte und Mängel

Mangelhaft ist die unbefriedigende Gestaltung der Freiflächen vor dem Speicherblock.

Empfehlungen und Perspektiven

Unter der Maßgabe, dass bis zum 1. Boden gewerbliche Nutzungen integriert werden, könnte für die weiteren Böden geprüft werden, ob eine Wohnnutzung in Betracht kommt. Direkt am Brooksfleet gelegen, öffnet sich zum Norden ein großer Freiraum mit der breiten Straße Brook, dem Zollkanal bis

zur St. Katharinen Kirche - mit Blick auf Hamburgs Innenstadt. Während die Speichergebäude Brook 3 bis 6 durchaus noch wohnungstaugliche Gebäudetiefen haben, erreichen die Speichergebäude Brook 7 bis 9 und Auf dem Sande 1 bis 1a eine Gebäudetiefe von mehr als 30 m. Hier sind Innenhöfe erforderlich, die dank des kombinierten Sattel-Flach-Daches auch keine gestalterisch negativen Auswirkungen auf die äußere architektonische Form und deren Wahrnehmung haben.

Eine neue Gestaltung des Außenraumes vor dem Speicherblock im Sinne der angrenzenden Nutzungen wäre wünschenswert. Die Anordnung der PKW-Stellplätze müsste in dem Zuge überdacht werden.

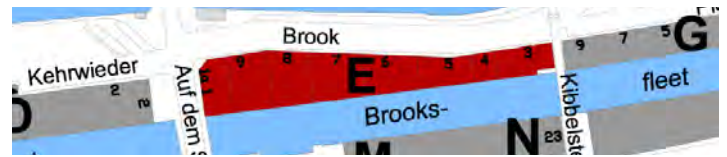


Abbildung 71: Ansicht Nord des Speicherblocks E



9.3 Speicherblock G

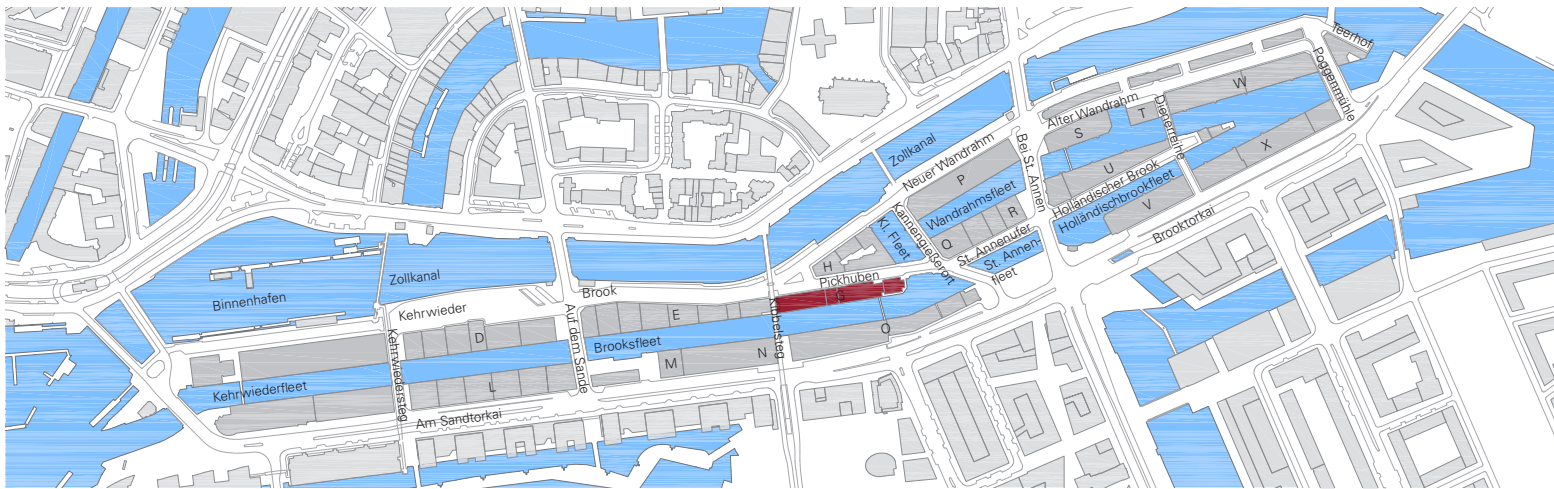


Abbildung 72: Lage des Speicherblocks G

Adresse

Pickhuben 3, 5, 7 und 9

Gebäudetypus + Baujahr + Architekt/Ingenieur

Die Speichergebäude entstanden in der ersten Bauphase der Speicherstadt, Entwurf Georg Thielen (1887/88) .

Pickhuben 3 und 5:

Beide Gebäude wurden 1943 im Krieg zerstört. Die ehemalige Kaffeebörse (Pickhuben 3) wurde von 1955 bis 1956 durch einen Neubau der Architektengemeinschaft Kallmorgen, Schramm und Elingius ersetzt. Das Gebäude am Pickhuben 5 wurde bereits von 1953 bis 1954 wiedererbaut.

Pickhuben 7 und 9:

Die Speichergebäude entstanden von 1887 bis 1888 und wurden während des Zweiten Weltkrieges verschont.

Heutige Nutzungen

Pickhuben 3 und 5:

Büronutzung mit Garage

Pickhuben 7 und 9:

Lagerung, Umschlag und Veredelung von Waren

Potenzial für zukünftige Nutzungen

Pickhuben 3 und 5:

Büro- und/oder Hotel-/Eventnutzung

Pickhuben 7 und 9:

Im Anschluss an den Kibbelsteg ist Wohnen wünschenswert. Bei Integration der Speicherstadt in das Hochwasserschutzkonzept ist Wohnen auch in den weiter östlich gelegenen Bereichen denkbar, ansonsten Weiterführung der gegenwärtigen Nutzungen.

Das architektonische Bild und der Außenraum

Bemerkenswert sind die Fußgängerbrücken von dem Gebäude Pickhuben 3 über die Straße Pickhuben und das Brooksfleet zu den Speicherblöcken H und O.

Ebenso auffällig ist das Ensemble unterschiedlicher Gebäudetypen und Gebäudehöhen. Der Auktionsaal der ehemaligen Kaffeebörse (Pickhuben 3) ist ein besonderer Innenraum, in dem die originalen Ausstattungselemente das Flair der früheren Kaffeeauktionen noch spürbar machen.

Hochwasserschutz

Die Gebäude Pickhuben 7 - 9 haben keinen Hochwasserschutz. Pickhuben 3 und 5 haben einen objektbezogenen Hochwasserschutz.

Signifikante Konflikte und Mängel

Keine Auffälligkeiten.

Empfehlungen und Perspektiven

Im Zusammenwirken mit dem Bürogebäude Am Sandtorkai 4 und 5, die über das Gebäude Pickhuben 3 durch Fußgängerbrücken verbunden sind, ist diese Gebäudegruppe für einen Hotelstandort oder eine Ausweitung der Eventnutzung geeignet. Die Gebäude Pickhuben 5, 7 und 9 eignen sich aufgrund ihrer geringeren Gebäudetiefe auch sehr gut für das Wohnen.



Abbildung 73: Ansicht Nord des Speicherblocks G

Abbildung 74: Ansicht Ost der Kaffeebörse

9.4 Speicherblock H

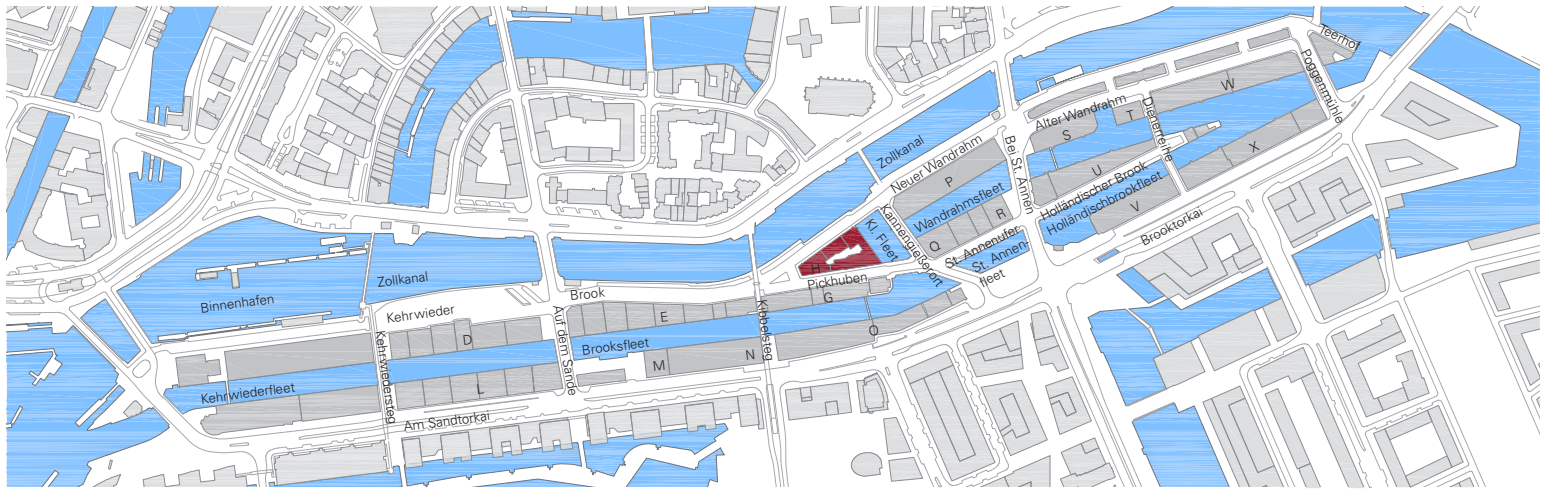


Abbildung 75: Lage des Speicherblocks H

Adresse

Brook 1 und 2 und Pickhuben 2, 4 und 6

Gebäudetypus + Baujahr + Architekt/Ingenieur

Die Kontorgebäude entstanden in der ersten Bauphase der Speicherstadt von 1885 bis 1889 unter der Leitung von Franz Andreas Meyer, Oberingenieur der Baudeputation (heute: BSU) und der Bauabteilung der HFLG (heute: HHLA). Das Handelshaus und der Sandthorquaihof wurden als Kontorhäuser mit „ausgepackten Lagern“, d.h. mit speziellen Speicherräumen für Warenproben geplant. Die Gebäude entstanden von 1887 bis 1888 durch den Architekten Georg Thielen.

Heutige Nutzungen

Kontorgebäude

Potenzial für zukünftige Nutzungen

Weiterführung der gegenwärtigen Nutzungen. Bei Integration der Speicherstadt in das Hochwasserschutzkonzept eignet sich der Block aufgrund der vergleichsweise geringen Gebäudetiefen und großen Fenstern gut für Wohnen.

Das architektonische Bild und der Außenraum

Die Gebäudegruppe mit unregelmäßiger, einem

Dreieck angenäherter Grundrissform, besitzt einen Innenhof mit Ausfahrten zu Brook und Pickhuben.

Vorbildlich ist die fast unmerkliche Symbiose von Alt und Neu. Die oberen Geschosse von Pickhuben 6 wurden im Krieg beschädigt, nach 1945 in reduzierter, modernerer Formensprache wieder errichtet.

Da es sich von Anfang an um Kontorhäuser handelte, haben diese Gebäude nicht die für die Speichergebäude typischen schmalen und erhöhten Fahrwegabgrenzungen, sondern umlaufend einen städtisch breiten Bürgersteig.

