

# SPRUNG AUF DIE ELBE

---



**Rahmenkonzeption zur Ansiedlung  
schwimmender Wohnsiedlungen  
im Veddeler Spreehafen**

Bachelorthesis von:

Moritz Vahldiek (3024410)  
Jannick Petter (3025428)

Studiengang B.Sc. Stadtplanung

Betreuer:  
Prof. Dr. Michael Koch  
Dipl.-Ing. Amelie Rost

Sommersemester 2014  
HafenCity Universität Hamburg

**HCU**

HafenCity Universität  
Hamburg

HafenCity Universität Hamburg  
Studiengang Stadtplanung  
Bachelor of Science  
Sommersemester 2014

Freie wissenschaftliche Arbeit zur Erlangung des akademischen Grades  
**Bachelor of Science**  
im Studiengang Stadtplanung

Thema:  
„Sprung auf die Elbe“ - Rahmenkonzeptionen zur Ansiedlung  
schwimmender Wohnsiedlungen im Veddeler Spreehafen

Eingereicht am 18.August 2014 von:

Moritz Vahldiek (3024410)  
Jannick Petter (3025428)

Betreut durch:

Prof. Dr. Michael Koch  
Dipl.-Ing. Amelie Rost

### **Ehrenwörtliche Erklärung**

Ich versichere, dass ich die vorstehende Arbeit selbständig und ohne fremde Hilfe angefertigt und mich anderer als der im beigefügten Verzeichnis angegebenen Hilfsmittel nicht bedient habe. Alle Stellen, die wörtlich oder sinngemäß aus Veröffentlichungen übernommen wurden, sind als solche kenntlich gemacht. Alle Internetquellen sind der Arbeit beigefügt. Des Weiteren versichere ich, dass ich die Arbeit vorher nicht in einem anderen Prüfungsverfahren eingereicht habe und dass die eingereichte schriftliche Fassung der auf dem elektronischen Speichermedium entspricht.

Hamburg, den 18. August 2014

---

Moritz Vahldiek

### **Ehrenwörtliche Erklärung**

Ich versichere, dass ich die vorstehende Arbeit selbständig und ohne fremde Hilfe angefertigt und mich anderer als der im beigefügten Verzeichnis angegebenen Hilfsmittel nicht bedient habe. Alle Stellen, die wörtlich oder sinngemäß aus Veröffentlichungen übernommen wurden, sind als solche kenntlich gemacht. Alle Internetquellen sind der Arbeit beigefügt. Des Weiteren versichere ich, dass ich die Arbeit vorher nicht in einem anderen Prüfungsverfahren eingereicht habe und dass die eingereichte schriftliche Fassung der auf dem elektronischen Speichermedium entspricht.

Hamburg, den 18. August 2014

---

Jannick Petter

**sprung auf die elbe.**

---

## inhaltsverzeichnis

|   |    |
|---|----|
| <b>1. Einleitung</b>  | 8  |
| 1.1 Forschungsinteresse   | 10 |
| 1.2 Inhaltlicher Aufbau und methodisches Vorgehen                     | 11 |
| 1.3 Wohnen auf dem Wasser - Warum?                                    | 14 |
| <hr/>   |    |
| <b>2. Analyse</b>   | 18 |
| 2.1 Der Hamburger Hafen im räumlichen Wandel                          | 18 |
| 2.1.1 Hafengebiete im Kontext des innerstädtischen Flächenwettbewerbs | 20 |
| 2.1.2 Der Hamburger Hafen im räumlichen Wandel - Ausblick             | 23 |
| 2.2 Wohnen mit dem Wasser in Hamburg                                  | 24 |
| 2.2.1 Wohnen am Wasser in Hamburg                                     | 24 |
| 2.2.2 Wohnen auf dem Wasser in Hamburg - Status Quo                   | 27 |
| 2.3 WasserLand Elbinsel   | 33 |
| 2.3.1 Wohnen auf dem WasserLand Elbinsel                              | 36 |
| <hr/>   |    |
| <b>3. Der Spreehafen</b>  | 41 |
| 3.1 Die Gegebenheiten   | 45 |
| 3.1.1 Akteure   | 46 |
| 3.1.2 Räumliche und strukturelle Analyse                              | 48 |
| 3.1.3 Verkehrstechnische Erschließung                                 | 53 |
| 3.2 Der Standort  | 56 |
| 3.2.1 Die Wasserfläche  | 57 |
| 3.2.2 Die Uferbereiche  | 58 |
| 3.3 Das Quartier  | 60 |
| 3.3.1 Wohnen  | 60 |
| 3.3.2 Gewerbe und Nahversorgung                                       | 63 |
| 3.3.3 Sport- und Grünflächen  | 64 |
| 3.4 Bisherige Maßnahmen und Visionen                                  | 65 |
| 3.4.1 Der Spreehafen - Hamburgs neue Alster?                          | 65 |
| 3.4.2 Der Spreehafen und die Hafenuferspanne                          | 67 |
| 3.4.3 Der Spreehafen und die IBA/IGS                                  | 68 |
| 3.4.4 Zusammenfassung   | 69 |

|  |     |
|--|-----|
| <b>4. Referenzen</b>   | 70  |
| 4.1 Ijburg Waterbuurt, Amsterdam (NL)                          | 71  |
| 4.2 Canting Basin, Glasgow (UK)                                | 73  |
| 4.3 Kalasatama, Helsinki (FIN)                                 | 75  |
| 4.4 Citadel (Het Nieuwe Water), Naaldwijk (NL)                 | 77  |
| 4.5 Erkenntnisse   | 79  |
| <hr/>  |     |
| <b>5. Städtebauliche Rahmenkonzeption</b>                      | 80  |
| 5.1 Bebaubare Flächen  | 80  |
| 5.2 Anbindung: Hauptsteg und Zufahrtswege                      | 85  |
| 5.3 Anbindung: Stegesystem                                     | 89  |
| 5.4 Hausboottypologien   | 90  |
| 5.5 Konzeptionsvarianten                                       | 92  |
| 5.5.1 Wohnen auf dem Spreehafen - Grundkonzeption              | 93  |
| 5.5.2 Freizeitquartier   | 95  |
| 5.5.3 Promenadenquartier                                       | 97  |
| 5.5.4 Studentenquartier  | 99  |
| 5.5.5 Wohnen auf dem Spreehafen II                             | 101 |
| 5.6 Potenzielle Synergie-Effekte                               | 103 |
| 5.6.1 Pilotprojekt Spreehafen                                  | 103 |
| 5.6.2 Schaffung innerstädtischen Wohnraums                     | 105 |
| 5.6.3 Stärkung des lokalen Einzelhandels und der Infrastruktur | 105 |
| 5.6.4 Neudefinition und -inszenierung des Spreehafens          | 106 |
| 5.7 Übertragbarkeit  | 107 |
| <hr/>  |     |
| <b>6. Fazit</b>  | 109 |
| <hr/>  |     |
| <b>7. Quellenverzeichnis</b>                                   | 113 |
| <hr/>  |     |
| <b>8. Abbildungsverzeichnis</b>                                | 117 |

**sprung auf die elbe.**

---



## 1. einleitung

Beim Blick auf eine Landkarte, insbesondere im städtischen Raum, neigt selbst der geschulte Stadtplaner nach wie vor dazu, blaue Fläche per Definition als gegebene Barrieren zu interpretieren. So proklamiert die Stadt Hamburg seit Jahren das Leitbild des „Sprungs über die Elbe“ (vgl. FHH 2013) und betrachtet diese im Kontext der Stadtentwicklung somit gewissermaßen als ein zu überwindendes Hindernis, welches in seiner Rolle als Transportweg „unantastbar“ ist. Im Falle der Elb-Hauptströme im Hamburger Stadtgebiet (Norder- und Süderelbe), zusammen einer der meistbefahrenen Wasserwege Europas von dem Hamburg als Wirtschafts- und Handelsstandort nach wie vor in hohem Maße abhängig ist, hat dies ohne Frage seine Berechtigung.

Gerade in Anbetracht des permanenten Wandels, den der Hamburger Hafen im Hinblick auf seine andauernde Wettbewerbssituation mit anderen Standorten durchläuft, lohnt jedoch abseits der ohnehin im Fokus der Entwicklung stehenden Wohnquartiere ein genauerer Blick auf die (zwischen-)räumlichen Auswirkungen dieses Prozesses im Hinblick auf ein mögliches „Umdenken“ von Wasserflächen; weg von der Barrierefunktion, hin zur Interpretation als für sich selbst stehende Entwicklungsflächen mit spezifischen Potentialen und Charakteristika. Dafür, dass dieses Umdenken des Verhältnisses zwischen Land und Wasser gerade in Städten nicht nur möglich, sondern notwendig ist sprechen zudem die klimatischen Prognosen, die gerade in Flussmündungsgebieten wie der Elbmündung steigendes Hochwasser, zunehmende Starkregenereignisse und größere Diskrepanzen zwischen Sommer und Winter mitsamt der einhergehenden räumlichen Konsequenzen vorhersagen.

## 1.1 forschungsinteresse

In diesem Zusammenhang soll diese Arbeit (beispielsweise im Gegensatz zu einem konkreten Entwurf oder einer auf harten Fakten basierenden Machbarkeitsstudie) ein fiktives „Was-Wäre-Wenn“-Szenario darstellen, welches unter dem Fokus der Stadtentwicklung bestehende und legitime Flächenansprüche im Hamburger Hafengebiet teilweise außer Acht lässt und innerstädtische Wasserflächen, welche sich räumlich und strukturell für eine solche Neuwahrnehmung eignen, als bislang nur wenig beachtetes „Bauland“ und Planungsfläche interpretieren. Dies soll hierbei zwar in Form von verschiedenen Szenariengeschehen, die sich im Hinblick auf ihre Schwerpunktsetzung unterscheiden, jedoch ausdrücklich keine Utopie sondern eine auf einhergehender analytischer Arbeit der aktuellen Gegebenheiten basierende Rahmenkonzeption darstellen.

Das Projekt soll hierbei mehr ein Bild als eine real beabsichtigte Maßnahme projizieren, dessen Endprojekt ein Beitrag zum aktuellen Diskurs im Gegensatz zu einer unter pragmatischen und realistischen Rahmenbedingungen erarbeiteten Projektmaßnahme sein soll.

Angesichts des allgegenwärtigen, hohen Drucks auf dem Hamburger Wohnungsmarkt soll an diesen Standorten Wohnformen auf dem Wasser im Vordergrund stehen, welche in ihrem Maßstab das Potenzial der vorhandenen Flächen in vollem Umfang nutzen sowie in ihrer Konzeption im Einklang mit ihrer Umgebung und den aktuellen Leitbildern der Hamburger Stadtentwicklung stehen. Das Ziel der eigenen Entwurfsarbeit ist somit die Rahmenkonzeption eines Standortes für Wohnen auf dem Wasser, welcher an einem geeigneten Standort im Hamburger Stadtgebiet als Pilotprojekt und Experimentierfeld für alle Beteiligten dienen kann, um im der Hamburger Stadtentwicklung einen neuen Umgang mit dieser bislang seitens vieler Akteure grundlegend fehlinterpretierten und unterschätzten Wohnform etablieren zu können.

# 1.2 inhaltlicher aufbau und methodisches vorgehen

Das methodische Vorgehen bzw. die Auswahl geeigneter Instrumente und Herangehensweise ergaben sich weitestgehend aus dem klar abgesteckten Fokus des Projektes. Da dieses gewissermaßen einen Mittelweg bzw. ein Verbindungsstück zwischen einer klassischen, recherche- und analysebasierten Projektarbeit und einem städtebaulichen Entwurf mit gestalterischem Schwerpunkt darstellt war es notwendig, jeweils selektiv geeignete Instrumente aus beiden Bereichen auszuwählen, auszulassen und zu kombinieren. Am Anfang der Arbeit stand die Formulierung einer zentralen, internen Forschungsfrage („Werden die Potenziale des Wohnens auf dem Wasser in Hamburg im Hinblick auf die zukünftige Relevanz und Notwendigkeit dieser Wohnform am Standort in zureichendem Maße ausgeschöpft?“) welche den ursprünglichen Anlass der Arbeit darstellte und gewissermaßen eine erste Fokussierung für die folgende Recherche darstellte. Den Grundstock der Arbeit bildete daraufhin zunächst ebendiese umfangreiche Literatur- und Internetrecherche, um den historischen Rahmen, die Entwicklung und den Status Quo des zunächst noch vagen Themenfeldes „Wohnen auf dem Wasser“ abzustecken. Hierbei wurden diverse Beispiele aus verschiedenen Kulturkreisen auf ihre Hinter- und Beweggründe, die ihnen zugrundeliegende Rationalität sowie Gemeinsamkeiten, Unterschiede und Konstanten untersucht. Diese wurden anschließend mit aktuellen Formen und Variationen der Wohnform synchronisiert, um untersuchen und einordnen zu können, wie sich beispielsweise die entsprechenden Rahmenbedingungen, Technologien, Ziel- und Nutzergruppen ebenso wie die Beweggründe sowie Rolle und Perspektive für Stadt- und Regionalentwicklung im Laufe der Jahrzehnte entwickelt haben. So konnte im Vorfeld des weiteren Vorgehens eingeschätzt werden, worin der Weg zum aktuellen Status Quo begründet lag, wie er sich regional differenziert darstellte und wohin er angesichts aktueller Tendenzen weiter führen könnte.

Im Folgenden wurden im Hinblick auf die Fokussierung auf den Standort Hamburg genauer die Entwicklung des Hamburger Hafenbereiches, seine räumliche Dynamik und aktuelle Beschaffenheit im Zusammenhang von in Zukunft angestrebten (Stadt-)Entwicklungen untersucht. Grundlage bildete hierbei eine Recherche der historischen Zusammenhänge des Standortes unter dem Fokus der für das Projekt maßgeblichen Elemente „Wohnen“ und „Wasser“ sowie ihr Zusammenspiel ebenso wie eine kritische Hinterfragung der Handhabung des Wohnens auf dem Wasser in der aktuellen Hamburger Stadtplanungspolitik.

Als Resultat dieser einleitenden Recherche standen an diesem Punkt einerseits eine räumliche Eingrenzung auf den Spreehafen als Potenzial- und Pilotprojektfläche (durch eine Standortsuche nach den maßgeblichen Kriterien der zentralen Lage, des Flächenpotenzials und der städtebaulichen Anbindung) sowie andererseits, beruhend auf erlangten Erkenntnissen bei der Untersuchung der Hintergründe und des Status Quo des Wohnens auf dem Wasser (in Hamburg), die vorläufige Beantwortung der einleitenden internen Forschungsfrage und dementsprechende Umwandlung in eine Forschungsthese („Die Potenziale des Wohnens auf dem Wasser in Hamburg werden im Hinblick auf die zukünftige Relevanz und Notwendigkeit dieser Wohnform am Standort nicht in zureichendem Maße ausgeschöpft“), die wiederum das weitere Vorgehen definieren und Potenziale, Rahmen, Umfang sowie Zielsetzung der eigenen Konzeptionsarbeit im Pilotprojektgebiet abstecken sollte. Hierauf folgte im Anschluss eine genaue Analyse der aktuellen räumlichen und funktionalen Situationen und Zusammenhänge am Standort Spreehafen mit den klassischen Methoden der Stadtplanung. So wurden im Rahmen von umfangreichen Begehungen und einhergehenden Kartierungen Bestandsaufnahmen der Achsen, Wege- und Barriersituation, der Nutzungsstrukturen, der Verkehrsinfrastrukturen, der Bautypologien, der Uferbereiche und der Wasserfläche selbst sowie der räumlichen und städtebaulichen Zusammenhänge im größeren Maßstab durchgeführt. Desweiteren wurden zugrundeliegende Akteurskonstellationen und Eigentumsverhältnisse sowie bereits realisierte und wieder verworfene Planungen recherchiert, welche bereits im Vorfeld der eigenen Arbeit eine mittelfristige funktional-räumliche Neuinterpretation des Standortes Spreehafen vorsahen und diese auf Gemeinsamkeiten und Unterschiede ihrer Zielsetzungen sowie im Verlaufe der Projektarbeit aufgetretene (bürokratische) Hürden untersucht.

Im Folgenden wurden dann, ähnlich des Vorgehens bei einem klassischen städtebaulichen Entwurf und basierend auf der eigenen Forschungsthese, externen Referenzen welche im Rahmen der einleitenden Recherche des Status Quo durch innovative Elemente aufgefallen waren sowie den Erkenntnissen aus der lokalen Analysearbeit, grundlegende Varianten für eine potenzielle Nutzung des Spreehafens für eine schwimmende Wohnsiedlung erarbeitet. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, dass diese Entwurfsarbeit nicht zwangsläufig als das zentrale Resultat der vorliegenden Arbeit sondern vielmehr als eine logische Konsequenz und Fortführung der einhergehenden (beweisenden) Analysearbeit fungieren soll.

Somit stellt das Projekt durch seine Schnittstellen (einerseits durch die Übertragung eines generellen Potenzials auf einen spezifischen Standort und andererseits auf maßstäblicher Ebene von einer generellen Konzeption für diesen Standort auf eine mögliche tatsächliche Beplanung im Rahmen einer weiteren Arbeit) eine Art Bindeglied oder Zwischenschritt in der generellen Debatte über das Wohnen auf dem Wasser dar, da es einerseits die übergeordnete Implementierbarkeit dieser Wohnform unter realistischen Bedingungen beispielhaft unter Beweis stellt und ihre vielfältigen Möglichkeiten aufzeigt sowie andererseits die tatsächliche Implementierung selbst offen lässt. Durch diesen fließenden Übergang von einer Analyse/Machbarkeitsstudie zu einer grundlegenden Entwurfsarbeit, bei denen als hinterfragendes Was-wäre-wenn-Szenario eingehend erarbeitete Analyseerkenntnisse (z.B. Eigentumsverhältnisse) bewusst außen vor gelassen werden, erklärt sich auch der ausdrückliche und bewusste Verzicht auf eine Empirie im herkömmlichen Sinne.

Einhergehende informelle Gespräche mit verantwortlichen Akteuren aus der Stadtplanung verdeutlichten und bestätigten in erster Linie den Eindruck, der den ursprünglichen Anlass der Projektarbeit darstellte: Die Potenziale des Wohnens aus dem Wasser werden in Hamburg in unzureichendem Maße ausgeschöpft. Somit liegt der Mehrwert der Arbeit in erster Linie in einer bewussten Antithese bzw. Alternative zur bisherigen Handhabung dieser Wohnform am Standort Hamburg, während es unter Berücksichtigung und Einbezug der formellen Hürden und Limitierungen (in Form von Feedback aus einer Empirie) kaum möglich gewesen wäre, das theoretische Potenzial des Wohnens auf dem Wasser an einem Standort modellhaft aufzuzeigen, das Spektrum realistischer Möglichkeiten aufzuzeigen und somit einen Impuls zur Debatte auszulösen. Der Fokus der Arbeit liegt in diesem Kontext demnach eher auf dem bewussten Hinterfragen bzw. In-Frage-Stellen von vorherrschenden Expertenmeinungen anstelle von deren Einbezug. In dieser Hinsicht orientiert sich die Arbeit somit eher an einem städtebaulichen (theoretischen) Entwurf im Kontrast zu einer rational-analytischen Machbarkeitsstudie, deren Endresultat wohl zu wenig Impulswirkung entfaltet hätte, um einen wahrhaftigen Mehrwert zu generieren und das Wohnen auf dem Wasser als solches bzw. den einhergehenden Diskurs zu bereichern.

Bei der gestalterischen Arbeit selbst lag der Fokus in Anbetracht der Zielsetzung der Projektarbeit auf einer grundsätzlichen, kataloghaften Darstellung und Erörterung des Umfangs dessen, was am modellhaften Standort Spreehafen möglich ist, ohne utopisch zu sein. Dies implizierte einerseits eine gewisse Kreativität im Hinblick auf unterschiedliche Schwerpunkt- und Zielsetzungen der Konzeptionen (unter Betrachtung des bereits realisierten oder sich in der Planungsphase befindlichen Status Quo des Wohnens auf dem Wasser), andererseits eine klare Abgrenzung der Maßstäblichkeit und Detaillierung nach unten, um den Kontrast des angestrebten Was-wäre-wenn-Szenarios zu einem umsetzungsorientierten Entwurf (welcher jedoch im Anschluss auf die vorliegende Arbeit aufbauen könnte) zu bewahren. Bei der anschließenden Erörterung von möglichen Synergien, welche sich auf funktional-struktureller Ebene mit den umliegenden (Wohn-)Quartieren ergeben könnten, wurden dann wiederum die räumlichen Erkenntnisse, welche die Grundlage der Standortanalyse darstellten, mit den vorgesehenen Eigenschaften und Angeboten der verschiedenen Variationen der Konzeption synchronisiert.

Hierdurch konnte einerseits gewährleistet werden, dass das Projekt auf bestehende Potenziale seiner Umgebung aufbaut und andererseits bestehende Defizite aufgreift, um eine strukturelle Einbindung des neuen Quartiers in seine unmittelbare Umgebung zu gewährleisten. Dass sich diese Synergien von Variante zu Variante der Konzeption unterscheiden wurde (unter Bewahrung des Schwerpunktes Wohnen) hierbei berücksichtigt. Angesichts der im Vorfeld erarbeiteten Analyseergebnisse und Erkenntnisse geschah diese Erörterung zwar in einem hypothetischen Rahmen, jedoch trotzdem auf belastbare Fakten. Selbiges gilt für die abschließende Prüfung der Übertragbarkeit des Projektes. Hierbei stand in erster Linie die Maßstäblichkeit und Quantität der Wohnnutzung im Fokus des Kriteriums der Übertragbarkeit, da das Projekt von Anfang an mit dem Schwerpunkt einer modellhaften Konzeption erarbeitet wurde, welche die anschließende Möglichkeit eines generellen Umdenkens des Wohnens auf dem Wasser durch die verantwortlichen Akteure in den Vordergrund stellte. Den Abschluss des Projektes stellt, wie in einer analytischen Arbeit üblich, eine Reflektion der eigenen Ausgangslage, eine Rückkopplung mit der zentralen Forschungsthese und eine Einschätzung der maßgeblichen Resultate und Erkenntnisse der Arbeit dar.

## 1.3 wohnen auf dem wasser - warum?

Die Wohnform des Lebens auf dem Wasser ist fast so alt wie die Menschheit selbst. Schon aus prähistorischer Zeit sind Pfahlbauten in den von regelmäßiger Überflutung betroffenen Uferzonen von Seenflächen überliefert, welche durch ihre Bauweise neben dem Flutschutz vor allem der Isolation von auf dem Land lebenden „Schädlingen“ wie Ratten und Mäusen, aber auch dem besseren Schutz vor Feindesangriffen dienten (vgl. Hausmann LCC 2014). Auch die in Peru vom Volk der Uro seit Jahrtausenden in mehr oder weniger unveränderter Form konstruierten schwimmenden, bewohnten Schilfinseln dienten einst der Rückzugsmöglichkeit auf den Titicacasee bei Angriffen der benachbarten Inkastämme, diese Tradition wird allerdings heutzutage (wie auch beispielweise die schwimmenden Siedlungen auf dem Tonle-Sap-See in Kambodscha, einst von Fischern errichtet um weniger abhängig vom je nach Jahreszeit sehr schwankenden Wasserpegelstand zu sein) in erster Linie nur noch als Touristenattraktion aufrecht erhalten.



Abb.1: Schilf-Wohnflöße der Uro auf dem Titicacasee



Abb.2: Holzfäller-Wohnflöße in Pennsylvania, ca. 1905

Die mit improvisierten Hütten versehenen Flöße, welche im 19. Jahrhundert von Holzfällern als temporäre Unterkünfte in den entlegensten Regionen des amerikanischen Nordens genutzt und nach getaner Arbeit flussabwärts geschifft, dort wieder zerlegt und oft als Brennholz verkauft wurden, sind hingegen nur noch eine Randnotiz der Geschichte. (Abb. 2) Solcherlei Beispiele für rationale und praktische, sich den lokalen Gegebenheiten und Bedingungen anpassende Beweggründe sind auch in jüngster Zeit immer wieder ausschlaggebend bei der Errichtung von tatsächlich schwimmenden wie auch befestigten Wohnformen auf dem Wasser gewesen.



Insbesondere die bereits angesprochene, jahrtausendealte Pfahlbauweise, welche in technologisch fortgeschrittener Art und Weise in der jüngeren Vergangenheit beispielsweise in Amsterdam, Venedig oder auch der Hamburger Speicherstadt zum Einsatz kam und insbesondere in Südostasien gleichzeitig auch noch in sehr ursprünglicher Form zu finden ist, hat sich in ihrer Grundkonzeption bis zum heutigen Tage bewährt. Das Phänomen des Wohnens auf eigentlichen Schwimmkörpern im europäischen Raum (im Gegensatz zu den eingehend beschriebenen permanenten Strukturen in bzw. auf Wasserflächen) ist hingegen, zumindest in quantitativer Form, neuerer Natur und in hohem Maße durch räumliche und ökologische Faktoren bedingt. So bedingte die Industrialisierung einerseits die Schaffung künstlicher Wasserflächen wie Kanäle oder Hafenbecken und andererseits durch technische Fortschritte einen regelmäßigen „Ausschuss“ von vormals industriell oder gewerblich genutzten Booten und Schwimmkörpern, wodurch die Entscheidung der Umnutzung dieser Schwimmkörper zum Zwecke des Wohnens auf innerstädtischen Wasserflächen zu Beginn oftmals aus ökonomischen Beweggründen getroffen wurde und eng an die Urbanisierung mitsamt ihrer einhergehenden räumlichen und gesellschaftlichen Effekte geknüpft war.

So liegen die Ursprünge des europäischen Paradebeispiels des Wohnens auf dem Wasser, der Amsterdamer Hausboote, beispielweise in den Nachwirkungen des zweiten Weltkriegs, als einerseits eine durch die Kriegsschäden bedingte Wohnungsnot und andererseits ein Überschuss an technisch überholten, vormals gewerblich genutzten Bootskörpern bestand (vgl. Heeck 2014). (Abb. 3) Aus dieser Not heraus entwickelte sich im Laufe der Jahrzehnte eine florierende Nische, die zu einem Bestand von heutzutage etwa 2.500 Hausbooten im Amsterdamer Stadtgebiet führte. Ein anderes Beispiel für das Wohnen auf dem Wasser als Alternative an von hoher Urbanisierung und Flächenknappheit/-Wettbewerb geprägten Standorten ist Hongkong, wo in verschiedenen, ursprünglich zum Taifunschutts errichteten Hafenbecken ab etwa 1920 informelle Hausbootsiedlungen entstanden (vgl. Kani 1967).



Diese nahezu ausschließlich von finanziell wenig privilegierten Fischerfamilien einer bestimmten Volksgruppe (die Tanka) bewohnten Siedlungen bestanden aus durch provisorische Stege verbundene Fischerboote und erreichten teils erhebliche Ausmaße (im Jahre 1963 wurde die Gesamtzahl der Bewohner informeller Hausboote in Hong Kong auf ca. 150.000 geschätzt [vgl. Forbes, v.d. Linde 1965]) bevor die örtlichen Behörden Anfang der 1980er Jahre begannen, aufgrund der beispielsweise hygienisch und sicherheitstechnisch untragbaren Zustände einzuschreiten, die oftmals völlig überfüllten Hafenbecken (Abb. 4) zu räumen und die Bewohner in Sozialwohnungen zu Lande umzusiedeln (vgl. Cheek-Milby 1983).



Abb.3: Wohnboot an der Amsterdamer Lijnbaansgracht, 1920



Abb.4: Hausboote der Tanka in Hongkong, 1989

Im Gegensatz zu diesen ökonomischen Beweggründen basiert die Entscheidung für das Wohnen auf dem Wasser, zumindest in den europäischen und nordamerikanischen Kulturkreisen, heutzutage oftmals auf (gesellschaftlichem) Individualismus und ist unter der aktuell gegebenen Interpretation dieser Wohnform seitens der Verwaltung (siehe 2.1.1) insbesondere an urbanen Standorten unter ökonomischen und praktischen Gesichtspunkten kaum zu rechtfertigen, auch wenn mehr oder weniger permanentes Leben auf dem Wasser auch in größerem Maßstab bei zweifelsohne möglich ist (siehe z.B. Ölbohrplattformen und Kreuzfahrtschiffe). Zwar ist in diesem Zusammenhang stets die spezifische technische, räumliche und rechtliche Grundlage bzw. Situation zu berücksichtigen, grundsätzlich ist die Entscheidung für das Wohnen auf dem Wasser in diesen Regionen in der Regel mittlerweile eher unter individuellen Gesichtspunkten frei abgewogen und getroffen als den örtlichen Gegebenheiten und/oder den eigenen Lebensumständen geschuldet.

## sprung auf die elbe.

---

Dies impliziert gleichzeitig auch, dass das Wohnen auf dem Wasser jenseits von rationalen Faktoren auf den Menschen einen gewissen Reiz ausübt, der ihn diese Wohnform ungeachtet der offensichtlichen rationalen (finanziellen) Nachteile frei wählen lässt. Hervorzuheben sind hier in erster Linie die Flexibilität und Unabhängigkeit, Informalität, das Leben in Einklang mit dem Wasser auch als Rückzugsort sowie allgemein die Individualisierbarkeit (des eigenen Wohnortes), welche analog zu marktwirtschaftlichen Trends beispielsweise in der Technologie- oder Textilbranche längst einen anerkannten ökonomischen Innovationsfaktor (Stichwort Mass Customization) darstellt (vgl. Piller 2006). In Anbetracht der bereits in 1.1 beschriebenen Konsequenzen des Klimawandels ist in Zukunft davon auszugehen, dass eine Neudefinition der Rolle des Wassers im Hinblick auf die Wohnsituation in betroffenen urbanen Räumen zwangsläufig stattfinden wird. In Folge dessen wird in diesem Fall auch eine Neudefinition des Verhältnisses zwischen individualistischer Motivation und der Notwendigkeit des Wohnens auf dem und mit dem Wasser in den Blickpunkt rücken. Im Spannungsfeld zwischen diesen beiden Aspekten, die wie eingehend beschrieben keine neuen Phänomene darstellen, können somit Potenziale entstehen, welche die Herausforderungen der Zukunft ebenso als notwendige Anpassung an externe Bedingungen wie als Chance für eine nachhaltige Neukonzeption und Integration des Wohnens auf dem Wasser interpretieren lassen.

---

## 2. analyse

Die Erarbeitung eigener Konzeptionen im weiteren Verlauf der Arbeit bedingt eine vorhergehende, sorgfältige Auseinandersetzung mit dem Status Quo sowie der Prozesse auf verschiedenen Maßstäben, welche diesen zum Resultat hatten. So wird gewährleistet, dass die spezifischen lokalen Charakteristika und Potenziale erkannt werden und in die Argumentation hin zu eigenen Maßnahmen einfließen. Hierbei ist es vor allem zielführend, bestehende und zugrundeliegende Entwicklungsvorgänge sowie Missstände zu erkennen und analysieren, um eventuelle Dynamiken weiterführen und Entwicklungsprozesse unter Anbetracht übergeordneter Leitbilder (um-) lenken zu können. Ausgehend von der historischen Entwicklung des Hamburger Hafens und den einhergehenden räumlichen Umstrukturierungsprozessen soll somit im Folgenden der Kontext für eine Analyse und Schlussfolgerung der aktuellen Gegebenheiten geschaffen werden um aus dieser Grundlage anschließend eigene Rahmenkonzeptionen zu entwickeln.

### 2.1 der hamburgener hafen im räumlichen wandel

Seit dem zweiten Weltkrieg, der durch seine weiträumige Zerstörung jeglicher Infrastruktur (etwa 80% der gesamten Hafenanlagen fielen den Bombardements zum Opfer [vgl. HHM, 2014]) gewissermaßen als letzte „Stunde Null“ des Hamburger Hafens betrachtet werden kann, befindet sich dieser in einem nahezu permanenten und dynamischen Strukturwandel. Nach Kriegsende hatte die rasche Wiederinbetriebnahme des Hafens als Wirtschaftsstandort höchste Priorität, um fortan als Motor der wirtschaftlichen Neustrukturierung in der Bundesrepublik dienen zu können. Zu diesem Zwecke wurden seitens der Stadt allein in den Jahren 1945-1953 umgerechnet ca. 115 Mio. € in den Wiederaufbau der Hafeninfrastruktur investiert, so dass dieser bereits im Jahr 1955 wieder das Umschlagsvolumen der Vorkriegszeit erreicht hatte (vgl. ebd. 2014). Da der Schwerpunkt in diesen Jahren, wie bereits angesprochen, eher auf der allgemeinen Wiederherstellung einer funktionsfähigen Hafeninfrastruktur denn einer technischen Modernisierung lag, folgte ein erster Impuls zur räumlichen Neukonzipierung erst wieder mit dem Hafenerweiterungsgesetz im Jahre 1961 (vgl. Hamburgische Bürgerschaft 1961).

## sprung auf die elbe.

---

Dieses griff Planungen aus der Vorkriegszeit auf und erweiterte das Hafengebiet um Flächen in Altenwerder, Francop und Moorburg. Dies bedeutete in erster Linie eine Verlagerung des Hafennutzungsschwerpunkts von unmittelbar zentrumsnahen Flächen (Landungsbrücken, Speicherstadt) elbabwärts und in die Bereiche südlich der Norderelbe (vgl. dw 2014).

Einen weiteren gravierenden Einschnitt bedeutete die Umstellung auf die Containerschiffahrt in den späten 60er und frühen 70er Jahren. Im Wettbewerb der Knotenpunkte der globalen Seelogistik bedeutete diese zwar enorme ökonomische Vorteile durch zeitliche, personelle und finanzielle Einsparungen, andererseits war für nahezu alle Überseehäfen die Erschließung neuer Flächen zur Errichtung und Bereitstellung der hierzu notwendigen Infrastrukturen unverzichtbar. Im Falle Hamburgs erfolgte dies zunächst durch die Errichtung der ersten Containerbrücke am Standort Waltershof, in den Folgejahren wurden unter hohem finanziellen Aufwand beispielsweise auch die Köhlbrandbrücke und der neue Elbtunnel (beide 1974) realisiert, wodurch die wachsende Hafeninfrastrukturen in den Bereichen (süd-)östlich des Innenstadtbereichs zunehmend autark von diesem geplant und für den zukünftigen Standortwettbewerb aufgestellt wurden. Entscheidend waren hierbei (neben der erwähnten Transportinfrastrukturen) auch der ungleich höhere Tiefgang sowie die Flächenansprüche der neuen Containerfrachtschiffe, wodurch bestehende, für wesentlich kleinere Schiffe konzipierte Hafenbecken im Innenstadtbereich für eine Weiternutzung ausschieden.



