



HAFENCITY HAMBURG

PROJEKTE

EINBLICKE IN DIE
AKTUELLEN ENTWICKLUNGEN



Editorial

In der HafenCity ist trotz Großbaustellencharakter auch Wohn- und Arbeitsalltag eingekehrt: Inzwischen leben rund 1.500 Menschen im Westen der HafenCity, etwa 3.000 arbeiten bereits hier. Zirka 200 kleine und große Unternehmen haben sich schon niedergelassen, unter anderem innovative Firmen aus der Finanz-, IT- und Medienbranche zieht es in den neuen Stadtteil. Und in den zahlreichen Bars, Bistros, Cafés sowie Restaurants treffen sich Bewohner, Beschäftigte oder Besucher.

Spätestens seit Anfang 2009 zeigt sich bis auf Restarbeiten im Freiraum in der westlichen HafenCity das erste fertiggestellte, zusammenhängende städtebauliche Ensemble. Denn nach dem Sandtorkai (Fertigstellung 2005) wurde jetzt der Dalmannkai komplettiert; ergänzt und verbunden werden diese beiden Teilquartiere durch die beiden großen Wasserplätze Magellan-Terrassen und Marco-Polo-Terrassen, den Vasco-da-Gama-Platz, die Promenaden und den Traditionsschiffhafen: Seit Herbst 2008 bilden Pontons einen schwimmenden Wasserplatz mitten im Becken des historischen Sandtorhafens.

Während der Westen des Stadtteils ein weitgehend fertiges Bild (allerdings noch ohne Elbphilharmonie) zeigt, kann man der Stadt im Zentrum buchstäblich beim Wachsen zusehen. Vier Quartiere befinden sich gleichzeitig im Bau: Schon während des laufenden Jahres werden

die ersten Gebäude Am Sandtorpark fertiggestellt, unter ihnen ist die Grundschule mit Kindertagesstätte und Turnhalle. Eine Großbaustelle prägt auch den Strandkai, wo das Unileverhaus und der Marco-Polo-Tower 2009 bezugsfertig sind und damit erstmalig ein fertiger Elbzugang entsteht, sowie den Brooktorkai mit dem Germanischen Lloyd und der Spiegel-Baustelle (Fertigstellung Ende 2009 bis Ende 2011). Als Herzstück des neuen Stadtteils wächst zurzeit das Überseequartier heran, seine Gebäude werden zwischen 2010 und 2012 bezogen. Schon in drei Jahren ist also fast die gesamte zentrale HafenCity – bis auf den Strandkai – realisiert.

Begonnen hat die Stadtteilentwicklung auch im Zentrum der HafenCity, östlich des Magdeburger Hafens: Mit dem Elbtorquartier wird das siebte Quartier realisiert. Bereits 2008 hatte das Internationale Maritime Museum Hamburg im Kaispeicher B eröffnet. Ab 2009 entstehen jetzt die Neubauten des Gebiets. Insbesondere dieses Quartier zeigt, dass die HafenCity auch konzeptionell stetig weiter entwickelt wird. Mit der Greenpeace-Zentrale, dem designport, weiteren Nutzern aus der Kreativbranche und der HafenCity Universität wird es ein besonders innovatives „Wissensquartier“ der HafenCity sein, außerdem wird es zu einem Vorzeigequartier für Nachhaltigkeit.

Im Anschluss an das Elbtorquartier wird schon weiter gedacht und geplant: Mit



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

dem Quartier Am Lohsepark entsteht ein Stadtraum mit vielfältigen historischen Bezügen, beispielsweise durch den Gedenkort Hannoverscher Bahnhof und die Umnutzung von Industriebauten zu Ausstellungs- und Medienflächen. Wettbewerbe für den Lohsepark und Grundstücksvergaben für den Wohnungsbau sind für 2009 geplant. Die HafenCity erobert jetzt ihr Zentrum.