Hochwasserschutz

Es ist kein Hochwasserschutz vorhanden.

Signifikante Konflikte und Mängel

Keine Auffälligkeiten.

Empfehlungen und Perspektiven

Ein Verzicht auf den Wiederaufbau der historischen Dachlandschaft wäre wünschenswert. Die heutige architektonische Qualität von Teilaufbau und Reparatur nach dem Zweiten Weltkrieg würde dies erheblich beeinträchtigen.



Abbildung 76: Ansicht Nord des Speicherblocks H

9.5 Speicherblock L

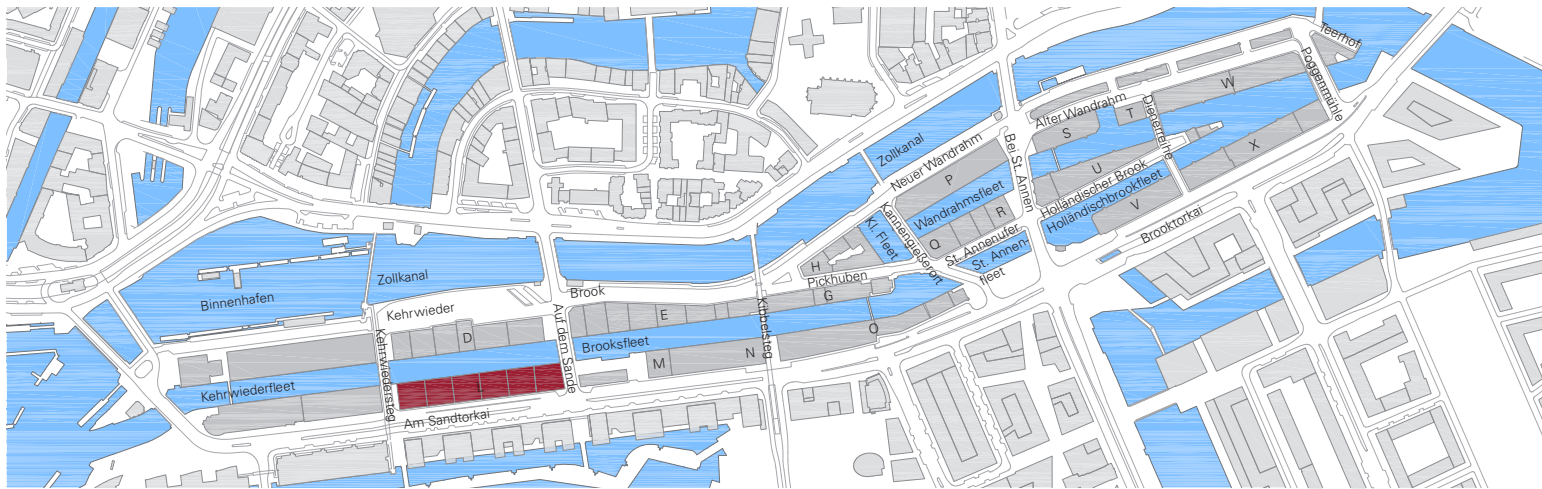


Abbildung 77: Lage des Speicherblocks L

Adresse

Am Sandtorkai 31 bis 36a und Auf dem Sande 4

Gebäudetypus + Baujahr + Architekt/Ingenieur

Die Speichergebäude entstanden in der ersten Bauphase der Speicherstadt von 1885 bis 1889 unter der Leitung von Franz Andreas Meyer, Oberingenieur der Baudeputation (heute: BSU) und der Bauabteilung der HFLG (heute: HHLA).

Die Gebäude Am Sandtorkai 31 bis 36a und Auf dem Sande 4 wurden 1887 bis 1888 von dem Architekten Georg Thielen erbaut.

Heutige Nutzungen

Lagerung und Umschlag von Waren, hauptsächlich Teppichhandel

Am Sandtorkai 32:

Spicy - Das Gewürzmuseum und Afghanisches Museum

Potenzial für zukünftige Nutzungen

Mischnutzung aus Einzelhandel, Kulturnutzung und Büro. Bei Integration der Speicherstadt in das Hochwasserschutzkonzept ist Wohnen denkbar.

Das architektonische Bild und der Außenraum

In seiner konsequenten Reihung sich wiederholender, völlig gleicher Einzelspeicher ist dieser Block ein Prototyp für Speichergebäude aus der ersten Bauphase.

Ein Bombentreffer beschädigte im zweiten Weltkrieg die Südostecke des Blocks. Diese wurde um 1957 geradezu unauffällig in reduzierter Speicherstadt-Formensprache wieder errichtet. Als Andenken hieran erinnert das Mauerwerksornament mit der Jahreszahl 1957 unterhalb der Traufe des Gebäudes Am Sandtorkai 31.

Hochwasserschutz

Nur die Speichergebäude Am Sandtorkai 35, 36 und 36a haben einen objektbezogenen Hochwasserschutz. Ansonsten ist kein Hochwasserschutz vorhanden.

Signifikante Konflikte und Mängel

Keine Auffälligkeiten.

Empfehlungen und Perspektiven

Der Speicher Block L kann mit einer Brücke an den Speicher Block D angeschlossen werden. So können hier kulturelle und Freinutzungen (wie beispiels-

weise das Miniaturwunderland) in der Mischung mit Büros an den Kopfbauten erweitert oder neu geschaffen werden. In den oberen Geschossen ist bei Integration der Speicherstadt in das Hochwasserschutzkonzept von Innenstadt und HafenCity Wohnen möglich.



Abbildung 78: Ansicht Süd des Speicherblocks L



Das architektonische Bild und der Außenraum

Das ehemalige Kesselhaus mit seinen beiden „neuen“ architektonisch nachempfundenen filigranen Schornsteinen in Stahl und den modernen Innenräumen ist ein sehr gutes Beispiel für den Umgang mit vorhandener und nicht mehr vorhandener Altbausubstanz. Das Gebäude am Sandtorkai 28a, das durch Kriegseinwirkung die oberen Geschosse verloren hat, erscheint im ansonsten wiederhergestellten Bild der Speicherblöcke M + N als Baulücke.

Hochwasserschutz

Es ist kein Hochwasserschutz vorhanden.

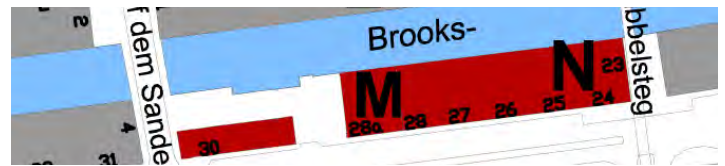
Signifikante Konflikte und Mängel

Fehlende Gebäudeaufstockung des Gebäudes am Sandtorkai 28a.

Empfehlungen und Perspektiven

Empfohlen wird eine Aufstockung des Gebäudes Am Sandtorkai 28a und die Wiederbebauung des Grundstückes am Sandtorkai 29.

Bei Integration der Speicherstadt in den Hochwasserschutz von Innenstadt und HafenCity sollte auch in den weiter vom Kibbelsteg entfernt liegenden Blockbereichen Wohnen ermöglicht werden.



Das Kesselhaus eignet sich in Fortsetzung des HafenCity-Informationszentrums hervorragend als Vermittlungsort für ein künftiges Weltkulturerbe (Ausstellungen, Veranstaltungen, Treffpunkt für Führungen, Cafe), wie er seitens der UNESCO für Welterbestätten zwingend gefordert wird.

Abbildung 80: Ansicht Süd der Speicherblöcke M + N mit dem ehemaligen Kesselhaus



9.7 Speicherblock O

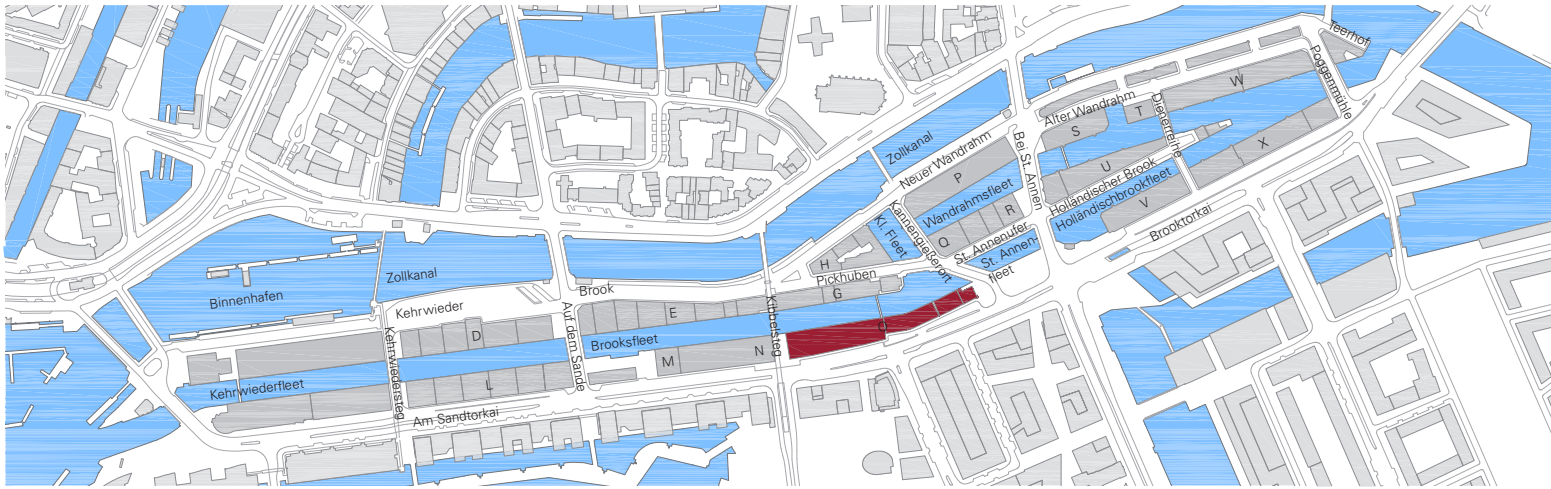


Abbildung 81: Lage des Speicherblocks O

Adresse

Am Sandtorkai 1 bis 8

Gebäudetypus + Baujahr + Architekt/Ingenieur

Die Gebäude entstanden in der ersten Bauphase der Speicherstadt von 1885 bis 1889 unter der Leitung von Franz Andreas Meyer, Oberingenieur der Baudeputation (heute: BSU) und der Bauabteilung der HFLG (heute: HHLA).

Am Sandtorkai 1:

Das Bürogebäude wurde 1885 bis 1888 von den Architekten Hanssen & Meerwein und Stammann & Zinnow errichtet. Es war das erste Hauptverwaltungsgebäude der HFLG.

Am Sandtorkai 2 bis 3:

Das Speichergebäude wurde während des Zweiten Weltkrieges stark beschädigt und nach dem Krieg in Anlehnung an den ursprünglichen Bau wiederaufgebaut.

Am Sandtorkai 4 bis 5:

Die Bürogebäude wurden nach dem Zweiten Weltkrieg 1955 bis 1959 von dem Architekten Werner Kallmorgen wiederaufgebaut.

Am Sandtorkai 6 bis 8:

Das ursprünglich im Jahre 1887 errichtete Gebäude wurde im Zweiten Weltkrieg bis auf die Grundmau-

ern zerstört. 1957 baute es der Architekt Werner Kallmorgen in zeitgemäßer Form wieder auf. Für den Bau eines Parkhauses wurde das Gebäude im Jahr 2003 abgerissen. Das neue Gebäude wurde in Zusammenarbeit mit den Architekten GMP - Gerkan, Marg und Partner - mit den gleichen Gebäudeabmessungen und der Charakteristik der Speicherstadt erstellt. Die Inbetriebnahme des Parkhauses erfolgte im Jahr 2004.

