IMPRESSUM

Herausgeber: HafenCity Hamburg GmbH, Osakaallee 11, 20457 Hamburg
V. i. S. d. P.: Susanne Bühler
Redaktion: Sascha Borrée, Janina Jeske
Schlussredaktion: Astrid La Cognata
Design: lab3 mediendesign
Druckerei: Team Langebartels
12. Ausgabe, Hamburg, Oktober 2009;

© 2009 All rights reserved

Die in dieser Broschüre enthaltenen Informationen sind für die Allgemeinheit bestimmt; sie erheben weder Anspruch auf Vollständigkeit noch auf Richtigkeit. Sie dürfen nicht zur Beurteilung von Risiken von Anlage- oder sonstigen geschäftlichen Entscheidungen im Zusammenhang mit dem Projekt HafenCity oder in Teilen davon verwendet werden.

FSC Mix
Produktgruppe aus vorbildlich bewirtschafteten Wäldern, kontrollierten Herkünften und Recyclingholz oder -fasern
Zert. Nr. SGS-COC-003373
www.fsc.org
© 1996 Forest Stewardship Council

Diese Publikation wurde auf umweltfreundlichem FSC-zertifiziertem Papier gedruckt.

WEITERE INFORMATIONEN

HafenCity Hamburg GmbH, Osakaallee 11, 20457 Hamburg
Telefon: 040 - 37 47 26 - 0, Telefax: 040 - 37 47 26 - 26
E-Mail: info@HafenCity.com, www.HafenCity.com

HafenCity InfoCenter im Kesselhaus, Ausstellung und Café
Am Sandtorkai 30, 20457 Hamburg, Speicherstadt
Telefon: 040 - 36 90 17 99, Telefax: 040 - 36 90 18 16

InfoPavillon Überseequartier
Osakaallee 14, 20457 Hamburg, HafenCity
Öffnungszeiten: Di-So 10.00-18.00, Mo geschlossen
www.ueberseequartier.de

WWW.HAFENCITY.COM

HAFENCITY HAMBURG

HAFENCITY HAMBURG

PROJEKTE

EINBLICKE IN DIE AKTUELLEN ENTWICKLUNGEN

HAFENCITY HAMBURG

Editorial

Die HafenCity wächst trotz der Wirtschaftskrise in beeindruckendem Tempo: Durch eine Vielzahl mittelgroßer, unterschiedlicher Projekte bewahrt der neue Stadtteil seine Eigendynamik. Mit dem städtebaulichen Ensemble Am Sandtorkai/Dalmannkai ist seit dem Sommer 2009 das erste Quartier fertig gestellt, die Quartiere Brooktorkai/Ericus und Am Sandtorpark/Grasbrook sind vollständig im Bau. Am Strandkai sind seit Sommer 2009 bereits die ersten Freiräume direkt an der Elbe nutzbar, und auch der Südteil des Überseequartiers wird 2010 in den Bau gehen. Im Elbtorquartier sind alle Grundstücke bis auf zwei anhand gegeben, das Jahr 2010 wird in diesem Areal durch intensive Bautätigkeiten geprägt sein. Der Ausbau der U4 geht zeitgerecht voran.

Für die östliche HafenCity wird die Überarbeitungsphase des Masterplans in den kommenden Monaten abgeschlossen und damit eine konzeptionelle Grundlage für die Entwicklung von Vorhaben im Baakenhafenquartier ab 2012 geschaffen. Gleichzeitig erfolgt die Planung für die Brücke über den Baakenhafen, um die Erschließung des Quartiers vorzubereiten. Die Planung für die Untertunnelung der Bahngleise und die Verbindung von Oberhafenquartier und Quartier Am Lohsepark läuft. Neue Grundstücke werden in den nächsten Monaten ausgeschrieben, u. a. am Lohsepark und auf dem westlichen Strandkai. Die HafenCity wird sich räumlich kontinuierlich und mit hoher Geschwindigkeit weiterentwickeln.

Das Primat besitzt allerdings – trotz der hohen Bedeutung der zügigen Gesamtentwicklung – die hohe Stadtqualität der HafenCity, die gezielt auf verschiedenen Ebenen geschaffen wird. So werden die einzelnen Quartiere der HafenCity, im kommenden Jahr sicherlich gut erkennbar, differenziert ausgelegt und trotz des gemeinsamen modernen architektonischen Gestaltungsrahmens als deutlich unterschiedliche Stadträume mit eigener Identität wahrgenommen.

Die HafenCity Universität geht noch 2009 in Bau, genau wie der designport hamburg, so dass die Wissensentwicklung in der HafenCity eine wichtige Bedeutung erhält. Die öffentlichen Stadträume wachsen zügig und mit ihnen die HafenCity als ein interessanter Ort für Besucher und Touristen, zumal mit dem im Sommer bezogenen Unilever-Gebäude erstmals der räumliche Bezug zur Elbe fertig gestellt wurde. Auch die kulturelle Prägung der HafenCity wächst, besonders markant mit der aufwachsenden Elbphilharmonie, aber auch mit vielen großen Veranstaltungen – ob nun mit dem Off-Kunst-Festival subvision oder dem Harbourfront Literaturfestival. Eine weitere Verknüpfung mit der Elbphilharmonie ist gelungen, indem im Elbtorquartier spezielle Musikerwohnungen mit Übungsräumen entstehen. Die Sozial- und Bildungsinfrastruktur, begonnen mit der bereits eröffneten Grundschule und dem Kindergarten, orientiert sich an den Bedürfnissen von Beschäftigten und Nachbarschaft und wird noch

Jürgen Bruns-Berentelg,
Vorsitzender der Geschäftsführung
der HafenCity Hamburg GmbH

weiter wachsen. Schließlich gewinnt die HafenCity zunehmend an Lebendigkeit durch Geschäfte, Dienstleistungen, Restaurants und Cafés – was vielen großen Stadtentwicklungsvorhaben auf der Welt neben ihren obligatorischen Shopping Centern fehlt.

Die HafenCity bildet sich daher nicht nur zügig als großes, modernes Neubauvorhaben, sondern als eine moderne Innenstadt, die ökonomische Rationalität und kulturelle, soziale und ökologische Prägung miteinander verknüpft. Damit entwickelt sie sich zum bedeutendsten Vorbildvorhaben, das Hamburg im internationalen Kontext neu positioniert.

Ihre HafenCity Hamburg GmbH

DATEN ZUR HAFENCITY

- Gesamtgröße: 157 Hektar
- Landflächen: 123 Hektar
- ca. 2,0 Millionen m² BGF
- 5.500 Wohnungen für 12.000 Menschen
- Dienstleistungsflächen für über 40.000 Arbeitsplätze
- Erweiterung der Hamburger Innenstadt um 40 %
- derzeit ca. 60 Projekte entweder in Planung, im Bau oder bereits realisiert
- Entfernung zum Rathaus: 800 Meter
- Entfernung zum Hauptbahnhof: 1.100 Meter
- Verkehrsanbindung: leistungsfähiges Straßennetz mit Anschluss an City und Autobahn, im Bau: neue U-Bahn-Linie U4 mit zwei Haltestellen (in Betrieb ab 2012)
- zehn Kilometer Kaipromenaden
- öffentliche Plätze am Wasser:
  Magellan-Terrassen (fertig gestellt Juni 2005): 4.700 m²
  Marco-Polo-Terrassen (fertig gestellt September 2007): 6.400 m²
  Vasco-da-Gama-Platz (fertig gestellt September 2007): 2.700 m²
- Kultureinrichtungen:
  Elbphilharmonie (Fertigstellung 2012)
  Internationales Maritimes Museum Hamburg (eröffnet seit Sommer 2008)
  Science Center mit Wissenschaftstheater in Planung
- Bildungseinrichtungen:
  Grundschule mit Kindertagesstätte und Turnhalle (in Betrieb seit Sommer 2009)
  HCU HafenCity Universität (Fertigstellung 2011/2012)

Foto: Fotofrizz
Modell: Michael Korol, HafenCity Hamburg GmbH

Inhalt

DAS PROJEKT HAFENCITY	04
AM SANDTORKAI/DALMANNKAI	10
AM SANDTORPARK/GRASBROOK	16
BROOKTORKAI/ERICUS	18
STRANDKAI	20
ÜBERSEEQUARTIER	22
ELBTORQUARTIER	26
AM LOHSEPARK	30
KULTURELLE HÖHEPUNKTE	32
ÖFFENTLICHE STADTRÄUME	36
NACHHALTIGKEIT	40
INFRASTRUKTUR	42

- fertig gestellt
- im Bau/Bauvorbereitung
- Anhandgabe
- Ausschreibung/Anhandgabereife
- Flächenvorbereitung

- Quartiere
- Projekte
- U U-Bahn-Station

A AM SANDTORKAI/DALMANNKAI
fertig gestellt

B AM SANDTORPARK/GRASBROOK
im Bau

C BROOKTORKAI/ERICUS
im Bau

D STRANDKAI
im Bau

E ÜBERSEEQUARTIER
im Bau

F ELBTORQUARTIER
im Bau

G AM LOHSEPARK

H OBERHAFEN

I BAAKENHAFEN

J CHICAGO SQUARE/ELBBRÜCKEN-ZENTRUM

1 ELBPHILHARMONIE
auf dem Kaispeicher A

2 TRADITIONSSCHIFFHAFEN
im Sandtorhafen

3 SPORTBOOTMARINA
im Grasbrookhafen

4 MAGELLAN-TERRASSEN
fertig gestellt

5 MARCO-POLO-TERRASSEN
fertig gestellt

6 VASCO-DA-GAMA-PLATZ
fertig gestellt

7 PRIMARSCHULE
am Sandtorpark

8 HAMBURG CRUISE CENTER/HOTEL

9 SCIENCE CENTER/WISSENSCHAFTS-THEATER

10 INTERNATIONALES MARITIMES MUSEUM HAMBURG
im Kaispeicher B

11 HAFENCITY UNIVERSITÄT

12 GEDENKORT EHEM. HANNOVERSCHER BAHNHOF

Das Projekt HafenCity

Hier wächst ein Stück Stadt: Die HafenCity – das derzeit größte innerstädtische Stadtentwicklungsprojekt Europas – bietet ein Modell für die Entwicklung der europäischen Innenstadt am Wasser

Mit der Entwicklung seines neuen Stadtteils setzt Hamburg mindestens europaweit neue Maßstäbe: Auf einer Fläche von 157 Hektar entsteht ein lebendiger innerstädtischer Raum mit einer Mischung von Arbeits- und Wohnnutzung, von Einzelhandel, Freizeit, Gastronomie und Kultur. Beeindruckend ist das Projekt HafenCity jedoch nicht allein wegen seiner Größe.

Was es von ähnlichen Stadtentwicklungsprojekten unterscheidet, sind seine zentrale Innenstadtlage und ein Qualitätsanspruch, der sich u. a. in der feinkörnigen Nutzungsmischung, dem hohen Maß an Lebendigkeit und einem innovativen Entwicklungsprozess niederschlägt. Prägend sind außerdem die Qualität der Architektur und Freiraumgestaltung sowie die vielfältigen Wasserbezüge.

Als einzigartig können schon die intensiven wechselseitigen Bezüge von Land- und Wasserflächen gelten. Die HafenCity wird nicht eingedeicht, also auch nicht vom Wasser abgeschnitten. Mit Ausnahme der Kai- bzw. Uferpromenaden wird das gesamte Gebiet auf 7,5 bis 8 Meter über Normalnull angehoben. Dadurch erhält es eine neue, charakteristische Topographie, die den Zugang zum Wasser und die hafentypischen Milieuqualitäten bewahrt. Die Zielsetzung der HafenCity-Entwicklung ist komplex: Bereits der Masterplan von 2000 formulierte das Ziel, den neuen Stadtteil auf dem früheren Hafen- und Industriegebiet an der Elbe „für einen ökonomischen, sozialen, kulturellen und stadtökologischen Aufbau zu nutzen“.

ZIELSETZUNGEN

Die HafenCity erweitert die heutige Innenstadtfläche in rund 20 Jahren um 40 Prozent. Impulswirkung hat ihre Entwicklung daher sowohl für die gesamte Hansestadt mit ihren fast 1,8 Millionen Einwohnern als auch für die 4,3 Millionen Einwohner starke Metropolregion. Hamburg geht damit gestärkt in den Wettbewerb europäischer Metropolen.

Die Aufgabe ist umfassend: Es gilt, ein neues Stück Stadt städtebaulich und architektonisch zu definieren. Ca. 2,0 Mio. m² Bruttogeschossfläche (BGF) werden gebaut, dabei entstehen 5.500 Wohnungen für 12.000 Einwohner, Dienstleistungsflächen mit mehr als 40.000 Arbeitsplätzen, Gastronomie, Kultur- und Freizeitangebote, Einzelhandelsflächen, Parks, Plätze und Promenaden.

So wächst ein auch in seiner Formensprache völlig neuer, zukunftsweisender Teil der Innenstadt heran. Dabei orientiert sich die Neuinterpretation des Orts an den gewachsenen Strukturen der Innenstadt, wichtige Milieugeber sind die Speicherstadt, die historischen Hafenstrukturen und einige erhalten gebliebene Bestandsbauten. Mit der HafenCity wird die Identität Hamburgs als maritime Stadt fortgeschrieben, gleichzeitig liefert der Stadtteil ein Modell für die Entwicklung der europäischen Stadt im 21. Jahrhundert. Innovative Wege der Planung und Realisierung werden dabei beschritten, sie verbinden Anreize für private Investitionsinteressen und die Qualitätsansprüche der Stadt.

Mit der HafenCity erfindet sich Hamburgs Innenstadt am Wasser neu – und steigert so auch ihre Attraktivität für die Kreuzfahrtbranche. Schon jetzt lassen sich Plätze und Promenaden nutzen.

In seinem Zentrum ist der Stadtteil noch eine Großbaustelle, im Westen wurde 2009 mit Am Sandtorkai/Dalmannkai sein erstes Quartier fertig gestellt

STAND DER ENTWICKLUNG

Die HafenCity wird von Westen nach Osten und von Norden nach Süden entwickelt. Das Areal, auf dem zurzeit gebaut wird oder bereits gebaut wurde, ist inzwischen 1,1 Kilometer lang: Es reicht von der Elbphilharmonie an der Spitze des Dalmannkais im Westen bis zum Verlagsgebäude der Spiegel-Gruppe auf der Ericusspitze im Zentrum des Stadtteils. Nahezu die Hälfte des im Masterplan zugrunde gelegten Bauvolumens ist entweder fertig gestellt, im Bau oder durch Grundstücksverkauf und Bauverpflichtung gesichert. Für den Osten des Gebiets wird der ursprünglich im Jahr 2000 beschlossene Masterplan überarbeitet und fortgeschrieben.

Im Oktober 2009 leben etwa 1.500 Menschen in der HafenCity, rund 4.000 arbeiten hier. Und die Zahl derer, die in den Stadtteil strömen, nimmt täglich zu. Mit dem städtebaulichen Ensemble Am Sandtorkai/Dalmannkai wurde im Frühjahr das erste Quartier komplettiert. Zahlreiche soziale Netzwerke sind bereits entstanden, in den Erdgeschossen haben Cafés, Restaurants, Bars oder Geschäfte eröffnet, und vielfältige öffentliche Stadträume werden schon von Bewohnern, Beschäftigten und Besuchern genutzt.

Das Quartier Brooktorkai/Ericus (mit Unternehmenszentralen des Germanischen Lloyds und des Spiegel-Verlags, Fertigstellung Anfang 2011) ist ebenso im Bau wie das Quartier Am Sandtorpark/Grasbrook. Büro- und Wohngebäude gruppieren sich hier um den zentralen, grünen Sandtorpark. Eine Grundschule mit Ganztagesbetreuung sowie eine Kindertagesstätte haben im Jahr 2009 ihren Betrieb aufgenommen.

Fertig gestellt wurde im Frühjahr auch das erste Gebäudeensemble auf dem Strandkai: Der Konsumgüterkonzern Unilever hat mit rund 1.100 Angestellten seine Zentrale für die deutschsprachigen Länder bezogen, und die 58 Wohneinheiten des benachbarten Marco-Polo-Towers können ab Anfang 2010 von ihren künftigen Eigentümern genutzt werden. Auch die ersten direkt an der Elbe liegenden öffentlichen Freiräume sind bereits nutzbar.

Die Entwicklung des Elbtorquartiers nimmt ebenfalls Fahrt auf: Bereits 2008 eröffnete das Internationale Maritime Museum Hamburg im historischen Kaispeicher B, Ende 2009 wird der Bau der neuen HafenCity Universität (HCU) beginnen. Zur baulichen Gestaltung des markanten Gegenübers des Überseequartiers – der neuen Greenpeace-Zentrale, des Designzentrums designport sowie eines Wohngebäudes – wurde im Frühjahr 2009 ein städtebaulicher und architektonischer Wettbewerb entschieden. Bis auf ein Baufeld werden alle Projekte des Quartiers bis 2012 fertig gestellt.

Auf dem Areal des insgesamt 7,9 Hektar Fläche umfassenden, zentralen Überseequartiers befindet sich die zurzeit größte innerstädtische Baustelle. Sein nördlicher Teil wird bis Mai 2011 realisiert, die Arbeiten am Südteil starten im Frühjahr 2010. Zunächst musste hier noch der Rohbau für die neue, gleichnamige U-Bahn-Haltestelle fertig gestellt werden, die 2012 in Betrieb geht. Das gesamte Überseequartier soll bis 2012/2013 komplettiert werden.

Und die vom Architekturbüro Herzog & de Meuron entworfene Elbphilharmonie wächst über dem historischen Kaispeicher A mehr und mehr in die Höhe. Eröffnet wird das neue Hamburger Wahrzeichen mit seinen zwei Konzertsälen, einem Fünf-Sterne-Hotel und 47 Wohnungen im Jahr 2012.

Längst ist die HafenCity also aus der Phase der Projektplanung in die Phase der intensiven Realisierung eingetreten: Ihr Osten ist im Wesentlichen noch Planungsgebiet, ihr Zentrum eine Großbaustelle – doch im Westen ist sie schon zum ebenso lebendigen wie urbanen Ort geworden.