Wir laden Sie herzlich ein, das qualitätsvolle Wachsen der HafenCity weiter mitzuerleben und mitzuerleben.

Ihre HafenCity Hamburg GmbH

DATEN ZUR HAFENCITY

- Gesamtgröße: 157 Hektar
- Landflächen: 123 Hektar
- 1,8–2,0 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-Bahnlinie U4 mit zwei Haltestellen (in Betrieb ab Ende 2011)

- zehn Kilometer Kaipromenaden
- öffentliche Plätze am Wasser:
Magellan-Terrassen (fertiggestellt Juni 2005): 4.700 m²
Marco-Polo-Terrassen (fertiggestellt September 2007): 6.400 m²
Vasco-da-Gama-Platz (fertiggestellt 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 (Fertigstellung 2009)
HCU HafenCity Universität (Fertigstellung 2011/2012)

JUNGFERNSTIEG

BINNENALSTER

RATHAUS

SPEICHERSTADT

MÖNCKEBERGSTADT



- fertiggestellt
- im Bau / Bauvorbereitung
- Anhandgabe
- Ausschreibung / Anhandgabereife
- Flächenvorbereitung

- Teilquartiere
- Projekte
- U-Bahnstation

- A SANDTORKAI**
fertiggestellt
- B DALMANNKAI**
fertiggestellt

- C AM SANDTORPARK / GRASBROOK**
im Bau
- D BROOKTORKAI / ERICUS**
im Bau

- E STRANDKAI**
im Bau
- F ÜBERSEEQUAI**
im Bau

RASSE HAMBURGER KUNSTMEILE HAUPTBAHNHOF



G MAGDEBURGER HAFEN
im Bau

I OBERHAFEN

K CHICAGO SQUARE /
ELBBRÜCKEN-
ZENTRUM

1 ELBPILHARMONIE
auf dem Kaispeicher A

3 SPORTBOOT-MARINA
im Grasbrookhafen

ARTIER

H LOHSEPAK

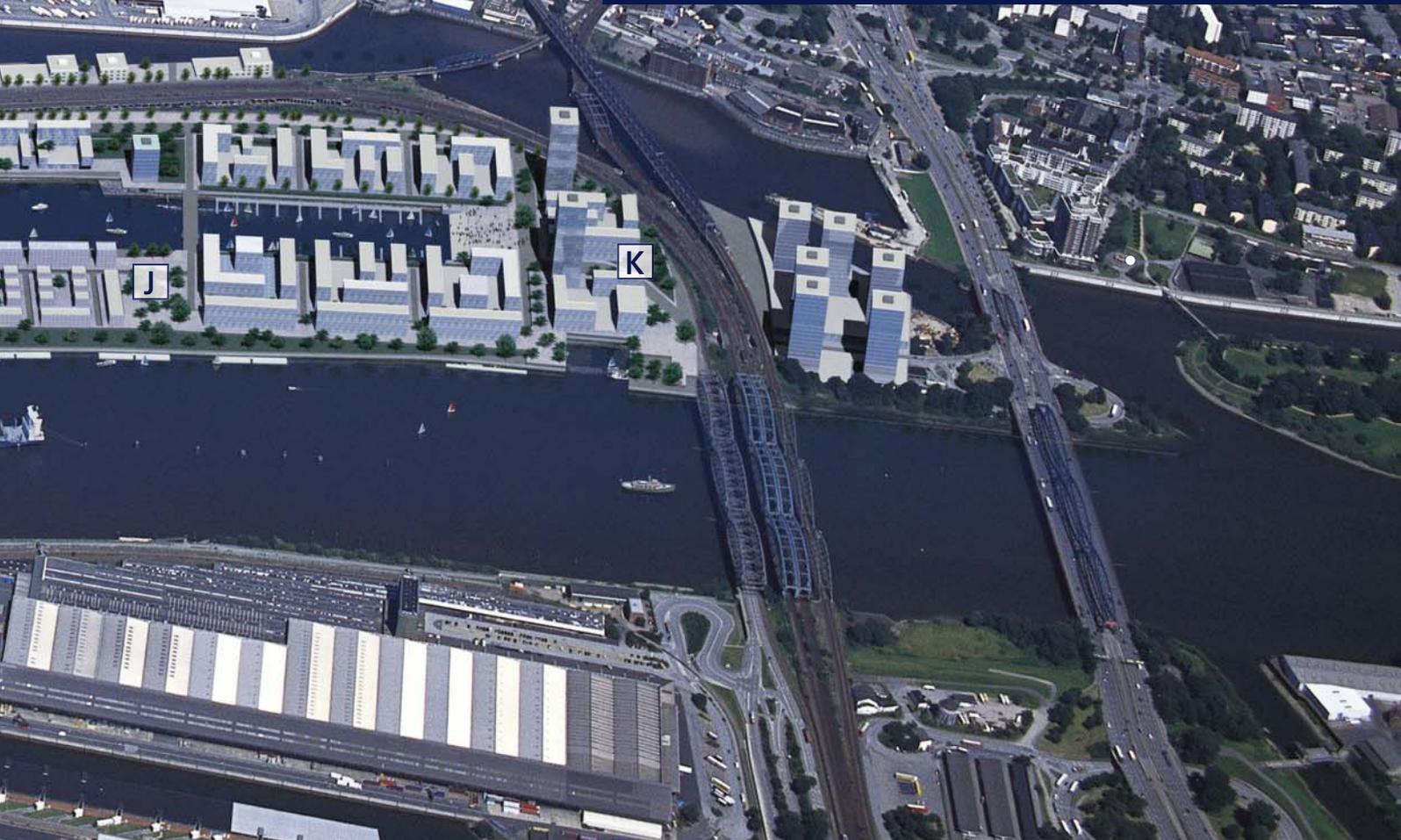
J BAAKENHAFEN

2 TRADITIONSSCHIFFHAFEN
im Sandtorhafen

4 MAGELLAN-TERRASSEN