Heutige Nutzungen

Am Sandtorkai 1 - 5:

Büronutzung

Am Sandtorkai 6:

Parkhausnutzung

Potenzial für zukünftige Nutzungen

Weiterführung der gegenwärtigen Büro- und Parkhausnutzung.

Für das heutige Bürohaus Am Sandtorkai 4 und 5 ist ein Hotel in Planung.

Das architektonische Bild und der Außenraum

Auffällig ist das Bürohaus Am Sandtorkai 1, in einer für die Speicherstadt außergewöhnlich roman-tischen Architektursprache. Mit seinen Erkern, Türmen und Türmchen, Balkonen und der mächtigen Giebelfront ist es reich geschmückt. Bis 1904 war es das Verwaltungsgebäude der HFLG, der heuti-gen HHLA.



Hochwasserschutz

Das Parkhaus hat einen objektbezogenen Hochwas-serschutz bis +7,50 NN. Ansonsten ist kein Hoch-wasserschutz vorhanden.

Signifikante Konflikte und Mängel

Keine Auffälligkeiten.

Empfehlungen und Perspektiven

Das Bürohaus Am Sandtorkai 4 und 5 könnte bei Erhalt der Fassade und der Tragstruktur eine neue Nutzung erhalten.



Abbildung 82: Ansicht Süd des Speicherblocks O - Parkhaus

Abbildung 83: Ansicht Süd des Speicherblocks O

9.8 Speicherblock P

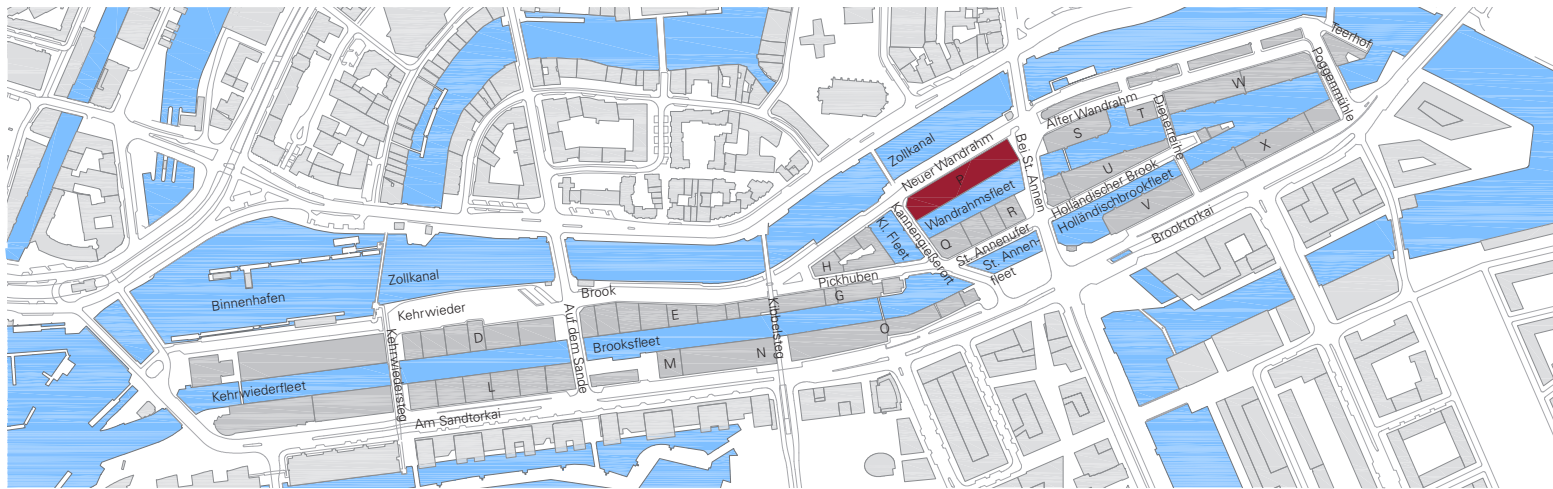


Abbildung 84: Lage des Speicherblocks P

Adresse

Kannengießerort 5 und Neuer Wandrahm 1 bis 4

Gebäudetypus + Baujahr + Architekt/Ingenieur

Die Speichergebäude entstanden in der zweiten Bauphase der Speicherstadt von 1890 bis 1898. Die Gebäude Kannengießerort 5 und Neuer Wandrahm 1 bis 4 wurden 1891 bis 1896 von dem Architekten Georg Thielen erbaut.

Heutige Nutzungen

Kannengießerort 5:
Büronutzungen Hamburg Port Authority (HPA)
Neuer Wandrahm 1 bis 4:
Büronutzungen (HPA)

Potenzial für zukünftige Nutzungen

Weiterführung der gegenwärtigen Nutzungen.

Das architektonische Bild und der Außenraum

Bombenschäden aus dem Zweiten Weltkrieg an der östlichen Stirnseite des Gebäudes Neuer Wandrahm 1 wurden nach Kriegsende durch den Architekten Werner Kallmorgen repariert. Bemerkenswert und sehr vorbildlich mit einer zurückhaltend modernen Fassadengliederung, mit vereinfachter Traufengestaltung und Trümmerziegeln in lebhaftem

Rot, reiht sich der neue Ostgiebel gut und überlegt in das Ensemble ein.

Im Rahmen der Umbaumaßnahme zu Büros wurde eine überdachte Innenhof-Lösung mit verglastem Oberlichtband geschaffen.

Hochwasserschutz

Es ist kein Hochwasserschutz vorhanden.

Signifikante Konflikte und Mängel

Keine Auffälligkeiten.

Empfehlungen und Perspektiven

Ein umfassender gebäudebezogener Hochwasserschutz ist erforderlich.



Abbildung 85: Ansicht Nord des Speicherblocks P



9.9 Speicherblöcke Q + R

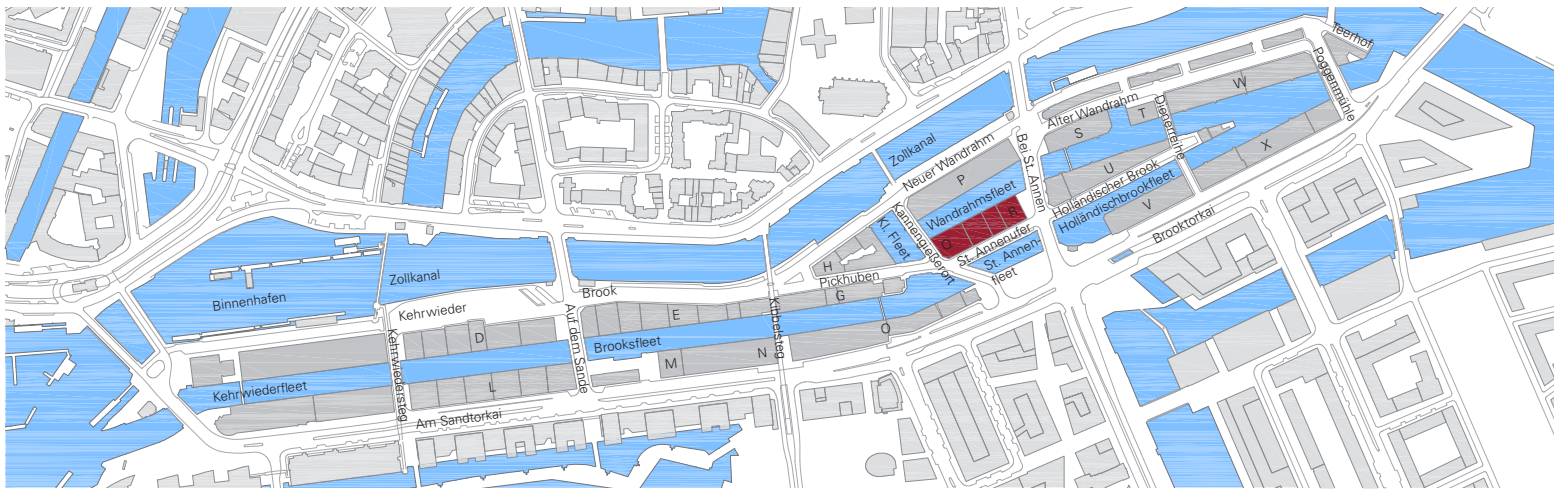


Abbildung 86: Lage der Speicherblöcke Q + R

Adresse

Kannengießerort 7, St. Annenufer 2 bis 6 und Bei St. Annen 2

Gebäudetypus + Baujahr + Architekt/Ingenieur

Die Gebäude entstanden in der zweiten Bauphase der Speicherstadt von 1890 bis 1898.

Die Speichergebäude am Kannengießerort 7 und St. Annenufer 2 bis 6 wurden 1881 bis 1897 von den Architekten Hannsen & Meerwein errichtet. Das im Krieg zerstörte Verwaltungsgebäude (Freihafenamt) Bei St. Annen 2 wurde 1953 bis 1954 von dem Architekten Werner Kallmorgen wiederaufgebaut.

Heutige Nutzungen

Lagerung, Umschlag und Veredelung von Gütern
 St. Annenufer 2:
 Speicherstadt Museum
 Bei St. Annen 2:
 Büronutzung (bisher Zollverwaltung)

Potenzial für zukünftige Nutzungen

Bei Integration der Speicherstadt in das Hochwasserschutzkonzept ist Wohnen oder Hotel denkbar. Ansonsten Weiterführung der gegenwärtigen Nutzungen und Büro.

Das architektonische Bild und der Außenraum

Neben den „klassischen“ Speichergebäuden am St. Annenufer ist der Kopfbau Bei St. Annen 2 ein bemerkenswertes und modernes Gebäude, welches sich als Skelettbau in seiner strengen und zugleich wohlproportionierten Fassadenstruktur und dem Ziegelmauerwerk beispielhaft in die umgebende Bebauung einfügt. Diese Symbiose von Alt und Neu wird durch eine „reduzierte“ Galerie auf der Dachebene gekrönt. Ein einfaches Stützenraster, welches das Raster des konstruktiven Stahlbeton-Skeletts hinter der Mauerwerksfassade aufnimmt, umgibt hier das oberste Geschoss.

Die Gebäude am St. Annenufer, Holländischer Brook und Bei St. Annen formen den zentralen Platzraum in der Speicherstadt. Gemeinsam mit dem St. Annenfleet, den benachbarten Fleeten und den sie begleitenden Baumreihen und Brücken ist dieser Ort auch der Mittelpunkt der Speicherstadt.

Hochwasserschutz

Es ist kein Hochwasserschutz vorhanden.

Signifikante Konflikte und Mängel

Erkennbare Mängel zeigt das St. Annenufer, das einer dringenden Sanierung bedarf. Hier sind weder die Straßenoberflächen der Bedeutung des Ortes adäquat, noch macht die Uferkante mit der Baumreihe einen gepflegten Eindruck. Hinzu kommt der offensichtliche Konflikt mit der Verkehrssituation in diesem Bereich. Schwerlast-Zielverkehr mischt sich noch immer mit Durchgangsverkehr zur HafenCity und mit Parkplatz-Suchverkehr.