ENTWICKLUNGSPROZESS

Für Hamburg ist die HafenCity nicht nur ein großes Immobilienprojekt, dessen Einzelprojekte möglichst schnell und effizient realisiert werden sollen – es soll vielmehr Stadtqualität entstehen. Die HafenCity Hamburg GmbH bündelt daher als öffentlicher Entwicklungsmanager, Grundstückseigentümer und Bauherr der Infrastruktur (außer U-Bahn) die Aktivitäten. Die Bebauungsplan- und Baugenehmigungsverfahren sind in eigenen Arbeitsgruppen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt konzentriert. Seit dem 1. Oktober 2006 hat die HafenCity den Status eines so genannten Vorranggebiets inne: Wegen ihrer Bedeutung werden alle Bebauungspläne in einer eigens gegründeten Kommission für Stadtentwicklung unter Beteiligung aller Parteien der Bürgerschaft (Hamburgs Parlament) beraten.

Ziel der Stadtentwicklung ist es aber auch, in der Konzept- sowie Architekturqualität internationale Standards zu setzen. Eine wichtige Rolle spielt deshalb die Gewinnung nicht nur von leistungsfähigen und finanzstarken Investoren, sondern insbesondere auch solcher Bauherren, die bei der Setzung von Qualitätsstandards mitwirken und dafür innovative Wege gehen wollen.

Die für Wohnnutzung vorgesehenen Grundstücke werden ausgeschrieben, der Wettbewerb entscheidet. Ausschlaggebend ist allerdings in den meisten Fällen nicht der höchste erzielbare Verkaufspreis, normalerweise sind die Angebotspreise sogar schon vor Beginn der Vergabeverfahren festgelegt. Als wichtigstes Kriterium für die Vergabeentscheidung wird vielmehr die Qualität der vorgelegten Nutzungskonzepte zugrunde gelegt – und das erklärte Ziel, eine feinkörnige Nutzungsmischung herzustellen. Dabei soll nicht nur unterschiedlichen Endnutzerinteressen Rechnung getragen werden, sondern vor allem die Basis für eine vielfältige Stadt gelegt werden. Nur sie wird in der Lage sein, sich aufgrund ihrer Diversifikation auch auf einen zukünftig möglicherweise veränderten Bedarf einzustellen.

Flächen für Bürogebäude werden dagegen in der Regel nicht ausgeschrieben. Stattdessen bewerben sich Unternehmen, die mit ihren Mitarbeitern mindestens 50 bis 70 Prozent eines Grundstücks/Gebäudes selbst nutzen wollen, bei der HafenCity Hamburg GmbH. Nach Prüfung durch die Hamburgische Wirtschaftsförderung besteht die Möglichkeit, sich über ein geeignetes Grundstück zu verständigen.

Für alle Arten von Grundstücksvergaben gilt: Einem von der HafenCity Hamburg GmbH gestellten Antrag muss auch die Kommission für Bodenordnung zustimmen.

Nach ihrer Entscheidung folgt das Anhandgabeverfahren. Der Investor/Nutzer erhält dabei seine Fläche zunächst exklusiv zur Beplanung. So kann er einen Architekturwettbewerb durchführen, Bodenuntersuchungen in Auftrag geben, grundstücksbedingte Mehrkosten ermitteln und die Baugenehmigung vorbereiten. Die HafenCity Hamburg GmbH, die Behörden und der Käufer stehen während dieser Zeit im ständigen Dialog. Unter Berücksichtigung der spezifischen Bedingungen für das Grundstück und das Baukonzept verhandeln Bauherr und HafenCity auch den Kaufvertrag.

Der Vorteil für den Bauherrn: Er muss den Kaufpreis erst nach Abschluss des Verfahrens finanzieren, hat zuvor außerdem ausreichend Zeit, um sein Produkt zu optimieren, die Finanzierung zu sichern und eventuell weitere Nutzer zu akquirieren. Die Stadt erhält sich ihre Möglichkeiten, weiterhin in die Entwicklungsphase einzugreifen. So stellt sie sicher, dass Nutzungskonzepte und Zeitpläne eingehalten werden bzw. durch Architekturwettbewerbe und Baugenehmigung die Bauqualität gesichert wird. Durch klare Taktungen im Abstimmungsprozess wird eine hohe Prozessgeschwindigkeit gewährleistet.

Für Hamburg und die HafenCity Hamburg GmbH ist das Anhandgabeverfahren ein architektonischer sowie nutzungs- und zeitbezogener Qualitätssicherungsprozess: Wenn der Bauherr seinen Verpflichtungen nicht nachkommt, kann ihm das Grundstück wieder entzogen werden. Also wird kooperatives Verhalten gefördert – und gleichzeitig verhindert, dass Investoren auf Trittbrettfahrerstrategien setzen. Letztendlich profitieren beide Seiten vom Anhandgabeverfahren: Sowohl die Stadt als auch der Bauherr minimieren Risiken, Kosten, Qualitäts- und Zeitverluste.

Ein Stück Stadt erwacht zum Leben: Mehr als 1.500 Menschen leben bereits in der HafenCity, gut 4.000 Menschen arbeiten hier. Die neuen Stadträume – Plätze, Promenaden und ein Kinderspielplatz – sind schon Teil ihrer Alltagserfahrung, die zahlreichen Läden, Bistros, Restaurants und Bars dienen ihnen als Treffpunkte

AM SANDTORKAI / DALMANNKAI

Kleinteilig und lebendig: erstes Quartier der HafenCity

Mit dem städtebaulichen Ensemble Am Sandtorkai/Dalmannkai wurde im Frühjahr 2009 das erste komplette Quartier der HafenCity fertig gestellt: Das Nebeneinander von Nachbarschaft und einer ganz neuen Form von Urbanität prägt sein Flair entscheidend mit, Wohn-, Arbeits- und Freizeitnutzungen sind eng miteinander verzahnt. Die vielfältigen Freiräume des Gebiets setzen auf einer vollkommen neuartigen Stadttopographie auf

So schnell entstand in Hamburg bislang noch kein innerstädtisches Quartier: Erst im Frühjahr 2003 hatten die Arbeiten auf dem Sandtorkai begonnen, schon im Frühjahr 2009 konnten die letzten Gebäude auf dem Dalmannkai fertig gestellt werden. Binnen sechs Jahren wurden also sämtliche Hochbauten sowie mehrere bisher in Hamburg beispiellose Stadträume entwickelt. Erstmals sind hier auch alle wichtigen Entwicklungsprinzipien der HafenCity in einem größeren städtebaulichen Ensemble umgesetzt worden.

Im Zentrum dieses Quartiers befindet sich der Sandtorhafen: Durch dessen Hafenbecken ziehen sich die Pontons des Traditionsschiffhafens. Sie bilden eine schwimmende Platzanlage, betrieben von der Stiftung Hamburg Maritim dient diese u. a. als Dauerliegeplatz für etwa 20 bis 30 fahrtüchtige Wasserfahrzeuge. Nördlich davon liegt der Sandtorkai prominent zwischen der denkmalgeschützten Speicherstadt und dem Sandtorhafen, seine Bauten kragen bis über das Hafenbecken aus. Südlich des Traditionsschiffhafens erstreckt sich die Landzunge des Dalmannkais zwischen Sandtorhafen und Grasbrookhafen.

Im gesamten Quartier sind offene städtebauliche Strukturen entstanden: Die acht Häuser des Sandtorkais und die 15 Gebäudeensembles des Dalmannkais bilden keinen Riegel, stattdessen gewähren sie Durchblicke bis auf die innere Stadt bzw. bis zur Elbe. Eine gestalterische Klammer bieten unter anderem die vielfältigen Plätze und Promenaden des Quartiers.

Zu beiden Seiten des Sandtorhafens sind attraktive, bis in die Nacht belebte Stadträume entstanden. Mit der Pontonanlage des Traditionsschiffhafens befindet sich ein schwimmender Platz sogar inmitten des Hafenbeckens

Der Traditionsschiffhafen im Sandtorhafen stellt das Zentrum des städtebaulichen Ensembles Am Sandtorkai/Dalmannkai dar, südlich des Quartiers wird im derzeit noch ungestalteten Becken des Grasbrookhafens eine Sportbootmarina entstehen. Zwei Plätze an den Köpfen der beiden Hafenbecken – die Magellan-Terrassen und die Marco-Polo-Terrassen – sowie Promenaden auf Sandtorkai und Dalmannkai bilden eine städtebauliche Klammer

STADTRÄUME IN NEUER TOPOGRAPHIE

Wie in der übrigen HafenCity bilden die Stadträume im Quartier Am Sandtorkai/Dalmannkai eine vollkommen neu entstandene Stadttopographie: Sämtliche Hochbauten sind ebenso wie die Straßen auf künstlich erhöhten, hochwassersicheren Warftsockeln 7,5 bis 8 Meter über Normalnull entstanden. Eine Eindeichung des neuen, außerhalb der Hamburger Hauptdeichlinie liegenden Stadtteils wurde somit verzichtbar; die zahlreichen Wasserbezüge seines Gebiets ließen sich also erhalten und spannungsvoll gestalten.

Auf einer Höhe von 4 bis 5,5 Metern über Normalnull verblieben dagegen die Uferstreifen. Hier werden Sandtorkai-Promenade und Dalmannkai-Promenade jetzt schon als Flaniermeilen mit unmittelbaren Wasserbezügen genutzt, darüber hinaus stellen sie auch bei Radfahrern beliebte Wege dar. Die neue Topographie verstärkt die Möglichkeit des öffentlichen Charakters des Stadtteils: Seine Stadträume entstehen auf zwei Ebenen und sowohl in Straßen- als auch Wasserlage. Besonders klar erkennbar ist der Höhensprung im Norden des Sandtorkais, also an der Schnittstelle zur komplett auf historischem Niveau verbleibenden Speicherstadt.

AM SANDTORKAI / DALMANNKAI

Großstädtisch und maritim zugleich: Die Stimmung im ersten Quartier der HafenCity wird durch vielfältige Einflüsse geprägt. Ein wichtiger Milieugeber ist die historische Speicherstadt, auf der Spitze des Dalmannkais entsteht die Elbphilharmonie

Magellan-Terrassen und Marco-Polo-Terrassen, die beiden größten Plätze des Quartiers und der gesamten HafenCity, nutzen die neue Topographie sogar zur gestalterischen Interpretation. Sie treppen sich in mehreren Stufen von der Warft- auf die Promenadenebene hinab. Dabei weisen die 4.700 m² großen Magellan-Terrassen eine vorwiegend urbane Typologie auf, wegen ihrer Amphitheater-ähnlichen Gestalt werden sie gerne für größere Veranstaltungen genutzt. Die 6.400 m² großen Marco-Polo-Terrassen dagegen wirken weicher und grüner. Grasinseln und Holzdecks laden zum Verweilen ein, Bäume spenden Schatten. Als dritter Platz komplettiert der kleinere Vasco-da-Gama-Platz das Ensemble. Auf diesem Quartiersplatz wurde auch ein Basketballcourt angelegt.

Mit den Pontons des Traditionsschiffhafens ist im neuen Quartier sogar eine dritte Ebene der Stadtwahrnehmung entstanden, sie hebt und senkt sich mit den Gezeiten. Da die Wasserstände der Elbe tideabhängig täglich um mehr als drei Meter schwanken, verändert sich so stets auch die Wahrnehmung des Quartiers. Die Beziehungen zwischen Wasserständen, Kaimauern und -kanten, Pontonanlagen, Schiffen und Gebäuden sind hier einem ständigen Wandel unterworfen.

Fast alle Plätze und Promenaden des Quartiers – und der gesamten westlichen HafenCity – plante das Büro EMBT aus Barcelona. Bezüge wurden u. a. durch die Verwendung wiederkehrender Materialien und durch die einheitliche Gestaltung von Warftkanten sowie Straßenlaternen hergestellt. Sockel und Promenade am Sandtorkai dagegen gestalteten BHF Landschaftsarchitekten. Und unabhängig von der Freiraumplanung entsteht mit der Elbphilharmonie auf der Spitze des Dalmannkais noch eine vierte öffentliche Ebene: In 37 Metern Höhe bietet sie eine allgemein zugängliche Plaza mit spektakulären Ausblicken über Quartier und Stadt.

EIN NEBENEINANDER VON URBANITÄT UND NACHBARSCHAFT

Beispielhaft für den gesamten Stadtteil ist – neben der Stadttopographie – die dichte Mischung vielfältiger Nutzungen im Quartier. Sie bietet die Voraussetzungen für die Verwirklichung vollkommen verschiedener Lebensentwürfe: Menschen aus unterschiedlichen sozialen oder kulturellen Milieus leben und arbeiten hier in unmittelbarer Nachbarschaft, gemeinsam engagieren sie sich und knüpfen dabei zahlreiche Netzwerke.

Schon im Stadtbild spiegelt sich die Vielfalt des Viertels wider. Allein auf dem Dalmannkai wurden 15 Gebäudeensembles von 27 Bauherren und 26 Architekturbüros entwickelt. Im Rahmen städtebaulicher Vorgaben – etwa die Höhe der Gebäude betreffend – gestalteten sie die Hochbauten des Quartiers mit individuellen Handschriften.

An der Südseite des Dalmannkais hat sich die Dalmannkai-Promenade schon zu einer echten Flaniermeile mit unmittelbaren Wasserbezügen entwickelt. Auch die Innenhöfe der hier realisierten Gebäudeensembles öffnen sich zum Grasbrookhafen und zur Elbe

AM SANDTORKAI / DALMANNKAI

Urlaubsstimmung auf den Dalmannkai-Treppen: Mit vier begrünten Ebenen neigt sich diese kleine Fläche, die auch an die letzten Reste der im Zweiten Weltkrieg zerstörten Kaimauern erinnert, an der Dalmannkai-Promenade zum Hafenbecken des Grasbrookhafens hinab

Ebenso ausdifferenziert wie die Architektur sind die Nutzer und Nutzungskonzepte des städtebaulichen Ensembles. So stellt sich seine Bevölkerungsstruktur äußerst vielfältig dar. 1.500 Menschen wohnen im Quartier Am Sandtorkai/Dalmannkai, dabei leben junge berufstätige Singles und Familien neben so genannten Empty Nesters (Paare nach Auszug der Kinder) und Senioren. Diese differenzierte Sozialstruktur ist auch das Ergebnis gezielter Ausschreibungs- und Vergabeverfahren: Grundstücke für den Wohnungsbau wurden nicht meistbietend verkauft. Potentielle Investoren legten stattdessen ein Nutzungskonzept vor, ausschlaggebend für den Verkauf zu vorab fixierten Festpreisen war die Konzeptqualität.

Folglich zeichnet sich jetzt jedes der Projekte auf dem Dalmannkai durch ein Alleinstellungsmerkmal aus, gemeinsam bilden sie ein lebendiges und vielschichtiges Quartier. Das Resultat ist ein städtebauliches Ensemble, in dem äußerst unterschiedliche Projekte realisiert worden sind: Sowohl Miet- als auch Eigentumswohnungen stehen zur Verfügung. Viele Wohnungen sind für mittlere Einkommen finanzierbar, andere sind im Luxussegment entstanden. Preiswerter Wohnraum konnte durch Wohnungsbaugenossenschaften und durch drei Baugemeinschaften entwickelt werden. Insgesamt berücksichtigen vielfältige Wohnungstypologien die Ansprüche zahlreicher verschiedener Haushaltsmodelle.

Neben den Bewohnern prägen die Beschäftigten von fast 200 Unternehmen das Quartier. Vor allem kreative und moderne Dienstleister haben sich angesiedelt. Am stärksten vertreten ist – wie bei einem entstehenden Stadtteil nicht anders zu erwarten – die Baubranche. Dies ergab eine in der westlichen HafenCity durchgeführte Erhebung aus dem Herbst 2008. Eine bedeutende Rolle spielen auch die Medien- und Logistikbranche, gefolgt von Handel, Finanzdienstleistern, IT-Dienstleistern und Unternehmensberatungen. Firmen mit bis zu 50 Angestellten machen dabei den größten Anteil aus.

Bewohner, Beschäftigte sowie Besucher – aus Hamburg, ganz Deutschland und aller Welt – treffen im ersten Quartier der HafenCity immer wieder aufeinander. Orte der Begegnung sind neben den Stadträumen vor allem die Erdgeschossflächen der meisten Gebäude auf dem Dalmannkai. Mit vier Meter hohen Geschossen wurden sie durchgehend für die Nutzung durch Dienstleister, Einzelhändler und Gastronomen ausgelegt. Inzwischen wurden Bistros, Cafés, Restaurants, Galerien, Bars, Geschäfte usw. hier schon auf 5.600 m² Fläche realisiert.

Interessant sind dabei u. a. ortsbezogene Konzepte, die spezifische Charakteristika des ehemaligen Hafengebiets aufgreifen und in neue Angebote umwandeln: So ist das Meßmer Momentum beispielsweise der Welt des Tees gewidmet, es beinhaltet u. a. eine Tee-Lounge, einen Tee-Shop sowie ein Tee-Museum.

Wichtige Impulse werden von der Aufsehen erregenden Elbphilharmonie erwartet. Ihre Integration ins Quartier kann schon heute als besonders gelungen gelten: Das Konzerthaus wird 2012 fertig gestellt und ist bis dahin das einzige noch im Bau befindliche Gebäude auf dem Dalmannkai. Sonst entstehen derart herausragende Bauten oft in isolierten bzw. von den Innenstädten separierten Lagen. Dagegen wird das neue Hamburger Wahrzeichen in ein hoch verdichtetes städtebauliches Ensemble integriert – dennoch liegt es auf der in die Elbe hinein ragenden Kaispitze seiner besonderen Bedeutung entsprechend exponiert.

Naturgemäß ist das Prinzip der dichten Nutzungsmischung im Quartier Am Sandtorkai/Dalmannkai auch mit einer Reihe von Herausforderungen verbunden. Inmitten der entstandenen Urbanität muss dem Interesse der Bewohner nach geschützten nachbarschaftlichen Räumen entsprochen werden. Hier wurden ebenso innovative wie beispielhafte Lösungen entwickelt: So gruppieren sich die Gebäudeensembles auf dem südlichen Dalmannkai um Innenhöfe. Nach Süden, also zum Grasbrookhafen und zur Elbe, öffnen sich diese Innenhöfe und gewähren freie Ausblicke aufs Wasser. Gleichzeitig bieten sie den Bewohnern geschützte Privaträume, denn wegen des Höhenunterschieds zur tiefer liegenden Promenade bleiben sie von dort aus uneinsehbar. Andere Privaträume sind beispielsweise in Form von Dachterrassen entstanden – Privatheit und Öffentlichkeit können im neuen Quartier nebeneinander bestehen.