Abb. 5: Hafenentwicklungsplan 1989

Im diesen Zusammenhang und auch in Anbetracht der Schließung vieler Großwerften im Kerngebiet des Hafens ab den 80er Jahren Hafens sah demnach auch der neue Hafenentwicklungsplan von 1989 eine Weiterführung der räumlichen Entwicklung elbabwärts bzw. in westlicher Richtung vor (vgl. FHH 1989).

Nachdem hiervon betroffene, angrenzende Lagerflächen lange Zeit nur provisorisch weitergenutzt wurden, gerieten diese erst in den vergangenen Jahrzehnten wieder in den Fokus, als sie für die innerstädtische Flächenkonversion „neuentdeckt“ und als Vorzeigeprojekt der Stadtentwicklung (Stichwort Hafencity) auserkoren wurden. Weiteren Spielraum erhielt das Konversionspotenzial in diesem Bereich jüngst zudem durch die Aufhebung des seit 1888 bestehenden Freihafens zum 01.01.2013, die als räumliche Konsequenz die Demontage des 17,5km langen Grenzzaunes der Zollgrenze zufolge hatte. Die Flächen des Freihafens, die rund ein Fünftel des gesamten Hafengebietes ausgemacht hatten, gingen in die städtische Hand über, die somit beim anvisierten „Sprung über die Elbe“ beträchtlich an Planungshoheit (und dementsprechend im wahrsten Sinne des Wortes „Spielraum“) dazugewann.

### 2.1.1 hafengebiete im kontext des innerstädtischen flächenwettbewerbs

Betrachtet man die räumliche Entwicklung des Hamburger Hafens (und auch vergleichbarer Standorte wie beispielsweise Rotterdam, siehe Exkurs S. 21) seit dem zweiten Weltkrieg ist zusammenfassend in erster Linie der anhaltende Trend zur räumlichen Auslagerung- und Gliederung der Hafeninfrastruktur aus dem Innenstadtgebiet unter gleichzeitiger Integration in dessen bestehende Transport- und Wirtschaftsinfrastruktur zu beobachten.

### **exkurs: konversion ungenutzter hafenflächen am beispiel des „kop van zuid“/rotterdam**

Der „Kop van Zuid“ (dt. Kopf des Südens [von Rotterdam]) ist eine Halbinsel im ehemaligen Hafengebiet Rotterdams und Schauplatz einer der größten innerstädtischen Konversionsprojekte Europas. Die ca. 125 Hektar große Fläche wurde über Jahrhunderte von verschiedenen hafennahen Gewerben und Industrien genutzt und diente unter Anderem als Standort der „Holland America Lijn“, der ehemals größten Passagier-Reederei der Niederlande, welche von Millionen Europäern für die Auswanderung in die Vereinigten Staaten genutzt wurde. Im Zuge der deutschen Invasion in die Niederlande und der damit verbundenen Bombardierung Rotterdams im Mai 1940 wurden auch die baulichen Anlagen des Kop van Zuid zerstört. Beim Wiederaufbau der Innenstadt nach Ende des Krieges wurde der Bereich des Kop van Zuid ausgespart, da die Umsiedlung des Hafengebiets auf Flächen außerhalb der Stadt bereits fortgeschritten war. Der Kop van Zuid blieb als unfreiwilliges Mahnmal des ehemaligen Innenstadthafens und der deutschen Bombardierung nahezu unangetastet. Durch seine Wasserlage unmittelbar der Innenstadt gegenüber liegend wurde das Gebiet so zum visuellen Symbol des wirtschaftlich schwachen Südens der Stadt. Seit den späten 1960er Jahren wurden seitens der Stadtverwaltung verschiedene Szenarien entworfen, um das städtische Potenzial der Flächen zu nutzen. So wurde etwas das weithin negative Image des Stadtteils aufgegriffen und der Plan entwickelt, den Kop van Zuid in ein in sich geschlossenes Rotlichtquartier umzuwandeln. Dies konnte durch den Protest der verbliebenen Bewohner verhindert werden. Erst der städtische Baudirektor Riek Bakker erkannte die Fläche als Schlüsselprojekt zur Anbindung des südlichen Stadtteils Feyenoord an die Innenstadt. Der von ihm 1986 vorgestellte Plan sah eine Brücke vor, welche das neue Quartier Kop van Zuid mit der Innenstadt verbinden sollte. Der Kop van Zuid sollte in einem ersten Schritt Raum für 15.000 Bewohner und 18.000 Arbeitsplätze schaffen. Hierbei wurde explizit eine extrovertierte Architektur forciert, um die Halbinsel symbolisch als Tor zwischen Feyenoord und der Innenstadt zu etablieren. Das prominenteste Beispiel dieser Politik ist die ikonische Erasmus-Brücke, die erste Verbindung von Nord- und Südufer der Maas in der Rotterdamer Innenstadt. Des Weiteren prägen zahlreiche Hochhäuser das Bild des Quartiers. Sie werden vornehmlich als Büroflächen genutzt.





Abb. 6: Kop van Zuid vor dem Umbau, 1985



Abb. 7: Vorläufiger Entwicklungsstand, 2013

Im Rahmen der Erweiterung des U-Bahn-Systems wurde auch das Areal des Bahnhofs Wilhelminaplein und mehreren Haltestellen der Straßenbahn in das städtische Nahverkehrsnetz einbezogen. Obwohl der Bauprozess des Kop de Zuid noch nicht vollständig abgeschlossen ist, gilt das Projekt als eines der Vorbildprojekte für Hafenkonzersion in Europa (vgl. Bouw&Wonen 2014, Joseph Rountree Foundation 2014, Tiedemann 2008).

Nur so kann dem allorts wachsenden Flächenwettbewerb im Innenstadtbereich ausgewichen werden, um sich innerhalb der bestehenden Metropolregionen räumlich entfalten und für den internationalen Standortwettbewerb rüsten zu können. Für diesen ist in vielen Fällen ein ganzheitliches, stimmiges Gesamtkonzept in einem Maßstab notwendig, das Megaprojekte wie den Neubau von Containerterminals (siehe in diesem Zusammenhang auch zahlreiche Beispiele aus dem modernen Flughafen- und Sportstadionneubau) unter dem engen Korsett des Anpassungszwangs an zentralen, innerstädtischen Standorten kaum noch realistisch sind und demnach auf Standorte in der Peripherie ausgewichen wird.

### 2.1.2 der hamburgener hafen im räumlichen wandel - ausblick

Im Falle des Hamburger Hafens würde so, siehe auch das einhergehende Beispiel Rotterdam, im Laufe der Jahrzehnte eine Weiterführung der bestehenden räumlichen Orientierung hin zur Elbmündung die aktuell logischste Variante der zukünftigen Entwicklung darstellen. Auch wenn solcherlei Szenarien der zukünftigen räumlichen Entwicklung reine Spekulation sind, so kann doch alleine schon aus funktionalen und ökonomischen Gesichtspunkten mit einiger Gewissheit ausgeschlossen werden, dass für längst überholte Formen der Logistik konzipierte Hafenflächen im Innenstadtbereich (Ein modernes Containerschiff erfordert beispielsweise einen Tiefgang von ca. 15-20m [vgl. Tiedemann 2006] während die Sedimentierung in vielen ehemaligen Hafenbecken bereits so weit fortgeschritten ist, dass die Verschlickungen über die Wasseroberfläche treten) jemals wieder für die Erweiterung der Hafeninfrastruktur in Frage kommen werden.

Im Umkehrschluss bedeutet dies jedoch auch gleichermaßen die Pflicht und Chance, diese Flächen räumlich und konzeptionell „umzuprogrammieren“ und in den Gesamtkontext der Stadtentwicklung sowie seiner Leitbilder zu integrieren. Im konkreten Falle Hamburgs wäre somit im Hinblick auf die Vision der wachsenden Stadt, der aktuellen Situation auf dem Wohnungsmarkt sowie des Sprunges über die Elbe eine Neukonzeption des Wohnens in diesen Bereichen nahezu zwangsläufiges und notwendiges Element des Umstrukturierungsprozesses.



## 2.2 wohnen mit dem wasser in hamburg

Als ein schon immer mit der Entwicklung des Hafens sowie der hafennahen Ökonomien einhergehender Faktor hat das Wohnen am- und im Einklang mit dem Wasser in Hamburger Stadtgebiet naturgemäß seit Jahrhunderten Tradition. Auf der Elbinsel, in denen jegliche Form von Wohnnutzung seit ihrer Erschließung eine einhergehende und permanente Auseinandersetzung mit dem Element Wasser bedingte (siehe 2.3), entstanden besonders in den Zeiten der Industrialisierung sowie der damit verbundenen Urbanisierung (beispielsweise der durch Fritz Schumacher in den 1920er Jahren koordinierten Stadterweiterung, dem „Gürtel um Hamburgs alten Leib“) „maßgeschneiderte“ Siedlungen, die als Wohnraum im räumlichen und funktionalen Kontext der hafennahen Industrien als (Massen-)Unterkünfte für die dort beschäftigten Angestellten geschaffen wurden und somit eine erste komprimierte, konzentrierte Form des „Wohnens mit dem Wasser“ darstellten.

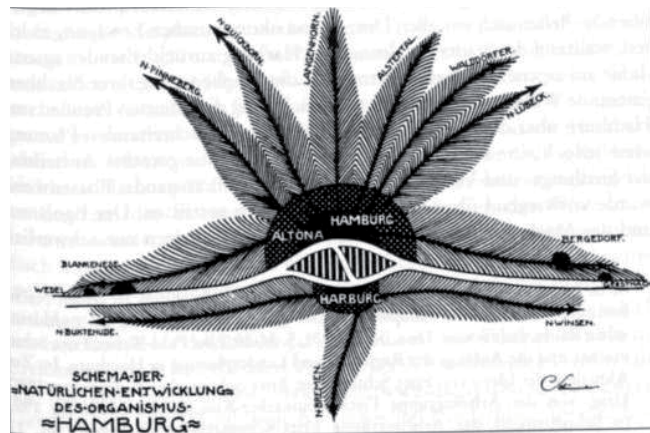


Abb. 8: Achsenplan nach F. Schumacher, ca. 1920

### 2.2.1 wohnen am wasser in hamburg

Als maßgebliche Beispiele solcher Hafenarbeitersiedlungen, die den zweiten Weltkrieg überdauert haben und noch heute in ihrer ursprünglichen Form vorhanden sind, können im Hamburger Stadtgebiet in erster Linie die Veddel und Wilhelmsburg betrachtet werden. Während die (Industrie-)betriebe, die ihrer Errichtung zugrundestanden, im Laufe der Jahrzehnte immer mehr der wirtschaftlichen Umstrukturierung des Hamburger Hafens zum Opfer fielen, sind diese Gebiete in nunmehr „autarker“ oder (von den ursprünglich funktional mit ihnen verknüpften Betrieben) isolierter Form gerade in den vergangenen Jahren wieder vermehrt in den Fokus der Stadtplanung geraten.

# sprung auf die elbe.

---

Die Positionierung dieser Quartiere auf dem städtischen Wohnungsmarkt ist einerseits mit einigen Wettbewerbsnachteilen und Herausforderungen verbunden, im Falle der Veddel beispielsweise der mangelnden Infrastruktur in Stadtteilenleben, Gastronomie und Einzelhandel; teils offensichtlichem Nachholbedarf im (städte-)baulichen Bereich und in gravierendem Maße die nach wie vor vorhandene (psychologische) Barriersituation durch die im Hinblick auf den gesamtstädtischen Kontext isolierte Lage jenseits der Norderelbe, die einerseits eine starke räumliche Orientierung in Richtung Kernstadt und andererseits wenig Anreize für Auswärtige bietet. Andererseits bietet der verkehrsgünstig gelegene, baulich kompakte und im städtischen Vergleich nach wie vor erschwingliche Wohnraum großes Potential im Hinblick auf Umgestaltung, räumlich-funktionale Umkonfigurierung und im Hinblick auf Bevölkerungsanzahl und –Dichte maßgebliche Rückgrat und Impulszentrumsfunktion beim anvisierten Sprung über die Elbe. Dieses wurde seitens der Stadt bereits seit Mitte der 2000er-Jahre erkannt und der vorhandene genossenschaftliche Wohnraum aktiv beworben sowie im Hinblick auf studentisches Wohnen subventioniert (vgl. Broockmann 2003), was auf der anderen Seite wie in vielen Fällen zu einer Diskussion über den schmalen Grad zwischen bewusster, positiver Bewusstseins-schaffung und Impulssetzung auf der einen und Gentrifizierung auf Kosten der vorhandenen Bevölkerung auf der anderen Seite.

|                                   | Veddel | Bezirk Mitte | Hamburg   |
|-----------------------------------|--------|--------------|-----------|
| Fläche in km <sup>2</sup>         | 4,4    | 133,9        | 755,3     |
| Einwohner je km <sup>2</sup>      | 1 104  | 2 135        | 2 330     |
| <b>Bevölkerung</b>                | 4 856  | 285 936      | 1 760 017 |
| davon % unter 18                  | 21,1   | 15,6         | 15,6      |
| davon % über 65                   | 7,5    | 14,9         | 18,9      |
| davon % mit Migrationshintergrund | 70,4   | 44,8         | 29,2      |
| davon % Erwerbslos                | 10,8   | 8,3          | 5,9       |
| <b>Wohnungen</b>                  | 2 010  | 136 918      | 896 940   |
| davon neu                         | 0      | 274          | 3 313     |
| Wohnungsgröße Ø                   | 61,1   | 64,1         | 21,1      |
| Wohnfläche je Einw.               | 25,3   | 30,7         | 37        |

Alle Daten Zeitpunkt: 01/2012

Abb. 9: Veddel im statistischen Vergleich zum Bezirk Mitte und zur Stadt Hamburg

In diesem Zusammenhang ist die Schaffung von neuem Wohnraum an den betroffenen Standorten eine Möglichkeit, um in bestandsschonender Art und Weise die bestehenden Strukturen zu bereichern und zu ergänzen während gleichzeitig die Situation im Hinblick auf Quartiersgrenzen und –Zentren überdacht werden kann.

Ebenso wie die räumlich-strukturellen Potentiale der Elbinsel wurden seitens der öffentlichen Behörden auch schon die Entwicklungsmöglichkeiten des Wohnens auf dem Wasser als zukunfts-trächtige Komponente auf dem Hamburger Wohnungsmarkt wahrgenommen und die städtischen Zuständigkeiten und Kompetenzen in diesem Zusammenhang konzentriert und ausgebaut. Während erste Ansätze zweifelsohne vorhanden und erkennbar sind lohnt jedoch ein genauerer Blick auf den aktuellen Stand der Entwicklungen und insbesondere der nach wie vor vorhandenen Hürden, mit welchen Hausbootprojekte im Hamburger Stadtgebiet nach wie vor konfrontiert werden.



Abb. 10: Verortung der Veddel auf der Elbinsel Wilhelmsburg

### 2.2.2 wohnen auf dem wasser in hamburg - status quo

Wie bereits beschrieben verfügt Hamburg durch seine geografische Lage und die Vielzahl an innerstädtischen Wasserflächen über große Potenziale zur Konzeption von schwimmenden Gebäuden. Während erste Beispiele, wie auch in Amsterdam hauptsächlich aus dem Hintergrund der Wohnungsnot heraus, bereits aus der Zeit um 1900 datieren gibt es im gesamten Stadtbereich gibt, teilweise seit Jahrzehnten, schwimmende Anlagen unterschiedlichster permanenter Nutzung. Hierzu zählen unter Anderem Hotels, eine Kirche und eine Polizeiwache im City-Sporthafen, Restaurants an der Binnen- und Außenalster und das Theaterschiff im Nikolaifleet. Obwohl in diesem Zusammenhang auch das Wohnen auf dem Wasser in Hamburg eine gewisse Historie vorzuweisen hat verfügt die Stadt im internationalen Vergleich jedoch über vergleichsweise wenige schwimmende Wohnhäuser.

|                          | Hamburg | Seattle | Amsterdam |
|--------------------------|---------|---------|-----------|
| Zahl der Hausboote (ca.) | 100*    | 500**   | 2500      |

\*davon ca. 70 nicht genehmigt

\*\*ohne unbekannter Zahl an illegalen Hausbooten

Abb. 11: Vergleich der Hausbootzahlen in Hamburg - Seattle - Amsterdam

Im Rahmen des städtischen „DEMOS-Bürgerwettbewerbs“ zum Thema „Hamburg – Wachsende Stadt“ wurde im Jahr 2002 das Thema Schwimmende Häuser

von Hamburger Bürgern als eines der wichtigsten Themen ausgewählt (vgl. Hamb. B. 2004). Die Umsetzung dieser Idee beinhaltete zahlreiche Unterpunkte, welche von zwei Parteien abgearbeitet werden sollten: Einerseits überprüfte der Senat die Wasserflächen der Stadt auf ihre Tauglichkeit für Hausboote und suchte im Hafen-Entwicklungsgesetz (HafenEG) nach Möglichkeiten, um die Ansiedlung von Hausbooten im Hafenentwicklungsgebiet ohne aufwendige Gesetzesänderungen genehmigen zu können; andererseits wurde vom Senat die Expertengruppe „Schwimmende Häuser“ eingesetzt, welche aus Mitgliedern der Bürgerschaft und Mitarbeitern verschiedener Ämter in Hamburg bestand. Sie konkretisierte die Standortsuche und fasste geeignete beziehungsweise nicht geeignete Flächen im Stadtgebiet auf einer „Eignungsflächenkarte“ (s. Abb. 12) zusammen. Des Weiteren wurde ein Genehmigungsleitfaden erarbeitet, welcher die verschiedenen Anforderungen und Ansprechpartner für das Genehmigungsverfahren von Schwimmenden Häusern transparent in Hamburg darstellen sollte, um potenziellen Vorhabenträgern die Orientierung vor und während des Antrags zu erleichtern. Als letzter Schritt wurden mithilfe der Eignungsflächenkarte erste Pilotprojekte für Hausboote geplant. Hierbei wurden zwei Flächen am Eilbekkanal (N 2a/N 2b) sowie Teilflächen des Hochwasserbassins in Hammerbrook (M4) ausgewählt.



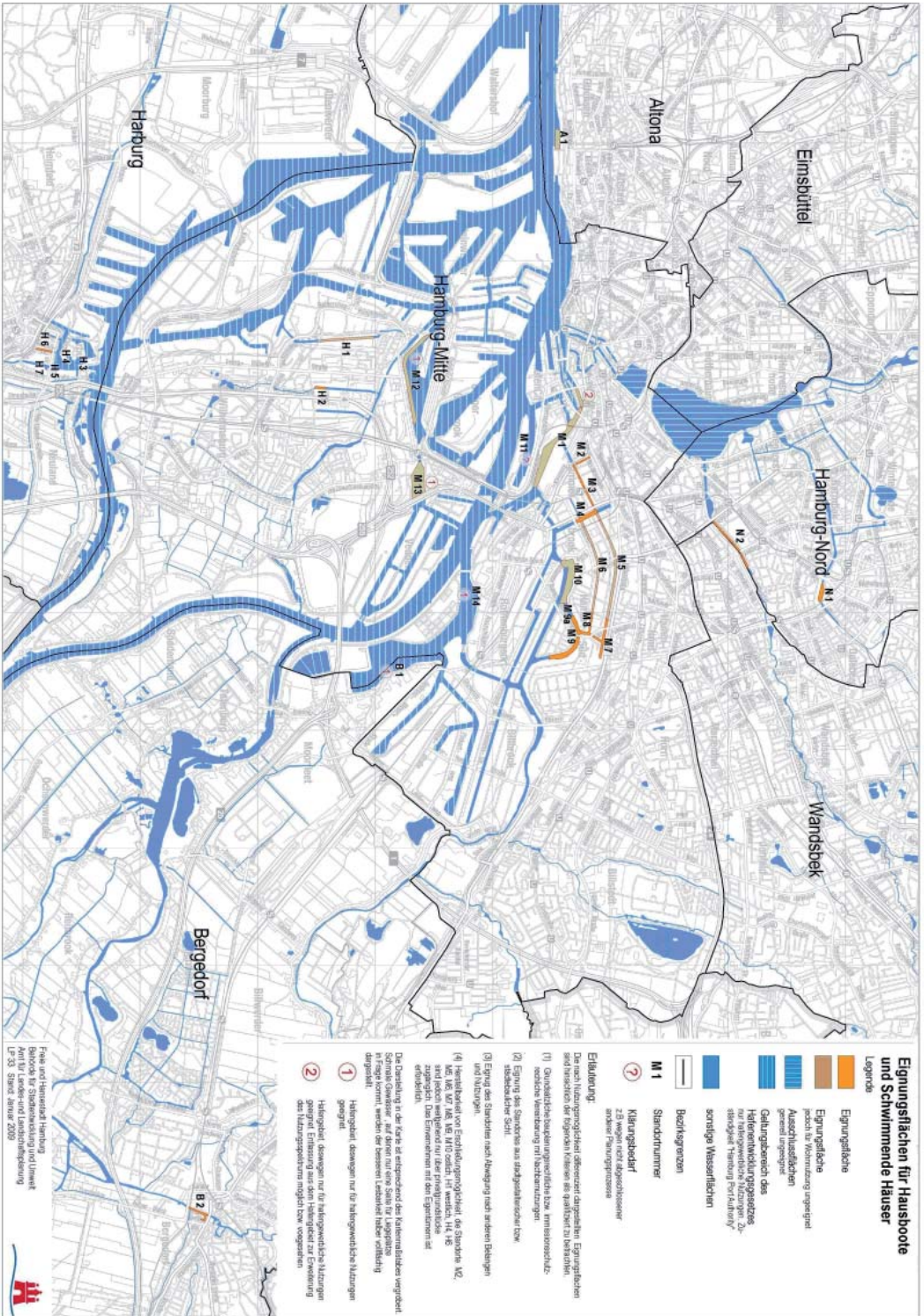


Abb. 12: Eignungsflächenkarte für Hausboote der Stadt Hamburg

## sprung auf die elbe.

---

Die Stadt Hamburg übernahm hierbei die Initiative. Administrative und infrastrukturelle Voraussetzungen zur Ansiedlung wurden geschaffen, bevor die Suche nach Investoren begonnen wurde (vgl. ebd.). Hierbei übertraf die Zahl der Interessenten, zumindest für den Standort Eilbekkanal, die geplanten Liegeplätze deutlich.

2012, sieben Jahre nach Beginn der Offensive des Senats, gab es etwa 30 genehmigte Hausboote in Hamburg. Hinzu kamen mehr als die doppelte Zahl an „grauen Liegern“, also nicht-genehmigte, aber geduldete Hausboote auf öffentlichen Wasserflächen und in Gewässern der Hamburg Port Authority. Diese sind zumeist in Seitenarmen und -becken der Elbhauptströme zu finden, so etwa an der Alte-Dove-Elbe in Hamburg-Moorburg oder im Spreehafen auf der Veddel. Die offiziell ausgewiesenen Liegeplätze für Hausboote befinden sich noch immer im Wesentlichen entlang des Eilbekkanals sowie am Hochwasserbassin im Gewerbegebiet Hammerbrook/City-Süd, den beiden bereits beschriebenen Pilotprojekten. Hierbei handelt es sich jedoch fast ausschließlich um repräsentative Hausboote im oberen Preissegment, sodass Wohnen auf dem Wasser in Hamburg bislang nicht die angestrebte quantitative Relevanz erreicht hat. Die beiden Pilotprojekte zeigen dennoch, dass das Thema Wohnen auf dem Wasser in Hamburg auf großes Interesse stößt und praktisch umsetzbar ist. Seitens der Stadt Hamburg gibt es Bemühungen, Interessenten neue Liegeplätze im erweiterten Innenstadtbereich anzubieten, sodass ein weiterer Anstieg der Zahl der genehmigten Hausboote in den nächsten Jahren möglich erscheint. Obwohl sich die Einstellung der Stadt Hamburg bezüglich Schwimmender Häuser im letzten Jahrzehnt verbessert hat, stehen potenzielle Vorhabenträger noch immer vor einigen Herausforderungen, die eine Ansiedlung in größerem Maßstab bislang erschwert haben:

### Aufwendiges Genehmigungsverfahren

Der aktuelle Genehmigungsleitfaden für Hausboote des Bezirks Hamburg-Mitte, welcher in Folge des Bürgerwettbewerbs verfasst wurde, umfasst insgesamt 41 Seiten, die vom Antragssteller abgearbeitet werden müssen. Grund hierfür ist, dass sich das Verfahren deutlich von klassischen Baugenehmigungen unterscheidet. Diese können nicht für Hausboote erteilt werden, stattdessen gilt ein wasserrechtliches Verfahren, welches als positiven Bescheid eine Sondernutzungserlaubnis erteilt (siehe Infobox).

### **exkurs: genehmigungsverfahren für schwimmende häuser in hamburg**

Grundlage jedes Genehmigungsverfahrens ist ein unverbindliches Vorgespräch, in dessen Verlauf die Interessen und Ziele von Interessenten und öffentlicher Seite abgeglichen werden. Im Falle eines positiven Verlaufs stellt der Interessent eine Anfrage an den Hausbootkoordinator der Stadt Hamburg, um von den zuständigen Stellen eine grundsätzliche Einschätzung seines Vorhabens zu erhalten. Hierbei werden häufig Anmerkungen seitens der Ämter und Behörden gemacht, die das folgende Verfahren erleichtern können. Das Genehmigungsverfahren ist daraufhin aufgeteilt in die vorbereitende „Wasserrechtliche Teilgenehmigung“ und die endgültige „Wasserrechtliche Genehmigung“. Der erste Schritt, die Teilgenehmigung, ist Voraussetzung für die Eröffnung des Genehmigungsverfahrens für eine Wasserrechtliche Genehmigung. Erst diese erteilt letztlich die „Sondernutzungserlaubnis für öffentliche Wasserflächen“, das Hausboot-Äquivalent zur gewöhnlichen Baugenehmigung. Der inhaltliche Fokus der Teilgenehmigung liegt auf der Umgebung und der Erschließung des eigentlichen Vorhabens. So sollen die Rahmenbedingungen für das Objekt geschaffen werden. Der Antrag muss diverse Kartierungen und Pläne des Liegeplatzes und der näheren Umgebung sowie eine dreidimensionale Darstellung der Einbettung des Objekts in das Stadtbild enthalten. Des Weiteren sind Gutachten zur Kampfmittelfreiheit und Baumbestand sowie faunistische Fachgutachten, etwa zu Muschel- und Vogelbestand, nötig. Hinzu kommen ein Wartungskonzept für den Auflieger, das Hausboot sowie die Versorgungsleitungen, eine Bescheinigung der Brückengängigkeit und die schriftliche Einverständniserklärung aller Grundstückseigner, über deren Grund die Versorgung des Vorhabens geplant ist. Die Genehmigung wird nur unter der Voraussetzung erteilt, dass die notwendigen Erschließungsmaßnahmen eingeleitet wurden. Geschieht das nicht spätestens 12 Monate nach Erteilung der Genehmigung, wird diese automatisch für ungültig erklärt. Wird die Frist eingehalten, beginnt automatisch das Verfahren zur Wasserrechtlichen Genehmigung. Hierbei steht das Objekt selbst im Fokus, es werden Statik, Sicherheit, Fahrtüchtigkeit, Energiebilanz und Versicherungen (gegen Feuer, Havarie, Wasserschäden, Sinken) geprüft. Hierfür sind erneut Fachgutachten nötig. Die zuständigen Stellen der Stadt können bei Bedarf weitere Unterlagen und Gutachten anfordern, sofern diese nötig sind. Gibt es keine Bedenken, so wird als Abschluss die „Sondernutzungserlaubnis für Öffentliche Wasserflächen“ erteilt. Sie entspricht in etwa der Baugenehmigung und berechtigt den Träger, das Vorhaben umzusetzen (vgl. FHH 2014b).

## Hohe Kosten

Die Gesamtkosten eines Hausbootes setzen sich grundsätzlich wie bei einem konventionellen Bauvorhaben zusammen, die Größenordnungen der jeweiligen Kostenpunkte unterscheiden sich jedoch zum Teil erheblich. Zusätzlich zu den offensichtlichen Faktoren der Planung und der Herstellung des Objekts fallen Erschließungs- und Folgekosten an. Die Erschließungskosten sind abhängig von Art und Größe des Liegeplatzes und des Objekts, sie liegen nach Einschätzungen des Bezirksamtes in der Regel „zwischen 70.000 und 120.000 Euro“<sup>3</sup>. Diese verpflichtende Erschließung umfasst den Anschluss des Objekts an die öffentlichen Strom-, Wasser- und Abwasserversorgungen sowie die Absicherung des Hausboots gegen Strömung und äußere Einflüsse. Sie sind vom Vorhabenträger selbst zu tragen. Die Folgekosten sind ebenfalls höher als bei konventionellen Objekten. Hierzu zählen insbesondere die Wartung, welche im Zwei-Jahres-Rhythmus nachgewiesen werden muss sowie die Sondernutzungsgebühren für die Nutzung öffentlicher Wasserflächen (ca. 5 Euro/m<sup>2</sup> p.a.) und der landseitigen Verbindung (ca. 50 Euro/Objekt p.a.), häufig als Pacht bezeichnet. Letztere werden jedoch bewusst niedrig gehalten (FHH 2014c).

## Ungünstige Finanzierung

Der Kauf oder die Konzeption eines Hausbootes werden von Banken nicht als Immobilieninvestition anerkannt. Die Finanzierungsmöglichkeiten für Hausboote unterliegen damit strengeren Kriterien und höheren Zinssätzen als klassische Immobilien. Dieser enorme bürokratische Aufwand sorgt dafür, dass die Zahl der geduldeten Hausboote bis heute deutlich höher ist als die der offiziell genehmigten Lieger. Hierbei muss jedoch differenziert werden, da sich die Standorte beider Arten stark voneinander unterscheiden. Lieger mit Wasserrechtlicher Genehmigung profitieren von der „Hausboot-Offensive“ der Stadt und befinden sich häufig an den Ufern von Kanälen innerstädtischer Quartiere mit hoher Aufenthaltsqualität, so etwa im Stadtteil Eilbek. Lieger, die keine offizielle Genehmigung besitzen, haben häufig eine temporäre Duldung seitens der Stadt bzw. der Hamburg Port Authority. Diese Duldungen werden in der Regel nur für Liegeplätze an Wasserflächen ohne hohen städtebaulichen und infrastrukturellen Wert erteilt, d.h. vorrangig in den tidearmen Elbrandgebieten im Süden und Osten Hamburgs wie Tiefstack, Billwerder oder Harburg.

<sup>3</sup>: Mündliche Auskunft des Bezirksamts Mitte im Januar 2014



Dass jedoch gerade diese Gebiete außerhalb der eigentlichen Kernstadt, in denen das „amphibische“ Leben zwischen Land und Wasser im seit Jahren räumlich und funktional maßgebliches dynamisches Element ist, mit das höchste Potenzial für die zukünftige Entwicklung des Wohnens auf dem Wasser im Hamburger Stadtgebiet aufweisen, wird bei näherer Betrachtung der Elbinsel als „WasserLand“ offensichtlich.

## 2.3 wasserland elbinsel

Da die eigentlichen Hauptströme der Elbe, wie bereits angesprochen, in ihrer unabdingbaren Funktion als „Wasserautobahn“ für ein Umdenken der Funktion innerstädtischer Wasserflächen nicht in Frage kommen, fällt der Fokus bei der Suche nach Standorten mit Potential zur Nachverdichtung des „Baulands Wasser“ zwangsläufig auf die zahlreichen Seiten- und Nebenarme der Elbe in deren Stromspaltungsgebiet, die im Zuge der Industrialisierung und Hafenentwicklung angelegt und/oder befestigt wurden. Bei Betrachtung dieses Bereiches sowie seiner Umgebung ist offensichtlich, dass die Wechselfunktion zwischen Land und Wasser in diesen Räumen das maßgebliche Element darstellt und schon immer dargestellt hat. Diese Beziehung ist hierbei jedoch keineswegs als genau definierbar und statisch zu betrachten, vielmehr unterliegt sie in Anbetracht der dynamischen Entwicklung von Stadt und Hafen einer nahezu permanenten Umformung, ebenso räumlicher als auch in noch höherem Maße programmatischer Natur. Angesichts der Entwicklungen der jüngeren Vergangenheit ist demnach eine neuerliche Transformation dieses Raumes nicht nur möglich, sondern liegt beinahe schon in der Natur der Sache.



Abb. 13: Historische Karte des Hamburger Elbmarschlandes. ca. 1796

Schon immer war die Nutzung der Elbinsel geprägt von- und bedingt durch den Kampf gegen das Wasser. Während die historischen Stadtkerne der Region entlang der Geestkante entstanden, ist die Elbinsel Teil des niedrig gelegenen, vom Wasser bestimmten Elbtal-Marschlandes, in dem sich Wasserschwankungen naturgemäß in die Breite (und nicht wie heute innerhalb künstlich konstruierter Korridore in die Höhe) ausdehnen konnten. Die Besiedelung und landwirtschaftliche Nutzung dieses Schwemmlandes erforderte demnach eine einhergehende Eindeichung und Trockenlegung. Das so gewonnene „Neuland“ (welches, wie bereits beschrieben, teils bis zum heutigen Tage, abhängig von der jeweiligen Perspektive (ökologisch, historisch, topologisch...) nicht eindeutig als Land- oder Wasserfläche definierbar ist weswegen sich im Kontext des IBA-Diskurses der Terminus „WasserLand“ [vgl. Studio Urbane Landschaften 2008] etabliert hat) war demnach Produkt menschlicher Eingriffe, das jenseits des historischen Stadtkerns über Jahrhunderte hinweg viel mehr den jeweils aktuellen Paradigmen und akuten Bedarfen ausgeliefert war als der eher im herkömmlichen Sinne gedeihende innenstädtische Raum. Hierdurch entwickelte sich ein ebenso komplexes wie kleinteiliges und vielfältiges Gefüge aus Flächen für Infrastruktur, Siedlung, Gewerbe, Landwirtschaft, Tourismus, Industrie und Erholung, das im Hinblick auf die wachsende Stadt Hamburg in den vergangenen Jahren mehr und mehr einen Wechsel der räumlichen und maßstäblichen Bezüge erfahren hat, die von einer einhergehenden Diskussionen über spezifische Potenziale und Limitierungen dieses Raumes einhergeht.