Empfehlungen und Perspektiven

Für den Speicher Block Q wird ein Mischkonzept zwischen Lagerflächen, Showrooms, Einzelhandel, und Büros umgesetzt. Das Kopfgebäude Speicher Block R, Bei St. Annen 2 soll weiterhin für Büro- und Gewerbeflächen entwickelt werden. Die Fahnenmasten, die an die Eckpfeiler der Dachgalerie Bei St. Annen 2 angebracht worden sind, sollten entfernt werden.

Abbildung 87: Ansicht Süd der Speicherblöcke Q + R



9.10 Speicherblöcke S + T

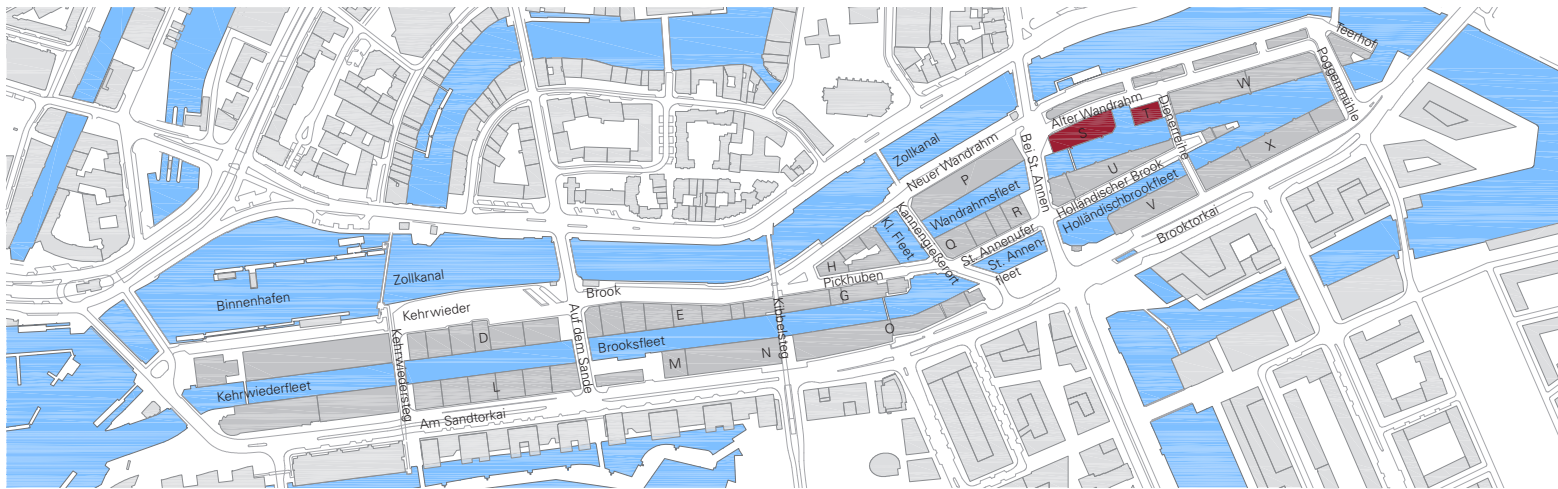


Abbildung 88: Lage der Speicherblöcke S + T

Adresse

Alter Wandrahm 12 bis 15

Gebäudetypus + Baujahr + Architekt/Ingenieur

Die Bebauung der Grundstücke Alter Wandrahm 12 bis 15 gehört in die dritte Bauphase der Speicherstadt von 1899 bis 1927.

Block S:

Die Speichergebäude am Alten Wandrahm 13 bis 15 wurden 1899 bis 1912 von dem Architekten Gustav Schrader erbaut.

Block T:

Das im Zweiten Weltkrieg zerstörte Speichergebäude am Alten Wandrahm 12 wurde 1965 bis 1967 von dem Architekten Werner Kallmorgen wiederaufgebaut.

Heutige Nutzungen

Block S:

Büronutzung durch die HHLA mit Restaurant im Erdgeschoss (Alter Wandrahm 15)

Block T:

Büronutzung durch die HHLA und Garage

Potenzial für zukünftige Nutzungen

Weiterführung der gegenwärtigen Nutzungen.

Das architektonische Bild und der Außenraum

Während der Block S das überkommene Bild der Speicherstadt widerspiegelt, ist der Block T, wie auch der Kopfbau des Blocks R, ein moderner Bau, der seine architektonischen Qualitäten frei von modischen Zeitströmungen sehr selbstbewusst darstellt.

Hochwasserschutz

Der Block T hat in Teilen einen gebäudebezogenen Hochwasserschutz.

Im Block S hat nur das Gebäude Alter Wandrahm 13 einen objektbezogenen Hochwasserschutz. Ansonsten ist kein Hochwasserschutz vorhanden.

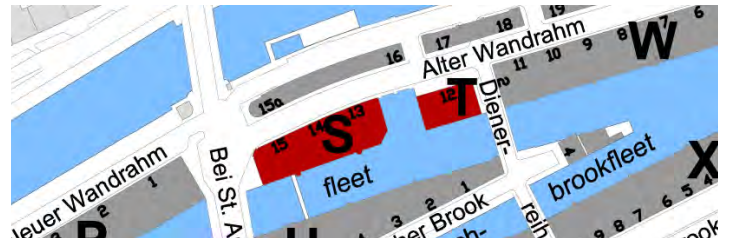


Abbildung 89: Ansicht Süd des Speicherblocks S
Abbildung 90: Ansicht Süd des Speicherblocks T

9.11 Speicherblock U und „Wasserschlösschen“

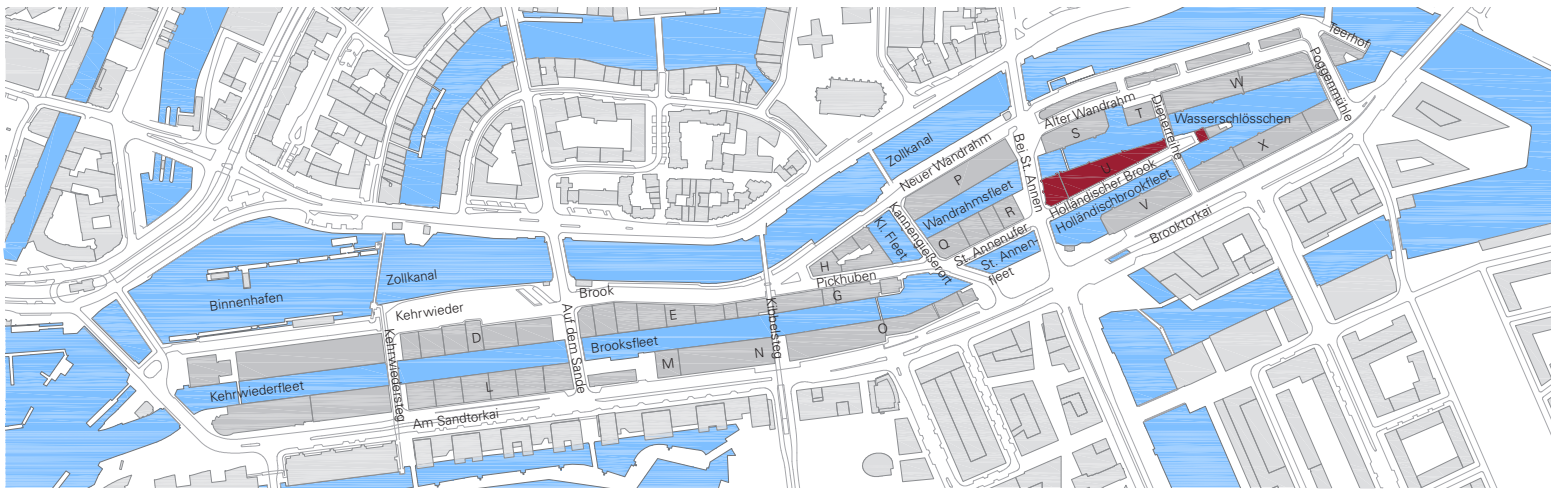


Abbildung 91: Lage des Speicherblocks U

Adresse

Bei St. Annen 1, Holländischer Brook 1 bis 7 und Dienerreihe 4

Gebäudetypus + Baujahr + Architekt/Ingenieur

Die Bebauung entstand in der dritten Bauphase der Speicherstadt von 1899 bis 1927.

Bei St. Annen 1:

Das sogenannte Rathaus der Speicherstadt mit dem heutigen Verwaltungssitz der HHLA, wurde 1902 bis 1903 von den Architekten Hanssen & Meerwein sowie Johannes Grotjan erbaut.

Holländischer Brook 1 bis 7:

Die Speichergebäude wurden um 1903 von den Architekten Hanssen & Meerwein errichtet. Eine Umnutzung zum Bürogebäude erfolgte ab dem Jahr 2000.

Dienerreihe 4:

Das sogenannte „Wasserschlösschen“ wurde von 1899 bis 1912 als Wohnsitz des Hafendirektors gebaut.

Heutige Nutzungen

Hauptverwaltung der HHLA seit 1904

„Wasserschlösschen“:

Wohnung und diverse kleinteilige Nutzungen

Potenzial für zukünftige Nutzungen

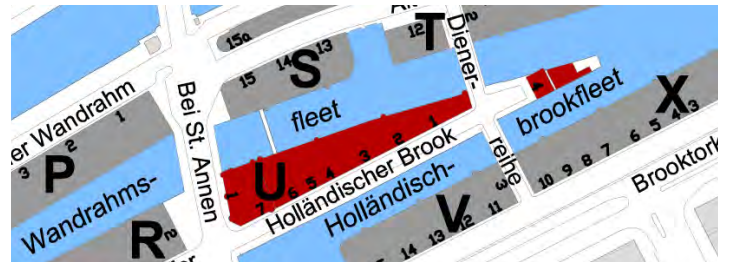
Weiterführung der gegenwärtigen Büronutzungen. Für das „Wasserschlösschen“ ist bei Integration in den Hochwasserschutz in den Obergeschossen Wohnen wünschenswert. Im Erdgeschoss sollte eine neuer Speicherstadt-bezogener Einzelhandel mit Gastronomie entstehen.

Das architektonische Bild und der Außenraum

Das prächtige, Neorenaissance-Gebäude Bei St. Annen 1 ist seit über 100 Jahren der Verwaltungssitz der HHLA und wird in der Öffentlichkeit Hamburgs allgemein als „Speicherstadtrathaus“ wahrgenommen. Während dieses Gebäude im Stadtgefüge, an der Nord-Süd-Achse zwischen Rathausmarkt und HafenCity, sehr prominent liegt, steht das „Wasserschlösschen“ - eine eklektizistische Variante der Holländischen Spätrenaissance - an einem vergleichbar verschwiegenen Ort zwischen Holländischbrookfleet und Wandrahmsfleet.

Hochwasserschutz

Die Gebäude Holländischer Brook 2 bis 6 haben einen objektbezogenen Hochwasserschutz bis +6,75 NN. Ansonsten ist kein Hochwasserschutz vorhanden.



Signifikante Konflikte und Mängel

Keine Auffälligkeiten.

Empfehlungen und Perspektiven

Die repräsentative Uferpromenade am Holländischbrookfleet und der Freibereich vor dem „Wasserschlosschen“ bedürfen gerade angesichts ihrer prominenten Lage einer bestandsorientierten Herrichtung.