Vereine und Initiativen aus der gesamten HafenCity nutzen auch die Räumlichkeiten der Katharinenschule im benachbarten Quartier Am Sandtorpark. Hier hat sich bereits eine stark vernetzte soziale Infrastruktur entwickelt: Neben der Grundschule sind im gleichen Gebäude auch eine Kindertagesstätte sowie ein Kinderhort eingezogen. Und zahlreiche Bewohner engagieren sich jetzt bei der Entwicklung von nachbarschaftlichen oder sozialen Strukturen im neu entstehenden Stadtteil. Sie haben beispielsweise einen Sport- und einen Kunstverein gegründet, ein Spielhaus auf dem benachbarten Schatzinsel-Spielplatz realisiert und dessen Betrieb übernommen, Nachbarschaftstreffs und Trödelmärkte gegründet sowie dem Stadtteil gewidmete Websites und Zeitschriften herausgegeben. Das Nebeneinander von Urbanität und Nachbarschaft stellt im Quartier also keinen Widerspruch dar – sondern ganz im Gegenteil ein entscheidendes Qualitätsmerkmal.

Zahlreiche Bistros, Cafés, Restaurants und Bars versorgen die Bewohner, Beschäftigten und Besucher im Quartier. Viele Gastronomen bieten Außenterrassen mit Blick auf den Grasbrookhafen und die Elbe

Mit dem Vasco-da-Gama-Platz ist auf dem Dalmannkai auch ein Quartiersplatz entstanden

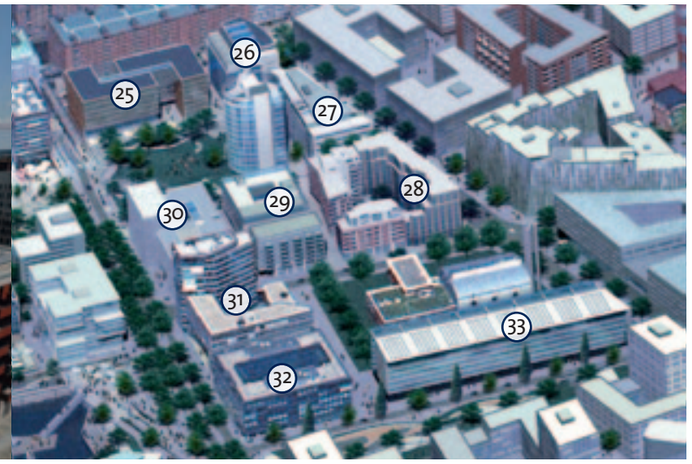
In unmittelbarer Nachbarschaft der Elbphilharmonie hat das Luxushotel Louis C. Jacob seinen Ableger „Carls“ eröffnet, er vereint Brasserie, Bistro und Bar unter einem Dach

Als Hochpunkt erhebt sich der Wohnturm Oval über die sonst meist sechs- bis siebengeschossigen Gebäude auf dem Dalmannkai

AM SANDTORPARK / GRASBROOK

Grün und großstädtisch zugleich

Mit einem grünen Park in seiner Mitte bietet das neue Quartier Am Sandtorpark/Grasbrook beste Bedingungen für seine Bewohner, die Schüler seiner neuen Grundschule – und für wachsende Unternehmen



Das neue Quartier entsteht auf dem ehemaligen Gelände der Kaffee-Lagerei. Rund um den Sandtorpark werden Wohn- und Geschäftsgebäude realisiert; die Grundschule mit Turnhalle, Hort und Kita ist bereits im Sommer 2009 eröffnet worden

Unterschiedliche Nutzungsformen mischen sich in der HafenCity zwar überall, doch besonders konsequent wird dieses Prinzip im Quartier zwischen Sandtorhafen und Überseequartier umgesetzt. Stadträumlich prägendes Element ist der grüne Sandtorpark, alle Gebäude gruppieren sich um diese künftig mit Hügeln und einer Spielfläche gestaltete Grünfläche. Sie stellt einen Bezug zu den urban gestalteten Magellan-Terrassen dar, gehört zum Freiraumkonzept der westlichen HafenCity und wird – wie auch die anderen Stadträume des Gebiets – vom Büro EMBT aus Barcelona geplant. Materialien und Bodengestaltung der Magellan-Terrassen setzen sich auf den Freiflächen rund um den Sandtorpark und die Gebäude der Nachbarschaft fort, dadurch wird eine städtebauliche Klammer für verschiedenartige Nutzungen geschaffen.

Am Sandtorpark wächst die HafenCity viel schneller als ursprünglich geplant. Mit der Verlagerung der NKG Kala Hamburg (früher: Kaffee-Lagerei N.H.L. Hinsch & Cons.) wurden hier zentrale Flächen schon 2006 – also rund 15 Jahre früher als im Masterplan vorgesehen – für die Bebauung bereitgestellt. Alle Projekte des Quartiers befinden sich inzwischen im Bau, die ersten wurden bereits im laufenden Jahr ihren Nutzern übergeben.

Einen wichtigen sozialen Knotenpunkt bildet die Katharinenschule in der HafenCity (29). Nach den Sommerferien 2009 wurde der Unterrichtsbetrieb aufgenommen. Die teils dreizügige Primarschule garantiert Ganztagsbetreuung, weitere Betreuungsmöglichkeiten bietet eine Kindertagesstätte mit Hort. Insgesamt können 450 Kinder betreut werden – mit flexiblen Konzepten bis in die Abendstunden. Neben einer Sporthalle entstanden auch 30 Wohnungen im von den Architekten Spengler & Wiescholek geplanten Bau. Das Projekt wurde im Rahmen einer öffentlich-privaten Partnerschaft von der Otto Wulff Bauunternehmung GmbH realisiert.

Direkt neben der Katharinenschule entsteht großzügiger Wohnraum (28) – entwickelt von den Bauvorhaben Hofquartier (68 Wohnungen, realisiert von DS-Bauconcept/Wernst) und Hafenliebe (55 Wohnungen, realisiert von Stadt Land Fluss). Vor allem bei der Baugemeinschaft Hafenliebe wird auf familienfreundliche Wohnformen größten Wert gelegt: Hier ziehen Anfang 2011 u. a. 55 Familien mit 40 Kindern ein. Schon früh konnten die künftigen Bewohner ihre individuellen Bedürfnisse in die Planungen einbringen, im begrünten Innenhof steht allen Hausgemeinschaften ein Gartenanteil zur Verfügung.

Das Quartier Am Sandtorpark wird aber auch sein internationaler Charakter auszeichnen. Nördlich des Sandtorparks lassen sich im 8.700 m² Bruttogeschossfläche (BGF) großen Hamburg-America-Center vorrangig Firmen nieder, die entweder aus den Vereinigten Staaten stammen oder enge Verbindungen dorthin unterhalten. Der Verein Amerikazentrum Hamburg e. V. bietet hier in seinen bereits bezogenen Räumlichkeiten zahlreiche kulturelle Angebote. Im Erdgeschoss des von US-Architekt und Pritzker-Preisträger Richard Meier entworfenen Bauwerks (Entwickler: DS-Bauconcept) soll zudem ein amerikanischer Coffee Shop entstehen.

Auch in der benachbarten, am Kopf des Sandtorparks gelegenen International Coffee Plaza (27) werden internationale Kontakte gepflegt. Die drei Gebäude dieses Ensembles – unter ihnen ein 13-stöckiger, markanter Turm – wurden ebenfalls von Richard Meier entworfen. Ihre Realisierung lag bei der Unternehmerfamilie Neumann sowie einem Joint Venture aus DS-Bauconcept und der Neumann Gruppe. Neben der Neumann Gruppe, einem der weltweit größten Rohkaffee-Dienstleister, werden sich auf den insgesamt 16.900 m² BGF des Ensembles weitere Unternehmen aus dem Kaffeesektor niederlassen, auch die für Einzelhandel und Gastronomie zur Verfügung stehenden Flächen (fast 1.200 m²) sind themenbezogenen Konzepten vorbehalten. Der Bezug soll Ende 2009 erfolgen.

Zwei weitere Bürogebäude bieten Raum für wachsende Unternehmen: Ein vom Hamburger Büro Böge Lindner Architekten entworfenes Gebäude (25) mit 16.000 m² BGF entwickelte der Investor DWI Grundbesitz. Und u. a. für kleinere mittelständische Unternehmen entsteht südwestlich des Sandtorparks ein Commercial Center mit weiteren 14.600 m² BGF (Investor: DC Commercial sowie Wölbern Invest AG). Nach dessen Fertigstellung Ende 2010 wird die Wölbern Invest AG das mit dem Umweltzeichen HafenCity in Gold vorzertifizierte Gebäude (30) teilweise selbst nutzen, die übrigen Flächen lassen sich in kleineren Einheiten (200 bis 400 m²) einzeln anmieten. Im Erdgeschoss entstehen hochwertiger Einzelhandel und Gastronomie.

Alle Projekte sollen bis Anfang 2011 realisiert sein. Die Fläche des Sandtorparks selbst wird zurzeit noch als Baustellenfläche benötigt, daher entsteht die Grünanlage erst ab März 2010. Die Fertigstellung der Parkfläche erfolgt Anfang 2011 – womit das Quartier dann komplettiert sein wird.

Begonnen hatte die Entwicklung des Quartiers aber genau genommen schon vor sechs Jahren: Denn zu seinem Gebiet gehören auch zwei Gebäude am Großen Grasbrook. Dort bezog bereits 2003 das Softwareunternehmen SAP seine Geschäftsstelle mit Schulungszentrum (32). 2006 folgte der Logistikkonzern Kühne + Nagel mit seiner neuen Deutschlandzentrale und seiner internationalen IT-Zentrale (31). Als HafenCity-Pioniere hatten sich beide Firmen noch inmitten einer großen Brachfläche niedergelassen, jetzt sind sie im Herzen eines ebenso quirligen wie urbanen Stadtquartiers angekommen.

Mit dem Schulgebäude ist auch ein sozialer Knotenpunkt für den gesamten Stadtteil entstanden. Ein attraktiv gestalteter Pausenhof wurde auf seinem Dach angelegt, weitere Spielflächen stehen vor den Eingängen von Katharinenschule und Kita (siehe oben) zur Verfügung

Direkt am Areal des künftigen Sandtorparks wurde schon das Bürogebäude SKAI fertig gestellt. In seiner unmittelbaren Nachbarschaft befinden sich außerdem die Magellan-Terrassen und die historische Speicherstadt

Direkt am Sandtorpark wird innerstädtisches Wohnen realisiert: DS-Bauconcept entwickelt mit dem HofQuartier ein familienfreundliches Wohnkonzept

Der Sandtorpark entsteht ab März 2010, er wird mit Bäumen, Grasflächen und Hügeln gestaltet. Das DC Commercial Center bietet Raum für kleinere und mittelständische Unternehmen

Im Hamburg-America-Center sollen sich vor allem Unternehmen mit Verbindungen in die USA ansiedeln. Der Verein Amerikazentrum Hamburg e. V. hat hier seine Räumlichkeiten bereits bezogen

BROOKTORKAI / ERICUS

Perfekt positioniert: Bürostandort an der Speicherstadt

Das Quartier Brooktorkai/Ericus kann einen doppelten Standortvorteil ausspielen: Es befindet sich in innerstädtischer Wasserlage sowie in direkter Nachbarschaft zur Speicherstadt – und ist vom zentralen Hamburger Verkehrsknoten, dem Hauptbahnhof, schon fußläufig binnen weniger Minuten erreichbar. Mit der Spiegel-Gruppe und dem Germanischen Lloyd lassen sich hier echte Hochkaräter nieder

Ein besonders maritimes Flair zeichnet das Quartier Brooktorkai/Ericus aus: Sein Areal wird von den historischen Backsteinbauten der Speicherstadt, dem Brooktorhafen und dem Verbindungskanal zum Holländischbrookfleet eingerahmt, also auf drei Seiten von Wasser begrenzt. Südlich des Gebiets steht mit dem markanten Bau des Kaispeichers B das älteste Speichergebäude von HafenCity und Speicherstadt. Schon im Juni 2008 eröffnete hier das Internationale Maritime Museum Hamburg, eines der drei großen kulturellen Leuchtturmprojekte des neuen Stadtteils.

Der westlich gelegene Quartierteil am Brooktorkai wird vom Germanischen Lloyd und der Quantum Immobilien AG entwickelt, insgesamt 52.000 m² Bruttogeschossfläche (BGF) realisieren die beiden Bauherren auf vier Baufeldern. Der Germanische Lloyd konzentriert hier künftig seine Unternehmensaktivitäten, Anfang 2010 will das Unternehmen mit rund 1.800 Mitarbeitern einziehen. Auch die im östlichen Gebäudeteil entstehenden 30 Wohnungen sind dann bezugsfertig.

Prägend für den Brooktorkai ist eine mäandrierende Gebäudestruktur mit drei neungeschossigen Punkthäusern, sie garantieren weite Ausblicke über die Speicherstadt und den Brooktorhafen. Das Hamburger Büro gmp von Gerkan, Marg und Partner hatte den städtebaulichen Wettbewerb für den Brooktorkai (ohne Ericusspitze) gewonnen, die anschließenden Architektenwettbewerbe konnten neben gmp auch Jan Störmer Architekten aus Hamburg sowie das italienische Büro Antonio Citterio and Partners für sich entscheiden.

Eine architektonische Bereicherung des Brooktorkais stellt auch die Shanghaibrücke dar. Schon heute verbindet sie die beiden Ufer des Brooktorhafens, über das Bauwerk führt die neue, hochwassersicher gelegene Shanghaiallee. Die Shanghaibrücke wirkt wie ein Platz, der nur zufällig über dem Wasser liegt: Fast so breit wie lang, bietet sie großzügige Fußgänger- und Radfahrerbereiche, ihre Konstruktion versteckt sie komplett unter der Fahrbahn. Der Architekten- und Ingenieurverein Hamburg (AIV) kürte die Shanghaibrücke zu einem von drei Hamburger Bauwerken des Jahres 2006 – und würdigte damit als Architekten Dietmar Feichtinger, als Ingenieurbüro WTM Engineers sowie als Bauherrin die HafenCity Hamburg GmbH.

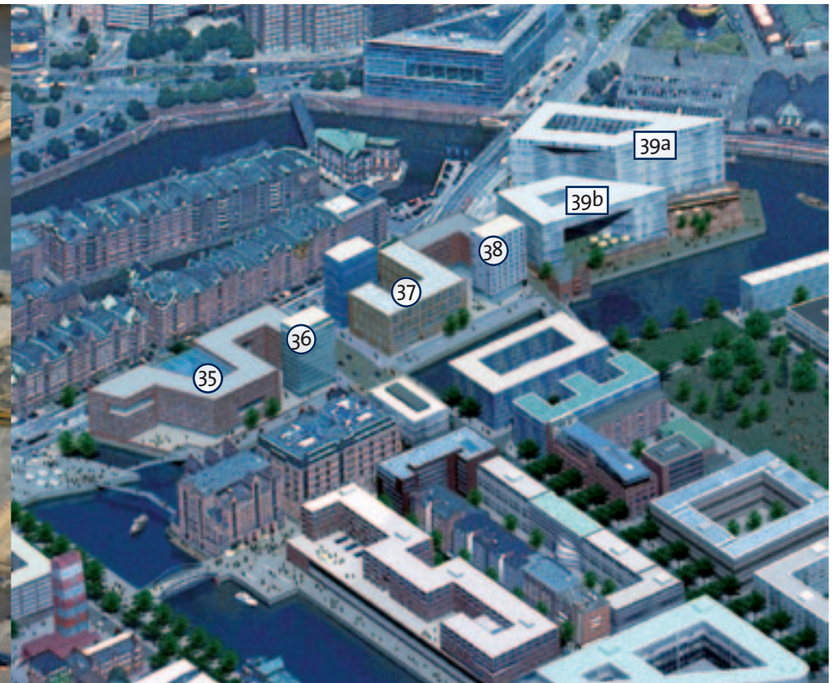
Im Osten des Quartiers, auf der Ericusspitze, bauen seit 2008 die Robert Vogel GmbH & Co. KG und die ABG Unternehmensgruppe für die Spiegel-Gruppe sowie ein zweites Gebäude für weitere Nutzungen. Ab Frühjahr 2011 führt das Unternehmen seine Hamburger Redaktionen (unter anderem „Der Spiegel“, „Spiegel TV“, „Spiegel Online“, „Manager Magazin“) auf rund 30.000 m² BGF zusammen. Vom Büro Henning Larsen Architects aus Kopenhagen wurde neben dem neuen Verlagshaus ebenfalls das benachbarte Bürogebäude Ericus-Contor (20.000 m² BGF) geplant, der Entwurf für das Ensemble setzt ein architektonisches Ausrufezeichen. Er stellt Bezüge zur nahen Speicherstadt und zur Elbphilharmonie her und wird so auch dem Standort mit seiner hohen städtebaulichen Bedeutung als zentralem Entree zur HafenCity gerecht.

Der Neubau für die Spiegel-Gruppe zeichnet sich u. a. durch seine in mehrfacher Hinsicht hohe ökologische Qualität aus. Hierzu tragen ein niedriger Gesamt-Primärenergiebedarf mit weniger als 100 Kilowattstunde pro Quadratmeter und Jahr, dreifach verglaste Fenster sowie die Nutzung von Geothermie und Photovoltaikanlagen bei. Außerdem überzeugt das Gebäude durch seinen besonderen öffentlichen Charakter: Der Platz zwischen den beiden Gebäuden sowie Teilflächen des Erdgeschosses sind für die Öffentlichkeit zugänglich. Als erster privater Bauherr hat die Robert Vogel GmbH & Co. KG, die Eigentümerin des Spiegel-Gebäudes bleibt, mit dem Neubau des Spiegel-Verlagshauses eine Vorzertifizierung des HafenCity Umweltzeichens in Gold erhalten.