Aufgrund der städtebaulichen Infrastruktur bietet sich hierbei insbesondere der zentrale, nördliche Bereich der Elbinsel, mit gut 52km<sup>2</sup> die größte Flussinsel Europas, zwischen Norder- und Süderelbe an, der in einer geraden Achse nur wenige hundert Meter südlich des Innenstadtbereiches gelegen und dementsprechend auch vergleichsweise gut an das öffentliche Nahverkehrsnetz sowie die Elbbrücken angebunden ist.

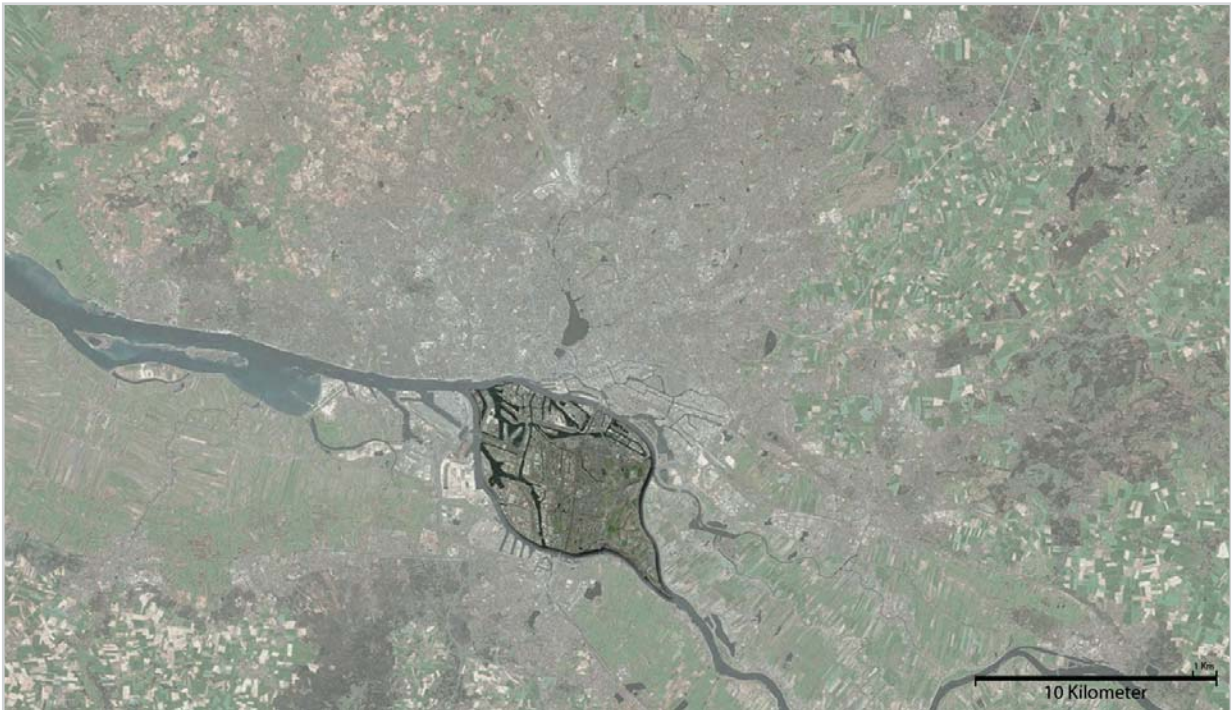


Abb. 14: Verortung der Elbinsel in Hamburg

Ebenfalls kann die direkt angrenzende Hafencity in diesem Fall als funktionaler und räumlicher Ansatzpunkt dienen, indem Angebote und Bedarfe des Großprojektes in südlicher Richtung ebenso in die räumliche Konfiguration mit einbezogen werden können wie einst bei der Hafencity selbst in nördlicher Richtung, um eine möglichst symbiotische und nachhaltige Entwicklungsachse in nord-südlicher Richtung entwickeln zu können. In diesem Zusammenhang macht eine differenzierte Betrachtung einzelner, heterogener Standorte anstelle der Elbinsel als eigenem Standort Sinn, da diese „Insel“ jahrhundertlang von Menschenhand im Hinblick auf jeweils beabsichtigte Nutzungen umgeformt wurde. Bestand sie zunächst noch aus einer Fläche aus flachem Marschland zwischen den Hauptströmen der Elbe, welches aus einem flexiblen Gefüge aus Land- und Wasserflächen bestand und im Laufe der Jahrhunderte durch Verlandungsmaßnahmen nutzbar gemacht wurde, ist die „Insel“ im heutigen Zustand ebenso wenig als solche definierbar, da sie im Zuge der Hafenentwicklung von einer Vielzahl unterschiedlicher Wasserwege und –Flächen durchzogen wurde und in Folge kaum noch als einheitliche Landfläche wahrnehmbar ist.



### 2.3.1 wohnen auf dem wasserland elbinsel

Aufgrund der bereits erwähnten kompakten Bauweise und hohen Bevölkerungsdichte in den auf der ehemaligen Elbinsel gelegenen Wohngebieten bietet somit die Konzeptionierung der dort allgegenwärtigen Wasserflächen als „Bauland“ bzw. Planungsgebiet eine Möglichkeit zur Nachverdichtung bei gleichzeitiger Umkonfigurierung der gegebenen Barriersituationen. So kann im Hinblick auf bestehende städtebauliche Leitbilder sowie die Neuordnung der Raumverhältnisse im Zusammenspiel der prognostizierten Stadt- und Hafententwicklung eine nach- und ganzheitliche Raumkonzeption im Bestand umgesetzt sowie das Potenzial dieses Bestandes ausgeschöpft und ergänzt werden. Dieser Weg der Neufokussierung und des maßstäblichen Umdenkens des Wohnens auf dem Wasser bietet zudem eine Alternative zu den bestehenden Strukturen dieser Wohnform im Hamburger Stadtgebiet einerseits und andererseits auch zur aktuellen Herangehensweise und Konzeptionierung der Stadt, die sich im Gegensatz zu Gegenbeispielen im niederländischen Raum (siehe 4.1; 4.4) hauptsächlich auf die Positionierung einzelner Hausbooteinheiten auf innerstädtischen Kanälen konzentriert (siehe 2.2.2). Selbstverständlich ist jedoch auch, dass trotz der offensichtlichen Potenziale des Standortes Elbinsel die spezifischen Probleme und Hürden bei der Realisierung von Wohnformen auf dem Wasser (siehe 2.2.2) auch in diesem Falle ihre Gültigkeit behalten. In diesem Zusammenhang lohnt eine Kategorisierung dieser grundlegenden Hürden, um anschließend unter Berücksichtigung der lokalen Situation ebenso wie verschiedener Ansätze bzw. „Lösungsreferenzen“ ausgewählter externer Beispiele mögliche Stellschrauben aufzeigen und anschließend in den Fokus und Maßstab der vorliegenden Arbeit einbetten zu können.

Aus der eingehenden Analyse des Wohnens auf dem Wasser geht hervor, dass sich die spezifischen Probleme hauptsächlich in den vier Hauptproblemfeldern der technischen Erschließung, der Genehmigung, der Kosten und der Finanzierung (sowie den jeweiligen Spannungsfeldern) zusammenfassen lassen. Synthetisiert man nun diese Problemfelder mit spezifischen Beispielen aus Hamburg ebenso wie vergleichbaren Standorten in Industrienationen ergeben sich die besagten Stellschrauben, auf die in der eigenen Konzeption eingegangen werden soll, um die Arbeit als ein „Was-wäre-wenn“-Szenario in Abgrenzung zu einer reinen Entwurfsarbeit einordnen zu können. Gleichzeitig soll jedoch ein ausdrücklich städtebaulicher Fokus beibehalten werden, wodurch einzelne Aspekte in den Teilbereichen beispielsweise der technischen Konzeption oder der Finanzierung, auch unter Berücksichtigung der Maßstäblichkeit des Projektes, in der eigentlichen Konzeption teilweise ausgeblendet werden müssen.

### Technische Erschließung

Die technische Erschließung und Bereitstellung von Infrastrukturen für schwimmende Wohneinheiten ist fallunabhängig einer der größten Kostenfaktoren dieser Wohnform. Im Hinblick auf notwendige Leitungen für Elektrizität, Fernwärme, Gas, Ab- und Frischwasser, Kommunikation etc. stößt die Metapher des „Baulandes Wasser“ schnell an ihre Grenzen; nicht nur ist der Kontakt mit dem Wasser selbst im Gegensatz zur eigentlichen Wohneinheit bei einem Großteil der Leitungswege aus gegebenen Gründen unmöglich, sondern auch das bloße Vorhandensein bestehender Infrastrukturen ist gerade im Falle der Umnutzung ehemals industriell Genutzter Standorte nicht immer gegeben. Dies hat zur Folge, dass in vielen Fällen zunächst Leitungswege entlang der Uferbereiche geschaffen werden und diese anschließend von dort zu den Wohneinheiten geführt werden müssen. Dies impliziert wiederum, dass gerade empfindliche oder isolationsbedürftige Leitungsinstallationen neben der bloßen Bereitstellung auch noch wesentlich höhere Kosten bei der Anbindung verursachen (in Deutschland bei der Anbindung eines einzelnen Liegers zurzeit etwa 30.000-40.000€).

Abgesehen von einer in Einzelfällen möglichen Umstellung von der Anbindung an zentrale Versorgungsinfrastrukturen auf dezentrale Versorgung (z.B. Solar- und Windenergieeinheiten oder Regenwassersammelanlagen), die jedoch nicht den gesamten Bedarf eines Liegers decken kann und beispielsweise im Hinblick auf Stromversorgung nicht im Bereich des Möglichen liegt, bietet die kollektive Anbindung schwimmender Wohnsiedlung an zuvor bereitgestellte Leitungswege eine Möglichkeit, Kosten und Mühen einzusparen. Während bei einzelnen Liegern jeweils spezifisch auf die Frage der Anbindung eingegangen werden muss kann so die Anbindung eines Standortes in der Folge eine Vielzahl von Liegern versorgen. Eine Herangehensweise, die die räumliche mit der infrastrukturellen Erschließung kombiniert und sich in der Praxis (z.B. Waterbuurt Ijburg Amsterdam, Het Nieuwe Water Naaldwijk, Kalasatama Helsinki) als Standard etabliert hat, ist hierbei die Installation der benötigten Infrastrukturen entlang der permanenten Stegsysteme, welche der Zuwegung zu den Wohneinheiten dienen.

### Genehmigung

Auch das aufwendige Genehmigungsverfahren, welches jedes Hausbootprojekt in Hamburg nach wie vor durchlaufen muss (siehe 2.2.2) stellt eine der zentralen Hürden bei der Realisierung dar. Auch hier ist für jedes spezifische Projekt ein separates Gutachten durchzuführen, welches mit einem hohen bürokratischen und finanziellen Aufwand verbunden ist. Wie auch die technische Erschließung sind die Wahrung von Sicherheitsstandards und die Prüfung der Eignung von Standort einerseits und Lieger andererseits jedoch unverzichtbar und naturgemäß mit gewissen Kosten verbunden. Auch hier kann ein Potenzial jedoch in der Bündelung der Kräfte und somit der Teilung der Aufwände liegen, da die einhergehende Untersuchung eines Standortes und gegebenenfalls auch einer (oder mehreren) Typologie(n) von Wohneinheit(en), welcher anschließend in Form einer Siedlung mehrfach bzw. in vergleichbarer Form hergestellt wird, Kosten und Mühen einsparen. Unter diesem Gesichtspunkt besteht dann auch die Alternative, dass nicht zwangsläufig interessierte Bürger mit dem Wunsch einer Genehmigung an die Behörden herantreten und die Kosten hierfür tragen, sondern gegebenenfalls auch die öffentliche Hand selbst bzw. (in Zusammenarbeit mit) Investoren mit im Vorfeld genehmigten Standorten und Liegerkonzeptionen auf den Plan treten und somit aus eigener Initiative heraus entsprechende Alternativen auf dem freien Markt anbieten, anstatt dass einzelne Interessierte die Initiative ergreifen und anschließend großen Aufwand betreiben müssen, um eine Genehmigung zu erlangen

### Kosten der Wohneinheit

Auch im Hinblick auf die Kosten der einzelnen Wohneinheiten greift das einfache Prinzip der Standardisierung und Bündelung von Ressourcen. Im Falle einer umfassend und stringent konzipierten schwimmenden Wohnsiedlung würden kostenintensive „Einzelfälle“ wie der Umbau ehemaliger Schwimmkörper in Wohneinheiten auf der einen Seite oder die individuelle Konzeption einzelner Einheiten zugunsten einer einheitlichen, auf den Standort sowie aufeinander abgestimmten Konzeption hinfällig werden (wobei spezifische Individualisierungswünsche im Rahmen derselben Typologie, ähnlich wie beispielsweise in der Automobilindustrie, nach wie vor berücksichtigt werden könnten), sodass ein optimaler Umgang mit den vorhandenen Limitationen und Ressourcen gewährleistet werden kann.

## Finanzierung

Eine große Schwierigkeit in der Finanzierung von Hausbooten liegt in ihrer unklaren rechtlichen Definition, welche direkte Auswirkungen auf die Kategorisierung von Finanzierungen hat. Von Land zu Land und teilweise Stadt zu Stadt variieren die genauen Kriterien welche darüber entscheiden, ob eine schwimmende Wohneinheit als eine Immobilie oder doch eher eine bewegbare „Möbelle“ betrachtet werden kann. Auch ist oft eine Registrierung sowohl als Wohnsitz als auch als Schiff notwendig, wodurch sich Aufwand und Kosten vervielfältigen. In diesem Zusammenhang liegt es an den Behörden, über Einzelfälle möglichst nicht erst nach deren Realisierung zu urteilen sondern nach Möglichkeit bereits früh an Planungen und Entscheidungen (beispielsweise auch im Hinblick auf den genauen Umgang mit der in der Regel durch die öffentliche Hand erfolgende Bereitstellung von „Bauland“ für den späteren Investor oder Projektentwickler) teilzunehmen, um möglichst klare Kriterien für eine spätere rechtliche Einordnung zu schaffen. Den späteren Bewohnern der Einheiten würde eine klare Neueinordnung von als solche konzipierten, schwimmenden Häusern (in Abgrenzung zu umgenutzten Hausbooten) helfen, sinnvolle Allgemeinregelungen im Hinblick auf Finanzierungen und auch Versicherung zu finden, anstatt eine nicht existente Schnittstelle zwischen den Definitionen als „Haus“ und „Boot“ suchen zu müssen.

Zusammenfassend kann also festgehalten werden, dass die offensichtlichen Potenziale des Wohnens auf dem Wasser nicht etwa in der (technischen) Neukonzeptionierung der tatsächlichen Lieger, sondern vielmehr im Umgang mit der Wohnform selbst liegen. Die Konzeption schwimmender Wohnsiedlungen kann somit einerseits helfen, die Last der zweifelsohne nach wie vor vorhandenen Hürden für den einzelnen Interessenten auf mehrere Schultern zu verteilen, um den Einstieg in die Wohnform zu erleichtern, die Wahrnehmung und Akzeptanz (auch von behördlicher Seite) zu erhöhen und den Aufwand für alle Beteiligten durch einheitliche Standards zu reduzieren. Eine frühe Zusammenarbeit zwischen den Entwicklern schwimmender Wohnsiedlungen auf der einen Seite und den Behörden auf der anderen Seite würde zudem das Erarbeiten neuer, praxisorientierter rechtlicher Rahmen und Regelungen erleichtern, um einen zeitgemäßen und zukunftsorientierten Umgang mit dem relativ neuen Phänomen schwimmender Wohnsiedlungen anhand eines spezifischen Falles zu ermöglichen.



Während andere Akteure, beispielsweise in den Niederlanden, diesen Prozess bereits anhand einzelner, eben aus diesen Beweggründen heraus konzipierten Siedlungen bereits durchlaufen haben liegt es nun am Standort Hamburg, sich zu den selbst formulierten Leitbildern und Visionen (siehe 2.2.2) zu bekennen und einen in vielen Hinsichten stimulierenden Impuls in Form eines Pilotprojektes an einem geeigneten Standort zu schaffen.

---

### 3. der spreehafen

Einer der Standorte, die im Zuge dieser Diskussion der vergangenen Jahre am meisten in den Fokus gerieten, ist der Spreehafen. Er erstreckt sich zwischen den Flächen der durch zahlreiche räumliche Transformationen im Zuge der Hafenentwicklung teilweise nicht mehr eindeutig voneinander abzugrenzenden, von Wasserflächen „zerklüfteten“ ehemaligen Binneninseln Kleiner Grasbrook, Veddel und Steinwerder. Vorgeschlagen im Jahre 1881 von Senator Versmann, der angesichts der damals prosperierenden Hafenentwicklung einen Ausbau der Hafentflächen im Bereich der zu jener Zeit von Weide- und Brachflächen geprägten Elbinsel anregte, wurde zunächst 1882 der Veddelkanal als schiffbare Verbindung (hauptsächlich für kleinere Schuten und Schleppzüge, welche so vom Hauptstrom der Elbe abgezweigt werden sollten) zwischen dem Veddel- und Kuhwärder Hafen, parallel zu den ebenfalls seit etwa 1880 vorhandenen großflächigen Gleisanlagen der Hafenbahn, geschaffen.

Unter Leitung des Tiefbauunternehmens der Gebrüder Vering, das auch das angrenzende Reiherviertel durch seine Bauprojekte in hohem Maße prägte, wurde anschließend ab 1890 zunächst der östliche Teil des Kanals zum Spreehafenbecken ausgebaut; 1907 folgte der Aushub des westlichen Spreehafenbeckens, welches als Ersatz für den zeitgleich ausgebauten Hansahafen hauptsächlich als Schiffsliege- und Überwinterungsfläche (in Ergänzung zu den näher am Elbhauptstrom gelegenen, wesentlich tieferen Hafenbecken für den Güterumschlag) geplant und im Bereich des Südufers bis an die damalige Landesgrenze nach Hannover herangeführt wurde. Hierbei wurden lediglich zwei mit Schleusen an beiden Enden versehene Fahrrinnen als Durchquerungen freigehalten.

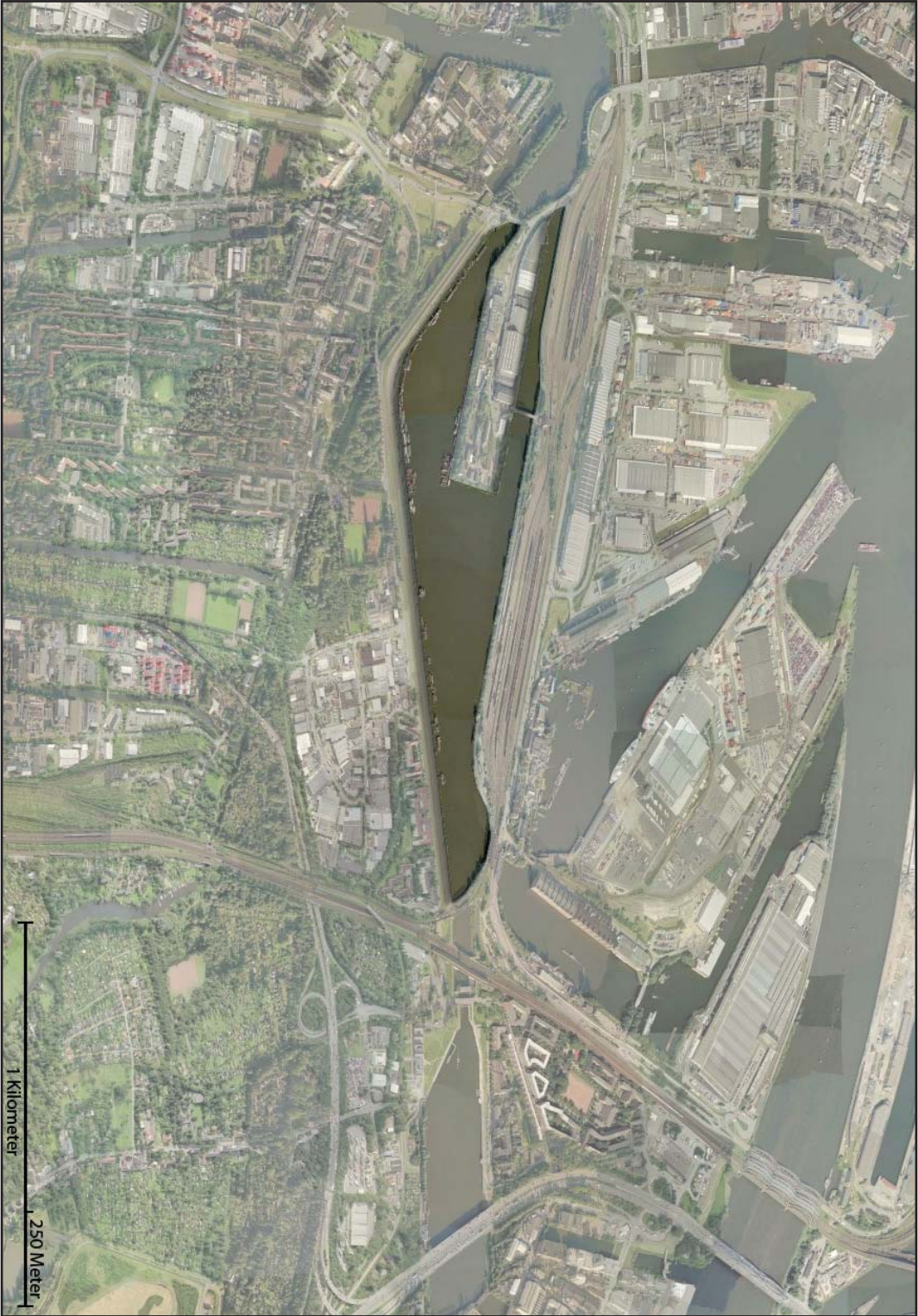


Abb. 15: Verortung des Spreehafens im Bereich Veddel





Abb. 16: Luftaufnahme des Spreehafens mit ankernden Lastkähnen, ca. 1930

Lebten während der besagten Überwinterungszeiten noch zeitweise bis zu 1.000 Menschen (hauptsächlich Schiffer mit ihren Familien) auf den an den ufernahen Dalben befestigten Lastkähnen blieb der Spreehafen bei der Entwicklung des Hafens nach dem zweiten Weltkrieg anschließend mehr und mehr auf der Strecke, auch wegen der lokal sehr stark ausgeprägten Gezeitenwirkung (betrug der mittlere Tidenhub im Jahre 1890 noch 1,8m sind es heute, hauptsächlich aufgrund von weiteren Verlandungs- und Eindeichungsmaßnahmen im Elbtal-Marschland, bereits 3,6m) und anhaltenden Sedimentierung, durch die größere Schiffe nur noch bei voll aufgelaufenem Wasser das Hafenbecken bzw. den Veddelkanal in west-östlicher Richtung durchqueren können. Im Gegensatz zu angrenzenden Wasserflächen ähnlicher Historie, Beschaffenheit und Maßstäblichkeit wie des Hansahafens, Moldauhafens oder Saalehafens weist der Spreehafen jedoch einige infrastrukturelle und räumliche Qualitäten auf, die ungleich höhere Entwicklungspotenziale zur Folge haben.<sup>4</sup>

<sup>4</sup>: Die Informationen entstammen den am Spreehafen von der Stadt Hamburg installierten Geschichtstafeln.

Als einziger der genannten Standorte grenzt der Spreehafen im Bereich des süd-östlichen Ufers auf dem Kleinen Grasbrook an ein geschlossenes Wohnquartier mit hoher Bevölkerungsdichte an, was einerseits eine zukünftige industrielle Nutzung des Standortes nahezu ausschließt, andererseits somit jedoch die Frage der Entwicklungspotenziale der Wasserfläche selbst sowie der Uferbereiche aufwirft, insbesondere nach der Entfernung des Freihafen-Grenzzaunes im Jahr 2013. Maßgeblich ist daneben vor allem auch der Knotenpunkt im östlichsten Bereich des Spreehafens im Bereich der Schleuse am S-Bahnhof Veddel, der als direkte Verbindung der Wohnquartiere Veddel und Kleiner Grasbrook/Wilhelmsburg neben seiner Anbindung an das öffentliche Nahverkehrsnetz sowie überregionale Verkehrswege (Wilhelmsburger Reichsstraße sowie Autobahnkreuz Hamburg-Süd) auch im kulturellen Bereich in den vergangenen Jahren erheblich aufgewertet wurde. Erwähnenswert in diesem Zusammenhang ist, dass diese neu geschaffenen kulturellen Angebote nicht zusammenhangslos an ihren jeweiligen Standorten platziert wurden, sondern wie die BallinStadt (eröffnet 2007) oder das IBA-Dock (eröffnet 2010) in direkter Beziehung zur wechselhaften Historie und den dynamischen Zukunftsperspektiven der unmittelbaren Umgebung stehen und diesen somit kulturell reflektieren und anregen anstatt lediglich als solitäres, funktionales Kulturangebot zu dienen.

Der Standort Spreehafen ist somit geprägt von einer einerseits sehr heterogenen, andererseits sehr randscharf definierten und eng verzahnten Nutzungsmischung. Neben den Verkehrsflächen sowie den (im Verhältnis flächenmäßig überschaubaren) Wohn- sowie Kulturangeboten im östlichen Bereich finden sich weitläufige Gewerbeflächen, beispielsweise entlang des Südufers und auf der Spreehafeninsel, ebenso wie großflächige Gleis-, Wartungs- und Verwaltungsanlagen der Hafenbahn vor allem am Nordufer und auf der Spreehafeninsel. Ergänzt wird dieses Nutzungsgefüge aus Wohn-, Kultur- Gewerbe- und Transportflächen durch einige Grün- und Sportflächen sowie Freiflächen, die als Metrozonen verschiedenen Maßstabs für keine der beschriebenen Nutzungsarten in Frage kamen/kommen und daher aus der aktuellen räumlichen Situation heraus undefinierbar sind, aus einer neuen räumlichen Dynamik heraus jedoch gegebenenfalls als Entwicklungsflächen wieder in den Fokus rücken könnten.

## 3.1 gegebenheiten

Ein erster Schritt hin zur Analyse des Standortes selbst sowie seiner räumlichen Bezüge ist eine übergeordnete Betrachtung der Rahmenbedingungen in Form maßgeblicher Strukturen, Elemente und Akteure.



Abb. 17: Luftaufnahme des Spreehafens mit S-Bahn-Station Veddel (Blickrichtung Westen), 2012



### 3.1.1 akteure

Als wesentlicher Faktor letzterer ist hier zunächst die Hamburg Port Authority (HPA, siehe Infobox unten), die als Hamburger Hafenbehörde nicht nur Eigentümer des Spreehafenbeckens selbst sowie eines Großteils der umgebenden Uferbereiche inklusive des Hafenhauptbahnhofs Hamburg Süd im Bereich des Nordufers ist, sondern in dieser Rolle auch die räumliche Entwicklung (bzw. Stagnation) der letzten Jahrzehnte bestimmt hat. Dass die HPA selbst kein großes Interesse an der räumlichen Neuentwicklung bzw. Umnutzung des Geländes hat, ist im Hinblick auf den bereits in 2.3 beschriebenen Flächenwettbewerb nachvollziehbar. Die Verantwortlichen verweisen in diesem Zusammenhang auf ihr Interesse, sämtlichen Flächenbesitz ungeachtet seiner aktuellen Nutzung im Bestand halten zu wollen, um auf zukünftige Entwicklungen flexibel reagieren zu können.

#### **exkurs: Hamburg Port Authority**

Die Hamburg Port Authority (kurz HPA) betreibt das Management des Hamburger Hafens. Ihr Zuständigkeitsbereich umfasst die Konzeption der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die Instandhaltung, den Betrieb und die Erweiterung der Infrastruktur auf Land und im Wasser inklusive der Hafenbahn, die Sicherheit des Schiffsverkehrs sowie die Verwaltung der hafeneigenen Immobilien. Die HPA hat sicherzustellen, dass zukunftsorientierte Konzepte entwickelt und umgesetzt werden, sodass sich der Hamburger Hafen im internationalen Wettbewerb behaupten kann. Die HPA tritt als Anstalt öffentlichen Rechts (AöR) auf und ist somit der Stadt Hamburg unterstellt (vgl. HPA 2014).

Der Umstand, dass der Spreehafen in seiner aktuellen Situation eine „Brach-Wasserfläche“ darstellt, deren Potenzial (in welcher Hinsicht auch immer) somit ungenutzt bleibt, ist jedoch kaum von der Hand zu weisen. Maßgebliche Wirkung hatte in diesem Zusammenhang insbesondere auch die Entfernung des Freihafenzaunes entlang des Deiches an der Harburger Chaussee, wodurch sich der Spreehafen zu seiner Umgebung hin öffnete, die Wasserfläche somit in einer neuen Qualität für jedermann erfahrbar und seine vormalige Barrierenfunktion in der Folge nicht nur von den Bewohnern des angrenzenden Quartiers hinterfragt wurde. Aufgrund der bestehenden und legitimen Eigentumsverhältnisse sehen die zuständigen städtischen Behörden zwar von konkreten eigenen Planungen ab, einige temporäre „Kompromissnutzungen“ wie die aktuell vorhandenen Hausboote, die zwar geduldet, nicht aber genehmigt sind sowie die Vielzahl von Wettbewerben, Ideenworkshops etc. (siehe 3.4.4) zeigen jedoch, dass sowohl der Wille der Stadt zur Veränderung als auch Bedarf und Engagement seitens der Bürger grundsätzlich gegeben sind.

Diese Initiativen, beispielweise der lokale „Hausboot- und Hafenliegerverbund“ (trotz der Tatsache, dass von den einst über 40 Liegern nur noch etwa 20 vorhanden sind weist der Standort Spreehafen nach wie vor die höchste Zahl von Hafenliegern im Hamburger Stadtgebiet auf), stehen mit ihren Visionen und Bemühungen für die Neuinterpretation des Spreehafens jedoch nicht alleine da. Insbesondere Oberbaudirektor Jörn Walter, unter dessen Ägide unter anderem das Leitbild „Sprung über die Elbe erarbeitet wurde, setzt sich seit Jahren für einzelne Maßnahmen und Umnutzungskonzepte für den Standort Spreehafen ein und rückte diese gerade im Rahmen der IBA sowie IGS (siehe Infobox) in den Jahren 2007-2013 stark in den Fokus.

### **exkurs: iba hamburg und igs**

Die IBA Hamburg war eine Internationale Bauausstellung, welche unter dem Titel „Entwürfe für die Zukunft der Metropole“ von 2006 bis 2013 stattfand. In diesem Zeitraum wurden circa 70 Projekte in den Bereichen Stadtplanung (Städtebau, Stadtpolitik, Stadterneuerung), Architektur sowie Kultur geplant und durchgeführt. Ihr räumlicher Schwerpunkt war die Hamburger Elbinsel, vorwiegend die Stadtteile Wilhelmsburg, Veddel und Harburg. Die Projekte und Veranstaltungen im Rahmen der IBA fanden jeweils unter einem der drei postulierten Leitthemen statt. Das Leitthema „Metrozonen“ sollte den urbanen Status Quo, insbesondere in Wilhelmsburg, analysieren und Wege aufzeigen, (städtebauliche) Schwachpunkte in Potenziale umzuwandeln. Unter dem Thema „Kosmopolis“ wurden modellhafte „Möglichkeiten des Miteinander in der Stadt der Zukunft“ entwickelt, um Barrieren innerhalb der Bevölkerung mithilfe von kulturellen und sozialen Projekten abzubauen und die Vielfalt der Elbinsel aufzuzeigen. Nachträglich wurde zudem das Thema „Stadt im Klimawandel“ aufgegriffen. Hierbei wurde versucht, Zukunftsmodelle für dezentrale und erneuerbare Energiegewinnung im urbanen Raum zu kreieren. Gleichzeitig wurden Möglichkeiten der nachhaltigen energetischen Sanierung weiterentwickelt und angewandt (vgl. IBA Hamburg 2014ab).

Ebenfalls in Wilhelmsburg wurde von April bis Oktober 2013 die Internationale Gartenschau „IGS“ mit dem Titel „In 80 Gärten um die Welt“ ausgerichtet. Sie wurde als in die IBA integriertes Gartenbau- und Landschaftsarchitekturprojekt durchgeführt. Hierzu wurden weite Flächen westlich des S-Bahn-Halts Wilhelmsburg zu einem thematisch unterteilten Park umgestaltet. Die S-Bahn-Station wurde anlässlich der IGS zu großen Teilen neu errichtet. Die Ausstellungsfläche wurde im Anschluss an die IGS weitestgehend in einen öffentlichen Park, den Wilhelmsburger Inselpark, umgestaltet (vgl. igs 2014ab).



### 3.1.2 räumliche und strukturelle analyse

Ein Blick auf die räumliche und strukturelle Konfiguration der Umgebung des Spreehafens offenbart in erster Linie eine aktuell noch sehr klare Grenz- und Barriersituation, ebenso konkret räumlich wie auch im Hinblick auf unterschiedliche Nutzungsarten. Die maßgebliche Verbindungsachse zum Hamburger Innenstadtgebiet (Gleisanlagen mitsamt Brückenschlägen sowie die nahegelegenen Elbbrücken) verläuft in nord-südlicher Ausrichtung am östlichsten Punkt des Spreehafens und bildet im Bereich der Schleuse zwischen Spreehafen/Veddelkanal und Zollhafen einen Knotenpunkt, einerseits durch die dort gelegene S-Bahn-Station Veddel als auch die räumliche Verbindung zwischen den Wohnquartieren Veddel und Wilhelmsburg, den östlichsten Punkt der Harburger Chaussee sowie des parallel am Südufer des Spreehafens entlanglaufenden Klütjenfelder Hauptdeichs. Jenseits der Schleuse, im Bereich östlich der S-Bahn-Station Veddel, finden sich mit der BallinStadt am Südufer sowie dem Wohnquartier Veddel und dem IBA-Dock am nördlichen Ufer zudem weitere Bereiche mit hoher Relevanz für das Quartiersleben.