Abbildung 92: „Rathaus“ der Speicherstadt

Abbildung 93: Ansicht Süd des Speicherblocks U

Abbildung 94: Ansicht West des Wasserschlosschens



9.12 Speicherblock V und „Fleetschlösschen“

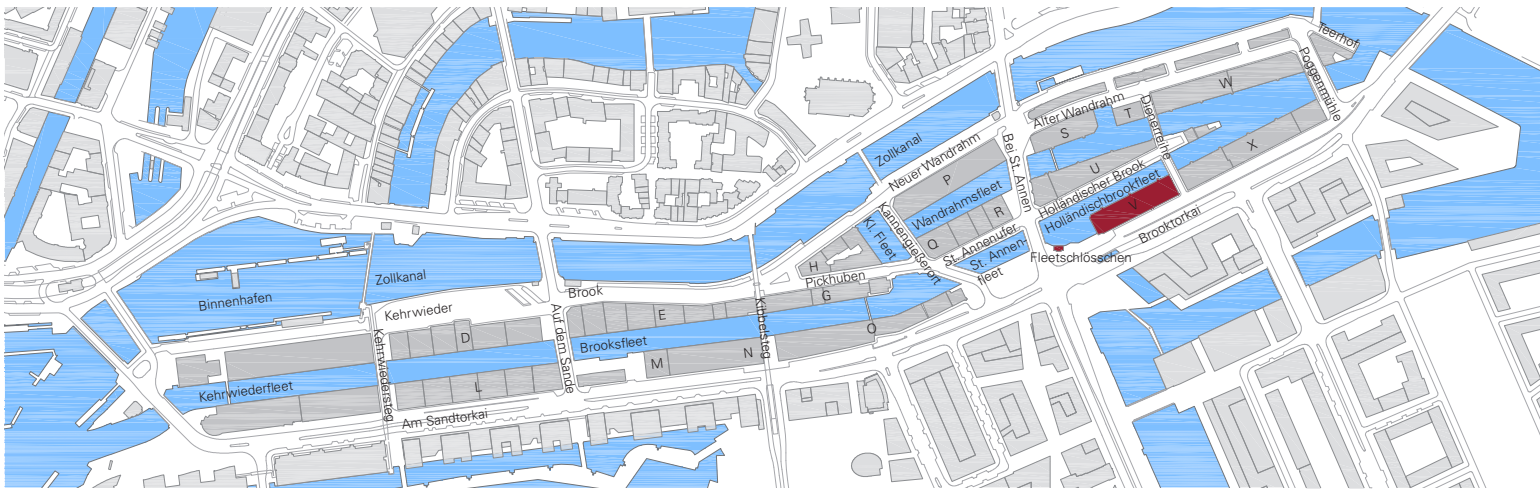


Abbildung 95: Lage des Speicherblocks V

Adresse

Brooktorkai 11 bis 17

Gebäudetypus + Baujahr + Architekt/Ingenieur

Die Bebauung entstand in der dritten Bauphase der Speicherstadt von 1899 bis 1927.

Block V:

Die Speichergebäude am Brooktorkai 11 bis 16 wurden 1905 bis 1907 von dem Architekten Hanssen & Meerwein erbaut.

Brooktorkai 17:

Das sogenannte „Fleetschlösschen“, die ehemalige Kaffeeklappe bzw. Kantine für Hafenarbeiter und das Personal in den Kontoren wurde um 1900 gebaut.

Heutige Nutzungen

Brooktorkai 11 bis 15:

Speichergebäude - Lagerung und Umschlag von Waren, Schwerpunkt: Teppichhandel, Textilhandel und Mode, Künstlerateliers

Kopfbau Brooktorkai 16:

Büronutzung (ehemals auch Speichernutzung)

Potenzial für zukünftige Nutzungen

In den Obergeschossen ist bei Integration in das

Hochwasserschutzkonzept Wohnen denkbar. Ansonsten Weiterführung der gegenwärtigen Nutzung und Erweiterung der Ateliernutzung.

Das architektonische Bild und der Außenraum

Auffällig in dieser Speicherzeile, die ansonsten dem vertrauten Bild der ersten und zweiten Bauphase der Speicherstadt folgt, ist die Zweifarbigkeit der Fassaden mit dem weißen Putz und dem roten Ziegelmauerwerk.

Von besonderem Wert in funktionaler, historischer und architektonischer Hinsicht ist das „Fleetschlösschen“, das darüber hinaus auch einen stadträumlichen Fixpunkt an prominenter Stelle zwischen Speicherstadt und HafenCity bildet.

Hochwasserschutz

Es ist kein Hochwasserschutz vorhanden.

Signifikante Konflikte und Mängel

Der vorerst leider noch unvermeidbare Schwerlastverkehr vor dem Speicherblock und die enge Anlieferstraße vor der Südfront der Speicherstadt, zwischen der Gebäudeflucht und dem Brooktorkai, behindern die Fußgänger.

Empfehlungen und Perspektiven

Bei einer Umnutzung der jetzigen Lagerflächen ist zu prüfen, ob hier bei Integration der Speicherstadt in das Hochwasserschutzkonzept von Innenstadt und HafenCity langfristig Wohnen denkbar ist.

Die Einrichtung eines angemessen breiten und damit sicheren Fußwegs vor der Stützmauer gegenüber den Blocks V und X ist erforderlich.

Die gastronomisch genutzten Freiflächen vor dem Fleetschlösschen müssen neu geordnet werden.

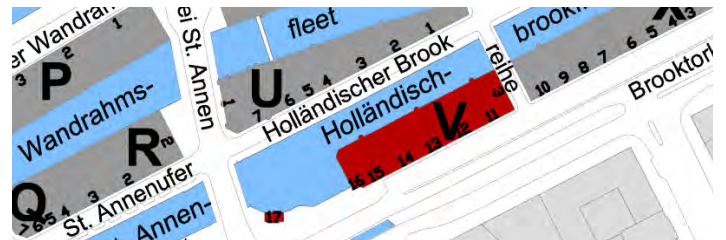


Abbildung 96: Ansicht Süd des Speicherblocks V

Abbildung 97: Ansicht Süd des Fleetschlösschens

9.13 Speicherblock W

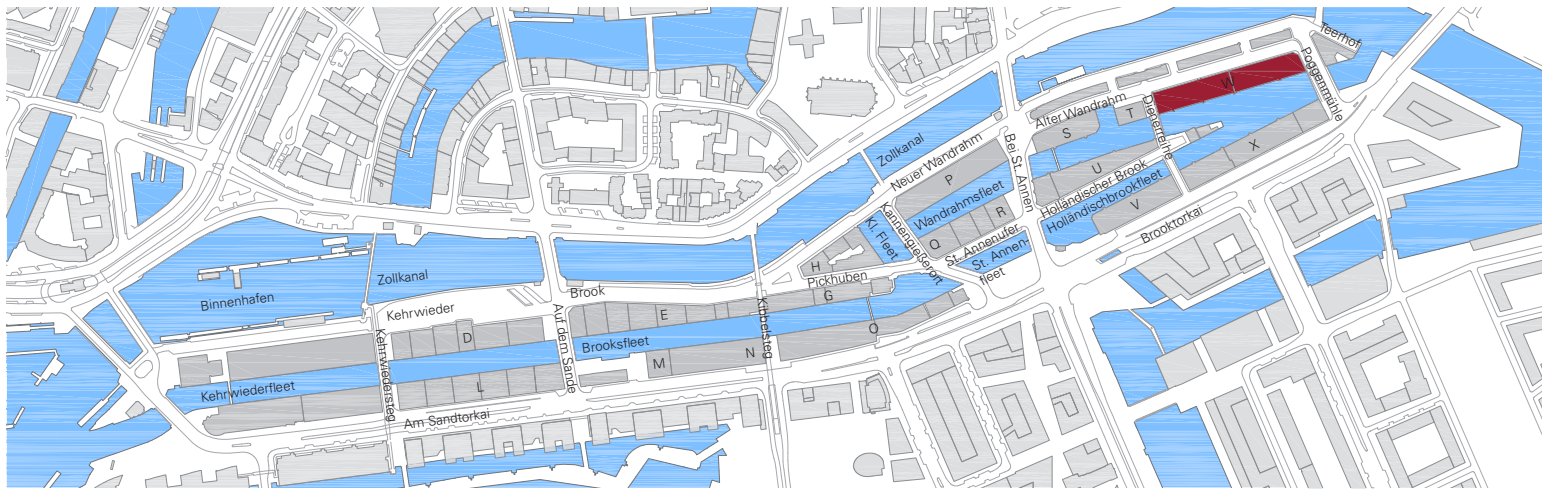


Abbildung 98: Lage des Speicherblocks W

Adresse

Dienerreihe 2, Alter Wandrahm 4 bis 11 und Poggenmühle 3

Gebäudetypus + Baujahr + Architekt/Ingenieur

Die Speichergebäude entstanden in der dritten Bauphase der Speicherstadt 1899 bis 1927 und bildeten mit den Speichern Alter Wandrahm 3 bis 7 auch zeitlich den baulichen Endpunkt dieser Phase.

Alter Wandrahm 4 bis 7:

Die Speichergebäude wurden 1925 bis 1927 von der Bauabteilung der HFLG (heute HHLA) mit dem Architekten Raywood erbaut.

Alter Wandrahm 8 bis 11 und Dienerreihe 2:

Die Speichergebäude wurden 1899 bis 1912 von dem Architekten Gustav Schrader errichtet.

Poggenmühle 3:

Das Speichergebäude wurde 1925 bis 1927 gebaut.

Heutige Nutzungen

Lagerung, Umschlag und Veredelung von Waren, Büronutzung und kulturelle Einrichtungen, wie z.B. Dialog im Dunkeln im Speichergebäude Alter Wandrahm 3 und 4

Potenzial für zukünftige Nutzungen

Die HHLA prüft für Teile des Speicherblocks W derzeit eine Umnutzung in ein automatisches Parkhaus (Parkregal) insbesondere auf ihre Denkmalverträglichkeit. Nicht einbezogen in die Planung ist der Kopfbau mit dem Dialog im Dunkeln.

Der Block eignet sich auch bei Integration der Speicherstadt in das Hochwasserschutzkonzept wegen der kleinen Fenster bedingt für eine Wohnnutzung. Andernfalls ist eine Ausweitung der Büronutzung denkbar.

Das architektonische Bild und der Außenraum

Die modernen Speichergebäude Alter Wandrahm 3 bis 7 unterstützen besonders mit ihrer fast ausschließlich auf die Aufgabe als Lagerhaus ausgerichteten Architektursprache die zu ihrem Entstehungsdatum bereits historische Landschaft der Speicherstadt.

Hochwasserschutz

Es ist kein Hochwasserschutz vorhanden.

Signifikante Konflikte und Mängel

Der Schwerlastverkehr und parkende Fahrzeuge auf der Straße Alter Wandrahm erzeugen einen permanenten Konflikt mit den Fußgängern. Besonders im

Hinblick darauf, dass zukünftig mit zahlreichen Passanten und Besuchern der Speicherstadt zu rechnen ist.

Empfehlungen und Perspektiven

Ein Abbau der Verkehrsbelastung und die Schaffung von weiteren PKW-Abstellmöglichkeiten durch eine Parkhausnutzung im Speicherblock W ist auf ihre Denkmalverträglichkeit zu prüfen. Bei einer möglichen Umnutzung in ein automatisches Parkhaus dürfen keine sichtbaren Eingriffe in die äußere Gebäudehülle und in die innere Struktur vollzogen werden. Das Erscheinungsbild von Fassade und innerer Struktur muss unverändert bleiben.