Das Gebäudeensemble auf der Ericusspitze stellt am zentralen Entree der HafenCity einen spannenden Kontrapunkt zur im Westen gelegenen Elbphilharmonie dar. Zwischen den beiden Bauten werden eine Plaza und weitere großzügige Freiräume gestaltet

Mit ihren verklinkerten Fassaden werden sich die Bauten am Brooktorkai erkennbar auf die benachbarte Speicherstadt beziehen. Das historische Backsteinensemble und – auf der anderen Seite des Brooktorhafens – der denkmalgeschützte Kaispeicher B sind prägende Milieugeber des Quartiers

Großbaustellen am Brooktorkai: Zwischen Speicherstadt, Brooktorhafen und dem Internationalen Maritimen Museum Hamburg im Kaispeicher B entstehen auf insgesamt 52.000 m² Bruttogeschossfläche (BGF) u. a. die neue Unternehmenszentrale des Germanischen Lloyds und Wohnungen unweit des Lohseparks



Über vier Baufelder erstreckt sich die Mäanderstruktur des Brooktorkais (35–38), 40.000 m² BGF wird hier allein der Germanische Lloyd für seine Unternehmenszentrale belegen. Auf der Ericusspitze entstehen der Unternehmenssitz der Spiegel-Gruppe (39a) und das Bürogebäude Ericus-Contor (39b)

STRANDKAI

In bester Lage: Wohn- und Arbeitsorte am Wasser

Von Wasser und Park umgeben, bietet der Strandkai spektakuläre Aussichten sowie beste Lagen für Wohnen und moderne Dienstleistungen. Das erste Bauwerk des Quartiers wurde bereits bezogen, das zweite folgt Anfang 2010

Der Strandkai prägt künftig die südliche, schon von den Elbbrücken einsehbare Stadtansicht: Grundstruktur seiner Blockrandbebauung sind sechs- bis siebengeschossige Gebäudeensembles, darin integriert oder auch frei stehend werden bis zu 15 Stockwerke bzw. 55 Meter hohe Turmaufsätze und Einzeltürme gebaut. Ihrerseits gewähren diese sieben Hochpunkte dann weite Ausblicke: stromabwärts über die Elbe, im Süden über den Hafen, im Norden und Westen über den Grasbrookhafen, die HafenCity und die innere Stadt.

Den entsprechenden städtebaulichen Wettbewerb hatte das Hamburger Büro Böge Lindner Architekten für sich entschieden. Insgesamt entstehen rund 200.000 m² Bruttogeschossfläche (BGF), sie verteilen sich auf zehn Baufelder. Im östlichen Bereich des Quartiers überwiegen Büroflächen für moderne Dienstleistungen. Auf den Bau von Wohnungen wird hier – zumindest direkt an der Wasserkante – wegen des nahen Kreuzfahrtterminals verzichtet.

Wohnungen entstehen dagegen in den Gebäudeensembles am Grasbrookpark. Die besonders exponierten Lagen der westlichen Kaizunge werden sogar exklusiv für Wohnnutzung reserviert. Eine Ausnahme bilden dabei nur die Erdgeschossflächen: Wie fast überall in der HafenCity sind hier publikumswirksame Nutzungen vorgesehen.

Anders als ursprünglich geplant, hat die Entwicklung des Strandkais schon begonnen. Direkt an den Marco-Polo-Terrassen wurde seit Mitte 2007 das erste Gebäudeensemble – bestehend aus einem Bürogebäude und einem Wohnturm – gebaut. In das Bürogebäude (59) zog im Sommer bereits der Konsumgüterkonzern Unilever mit seiner Zentrale für die deutschsprachigen Länder. Auf 25.000 m² BGF bietet der neue Unternehmenssitz jetzt Arbeitsplätze für rund 1.100 Mitarbeiter, außerdem Konferenzräume, ein Mitarbeiterrestaurant sowie ein öffentlich zugängliches Atrium. Nebenan werden ab Anfang 2010 die 58 exklusiven Wohneinheiten des Marco-Polo-Towers (58) an ihre neuen Eigentümer übergeben. Der Wohnturm entstand zunächst als so genannter veredelter Rohbau, der weitere Innenausbau liegt jetzt bei den einzelnen Wohnungseigentümern.

Der städtebauliche Entwurf für den Strandkai sieht eine eigenständige Blockrandtypologie mit sieben 55 Meter hohen Türmen vor

Brücken, Stege und Treppen stellen zahlreiche Verbindungen innerhalb des skulptural geformten, gebäudehohen Atriums der Unilever-Zentrale her. Vor dem Gebäude wurden die ersten Stadträume an der Elbe – u. a. eine große Freitreppe – angelegt

Mit der Unilever-Zentrale für die deutschsprachigen Länder (rechts) und dem Wohnturm Marco-Polo-Tower (Bildmitte) ist das erste Gebäudeensemble des Strandkais entstanden – exponiert liegt es zwischen der Elbe, den Marco-Polo-Terrassen und dem künftigen Grasbrookpark

Beide Gebäude realisierte die Hochtief Projektentwicklung GmbH. Das Büro Behnisch Architekten aus Stuttgart hatte den ausgeschriebenen Architekturwettbewerb für sich entschieden, sein Entwurf zeichnet sich durch eine organische und zugleich skulpturale Formgebung aus: So wirkt das Gesamtensemble auch als Landmarke, vor allem der 55 Meter hohe Wohnturm mit seinen zueinander verschränkten Stockwerken ist weithin sichtbar.

Im Zentrum des Bürogebäudes befindet sich ein lichtdurchflutetes, weit verzweigtes Atrium. Wie ein Baum gabelt es sich in Äste und Zweige, es zieht sich dabei durch alle sieben Stockwerke des Bauwerks. Durch das Erdgeschoss führt eine öffentlich zugängliche Passage, sie verbindet die Marco-Polo-Terrassen mit der neu gestalteten Kaipromenade am Elbufer. In dieser Passage befinden sich u. a. ein Eiscafé, ein Shop sowie ein Wellness-Spa. Den Zugang zur Elbe inszeniert eine baumbestandene Freitreppe, sie führt direkt auf die bereits in Teilen fertig gestellte Uferpromenade mit Blick auf das Kreuzfahrtterminal und den auf der anderen Elbseite befindlichen Hafen.

Das Unilever-Gebäude beeindruckt durch seine ökologische Nachhaltigkeit, es ist für eine Zertifizierung nach den Kriterien des Umweltzeichens HafenCity in Gold vorgesehen.

Auf der Kaispitze entwickelt sich das Quartier dann ab 2011 in seinem Westen weiter, die beiden dort geplanten Gebäudeensembles werden Ende 2009/Anfang 2010 ausgeschrieben. Geplant sind hier zwei Wohngebäude mit 26.000 m² BGF und 31.000 m² BGF sowie jeweils mit öffentlicher Nutzung im Erdgeschoss – die Fertigstellung erfolgt frühestens Ende 2014. Der östliche Teil des Strandkais wird zurzeit noch als Baustelle für die neue U-Bahn-Linie U4 und als Standort für das temporäre Kreuzfahrtterminal genutzt, er kann ab 2012/13 bebaut werden.

ENTWICKLUNGSRAHMEN

- Dienstleistung, Wohnen,, Gastronomie, Freizeit
- Modifizierte Blockstrukturen, sechs bis sieben Geschosse mit sieben bis zu 55 Meter hohen Türmen
- Insgesamt ca. 200.000 m² BGF
- B-Plan besitzt Vorweggenehmigungsreife
- Fertigstellung Unilever und Marco-Polo-Tower Sommer 2009/ Anfang 2010, andere Vorhaben Baubeginn ab 2012

ÜBERSEEQUARTIER

Überseequartier – ein neues Stück Stadt entsteht

Mächtige Rohbauten und ein wahrer Wald von Kränen prägen jetzt die Silhouette des künftigen Überseequartiers: Hier befindet sich der Kern von Europas größter innerstädtischer Baustelle. Der Nordteil des Gebiets wird bis Mai 2011 fertig gestellt

Ein einzigartiger Nutzungsmix kennzeichnet das zentrale Überseequartier: In dem rund 7,9 Hektar großen, so genannten Herzen der HafenCity werden rund 1.000 Menschen wohnen und bis zu 7.000 Menschen arbeiten, darüber hinaus ist mit täglich etwa 40.000 Besuchern zu rechnen. Besondere Anziehungspunkte sind das Science Center und das Kreuzfahrtterminal, außerdem stehen 68.000 m² Bruttogeschossfläche (BGF) für spannende Konzepte aus Einzelhandel und Gastronomie zur Verfügung.

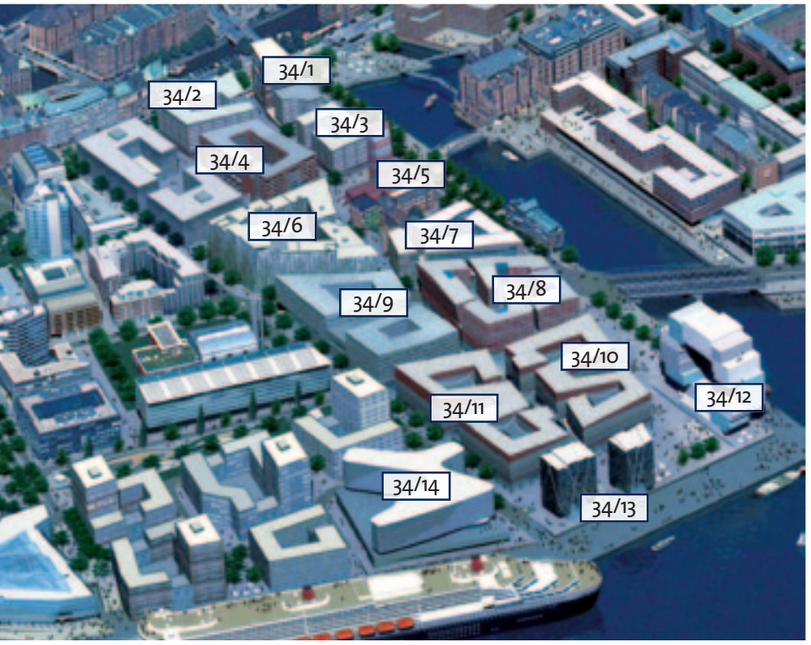
Nach einem zweistufigen internationalen Wettbewerbsverfahren war das Areal des Überseequartiers im Dezember 2005 an ein niederländisch-deutsches Investorenkonsortium (bestehend aus ING Real Estate, SNS Property Finance und Groß + Partner Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH) verkauft worden. International renommierte Architekten, unter ihnen die Niederländer Rem Koolhaas und Erick van Egeraat, hatten ein städtebauliches Gesamtkonzept für das Gebiet entwickelt. Schon zwei Jahre später, also im Herbst 2007, begannen die Bauarbeiten im Norden des Überseequartiers.

Im nördlichen Quartiersteil entstehen Wohnungen (neben klassischen Wohnformen auch Maisonettewohnungen und integrierte Stadthäuser) sowie ein vielfältiger Mix kleinteiliger Einzelhandels- und Gastronomiekonzepte in den Erdgeschossen. Die 25hours Hotel Company eröffnet an der Überseeallee zudem ein Designhotel mit 170 Zimmern. Im südlichen, ab Frühjahr 2010 in Bau gehenden Quartiersteil bestimmen Geschäftshaustypologien das Bild: Die oberen Stockwerke der Gebäude bieten Büroflächen, die unteren zwei oder drei Geschosse stellen Flächen für Geschäfte, Bistros, Cafés, Restaurants und Bars.

Dabei wird eine ebenso breite wie einzigartige Mischung unterschiedlicher Angebote hergestellt. Neben Flagshipstores, Markenboutiquen und Filialen internationaler Labels siedeln sich so genannte Inno-

Im Norden des Quartiers (rechter oberer Teil der markierten Fläche) wird seit Herbst 2007 gebaut, die meisten Gebäude (Namensgebung durch das Überseequartier Konsortium) werden hier bis Sommer 2010 fertig gestellt. Als einziges historisches Bauwerk des gesamten Gebiets ist das denkmalgeschützte ehemalige Haus des Amts für Strom- und Hafenbau erhalten geblieben. Nachdem die U-Bahn-Haltestelle Überseequartier im Rohbau fertig gestellt wurde, beginnt im Frühjahr 2010 die Quartiersentwicklung auch im Süden

ÜBERSEEQUARTIER



34/1 Einzelhandel, Gastronomie, Wohnen/Arbeitsgemeinschaft Trojan + Trojan und Dietz Joppien
34/2 Einzelhandel, Gastronomie, Büro/Arbeitsgemeinschaft Trojan + Trojan und Dietz Joppien
34/3 Einzelhandel, Gastronomie, Wohnen/Arbeitsgemeinschaft Trojan + Trojan und Dietz Joppien
34/4 Einzelhandel, Gastronomie, Wohnen/nps tchoban voss GbR
34/5 Einzelhandel, Gastronomie/Bolles + Wilson
34/6 Einzelhandel, Büro, Wohnen/EEA (Erick van Egeraat associated architects)
34/7 Einzelhandel, Wohnen/Böge Lindner Architekten
34/8 Einzelhandel, Büro/Léon Wolhage Wernik
34/9 Einzelhandel, Gastronomie, Büro/BDP
34/10 Einzelhandel, Gastronomie, Büro/KSP Engel und Zimmermann/Ortner & Ortner
34/11 Einzelhandel, Gastronomie, Büro/KSP Engel und Zimmermann/Allies and Morrison
34/12 Science Center/Wissenschaftstheater/OMA (Office of Metropolitan Architecture)
34/13 Einzelhandel, Gastronomie, Büro/EEA (Erick van Egeraat associated architects)
34/14 Kreuzfahrtterminal, Hotel/Massimiliano Fuksas

vationsmieter an: Darunter sind hamburg- oder sogar deutschlandweit bisher noch nicht realisierte Einzelhandelsformate zu verstehen. In hochwertigen Innenstadtlagen finden sich solche Angebote wegen der hohen Mieten sonst nur selten. Im Überseequartier werden sie jedoch gezielt gefördert – von ihrer Strahlkraft profitieren dann auch andere Einzelhändler. Mit der HafenCity lässt sich also das Einzelhandelsangebot der bestehenden Hamburger Innenstadt ergänzen und erweitern.

Auf die Realisierung einer Shopping Mall wird im Überseequartier verzichtet, stattdessen integriert sich der Einzelhandel in den städtischen Raum: Besucher sollen das Einkaufen in urbaner Atmosphäre erleben können. Außerdem überzeugt der ökologische Vorteil, da Shopping Malls allein durch die Notwendigkeit künstlicher Klimatisierung einen überdurchschnittlich hohen Primärenergiebedarf aufweisen.

Den Mittelpunkt der städtebaulichen Idee des Überseequartiers stellt der Überseeboulevard dar. Wie ein mäandrierender Fluss läuft er durch das gesamte Quartier. Mithilfe von geschwungenen Laufwegen und Fassaden lässt er abwechslungsreiche Stadträume entstehen. Auch in seiner Breite variiert der Boulevard, an manchen Stellen öffnet er sich zu Plätzen. Gestaltet wird er – wie die übrigen Stadträume im Überseequartier und rund um den Magdeburger Hafen – von der Architektin Beth Galí und ihrem Büro BB + GG arquitectes. Als Bodenbelag sieht die Spanierin kolorierten Beton und Naturstein vor, auf der gesamten Fläche spielt sie mit Höhenunterschieden. Rampen, Treppen oder Terrassen verbinden verschiedene Ebenen – und schaffen intime Stadträume im ansonsten quirligen Überseequartier.

Auch die architektonischen Entwürfe der einzelnen Gebäude beeindrucken. Beispielsweise wird das einzige noch erhaltene Backsteingebäude des Gebiets, das denkmalgeschützte Alte Hafenamt, für Einzelhandels- und Gastronomiekonzepte genutzt. Den Umbau sowie die Erweiterung plant das Büro Bolles + Wilson, ein erstes Gebäude wurde auf dem Areal schon fertig gestellt: Im InfoPavillon geben Modelle und Multimedia-Exponate schon heute Einblick in die Zukunft des bald lebendigen Quartiers.

Weiter südlich führt der Überseeboulevard bis zu den drei – auch architektonisch – wichtigsten Anziehungspunkten des Areals. Von Rem Koolhaas stammt der faszinierende Entwurf für das Science Center (siehe Seite 35). Das Kreuzfahrtterminal wurde vom italienischen Architekten Massimiliano Fuksas entworfen. Im gleichen Gebäude ist ein großes Hotel vorgesehen. Sein Bau beginnt voraussichtlich Ende 2011. Und mit den Waterfront Towers hat das Büro EEA Erick van Egeraat einen überzeugenden Entwurf für die Elbseite des Überseequartiers geliefert, die beiden Solitäre markieren unverkennbar den südlichen Abschluss des städtebaulichen Ensembles.

Im Norden des Überseequartiers wurde mittlerweile Richtfest gefeiert. Schon ab Sommer 2010 sind hier ca. 300 Wohnungen bezugsfertig, bis dahin eröffnen auch schon viele Geschäfte, die restlichen 60 Wohnungen und das Hotel folgen 2011. Im Frühjahr 2010 beginnen die Arbeiten im Süden des Überseequartiers. 2012/2013 wird dann ein Großteil des Areals entwickelt sein.

Die direkte Anbindung ans bestehende Stadtzentrum stellt dann die neue U-Bahn-Linie U4 sicher, ihr Bau hat im Sommer 2007 begonnen. Eine Haltestelle der U4 entsteht – geplant vom Darmstädter Büro netzwerkarchitekten – direkt im Überseequartier, die Fahrtzeit vom Jungfernstieg beträgt nur drei Minuten. Im Rohbau wurde die Haltestelle Überseequartier bereits Anfang 2009 fertig gestellt, ihre Inbetriebnahme ist für 2012 geplant. Übrigens benötigen selbst Fußgänger allenfalls zehn Minuten, um von der bisherigen Innenstadt ins Herz der HafenCity zu gelangen. Und natürlich ist auch an Autofahrer gedacht: Unter dem gesamten Überseequartier wird eine Tiefgarage mit rund 3.400 Stellplätzen angelegt.