fertiggestellt

Inhalt

DAS PROJEKT HAFENCITY	04
AM SANDTORKAI	10
DALMANNKAI	12
AM SANDTORPARK/GRASBROOK	16
BROOKTORKAI/ERICUS	18
STRANDKAI	20
ÜBERSEEUARTIER	22
ELBTORQUARTIER	26
AM LOHSE PARK	30
KULTURELLE HÖHEPUNKTE	32
ÖFFENTLICHE STADTRÄUME	36
NACHHALTIGKEIT	38
INFRASTRUKTUR	40



5 MARCO-POLO-TERRASSEN
fertiggestellt

7 GRUNDSCHULE
am Sandtorpark

9 SCIENCE CENTER /
WISSENSCHAFTS-
THEATER

10 INTERNATIONALES
MARITIMES MUSEUM
HAMBURG
im Kaispeicher B

11 HAFENCITY
UNIVERSITÄT

6 VASCO-DA-GAMA-PLATZ
fertiggestellt

8 HAMBURG CRUISE
CENTER / HOTEL

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 der HafenCity 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 die zentrale Innenstadtlage des Gebiets und ein Qualitätsanspruch, der sich unter anderem in der feinkörnigen Nutzungsmischung, der hohen Lebendigkeit und einem innovativen Entwicklungsprozess niederschlägt. Prägend sind außerdem die hohe Qualität der Architektur und Freiraumgestaltung sowie die vielfältigen Wasserbezüge.

Die intensiven wechselseitigen Bezüge von Land- und Wasserflächen sind einzigartig. Die HafenCity wird nicht eingedeicht, also auch nicht vom Wasser abgeschnitten. Mit Ausnahme der Promenaden wird das gesamte Gebiet, d. h. Straßen, Parks und Bauflächen, auf 7,50 bis 8,00 Meter über Normalnull angehoben. Dadurch erhält es eine neue, charakteristische Topographie, die den Zugang zum Wasser und die hafentypischen Milieuqualitäten bewahrt.