Abbildung 99: Ansicht Süd des Speicherblocks W



9.14 Speicherblock X

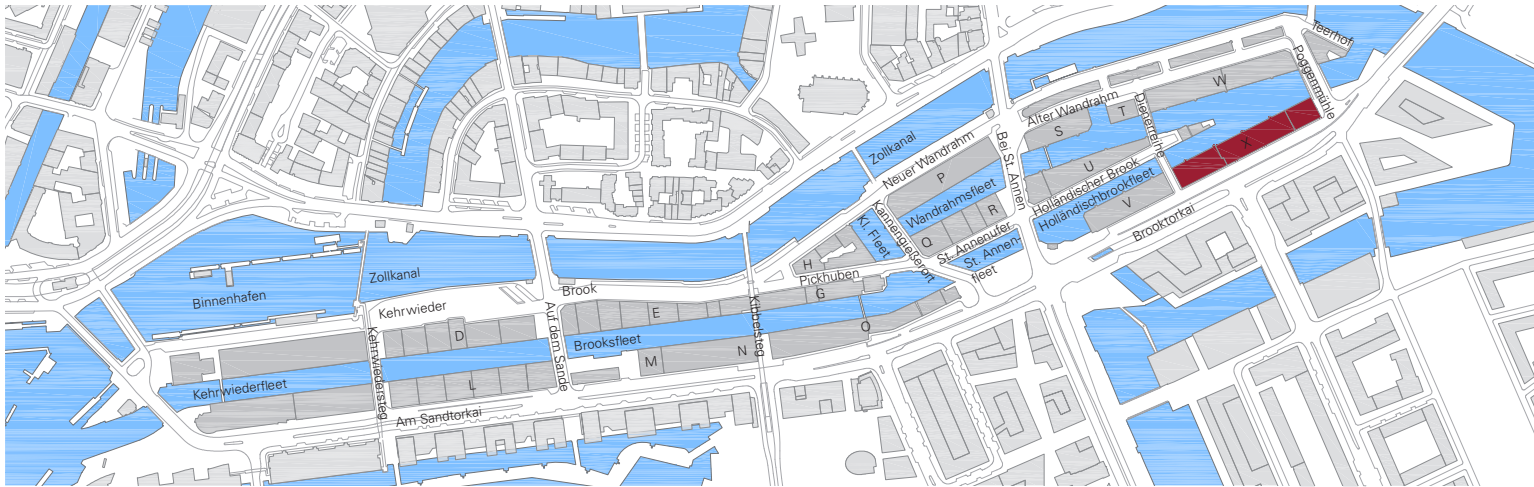


Abbildung 100: Lage des Speicherblocks X

Adresse

Brooktorkai 1 bis 10

Gebäudetypus + Baujahr + Architekt/Ingenieur

Abgesehen von dem Bürohaus am Brooktorkai 1 entstanden alle Gebäude des Blocks X in der dritten Bauphase der Speicherstadt von 1899 bis 1927. Brooktorkai 1: Das Bürohaus aus dem Jahr 2002 (Fertigstellung) wurde von den Architekten gmp von Gerkan, Marg + Partner entworfen. Die Speichergebäude wurden 1899 bis 1912 von der Bauabteilung der HFLG (heute HHLA) mit dem Architekten Raywood errichtet.

Heutige Nutzungen

Brooktorkai 1:

Büronutzung

Brooktorkai 3 bis 10:

Lagerung, Umschlag und Veredelung von Waren, Schwerpunkt Teppichhandel

Brooktorkai 4:

Hamburgisches Architektur Archiv der Hamburgischen Architektenkammer, auf dem 4. Boden

Potenzial für zukünftige Nutzungen

In den Obergeschossen ist - bei Integration in das Hochwasserschutzkonzept Innenstadt - Wohnen

denkbar. Ansonsten Weiterführung der gegenwärtigen Nutzung.

Das architektonische Bild und der Außenraum

Während die Speichergebäude dieses Blocks das Kontinuum des Speicherblocks V fortsetzen, ist der Kopfbau Brooktorkai 1 ein in Kontur und Textur der Speicherstadt überzeugend eingefügtes modernes Gebäude - ganz in der Haltung der Planungen von Werner Kallmorgen - jedoch von Architekten der nächsten Generation.

Hochwasserschutz

Die Gebäude Brooktorkai 1 und Brooktorkai 3 bis 7 haben einen objektbezogenen Hochwasserschutz.

Signifikante Konflikte und Mängel

Der Freiraum vor dem Bürohaus Brooktorkai 1 mit der Poggenmühlenbrücke und der Zufahrt zum Alten Wandrahm wirkt sehr unübersichtlich und bedarf einer Überarbeitung.

Empfehlungen und Perspektiven

bei Integration der Speicherstadt in das Hochwasserschutzkonzept sollte in den Obergeschossen Wohnen untergebracht werden.

Die Einrichtung eines angemessen breiten und damit sicheren Fußwegs vor der Stützmauer gegenüber den Blocks V und X ist erforderlich.

Eine Neugestaltung des Bereichs um die Poggenmühlenbrücke bis zum Zollkanal ist wünschenswert.



Abbildung 101: Ansicht Süd des Speicherblocks X



9.15 Hauptzollamt

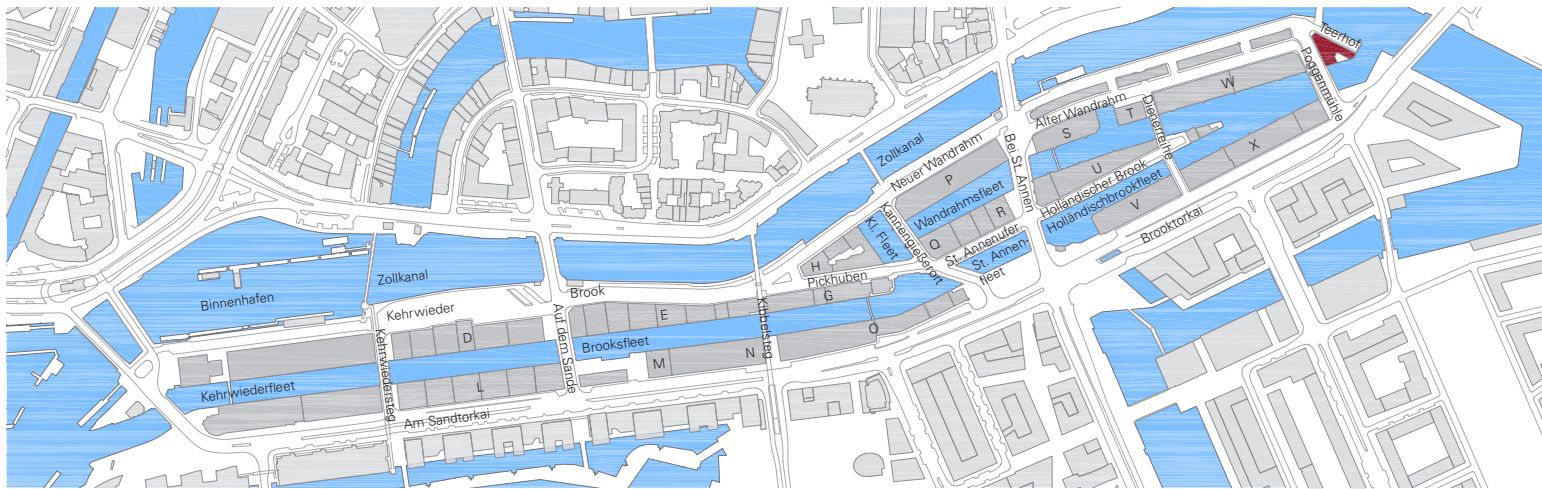


Abbildung 102: Lage des Hauptzollamtes

Adresse

Poggenmühle 2 und Teerhof 1

Gebäudetypus + Baujahr + Architekt/Ingenieur

Bürogebäude, Baujahr Teerhof 1 1899-1912, Poggenmühle 2 1908, Architekt unbekannt

Heutige Nutzungen

Bürogebäude, Hauptzollamt

Potenzial für zukünftige Nutzungen

Weiterführung Büronutzung, bei Umnutzung für Wohnen geeignet, im Erdgeschoss Potenzial für gastronomische Nutzung

Das architektonische Bild und der Außenraum

Dieses Bürohaus nimmt stadträumlich am östlichen Eingang zur Speicherstadt, an Zollkanal, Wandrahmsfleet und Oberbaumbrücke gelegen, eine hervorragende Position ein. Die architektonische Erscheinung ist eher untypisch für die Speicherstadt.

Signifikante Konflikte und Mängel

Keine Auffälligkeiten

Empfehlungen und Perspektiven

Umnutzung der Erdgeschosszone mit stärkerem Öffentlichkeitsbezug, Außengastronomie zum Teerhof. Bei einer Umnutzung für Wohnen geeignet.

Bei Umbau Neugestaltung der Dachzone.



Abbildung 103: Ansicht Nord-Ost Hauptzollamt

9.16 Deutsches Zollmuseum plus Gebäudekette

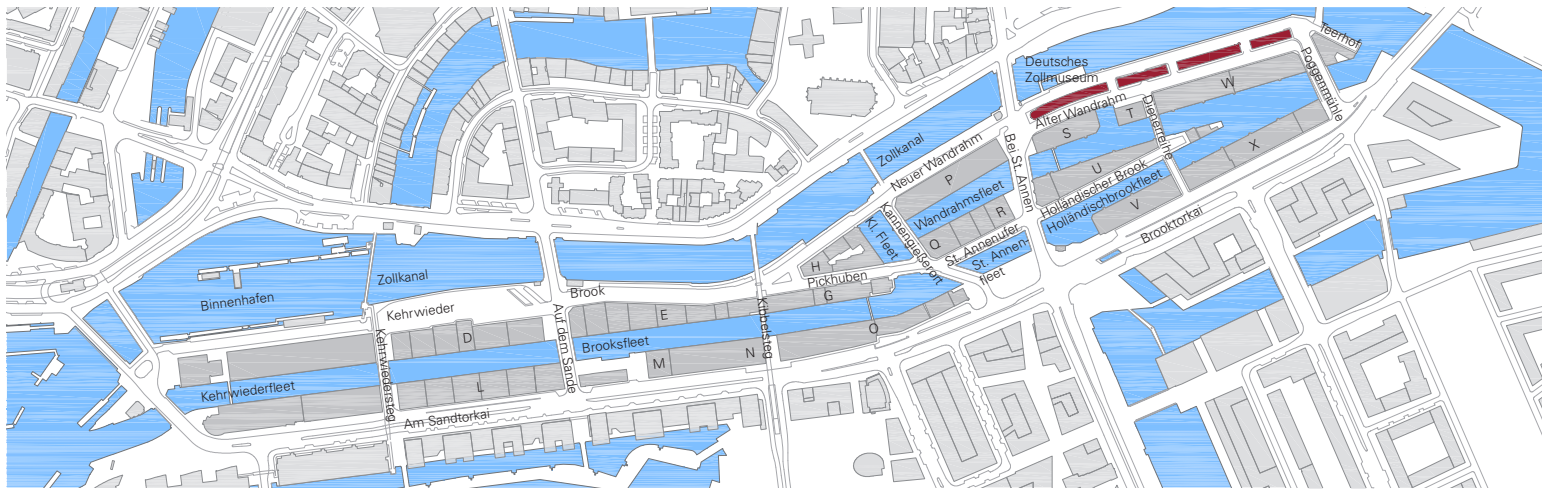


Abbildung 104: Lage des Deutschen Zollmuseums

Adresse

Alter Wandrahm 16 bis 21 und Poggenmühle 1

Gebäudetypus + Baujahr + Architekt/Ingenieur

Die Zollverwaltungsgebäude wurden von 1899 bis 1912 erbaut. Die Architekten sind nicht bekannt.