Stadtansichten: Maßstäbe setzt im Überseequartier schon jeder einzelne architektonische Entwurf für sich, zusammen ergeben die verschiedenen Bauten ein faszinierendes, neues Stück Stadt

Zwischen den einzelnen Gebäuden des Überseequartiers laden großzügige und qualitätsvolle Freiräume zum Flanieren ein. Zahlreiche Geschäfte sowie Bars, Bistros, Cafés und Restaurants werden unmittelbar in den städtischen Raum integriert, so sind spannende Shopping-Erlebnisse unter freiem Himmel gewährleistet

NUTZUNGSVERTEILUNG

Bis 2012/13 entstehen ca. **275.000 m²** Bruttogeschossfläche (BGF) im Überseequartier.

- Wohnflächen: ca. **47.000 m²** BGF
- Büroflächen: ca. **124.000 m²** BGF
- Einzelhandel: ca. **53.000 m²** BGF
- Gastronomieflächen: ca. **12.500 m²** BGF
- Kreuzfahrtterminal: ca. **3.000 m²** BGF
- Hotelflächen: ca. **35.500 m²** BGF

- Zusätzlich Science Center/ Wissenschaftstheater/ Drittnutzung: ca. **23.000 m²** BGF

ELBTORQUARTIER

Das neue Wissensquartier der HafenCity

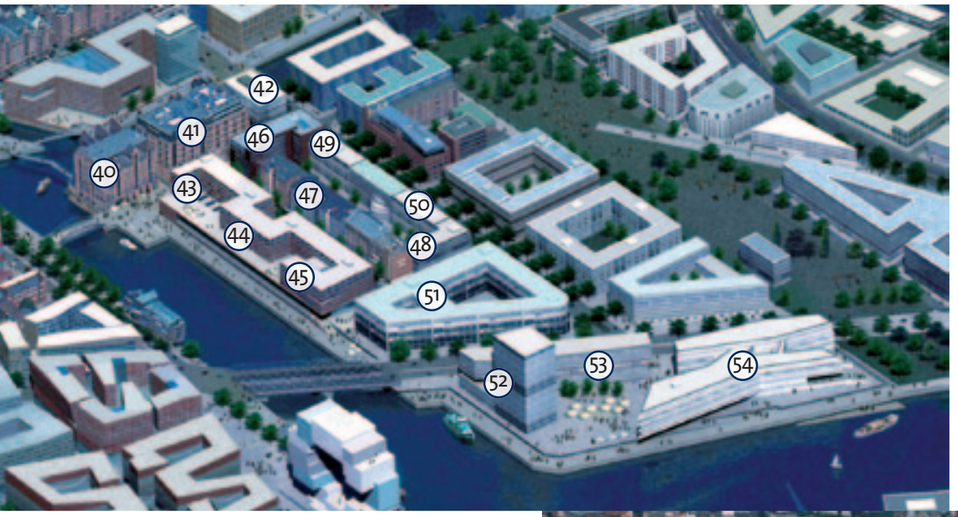
Östlich des Magdeburger Hafens entsteht mit der HafenCity Universität, der Greenpeace-Zentrale, dem designport hamburg und weiteren Nutzern aus der Kreativbranche ein neues innovatives „Wissensquartier“. Durch eine Vielzahl von Gebäuden mit hohen ökologischen Standards geprägt, wird es sich außerdem zu Hamburgs erstem nachhaltigen Vorzeigequartier entwickeln

Zwischen dem Magdeburger Hafen im Westen, dem Brooktorhafen im Norden und dem Quartier Am Lohsepark im Osten entsteht ein vielseitiges, belebtes Viertel: Sein besonderes Flair verleihen ihm nicht nur die 1.500 Studenten der HafenCity Universität (HCU) sowie die Mitarbeiter und Nutzer vieler anderer zukunftsweisender Projekte. Auch das westlich gelegene, pulsierende Überseequartier wird die Stimmung im Elbtorquartier entscheidend beeinflussen.

Mit seiner städtebaulichen Konzeption greift das Quartier unterschiedliche Bauformen und Baukörper auf. Im Süden wird bis zu 70 Meter hoch gebaut, im Osten entsteht anknüpfend an die Bestandsbebauung eine rund 170 Meter lange Blockstruktur – diese wird auch direkt am Magdeburger Hafen wieder aufgegriffen.

Von der Speicherstadt ist das Quartier fußläufig über die neue Museumsbrücke zu erreichen, der Weg führt dabei zunächst durch die Passage des denkmalgeschützten Kaispeichers B (40). Dieser älteste, 1879 errichtete Bau der HafenCity bildet einen markanten nördlichen Eingang ins Areal, seit Sommer 2008 beherbergt er das Internationale Maritime Museum Hamburg (siehe Seite 34). Sowohl die Museumsbrücke (Architekt: Dietmar Feichtinger, Ingenieure: WTM Engineers) als auch der umgebaute Kaispeicher B (MRLV Marcovic Ronai Voss Architekten) wurden vom Architekten- und Ingenieurverein Hamburg e. V. (AIV) als Hamburger Bauwerke des Jahres 2007 ausgezeichnet, für die Brücke ging diese Auszeichnung auch an die HafenCity GmbH Hamburg als Bauherrin.

Die HafenCity Universität (HCU) wird das Flair des Elbtorquartiers entscheidend mitprägen, ab Wintersemester 2012/2013 beginnt in ihrem Neubau u. a. der Lehrbetrieb für 1.500 Studenten. Das am Flussufer entstehende HCU-Gebäude wurde bereits mit dem Umweltzeichen HafenCity in Gold vorzertifiziert



Zwischen Magdeburger Hafen im Westen, Brooktorhafen im Norden und dem künftigen Lohsepark im Osten entsteht in den nächsten Jahren ein sehr belebtes Viertel. Alte und neue Architektur stehen hier in einem spannenden Dialog

Noch befinden sich nur Freiflächen und Bestandsbauten im Elbtorquartier, in seinem Süden wird schon an der neuen U-Bahn U4 gebaut. Als erster Neubau entsteht bereits das Hauptzollamt Süd (46), ab Ende 2009 die HafenCity Universität. Die Bauarbeiten an weiteren Projekten beginnen 2010 und 2011

Aus der Passage des Kaispeichers B führt der Weg auf den von der katalanischen Architektin Beth Galí gestalteten Museumsplatz und die Promenade am Magdeburger Hafen. Direkt neben dem Kaispeicher B befindet sich ein weiteres Speichergebäude (41) aus dem Jahr 1977/1978, die Hamburger Kaufleute Gebrüder Heinemann haben es nach einem Entwurf des Architekten Ulrich Arndt 2007/2008 zum Hauptsitz ihres Unternehmens umgebaut.

Ein Projekt mit insgesamt 30.000 m² Bruttogeschossfläche (BGF) wird bis 2011 entlang der Uferpromenade des Magdeburger Hafens realisiert. Nach einem Entwurf der ARGE Bob Gysin + Partner BGP Architekten aus Zürich, die als Sieger aus einem kombinierten städtebaulichen und architektonischen Wettbewerb hervorging, entsteht hier ein mäandrierendes Gebäudeensemble mit drei Nutzungskomponenten. Auf zwei Ebenen – sowohl auf dem direkt am Wasser gelegenen Promenadenniveau als auch auf dem hochwassersicheren Warftniveau – bieten die Gebäude großzügigen Raum für öffentliche Nutzungen, beispielsweise in Form von Cafés, Geschäften und Ausstellungsflächen. Bisher im Stadtteil einzigartig ist die so genannte Stadtloggia, ein zehn Meter tiefer und acht Meter hoher Arkadenraum mit weiten Ausblicken über das Wasser.

Im nördlichen Gebäudeteil entstehen – neben den durchgängig geplanten öffentlichen Erdgeschossnutzungen – rund 60 Wohnungen (43), im mittleren Gebäudeteil wird der neue designport hamburg realisiert (44): Seine rund 10.000 m² BGF sind ausschließlich für Design-affine Nutzungen vorgesehen. Dabei belegt das öffentliche Designzentrum designxport sowohl Sockel- als auch Erdgeschoss. Mit ihm entstehen Ausstellungs- und Veranstaltungsflächen, eine Design-Bibliothek, ein Design-Archiv, ein Design-Shop und Gastronomieflächen. In den oberen Stockwerken können Unternehmen aus der Designbranche Büroflächen oder integrierte Wohn- und Arbeitslofts anmieten. So erhält die renommierte Hamburger Design- und Kreativwirtschaft erstmals ein Zentrum mit integrierter Kommunikations- und Repräsentationsplattform.

In den ebenfalls 10.000 m² BGF großen südlichen Teil des Ensembles ziehen die Deutschlandzentrale der Umweltschutzorganisation Greenpeace sowie der Ökostromanbieter Greenpeace Energy eG (45). Wie auch die anderen Nutzer stellt insbesondere Greenpeace höchste Anforderung an die Nachhaltigkeit des gesamten Gebäudes, eine Zertifizierung mit dem strengen Gold-Standard des Umweltzeichens HafenCity wird angestrebt (siehe Seite 40 ff.). Schon während des Wettbewerbs hatte Architekt Bob Gysin daher die Expertise von Fachplanern für energieeffizientes Bauen eingeholt, seinen 1. Preis teilt er aus diesem Grund auch mit der ARGE 3-Plan Haustechnik AG, Winterthur, und mit EK Energiekonzepte AG, Zürich.

Prägend für das „Wissensquartier“ wird ebenfalls die direkt am Baakenhafen geplante HafenCity Universität sein. Bisher waren ihre Fächer wie Architektur, Bauingenieurswesen, Geomatik und Stadtplanung über verschiedene Standorte in der Stadt verteilt, ab dem Wintersemester 2012/2013 kann in einem gemeinsamen Gebäude studiert, geforscht und gelehrt werden. An der Schnittstelle von Magdeburger

ELBTORQUARTIER

Bereits 2008 eröffnete im historischen Kaispeicher B das Internationale Maritime Museum Hamburg. Zuvor war dieses älteste Speichergebäude der Hansestadt aufwendig saniert worden, seine neogotische Architektur blieb dabei aber unangetastet

Mit einer temporären Kapelle im Quartier Am Sandtorpark/Grasbrook öffnet sich das Ökumenische Forum „Brücke“ schon jetzt dem Stadtteil (links). An der Shanghaiallee wird bis 2011 ein eigenes Gebäude für dieses deutschlandweit einzigartige Projekt entwickelt (Wettbewerbsentwurf rechts)

Hafen und Baakenhafen erfolgt Ende 2009 der Auftakt für den neuen Universitätsbau (54): Nach dem Entwurf des Dresdner Architektenbüros Code Unique öffnet sich der HCU-Neubau mit einem einladenden Foyer zu seinem Vorplatz, zum Magdeburger Hafen sowie zum Lohsepark. Viele Vorlesungssäle und Seminarräume erlauben einen direkten Ausblick auf die Elbe. Auch diesen Bau weisen besondere ökologische Qualitäten aus – er wurde bereits nach dem Gold-Standard des Umweltzeichens HafenCity vorzertifiziert.

Und zwei weitere Projekte verleihen dem Quartier eine soziale sowie spirituelle Prägung. Mit dem Stadthaushotel (48) entsteht spätestens ab 2010 Europas größtes integratives Hotel. 40 der 60 Arbeitsplätze werden von Menschen mit Behinderungen besetzt, vor allem für Gäste mit Mobilitätseinschränkungen bietet das Stadthaushotel rund 80 Zimmer und ein Restaurant. Träger des Stadthaushotels ist der Verein jugend hilft jugend e. V., die Freie und Hansestadt Hamburg fördert es durch einen Investitionszuschuss.

An der Shanghaiallee soll zudem Anfang 2011 das ökumenische Forum Brücke eröffnen. Insgesamt 18 christliche Kirchen tragen dieses deutschlandweit einzigartige Gemeinschaftsprojekt. Das öffentlich zugängliche Erdgeschoss des Forums dient als Begegnungsstätte, eine Kapelle bietet einen stillen Rückzugsort im sonst so quirligen Quartier. Außerdem zieht der Laurentiuskonvent ins Gebäude ein: Die Mitglieder dieser ökumenisch-geistlichen Gemeinschaft leben hier in Wohn- oder Hausgemeinschaften zusammen. Den Architekturwettbewerb für das 4.600 m² BGF große Bauwerk gewann im Juli das Büro Wandel, Hoefer, Lorch + Hirsch. Die Saarbrücker Architekten haben u. a. bereits in München und Dresden überzeugende Sakralbauten gestaltet. Auch mit diesem Projekt gibt die HafenCity neuen, innovativen Ideen Schubkraft.

An öffentliche Verkehrsmittel ist das Elbtorquartier schon heute gut angebunden: Vom Norden des Viertels aus lässt sich die U-Bahn-Station Messberg binnen weniger Minuten zu Fuß erreichen. Den direkten Anschluss an das U-Bahn-Netz stellt ab 2012 die neue U-Bahn-Linie U4 her, im Süden des Quartiers eröffnet dann die Haltestelle HafenCity Universität. Zusätzlich wird das Elbtorquartier sogar per Schiff erschlossen: Die Hafenfähren steuern voraussichtlich ab 2011 einen Anleger auf der Höhe des HCU-Vorplatzes an.

Zu den nachhaltigen Qualitäten des Greenpeace-Gebäudes trägt auch sein begrüntes Foyer bei (rechts). Die Deutschland-Zentrale der Umweltschutzorganisation zieht – wie der designport hamburg – in ein mäandrierendes Gebäudeensemble am Ufer des Magdeburger Hafens (ganz rechts), auch insgesamt 100 Wohnungen entstehen hier

AM LOHSEPARK

Vom Ort industrieller Pioniere zum grünen Stadtquartier

Historische Gebäude aus früher Industrieansiedlung und Bahnsteig-Relikte des ehemaligen Hannoverschen Bahnhofs prägen das Quartier als einen für die hamburgische Geschichte bedeutenden Ort. Mit dem Lohsepark in seinem Zentrum entsteht das grüne Herz der HafenCity

Konzeptskizze für die Gestaltung eines Gedenkorts zum Deportationsgeschehen am ehemaligen Hannoverschen Bahnhof

Der Lohsepark als „Central Park" der HafenCity ist nicht nur namensgebend für das neue Quartier, er steht auch konzeptionell und stadtplanerisch im Zentrum der Entwicklung. Sämtliche Gebäude schließen sich westlich und östlich an die 3,5 Hektar große Parkanlage an. Das Quartier ist außerdem verkehrlich hervorragend erschlossen: Die U-Bahn-Haltestelle HafenCity Universität nimmt in 2012 mit der neuen Linie U4 ihren Betrieb auf.

Ausgangspunkt der Entwicklung für das Quartier Am Lohsepark ist das denkmalgeschützte Gebäudeensemble am Lohseplatz. Einst hatte die dort ansässige Harburger Gummi-Kamm-Compagnie zu den Vorreitern der Industrialisierung Hamburgs gezählt. Der Unternehmer Heinrich Christian Meyer gründete 1836 eine der ersten mit einer Dampfmaschine betriebenen Fabriken Hamburgs. Hergestellt wurden u. a. Kämme, Knöpfe, Spangen und Stöcke. Der Name „Stockmeyerstraße" verweist noch heute auf den Spitznamen des Firmengründers. Inzwischen ist das historische Ensemble ein – sensibel saniertes – architektonisches Schmuckstück. Es beherbergt u. a. die im April 2008 eröffnete private Autosammlung Prototyp und vorläufig den Präsidiumssitz der HafenCity Universität. Auch viele Unternehmen aus der Kreativ- und Medienbranche wurden durch das inspirierende Umfeld angezogen. In unmittelbarer Nachbarschaft wird das historische Backsteinensemble von drei kleineren Neubauten ergänzt (67–69).

Südlich davon sind auf den Baufeldern 70 und 71 mit rund 40.000 m² Bruttogeschossfläche (BGF) zwei große, überwiegend wohngenutzte Gebäude geplant, die stark ausdifferenzierte Wohnkonzepte in rund 380 Einheiten bieten. Miet- und Eigentumswohnungen lassen sich hier ebenso realisieren wie Sonderkonzepte. Derzeit wird das einstufige Investorenauswahlverfahren vorbereitet, eine Anhandgabe erfolgt im Frühjahr 2010. Östlich des

Luftbild der künftigen Quartiersfläche: Noch wird sie teilweise von einer Spedition genutzt und ist auch durch Erschließungsmaßnahmen gebunden

Lohseparks sind am Ufer des Brooktorhafens zwei Bürogebäude geplant, auch diese Baufelder (73, 74) könnten 2009/2010 anhand gegeben werden.

Die übrigen Flächen östlich der Grünfläche sind noch bis 2018 durch die Nutzung einer Spedition und zum Teil während der nächsten Jahre für die U-Bahn-Logistik und die Baumaßnahmen der DB AG am Bahndamm gebunden. Dies gilt ebenfalls für den südlichen Teil des Lohseparks. Hier entsteht dann u. a. eine weiterführende Schule.

Eine Teilrealisierung des Parks beginnt allerdings schon vorher: Der bereits zur Verfügung stehende Nordteil wird zusammen mit Spiel- und Bewegungsflächen bis 2012/2013 angelegt. Nicht nur für das gleichnamige Quartier hat der Lohsepark eine herausragende Bedeutung – er dient allen in der HafenCity lebenden und arbeitenden Menschen als zentraler grüner Erholungsraum.

Derzeit läuft der freiraumplanerische Wettbewerb zu seiner Gestaltung. In dem zweiphasigen, begrenzt offenen Ideen- und Realisierungswettbewerb sollen 30 ausgewählte Landschaftsarchitekturbüros gleichzeitig auch künstlerische Vorschläge für die Gestaltung eines in und an der Grünfläche geplanten Erinnerungsorts erarbeiten: Auf dem Areal des künftigen Parks hatte sich einst der Hannoversche Bahnhof befunden. Von dem bis 1906 wichtigsten Bahnhof der Hansestadt aus waren während des Zweiten Weltkriegs mindestens 7.692 Menschen – vor allem Juden, Sinti und Roma – in Konzentrations- und Vernichtungslager deportiert worden.