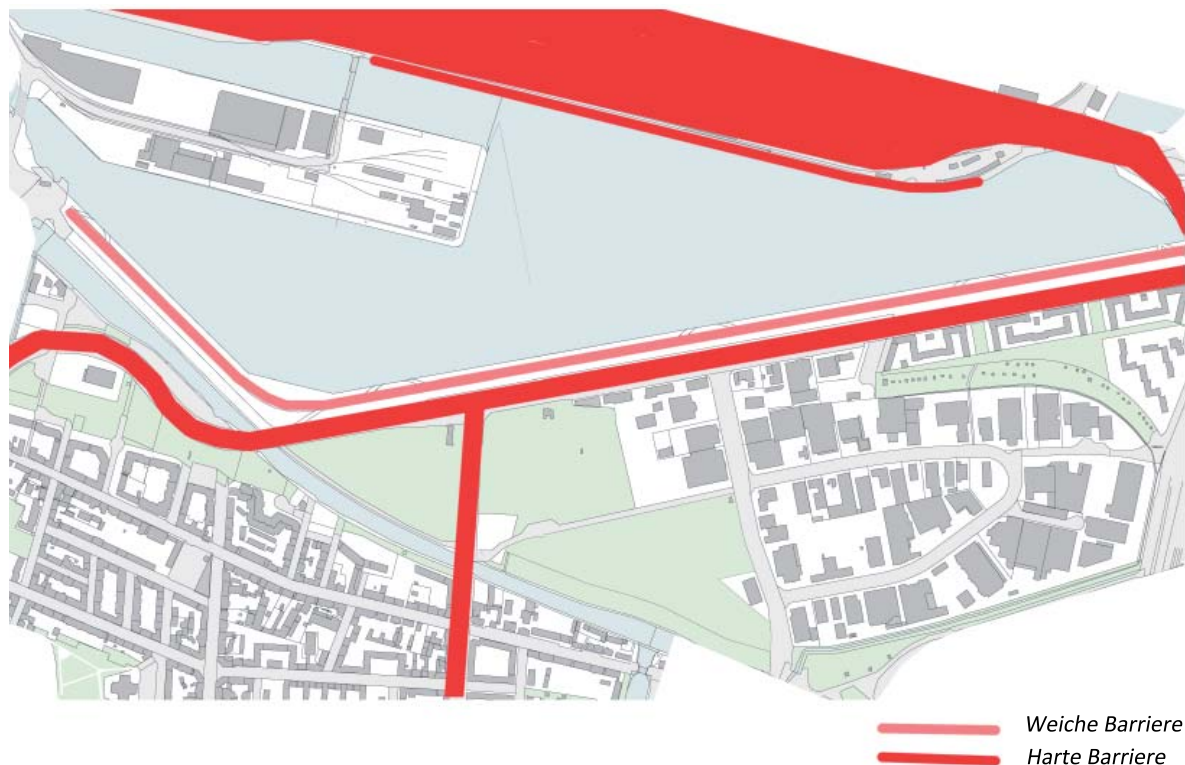


Abb. 18: Das Quartier wird durch klare räumliche Barrieren definiert.

## sprung auf die elbe.

---

Die Harburger Chaussee stellt die Ost-West-Hauptachse des Bereiches dar, sie verläuft über die gesamte Länge des Spreehafens parallel zu dessen Südufer und bildet in Kombination mit dem dahinter gelegenen Klütjenfelder Hauptdeich eine maßgebliche Barriere zwischen Spreehafen und dem dahinter gelegenen, homogenen Wohnquartier im östlichen Bereich des Südufers, die durch die Entfernung des Freihafenzaunes sowie einer darauffolgenden Umgestaltung des Deich- und Uferbereichs (siehe 3.4.4) jedoch jüngst relativiert wurde. Das direkt an den Spreehafen angrenzende Quartier, in dem sich auch die einzigen Wohngebäude auf dem kleinen Grasbrook befinden, wird seinerseits ebenfalls sehr klar durch die Harburger Chaussee im Norden, der Wilhelmsburger Dove-Elbe sowie die Wilhelmsburger Reichsstraße im Süden sowie die Bahngleise der S3 im Osten begrenzt. Am westlichsten Punkt des Spreehafens im Bereich des Übergangs zwischen Veddelkanal und Klütjenburger Hafen findet sich in Form der Klütjenburger Straße eine Überquerungsmöglichkeit zwischen Nord- und Südufer, die gleichzeitig den Zugang zur Brandenburger Straße darstellt, die die inmitten des Spreehafens gelegene, in erster Linie durch Anlagen der Hafenbahn und großflächigen Gewerbebetrieben genutzte Insel erschließt. Ebenfalls findet sich hier durch die Georg-Wilhelm-Straße eine direkte Wegeverbindung vom Uferbereich des Spreehafens über die Wilhelmsburger Dove-Elbe ins von kompakter Wohnnutzung geprägte Reiherstiegviertel. Durch die Zusammenkunft von 7 verschiedenen Wasser- und Kanalflächen (Spreehafen, Veddelkanal, Reiherstieg, Travehafen, Oderhafen, Ellerholzhafen, Klütjenburger Hafen) entsteht in diesem Bereich des weiteren eine Art „maritimer Knotenpunkt“, der Veddelkanal stellt hierbei die zentrale Fahrrinne zwischen diesem Knotenpunkt und dem Bereich der Schleuse am östlichen Endpunkt des Spreehafens dar.

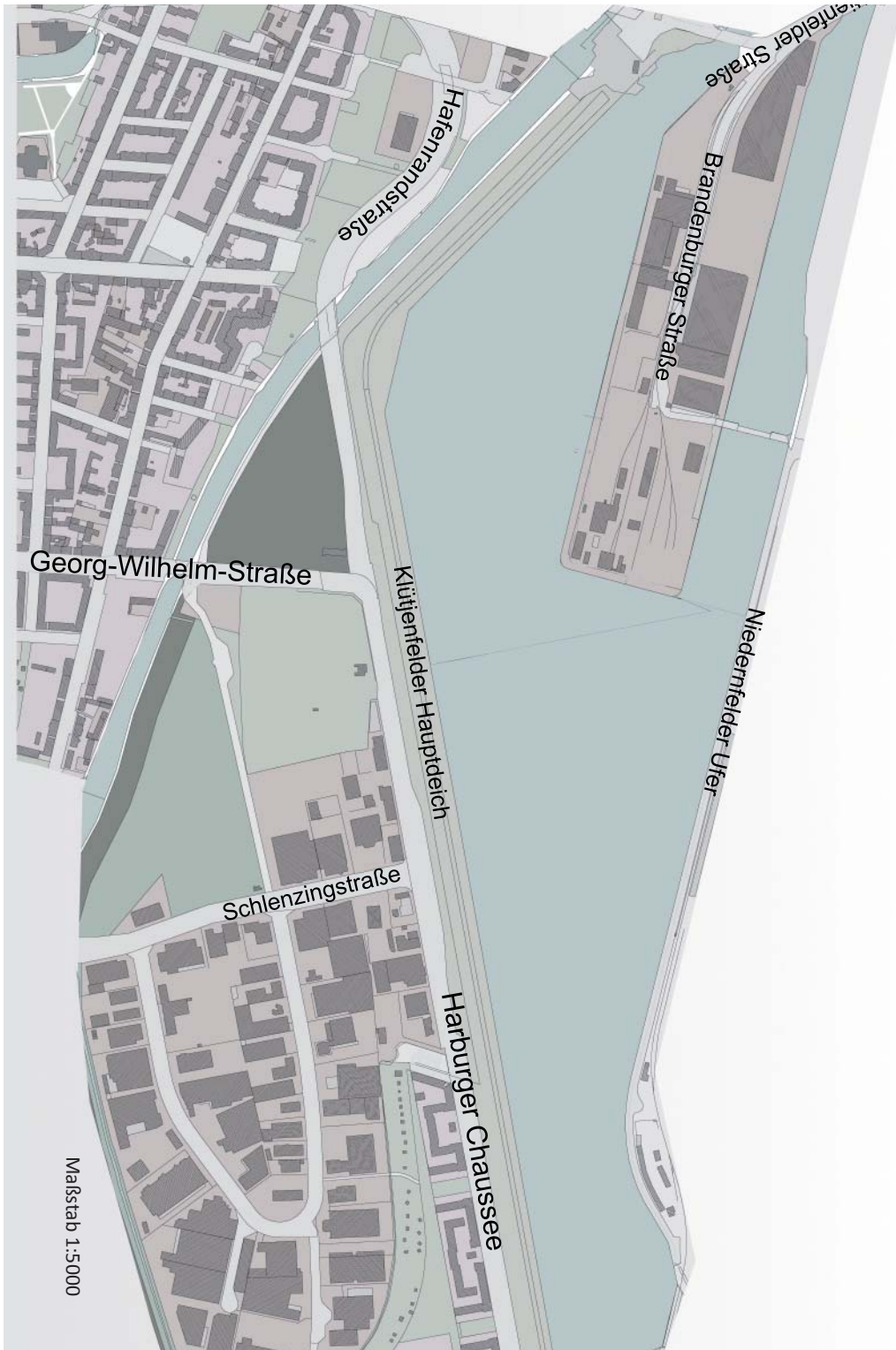


Abb. 19: Übersicht der relevanten Zugangsstraßen des Projektgebiets.

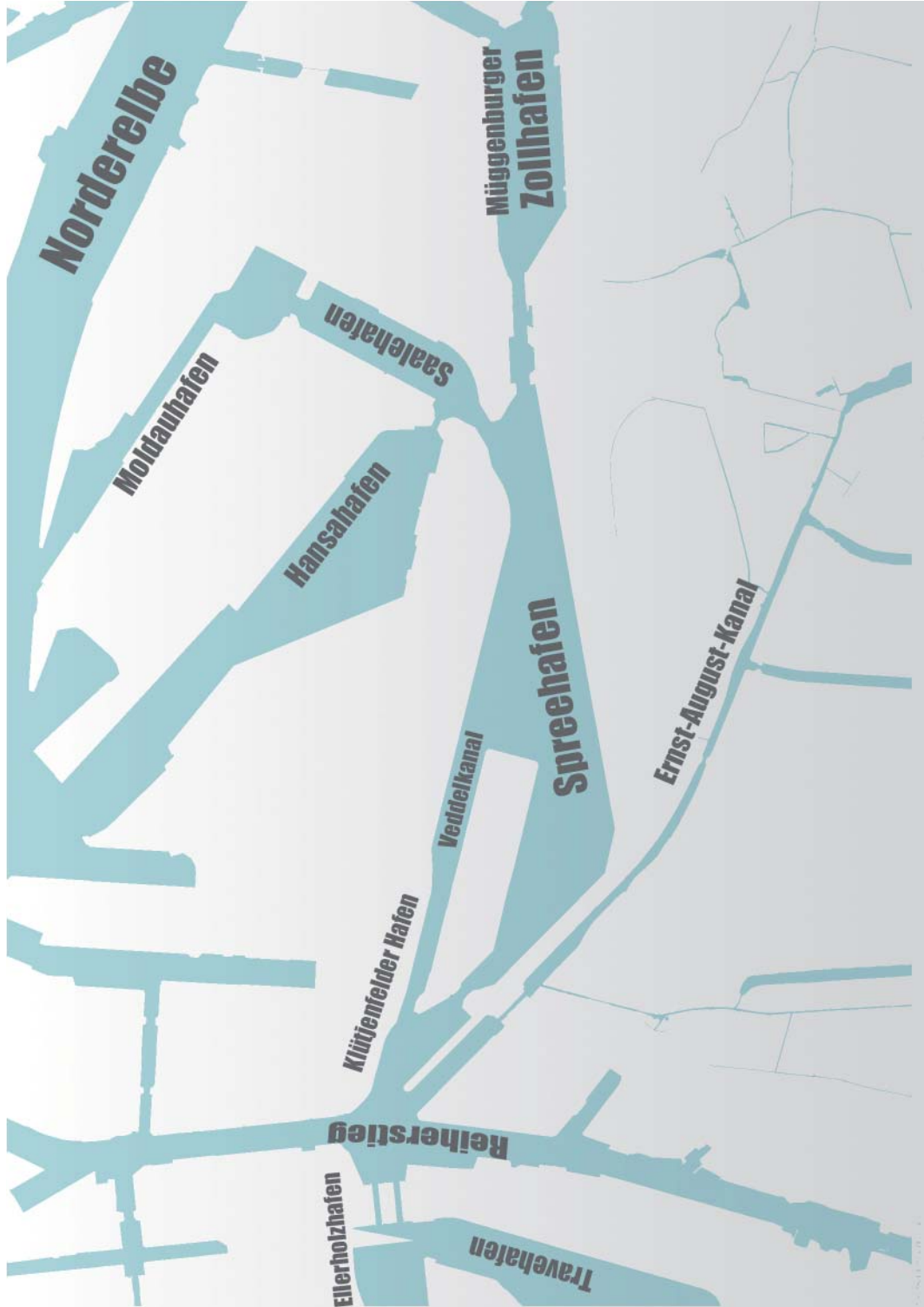


Abb. 20: Übersicht der Wasserflächen in der Umgebung des Spreehafens

Die besagte, von der Brandenburger Straße erschlossene Insel teilt den Spreehafen in zwei Bereiche, den Veddelkanal als Wasserweg entlang des Nordufers sowie die weitläufigere Wasserfläche entlang des Südufers. Am östlichsten Punkt der Insel befindet sich zudem ein weiterer Brückenschlag zum Nordufer. Das Nordufer selbst ist ausschließlich verkehrsinfrastrukturell sowie in geringem Maße gewerblich genutzt und geprägt von bis unmittelbar an den Uferbereich heranreichenden Gleis- und Logistikanlagen, die im krassen Gegensatz zur entlang des Südufers gelegenen Wohnbebauung stehen und für dessen Bewohner eine erhebliche Barrierefunktion haben, da das Nordufer des Spreehafens durch diese Umstände kaum bis gar nicht begeh- und erfahrbar ist. Im östlichen Bereich des Nordufers findet sich ein Brückenschlag zur Veddel, hierbei ist jedoch zu beachten, dass die bereits angesprochene S-Bahn-Verbindung im westlichen Bereich der Veddel wiederum eine konkrete Barriersituation zum Saalehafen bedingt, wodurch auch hier der Wasserbereich vom eigentlichen Quartier abgeschottet ist.

Angesichts der beschriebenen strukturellen Raumsituation mit sehr eindeutigen Barriere-lagen durch Verkehrsflächen und Wasserflächen einerseits sowie dem harten Kontrast zwischen Wohn- und Gewerbenutzungen am Südufer fällt es schwer, klassische Raumpotentiale in Form von Freiräumen, Metrozonen, Übergangsflächen o.Ä. im Bereich des Spreehafens zu verorten und mögliche Projektgebiete zu definieren. Die bereits erläuterte Uminterpretation des „Freiraumes Wasser“ bietet somit eine einmalige Gelegenheit, in Anbetracht der örtlichen Gegebenheiten eine räumliche Dynamik zu schaffen, die durch die Neudefinition von Barriersituationen zwischen Land und Wasser dem Standort Spreehafen sowie seiner Umgebung neue Wahrnehmungsmöglichkeiten und Impulse verleihen kann, in dem bestehende Raumbezüge in Frage gestellt werden. Im Folgenden soll nun noch konkreter auf die infrastrukturelle Situation und Beschaffenheit der Wasserfläche Spreehafen selbst sowie der angrenzenden Uferbereiche eingegangen werden, um im Anschluss spezifische Entwicklungspotenziale im Einklang mit der jeweiligen Umgebung genauer definieren zu können.



### 3.1.3 verkehrstechnische erschließung

Nachdem die vor Ort vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen eingehend auf ihre räumliche Barriere Wirkung untersucht wurden, soll nun näher auf die tatsächliche verkehrstechnische Erschließung des Projektgebietes per Individual- und öffentlichem Nahverkehr eingegangen werden.

#### Individualverkehr

Der Spreehafen kann durch seine isolierte Lage weder vom Nordufer noch vom Südufer aus direkt angefahren werden. Zwar existiert am Nordufer der befahrbare Uferweg Niedernfelder Ufer mit einer Fahrbahnbreite von ca. 5 Metern, dieser ist jedoch nicht für den allgemeinen Verkehr freigegeben. Der Veddeler Damm, nördlich an den Hafengebäude Süd angrenzend, dient als Direktverbindung zwischen der Hamburger Innenstadt und der Autobahn A7. Er ist durch die Gleisanlagen räumlich soweit vom Projektgebiet separiert, dass vom ihm keine Lärmemissionen bis in den Bereich Spreehafen ausgehen, allerdings dient er auch nicht als verkehrstechnische Anbindung an das Gebiet. Das Südufer wird zweifelsfrei von der Harburger Chaussee dominiert, einer vierspurigen Durchgangsstraße. Als einzige mehrspurige Verbindung wird sie sowohl vom Individual- als auch vom Güterverkehr als Direkttrasse zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Süd und der A7 in Anspruch genommen. Diese starke Nutzung der Harburger Chaussee impliziert eine verstärkte Lärmbelastung der Anwohner (vgl. Rebaschus 2012). Daraufhin wurde für die Harburger Chaussee eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h statt der üblichen 50 km/h eingeführt (siehe 3.1.3 [vgl. Pinzke 2013]). Obwohl die negativen Auswirkungen in Form von Lärmbelastung entlang der Harburger Chaussee spürbar sind, ist das Quartier doch hervorragend an die Autobahnen A1, A7 und A255 sowie die Bundesstraße 4 (Wilhelmsburger Reichsstraße) angeschlossen, welche alle binnen weniger Fahrminuten zu erreichen sind. Hierdurch ist auch die Hamburger Innenstadt im Individualverkehr, je nach Verkehrslage, nur ca. 10 Minuten entfernt.

#### Fähre

Die Fährlinie 73 verbindet die Ernst-August-Schleuse am westlichen Ausläufer des Spreehafens mit den Landungsbrücken. Sie verkehrt von Montag bis Freitag von ca. 6-22 Uhr in einer Taktung von 20 bis 40 Minuten. Die Fahrtdauer beträgt 15 Minuten.

### S-Bahn

Zentraler Knotenpunkt des Öffentlichen Personennahverkehrs im Gebiet Spreehafen ist die S-Bahn-Station Veddel, welche von den Linien 3 und 31 angefahren wird. Die S-Bahn-Linie 3 verkehrt montags bis freitags von ca. 4.30-1 Uhr sowie an Wochenenden durchgängig. Bis auf einige Ausnahmen im Nacht- und Sonntagsbetrieb weist sie eine Taktung von zehn Minuten auf. Die S3 verbindet die Veddel in südlicher Richtung mit Wilhelmsburg (2 Minuten), Harburg (7 Minuten), Neugraben (19 Minuten) und Stade (56 Minuten). Nach Norden fährt sie unter anderem den Hauptbahnhof (6 Minuten), Jungfernstieg (9 Minuten), Landungsbrücken (14 Minuten), Altona (20 Minuten) und Pinneberg (45 Minuten) an. Die Linie S31 fungiert als Verstärkerlinie während des fahrgastintensiven Zeitraums von 9-21 Uhr und verkehrt vom Bahnhof Altona über S-Veddel bis Harburg/Harburg Rathaus/Neugraben.

### Bus

In der näheren Umgebung des Spreehafens befinden sich Halte zahlreicher Buslinien. Der Metrobus 13 übernimmt mit drei Halten (S-Bahn-Veddel, Harburger Chaussee, Werkcentrum Elbinsel) entlang des Spreehafens die zentrale Versorgungsfunktion und verbindet die S-Bahn-Station Veddel via der S-Bahn-Station Wilhelmsburg mit Kirchdorf Süd. Er verkehrt wochentags von ca. 4.30-1 Uhr, am Wochenende durchgängig. Die Haltestelle Harburger Chaussee wird ebenso von der Schnellbuslinie 34 angefahren, welche im weiteren Verlauf auch am Wilhelmsburger Platz in unmittelbarer Nähe zur S-Bahn-Station hält. Die Linie durchquert Hamburg in nord-südlicher Richtung mit den Endhalten Lufthansa Basis am Flughafen Fuhlsbüttel und Kirchdorf Süd in Wilhelmsburg. Die Linie 154 hält an der S-Bahn-Station Veddel und verkehrt wochentags von ca. 5-1 Uhr und am Wochenende durchgängig zwischen S- Berliner Tor und Bahnhof Harburg, welche jedoch beide auch ohne Umstieg mit der S-Bahn zu erreichen sind. Die Linie 156 verkehrt von der S-Bahn Wilhelmsburg bis zur Haltestelle Steinweder (Alter Elbtunnel). Die Haltepunkte Stübenplatz, Ernastraße, Ernst-August-Deich und Ernst-August-Schleuse liegen in mittelbarer Entfernung zum südlichen Ufer des Spreehafens. Die Linien 254 (S Veddel –Hovestraße [Kehre]) und 354 (Ringlinie ab/bis S Veddel) dienen ausschließlich der Anbindung des Industrie- und Hafengebiets Peute an die S-Bahn (vgl. HVV 2014).

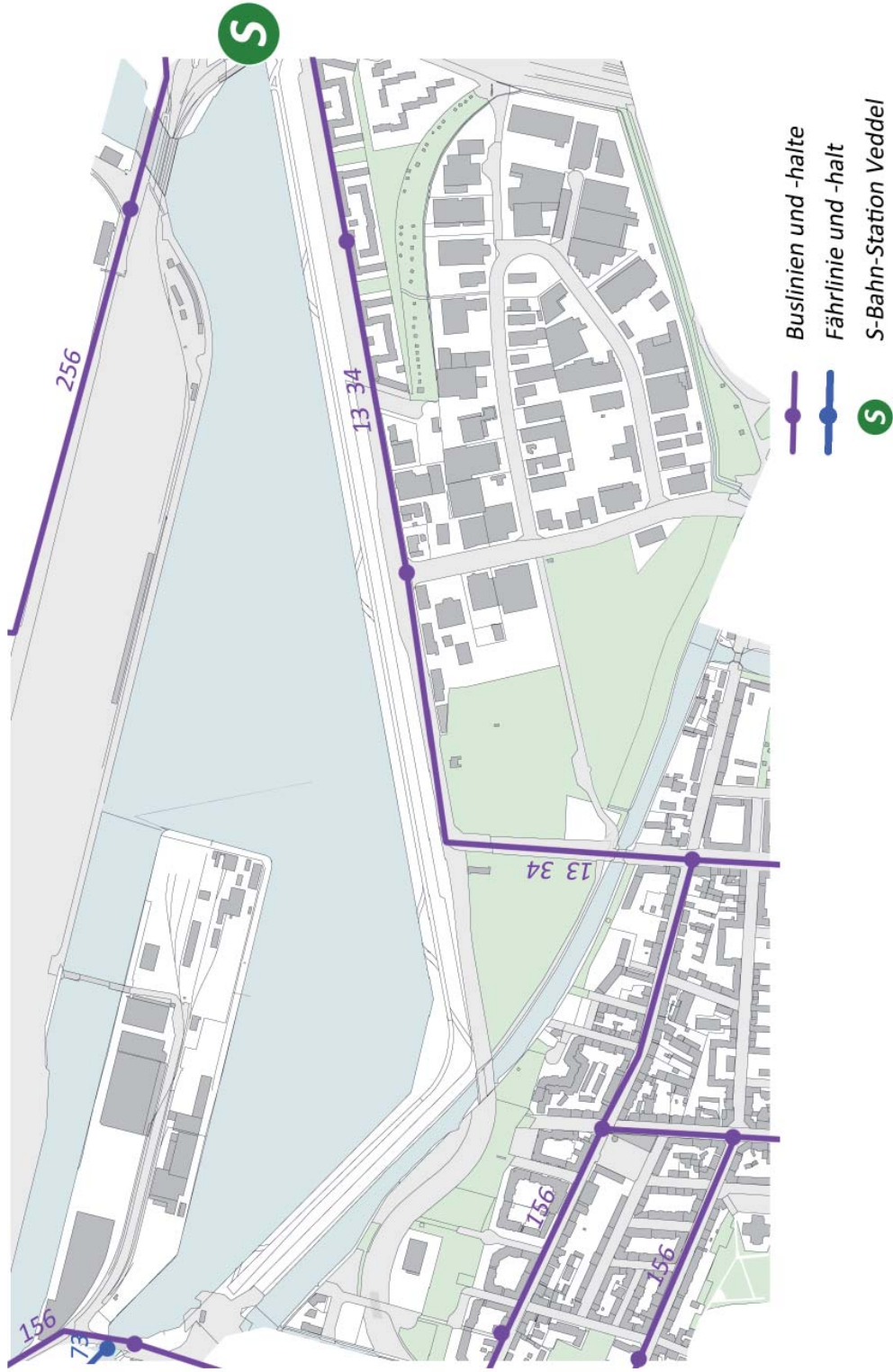


Abb. 21: Der Spreehafen ist gut an das städtische Nahverkehrsnetz angebunden.



### 3.2 der standort

Der Standort bzw. die Fläche, die gemeinhin als „Spreehafen“ definiert werden kann, setzt sich aus der eigentlichen Wasserfläche, den nördlichen und südlichen Uferbereichen sowie den Wohnquartieren der näheren Umgebung, die erhebliche Unterschiede im Hinblick auf ihre jeweilige Nutzungssituation, Beschaffenheit und Zugänglichkeit aufweisen, zusammen. Zudem kristallisieren sich bei der Betrachtung bisheriger Entwürfe für den Standort einige Ansatzpunkte heraus, welche sich aus spezifischen Aspekten und Qualitäten des Standortes ergeben und demnach einige Gemeinsamkeiten aufweisen, die teilweise auch bei der eigenen Rahmenkonzeption als Anhaltspunkte dienen können.

### 3.2.1 die wasserfläche

Die eigentliche Wasserfläche des Spreehafens erstreckt sich bei einer Gesamtfläche von ca. 11 Hektar über etwa 2,1 km in ost-westlicher Ausrichtung sowie etwa 450m in nord-südlicher Ausrichtung am weitesten Punkt auf Höhe des Ostufers der Spreehafeninsel. Die Fahrrinne des Spreehafenkanals, die sich entlang des gesamten Nordufers des Spreehafens erstreckt, hat hierbei einen Durchmesser (abhängig vom Wasserstand) von ca. 80m. Die süd-westliche Wasserfläche zwischen Spreehafen-Südufer sowie der Spreehafeninsel hat an der weitesten Stelle eine Breite von ca. 260m, verjüngt sich nach Westen hin jedoch zu einer Kanaldurchfahrt von etwa 80m Breite sowie nach Osten hin auf etwa 210m auf Höhe des Ostufers der Spreehafeninsel. In diesem Zusammenhang unbedingt zu beachten ist jedoch die erhebliche Sedimentierung fast des gesamten Hafenbeckens, durch die der für Schifffahrt notwendige Tiefgang lediglich in der Fahrrinne des Veddelkanals sowie entlang des Uferbereichs des südlichen Spreehafens erreicht wird. Insbesondere im Bereich unmittelbar vor dem Ostufer der Spreehafeninsel sowie im Bereich zwischen Spreehafeninsel und -Südufer ist die Sedimentierung hingegen so erheblich, dass bei durchschnittlichem Wasserstand der Schlick über das Wasserniveau heraus reicht.

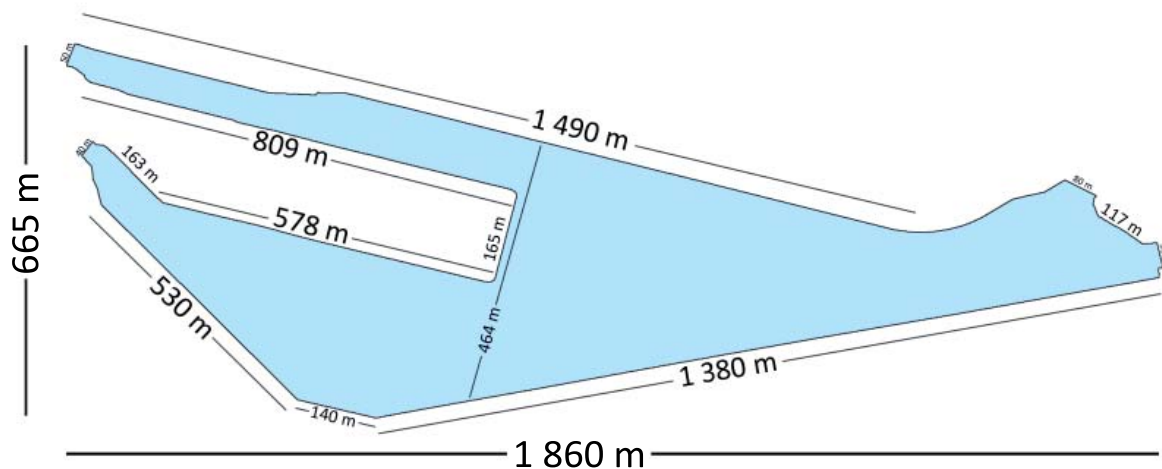


Abb. 22: Ausmaße des Spreehafens.

### 3.2.2 die uferbereiche

Im Hinblick auf die Uferbereiche der Wasserfläche ist zunächst zu erwähnen, dass durch die Durchgängigkeit des Veddelkanals vom West- bis zum Ostende des Spreehafens sowie die „dreieckige“ Formgebung des Hafenbeckens lediglich ein Nord- und ein Südufer definierbar sind. Diese sind jeweils auf voller Länge durch eine Kanalbefestigung am Nordufer bzw. eine Deichanlage (Klütjenfelder Hauptdeich) am Südufer gegen eventuelle Überflutungen geschützt. Im Hinblick auf die direkte Erschließung und Begehbarkeit des unmittelbaren Uferbereichs weisen die beiden Bereiche jedoch erhebliche Unterschiede auf.

#### Das Südufer

Die unmittelbar an das Südufer des Spreehafens angrenzenden Nutzungen sind von diesem zunächst durch die 4-spurige Harburger Chaussee getrennt, die von der S-Bahn-Station Veddel bis zum Ernst-August Kanal parallel zum Ufer verläuft. Ab diesem Punkt verläuft der Kanal selbst weiter entlang der Deichanlage und übernimmt somit die Barrierefunktion der Harburger Chaussee bis hin zur Ernst-August Schleuse am westlichsten Punkt des Spreehafens, ohne jedoch eine weitere Überquerungsmöglichkeit zu bieten. Hinter der Harburger Chaussee bzw. der Wilhelmsburger Dove-Elbe befindet sich der Klütjenfelder Hauptdeich, welche mit seiner Höhe von ca. 8m jeglichen Sichtbezug zwischen Wasserfläche und Quartier unterbindet. Erwähnenswert sind andererseits jedoch auch die Sichtachsen in Richtung City von der Deichkrone sowie entlang des unmittelbaren Uferbereiches, über die auch die Bewohner der oberen Stockwerke der angrenzenden Wohnbebauung (siehe 3.3.1) verfügen. Seit der Entfernung des Freihafenzaunes auf der Deichkrone im Jahr 2013 ist der Uferbereich jedoch in neuer Form erfahrbar, an einigen Stellen führen neue Treppenanlagen aus dem Quartier an die Wasserkante (siehe 3.4.4) , an der sich ein Uferweg befindet, der sich etwa 5m über dem Hafenbecken befindet und von diesem durch eine Uferböschung/-Befestigung getrennt ist, die ebenfalls durch erhebliche Vegetation in Form von Büschen und Bäumen geprägt ist.

Auf fast der gesamten Erstreckung des Südufers finden sich in etwa 4-5m von der Wasserkante entfernte Metallpfähle in regelmäßigen Abständen von ca. 20-25m, welche teils zur Vertäuung von Nutzbooten verwendet werden. An insgesamt 12 Standorten am Südufer besteht zudem die Möglichkeit, durch von der Deichkrone auf ebenfalls an diesen Pfählen befestigte Stegesysteme auf Wasserniveau und somit zu den besagten Nutzbooten zu gelangen.

# sprung auf die elbe.

---

Im Gegensatz zu den Pontonanlagen, die der Erschließung der Hafenliegern dienen sowie den Hafenliegern selbst sind diese Stegkonstruktionen statisch und somit können somit auf Änderungen des Wasserpegels nicht flexibel reagieren. Insgesamt hat das Südufer des Spreehafens eine Länge von etwa 2km, wobei die von Harburger Chaussee sowie der Deichanlage gebildete räumliche Barriere einen Durchmesser von ca. 70m aufweist, wovon 20m auf die Straße und etwa 50m auf die Deichanlage entfallen.

## Das Nordufer

Entlang des Nordufers des Spreehafens verlaufen ab dem westlichsten Punkt auf Höhe der Klütjenfelder Straße zunächst die Gleisanlagen der Hafenbahn auf einer Strecke von etwa 600m unmittelbar an der Böschung und Befestigung des Veddelkanals entlang, wodurch dieser Uferabschnitt nicht begehbar ist. Auf Höhe der Brandenburger Brücke, die die Verbindung zwischen Spreehafeninsel und Nordufer darstellt, befindet sich eine Gruppe von 6 Gebäuden, die gewerblich im Zusammenhang der Hafenbahn genutzt werden. Ab dieser Gebäudegruppe besteht eine etwa 5m breite Wegeerschließung relativ schlechten Zustands entlang des Nordufers zwischen Uferbefestigung und Gleisanlagen, die bis zu einer weiteren Gebäudegruppe ebenfalls gewerblicher Nutzung in etwa 850m Entfernung im Bereich des Veddeler Damms führt. An diesem Endpunkt des Nordufers befindet sich eine Unterführung unter den Gleisanlagen zum Veddeler Damm sowie ein Brückenschlag zur Veddel und von dort zum Südufer des Spreehafens. Im Vergleich zum Südufer lässt sich festhalten, dass der Uferbereich kaum bis gar nicht erschlossen, nur sehr begrenzt für den Durchgangsverkehr oder einen längeren Aufenthalt geeignet und die Barriersituation nach Norden durch die Gleisanlagen mit bis zu 150m Durchmessern erheblich ist.

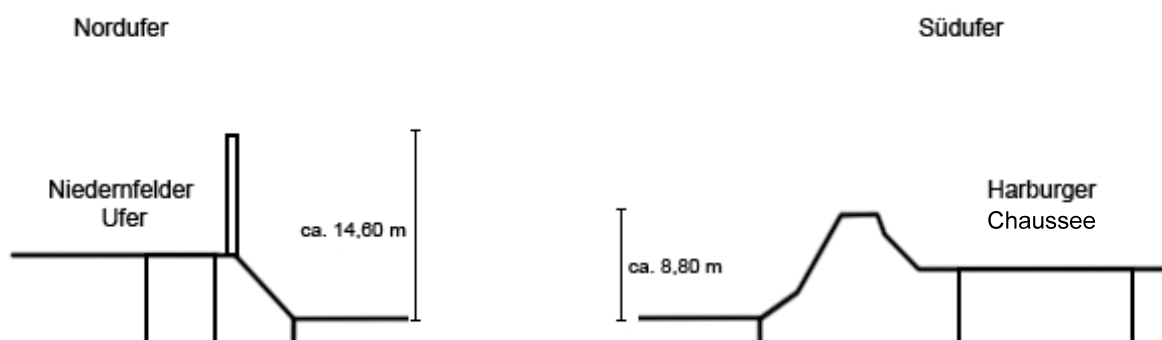


Abb. 23: Schnitte durch die Uferbereiche des Spreehafens.