Heutige Nutzungen

Diese 2- bis 3-geschossige Gebäudekette mit dem davor liegenden Anleger für Zoll-Dienstschiffe war ursprünglich das Hauptzollamt der Speicherstadt.

Alter Wandrahm 16:

Seit 1992 befindet sich das Deutsche Zollmuseum in den Räumen des alten Zollamtes Kornhausbrücke

Alter Wandrahm 17 und 18:

Büronutzung

Alter Wandrahm 19 und 20:

Event-Location (Nordevent) und Büronutzung

Alter Wandrahm 21 und Poggenmühle 1:

Büronutzung

Potenzial für zukünftige Nutzungen

Weiterführung der gegenwärtigen Nutzungen.

Das architektonische Bild und der Außenraum

Im historisierenden Stil der Neo-Renaissance errichtet, aber durch Kriegseinwirkungen mehrmals

beschädigt, präsentiert sich die Gebäudekette heute in einer teilweise reduzierten Architektursprache. Das Ensemble gehört zwar funktionell unmittelbar zur Speicherstadt, ist aber als Kette von Bauwerken architektonisch völlig unabhängig von den übrigen Speicherblöcken.

Signifikante Konflikte und Mängel

Keine Auffälligkeiten

Empfehlungen und Perspektiven

Es wäre wünschenswert, die Zugänglichkeit zum Museum besser und repräsentativer zu gestalten. Es sollten verstärkt gastronomische Nutzungen in die Erdgeschosszonen integriert werden.



Abbildung 105: Ansicht Nord des Deutschen Zollmuseums



Anlagen

Anlage 1: Gestaltungsverordnung Speicherstadt

Verordnung
zur Gestaltung der Speicherstadt

Vom 5. August 2008

Auf Grund von § 81 Absatz 1 Nummer 2 und Absatz 6 Nummer 3 der Hamburgischen Bauordnung vom 14. Dezember 2005 (HmbGVBl. S. 525, 563), geändert am 11. April 2006 (HmbGVBl. S. 157), wird verordnet:

§ 1

Räumlicher Geltungsbereich

Diese Verordnung gilt für den in der Anlage schraffiert dargestellten Bereich der Speicherstadt.

§ 2

Fassaden

(1) Fassaden sind als Lochfassaden mit überwiegendem Wandanteil auszubilden. Sie sind horizontal durch Gliederungselemente in Erdgeschosszone, Obergeschosszone, Attikazone und Dachbereich zu gliedern. Die Gliederungselemente sind farblich dem Bestand anzupassen.

(2) Für Sichtfassaden sind Ziegelsteine zu verwenden, die in Farbe und Format den vorhandenen entsprechen.

(3) Vorspringende Bauteile müssen sich in das Erscheinungsbild eines Gebäudes einfügen und dürfen maximal bis zu einer Tiefe von 0,75 m vor die Außenfassade auskragen. An straßen- und fleetseitigen Fassaden sind auskragende Balkone, Vordächer, Wintergärten, Loggien sowie Sonnenschutzanlagen und Markisen unzulässig.

(4) Wandöffnungen wie Fenster, Türen und Tore sind deutlich von der äußeren Fassadenvorderkante zurückgesetzt anzuordnen; sie müssen geschossweise aufeinander Bezug nehmen. Fensteröffnungen sind im stehenden Format auszubilden. Außen liegende Rollgitter oder Rollläden vor Fenstern sind

unzulässig. Fenster sind mit glasteilenden Sprossen zu versehen. Fenster- und Türelemente eines Gebäudes beziehungsweise eines Baublocks sind im gleichen Farbton herzustellen. Gewölbte, getönte oder verspiegelte Glasflächen sind unzulässig. Schaufenster sind in Größe und Form den Fenstern anzupassen. Zum Schließen der Luken ist der Einbau einer zusätzlichen Verglasung zulässig, wenn diese mindestens 1,50 m von der äußeren Fassadenvorderkante zurückgesetzt ist. Die Fenster- und Türelemente der Verglasung sind der Farbgebung der Lukentüren anzupassen.

(5) Fassadenbegrünung ist unzulässig.

§ 3

Dächer

(1) Als Dachdeckung sind Schiefer- oder Kupferdeckungen ohne künstliche Patinierung und ohne Anstrich zulässig. Dachflächen eines Baublocks sind einheitlich zu decken.

(2) Dachbalkone, Dacheinschnitte und flächenbündige Dachflächenfenster sind nur zulässig, wenn sie vom öffentlichen Verkehrsraum nicht einsehbar sind. Dachflächenfenster dürfen maximal 10 vom Hundert (v. H.) der gesamten Dachfläche einnehmen. Hier von abweichend sind im Firstbereich Lichtbänder zulässig, wenn sie einen Flächenanteil von 25 v. H. nicht übersteigen.

(3) Bei Baublöcken mit einer Dachneigung von mehr als 27 Grad sind Dachaufbauten in Form von Zwerchgiebeln und Dachgauben zulässig. Sie müssen in Form, Größe und Gestaltung den bestehenden Dachaufbauten des Baublocks entsprechen und in den Achsen der Fassaden liegen.

§ 4

Gebäudetechnik

(1) Von außen sichtbare gebäudetechnische Anlagen wie Antennen, Ausmündungen von Heizungs-, Be- und Entlüftungsanlagen sind auf das erforder-

liche Mindestmaß zu beschränken. Sie sind an der straßenraumabgewandten Seite anzubringen.

(2) Abfallentsorgungsanlagen und Müllbehälter sind im Gebäudeinneren unterzubringen.

§ 5

Werbeanlagen, Automaten

(1) Werbeanlagen sind an der Stätte der Leistung zulässig. Sie sind als schwarze Hauseingangstafeln mit goldener Beschriftung oder als Firmenschriftzug in halbplastischen goldfarbenen Einzelbuchstaben auf der Fassade des Firmengebäudes zu gestalten. Sie haben in Größe und Ausführung den bestehenden Tafeln und Einzelbuchstaben zu entsprechen. Zulässig ist ein Firmenschriftzug pro Fassadenabschnitt, wenn ausreichend Abstand zu den Gebäudeecken eingehalten wird und Gliederungs- und Schmuckelemente der Fassaden nicht überdeckt oder in ihrer Wirkung beeinträchtigt werden.

(2) Automaten und Schaukästen sind im Fassadenbereich unzulässig.

§ 6

Außenraumgestaltung

(1) Die vorhandenen Freiflächen vor Gebäuden sind bis zur Straßenbegrenzungslinie frei zu halten. Einfriedigungen oder andere trennende Elemente wie Poller oder Grünkübel sind unzulässig.

(2) Pflasterungen sind auszuführen in Granit oder Kupferschlackesteinen.

(3) Außenleuchten sind entsprechend den vorhandenen Leuchten in Form von einfachen Wandleuchten zulässig.

(4) Die Lichtfarbe ist warmweiß (3000 Grad bis 4000 Grad Kelvin). Farbige Licht an Fassaden oder in Gebäudebereichen mit Außenwirkung ist unzulässig.

(5) Bei Dunkelheit sind Dachflächen dunkel zu halten. Eine Anstrahlung der Dachflächen sowie Lichtaustritt aus Lichtbändern ist unzulässig.

§ 7

Abweichungen

Die zuständige Behörde kann Abweichungen von den Anforderungen dieser Verordnung auf gesonderten Antrag zulassen, wenn die Abweichungen das historische Bild der Speicherstadt nicht beeinträchtigen. Der Antrag ist schriftlich zu begründen.

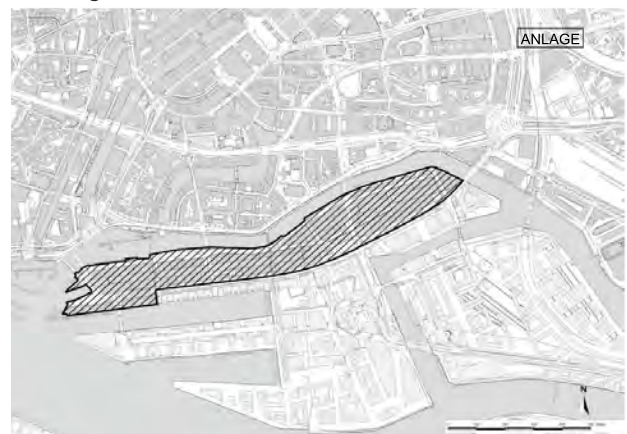
§ 8

Schlussbestimmung

Die Verordnung über den Denkmalschutz für die Speicherstadt vom 30. April 1991 (HmbGVBl. S. 214) in der jeweils geltenden Fassung bleibt unberührt.

Gegeben in der Versammlung des Senats,
Hamburg, den 5. August 2008.

Geltungsbereich



Anlage 2: Kostenrahmenschätzung Hochwasserschutz

Summe Flutschutz-Bauwerke	64.990.000,00 €
für besondere Gestaltung (ca. 15%)	9.748.500,00 €
Unvorhergesehenes (f. Grobschätzung ca. 15%)	11.210.000,00 €
Baukosten netto	85.949.000,00 €
Baunebenkosten (22,7%)	19.540.000,00 €
Gesamtkosten netto	105.459.000,00 €
Mehrwertsteuer (zzt. 19%)	20.037.210,00 €
zur Rundung	503.790,00 €
Bruttosumme	126.000.000,00 €

Die Kostenrahmenschätzung berücksichtigt keine weiteren unvorhersehbaren Leistungen zur Altlastensanierung und Kampfmittelsondierung