Bei der Planung dieses historisch sensiblen Orts arbeiten die am kombinierten Wettbewerb teilnehmenden Landschaftsplaner zum Teil mit Künstlern zusammen. Bereits im Oktober 2008 wurde ein Rahmenkonzept für den Gedenkort öffentlich vorgestellt. Im Mittelpunkt der Konzeption stehen authentische Relikte des ehemaligen Bahnsteigs 2 sowie mehrere Gleisverläufe. Zum langfristigen Schutz dieser Relikte wurde sogar der Masterplan angepasst.

Das Konzept für den Gedenkort sieht eine diagonal durch das Areal des Lohseparks laufende, landschaftsgestalterische Verbindung zwischen dem einstigen Bahnhofsvorplatz und den Bahnsteig-Relikten vor. Bewusst wird so ein Einschnitt ins städtebauliche Bild markiert. Die Sichtachse zwischen beiden Stätten macht den historischen Weg der Deportationszüge visuell nachvollziehbar. In einem neuen Gebäude auf der Westseite des Parks (68) wird der Erinnerungsort durch ein Dokumentationszentrum ergänzt. Eine im Frühjahr 2009 im Kunsthaus Hamburg gezeigte Ausstellung zum Deportationsgeschehen soll dort ihren endgültigen Ort finden. Der im Lohsepark selbst befindliche Teil des Konzepts kann erst realisiert werden, sobald ab 2018 die entsprechenden Flächen zur Verfügung stehen.

Zwar stellt es eine Herausforderung dar, den Lohsepark gleichzeitig als Erinnerungsort und als Park zu planen. Doch hier liegt auch eine große Chance: Erstmals entsteht in Hamburg ein solcher Ort des Erinnerns an zentraler, auch im Alltag intensiv genutzter Stelle.

Historischer Ort: das Portal des ehemaligen Hannoverschen Bahnhofs

KULTURELLE HÖHEPUNKTE

Vorhang auf: die HafenCity als Bühne für die Kultur

Kunst- sowie Kulturschaffende erschließen sich die HafenCity – und werden dabei vielfältig gefördert. Unterschiedlichste Träger entwickeln bereits kleine und große Kunst- und Kulturprojekte. An prägnanten Orten der HafenCity entstehen Institutionen mit internationaler Strahlkraft: Schon heute wird Kultur im Stadtteil nicht nur konsumiert, die HafenCity ist Inspirationsort für eine innovative kulturelle und künstlerische Produktion geworden

Bis ins Jahr 2003 war das heutige Areal der HafenCity ein großer weißer Fleck auf Hamburgs künstlerisch-kultureller Landkarte: So lange unterbanden das Hafenentwicklungsgesetz und der Freihafenstatus jede Nutzung, die sich nicht auf den Hafen bezog. Kunst und Kultur konnten daher kaum – wie in anderen Städten durchaus üblich – allmählich ins Hafengebiet „einsickern“.

Doch mit der Entwicklung der HafenCity wird diese für die Freie und Hansestadt Hamburg so zentrale Fläche für die Kultur geöffnet. Im Entwicklungsprozess des Stadtteils spielen kulturelle sowie künstlerische Nutzungen inzwischen ein wichtige Rolle als Impulsgeber.

Wegweisend für eine besondere kulturelle Vorprägung des Gebiets war schon die Entscheidung, hafentypische Strukturen wo möglich zu erhalten: Historische Hafenbecken und Kaimauern, Kräne und Speichergebäude wurden saniert – auf dieser kulturhistorischen Prägung des Gebiets wird nun aufgesetzt.

Und vollkommen neue „Schauplätze“ für Kunst und Kultur entstehen jetzt überall in der HafenCity. Damit sind längst nicht nur die großen, institutionalisierten Kultureinrichtungen wie die Elbphilharmonie, das Internationale Maritime Museum Hamburg oder das Science Center gemeint.

Bereits heute wird das Gebiet der HafenCity auch für zahlreiche kulturelle und künstlerische Aktivitäten genutzt. Standen dafür zunächst in erster Linie schon freigemachte Flächen temporär zur Verfügung, so haben heute auch Flächen in Gebäuden oder die bereits fertig gestellten öffentlichen Freiräume diese Funktion übernommen. Denn bei der Gestaltung der Parks, Promenaden und Plätze werden stets die Anforderungen von Kunst und Kultur mitberücksichtigt.

BREIT AUFGESTELLT: KULTURSZENE MIT ZAHLREICHEN AKTEUREN

Zwar gewinnen kulturelle Nutzungen im entstehenden Stadtteil seit 2003 kontinuierlich an Bedeutung. Doch noch ist die junge Kunst- und Kulturlandschaft hier in besonderer Weise unterstützungsbedürftig – dafür sind im Laufe der Zeit wichtige Kooperationen und Organisationsstrukturen entstanden. Inzwischen wird Kultur in der HafenCity von unterschiedlichsten Akteuren geprägt.

Neben einzelnen entscheidenden Initiativen wie der Musikalischen LandArt war die Kooperation von Hamburgischer Kulturstiftung, Körber-Stiftung und HafenCity Hamburg GmbH mit ihrer Auslobung eines ersten Künstler-Wettbewerbs der Startpunkt der kulturellen Besetzung des Stadtteils. An dem Wettbewerb hatten 2004/2005 rund 120 Künstler teilgenommen, 12 Projekte wurden ausgewählt und realisiert. Später folgten im Rahmen derselben kulturellen Kooperation auch Theaterstücke, darunter ein eigens inszeniertes Sommerprogramm des Thalia Theaters im Zelt.

Mittlerweile engagieren sich auch andere Hamburger Kulturinstitutionen. Über 30 Künstlerinitiativen aus aller Welt trafen sich beispielsweise im Spätsommer 2009 auf dem Strandkai zu „subvision.kunst.festival.off“. An diesem zwölftägigen Kunstfestival präsentierten Künstlerinitiativen so genannte Off-Kunst, also Arbeiten fernab des etablierten Kunstbetriebs mit überwiegend temporärem Charakter. Getragen wurde das unkonventionelle Festival von der Hochschule für Bildende Künste, den Deichtorhallen und der Hamburger Kunsthalle.

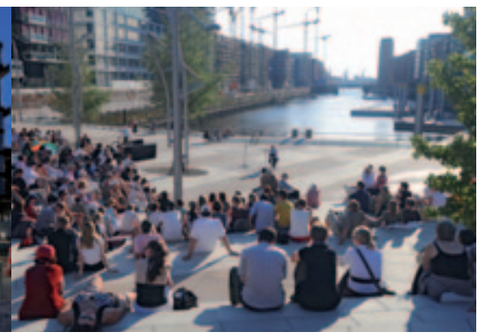
Daneben bestehen schon privat getragene Projekte wie beispielsweise das Automuseum Prototyp: Im denkmalgeschützten Gebäude der Harburger Gummi-Kamm-Compagnie zeigt es vor allem historische Rennautos und Sportwagen. Auch Anwohner werden vermehrt aktiv, sie haben den Verein Kunstkompanie e. V. gegründet und u. a. Treppenhauskonzerte oder eine temporäre schwimmende Skulptur im Grasbrookhafen organisiert.

Durch den Koordinierungskreis Kultur HafenCity werden die verschiedenen Akteure und Aktionen gebündelt. Im Mai 2005 hatte Kultursenatorin Prof. Dr. Karin von Welck dieses Expertengremium berufen, regelmäßig kommen seither Vertreter der Behörden und der HafenCity Hamburg GmbH mit Fachleuten zusammen: beispielsweise aus darstellender und bildender Kunst, klassischer Musik, Popmusik, Klub-Kultur und Literatur. Alle Mitglieder tragen Fragestellungen oder Ergebnisse zurück in ihre jeweilige Szene, die Kompetenz ihrer Netzwerke fließt dadurch mit in die Diskussionen ein. Der Koordinierungskreis übernimmt aber auch eine Mitverantwortung für die Gestaltung des kulturellen Angebots in der HafenCity. Er entwickelt Konzepte und schafft somit neue Möglichkeiten für Kunst und Kultur.

Kunst und Kultur werden in der HafenCity also nicht nur – von Bewohnern, Besuchern und Touristen – konsumiert, sondern auch produziert. Wohn-, Arbeits-, Freizeit- und Kulturnutzungen sind eng miteinander verwoben. Der Stadtteil dient als Inspirationsraum, er ist Grenzort zwischen Wasser und Land, zwischen Fertigem und Unfertigem, zwischen Neuem und Altem.

Nicht nur wegen ihrer Funktion als Milieugeberin kommt dabei der historischen Speicherstadt eine besondere Bedeutung zu: Mehrere Museen erzählen hier bereits von der Vergangenheit des denkmalgeschützten Ensembles- Jetzt zieht der Ort immer mehr Kreative an, unter ihnen sind Künstler und Galeristen. Eine bedeutende Rolle als kultureller Pionier spielt hier vor allem der „Hamburger Jedermann“ von Michael Batz. Lange bevor das Gebiet der HafenCity zu einem Ort der Kultur werden konnte, etablierte sich dieses Theatererlebnis vor spektakulärer Speicherstadt-Kulisse bereits in den 1990er Jahren als fester Bestandteil der Hamburger Kulturszene.

3.000 Jahre spannender Seefahrtsgeschichte werden auf den zehn Decks des sanierten ehemaligen Getreidespeichers bereits seit Juni 2008 erzählt



Ob Festivals, feste Skulpturen, „ambulante Kunstversorgung“ oder regelmäßige Veranstaltungsreihen: Zahlreiche Kunst- und Kulturveranstaltungen locken Bewohner und Besucher der Hansestadt in die HafenCity

KULTURELLE HÖHEPUNKTE

INTERNATIONALES MARITIMES MUSEUM HAMBURG

Eine herausragende Rolle spielen die drei großen Kultureinrichtungen der HafenCity: Schon im Sommer 2008 wurde das Internationale Maritime Museum Hamburg eröffnet. Es entstand im 1879 fertig gestellten Kaispeicher B (Architekten: Wilhelm Emil Meerwein, Bernhard Hanssen), dem ältesten Speichergebäude in der HafenCity und der Speicherstadt.

Seit Mitte 2005 war der Speicher im Elbtorquartier unter Federführung von Architektin Mirjana Markovic aufwendig saniert und gleichzeitig zum Museum umgebaut worden, die charakteristische Architektur des denkmalgeschützten Speichergebäudes war dabei unangetastet geblieben. Durch sein Erdgeschoss verläuft nun eine Passage, in der auch der Museumsshop, ein Restaurant und ein Bistro untergebracht sind. Die Museumsbrücke, eine Fußgängerquerung über den Brooktorhafen, führt direkt in die Passage hinein und erschließt das neue Museum von der Speicherstadt im Norden aus.

Die zehn Decks des Museums zeigen jetzt eine Ausstellung auf der Basis der privaten Sammlung von Professor Peter Tamm. Sie besteht vor allem aus Schiffsmodellen, Konstruktionsplänen für Schiffe sowie einer Vielzahl nautischer Geräte, Gemälde und Grafiken. Jedes der zehn Stockwerke befasst sich jeweils mit einem Schwerpunktthema wie zum Beispiel der Tiefseeforschung oder der Marinemalerei. Insgesamt stehen 11.500 m² Ausstellungsfläche zur Verfügung. Auch das Institut für Schifffahrts- und Marinegeschichte sowie eine Bibliothek mit Archiv sind im Kaispeicher B und im Nachbargebäude untergekommen.

Atemberaubender Bau, unvergleichliche Lage: Wie eine große gläserne Welle scheint die Elbphilharmonie über dem Gebäude des ehemaligen Kaispeichers A zu schweben

Das Architekturbüro OMA aus Rotterdam hat das spektakuläre, 70 Meter hohe Gebäude des Science Centers entworfen, es öffnet sich wie ein Tor zur Welt der Wissenschaft. Im Inneren setzt das Ausstellungskonzept auf erfahrbares Lernen

ELBPHILHARMONIE

Mit der Elbphilharmonie gewinnt Hamburg ein unvergleichliches Wahrzeichen: Nach Plänen des Architekten Werner Kallmorgen war der mächtige Kaispeicher A von 1963 bis 1966 als Kakaospeicher gebaut worden, auf diesem Gebäude errichten die Schweizer Architekten Herzog & de Meuron jetzt ein spektakuläres Konzerthaus. Zwar wurde das markante Speichergebäude zunächst komplett entkernt, Kubatur und auch Fassaden blieben aber erhalten. So entsteht ein weltweit einmaliger architektonischer Hybrid, der zudem um ein Fünf-Sterne-Hotel und 47 Wohnungen ergänzt wird.

Denn den ehemaligen Speicher krönt künftig eine wellenförmig geschwungene, geneigte Glaskonstruktion: So verbinden sich historische Hafenarchitektur und zeitgenössische Architekturkreativität, Hafentradition und neue Identität des Stadtteils. Zwischen Bestandsgebäude und neuer Wellenkrone entsteht auf 37 Metern Höhe eine öffentliche Plaza mit fantastischem Ausblick auf den Hafen, die HafenCity, die Elbe und die Stadt.

Das entkernte Speichergebäude selbst wird zu zwei Dritteln als Parkfläche genutzt, daneben finden hier auch die Backstage-Bereiche sowie Räume für musikpädagogische Angebote Platz. Im gläsernen Neubau entstehen zwei große Konzertsäle für 2.150 bzw. 550 Besucher. So wird die Elbphilharmonie zu einem einzigartigen, nahezu 110 Meter hohen Aufführungsort von klassischer Musik, Musik des 21. Jahrhunderts und anspruchsvoller Unterhaltungsmusik. Ende 2008 hat die Arbeit am Neubau begonnen, 2012 kann dann das erste Konzert im großen Saal gespielt werden.

Schon mit ihren ersten Entwürfen für das Konzerthaus hatten die Architekten Herzog & de Meuron 2003 international Aufsehen erregt, realisierbar wurden ihre Pläne aber erst durch das beispiellose Engagement der Hamburger Bürger: Sie sagten bisher bereits insgesamt 68 Millionen Euro an Spenden für den Bau und Zustiftungen für den späteren Spielbetrieb zu.

SCIENCE CENTER

Das Gebäude für ein weiteres kulturelles Leuchtturmprojekt gestaltet der niederländische Architekt Rem Koolhaas mit seinem Office for Metropolitan Architecture (OMA): Anfang 2008 stellte er seinen zweiten, vollkommen überarbeiteten Entwurf für das Science Center vor. Wie ein stehender, kantiger Ring ist das Bauwerk jetzt geformt, direkt am Elbufer findet es seinen Standort im Überseequartier. Sinnbildlich öffnet sich das Science Center sowohl zum Hafen als auch zur Stadt, es wird zum Symbol eines Tors zur Wissenswelt.

Sein inhaltliches Konzept gleicht einem Weltbaukasten: Zehn naturwissenschaftliche Schwerpunktthemen werden hier spannend dargestellt, gleichzeitig Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen verständlich gemacht. Wissenschaft, so zeigt das geplante Science Center, muss nicht trocken und langweilig sein. Das Ausstellungskonzept sieht viele Hands-on-Exponate vor. Sie dürfen – und sollen – angefasst sowie ausprobiert werden: Durch spielerisches Erkunden und selbständiges Experimentieren wird Wissensvermittlung hier zu einem aufregenden Erlebnis.

Die Projektentwicklungsgesellschaft Groß + Partner hat dieses Ausstellungskonzept – stellvertretend für das Investorenkonsortium Überseequartier – Ende 2006 vorgelegt. Es war in enger Kooperation mit Vertretern der Hochschulen, mit Hamburger und externen Fachleuten und Wissenschaftsjournalisten, Behörden der Freien und Hansestadt Hamburg und der HafenCity Hamburg GmbH entstanden.

Auch die nächsten Schritte für Finanzierung und Realisierung des 23.000 m² BGF großen Gebäudes sind bereits abgesteckt: Auf der Finanzierungsseite leistet das Überseequartier-Konsortium einen Beitrag, weitere Mittel werden durch teilweise private Nutzungen des Bauwerks akquiriert. Die Freie und Hansestadt Hamburg hat bereits öffentliche Gelder reserviert. Außerdem wird für das Science Center eine erhebliche mäzenatische Unterstützung erwartet. Denn dieses Projekt stellt für die naturwissenschaftlich-technischen Themen der Gesellschaft einen wichtigen Erfahrungsort dar. Auch das Interesse an naturwissenschaftlich-technischen Fragen und am Studium dieser Fächer erfährt durch das Science Center eine wesentliche Stärkung.

ÖFFENTLICHE STADTRÄUME

Die Stadt der Plätze, Parks und Promenaden

Der neue Stadtteil bereichert die Hansestadt um spannende, neue Stadträume – am und sogar auf dem Wasser

Wahrscheinlich ist es mehr als nur ein Zufall, dass die beiden großen bisher entschiedenen Freiraumwettbewerbe von Büros aus Barcelona gewonnen wurden: So wichtig wie in der HafenCity wurden urbane Freiräume sonst nur in wenigen, meist südeuropäischen Städten genommen. Im neuen Stadtteil dienen Plätze, Promenaden und Parks nicht nur als städtebauliche Klammer für verschiedenartige Architektur- und Nutzungsformen sowie als öffentliche Orte, sondern auch als eigenständige, das Stadtbild prägende Elemente.

Eindrucksvoll lässt sich die hohe Bedeutung dieser Orte für die HafenCity schon an wenigen Eckdaten ablesen: 20 Prozent ihres Areals gilt es, als öffentliche Freiflächen zu gestalten, für weitere 20 Prozent der Flächen bestehen öffentliche Gehrechte. Auch die 34 Hektar umfassenden Wasserflächen (ohne Elbe) werden eingebunden und genutzt. In der HafenCity entsteht so ein abwechslungsreicher Kanon aus kleinen und größeren Boulevards, Parks, Plätzen sowie Promenaden an und auf dem Wasser.

Die – zu einem großen Teil bereits fertig gestellten – Stadträume der westlichen HafenCity wurden vom Architekturbüro EMBT Arquitectes Associats entworfen. Bereits 2002 setzte es sich im dafür ausgeschriebenen Freiraumwettbewerb durch: Kunstvoll gestalteten die Planer das Wechselspiel von Land und Wasser, auch die Gezeiten wurden als gestalterisches Element eingesetzt, hafentypisch strengere Formen kontrastieren mit mediterranen, leichten Einflüssen.