## 3.3 das quartier

In Anbetracht der Beschaffenheit und Nutzungssituation am Nordufer macht es Sinn, das analytische Hauptaugenmerk auf die Raumsituation des Südufers zu legen, wo das in unmittelbarem räumlichen Bezug zum Spreehafen stehende Quartier durch die vorhandenen, in 2.4.1.2 erläuterten Barrieren sehr klar abgesteckt werden kann (siehe Karte unten). Innerhalb dieses Gebietes besteht eine räumliche Konfiguration mit den Elementen Gewerbe, Wohnnutzung sowie Grün-, Frei- und Sportflächen, auf die im Folgenden näher eingegangen werden soll.

### 3.3.1 wohnen

Wie bereits angesprochen findet sich die einzige direkt an den Spreehafen angrenzende Wohnbebauung im östlichen Bereich des Standortes, ausgehend von der Gleisbrücke an der S-Bahn-Station Veddel auf ca. 650m Länge (3 Komplexe mit jeweils ca. 150m Länge sowie Abstandsflächen zwischen den einzelnen Komplexen) entlang der Harburger Chaussee in erster Baureihe hinter dem Klütjenfelder Hauptdeich sowie südlich des von Osten gesehen ersten Gebäudekomplexes bei der Straße an der Hafenbahn. Im Wesentlichen lassen sich 4 Gebäudekomplexe bzw. Strukturen identifizieren, wobei die besagten Gebäude entlang der Harburger Chaussee von uniformer Bauart sind. Errichtet wurden sie in den 1920er Jahren als Wohnquartier für die Arbeiter der angrenzenden Hafenbetriebe, durch ihre innenhofbildende Bauweise sowie die verwendeten Klinker erinnern sie hierbei an vergleichbare ehemalige Arbeiterquartiere im Hamburger Stadtgebiet, insbesondere im Hamburger Osten.



Abb. 24: Charakteristisches Wohngebäude an der Harburger Chaussee.



Abb. 25: Die Flächennutzungen in der Umgebung des Sprechafens sind klar definiert und abgrenzbar.



Die Komplexe verfügen über 4 Stockwerke, relativ kleine Wohneinheiten (zumeist 1-3 Zimmer, durchschnittliche Wohnungsgröße 52,5m<sup>2</sup> [vgl. Statistik Nord 2014]) und eine im Vergleich immer noch relativ niedrige Mietpreisstruktur (durchschnittlich 8,68€/m<sup>2</sup> im Vergleich zum Hamburger Durchschnitt von 10,00€ [FHH 2014d]), die Tendenz geht jedoch auch an diesem Standort zu einem durch höhere Nachfrage bedingten Anstieg der Mietpreise. Von den insgesamt ca. 1.500 Einwohnern in den 73 Wohngebäuden auf 4,5km<sup>2</sup> Fläche auf dem Kleinen Grasbrook haben etwa 54% (im Vergleich zu 30% im gesamten Stadtgebiet [vgl. Statistik Nord 2014]) einen Migrationshintergrund, die durchschnittliche Wohnfläche pro Einwohner beträgt 27,1m<sup>2</sup> im Vergleich zu 37m<sup>2</sup> in gesamt Hamburg (vgl. Statistik Nord 2014).

Zudem finden sich Berichte, die auf eine relativ hohe Mieterfluktuation schließen lassen. Eigentümer der Wohnungen ist die Nordelbe GmbH, deren Name in Medienberichten wiederholt mit unzureichendem Sanierungsverhalten und allgemein nur sehr zögerlicher Modernisierung der Wohneinheiten in Verbindung gebracht wird<sup>5</sup>. Ein weiterer gewichtiger Faktor ist die enorme Lärmbelastung durch den Durchgangsverkehr auf der angrenzenden Harburger Chaussee, insbesondere in den unteren Stockwerken. Hierbei werden oft Werte von 70-80db erreicht, wobei bereits eine Belastung von 65db als gesundheitsgefährdend eingestuft wird. In diesem Zusammenhang wurde die Harburger Chaussee für ein stadtwweit einzigartiges Pilotprojekt ausgewählt, in dessen Folge zwischen 22.00 und 06.00 Uhr ein Tempolimit von 30km/h gelten soll.

Südlich der besagten Bebauung entlang der Harburger Chaussee befinden sich in direkter Nachbarschaft zu dem (je nach zählweise) 8-9 viergeschossige Wohnblocks, die mutmaßlich in den 1960er-1970er Jahren errichtet wurden. Preislich und qualitativ sind sie in einem ähnlichen Segment wie die weiteren Wohnkomplexe in der Umgebung anzusiedeln, hier finden sich neben Sozialwohnung auch eine Asylbewerberunterkunft und das einzige Einzelhandelsangebot der näheren Umgebung in Form eines Obst- und Gemüsehändlers. Im Zusammenhang des Wohnens in der Umgebung des Spreehafens sind zudem auch noch die 12 4-geschossigen Wohngebäude am Ernst-August-Deich am westlichsten Punkt des Projektgebietes sowie insbesondere das südlich des Ernst-August-Kanals gelegene Reiherstiegviertel zu nennen, die jedoch außerhalb der eingehend definierten Barrieren des „Quartiers“ im Zusammenhang des vorliegenden Projektes liegen.

<sup>5</sup>: Mündliche Auskunft Mieter der Nordelbe GmbH



### 3.3.2 gewerbe und nahversorgung

Der Spreehafen ist, als Teil des Hamburger Hafens noch mehr als die eingehend beschriebenen Wohngebiete, eingebettet in einen mehrheitlich durch Gewerbe und (Hafen-)Industrie geprägten Kontext. Hierbei sind insbesondere der Bereich nördlich des Spreehafens sowie die Spreehafeninsel zu nennen. Dort sind, bedingt durch das Hafentwicklungsgesetz, ausschließlich hafennahe Gewerbe- und Industriebetriebe und Lagerstätten angesiedelt. Diese sind für das Projektgebiet jedoch nur von untergeordneter Bedeutung, da der Hafenbahnhof Süd das Quartier räumlich und funktional vom Spreehafen trennt. An der Harburger Chaussee im Süden des Spreehafens befindet sich darüber hinaus das Gewerbegebiet am Stenzelring, das in den 1970er Jahren auf dem Gelände ehemaliger Kleingärten errichtet wurde, welche der Sturmflut 1962 zum Opfer fielen. Da dieses Gebiet außerhalb des Einzugsgebiets der HPA liegt, befinden sich dort auch hafenumabhängige Betriebe. Die Struktur ist dennoch in sich homogen, da vornehmlich KFZ- und KFZ-Zuliefererbetriebe vorhanden sind. Im Hinblick auf Nahversorgung verfügt die Veddel aufgrund ihrer vergleichsweise geringen Zahl an Einwohnern nicht über ein ausreichendes Angebot. So verfügt die Harburger Chaussee lediglich über zwei Kioske und eine Tankstelle, der nächstgelegene Discounter liegt an der Hafenrandstraße am westlichen Ende des Spreehafens. In unmittelbar angrenzenden Reiherstiegviertel existiert jedoch ein dichtes Netz an Einkaufs- und Versorgungsmöglichkeiten.

### 3.3.3 sport- und grünflächen

In der südlichen Umgebung des Projektgebiets befindet sich eine Reihe von Grünstreifen unterschiedlicher Nutzung, welche in vielen Fällen die räumliche Abgrenzung von Wohnbebauung und Gewerbe- und Industrienutzung bilden. So befinden sich entlang des Schiffgrabens südlich der Wohnblocks Harburger Chaussee und An der Hafenbahn einige Kleingärten, welche punktuell an beiden Seiten des Anliegerweges befinden, der ebenfalls den Namen Harburger Chaussee trägt. Westlich des Gewerbe- und Industriegebiets befindet sich eine Sportanlage, welche über zwei Fußballfelder, fünf Tennisplätze und ein Vereinsheim verfügt.

Die Anlage wird sowohl vom F.C. Türkiye Wilhelmsburg als auch vom T.C. Viktoria Wilhelmsburg genutzt. Die flächenmäßig größten Grünflächen des Quartiers, beidseitig der Georg-Wilhelm-Straße am Nordufer des Ernst-August-Kanals gelegen, sind in einem naturbelassenen Zustand und somit nicht zugänglich.



Abb. 26: Unbegehbare Grünfläche zwischen Ernst-August-Kanal, Harburger Chaussee und Georg-Wilhelm-Straße

### 3.4 bisherige maßnahmen und visionen

Entsprechend seiner beschriebenen Lagequalitäten und den erläuterten vorhandenen, jedoch noch bei weitem noch nicht ausgeschöpften Potenzialen war der Spreehafen in der jüngeren Vergangenheit wiederholt das Objekt städtebaulicher Vorschläge und Visionen; auch einige konkrete Maßnahmen wurden, insbesondere im Rahmen der IBA und IGS, bereits realisiert. Im Folgenden sollen einige dieser Entwürfe und Maßnahmen zeitlich gegliedert und stellvertretend für jeweils in Zielsetzung und Aussage vergleichbare Konzepte vorgestellt werden, um die (seiner Umgebung entsprechend) sich ständig verändernde Wahrnehmung des Spreehafens zu veranschaulichen.

#### 3.4.1 der spreehafen - hamburgs neue alster?

Im Kontext des Sprungs über die Elbe wird der Spreehafen immer wieder als ein potenzielles Naherholungsgebiet mit dann ähnlich zentraler Wirkung wie die Außenalster ins Gespräch gebracht. Hierbei wird nicht nur auf die Dimension und städtebauliche Situation des Standortes verwiesen, sondern auch auf die Vergangenheit.

Im direkt angrenzenden Reiherstiegviertel befand sich bis zu seiner Ausbombung im Jahre 1944 „Stübens Volksgarten“, ein 1891 erbautes Ausflugslokal, welches durch seine Angebote vom Gartenlokal mit 1500 Sitzplätzen über einen Tanzsalon bis hin zu einem Tiergarten und einer eigenen Fähranbindung insbesondere an den Wochenenden regelmäßig auch große Besucherzahlen aus dem Hamburger Stadtgebiet anziehen konnte (vgl. Hafensafari 2014). Insbesondere nach der Öffnung des Freihafens im Jahre 2013 sprachen sich Experten wie Oberbaudirektor Jörn Walter vermehrt für verstärkte Freizeitnutzung des Areals aus.

Neben Konzeptionen für die Wasserfläche selbst (in Form von schwimmenden Wohnangeboten, Bootsanlegern oder Gastronomieeinrichtungen) geriet hierbei auch die Spreehafeninsel, beispielsweise als eine umfassend umgestaltete zentrale Grünfläche, in das Blickfeld verschiedener Entwürfe, beispielsweise auch im Zuge des Ideenwettbewerbs für den Spreehafen im Rahmen der IBA (siehe 3.4.3).





### 3.4.2 der spreehafen und die hafenquerspange

Ebenfalls lange bestimmt wurde die Debatte um die Perspektiven des Spreehafens von der sich seinerseits bereits seit ca. 1940 in verschiedensten Varianten in der Diskussion befindlichen Hafenuerspange, einer insbesondere zur effizienteren Gestaltung des Speditions- und Transportverkehrs vorgesehenen Verbindung der Autobahnen A1 und A7 und Ost-westlicher Richtung durch das Gebiet des Hamburger Hafens, bei der ca. von 2005 bis 2012 allgemein eine Streckenführung durch den Bereich des Spreehafens favorisiert wurde. Hierbei kamen sowohl ein Brückenschlag als auch eine Untertunnelung in Frage. Nachdem diese Variante der Streckenführung wegen Finanzierungsproblemen und Protesten von Anwohnern und Experten, die eine endgültige Vergeudung des räumlichen Potenzials Wilhelmsburgs durch die zusätzliche Barriere befürchteten, verworfen wurde, wird nunmehr eine weiter südlich gelegene Querung im Bereich des Kattwyker Hafens untersucht.

### 3.4.3 der spreehafen und die iba/igs

Den wohl größten konzeptionellen Input der vergangenen Jahre bekam die Diskussion um die Zukunft des Spreehafens durch die Projekte im Zuge der IBA und IGS, die im wesentlichen die zentrale Impulswirkung der nicht erfolgreichen Bewerbung um die Olympischen Spiele 2012, deren Sportstätten zum Großteil auf dem Kleinen Grasbrook errichtet werden sollten, übernehmen sollten. Die Initiatoren der IBA setzten sich von Anfang an zunächst für eine räumliche Öffnung des Spreehafens (durch die Entfernung des Freihafenzaunes) und anschließend für eine Steigerung der Aufenthalts- und Lebensqualität vor Ort ein. So wurde nach einem offenem Ideenwettbewerb bereits im Jahre 2007 zunächst die Schaffung zweier „Schlupflöcher“ (in Form neuer Pforten im Freihafenzaun) durchgesetzt, die ab Juli 2010 insbesondere für die Anwohner die Zuwegung und Erfahrbarkeit des Spreehafens verbesserten.

Im Folgenden wurden im Oktober 2011 in enger Zusammenarbeit mit der HPA eine Reihe neuer Rad- und Fußwege fertiggestellt(darunter, nach der Lückenschließung über die Hafensbahnbrücken, der 4,5km lange Uferrundweg mit seinen seinen 9 Infotafeln über die Geschichte des Spreehafens), die über den Bereich des Spreehafens nunmehr unter Anderem das Reiherstiegviertel mit dem östlichen Ende der Hafencity sowie dem alten Elbtunnel verbinden.

Im Jahre 2012 folgten drei neue Deichquerungen durch von den Berliner Landschaftsarchitekten Topotek 1 entworfene Freitreppen, zwei neue Ampeln die der schnelleren Verbindung zwischen Spreehafen und Reiherstiegviertel dienen, sowie im Herbst die Aufnahme der HADAG-Fährverbindung 73 von der Ernst-August-Schleuse zu den Landungsbrücken (siehe 3.1.3).

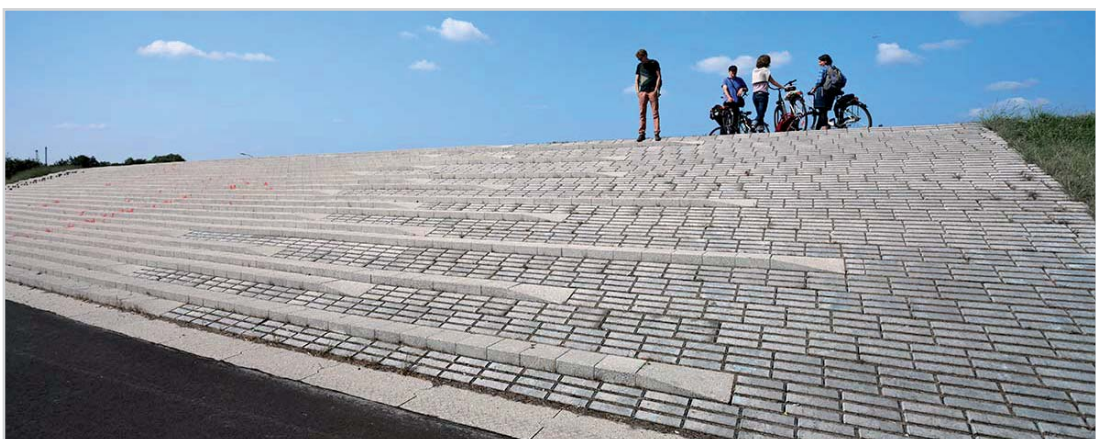


Abb. 28: Die Deichtreppe am Spreehafen, entworfen von Topotek1.

### 3.4.4 zusammenfassung

All diese Konzeptionen teilen eine zugrundeliegende Wertschätzung der einzigartigen Qualitäten des Spreehafens („die spürbare Weite der Wasserfläche und der offene Horizont, die relative Ruhe hinter dem Deich und das Gefühl sich in einem abgeschlossenen Raum zu bewegen“) als eigenständigen Standort ebenso wie die Ansicht, dass diese trotz der neuen Dynamik noch nicht in zureichendem Maße ausgeschöpft werden, insbesondere im Hinblick auf die Wasserfläche selbst, welche in nahezu allen Entwürfen eine „Neuinszenierung“ (durch Lieger, Renaturierung, Stege- und Pontonsysteme zur Erschließung o.Ä.) erfährt.

Grundlage für eine neue Erfahrbarkeit, die die Bedingung für eine Neuinterpretation des Spreehafenareals in welcher Ausprägung auch immer darstellt, ist eine Belebung des Standortes, die trotz der zweifelsohne ausgebauten Pull-Faktoren vor Ort (siehe oben) nach wie vor am nachhaltigsten durch neue Wohnnutzungen vor Ort geschaffen werden können. Hierdurch kann nicht nur dieser Standort selbst neue Impulse erfahren, sondern auch eine neue Rolle im gesamtstädtischen Kontext erfahren; weg vom „Hinterhof Hamburgs“, hin zum Meilenstein des Sprunges über die Elbe und Modellstandort für neue, zukunftsorientierte Wohnformen auf dem Wasser, die in den folgenden Arbeitsschritten, zum Teil unter Einbezug ausgewählter Elemente diverser Referenzprojekte, grundlegend konzipiert werden sollen.



### 4. referenzen

Auch wenn sich im Laufe des Projektes, wie bereits erwähnt, anhand der auftretenden Problemstellungen sowie der generellen Zusammenarbeit ein neuer, zukunftsgerichteter Umgang der beteiligten Akteure einstellen soll, so gibt es doch einige Projekte, welche hierbei sinnvollerweise als Referenzen und Erfahrungswerte Einfluss finden sollen. Aufgrund der Tatsache, dass das Wohnen auf dem Wasser im Quartiersmaßstab sich auch an anderen Standorten noch in der Entwicklungsphase befindet werden hierbei auch sich noch in der Planung befindliche Projekte einbezogen; bei den bereits realisierten oder sich in der Umsetzungsphase befindlichen Konzepten nehmen die Niederlande eine führende Rolle ein.

Besonders im Falle des Projektes Waterbuurt Ijburg im Amsterdamer Osten können abgesehen von physischen Referenzen wie beispielweise der Konzeption des Stegesystems oder der Typologien der Wohneinheiten besonders Mechanismen, Prozesse und Entscheidungen der Planungsphase von enormer Wichtigkeit für den „Sprung auf die Elbe“ sein. Im Folgenden sollen in Form von Kurzsteckbriefen drei Projekte, darunter die Waterbuurt Ijburg, genauer vorgestellt und betrachtenswerte Elemente der Konzeption und Planung extrahiert werden.

### 4.1 ijborg waterbuurt, amsterdam (nl)

Architekten: Architectenbureau Marlies Rohmer

Projekt-/Wasserfläche: 10.652m<sup>2</sup>

Realisierung: 2001-2011

Lieger (Wohnnutzung): 93

Der Waterbuurt Ijburg fällt aufgrund ihrer bereits vollständigen Realisierung (und Dokumentation ebendieser) eine Sonderrolle bei den Referenzen zu. Wie bereits angesprochen kann hier nicht nur der endgültige und fertiggestellte Entwurf, sondern auch der einhergehende Planungsprozess mit all seinen Herausforderungen, seiner Koordination und seinen Kompromissen als Referenz dienen. Ebenso wie das vorliegende Projekt diente die Waterbuurt seinerzeit als eine Art Pilotprojekt, welches den beteiligten Akteuren dazu diente, die Planungs- und Realisierungsprozesse untereinander abzustimmen, so effektiv wie möglich zu gestalten und somit die Vorreiterrolle der Niederlande im Hinblick auf moderne, urbane Formen des Wohnens auf dem Wasser zu festigen.

Zwar fallen insbesondere die genauen technischen Ausarbeitung der Infrastrukturen und der Typologien nicht in den maßstäblichen Fokus der vorliegenden Arbeit und der Charakter der Gebiete (Ijburg besteht aus einem Gefüge aus künstlichen Inseln, welche erst ab 1999 geschaffen wurden, ebenfalls wurden entlang der Uferbereiche des Wohnquartiers Bauten zu Lande errichtet, welche alltägliche Infrastrukturangebote bereithalten) während der Spreehafen von über Jahrzehnte gewachsenen Strukturen umgeben und an diese angebunden ist) unterscheiden sich wesentlich, als ein letzten Endes erfolgreich realisiertes Projekt fand die Waterbuurt jedoch nichtsdestotrotz maßgeblichen Einfluss auf einige Leitgedanken und Variationen der eigenen Konzeption (vgl. ArchDaily 2014).

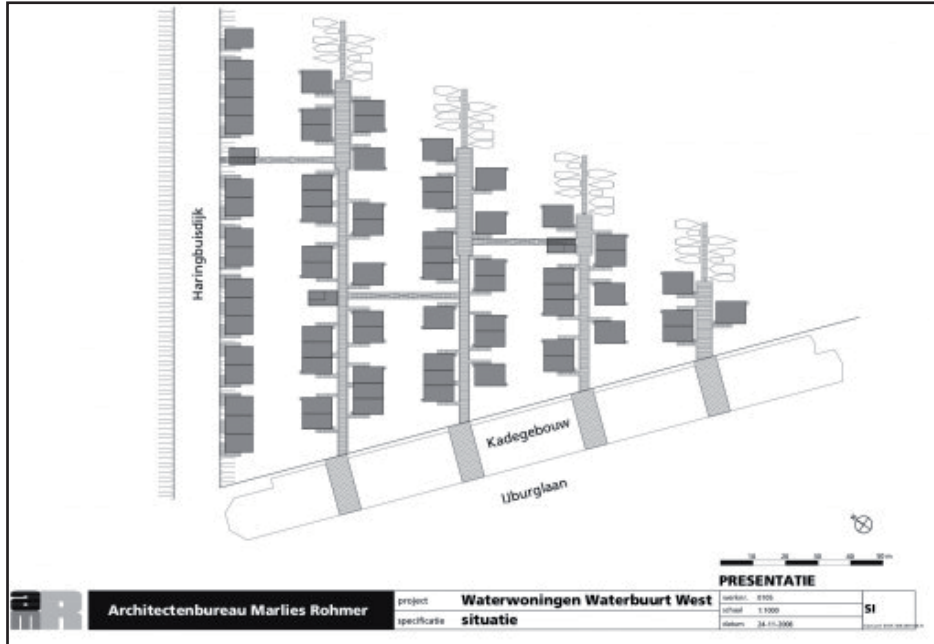


Abb. 29: Lageplan der Waterbuurt Ijburg

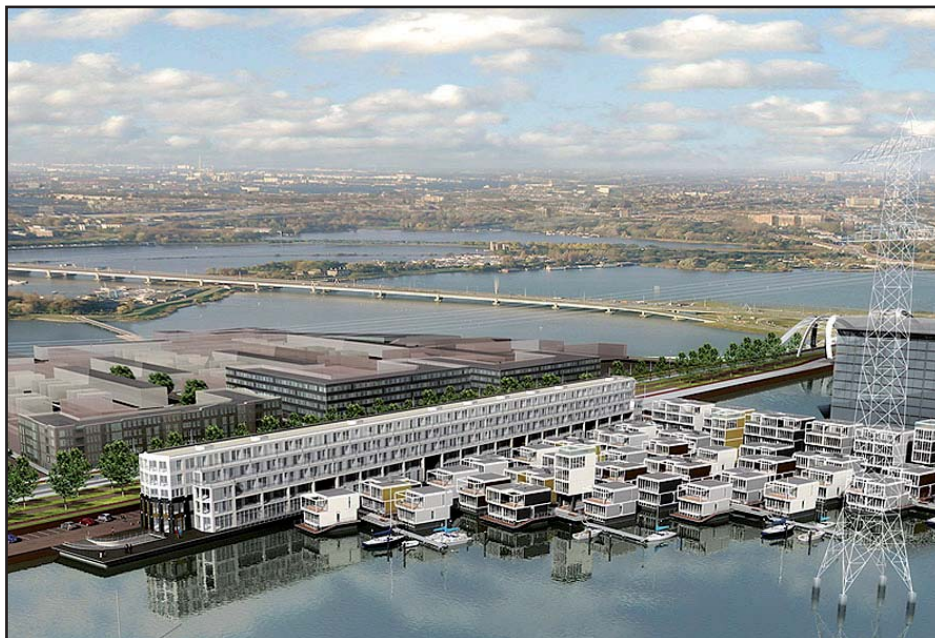


Abb. 30: Luftaufnahme des Quartiers

### 4.2 canting basin, glasgow (uk)

Architekten: ZM Architecture, Baca Architecture

Fläche: 5ha

Realisierung: 2012-2020

Lieger (Wohnnutzung): 30

Das Canting Basin im Stadtzentrum Glasgows, gelegen am Fluss Clyde, ist ebenso wie der Spreehafen ein vormals industriell genutztes Hafenbecken. Im Zuge des wirtschaftlichen Abschwungs durch wegfallen der Schwerindustrie und des Schiffbaus, welche einst der wirtschaftliche Motor Glasgows waren, geriet auch das Canting Basin zunächst aus dem Fokus der Stadtentwicklung. Erst ab den späten 90er Jahren wurden die Qualitäten des innerstädtischen Standortes wiedererkannt und mit dem Glasgow Science Center (2001) und der Zentrale von BBC Scotland (2008) Leuchtturmprojekte (ähnlich des Auswanderermuseums oder IBA-Docks am Spreehafen) in der unmittelbaren Umgebung des Standortes geschaffen. Diese Aufwertung des Standortes bedingte anschließend auch eine Neuinterpretation der Wasserfläche an sich, welche schließlich 2010 in der Genehmigung eines schwimmenden Mischnutzungsquartiers gipfelte, dessen erste Konzeption sowohl permanente Wohneinheiten als auch schwimmende Hotels vorsieht.

Für den vorliegenden Entwurf ist, anhand der ersten vorliegenden Visualisierungen für das Canting Basin, insbesondere die (z.B. im Vergleich mit klassischen Sportboothäfen) unübliche Stegführung interessant, welche über punktuelle Zuwegungen zum Uferbereich eine interne Erschließung durch einen großmaßstäblichen „Hauptsteg“ vorsieht, sodass der Uferbereich selbst (welcher ohnehin schon in hohem Maße entwickelt ist) vom Entwurf nahezu unberührt bleibt. Desweiteren legt die Konzeption großen Wert auf nachhaltige, dezentrale Energieversorgung, beispielsweise durch schwimmende Solarkollektoren („Floating Lily Pads“), welche in der unmittelbaren Umgebung in ungenutzten Teilen der Wasseroberfläche zum Einsatz kommen sollen (Scottish Enterprise 2014).



Abb. 31: Visualisierung des geplanten Canting Basin



Abb. 32: Detailvisualisierung des Canting Basin



### 4.3 kalasatama, helsinki (fin)

Architekten: Marinetek

Fläche: 6.3ha

Realisierung: 2012-2030

Lieger (Wohnnutzung): 40-60

Wie auch die Waterbuurt Ijburg ist der Standort Kalasatama in Helsinki ein umfassend neu einheitlich zu entwickelnder, großmaßstäblicher Stadtteil in vormalig als Hafenfläche genutzten, zentrumsnah gelegenen Bereichen der finnischen Hauptstadt. In ihrem Stellenwert ist das Gesamtprojekt vergleichbar mit der Hafencity, im Gegensatz zu dieser sah sie jedoch von Anfang an die Integration neuer Wohnformen auf dem Wasser als maßgebliche Wohnform der Zukunft vor. Auch wenn die Konzeption des Wohnstandortes noch in den Anfangszügen steht ist bereits zu erkennen, dass funktional-räumlich sowie maßstäblich deutliche Parallelen zur Waterbuurt Ijburg zu erkennen sind. Ein maßgeblicher Unterschied liegt jedoch darin, dass der Wohnstandort nicht wie dort (oder auch am Spreehafen) in einer räumlich klar definierten, geschlossenen Wasserfläche (wie beispielsweise ein Hafenbecken) sondern an einem offenen Uferbereich entstehen soll.

Den Abschluss zur offenen Wasserfläche stellt in diesem Fall eine direkt an das Wohnquartiere anschließende Sportbootmarina dar, deren Quer zur internen Stegeerschließung des Quartiers verlaufende Anleger parallel zum Uferbereich als Außengrenze des Wohnviertels fungieren. Durch diese in der Offenheit des Projektgebietes erhoffen sich die Projektentwickler im Anschluss an das erste, erschließende schwimmende Wohnquartier weitere Bereiche in der direkten Umgebung erschließen und der Wohnform somit weiteren Spielraum gewähren und sie somit weiterentwickeln zu können (City of Helsinki 2014).





Abb. 34: Visualisierung des geplanten Quartiers



Abb. 35: Detailvisualisierung des geplanten Quartiers

### 4.4 citadel (het nieuwe water), naaldwijk (nl)

Architekten: Waterstudio

Fläche: 24ha (Gesamtwasserfläche Het Nieuwe Water)

Realisierung: 2009-2020

Wohneinheiten: 60 (Citadel)

Ein weiteres Projekt, welches insbesondere aufgrund einer spezifischen verwendeten Typologie für das vorliegende Projekt von Interesse ist, ist „Het Nieuwe Water“ von Waterstudio, einem der renommiertesten Büros für schwimmende Architektur überhaupt. Durch die permanente Flutung eines Polders welcher sich in einem Flutgebiet befindet (dem Wasser wird somit lediglich Platz eingeräumt, den es gewissermaßen ohnehin beansprucht) wird bei einer Gesamtprojektfläche von ca. 80ha eine neue Wasserfläche von 24ha Fläche geschaffen an- und auf der verschiedene Formen des Wohnens mit dem Wasser angeboten werden sollen. Eine besonders interessante Variation stellt hierbei die „Citadel“ dar, eine 90m x 140m große schwimmende Insel, auf der 60 Wohneinheiten mitsamt einer Tiefgarage in Form einer schwimmenden Nachbarschaft um einen mit Gartenanlagen ausgestalteten Innenhof gruppiert werden.

Als eine mögliche Variation einer, je nach Konzeption, mittel- bis großen Typologie könnte ein ähnlicher Entwurf auch am Spreehafen in Frage kommen; jedoch wäre in diesem Fall eine genaue Abwägung der Anzahl, Platzierung und Verknüpfung mit dem Restprojekt wichtig, da eine stark in sich selbst, nach innen orientierte Konzeption wie die „Citadel“ eine andere Form von Nachbarschaft mit sich bringt als dies bei „herkömmlichen“ Liegerentwürfen der Fall ist. Insbesondere ein Gefüge aus mehreren, auf vergleichbare Art und Weise nach innen orientierten schwimmenden Nachbarschaftseinheiten (welche sich dann im Hinblick auf ihre Maßstäblichkeit und genaue Ausgestaltung unterscheiden könnten) wäre jedoch nichtsdesto trotz eine reizvolle Variante des Wohnens auf dem Wasser, welches ein Hauptaugenmerk auf das Verhältnis zwischen privatem, halb-öffentlichem und öffentlichem Raum legen würde (vgl. gebietsentwicklung 2014).



Abb. 35: Visualisierte Luftaufnahme auf die Citadel



Abb. 36: Detailvisualisierung der Citadel

### 4.5 erkenntnisse

Auch wenn die vorgestellten Referenzen insbesondere in ihrer strukturell-technischen Konzeption sowie anhand der einhergehenden Planungsprozesse durchaus Einfluss in die eigene Entwurfsarbeit finden können, so unterscheidet sich diese in einigen Grundzügen nichtsdestotrotz maßgeblich von ihnen. Eine der Qualitäten, welche den Spreehafen im Hinblick auf Wohnen auf dem Wasser grundsätzlich von allen drei Referenzen unterscheidet, sind die umliegenden, gewachsenen und noch immer wachsenden Wohnquartiere, an welche der Projektstandort strukturell und funktional angeschlossen und somit in die Gesamtumwicklung eingebettet werden kann (z.B. im Gegensatz zu den eher mit der Neuentwicklung der Hafencity vergleichbaren städtebaulichen Situationen in Amsterdam oder Helsinki).

Die Referenzprojekte hatten und haben zwar allesamt Pilotprojektcharakter für ihre jeweiligen Standorte, jedoch bietet der Spreehafen zudem die Möglichkeit, in noch radikalerer Form das Wohnen auf dem Wasser in die Strategie der Stadtentwicklung zu integrieren. Während bei allen eingehend vorgestellten Projekten nach grundsätzlicher Genehmigung der Stadt private Projektentwickler die weitere Ausführung des Projektes übernahmen, wodurch z.B. in der Waterbuurt IJburg problemträchtige Schnittstellen zwischen privaten und öffentlichen Strukturen (z.B. Stegesystem, Leitungsführungen) entstanden, kann dem öffentlichen Sektor im Falle des Spreehafens noch größerer Handlungs- und Entscheidungsspielraum gewährt werden. Ähnlich dem Erschließen von Bauland zu Lande könnte so die Bereitstellung des intern erschließenden Stegesystems sowie der Leitungssysteme durch die Stadt erfolgen, um anschließend Liegeplätze für einzelne Hausbooteinheiten an private Investoren abzutreten (insbesondere die höherpreisigen „Einfamilienhausboote“ in privilegierter Lage sowie die „Reihenhausboote“/„Doppelhausboothälften“ in zweiter Reihe) um das Projekt für die öffentliche Hand zu einem gewissen Maße zu refinanzieren. Im Gegensatz zu den Referenzen soll im Falle des Spreehafens unbedingt auch die Schaffung öffentlichen Wohnraums durch kleinere Wohneinheiten in größeren Typologien vorgesehen werden, um das Wohnen auf dem Wasser in Hamburg von seinem „Luxuscharakter“ zu befreien und weiter in Richtung eines souveränen, notwendigen Teils des Wohnungsmarktes und auch der Wohnungspolitik zu entwickeln.