Studie Hochwasserschutz Speicherstadt
Juni 2008

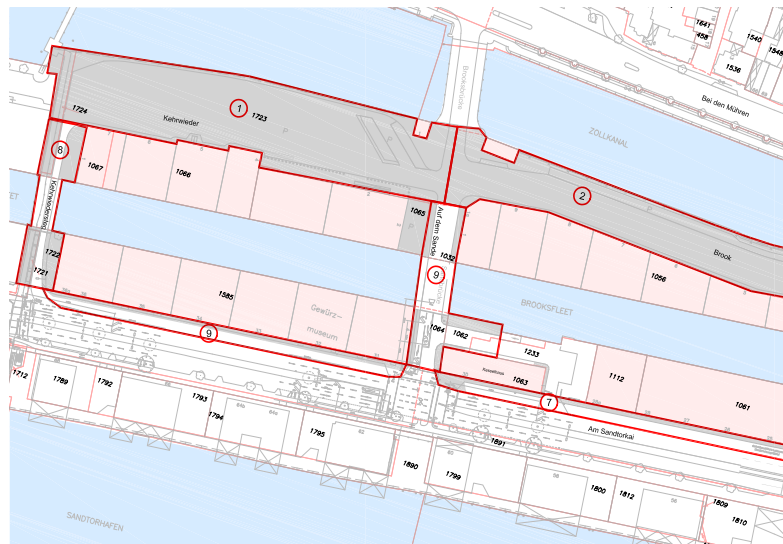


Einzelbauwerke

3.01.	Anschluss an den öffentl. HWS				
3.01.01.	Umbau des Anschlussbereiches, Herstellung der Übergangskonstruktion	1	psch	700.000,00 €	700.000,00 €
3.02.	Sperrwerk Binnenhafen				
3.02.01.	Sperrwerk mit zwei Senktoren, Durchfahrt-, bzw. Durchströmungsbreite ca. 40 m, Gesamtbreite der Sperrkonstruktion ca. 50 m, mit öffentl. Brückensteg	1	psch	18.000.000,00 €	18.000.000,00 €
3.03.	Flutschutztor Kehr wieder				
3.03.01.	Drehtor, 15 m, 25.000 €/m	1	psch	500.000,00 €	500.000,00 €
3.04.	Wandabschnitt Kehr wiedersteg (1)				
3.04.01.	Wandlänge ca. 120 m, tlw. Im Uferbereich, tlw. unter Brückensteg, 12.000 €/m	1	psch	1.440.000,00 €	1.440.000,00 €
3.05.	Sperrwerk Kehr wiederfleet				
3.05.01.	Sperrwerk mit zwei Stemmtoren, Durchfahrt-, bzw. Durchströmungsbreite ca. 20 m	1	psch	9.500.000,00 €	9.500.000,00 €
3.06.	Wandabschnitt Kehr wiedersteg (2)				
3.06.01.	Wandlänge ca. 50 m, tlw. Unter Brückensteg, 12000 €/m	1	psch	600.000,00 €	600.000,00 €
3.07.	Flutschutztor „Am Sandtorkai“				
3.07.01.	Schiebetor mit 25 m lichter Weite, mit Steuergebäude	1	psch	1.250.000,00 €	1.250.000,00 €
3.08.	Leitungskreuzungen				
3.08.01.	Gas (DN 600), Wasser (DN 400), Vattenfall, S-Siel (DN 400), Trummenltg. etc, jeweils mit Doppelschiebern.	1	psch	500.000,00 €	500.000,00 €
3.09.	Schieberbauwerk Kuhmühlen-Stammsiel				
3.09.01.	Sieldurchm. > 3,0 m, zwei Schieber und Steuergebäude	1	psch	2.400.000,00 €	2.400.000,00 €
3.10.	Flutschutztor zur Promenade Sandtorkai				
3.10.01.	Drehtor, lichte Weite 10 m	1	psch	500.000,00 €	500.000,00 €
3.11.	Flutschutztor Sockelbauwerk am Sandtorkai				
3.11.01.	Stemmtor zwischen den Sockelbauwerken beim Kaizugang "Auf dem Sande" mit Gründung und Wandschürze	1	psch	500.000,00 €	500.000,00 €
3.12.	Sperrwerk Magdeburger Hafen				
3.12.01.	Sperrwerk mit zwei Schiebetoren, Durchfahrt-, bzw. Durchströmungsbreite ca. 20 m, Gesamtbreite der Sperrkonstruktion ca. 95 m einschließlich der Einbindung in die Dammstrecken der Überseeallee	1	psch	17.000.000,00 €	17.000.000,00 €
3.13.	Sickerschürze Stockmeyerstraße				
3.13.01.	Spundwandschürze für den Straßendamm zwischen Lohsepark und Ericusgraben zur Gewährleistung der erforderlichen Sickerweglängen, 100 m x 4000 €/m	1	psch	400.000,00 €	400.000,00 €
3.14.	Sperrwerk Oberhafen				
3.14.01.	Sperrwerk mit zwei Senktoren, Durchfahrt-, bzw. Durchströmungsbreite ca. 20 m, Gesamtbreite der Sperrkonstruktion ca. 40 m einschließlich eines öffentl. Brückensteiges für Fußgänger	1	psch	11.000.000,00 €	11.000.000,00 €
3.15.	Anschluss an den öffentl. HWS				
3.15.01.	Umbau des Anschlussbereiches, Herstellung der Übergangskonstruktion	1	psch	700.000,00 €	700.000,00 €
	Summe Flutschutz-Bauwerke				64.990.000,00 €

Anlage 3: Kostenschätzung Erschließung

Leistung	EP		SUMME		① Kehr wieder		② Brook		③ N. Wandrahm		④ A. Wandrahm		⑫ St. Annenufer	
			Menge	GP	Menge	GP	Menge	GP	Menge	GP	Menge	GP	Menge	GP
Nebenflächen (Pflaster, Platten, Grand, etc.) ausbauen	17,00	m²	14.095	239.615,00 €	1.370	23.290 €	2.780	47.260 €	2.200	37.400 €	1.200	20.400 €	360	6.120 €
Parkfläche (Asphalt ausbauen mit Pechbelastung)	85,00	m²	2.425	206.125,00 €	2.425	206.125 €		- €		- €		- €		- €
Parkfläche (Asphalt ausbauen ohne Pechbelastung)	49,00	m²	2.425	118.825,00 €	2.425	118.825 €		- €		- €		- €		- €
Fahrbahn (Großpflaster) ausbauen	40,00	m²	19.335	773.400,00 €	2.200	88.000 €	7.070	282.800 €	2.200	88.000 €	5.400	216.000 €	1.150	46.000 €
Hamburger Kante ausbauen	15,00	m	4.795	71.925,00 €	435	6.525 €	760	11.400 €	340	5.100 €	680	10.200 €	210	3.150 €
Granitbord ausbauen	12,00	m	740	8.880,00 €	90	1.080 €	270	3.240 €	140	1.680 €		- €	180	2.160 €
Zaun abbrechen	100,00	m	790	79.000,00 €	220	22.000 €	200	20.000 €	100	10.000 €		- €	100	10.000 €
Trummenanschlüsse ausbauen	150,00	m	250	37.500,00 €		- €	100	15.000 €	50	7.500 €		- €	50	7.500 €
Trummen ausbauen	200,00	St.	29	5.800,00 €		- €	12	2.400 €	7	1.400 €		- €	4	800 €
Möblierung ausbauen		psch		40.000,00 €		36.000 €		1.500 €		- €		- €		2.500 €
Nebenflächen (Hamburger Hafepflaster) herstellen	70,00	m²	15.955	1.116.850,00 €	2.470	172.900 €	3.550	248.500 €	1.950	136.500 €	1.200	84.000 €	430	30.100 €
Fahrbahn/Parkfläche herstellen (50/50% neu/alt)	155,00	m²	18.425	2.855.875,00 €	5.950	922.250 €	6.250	968.750 €	2.500	387.500 €	1.500	232.500 €	1.070	165.850 €
Fahrbahn (Großpflaster geschnitten) herstellen	170,00	m²	3.900	663.000,00 €		- €		- €		- €	3.900	663.000 €		- €
Granit Hochbord einbauen (50/50% neu/alt)	60,00	m	205	12.300,00 €		- €		- €		- €		- €	140	8.400 €
Hamburger Kante einbauen (50/50% neu/alt)	80,00	m	4.840	387.200,00 €	435	34.800 €	865	69.200 €	380	30.400 €	680	54.400 €	100	8.000 €
Zaun einsetzen	200,00	m	790	158.000,00 €	220	44.000 €	200	40.000 €	100	20.000 €		- €	100	20.000 €
Anschlüsse herstellen	250,00	m	250	62.500,00 €		- €	100	25.000 €	50	12.500 €		- €	50	12.500 €
Trummen einbauen	780,00	St.	29	22.620,00 €		- €	12	9.360 €	7	5.460 €		- €	4	3.120 €
Baumrost einbauen	1.500,00	St.	19	28.500,00 €		- €		- €		- €		- €		- €
Baum einpflanzen	2.000,00	St.	2	4.000,00 €		- €		- €		- €		- €		- €
Schächte, Trummen regulieren	350,00	St.	128	44.800,00 €	26	9.100 €	25	8.750 €	12	4.200 €	47	16.450 €	6	2.100 €
Möblierung einbauen		psch		150.000,00 €		60.000 €		7.000 €		6.000 €		16.000 €		- €
Öffentliche Beleuchtung		psch		1.000.000,00 €		70.000 €		130.000 €		60.000 €		100.000 €		40.000 €
Sielsanierung		psch		2.000.000,00 €		- €		- €		- €		1.010.000 €		130.000 €
Baustoffprüfung		psch		15.000,00 €										
Kampfmittelsondierung		psch		1.000.000,00 €		215.000 €		250.000 €		110.000 €		164.000 €		40.000 €
Zwischensumme				11.101.715,00 €		2.029.895 €		2.140.160 €		923.640 €		2.586.950 €		538.300 €
Kleinarbeiten (5%)				556.000,00 €										
Baustelleneinrichtung (6%)				667.000,00 €										
Verkehrslenkung (5%)				556.000,00 €										
Ingenieurhonorare (13%)				1.444.000,00 €										
				14.324.715,00 €										
ca. 10% Unvorhersehbares				1.430.000,00 €										
Rundung				1.889,15 €										
Summe				15.754.715,00 €										
19% Mwst				2.993.395,85 €										
Summe				18.748.110,85 €										
Summe Gesamtkosten				18.750.000,00 €										



13		7		6		9		10		11		8		5		14	
Holl. Brook		Am Sandtorkai		Brooktorkai		Auf dem Sande		Pickhuben		Kannengießerort		Kehrwiedersteg		Teerhof		Dienerreihe	
Menge	GP	Menge	GP	Menge	GP	Menge	GP	Menge	GP	Menge	GP	Menge	GP	Menge	GP	Menge	GP
1.010	17.170 €	1.575	26.775 €	550	9.350 €	550	9.350 €	600	10.200 €	500	8.500 €	800	13.600 €	150	2.550 €	450	7.650 €
	- €		- €		- €		- €		- €		- €		- €		- €		- €
	- €		- €		- €		- €		- €		- €		- €		- €		- €
1.155	46.200 €	160	6.400 €		- €		- €		- €		- €		- €		- €		- €
320	4.800 €	530	7.950 €	290	4.350 €	200	3.000 €	250	3.750 €	250	3.750 €	145	2.175 €	110	1.650 €	275	4.125 €
	- €		- €	60	720 €		- €		- €		- €		- €		- €		- €
170	17.000 €		- €		- €		- €		- €		- €		- €		- €		- €
	- €	50	7.500 €		- €		- €		- €		- €		- €		- €		- €
	- €	6	1.200 €		- €		- €		- €		- €		- €		- €		- €
	- €		- €		- €		- €		- €		- €		- €		- €		- €
1.020	71.400 €	1.735	121.450 €	550	38.500 €	550	38.500 €	600	42.000 €	500	35.000 €	800	56.000 €	150	10.500 €	450	31.500 €
1.155	179.025 €		- €		- €		- €		- €		- €		- €		- €		- €
	- €		- €		- €		- €		- €		- €		- €		- €		- €
	- €		- €	65	3.900 €		- €		- €		- €		- €		- €		- €
330	26.400 €	530	42.400 €	290	23.200 €	200	16.000 €	250	20.000 €	250	20.000 €	145	11.600 €	110	8.800 €	275	22.000 €
170	34.000 €		- €		- €		- €		- €		- €		- €		- €		- €
	- €	50	12.500 €		- €		- €		- €		- €		- €		- €		- €
	- €	6	4.680 €		- €		- €		- €		- €		- €		- €		- €
12	18.000 €		- €		- €	7	10.500 €		- €		- €		- €		- €		- €
2	4.000 €		- €		- €		- €		- €		- €		- €		- €		- €
12	4.200 €		- €		- €		- €		- €		- €		- €		- €		- €
	7.000 €		35.000 €		1.000 €		18.000 €		- €		- €		- €		- €		- €
	60.000 €		170.000 €		140.000 €		40.000 €		40.000 €		30.000 €		50.000 €		30.000 €		40.000 €
	350.000 €		140.000 €		- €		- €		320.000 €		50.000 €		- €		- €		- €
	55.000 €		45.000 €		15.000 €		25.000 €		18.000 €		25.000 €		15.000 €		5.000 €		18.000 €
	894.195 €		620.855 €		236.020 €		160.350 €		453.950 €		172.250 €		148.375 €		58.500 €		123.275 €