Zwei große Plätze entstanden an den Köpfen von Sandtorhafen (Magellan-Terrassen) und Grasbrookhafen (Marco-Polo-Terrassen). Weltläufigkeit wird schon durch ihre Benennung nach berühmten Entdeckern ausgedrückt, ihre Bezeichnung als Terrassen beschreibt die Art der Anlagen: Ähnlich einem Amphitheater treppen sich beispielsweise die 2005 fertig gestellten, 4.700 m² großen Magellan-Terrassen auf mehreren Ebenen zum Wasser ab, mit eher harten Oberflächen gestaltet zeichen sie sich durch ihren urbanen Charakter aus.

Von diesem Platz aus schweift der Blick auf die Baustelle der Elbphilharmonie, die Elbe – und den 2008 eröffneten Traditionsschiffhafen im Sandtorhafen. Er ist ebenfalls Teil des Freiraumkonzepts: Historische Brücken führen hinunter zu eigens gefertigten, geschwungenen Pontons.

Um den Sandtorhafen ist ein zu jeder Tages- und Nachtzeit einladendes Freiraumensemble entstanden: Direkt im Hafenbecken liegt die schwimmende Promenade des Traditionsschiffhafens, an seinem Kopf befinden sich die Magellan-Terrassen. Auch auf den Promenaden an der Südseite des Sandtorkais und an der Nordseite des Dalmannkais flanieren und verweilen viele Passanten

5.600 m² Fläche bietet diese schwimmende Promenade. Sie hebt und senkt sich mit den Gezeiten, gewährt so stets direkten Kontakt zum Wasser und stellt zudem einen festen Liegeplatz für zukünftig bis zu 30 historische Wasserfahrzeuge.

Die 2007 eröffneten Marco-Polo-Terrassen weisen mit 6.400 m² noch einmal deutlich mehr Fläche auf als die Magellan-Terrassen. Von Grasinseln und Holzdecks, Amberbäumen und Sumpfzypressen werden sie aber kleinteiliger strukturiert – und wirken daher geschützter, grüner und weicher als ihr Pendant am Sandtorhafen. Sie gewähren Aussichten auf die Elbe und den Grasbrookhafen, hier wird voraussichtlich ab 2011 eine moderne Sportbootmarina gebaut.

Kleinere, privatere Plätze, Promenaden und Treppen entstanden am Dalmannkai. Auf dem Vasco-da-Gama-Platz, einem Quartiersplatz für Bewohner und Besucher, wurde ein Basketballspielfeld angelegt, auf der Dalmannkai-Promenade wachsen Kirschbäume. Einendes Element für die unterschiedlichen Stadträume und Gebäude sind die Promenaden und die Warftwände,

Mit ihren 6.400 m² Fläche stellen die Marco-Polo-Terrassen den größten Wasserplatz der HafenCity dar. Auf drei Ebenen neigen sie sich zum Grasbrookhafen hinab, Holzdecks und Grasflächen laden zum Verweilen ein

Mit dem Vasco-da-Gama-Platz wurde auf dem Dalmannkai auch ein Quartiersplatz gestaltet (oben), die großzügige Freitreppe am Unilever-Gebäude inszeniert einen ersten Zugang zur Elbe (oben rechts), und die Dalmannkai-Promenade wird schon als wahre Flaniermeile genutzt (rechts)

ÖFFENTLICHE STADTRÄUME

letztere werden an vielen Stellen mit Mustern aus Klinker ausgestattet.

Den Freiraumwettbewerb zur Gestaltung der zentralen HafenCity – also der Flächen westlich und östlich des Magdeburger Hafens – gewann die Architektin Beth Galí gemeinsam mit ihrem Büro BB + GG arquitectes aus Barcelona. Sie zeichnet jetzt für die Entwürfe der Stadträume im Überseequartier, am Magdeburger Hafen und am St. Annenplatz verantwortlich.

Vor dem Internationalen Maritimen Museum Hamburg im Kaispeicher B wurde der erste von ihr gestaltete Platz bereits fertig gestellt. Mit der Materialwahl nimmt er Bezug zur Backsteinarchitektur des Speichergebäudes: Streifenförmig zieht sich brauner und rötlicher Granitstein durch Asphaltterrazzo. Die weiteren Stadträume der zentralen HafenCity sollen – wie die Hochbauten dieses Gebiets – bis 2012/2013 entstehen (siehe Seiten 24 f.).

Bereits teilweise realisiert wurden die Entwürfe zweier deutscher Landschaftsplanungsbüros, sie gestalten u. a. Schnittstellen zwischen HafenCity und Speicherstadt. BHF Landschaftsarchitekten aus Kiel hatten mit ihrem Entwurf für Sockel und Promenade am Sandtorkai 2008 den Preis „Beste Projekte 1989–2008“ des Jahrbuchs „Architektur in Hamburg“ gewonnen. Und für die Gestaltung des Freiraums im Quartier Brooktorkai/Ericus zeichnet das Hamburger Büro WES & Partner Landschaftsarchitekten verantwortlich: Die entsprechenden Flächen – vor allem Kaipromenaden und eine Plaza auf der Ericusspitze – werden zwischen 2010 und 2012 angelegt.

Sowohl in der zentralen als auch in der westlichen HafenCity sind auch die Grünflächen noch zu entwickeln: Im Westen gehören Sandtorpark und Grasbrookpark zum Freiraumkonzept von EMBT. Die Areale dieser beiden künftigen Parks dienen zurzeit als Erschließungs- bzw. Baustellenflächen, ihre Realisierung kann daher frühestens 2010 beginnen. Bereits eröffnet ist seit Sommer 2008 der 850 m² große Schatzinsel-Spielplatz am View Point. Nach der Fertigstellung des Grasbrookparks wird er dort durch eine neue, wesentlich größere Spielfläche ersetzt.

Zur zentralen Naherholungsfläche des Stadtteils wird der Lohsepark, die mit 3,5 Hektar größte Grünfläche im Projektgebiet HafenCity. Dieser „Central Park“ des Stadtteils erstreckt sich künftig zwischen Baakenhafen und Brooktorhafen, für seine Gestaltung wurde 2009 ein kombinierter Freiraumwettbewerb ausgelobt. Die 30 dazu geladenen Landschaftsarchitekturbüros erarbeiten gleichzeitig auch einen künstlerischen Entwurf für einen Gedenkort, er soll an die vom ehemaligen Hannoverschen Bahnhof deportierten Juden, Sinti und Roma erinnern (siehe Seite 30 f.).

An der Dalmannkai-Promenade inszenieren auch die Dalmannkai-Treppen den Uferbereich des Grasbrookhafens. Mit vier sich zum Wasser neigenden Grünflächen laden sie Passanten zu kürzeren oder längeren Pausen ein

Die beiden Ufer des Magdeburger Hafens werden von der katalanischen Architektin Beth Galí gestaltet, Höhenunterschiede sowie Zugänge zum Wasser interpretiert sie reizvoll mit Treppen, Terrassen und Rampen

Als erster Stadtraum aus dem Freiraumkonzept für die zentrale HafenCity ist bereits der Vorplatz des Internationalen Maritimen Museums entstanden, Beth Galí setzte hier Akzente aus braunem und rötlichem Granitstein

Neben diesen zahlreichen öffentlichen Stadträumen können in der HafenCity aber auch viele Privatflächen von sämtlichen Bewohnern, Beschäftigten und Besuchern des Stadtteils genutzt werden: Denn öffentlicher und privater Grund werden eng miteinander verzahnt, für viele in Privatbesitz befindliche Flächen bestehen allgemeine Gehrechte. So wird beispielsweise sichergestellt, dass Privatflächen zwischen einzelnen Gebäuden für Fußgänger sowie Radfahrer passierbar bleiben – und der Stadtteil dadurch ein besonders engmaschiges Wegenetz erhält.

Solche allgemein zugänglichen Privatflächen sind dann üblicherweise – wie etwa am Sandtorpark oder im Überseequartier – gestalterisch an die benachbarten öffentlichen Stadträume angelehnt. Bei der neuen Unilever-Zentrale auf dem Strandkai laufen die Fugen des schon an den Marco-Polo-Terrassen verwendeten Bodenbelags sogar quer über die Grenzen zwischen öffentlicher und privater Fläche hinweg, dadurch entsteht ein visuell durchgängiger Stadtraum.

Andere Privatflächen in der HafenCity bleiben allerdings auch exklusiv einzelnen Bewohnern des Stadtteils vorbehalten. Die Innenhöfe der Gebäude am Dalmannkai beispielsweise grenzen zwar direkt an die öffentliche Dalmannkai-Promenade an. Doch sie befinden sich mehrere Meter über dem Promenadenniveau auf einem hochwassersicheren Warftsockel. Durch den Höhenunterschied verweigern sich diese Innenhöfe also neugierigen Einblicken und bieten – über die Promenade hinweg – gleichzeitig uneingeschränkte Ausblicke auf das Wasser. Auch im künftig quirligen Überseequartier bleiben manche Privatflächen vollkommen uneinsehbar – was Bewohnern und Beschäftigten mitten im pulsierenden Herzen der HafenCity ein hohes Maß an Privatheit und Intimität garantiert, ohne den öffentlichen Charakter der HafenCity einzuschränken.

NACHHALTIGKEIT

Stadt des 21. Jahrhunderts

Mit der HafenCity baut Hamburg für die Zukunft – und setzt deshalb auch zukunftsweisende Standards: Durch ökologische Nachhaltigkeit zeichnen sich nicht nur viele architektonische Entwürfe für Einzelbauten aus. Schon die grundlegende Konzeption des Stadtteils ist von schonendem Umgang mit Ressourcen geprägt

Wo mehr als ein Jahrhundert lang nur Industrie- und Hafennutzungen vorherrschten, wird jetzt ein neuer Stadtteil gebaut. Dabei entstehen Wohn- und Arbeitsplätze, Kultur- und Freizeiteinrichtungen sowie qualitätsvolle öffentliche Stadträume. Schon dieser Ansatz, international „brownfield development“ genannt, zeichnet die HafenCity als nachhaltiges Stadtentwicklungsprojekt aus: Hamburg wächst nicht mehr, wie noch in den 1980er und 1990er Jahren üblich, in seiner Peripherie; dadurch müssen keine oder weniger Grünflächen neu bebaut werden („greenfield development“). Stattdessen wird ehemaliges Hafengebiet wiederverwertet – und die Innenstadtfläche dabei um 40 Prozent erweitert.

So lässt sich beispielsweise auch der ökologische Wert dieses einstigen Industriegebiets steigern. An kontaminierten Stellen wie dem Standort des alten Gaswerks wurde der Boden mit aufwendigen Maßnahmen ausgetauscht. Auch die Bodenversiegelung wird jetzt erheblich reduziert: Auf insgesamt 22 Hektar entstehen Plätze, Promenaden und Parks. Durch unterirdisches Parken in den als Hochwasserschutz entstandenen Gebäudesockeln wird die Ressource Boden intensiv genutzt, im gesamten Stadtteil entsteht kein einziges oberirdisches Parkhaus.

Durch die Entwicklung sehr zentraler Flächen ist die HafenCity zudem für viele Bewohner, Beschäftigte und Besucher auch ohne Auto erreichbar. Einen hervorragenden Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr garantieren die beiden Haltestellen der neuen U-Bahn-Linie U4, in der unmittelbar nördlich anschließenden Umgebung befinden sich außerdem Haltestellen der U1 und U3. Aus dem bestehenden Zentrum sind die neuen, innerstädtischen Arbeitsplätze und Einkaufsmöglichkeiten auch schnell zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar.

Innerhalb der HafenCity sorgt ein dichter Nutzungsmix für kurze Strecken – die sich zudem auf einem besonders engmaschigen Netz von Fuß- und Fahrradwegen zurücklegen lassen. Selbst im Vergleich mit den gefragten gründerzeitlichen Vierteln westlich der Alster schneidet die HafenCity hier besser ab: Sie besitzt mehr Fußwege – viele davon sogar direkt am Wasser – und mehr Fußwegkilometer im Verhältnis zu den Straßenkilometern.

Die HafenCity als „brownfield development“: Auf dem früher hafenwirtschaftlich und industriell genutzten Gebiet des neuen Stadtteils entstehen Parks, Plätze und Promenaden mit einer Gesamtfläche von 22 Hektar. Die Ressource Boden wird also äußerst effizient genutzt

Stadt der Fußgänger und Radfahrer: Schon die zentrale Lage der HafenCity lädt dazu ein, auf das Auto zu verzichten. Der Stadtteil bietet weit verzweigte Wege für umweltfreundliche Formen der Verkehrsteilnahme

Die HafenCity verfügt über deutlich mehr Fuß- und Fahrradwege im Verhältnis zu ihren Straßenkilometern als beispielsweise gewachsene gründerzeitliche Viertel westlich der Alster. Die Dalmannkai-Promenade fügt sich in dieses Wegenetz ein

Die Wärmeversorgung ist im neuen Stadtteil durch ebenso innovative wie nachhaltige Konzepte sichergestellt. Wohngebäude werden nicht allein mit Fernwärme beliefert, dezentrale Wärmeerzeugung durch Brennstoffzellentechnik und Solarthermie ergänzt den Energiemix. In einem europaweiten Verfahren war 2003 der Auftrag für die Wärmeversorgung der westlichen HafenCity vergeben worden: Ein Grenzwert von 175 Gramm Kohlenstoffdioxidemissionen pro Kilowattstunde darf hier nicht mehr überschritten werden. Gegenüber einer gebäudebezogenen gasbetriebenen Wärmeversorgung ließ sich der Schadstoffausstoß so um 27 Prozent reduzieren. Für die östliche HafenCity gilt sogar ein nochmals deutlich herabgesetzter Grenzwert von 125 Gramm.

Doch nicht nur ihre grundlegende Konzeption macht die HafenCity zu einem beispielhaft nachhaltigen Stadtteil, auch bei der Ausführung vieler Einzelprojekte wird dieser Anspruch fortgeführt. So hat die HafenCity Hamburg GmbH bereits 2007 ein Umweltzeichen in Gold für außergewöhnliche und in Silber für besondere Leistungen beim nachhaltigen Bau von Hochbauten entwickelt. Diese Auszeichnung soll Bauherren und Investoren zum verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen motivieren. Ziel ist es, für die zentrale und die östliche HafenCity einen Zertifizierungsstand von mindestens 30 Prozent in Gold zu erreichen. Die HafenCity übernimmt bei diesem Thema eine Vorreiterrolle, eine deutschlandweit gültige Umweltzertifizierung war erst im Januar 2009 eingeführt worden.

Schon vor Baubeginn kann das Umweltzeichen HafenCity jetzt vorläufig verliehen werden. Einen entsprechenden Antrag stellt der Bauherr. Dabei legt er technische Planungsunterlagen vor, aus denen die besondere oder außergewöhnliche Nachhaltigkeit seines Gebäudes hervorgeht. Nach der positiven Prüfung dieser Pläne durch ein unabhängiges Prüfbüro wird das Projekt dann vorzertifiziert. So lässt sich die Vorzertifizierung von Projektentwicklern und Investoren bereits während der frühen Vermarktungsphase nutzen. Ein endgültiges Zertifikat wird allerdings erst verliehen, wenn das Bauvorhaben fertig gestellt und die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstandards damit überprüfbar ist.

Zu den Kategorien, die bei der Vergabe des Umweltzeichens bewertet werden, zählt als erste die Reduzierung des im Gebäudebetrieb entstehenden Primärenergiebedarfs weit über die gesetzlichen Vorgaben hinaus. In der zweiten Kategorie punkten Bauvorhaben, die nachhaltig mit öffentlichen Gütern umgehen, also zum Beispiel durch fortschrittliche Sanitäranlagen Wasser sparen. Gewürdigt werden auch Maßnahmen, die öffentlich zugängliche Sockelgeschosse vorsehen, etwa Bistros, Cafés, Restaurants, Bars oder Einzelhandelskonzepte.

In der dritten Kategorie zeichnet die HafenCity den Einsatz umweltschonender Baustoffe aus. Um den diesbezüglichen Kriterien gerecht zu werden, müssen Gebäude ohne halogenhaltige Baustoffe, flüchtige Lösungsmittel oder Biozide gebaut werden. Tropenhölzer müssen aus zertifiziert nachhaltigem Anbau stammen.

Auch die besondere Berücksichtigung von Gesundheit und Behaglichkeit ist ein zentraler Aspekt der Zertifizierung. Ausschlaggebend in dieser vierten Kategorie sind Parameter wie Raumtemperatur, Luftfeuchtigkeit und -hygiene. Ein nachhaltiger Betrieb des Gebäudes ist Gegenstand der fünften Kategorie, hier zählen geringer Wartungsaufwand und der Einsatz langlebiger Materialien.

Binnen kurzer Zeit hat sich das Umweltzeichen HafenCity als großer Erfolg erwiesen: Innerhalb von zwei Jahren sind rund 200.000 m² Bruttogeschossfläche (BGF) vorzertifiziert oder für die Zertifizierung ausgeschrieben bzw. anhand gegeben worden. Mit dem Umweltzeichen in Gold vorzertifiziert wurden u. a. bereits das neue Hauptgebäude der Spiegel-Gruppe, die Gebäude der HafenCity Universität und der Primarschule, die Unilever-Zentrale sowie das Bürogebäude Commercial Center. Weitere Bauwerke werden schnell folgen: Zum Teil werden Grundstücke mit dieser Auflage anhand gegeben, zum Teil drängen die Mieter darauf.

Brennstoffzellen wie diese Pilotanlage am Großen Grasbrook ergänzen das energieeffiziente Konzept zur Wärmeversorgung in der westlichen HafenCity

INFRASTRUKTUR

Infrastruktur – Grundlage für die neue Stadtentwicklung

Als Rückgrat des Stadtteils dient seine neue Infrastruktur. Dabei stellen die Wassernähe, die Bodenverhältnisse und das Hochwasserrisiko des Gebiets besondere Herausforderungen dar

Für große Stadtentwicklungsvorhaben, die auf einer Nutzungskonversion beruhen, stellen sich sowohl erhebliche Flächenentwicklungsaufgaben (zum Beispiel Freimachung von nicht nutzbaren Gebäuden oder Bodensanierung) als auch Infrastrukturaufgaben, die neue Nutzungen mit veränderter Nutzungsdichte erst ermöglichen. So müssen beispielsweise neue Straßen und leistungsfähige Wasser-, Abwasser-, Fernwärme- und Kommunikationsnetzwerke gebaut werden.