## 5. städtebauliche rahmenkonzeption

In ihren Grundzügen bietet die Fläche des Spreehafens angesichts ihres hohen Flächenpotenzials, je nach Schwerpunkt- und Prioritätensetzung, in diesem Zusammenhang großen Spiel- und Freiraum zur städtebaulichen Gestaltung. In diesem Zusammenhang zu erwähnen ist, dass sich in Anbetracht des vorgesehenen Modell- und Experimentierfeldcharakters des Projektes jedoch eine (im Vergleich zum internationalen State-Of-The-Art) eher schlichte, simple, grundsätzliche Konzeption anbietet, um die beteiligten Akteure in ihrer Zusammenarbeit nicht zu überfordern, bürokratische Hindernisse und Fallstricke zu minimieren und somit eine Realisierung, mit einhergehendem Lerneffekt für alle Beteiligten, zu gewährleisten. Zudem folgt aus dem einhergehenden Argumentationsverlauf dieser Arbeit, dass der Fokus bei der Projektkonzeption ausdrücklich auf der Schaffung eines Wohnquartieres liegen soll, was optionale Angebote für die Quartiersbewohner (im Hinblick auf die wünschenswerte strukturelle und funktionale Einbindung des Projektes in seine Umgebung) je nach Konzeptionsvariante weder kategorisch ausschließen noch zwangsläufig implizieren soll. Aus der Beschaffenheit des Standortes sowie technischen und rechtlichen Einschränkungen ergeben sich für die möglichen Varianten der Konzeption zusätzlich einige Konstanten, auf die im Folgenden im Vorfeld der entsprechenden Visualisierungen näher eingegangen werden soll.

### 5.1 bebaubare flächen

Wie bereits einführend erwähnt, lässt der theoretische Gedankenansatz dieser Arbeit den legitimen, primären Planungsanspruch der HPA außer Acht und nimmt an, dass grundsätzlich die komplette Wasserfläche des Spreehafens als potenzielle Baufläche zur Verfügung stehen kann. Es gibt jedoch städtebauliche, topologische und technische Faktoren, die die Maße der maximal bebaubaren Flächen einschränken und sich formgebend auf sie auswirken. Die eingehende Analyse der räumlichen Umgebung des Projektgebiets kam zu dem Ergebnis, dass im Spreehafen vornehmlich das Südufer für die Ansiedlung von Hausbooten geeignet ist. Dies ist, in Form informeller Duldungen, in geringem Ausmaße bereits der Fall. Die Konzentration auf das Südufer ist einerseits darin begründet, dass große Teile der Umgebung des Spreehafens industriell oder gewerblich genutzt werden und die jeweiligen Uferzonen somit in der Regel nicht öffentlich nutzbar sind,

da sie sich entweder in privatem Besitz befinden (beispielsweise auf der Spreehafeninsel) oder die nötige Verkehrsinfrastruktur (beispielsweise durch Hochwasserschutzstrukturen am Nordufer) nicht gegeben ist. Hinzu kommt, dass ausschließlich im Bereich des Südufers Wohngebiete unmittelbar (Harburger Chaussee) oder mittelbar (Reiherstiegviertel) angrenzen. Die, insbesondere im Quartier Reiherstiegviertel vorhandenen, aus öffentlichen Einrichtungen, Einzelhandelsangeboten und Anbindungen an den ÖPNV bestehenden Strukturen könnten vom neu geschaffenen Spreehafenquartier weitestgehend mit genutzt werden (siehe 5.6). Aus dieser wünschenswerten Anbindung an bestehende Quartiersstrukturen ergeben sich somit im Wesentlichen zwei Potenzialflächen/Teilbereiche entlang des Südufers, einerseits am östlichen Ende des Spreehafens und andererseits an seinem südlichsten Punkt zwischen Südufer und Spreehafeninsel, welche durch ihre Wirkung als „Endpole“ zudem ein Gesamtprojektgebiet in west-östlicher Ausdehnung definieren. Es ist ebenfalls zu beachten, dass die schiffbare Fahrrinne entlang des Nordufers noch genutzt wird und als Durchfahrt zwischen Reiherstiegkanal und Saalehafen dient. Sie wird daher auch in unseren Varianten auf einer Breite von 60 Metern sowie Ufer- respektive Puffer-Zone von jeweils 20 Metern freigehalten. Ebenso unberührt von möglichen Planungen bleibt das südliche und östliche Ufer der Spreehafeninsel. Hier befinden sich noch Anlegestellen für Schiffe, welche im Bedarfsfall weiterhin nutzbar sein müssen. Hierfür ist eine Fahrrinne von 60 Metern zuzüglich einer Pufferzone von 20 Metern an der südlichen Begrenzung des Wasserweges vorgesehen. Da diese beiden Fahrrinnen die einzigen schiffbar gehaltenen Bereiche sind und es ansonsten in den letzten Jahren keine Aushebung oder Instandhaltung des Spreehafens gab, sind (neben der generellen Sedimentierung des Hafenbeckens, welche vorbereitende Aushubarbeiten im Vorfeld des Projektes wohl ohnehin unabdingbar machen würden) Schlickinseln entstanden, die – abhängig von den Gezeiten – Teile des Hafens dauerhaft trockenlegen. Ohne eine Beseitigung dieser Schlickinseln wären diese Flächen nicht zur Ansiedlung von Wohnbooten geeignet, sie werden daher von den bebaubaren Flächen subtrahiert und könnten durch Renaturierung und ggf. Begrünung als räumlich gliedernde Elemente in den Entwurf eingearbeitet werden. Durch die Identifikation und Kombination der beiden an die Wohnquartiere anschließenden Entwicklungsschwerpunkte als östliche und westliche Endpunkte des Projektgebietes sowie der Subtraktion der freizuhaltenden Schlickinseln und Fahrrinnen ergibt sich schließlich ein maximal zu beplanendes Projektgebiet, deren genaue innere Erschließung und Konzeption im Zusammenspiel mit der äußeren Erschließung in Anbetracht bestehender Achsen und Zuwegungen die Grundlage der modellhaften entwerferischen Arbeit darstellt.



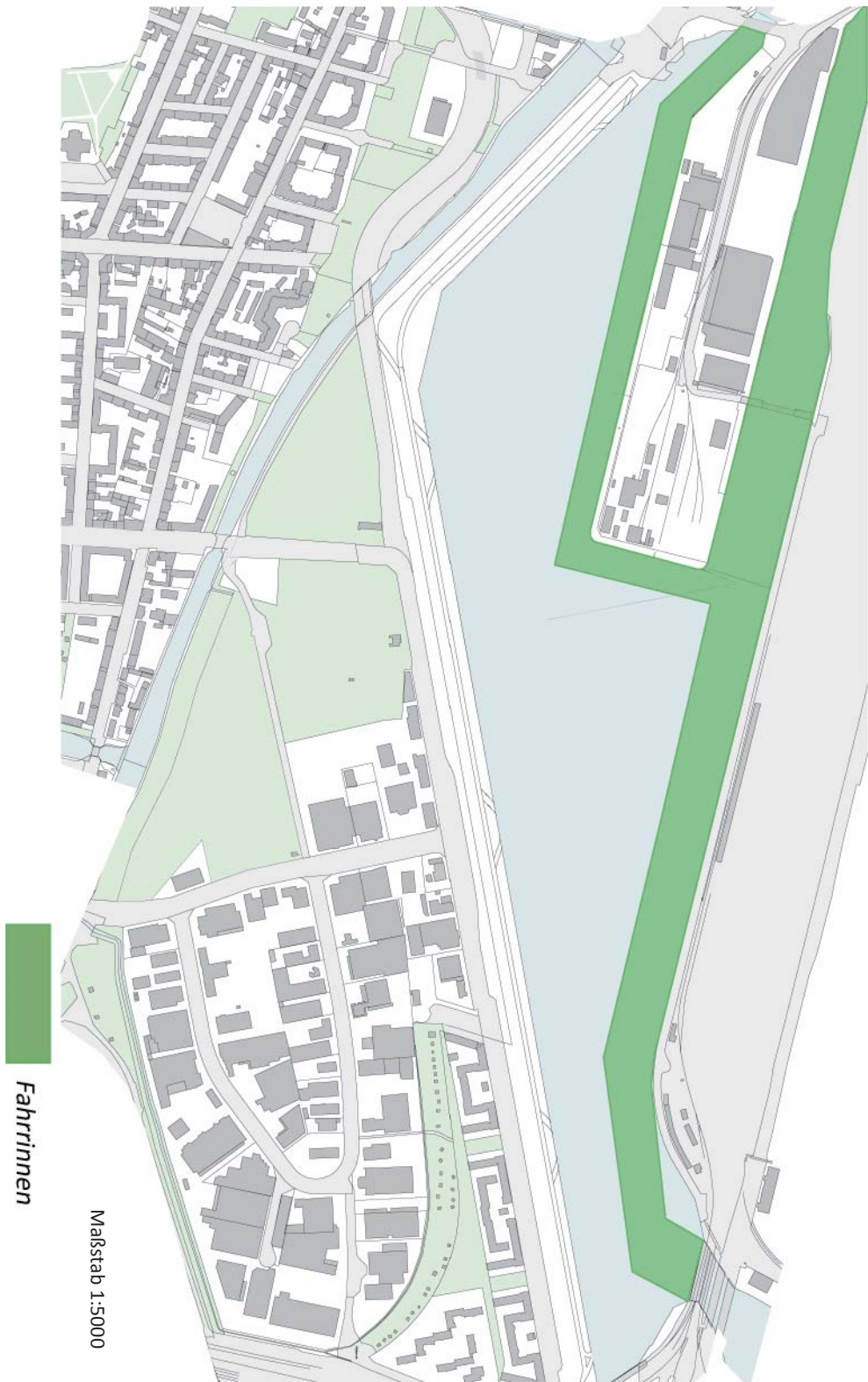


Abb. 37: Der Spreehafen wird von zwei Fahrinnen in ost-westlicher Richtung durchquert.

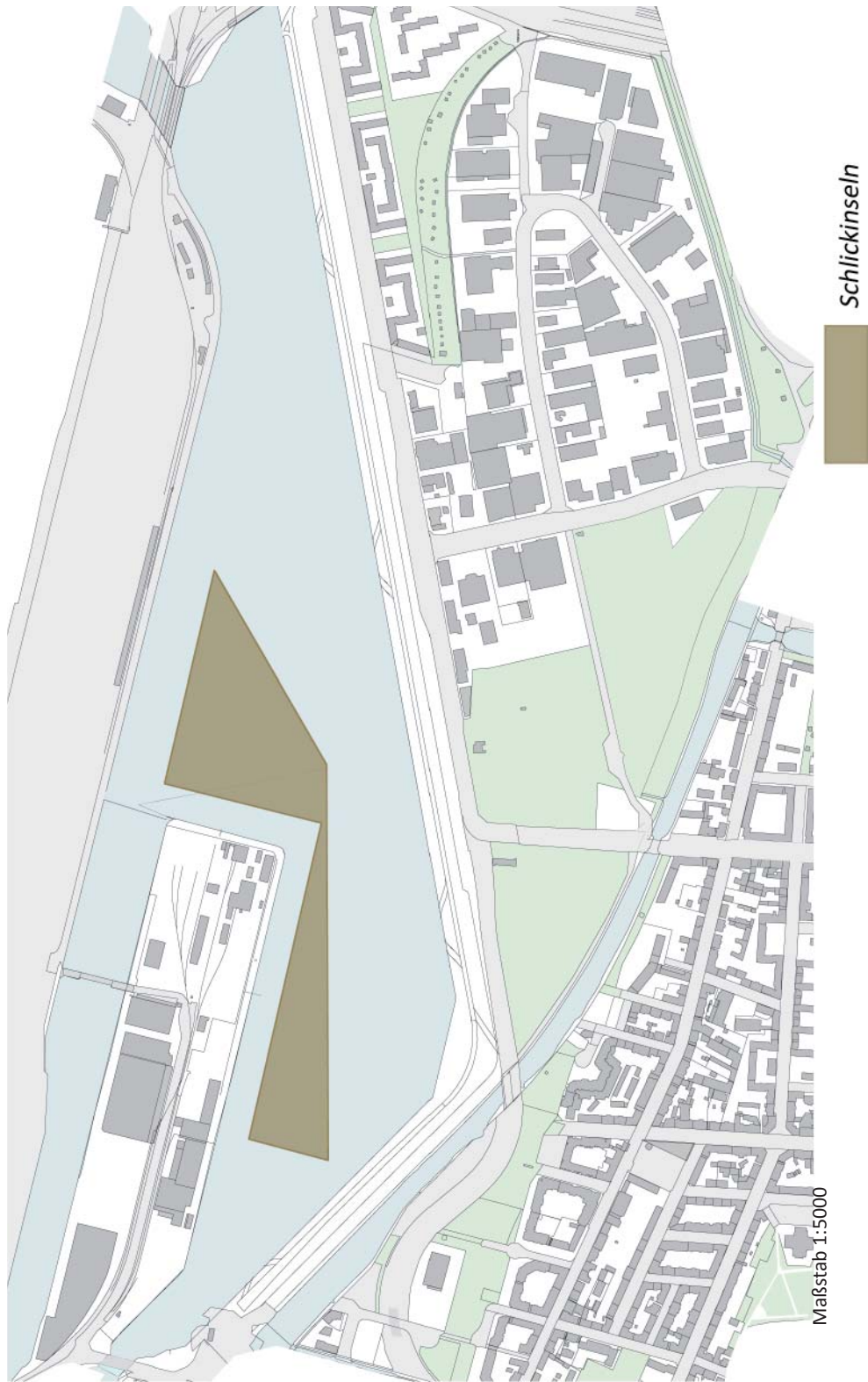


Abb. 38: Durch Sedimentierung sind Teile des Spreehafens bereits verlandet.

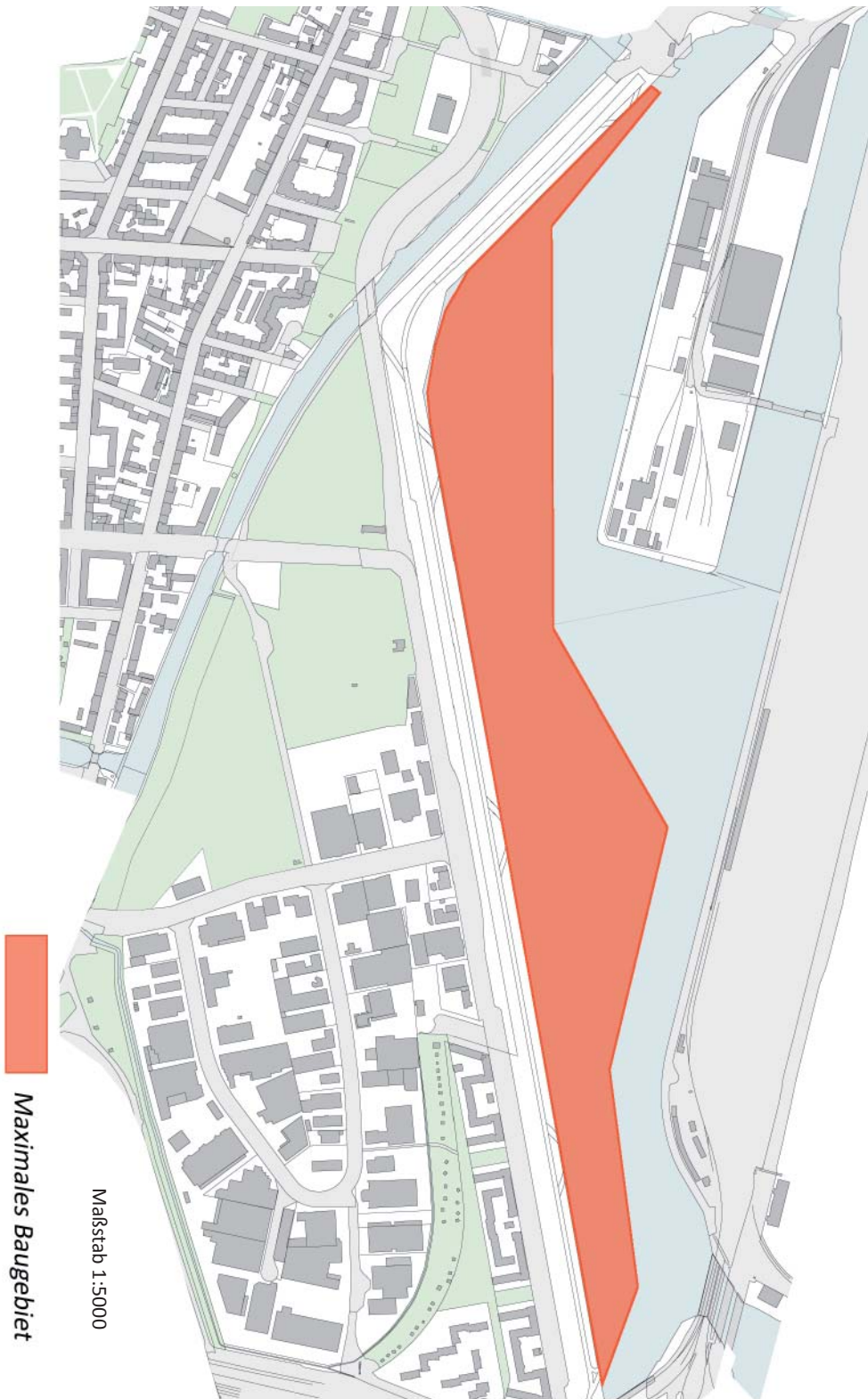


Abb. 39: Durch die Subtraktion der nicht infrage kommenden Flächen des Sprechraums ergibt sich das maximale potenzielle Baugebiet.



### 5.2 anbindung: hauptsteg und zufahrtswege

Ein weiteres Element, das die weitere Konzeption und Ausgestaltung des Projektes maßgeblich definiert, ist die Art und Weise der verkehrstechnischen Erschließung des Projektes von außen auf der einen und der inneren Erschließung auf der anderen Seite. Zur Orientierung bei der Ausarbeitung ersterer dienen einerseits die bestehenden Wegeverbindungs- und Achsensituation im Quartier und andererseits externe Referenzen (siehe 4.). Eine grundlegende Entscheidung ist hierbei, ob der Klütjenfelder Hauptdeich in seiner aktuellen verkehrsberuhigten Situation bewahrt oder zur Erschließung des Quartiers für den (Anwohner-)Verkehr geöffnet werden soll. In jedem Fall erscheint die grundsätzliche Entscheidung, das Quartier in jedem Fall soweit möglich nur für den Anliegerverkehr zu öffnen und das Aufkommen somit auf das nötigste zu beschränken, wünschenswert. Die Nutzung des Deiches (genauergesagt des bestehenden befestigten Uferweges, nicht der Deichkrone) für den motorisierten Kraftverkehr stellt hierbei mit Abstand die realitätsnächste Lösung dar, nichtsdestotrotz sollen auch potenzielle Alternativen untersucht und erörtert werden. Je nach Entscheidung würden somit entweder der Klütjenfelder Hauptdeich entlang seines Uferweges oder der uferbegleitende Hauptsteg des Projektes (siehe 5.3) verkehrstechnisch ertüchtigt werden.

Sollte die erstgenannte Priorität der Nutzung und des Ausbaus des bestehenden Uferweges realisiert werden, beispielweise in Anbetracht einer Neusetzung der Prioritäten im Zuge der Transformation des Naherholungsstandortes Spreehafen in ein Wohnviertel mit entsprechendem Verkehrsaufkommen, bietet sich eine östliche Erschließung des bereits (beispielweise zur Grünflächenpflege) befahrbaren Klütjenfelder Hauptdeichs über die Harburger Chaussee auf Höhe der S-Bahn-Brücke und eine westliche Anbindung an die Hafenrandstraße auf Höhe der Brücke über den Ernst-August-Kanal an. Weitere potenziell sinnvolle Eingänge ins Quartier finden sich in den Bereichen der Bushaltestelle „Werkzentrum Elbinsel“ sowie den bestehenden Deichtreppen wobei hier die Zuwegung für Fußgänger und Radfahrer im Vordergrund stehen würde. Wie bereits angesprochen würde bei dieser Variante die Naherholungsqualität des südlichen Uferbereiches zu einem gewissen Maße auf dem Spiel stehen, aus rationaler Perspektive heraus erscheint sie jedoch sinnvoll, zumal der angestrebte hohe Grad an Urbanität ohnehin seinen verkehrstechnischen Tribut fordern wird und dem Individualverkehr daher ein gewisser Stellenwert und Spielraum eingeräumt werden muss.

Die Alternative hierzu wäre eine Erschließung mittels des eigens für das Quartier errichteten „Hauptsteges“, welcher autark vom Klütjenfelder Hauptdeich an das bestehende Wegesystem lediglich über (die oben genannten) Stichpunkte angeschlossen wird, wie beispielsweise in Canting Basin aufgrund der mangelnden Hauptverkehrswege entlang der Uferbereiche geschehen. Vorteile dieser Konzeption wären die Bewahrung der bestehenden „Uferpromenade“ des Spreehafens für Fußgänger und Radfahrer, wodurch der Naherholungscharakter in einem höherem Maße erhalten werden würde, sowie die bessere Erreichbarkeit der einzelnen Wohneinheiten beispielsweise für Ambulanz und Feuerwehrlöschzüge; Gegenargumente hingegen die höheren Kosten der verkehrstechnischen Ertüchtigung des Steges für den Kraftverkehr, des weiteren würde durch die „Dopplung“ des Uferweges in vergleichbarer Breite (2 Fahrspuren) die Standortqualität leiden, da somit sowohl der Uferbereich selbst als auch ein beträchtliches Maß an offener Wasserfläche durch die neue befahrbare Verkehrsfläche „versiegelt“ werden würde.

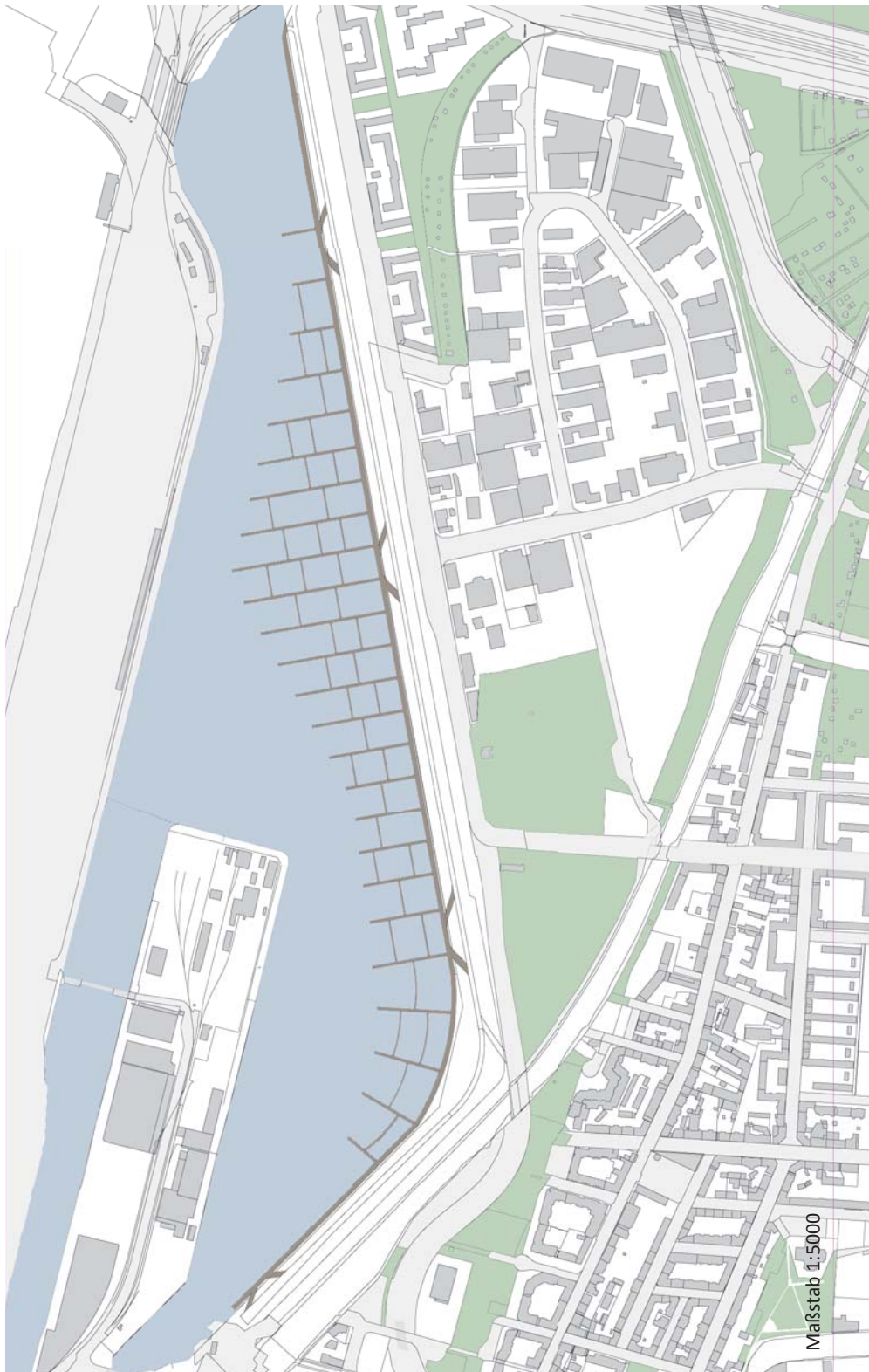


Abb. 40: Ein Hauptsteg entlang des Ufers stellt eine Variante der inneren Haupterschließung des Projektes dar.



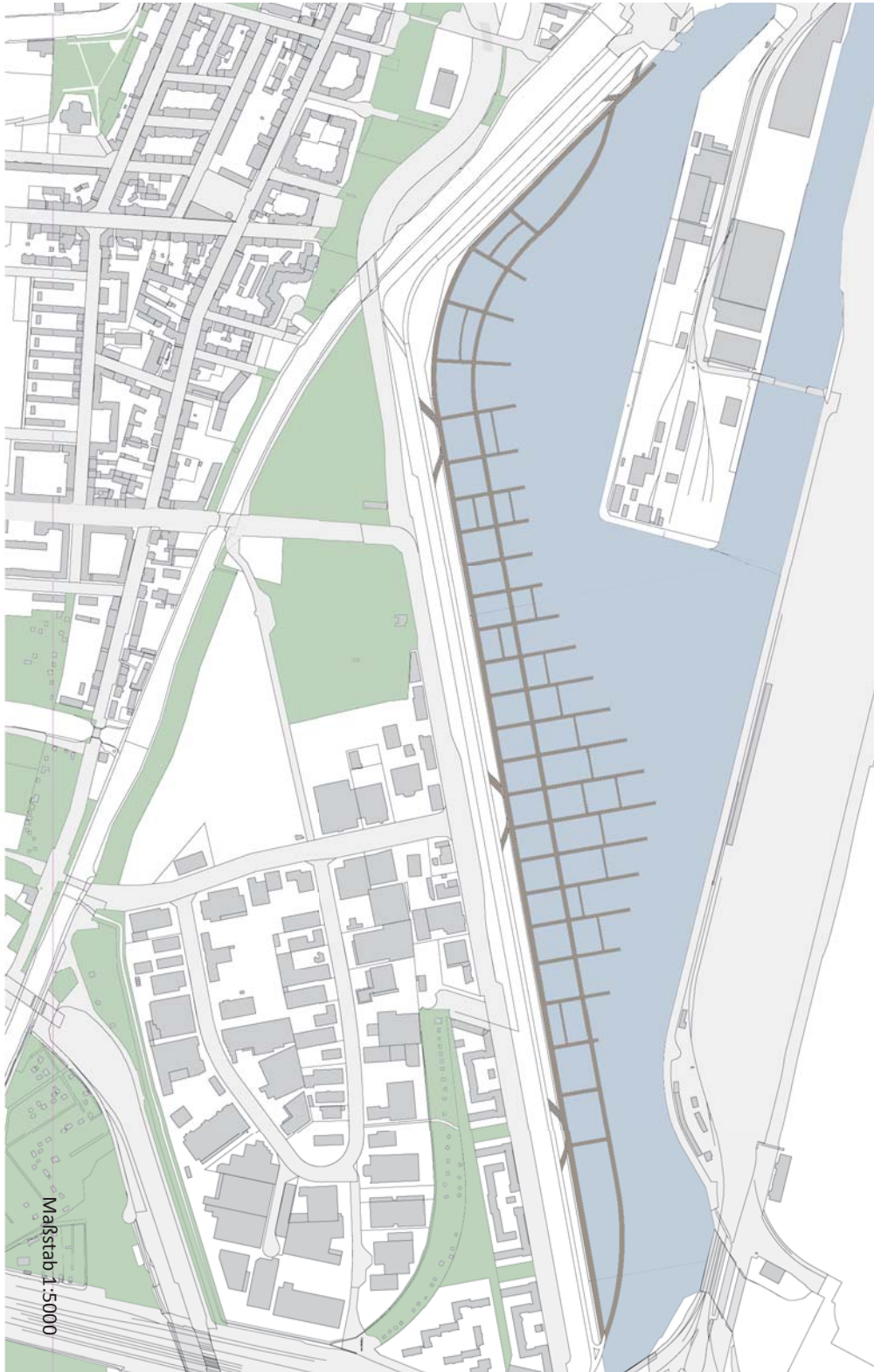


Abb. 41: Eine weitere Variante der inneren Haupteerschließung ist eine zentrale Stegpromenade.

### 5.3 anbindung: stegesystem

Aufgrund der weitläufigen, offenen „Wasserbrache“ gibt es im Hinblick auf die innere Erschließung des Projektgebietes noch mehr Möglichkeiten der Variation als bei der äußeren Erschließung. Nichtsdestotrotz gibt es auch hier einige Konstanten, welche allen Varianten gemeinsam sind und teilweise einschränkende Wirkung haben. So sind beispielsweise Steglängen über ca. 200m ohne Entsprechendeweite in der Realität inpraktikabel, da in diesem Fall die Erreichbarkeit für Feuerwehr und Ambulanz (beispielsweise wegen der Maximallänge der Wasserschläuche) nicht mehr gegeben ist. Ebenso sollten für das Quartier relevante und markante Sichtachsen berücksichtigt werden. Ein weiteres maßgebliches Kriterium bei der Konzeption des Stegesystems ist die Abstimmung von ebendiesem auf der einen und den Hausboottypologien auf der anderen Seite. Auf Letztere soll nach der untenstehenden Erläuterung der Variablen des Stegesystems eingegangen werden.

Ähnlich wie bei der Erschließung von Wasserflächen für eine Hafennutzung bietet sich der Schaffung eines Stegesystems für eine schwimmende Wohnsiedlung eine radiale, rasterbildende Kombination aus orthogonal zueinander angeordneten Quer- und Längsstegen (oder auch ein Gefüge aus lediglich parallel zueinander verlaufenden Stegen wie in einem Yachthafen) an. Dies erleichtern die Platzierung und auch die Reparatur oder den Austausch einzelner Lieger, da diese in ein bestehendes, leicht zuwegbares Rastersystem leichter eingefügt (und aus ihm entfernt) werden können (siehe Abb. 39, 40). Die Anteiligkeiten, Anordnung und Hierarchie der Stege kann hierbei variieren, jedoch bietet sich die einhergehende Erschließung eines verbindenden Hauptsteges entlang der Uferbereiche bei einer Konzeption der gegebenen Größe an, da die Wasserkante selbst somit nicht erschlossen, ertüchtigt und baulich verändert werden muss sondern lediglich stichpunktartige Erschließungen auf den Hauptsteg (wie z.B. auch an den Hamburger Landungsbrücken) geschaffen werden müssen. Zudem ist durch diese Vorgehensweise das gesamte erschließende Stegesystem in der Lage, mit dem Tidenhub zu steigen und zu sinken.

Die besondere Herausforderung, aber auch der Reiz bei der wegetechnischen inneren Erschließung eines Projektgebietes auf einer Wasserbrache liegt somit in der Kombination aus (technisch) bewährten Anordnungen aus dem maritimen Bereich (Pontons, Marinas, Piers, Promenaden...) und wünschenswerten Eigenschaften des Wegesystems eines Wohngebietes zu Lande (Hauptachsen, ggf. Platzsituationen, Zentren...); zwei Faktoren, die sich gegenseitig gewissermaßen einschränken, in vielen Fällen jedoch auch zu innovativen Resultaten vereinen lassen.

## 5.4 hausboottypologien

Im Hinblick auf die tatsächlichen Typologien der einzelnen Lieger soll in Anbetracht des Schwerpunktes und Maßstabes der Arbeit lediglich in Form von ungefähren Volumen und Kubaturen eingegangen werden, welche stellvertretend für gewünschte Formen des Wohnens stehen, die in von der jeweiligen Variation des Entwurfes abhängiger Anteiligkeit und Anordnung in der Konzeption vorgesehen sind und die Grundlage der Sozialen Durchmischung als eines der zentralen Leitbilder der vorliegenden Arbeit darstellen. Maßgeblich bei der besagten Platzierung der Einheiten sind hierbei jeweils gewünschte Verläufe von Bereichen mit hoher und niedriger Bebauungsdichte, welche sich auch in den Gebäudehöhen widerspiegeln könnte.

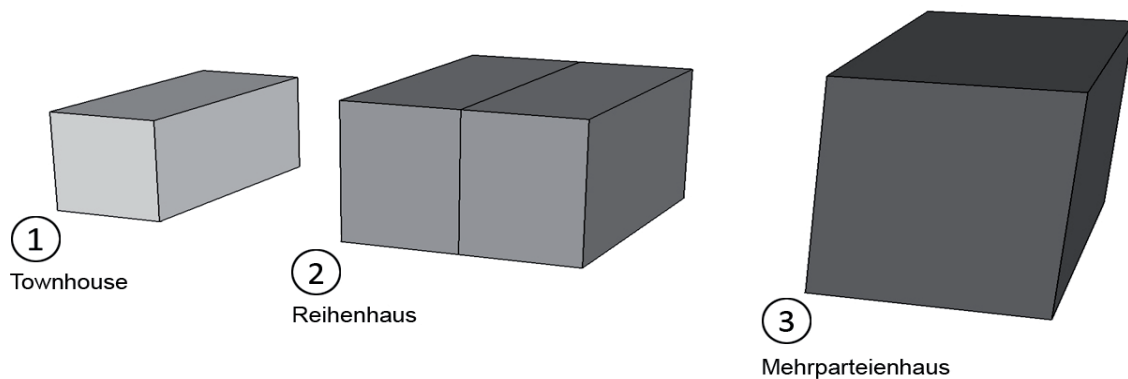


Abb. 42: Unterschiedliche Volumen zur baulichen Strukturierung des Projektgebietes.