ZIELSETZUNGEN

Die HafenCity erweitert die heutige Innenstadtdfläche in rund 20 Jahren um 40 Prozent. Impulswirkung hat ihre Entwicklung daher sowohl für die gesamte Hanse-

stadt mit ihren fast 1,8 Millionen Einwohnern als auch für die 4,3 Millionen Einwohner starke Metropolregion. Beide gehen gestärkt in den Wettbewerb europäischer Metropolen.

Aus dieser Zielsetzung leitet sich eine umfassende Aufgabe ab: Es gilt, ein neues Stück Stadt städtebaulich und architektonisch zu definieren. 1,8 bis 2 Mio. m² Bruttogeschossfläche (BGF) werden gebaut, dabei entstehen 5.500 Wohnungen für 12.000 Einwohner, Dienstleistungsflächen mit mehr als 40.000 Arbeitsplätzen, außerdem Gastronomie, Kultur- und Freizeitangebote, Einzelhandelsflächen, Parks, Plätze und Promenaden.

So wächst ein auch in seiner Formensprache völlig neuer, zukunftsweisender Teil der Innenstadt heran. Zwar bleiben nur wenige, beeindruckende Bauten erhalten. Die Neudefinition des Gebiets orientiert sich aber an den gewachsenen Strukturen der Innenstadt, wichtige Milieugeber sind die Speicherstadt und die historischen Hafenstrukturen. Mit der HafenCity wird die Identität Hamburgs als maritime Stadt fortgeschrieben; gleichzeitig liefert der Stadtteil eine Neuinterpretation seines Orts – und 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, im Westen wird jetzt das zweite Teilquartier, der Dalmannkai, komplettiert. Weiter im Zentrum ist die Hafencity noch Großbaustelle



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. Nahezu die Hälfte des im Masterplan, der im Jahr 2000 beschlossen wurde, zugrunde gelegten Bauvolumens, ist entweder fertiggestellt, im Bau oder durch Grundstücksverkauf und Bauverpflichtung gesichert.

Anfang 2009 leben etwa 1.500 Menschen in der HafenCity, rund 3.000 arbeiten hier. Und die Zahl derer, die in die HafenCity strömen, nimmt täglich zu. Nach dem Sandtorkai konnte auch das Teilquartier Dalmannkai komplettiert werden. Hier wurden die letzten der 15 Bauvorhaben mit ihren insgesamt rund 115.000 m² BGF zum Jahresbeginn 2009 fertiggestellt.

Das Quartier Brooktorkai/Ericus (Zentrale des Germanischen Lloyd's und des Spiegel-Verlags; Fertigstellung Ende 2010) ist ebenso im Bau wie das Quartier Am Sandtorkai/Grasbrook. Bau- und Wohngebäude gruppieren sich hier um den zentralen, grünen Sandtorkai. Die Grundschule mit Ganztagesbetreuung und Kindertagesstätte nimmt 2009 ihren Betrieb auf.

Seit 2007 ist das erste Gebäudeensemble auf dem Strandkai im Bau. In direkter Elblage wird dort nicht nur ein 55 Meter hoher Wohnturm gebaut, sondern ebenso das neue Unileverhaus mit 1.100 Arbeitsplätzen.

Auch die Entwicklung des Elbtorkaiquartiers östlich des Magdeburger Hafens nimmt ab 2009 Fahrt auf: Bereits 2008 eröffnete das Internationale Maritime Museum Hamburg im historischen Kaispeicher B, Ende 2009 wird der Bau für die neue HafenCity Universität (HCU) beginnen. Zur baulichen Gestaltung des markanten Gegenübers des Überseequartiers – der neuen Greenpeace-

Zentrale, des Designzentrums designport sowie eines Wohngebäudes – wird 2009 ein architektonischer Wettbewerb entschieden. Alle Projekte bis auf ein Baufeld sollen bis 2012 fertiggestellt werden.