In der HafenCity kommen noch weitere wichtige, gebietsspezifische Infrastrukturmerkmale hinzu, die natürlich auch die Kosten der neuen Landnutzung vorbelasten.

Das Gebiet der HafenCity ist eine mit Hafenbecken durchzogene Insel im Elbstrom. Bedingung für eine ebenso intensive wie urbane Nutzung sind daher zahlreiche Verbindungen und Vernetzungen, die jetzt intern und extern über neue Brücken hergestellt werden. Bereits bestehende Brücken gilt es, darüber hinaus zu erneuern.

Hinzu kommen die Ost-West-Lage der Speicherstadt, die sich wie ein Riegel zwischen HafenCity und innere Stadt legt, und die ebenfalls in Ost-West-Richtung verlaufenden Wasserzüge (zum Beispiel der Zollkanal). Sie haben u. a. auch dazu geführt, dass eine leistungsfähige Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nur unterirdisch als U-Bahn gut funktioniert. Außerdem befindet sich das gesamte Gelände der HafenCity außerhalb der Hauptdeichlinie Hamburgs sowie auf einem nicht hochwassersicheren Niveau von 4 bis 5,5 Metern über Normalnull, deshalb muss es gesondert gesichert werden.

Ein komplexer Infrastrukturneubau ist Bedingung für die Umstrukturierung ehemaliger Hafenflächen. So entsteht zurzeit die neue U-Bahn-Linie U4, ihre offene Baustelle verläuft auch quer über den Magdeburger Hafen

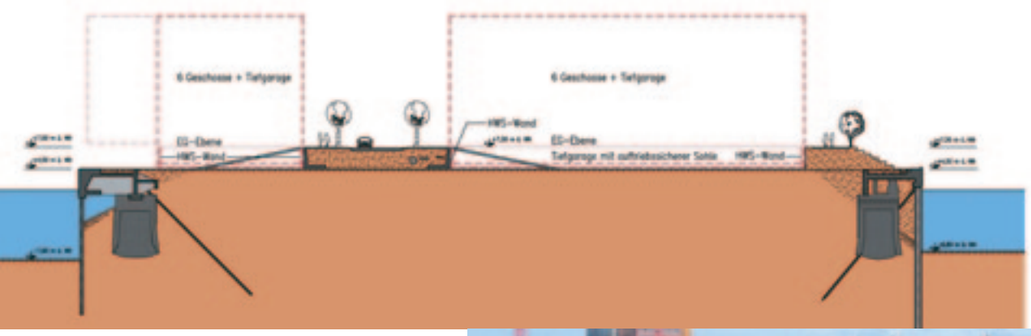
Und schließlich verfügt die HafenCity nicht nur über eine Ufer- oder Wasserkante zur Elbe (gut 3,3 Kilometer lang von West nach Ost), sie stellt dagegen eine integrierte Wasser- und Hafenbeckenlandschaft mit zehn Kilometern Kontaktfläche von Wasser und Land dar, vielfach sogar mit seeschifftiefem Wasser und entsprechend tiefreichenden Kaimauern. Diese gilt es, umfassend zu sanieren und zu gestalten.

Insgesamt ist die Entwicklung der HafenCity-Infrastruktur also eine besonders anspruchsvolle und finanziell aufwendige Aufgabe, die zudem noch zeitgleich mit den vielen Hochbaumaßnahmen der privaten Investoren erfolgen muss und daher auch baulogistisch hohe Anforderungen stellt.

Das Areal der HafenCity ist von seiner Vergangenheit als Industrie- und Hafengebiet geprägt. Mit dem Ausbau der modernen Hafenanlagen ab 1862 hatte das Gebiet seine charakteristische Prägung erhalten, die weitgehend bestehen bleibt: Hafenbecken, Kaimauern und einige historische Bestandsgebäude machen heute – saniert und mit neuen Nutzungen belebt – den typischen Charakter der HafenCity aus.

An vielen Stellen, wie zum Beispiel am Sandtorkai und am Dalmannkai, ließ sich die historische Bausubstanz teilweise erhalten, auf eine behutsame Wiederherstellung wurde dabei Wert gelegt. Neu gebaut werden die Kaimauern an den Stellen, wo sie bereits zu stark beschädigt sind oder wo es – wie an den neuen Plätzen – noch keine gibt bzw. gab. Da die industrielle Nutzung des Gebiets (zum Beispiel durch ein Gaswerk und ein Eisenbahnbetriebswerk) ihre Spuren hinterlassen hatte, musste an manchen Orten zudem hoch kontaminierter Boden saniert werden.

Wichtige Voraussetzung für den Bau der HafenCity war und ist der Hochwasserschutz: Auf eine – in vielen anderen tief liegenden Stadtgebieten übliche – Eindeichung wurde allerdings verzichtet. Denn diese Maßnahme hätte den Beginn der Stadtteilentwicklung deutlich verzögert. Für die gesamte 123 Hektar große Landfläche des Stadtteils hätte sie bereits vollständig vor Entwicklung der ersten Hochbauten realisiert werden müssen, also auch schon für die erst in den 2020er Jahren entstehenden Quartiere der östlichen HafenCity. Ein zügiger Beginn der HafenCity-Entwicklung wäre nicht mehr möglich gewesen, gleichzeitig hätte eine Eindeichung erhebliche Vorlaufkosten verur-



Schnitt durch eine Kaizunge: Erkennbar sind die hochwassersichere zentrale Erschließungsstraße und die hochwassersichere Lage der Gebäude und Warftkanten. Auf niedrigem Niveau bleiben Kai- und Promenadenflächen. Der Schnitt zeigt auch die Konstruktion der alten Kaimauern mit Rückverankerung (oben). Auf dem Dalmannkai prägt das Zusammenspiel von Kaimauern, Kaipromenaden auf historisch niedrigem Niveau und hochwassersicheren Warften schon die neue Stadttopographie des Quartiers (rechts)

INFRASTRUKTUR

Mit zwei Haltestellen der neuen U4 wird die HafenCity ans Nahverkehrsnetz angeschlossen. Die Station Überseequartier ist im Januar 2009 im Rohbau fertig gestellt worden, bald folgt der Technikausbau

Bestehende Innenstadt, Speicherstadt und HafenCity werden durch die Kibbelsteg-Brücken miteinander verbunden. Über die drei Bogenbrücken verläuft auch ein hochwassersicherer Rettungsweg

Die U-Bahn-Linie U4 wird die HafenCity mit den zentralen Knotenpunkten Jungfernstieg, Hauptbahnhof und Berliner Tor verbinden. Schon jetzt erschließen Linienbusse der Hamburger Hochbahn den Stadtteil (ÖPNV-Zielkonzept)

sacht. Stadträumlich würde ein Deich zudem sowohl Ausblick als auch die Nähe zu den Wasserflächen unterbinden – und somit viele den Stadtteil prägende Wasserbezüge zerstören.

Stattdessen werden die neuen Gebäude jetzt auf Warften gebaut: Diese 8 Meter über Normalnull hohen Sockel schützen vor Überflutung, in ihrem Inneren bieten sie Raum für die von den hochgelegten Straßen anfahrbaren, hochwassersicheren Tiefgaragen. Promenaden und teilweise auch Plätze verbleiben dagegen auf dem bisherigen Niveau des Gebiets von etwa 4 bis 5,5 Metern über Normalnull, der attraktive enge Bezug zum Wasser wird dadurch erhalten.

Eine weitere Herausforderung bei der Realisierung von Straßen und auch Hochbauten in der HafenCity stellt ihr Tonboden dar. Als so genannte bindige Bodenschicht verändert Ton je nach Feuchtigkeit sein Volumen – und ist damit für schwere Lasten nicht tragfähig. Deswegen entstehen alle Gebäude in der HafenCity auf Pfählen. Sie reichen in der Regel rund 20 Meter tief in den Erdboden und führen das auf ihnen lastende Gewicht hier in tragfähigere Bodenschichten ab. Allein auf der Ericusspitze wurden beispielsweise 1.000 Betonpfähle im Zuge der Bauarbeiten für das neue Spiegel-Verlagshaus und das Bürohaus Ericus-Contor gegründet. Der historische Kaispeicher A stand sogar auf insgesamt 1.111 Betonpfählen. Da sie das zusätzliche Gewicht der entstehenden Elbphilharmonie nicht mehr gehalten hätten, wurden weitere 600 Pfähle nachgegründet.

Im Straßenbau findet dagegen das Aufschüttverfahren seine Anwendung: Dabei drückt das Gewicht von aufgeschüttetem Sand zunächst den Wasseranteil aus dem noch nicht tragfähigen Boden heraus. Erst wenn das Wasser abgeflossen und der Sand teilweise abgesackt ist, wird die Fahrbahndecke aufgebaut.

Sämtliche Straßen werden auf einem hochwassersicheren Niveau von 7,5 bis 8 Metern über Normalnull angelegt, außerdem werden neue Brücken hochwassersicher gebaut bzw. alte Brücken saniert und angehoben. Eine Ausnahme von der Straßenerhöhung bildet nur der direkt zwischen HafenCity und Speicherstadt verlaufende Straßenzug Am Sandtorkai/Brooktorkai. Aufgrund der angrenzenden Speicherstadt ist eine Aufhöhung in der gesamten Breite nicht möglich, sie würde die Nutzung und den Charakter der Speichergebäude zu stark einschränken.

Für die seltenen Fälle einer Sturmflut werden daher neue, hochwassersichere Zugänge zur HafenCity hergestellt. Der erste verläuft bereits über die Kibbelsteg-Brücken: Im Normalfall stellen sie eine attraktive Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer dar, bei Hochwasser sind sie der Nutzung durch Rettungsfahrzeuge vorbehalten. Über die Oberbaumbrücke, Brooktorkai, Shanghaiallee und Überseeallee verläuft die zweite hochwassersichere Verkehrsachse – diese ist auch im Hochwasserfall für den Straßenverkehr geöffnet. Weitere hochwassersichere Anbindungen werden voraussichtlich ab 2014 über den Oberhafen gebaut.

Straßen werden in der HafenCity schon frühzeitig – gemeinsam mit den Fuß- und Fahrradwegen sowie den öffentlichen Stadträumen – geplant. Die Realisierung von Fahrbahndecke, Fuß- und Fahrradwegen oder Parkbuchten erfolgt trotzdem nur sukzessive und in enger Abstimmung mit dem Hochbau. Denn erst wenn hier Investoren und architektonische Entwürfe feststehen, können die entsprechenden Zufahrten zum Baugrundstück angelegt werden. Im Zuge der Hochbaumaßnahmen nimmt die Baulogistik außerdem auch die Nachbarflächen des Baugrundstücks meistens stark in Anspruch.

Das weit verzweigte Netz von Fuß- und Fahrradwegen ist außergewöhnlich engmaschig. Zu 70 Prozent verlaufen die Wege abseits des Autoverkehrs, zu rund 30 Prozent befinden sie sich direkt am Wasser

INFRASTRUKTUR

Deswegen erhalten sämtliche Fahrbahnen in der HafenCity – mit Ausnahme des Sandtorkais – zunächst eine Verschleißschicht. Die endgültige Deckschicht wird dann zusammen mit den Nebenflächen erst nach Abschluss der umliegenden Hochbauten aufgetragen und gestaltet.

Über vier Straßenbrücken wird bereits die Anbindung zur Hamburger Innenstadt hergestellt. Die in Ost-West-Richtung verlaufende Straße Am Sandtorkai/Brooktorkai dient als zentrale nördliche Erschließungsachse der HafenCity. Von ihr aus wird der Verkehr durch mehrere Straßen in Richtung Süden aufgefächert, entscheidend sind hier vor allem die Shanghaiallee und die Osakaallee. Letztere nimmt eine Doppelrolle ein: In ihrer Fortsetzung führt sie direkt über die Kornhausbrücke und bildet über die Verlängerung der so genannten Domachse eine direkte Verbindung bis zum Jungfernstieg.

Den östlichen Stadtteil erschließen Überseeallee und Versmannstraße, sie leiten den Verkehr bis zu den Elbbrücken. Die Dimensionierung der Straßen und der Verkehrsknoten wurde in einem komplexen Verkehrsmodell ermittelt, das die Nutzungen und Nutzungsdichte der HafenCity, das Verhältnis von ÖPNV und Individualverkehr und die Durchgangsverkehre berücksichtigt. Allerdings lädt die zentrale Lage der HafenCity auch dazu ein, auf das Auto zu verzichten. Das weit verzweigte Netz von Fuß- und Fahrradwegen ist außergewöhnlich engmaschig. Zu 70 Prozent verlaufen die Wege abseits des Autoverkehrs, auf Promenaden, Stegen und Plätzen, zu rund 30 Prozent befinden sie sich direkt am Wasser.

Wesentliche Voraussetzung, um die HafenCity mit ihrer dichten Wohn- und Nutzungsmischung und ihrer hohen Besucherfrequenz nachhaltig zu entwickeln, ist auch ein effizientes engmaschiges System des öffentlichen Nahverkehrs. Zwei vorhandene Bahnhöfe der U-Bahn-Linien U1 und U3 befinden sich bereits an den Schnittstellen zur heutigen Innenstadt. Bis Frühjahr 2012 entsteht die neue U-Bahn-Linie U4 mit zwei neuen Haltestellen – Überseequartier und HafenCity Universität. Die HafenCity ist dann vom Jungfernstieg und vom Hauptbahnhof ohne Umsteigen in drei Minuten zu erreichen. Bei Inbetriebnahme der neuen U-Bahn-Linie wird mit 35.000 Fahrgästen pro Tag gerechnet. Schon heute verfügt die HafenCity über ein dichtes HVV-Busliniennetz, das ständig dem Wachstum des neuen Stadtteils angepasst wird. Und auch zu Wasser wird sie künftig erschlossen: Einen ersten Anleger bedienen die HADAG-Hafenfähren ab 2010, weitere folgen. Für den Individualverkehr stehen außerdem rund 26.000 Parkplätze in den Tiefgaragen der Warftsockel auf den privaten Grundstücken zur Verfügung.

Für Planung und Bau dieser komplexen Infrastrukturmaßnahmen ist (außer auf den privaten Grundstücken) die stadteigene HafenCity Hamburg GmbH als Bauherrin verantwortlich, finanziert werden die Infrastrukturleistungen aus den Grundstücksverkäufen. Trotz hoher Qualitätsstandards und ebenso innovativer wie komplexer Lösungen – die Infrastruktur in der HafenCity refinanziert sich durchweg durch den Verkauf von Grundstücken aus der HafenCity-Entwicklung selbst. Der Bau der neuen U4 wird allerdings durch die Hamburger Hochbahn AG geplant und realisiert. Die Finanzierung der neuen U-Bahn-Linie erfolgt über den Haushalt der Freien und Hansestadt Hamburg sowie über Zuschüsse von Bundesmitteln.

Zehn Kilometer Kontaktfläche zwischen Wasser und Land bietet die HafenCity. Sie gilt es jetzt – wie hier an der Dalmannkai-Promenade –, in die neue Infrastruktur des Stadtteils zu integrieren

BILDNACHWEIS

Daniel Barthman: S. 40 unten, S. 45 unten; Michael Behrendt/Überseequartier Beteiligungs GmbH: S. 24 Mitte, unten links & unten rechts, S. 25 oben, Mitte links, Mitte rechts & unten, S. 39 oben; BGP Architekten, Illustration: Raumbegleiter: Titel, S. 28 unten, S. 29 unten; Bert Brüggemann: S. 33 unten links; Code Unique: S. 27 rechts; Datenland/DC Commercial: S. 17 unten Mitte; Fotofrizz: S. 4/5 oben, S. 8/9, S. 10/11 unten, S. 22/23, S. 26 unten, S. 31 oben, S. 42/43 oben; Gärtner & Christ: S. 35; Christoph Gebler: S. 16 unten, S. 20 unten links, S. 39 unten links; HafenCity Hamburg GmbH: S. 17 oben rechts, S. 30 unten, S. 31 unten, S. 42 oben, S. 44 unten; Hamburger Hochbahn AG: S. 44 oben links; Thomas Hampel/ELBE & FLUT: S. 4 unten links & unten rechts, S. 5 unten links, unten Mitte & unten rechts, S. 6 unten links, unten Mitte & unten rechts, S. 7 unten links, unten Mitte & unten rechts, S. 11 oben, S. 12 oben links & oben rechts, S. 12/13 unten, S. 13 oben links & oben rechts, S. 14 oben & unten, S. 15 oben, Mitte links, Mitte rechts, unten links & unten rechts, S. 16 oben links, S. 17 oben links & unten rechts, S. 18 links, S. 19 Mitte links & Mitte rechts, S. 20 unten rechts, S. 21, S. 28 oben, S. 29 oben links, S. 32 rechts, S. 33 oben links, oben rechts & unten rechts, S. 36, S. 37 oben, Mitte links, Mitte rechts & unten, S. 38, S. 41 oben, S. 44 oben rechts, S. 46; Herzog & de Meuron: S. 34 oben & unten; Reto Klar: Klappe außen; KBNK Kähne Birwe Nähring Krause/ Astoc Architects & Planners/ Lichtecht: S. 17 unten links; Martin Kohler: S. 4 unten Mitte, S. 42 unten; Brigitte Kölle: S. 32 links; Michael Korol: S. 6 oben, S. 16 oben rechts, S. 19 unten, S. 20 oben, S. 24 oben, S. 26 oben, S. 30 oben; Tim Corvin Kraus: S. 39 unten rechts; Achim Multhaupt: S. 45 oben; Vattenfall: S. 41 unten; Wandel, Hoefer, Lorch + Hirsch: S. 29 oben rechts; WES&Partner/Felix Holzapfel-Herziger: S. 19 oben; Maria NIFI Xerisoti: S. 40 oben