Diese Typologie ist in diesem Zusammenhang daher sehr beliebt, da einzelne Lieger individualisiert, leicht in ein Projektgebiet eingefügt oder aus diesem entfernt werden können und das gehobene Preisniveau dieser „Einfamilienhausboote“ im Interesse der ausschließlich privaten Investoren der besagten Referenzen liegt, da sie die höchsten Profitaussichten bieten. In diesem Kontext wäre eine gewisse Anzahl dieser Typologie auch in der vorliegenden Konzeption wünschenswert, da sie nicht nur dazu beitragen würde im Rahmen ihres Pilotprojektcharakters eine möglichst große Bandbreite an verschiedenen Varianten des Wohnens auf dem Wasser aufzuzeigen, sondern auch einen erheblichen Anteil zur teilweisen (Re-)Finanzierung des Projektes beitragen könnte. Bei der genauen Einfügung dieser Typologien in den Entwurf kann davon ausgegangen werden dass, wie auch zu Lande, die Bewohner der einzelnen Einheiten den Charakter eines reinen Wohngebietes mitsamt seiner Charakteristika (keine Zentrenbildung, größere Abstände zwischen den Einheiten, möglichst freie Sichtachsen) zu schätzen wissen.

Der entscheidende, innovative Mehrwert im Hinblick auf angebotene Typologien soll im Rahmen dieser Arbeit jedoch, wie erwähnt, im Einbezug großer Typologien liegen, in welcher eine Vielzahl von Mietparteien (beispielsweise Studenten) angesiedelt werden kann. In den Niederlanden gibt es bereits erste Beispiele schwimmender Studentenwohnheime (Abb. 43), welche maßgeblich dazu beitragen können, den insbesondere zu Semesterbeginn überhitzten Markt für kostengünstige, kleine Wohnungen (auch temporär, beispielsweise durch modular hinzufüg- und entfernbare Einheiten wie Containern) zu ergänzen und Abhilfe zu schaffen. Diese Einheiten würden zudem genug Platz bieten, ergänzende Angebote des studentischen Lebens zu schaffen (beispielsweise Einrichtungen der Universitäten, Gastronomien und Veranstaltungsflächen) welche dann auch von anderen Quartiersbewohnern mit genutzt werden könnten. Aufgrund des im Vergleich zu den eingehend umrissenen kleineren Typologien geringeren Aufenthaltswertes in den größeren Einheiten bietet es sich zudem an, externe Aufenthaltsflächen (beispielsweise in Form von Pontons) einzubeziehen, welche auch einer räumlich gliedernde und strukturierende Wirkung haben können.



Abb. 43: Beispiele schwimmender Einfamilienhäuser (Waterbuurt IJburg, NL).



Abb. 44: Beispiel eines schwimmenden Studentenwohnheims modularer Bauweise (Zwolle, NL).

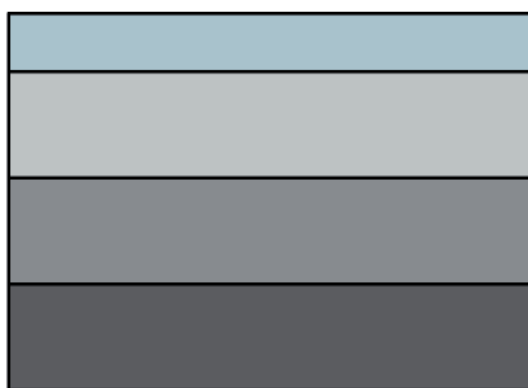


# 5.5 konzeptionsvarianten

Aus dem beschriebenen Spektrum an theoretischen Möglichkeiten der genauen Erschließung und Gestaltung ergibt sich ein großer Katalog an realistischen Variationen einer tatsächlichen Konzeption, dessen jeweilige Varianten sich in ihrer genauen Schwerpunktsetzung unterscheiden. Diese Varianten sollten demnach im Falle einer tatsächlichen Ausarbeitung unter Berücksichtigung dieser Leitbilder ganzheitlich stimmig ausgearbeitet werden. Einige dieser möglichen Schwerpunktsetzungen, welche auf im Zuge der Analyse identifizierten Potenzialfaktoren beruhen, sollen im Folgenden beispielhaft umrissen werden.

## 5.5.1 wohnen auf dem spreehafen

Als Ausgangslage der diversen Szenarien, welche in den nächsten Schritten skizziert werden sollen, dient die Grundkonzeption „Wohnen auf dem Spreehafen“. Wie der Name besagt steht hier gemäß dem Fokus der Arbeit die Schaffung eines (reinen) Wohnquartiers unter quantitativen Gesichtspunkten im Vordergrund. Das Stegesystem erschließt auf pragmatische, technokratische Art und Weise das maximal bebaubare Gebiet über Längsstege mit kurzen Querverbindungen. Ausgehend vom am zentralsten gelegenen Eingang in das Projektgebiet werden die verschiedenen Liegertypologien mit zunehmender Entfernung vom Ufer einerseits und vom Zentrum andererseits im Bezug auf ihre Volumen, Höhe und auch Dichte ihrer Anordnung heruntergestuft.



Südufer Spreehafen

Abb. 45: Die bauliche Dichte ist vom Ufer weg abnehmend.

Ansetzend an verschiedene räumliche und funktionale Stellschrauben dieser Grundkonzeption greifen die folgenden Variationen diese auf und modifizieren sie gemäß spezifisch unterschiedlicher Ziel- und Schwerpunktsetzungen in Anbetracht eingehend identifizierter Potenziale des Projektgebietes auf der einen und des Quartiers auf der anderen Seite.



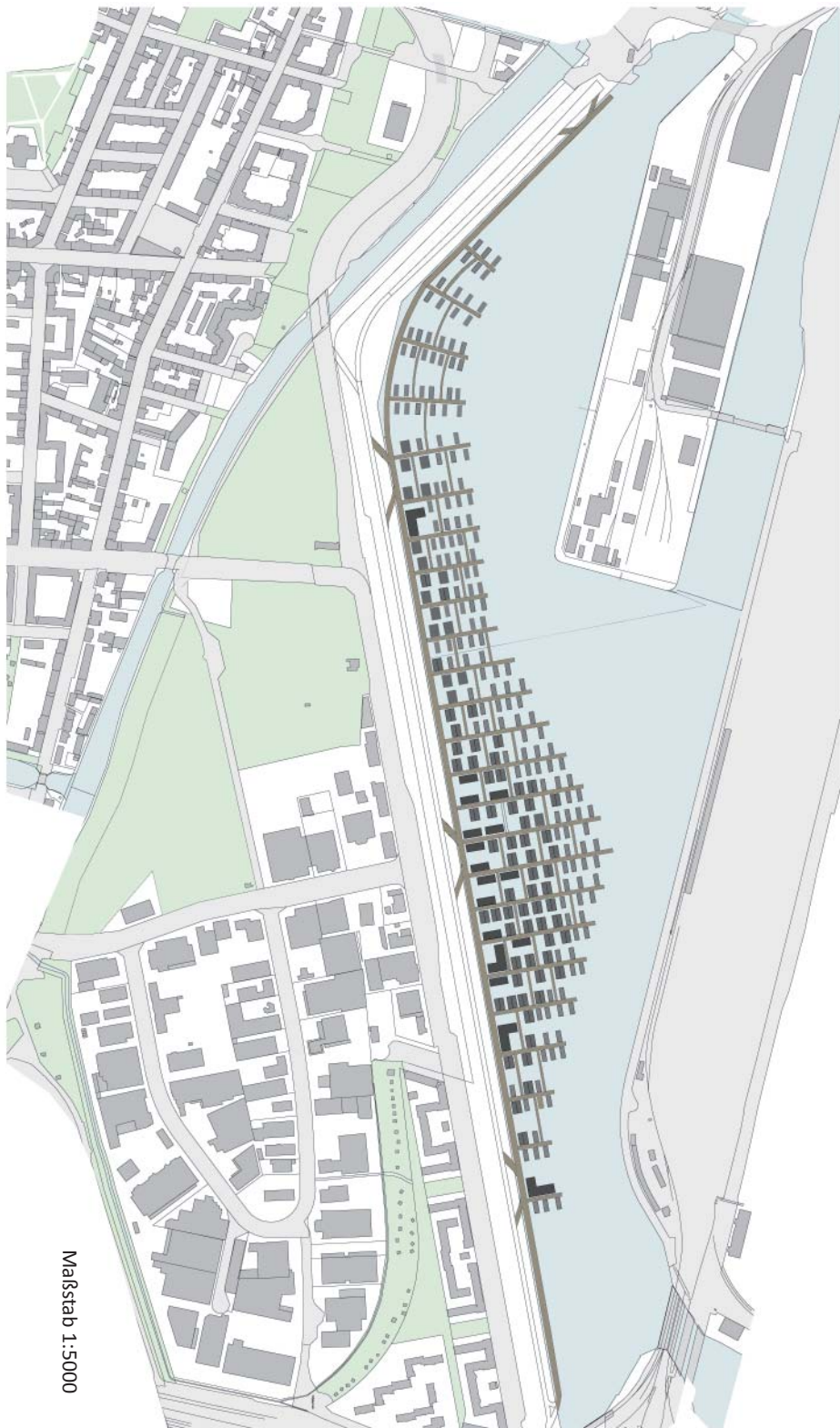


Abb. 46: Die nach pragmatischen Beweggründen entwickelte Grundlagenvariante der Rahmenkonzeption.

### 5.5.2 freizeitquartier

Diese Variante rückt neben der Wohnnutzung eine Freizeit- und Naherholungsnutzung des Spreehafens ins Zentrum des Entwurfes, sowohl räumlich als auch im Hinblick auf die Prioritätensetzung. Die zu schaffenden (Wasser-)Sportangebote wie beispielsweise Kanu- und Stand-Up-Paddling-Verleih oder ein schwimmendes Freibad ähnlich des Berliner Badeschiffes (siehe Bild) befinden sich hierbei einerseits im Zentrum des Projektgebietes am Südufer, welches gleichzeitig den Standort mit der maximalen Distanz zwischen Süd- und Nordufer darstellt, andererseits an einem der vorgesehenen Deichübergänge für Fußgänger beispielsweise aus dem naheliegenden Reiherstiegquartier. Anschließend an das Zentrum des Entwurfes sind, in abnehmender Dichte und Kubatur, Wohneinheiten verschiedener Typologie vorgesehen, wobei direkt anschließend an das Zentrum selbst in erster Linie studentisches Wohnen vorgesehen ist, welches programmatisch an die Sportangebote angeschlossen werden könnte und einen Übergang zwischen Zentrum und Wohnquartieren darstellt. Der Hauptfokus dieser Variation liegt auf einer maximalen Fokussierung auf Synergien zwischen Projekt und Quartier, mit Schwerpunkt auf der Schaffung neuer Freizeitangebote für letzteres. Hierdurch würde der Spreehafen in seiner aktuellen Funktion als Freizeitanlaufpunkt für die Quartiersbewohner (insbesondere nach Öffnung des Zollzaunes) nicht beeinträchtigt sondern sogar ausgebaut werden, während im Umkehrschluss die Bewohner des neuen Projektgebietes wechselseitig von den bestehenden Strukturen der bestehenden Quartiere profitieren.

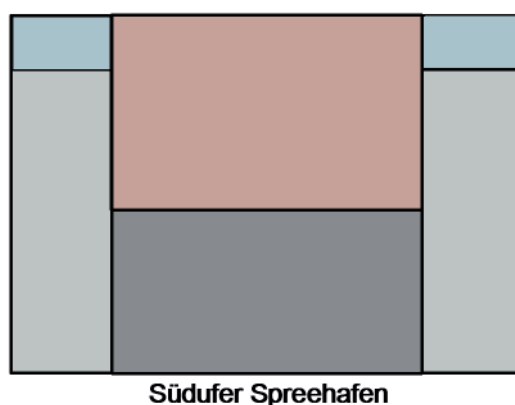


Abb. 47: Die Wohnnutzung erstreckt um die zentrale Freizeitnutzung herum.

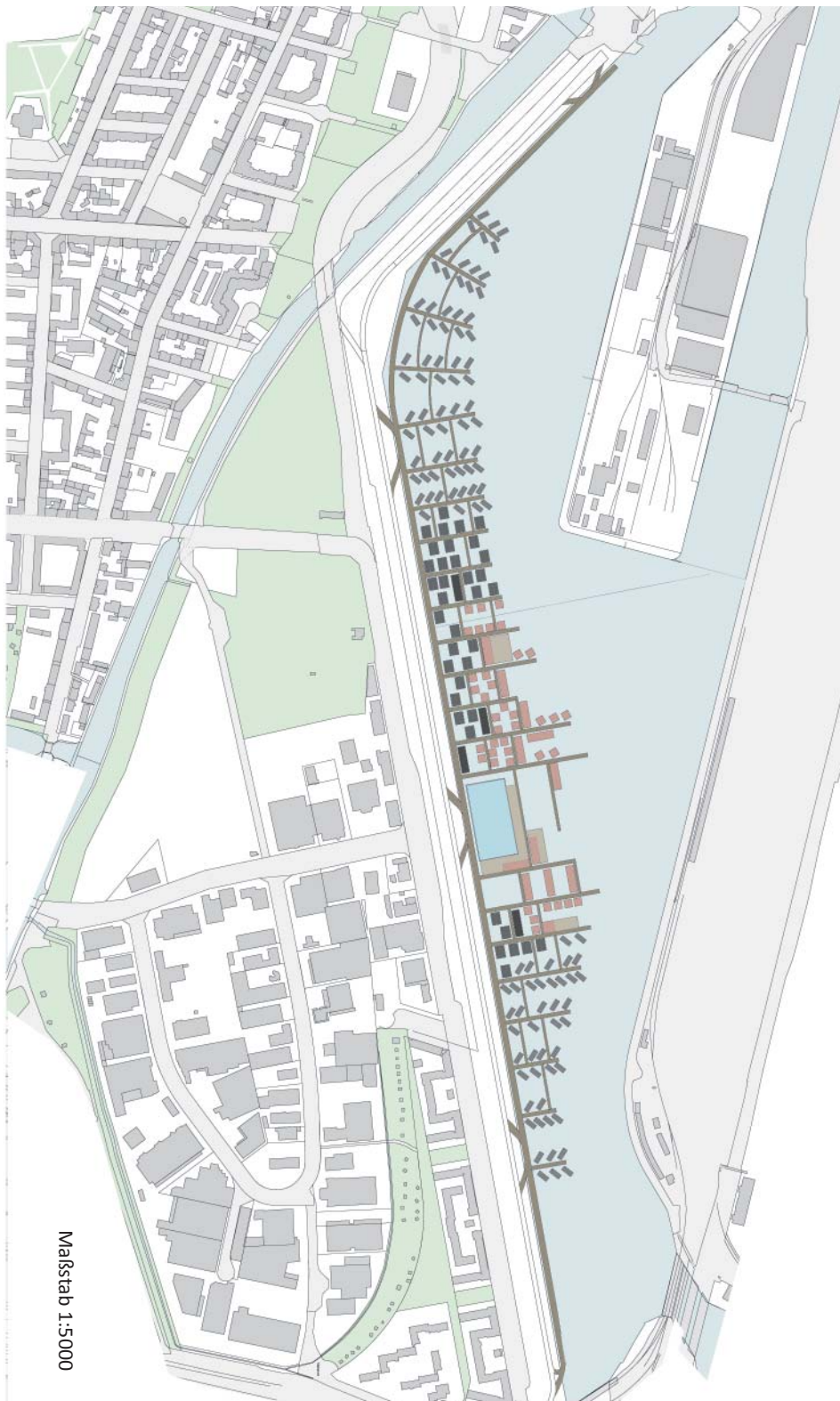


Abb. 48: In der Variante ‚Freizeitquartier‘ wird eine Vielzahl von Angeboten für Bewohner und externe Gäste geschaffen.

Maßstab 1:5000

### 5.5.3 promenadenquartier

Die Konzeption „Promenadenquartier“ stellt in erster Linie eine Variation der inneren Erschließung des Projektgebiets dar. Ähnlich der ersten Visualisierungen für das Canting Basin in Glasgow nimmt ein zweiter Hauptsteg die Kontur des Uferbereiches auf und gliedert das Projektgebiet horizontal. Durch diese zusätzliche Querung des Projektgebiets (in Form einer Art zentralen „Promenade“ über seine volle Länge wird die innere Erfahrbarkeit des Projektgebiets als eigenes Quartier gesteigert, da es somit eine eigene interne Hauptachse erhält anstatt lediglich über kurze Direktverbindungen über den Uferbereich erreichbar zu sein. Im Zusammenspiel mit zusätzlichen, kurzen Querungen zwischen den Langstegen unterstützt der Hauptsteg zudem die innere Gliederung des Quartiers im Hinblick auf Funktion und/oder Dichte bzw. verschiedenen Wohntypologien.

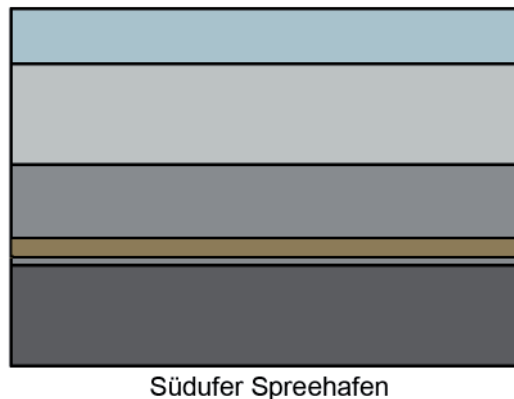


Abb. 49: Der Mittelsteg bildet eine zentrale Achse im Quartier.



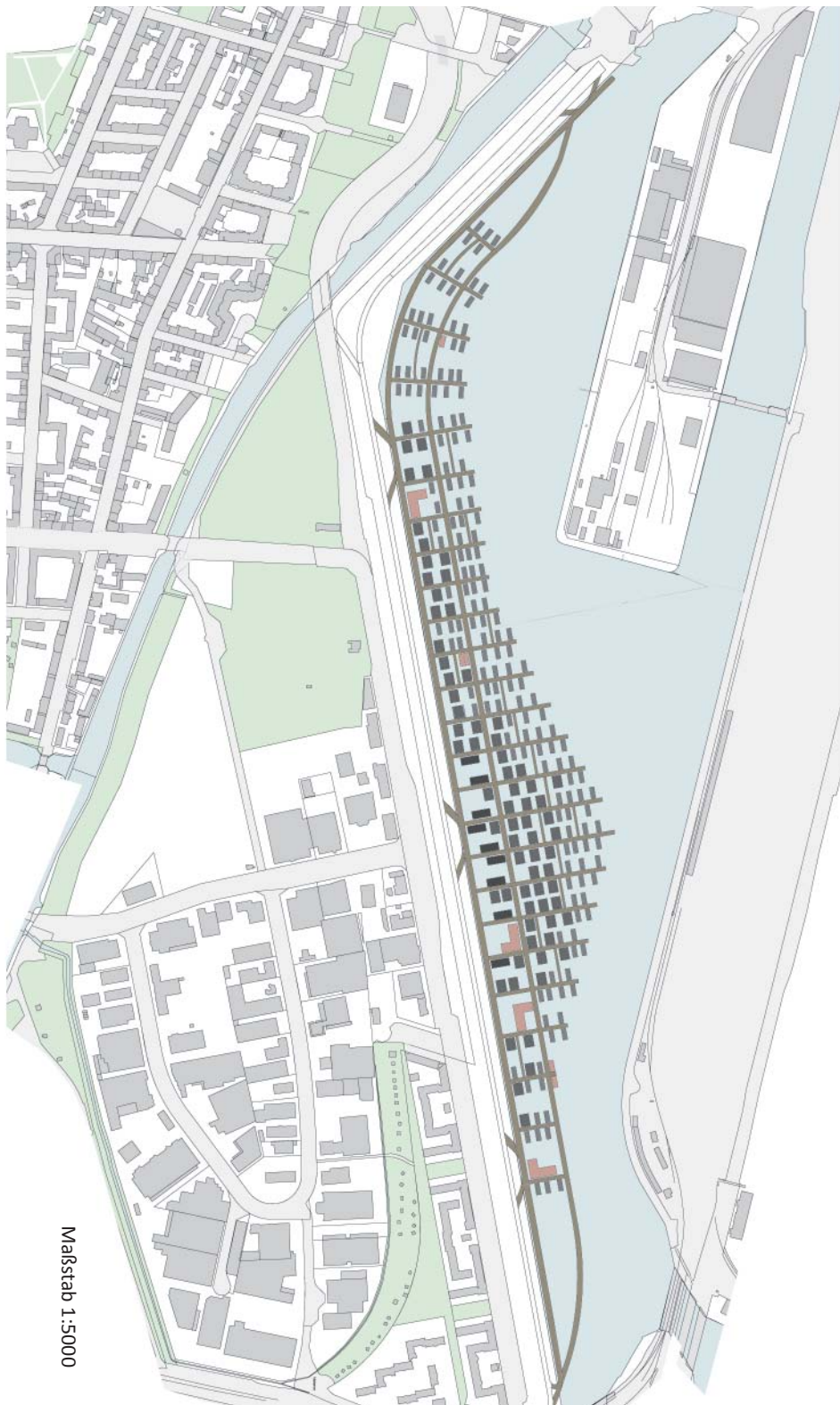


Abb. 50: Die Variante ‚Promenadenquartier‘ orientiert sich entlang des zentralen Mittelstegs.



### 5.5.4 studentenquartier

In der Variation „Studentenquartier Spreehafen“ wird hauptsächlich mit der Stellschraube der Anteile und Gliederung der verschiedenen Typologien gearbeitet. Im Hinblick auf eines der zentralen Anliegen des Projektes, welches eine Steigerung der Verfügbarkeit und Zugänglichkeit des Wohnens auf dem Wasser in Hamburg (wo dieses bislang oft noch einen „Luxuscharakter“ besitzt) vorsieht, soll hierbei insbesondere die Schaffung studentischen Wohnraums im Mittelpunkt stehen. Der Anteil der großmaßstäblichen „Studentenwohnboote“ wird im Vergleich zu den anderen Variationen vervielfacht, zudem werden diese Einheiten in geschlossener Form in der minimal möglichen Entfernung zur S-Bahn-Station Veddel platziert und erhalten schwimmende Pontons als eine Art interner Plazas und Treffpunkte, die auch Potenzial zur Schaffung optionaler Gastronomie- und Veranstaltungs- bzw. Schulungsangebote der jeweiligen Universitäten bieten. Um geschlossene Quartiere der jeweils vertretenen Wohnformen zu schaffen, denen jeweils ausreichende Fläche eingeräumt wird sodass sie ihre spezifischen Qualitäten entfalten können, werden diese gegliedert und im Hinblick auf ihre Dichte und Kubatur mit zunehmender Entfernung vom „Studentenquartier“ heruntergestuft. Die Gebiete mit kleineren Typologien sollen hierbei den Charakter eines reinen Wohngebietes bewahren und erhalten demnach keine mit den „Studentenplazas“ vergleichbare Quartierszentren.

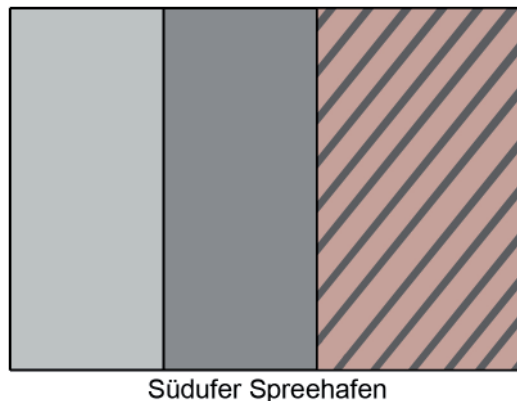
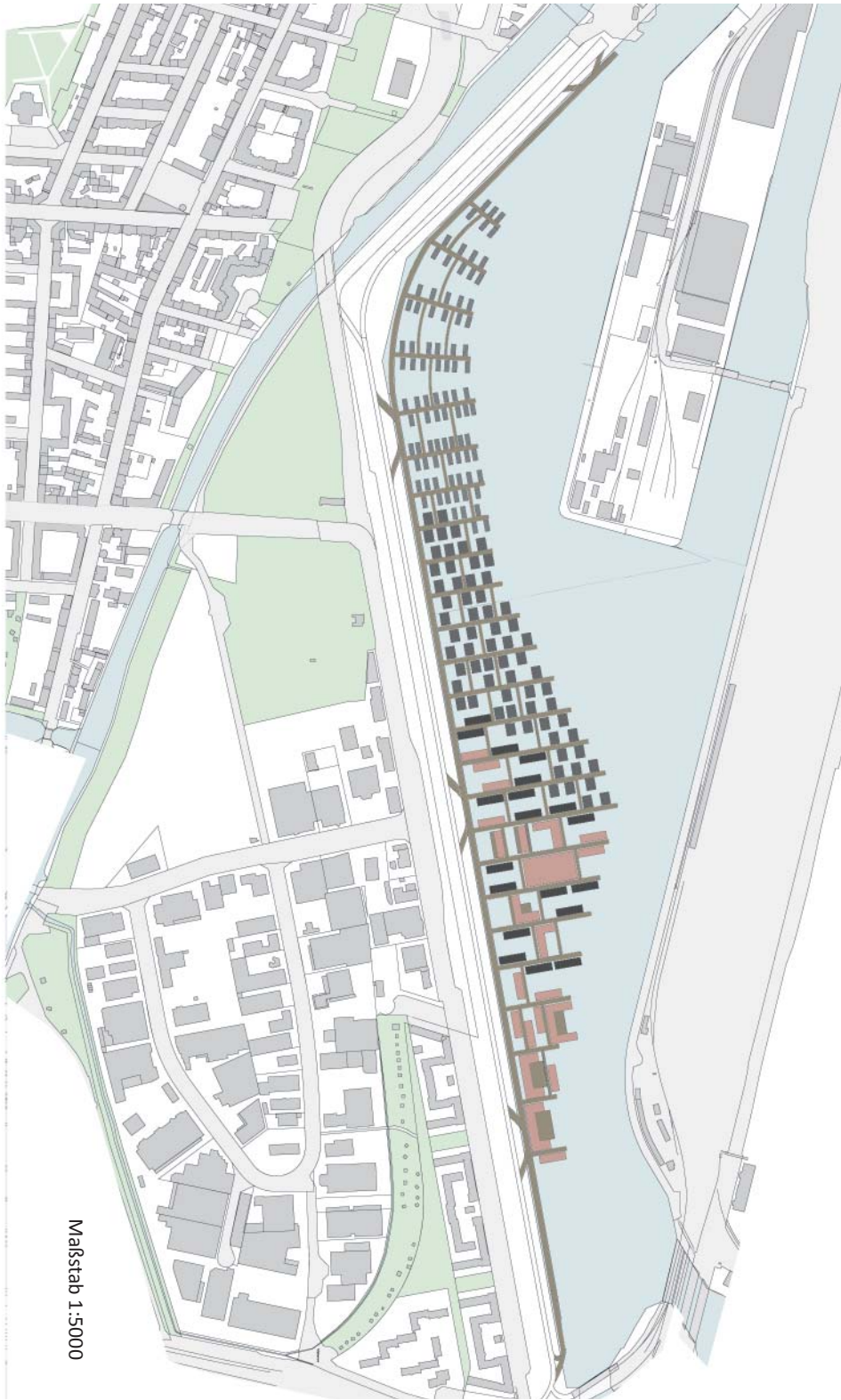


Abb. 51: Das Mischgebiet im östlichen Bereich ist durch studentisches Wohnen und (halb-)öffentliche Nutzungen geprägt.



Maßstab 1:5000

Abb. 52: In der Variante ‚Studentenquartier‘ bilden große Volumen im östlichen Siedlungsbereich den Schwerpunkt.

### 5.5.5 wohnen auf dem spreehafen II

Eine weitere Variation sieht die Hinterfragung der in der „Grundvariante“ (siehe xxx) vorgesehenen Gliederung bzw. Anordnung der einzelnen Wohntypologien vor. Die Dichte und Kubatur der Einheiten nimmt hierbei mit zunehmender Entfernung vom Uferbereich ebenfalls zu. Hierbei kann beispielsweise mit dem zunehmenden Tiefgang der größeren Einheiten oder auch des gesteigerten, geschlossenen „Quartierscharakter“ des Projektgebiets argumentiert werden, welches in diesem Fall durch den Klütjenfelder Hauptdeich im Süden und die in ihre Höhe und somit Barrierewirkung vergleichbaren Gebäudetypologien im Norden klar definiert werden würde.

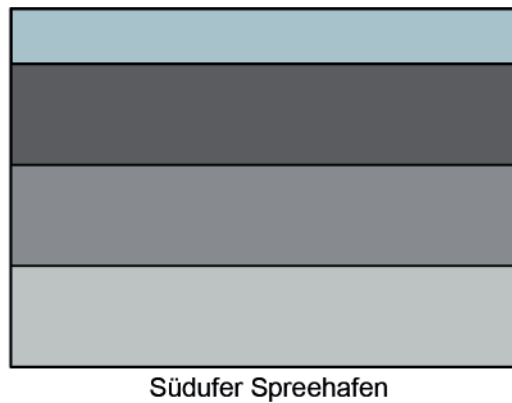


Abb. 53: In dieser Variante nimmt die bauliche Dichte zur Wasserkante hin zu.

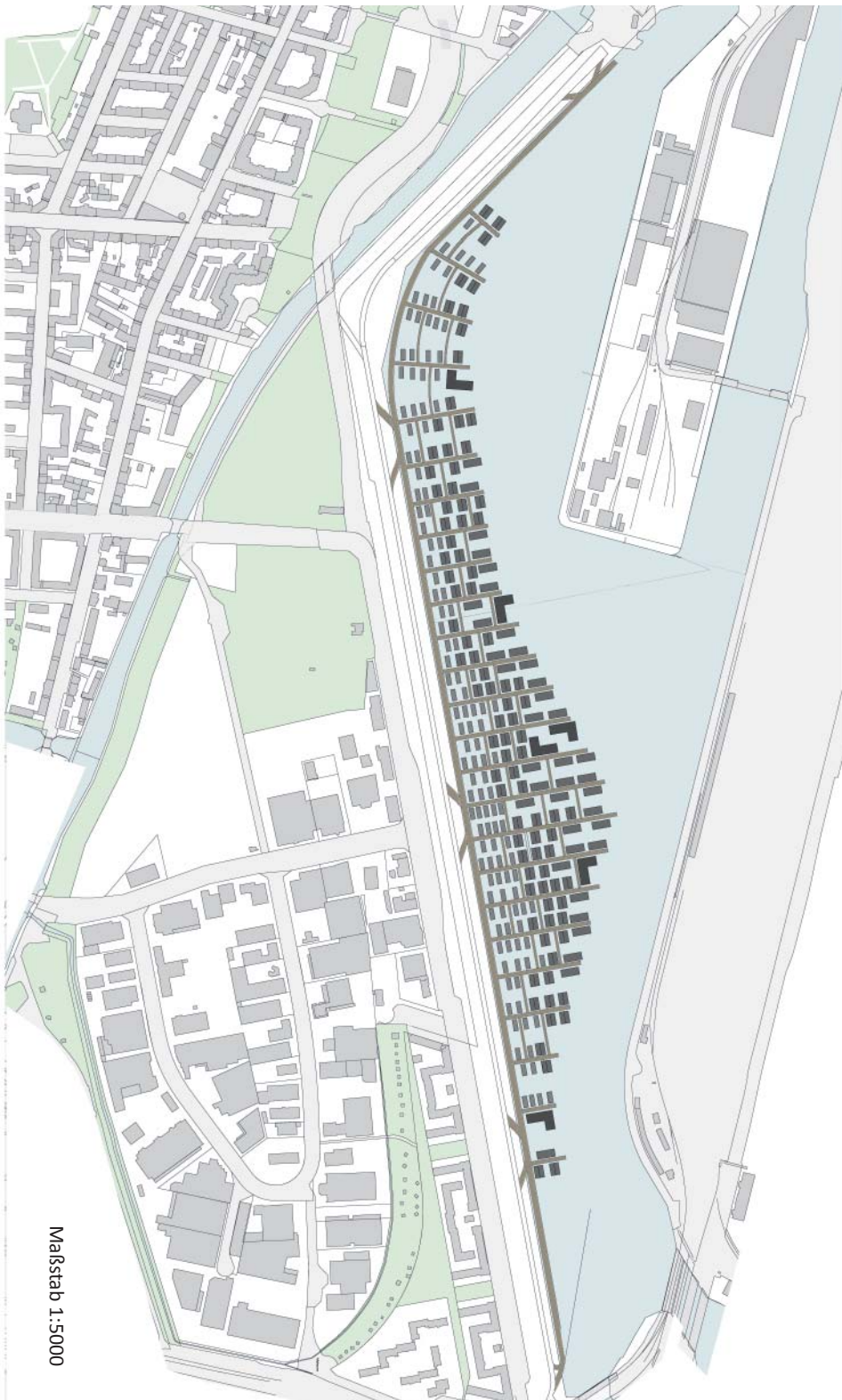


Abb. 54: In der Variante ‚Wohnen auf dem Spreehafen II‘ grenzen große Volumen das Quartier zur Wasserfläche hin an.

### 5.6 potenzielle synergie-effekte

Die Realisierung der ersten schwimmenden Wohnsiedlung in Hamburg im Spreehafen würde, in den Ausmaßen jeweils abhängig vom Schwerpunkt der jeweiligen Konzeption, eine Reihe von vielschichtigen Synergie-Effekten mit sich bringen, von denen die nähere räumliche Umgebung und die angrenzenden Wohnquartiere ebenso wie die neu geschaffene Siedlung wechselseitig profitieren würden. Entscheidend hierbei ist die Wechselwirkung von vorhandenen Angeboten im Quartier, welche zu Wasser nicht erneut geschaffen werden müssten/könnten auf der einen Seite sowie strukturelle Defizite im bestehenden Quartier, welche durch Neuschaffung im Projekt ausgeglichen und dieses somit in die nähere Umgebung eingebunden werden könnte. Darüber hinaus böte eine solche Siedlung auch für die beteiligten Akteure – privat wie öffentlich – Möglichkeiten, Lerneffekte zu erzielen und praktische Erfahrungen in einem Feld zu erlangen, das mittel- bis langfristig in Hamburg an Bedeutung gewinnen wird. Ein kurzer Überblick über die im Rahmen dieses Prozesses zu erwartenden Synergie-Effekte, die das Projekt abgesehen der auf der Hand liegenden unmittelbaren Sinnhaftig- und Notwendigkeit in einen übergeordneten Stadt- und Regionalplanerischen Kontext stellen, soll im Folgenden erörtert werden.

#### 5.6.1 pilotprojekt spreehafen

Betrachtet man den Planungs- und Realisierungsstand für schwimmende Siedlungen in Hamburg mit vergleichbaren Städten im europäischen Ausland, so ist festzustellen, dass insbesondere in den Niederlanden (Amsterdam, Rotterdam) und Nordeuropa (Kopenhagen, Helsinki, Glasgow) ein erheblicher Vorsprung im planerischen Denken und in den Möglichkeiten der praktischen Umsetzung besteht. Gerade in Hinsicht auf die angespannte Wohnraumsituation in Hamburg und den Strukturwandel des Hafens sowie den Klimawandelprognosen ist es notwendig, dass sich private wie städtische Akteure mit dem Potenzial des Wohnens auf dem Wasser beschäftigen. Die Realisierung einer ersten schwimmenden Siedlung gibt die Möglichkeit, praktische Eindrücke zu sammeln.



Beispiele aus den Niederlanden zeigen, dass realisierte schwimmende Siedlungen keinesfalls nach einem starren Schema errichtet werden, sondern ebenso wie klassische Siedlung prozesshaft entwickelt werden. Die Analyse von bestehenden Siedlungen zeigt Stärken und Schwächen auf, welche in Nachfolgeprojekte einfließen. Für den Standort Hamburg könnte ein Pilotprojekt dazu dienen, erste allgemeine Standards und (technische wie planerische) Grenzen festzulegen. Hierzu wäre es notwendig, ein umfassendes Monitoring des gesamten Prozesses von der Planung bis zur Fertigstellung und der folgenden Nutzung einzurichten. Darüber hinaus steht Hamburg vor der Herausforderung, den Strukturwandel des Hafens zu organisieren. Bereits die zu Beginn schrittweise und letztlich vollständige Aufhebung des Freihafens zeigt, dass die „klare Kante“ zwischen der Stadt auf der einen und des Hafens auf der anderen Seite im Innenstadtbereich ein Modell der Vergangenheit ist.

Der Trend zum immer flächenintensiveren Containerverkehr führt dazu, dass kleinere Gebiete des ursprünglichen Hafengebiets nicht weiter genutzt werden (können). Für diese sollten mit Blick auf den bestehenden innerstädtischen Flächendruck Konzepte zur Nachnutzung gefunden werden. Eine schwimmende Siedlung auf einer Wasserbrachfläche im ehemaligen Freihafengebiet wäre eine nachhaltige Form der Nachnutzung und ein symbolischer Akt der Schwerpunktsetzung in der Stadtentwicklung. Die Reichweite dieses Bekenntnisses zum Wohnen auf und mit dem Wasser wäre dabei nicht zwangsläufig auf Hamburg beschränkt. Durch eine geschickte Vermarktung könnte Hamburg auch national und international zeigen, das Potenzial von schwimmenden Siedlungen erkannt zu haben. Dieses Stadtmarketing würde die Akquise von potenziellen Investoren erleichtern und so weitere Projekte an vergleichbaren Standorten der Stadt ermöglichen.

### **5.6.2 schaffung innerstädtischen wohnraums**

Eine der vorrangigen Intentionen der Arbeit ist es, eine schematische Modellform zur Schaffung von zentrumsnahem Wohnraum aufzuzeigen, die auf Denkweisen abseits der gängigen Wohnungspolitik der Stadt Hamburg beruht. Eine konsequente Bebauung des Spreehafens mit Hausbooten in einer Dichte, die mit konventionellen städtischen Quartieren vergleichbar ist, hätte einen spürbaren Effekt auf den Wohnungsmarkt der Stadt. Eine solche Urbanität hätte weiterhin den Vorteil, dass die Kosten für die jeweilige Wohneinheit geringer ausfallen, wenn die Gesamtplanung zentral durchgeführt wird und nicht – wie bisher üblich – von einzelnen Vorhabenträgern individuell. Das zentrumsnahe Wohnen auf dem Wasser würde so auch weniger finanzstarken Bevölkerungsschichten zugänglich gemacht, welche ohnehin in höherem Maße im Hamburger Süden zu finden sind. Da insbesondere in den angrenzenden Quartieren Veddel und Reiherstiegviertel noch vergleichsweise günstiger Wohnraum verfügbar ist, aber auch dort ein deutlicher Anstieg der Mieten zu verzeichnen ist, würde die Schaffung von Wohnraum im Spreehafen zu einer Entspannung der Wohnsituation führen.

### **5.6.3 stärkung des lokalen einzelhandels und der infrastrukturen**

Das Reiherstiegviertel und in geringerem Maße auch die Veddel verfügen über ein Netz an lokalen Einzelhändlern, die die Anwohner versorgen. Diese liegen überwiegend in Fußdistanz zum Projektgebiet oder sind mit dem ÖPNV gut erreichbar, sodass sie auch die Versorgungsfunktion für die Bewohner des Spreehafens übernehmen könnten. Der positive Effekt wäre, neben der nicht in größerem Maßstab notwendigen Neuschaffung von Angeboten zu Wasser oder zu Lande abgesehen der Wohnnutzung im Zuge des Projektes, eine Stärkung der lokalen Einzelhandelsstrukturen, die infolge dessen allen Bewohnern der Quartiere zugutekommt. Somit entstünde ein weiterer integraler Schub für die ehemals „benachteiligten“ Quartiere, welche bereits durch den „Sprung über die Elbe“ in den Fokus der Stadtentwicklung gerückt wurden.

Durch eine gesteigerte soziale Durchmischung des Stadtteils (z.B. auch Studenten), einhergehend mit einer quantitativen Steigerung der Bevölkerungszahl und –Dichte, könnte zudem das Quartier aus einem neuen Reservoir an Engagement im und für den Stadtteil (für den sich die Neubewohner des schwimmenden Quartiers voraussichtlich zumindest zu einem gewissen Maße auch aus Idealismus heraus entscheiden werden) schöpfen, das neue Dynamiken bis hin zu einer Neuinterpretation des Wohnstandortes Elbinsel, weg vom „Hinterhof Hamburgs“, hin zu einem integralen Bestandteil der Stadtentwicklung, anstoßen kann. Die umliegenden Quartiere selbst und die in ihnen befindlichen Anlaufpunkte und Einrichtungen würden somit ebenso durch die neuen Anwohner erkundet, gewertschätzt und bereichert werden wie das neue Quartier aufgrund seines neuartigen Charakters einen Anlaufpunkt für Besucher von außen darstellen würde.

### 5.6.4 neudefinition und -inszenierung des spreehafens

Der Spreehafen, dessen Potenziale auch als Naherholungsgebiet in den vergangenen Jahren wiederholt skizziert wurden (siehe 3.4), könnte durch das Projekt aus seinem Kompromiss-/Nischen-dasein befreit und als vollwertiger, eigener (Stand-)Ort in vollem Umfang gewürdigt werden. Durch eine ganzheitliche Planung und Konzeption, die im Rahmen der Möglichkeiten auch die Uferbereiche und angrenzenden Quartiere funktional und räumlich berücksichtigt, würde das Spreehafenbecken von seiner Rolle als improvisiertes Fragment befreit und die Wasserfläche selbst durch die geschaffene Begehbarkeit (und mögliche weitere Inszenierung durch neue Aufenthaltsorte auf der Wasserfläche) in völlig neuer Weise erfahrbar sein. Durch den neu entstehenden Bedarf an Erreichbarkeit, sowohl für Anwohner als auch Besucher des Stadtteils, würde zudem über kurz oder lang die ÖPNV-Infrastruktur des Standortes für eine Verbesserung der Anbindung in Frage kommen, beispielsweise auch über eine potenzielle Verlängerung der Fährverbindung von der Ernst-August-Schleuse über das Spreehafenbecken bis zum Bereich an der S-Bahn-Station Veddel.

Eine Aufwertung des Quartiers durch gesteigerte Aufmerksamkeit und Attraktivität kann auch die aktuell nicht optimale Wohnsituation in den Wohngebäuden entlang der Harburger Chaussee (siehe 3.3.1) steigern (beispielsweise durch Eigentümerwechsel) und diesen Standort über die steigende Nachfrage nach Strukturen des Alltags auch für potenzielle Neuschaffungen von Einzelhandels- und Gastronomieangeboten zu Lande in den Fokus rücken.

### 5.7 übertragbarkeit

Neben der Frage nach den Synergien zwischen dem Projekt und seiner Umgebung gebührt auch jener nach der Übertragbarkeit der Konzeption bzw. seiner wesentlichen Bestandteile und Charakteristika eine Erörterung. Zu beachten hierbei ist, dass das vorliegende Projekt von Anfang an auf eine Rolle als Pilotprojekt und demnach auch auf eine gewisse Übertragbarkeit (im Sinne von fortan anwendbaren Standardisierungen, Planungsprozessen, Typologien und Fertigungsprozessen) ausgelegt war. Nichtsdestotrotz folgt die genaue Konzeption, Fokussierung, Maßstäblichkeit, Zielsetzung etc. eines Projektes immer aus einer spezifischen Analyse der lokalen Gegebenheiten. Bei der Übernahme bzw. Fortführung von durch die Akteure gemeinsam erarbeiteten Standards, Methoden und Arbeitsweisen wäre eine Übertragung demnach nicht nur möglich sondern explizit wünschenswert und eines der zentralen Anliegen der vorliegenden Arbeit, während die konkrete räumliche Übertragbarkeit einen eher untergeordneten Stellenwert hat. Angesichts der mangelnden Erfahrungen mit Wohnen auf dem Wasser am Standort Hamburg und der daraus folgenden klaren Fokussierung auf eine dominante Wohnnutzung bei der vorliegenden Arbeit wäre es stattdessen bei einer Übertragung der Konzeption an einen (insbesondere maßstäblich) vergleichbaren Standort erstrebenswerter zu versuchen, die infrastrukturellen Angebote der Siedlung schrittweise zu entwickeln und zu erweitern.

Nach ersten erfolgreichen Pilotprojekten wie der Waterbuurt Ijburg, welche ihrerseits in ihren Grundzügen wiederum im vorliegenden Projekt aufgegriffen und erweitert wurde, wäre so beispielsweise die Schaffung von gewohnten Komfortfaktoren des Wohnens zu Lande (Gärten, Garagen, Nahversorgungsangebote...) eine Variante der Weiterentwicklung des Wohnens auf dem Wasser, welches dieses von seiner Sonderrolle/-Wahrnehmung befreien und somit gegebenenfalls noch mehr in die reguläre Wohnungspolitik mit all ihren Facetten integrieren könnte. Dies wäre insbesondere an Standorten wünschenswert, deren bestehende Infrastrukturen in der unmittelbaren Umgebung von einer geringen Qualität als die des Spreehafens sind, sodass der Alltagsbedarf der Bewohner im Zuge des Projektes in höherem Maße berücksichtigt werden müsste.

In diesem Falle (dem einer weniger definierten, weniger kompakten städtebaulichen Situation an den Uferbereichen) könnten zudem im Rahmen des Projektes auch Gebäudekomplexe zu Lande in das Projekt integriert werden, um eine Ganzheitlichkeit zu gewährleisten (siehe auch hier Waterbuurt Ijburg). Die Übertragbarkeit des Projektes liegt demnach einerseits in der externen Referenz- und Vorreiterrolle (ebenso die dem Weiterentwicklungspotenzial bei vergleichbaren Projekten ähnlichen Maßstabs), welche der Standort Hamburg durch das Pilotprojekt erlangen könnte, andererseits in der internen Übertragbarkeit am Standort Hamburg selbst, welche die im Zuge der Konzeption, Planung und Realisierung erlangten Erfahrungen bedingen, begründet.



### 6. fazit

Das zentrale Fazit der Arbeit ist abschließend im Wesentlichen identisch mit der einleitenden Frage, welche den initialen Anlass ebendieser darstellte: Warum wird das Konzept des Wohnens auf dem Wasser in Hamburg nicht weiter verfolgt und gefördert? Die anfängliche Recherche und Analyse, welche dazu diente, Zusammenhänge, Akteure und Perspektiven dieser Wohnform für den Standort Hamburg genauer einordnen zu können, führte zu einem relativ heterogenen Bild der Sachlage.

Einerseits wird der Sprung über die Elbe von den Akteuren der Stadtentwicklung weiterhin forciert und (beispielsweise im Rahmen der IBA) mit konkreten Projekten gefördert, andererseits tritt die Stadt in Anbetracht des einhergehenden Diskurses zum Spannungsfeld Wasser-Land-Stadtentwicklung immer noch recht defensiv und konservativ auf, wenn in diesem Zusammenhang das Wohnen auf dem Wasser thematisiert wird. Ob hierbei lediglich eine mangelnde Befassung mit den Potenzialen dieses Wohnkonzeptes oder eine im Hinblick auf Prioritäten und Hierarchien andere Wahrnehmung zugrunde liegen ist nicht abschließend zu erörtern, Fakt ist jedoch, dass die Sinnhaftigkeit und auch (beispielsweise im Hinblick auf den Klimawandel) Notwendigkeit des Wohnens auf dem Wasser an anderen urbanen Standorten bereits erkannt und dieses dementsprechend in quantitativ relevanter Form in die Stadtentwicklungsstrategien integriert wurde, während die zuständigen Behörden in Hamburg weiterhin von einer klassischen, wenn überhaupt ergänzenden Rolle der Wohnform ausgehen, welche nach wie vor hauptsächlich in singulären Projekten im gehobenen Sektor angeboten wird.

Auch im Rahmen der Gesamtkonstellation in einer wachsenden Stadt und im Zusammenspiel mit dem Sprung über die Elbe gilt es jedoch unbedingt diese Wahrnehmung und Prioritätensetzung zu reflektieren. Besagter Sprung über die Elbe kann nur integrierter Form gelingen, wenn den entlang seiner Hauptachse gelegenen, bestehenden Wohnquartieren in Form neuer Impulse und räumlicher Neuinterpretation durch die Hinterfragung von bestehenden Grenzsituationen Rechnung getragen wird. Sollten die im Bereich der Elbinsel liegenden Wasserflächen (und auch im übertragenen Sinne die dortigen Eigentumsverhältnisse) weiterhin als Barriere betrachtet werden, so ist mittelfristig von einer räumlichen Fragmentierung auszugehen, bei denen in ihrer Funktion längst überholte Hafensflächen bis auf weiteres eine massive Barrierewirkung entfalten, welche schlussendlich den ganzheitlichen Ansatz des Sprungs über die Elbe hindert und gefährdet.

Gerade in Anbetracht der durch den Sprung über die Elbe, die IBA, die IGS und andere Maßnahmen bereits in die Wege geleiteten Dynamiken ist festzuhalten, dass Hamburg sich zwar auf dem besten Wege befindet, auf dem Feld des Wohnens auf dem Wasser von vergleichbaren Stadtorten beispielsweise in Skandinavien und insbesondere den Niederlanden „abhängt“ zu werden, durch eine (maßstäbliche) Neuinterpretation der Wohnform unter Einbezug der bei der Realisierung besagter „Pionier-Projekte“ durch die erlangten Erfahrungswerte durch die Schaffung eines geeigneten Pilotprojektes jedoch wieder eine Vorreiterrolle einnehmen könnte. Kaum ein Standort bietet sich in Anbetracht der Flächenpotenziale (in ohnehin unmittelbar im Fokus der Stadtentwicklung stehenden Gebieten) und Stadtentwicklungsstrategien in einem vergleichbaren Maße für den Einbezug des Wohnens auf dem Wasser in die Wohnungsbaustrategie an, gleichzeitig ist angesichts der Lage Hamburgs im Flussmündungsdeltas der Elbe (in dem sich sowohl die Auswirkungen des steigenden Meeresspiegels als auch die größeren Wassermassen, welche von der Elbe geführt werden zum Tragen kommen werden) sowie des Klimawandels und der einhergehenden, besagten steigenden Wasserpegel jedoch auch an kaum einem anderen Standorte eine solche Notwendigkeit bei der Neuinterpretation der Rolle von Wasserflächen in der räumlichen Konzeption der Stadt gegeben.

In diesem Zusammenhang ist von den Akteuren der Hamburger Stadtentwicklung ein klares Bekenntnis gefordert: Wurden die Perspektiven und Konsequenzen des Klimawandels erkannt und ihnen im Zusammenhang der eigenen Leitbilder ausreichend Rechnung getragen? Wie konsequent werden die Potenziale entlang der selbst erarbeiteten Entwicklungskorridore ausgenutzt? Welche Prioritätensetzung kommt hierbei zum Tragen und welche (noch) alternativen Wohnformen müssen bei der inneren Verdichtung der Kernstadt vermehrt zum Tragen kommen um den überhitzten Wohnungsmarkt abzukühlen, ein nachhaltiges Wachstum der Stadt entlang der besagten Entwicklungskorridore zu steuern und eine Flächenausbreitung in die Peripherie der Metropolregion zu verhindern?

Ein Pilotprojekt für eine großmaßstäbliche Wohnsiedlung auf einer urbanen Wasserbrache wäre in diesem Zusammenhang ein klares Statement, nicht nur für den Willen zur Erarbeitung eines neuen, zukunftsorientierten Umgangs der Akteure mit dem Phänomen Wohnen auf dem Wasser selbst sondern auch einer Uminterpretation der einhergehenden Rolle auf dem Wohnungsmarkt: Entstanden die ersten schwimmenden Siedlung aus Notumständen heraus (siehe 1.3) hat sich das Wohnen auf dem Wasser in Hamburg (ebenso wie an vergleichbaren Standorten) mittlerweile zu einem Luxus- und Prestigesegment entwickelt.

Die Übertragung der Wohnform auf einen neuen, ihrer perspektivischen Rolle angemessenen Maßstab würde durch einhergehende Standardisierungs-, Verschlankungs- und Abstimmungsprozesse die Chance bieten, sie auf einem nachhaltigen, souveränen und rationalen Mittelmaß einzupendeln und zu integrieren. Ein Pilotprojekt würde demnach nicht lediglich die Schaffung einer neuen Sehenswürdigkeit, eines Leuchtturmprojektes oder einer architektonischen Spielerei sondern eine perspektivisch notwendige, gemeinsame Horizonterweiterung der Akteure bedeuten. Dass der grundsätzliche Wille und die Zuversicht vieler Akteure (und auch Bürger) hierbei gegeben sind, ist an der Vielzahl bereits durchgeführter Planungen und entwickelten Visionen alleine für den Standort Spreehafen erkennbar. Während einige kleinere und im Bestand realisierbare Projekte beispielsweise im Rahmen der IBA realisiert werden konnten steht diesem Willen bei einer grundsätzlichen Neuinterpretation des Standortes jedoch in erster Linie die Flächenhoheit der HPA entgegen, einer Institution, welche im Hinblick auf eine übergeordnete Stadtentwicklung hauptsächlich auf ihre eigenen Interessen bedacht ist, welche mit dieser nicht nur nicht zwangsläufig im Einklang stehen sondern im Gegenteil oft im direkten Gegensatz stehen.

Durch diesen eigenmächtigen Schutz der hypothetischen (Flächen-)Potenziale eines nicht-unabhängigen Akteurs ohne direkt gegebenen Anlass oder stattfindende Abwägung auf größerem Maßstab auf Kosten verschenkter Potenziale und Synergien für alle anderen Akteure leidet letztendlich nicht nur der Standort mitsamt seiner mittelbaren Umgebung selbst, sondern auch die wiederum unter Abwägung erarbeiteten übergeordneten Strategien der Stadtentwicklung werden in ihrer Nachhaltigkeit und Ganzheitlichkeit relativiert und dadurch perspektivisch gefährdet.

Abschließend bleibt erneut zu erwähnen, dass der Schwerpunkt und Fokus der vorliegenden Arbeit auf der Analyse und einer exemplarischen Konzeption lag um den Beweis zu erbringen, dass das Wohnen auf dem Wasser in Hamburg als eigenständige Wohnform logisch, sinnvoll, möglich und notwendig ist.

Dieser Beweis als Impuls für den Diskurs stellt somit den zentralen Mehrwert dar, während die Arbeit selbst an einem bestimmten Punkt bzw. auf einer bestimmten Maßstabsebene dieses Diskurses einen Schnitt macht, auch wenn die konzeptionelle Arbeit ohne weiteres maßstäblich hätte vertieft und fortgeführt werden können, beispielsweise im Rahmen eines tatsächlichen städtebaulichen Entwurfes zu Wasser oder eines Architekturwettbewerbes. Die Fortführung des erwähnten Diskurses wird somit nunmehr den jeweils verantwortlichen Akteuren zuteil, welche ihrerseits am Zug sind, mit dem Diskurs Schritt zu halten, sowie einer Generation von Planern, Architekten und Ingenieuren, welche einen neuen Umgang mit dem Verhältnis Land/Wasser/Wohnen und seiner Definition im urbanen Kontext in ihr Denken und Schaffen integrieren, um neue, ganzheitliche Ansätze und Perspektiven zu erarbeiten.

## 7. quellenverzeichnis

### Internet

ArchDaily (Hrsg.): IJburg Waterbuurt < <http://www.archdaily.com/120238/floating-houses-in-ijburg-architectenbureau-marlies-rohmer/>>, 27.07.2014

Bouw&Wonen: Kop van Zuid – Rotterdam. <<http://www.bouwenwonen.net/special/mega2.asp>>, abgerufen am 19.07.2014

City of Helsinki: Kalasatama. < [http://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/esitteet/esite\\_2011-6\\_en.pdf](http://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/esitteet/esite_2011-6_en.pdf)>, 27.07.2014

Dw.de: Aus für den Hamburger Freihafen. <http://www.dw.de/aus-f%C3%BCr-hamburger-freihafen/a-16490428>, 08.08.2014

Gebiedsontwikkelingen.nu: Wonen aan, op en rondom het water in het Westland. < <http://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikel/619-wonen-aan-op-en-rondom-het-water-in-het-westland>>, 27.07.2014

Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.): Sprung über die Elbe – Hamburg auf dem Weg zur Internationalen Bauausstellung – IBA Hamburg 2013, <[http://www.iba-hamburg.de/fileadmin/Die\\_IBA-Story\\_post2013/051030\\_sprung\\_ueber\\_die\\_elbe.pdf](http://www.iba-hamburg.de/fileadmin/Die_IBA-Story_post2013/051030_sprung_ueber_die_elbe.pdf)>, 27.06.2014a

Freie und Hansestadt Hamburg: Genehmigungsleitfaden für Schwimmende Häuser: <http://www.hamburg.de/contentblob/3070520/data/genehmigungsleitfaden.pdf>, 28.06.2014b

Freie und Hansestadt Hamburg: Häufig gestellte Fragen zu Schwimmenden Häusern. <https://www.hamburg.de/contentblob/83152/data/faq-hausboot.pdf>, 28.06.2014c

Freie und Hansestadt Hamburg: Mietenspiegel. < <http://www.hamburg.de/contentblob/3134246/data/d-die-mietenspiegel-tabelle-2013.pdf>>, 03.08.2014d



Hafen Hamburg Marketing e.V. (Hrsg.): Geschichte des Hamburger Hafens, <<http://www.hafen-hamburg.de/content/geschichte-des-hamburger-hafens>>, 28.06.2014

Hafensafari e.V.: Inselrauschen auf Wilhelmsburg  
Stübens Volksgarten - Temporäre Installation. [http://www.quick-pics.de/dettmann-kratschmayr/site-b@hafensafari5/SiteB-Hafensafari\\_5.html](http://www.quick-pics.de/dettmann-kratschmayr/site-b@hafensafari5/SiteB-Hafensafari_5.html), 29.07.2014

Hamburger Verkehrsverbund: <[www.hvv.de](http://www.hvv.de)>

Hausmann LLC (Hrsg.): Thing: Houses on Stilts and Homes that Float, <<http://hausmanllc.wordpress.com/tag/stilt-houses/>>, 08.07.2014

Heeck, Jurjen: Amsterdam Houseboat Trivia, <<http://jheeck.home.xs4all.nl/boot1eng.html>>, 08.07.2014

IBA Hamburg: Rückblick. <http://www.iba-hamburg.de/story/iba-hamburg.html>, 24.06.2014a

IBA Hamburg: Leitthemen. <http://www.iba-hamburg.de/story/leitthemen-der-iba.html>, 24.06.2014b

igs 2013: Die Gartenschau. <http://www.igs-hamburg.de/gartenschau/>, 24.06.2014a

igs 2013: Inseipark. <http://www.igs-hamburg.de/wilhelmsburger-inseipark/lage-des-parks/>, 24.06.2014b

Joseph Rowntree Foundation: Case Study of Kop van Zuid, Rotterdam. <<http://media.urbed.coop.ccn.faelix.net/sites/default/files/Case%20Study%20for%20Kop%20Van%20Zuid,%20Rotterdam.pdf>>, 19.07.2014

ScottishEnterprise: Cantin Basin. < <http://www.scottish-enterprise.presscentre.com/Press-releases/Glasgow-to-build-world-s-first-floating-leisure-village-30a.aspx>>, 27.07.14

Statistik Nord: <[www.statistik-nord.de](http://www.statistik-nord.de)>

## Literatur

Broockmann, Karsten: Studenten sollen auf die Veddel Erschienen in: Hamburger Abendblatt, 19.07.2003

Cheek-Milby, Kathleen (1983): Recent Development in the Hong Kong Government, S. 219-245, University of Hong Kong, Hong Kong

Forbes, G.I.; Van der Linde, P.A.M. (1965): Observations on the Spread of Cholera in Hong Kong, in: Bulletin of the World Health Organization 32(4), S. 516, World Health Organization, Genf

Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Hafenentwicklungsplan 1989: Hafen Hamburg – Dienstleistungszentrum mit Zukunft

Kani, Hiroaki (1967): A General Survey on the Boat People in Hong Kong, Chinese University of Hong Kong, Hong Kong

Kohn, Hannah (2009): Die Veddel: Stadtgeografische Analyse eines Hamburger Stadtteils unter besonderer Berücksichtigung seiner Entwicklung im Rahmen des Bund-Länder-Programms „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf - die Soziale Stadt“, Diplomarbeiten Agentur Leyendecker, Maren; Böttger, Johannes B.: Zukunft Spreehafen. Institut f. Landschaftsarchitektur, Leibniz Universität Hannover, 2007

Piller, Frank (2006): Mass Customization: Ein wettbewerbsstrategisches Konzept im Informationszeitalter, Deutscher Universitätsverlag, Wiesbaden

Pinzke, Renate: Erste Straße erhält nachts Tempolimit. Erschienen in: Hamburger Morgenpost, 27.05.2013

Rebaschus, Matthias: Das sind die 14 lautesten Straßen Hamburgs. Erschienen in: Hamburger Abendblatt, 02.11.2012

Studio Urbane Landschaften (Hrsg.): WasserLand-Topologien für die Hamburger Elbinsel. Jovis, Hamburg, 2008

Thede-Ottowell, A.-M.: Hamburg. Vom Alsterhafen zur Welthafenstadt. Otto Heinevetter, Hamburg 1988

Tiedemann, Axel: Hamburger erweitern HafenCity von Rotterdam. Erschienen in: Hamburger Abendblatt, 05.06.2008

Tiedemann, Axel: Weltgrößtes Containerschiff manövriert in Hafen. Erschienen in: Hamburger Abendblatt, 28.03.2006

## **Drucksachen**

Hamburger Bürgerschaft Drs. 18/1215 (2004): Mitteilung des Senat an die Bürgerschaft: Schwimmende Häuser und Hausboote sowie Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 24. November 2004 „Wohnen auf dem Wasser“

## **Gesetze**

Hamburger Bürgerschaft: Gesetz über die Erweiterung des Hamburger Hafens (Hafenerweiterungsgesetz vom 30.10.1961 [GVOBI 1961 I, S.339])

## 8. abbildungsverzeichnis

(Deckblatt: Eigene Darstellung / Grundlage ALKIS)

Abb. 1: <http://www.altmannshofer.org/Expeditionsberichte/Peru/Peru%20524.JPG>

Abb. 2: [http://9.thumbs.beta.scribol.com/4/sites/default/files/images/800px-Pine\\_Creek\\_Arks.jpg](http://9.thumbs.beta.scribol.com/4/sites/default/files/images/800px-Pine_Creek_Arks.jpg)

Abb. 3: [http://resources21.kb.nl/gvn/SFA03/SFA03\\_SFA022807047\\_X.jpg](http://resources21.kb.nl/gvn/SFA03/SFA03_SFA022807047_X.jpg)

Abb. 4: [http://4.bp.blogspot.com/-BcyuBi5pw30/UfsQdW\\_AwxI/AAAAAAAAACws/KfSZQ84\\_b3M/s1600/Noble+House+030.jpg](http://4.bp.blogspot.com/-BcyuBi5pw30/UfsQdW_AwxI/AAAAAAAAACws/KfSZQ84_b3M/s1600/Noble+House+030.jpg)

Abb. 5: <http://www.rettet-die-elbe.de/1kapitel/14haf2010.jpg>

Abb. 6: Bing Maps

Abb. 7: [http://www.dbnl.org/tekst/\\_jaa030199401\\_01/\\_jaa030199401ill0163.gif](http://www.dbnl.org/tekst/_jaa030199401_01/_jaa030199401ill0163.gif)

Abb. 8: [http://81.47.175.201/livingrail/images/stories/hamburg\\_axes.jpg](http://81.47.175.201/livingrail/images/stories/hamburg_axes.jpg)

Abb. 9: Statistik Nord

Abb. 10: Eigene Darstellung / Grundlage Bing Maps

Abb. 11: Eigene Darstellung

Abb. 12: <http://www.hamburg.de/contentblob/1282456/data/karte-der-eignungsflaechen-fuer-hausboote.pdf>

Abb. 13: [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/48/Varendorf\(62\)Altona\\_Hamburg\\_Harburg.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/48/Varendorf(62)Altona_Hamburg_Harburg.jpg)

Abb. 14: Eigene Darstellung / Grundlage Bing Maps

Abb. 15: Eigene Darstellung / Grundlage Bing Maps

Abb. 16: Christoph Bellin (hhla.de / hamburger-fotoarchiv.de)

Abb. 17: [http://www.hamburg-fotografie.de/archiv-neues/92\\_0043\\_hamburg\\_veddel-luft/92\\_0043\\_hamburg\\_veddel-luft.jpg](http://www.hamburg-fotografie.de/archiv-neues/92_0043_hamburg_veddel-luft/92_0043_hamburg_veddel-luft.jpg)

Abb. 18: Eigene Darstellung / Grundlage ALKIS

Abb. 19: Eigene Darstellung / Grundlage ALKIS

Abb. 20: Eigene Darstellung / Grundlage ALKIS

Abb. 21: Eigene Darstellung / Grundlage ALKIS

Abb. 22: Eigene Darstellung

Abb. 23: Eigene Darstellung

Abb. 24: Bing Maps

Abb. 25: Eigene Darstellung / Grundlage ALKIS

Abb. 26: Bing Maps

Abb. 27: Leyendecker, Maren; Böttger, Johannes B.: Zukunft Spreehafen. Institut f. Landschaftsarchitektur, Leibniz Universität Hannover, 2007

Abb. 28: [http://hartwig-zeidler.de/wp-content/uploads/2013/04/IMG\\_0654.jpg](http://hartwig-zeidler.de/wp-content/uploads/2013/04/IMG_0654.jpg)

Abb. 29: <http://www.archdaily.com/wp-content/uploads/2011/03/1300306501-plan.jpg>



# sprung auf die elbe.

---

Abb. 30: <http://www.waterbuurtwest.nl/gallery/197.jpg>

Abb. 31: [http://www.glasgowarchitecture.co.uk/images/jpgs/canting\\_basin\\_village\\_z180111.jpg](http://www.glasgowarchitecture.co.uk/images/jpgs/canting_basin_village_z180111.jpg)

Abb. 32: [http://www.glasgowarchitecture.co.uk/images/jpgs/canting\\_basin\\_proposal\\_z180111.jpg](http://www.glasgowarchitecture.co.uk/images/jpgs/canting_basin_proposal_z180111.jpg)

Abb. 33: <http://im.ft-static.com/content/images/4d41a084-99e1-11e3-91cd-00144feab7de.img>

Abb. 34: [http://laituri.hel.fi/laituri/sites/juliet-132.srv.hosting.fi.laituri/files/KS\\_Kelluvat\\_talot.jpg](http://laituri.hel.fi/laituri/sites/juliet-132.srv.hosting.fi.laituri/files/KS_Kelluvat_talot.jpg)

Abb. 35: [http://img.archiexpo.fr/images\\_ae/photo-g/batiments-flottants-prefabriques-ecologiques-logements-collectifs-74535-5886679.jpg](http://img.archiexpo.fr/images_ae/photo-g/batiments-flottants-prefabriques-ecologiques-logements-collectifs-74535-5886679.jpg)

Abb. 36: [http://www.waterstudio.nl/images/flash\\_banner/w000%20images%20for%20home%20banner%20citadel.jpg](http://www.waterstudio.nl/images/flash_banner/w000%20images%20for%20home%20banner%20citadel.jpg)

Abb. 37: Eigene Darstellung / Grundlage ALKIS

Abb. 38: Eigene Darstellung / Grundlage ALKIS

Abb. 39: Eigene Darstellung / Grundlage ALKIS

Abb. 40: Eigene Darstellung / Grundlage ALKIS

Abb. 41: Eigene Darstellung / Grundlage ALKIS

Abb. 42: Eigene Darstellung

Abb. 43: <http://floatbase.nl/wp-content/uploads/2012/05/3.jpg>

Abb. 44: <http://www.kleinunits.nl/uploads/images/Gallery/projectmatigehuisvesting/Zwolle-1.jpg>

Abb. 45: Eigene Darstellung

Abb. 46: Eigene Darstellung / Grundlage ALKIS

Abb. 47: Eigene Darstellung

Abb. 48: Eigene Darstellung / Grundlage ALKIS

Abb. 49: Eigene Darstellung

Abb. 50: Eigene Darstellung / Grundlage ALKIS

Abb. 51: Eigene Darstellung

Abb. 52: Eigene Darstellung / Grundlage ALKIS

Abb. 53: Eigene Darstellung

Abb. 54: Eigene Darstellung / Grundlage ALKIS

(Letzte Seite: Eigene Aufnahme)

← Veddel

→

Nebenstrecke  
Elbbrücken

Centrum  
Peute  
Georgswerder

BallinStadt →

LAMP  
EDUSA