Die zurzeit größte innerstädtische Baustelle befindet sich auf dem Areal des insgesamt 7,9 Hektar Fläche umfassenden, zentralen Überseequartiers. Seine nördliche Hälfte wird bis Sommer 2010 realisiert sein, die Arbeiten an der Südhälfte starten 2009. Zunächst musste hier noch der Rohbau für die neue, gleichnamige U-Bahn-Haltestelle fertiggestellt werden, bis 2012 wird dann das gesamte Überseequartier komplettiert und die neue U-Bahnlinie U4 in Betrieb gehen.

Bereits im Herbst 2007 war mit den Marco Polo-Terrassen, dem Vasco-da-Gama-Platz und den Dalmannkai-promenaden ein Ensemble spektakulärer Stadträume am Wasser eröffnet worden, im Herbst 2008 wurde es durch den Traditionsschiffhafen im Sandtorkai ergänzt: Große Pontons bilden eine



Ein Stück Stadt erwacht zum Leben: Mehr als 1.500 Menschen leben bereits in der HafenCity, rund 3.000 Menschen arbeiten hier. Die neuen Stadträume – Plätze, Promenaden

geschwungene Promenade direkt auf dem Wasser, sie bieten feste Liegeplätze für rund 20 historische Segler und Dampfer.

Und die vom Architekturbüro Herzog & de Meuron entworfene Elbphilharmoniewächst mehr und mehr in die Höhe. Nachdem der historische Kaispeicher A entkernt worden war, begann der Bau der Tiefgaragenplätze und Innenflächen im Kaispeicher. Der neue, gläserne Aufbau mit zwei Konzertsälen, einem Fünf-Sterne-Hotel und 47 Wohnungen wächst bereits seit 2008 sichtbar über den Kaispeicher A hinaus. Eröffnung des Kulturleuchtturms der HafenCity ist 2012.

Längst ist die HafenCity aus der Phase der Projektplanung in die Phase der intensiven Realisierung eingetreten. Die Gleichzeitigkeit komplexer Prozesse prägt heute ihre Entwicklung: Ihr Osten ist im Wesentlichen noch Planungsgebiet, ihr Zentrum eine Großbaustelle; doch im Westen wird sie schon zum ebenso lebendigen wie urbanen Ort.

ENTWICKLUNGSPROZESS

Für Hamburg ist die HafenCity nicht nur ein großes Immobilienprojekt, dessen Einzelprojekte möglichst problemlos realisiert werden sollen. Zwar sind Schnelligkeit und Effizienz selbstverständlich wichtige Themen. Die HafenCity Hamburg GmbH bündelt daher als verantwortlicher Entwicklungsmanager und Grundstückseigentümer die Aktivitäten. Die Bebauungsplan- und Baugenehmigungsverfahren sind in einer eigenen Arbeitsgruppe der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt konzentriert. Seit dem 1. Oktober 2006 hat die HafenCity den Status eines sogenannten Vorranggebiets inne: Wegen ihrer Bedeutung werden alle Bebauungspläne in einer eigens gegründeten Kommission für Stadtentwicklung unter Beteiligung aller Parteien der Bürgerschaft (Hamburgs Parlament) beraten.

Aber die Qualität der Stadtentwicklung erschöpft sich nicht in schnellen Entschei-

dungen. Ziel ist es, 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. Dabei entscheidet allerdings in den meisten Fällen nicht der höchste erzielbare Verkaufspreis, normalerweise sind die Angebotspreise sogar schon vor Beginn der Vergabeverfahren festgelegt. Für die Vergabeentscheidung ausschlaggebend ist vielmehr die Qualität der vorgelegten Nutzungskonzepte – und das erklärte Ziel, eine feinkörnige Nutzungsmischung herzustellen. Dabei soll nicht nur zahlreichen 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.

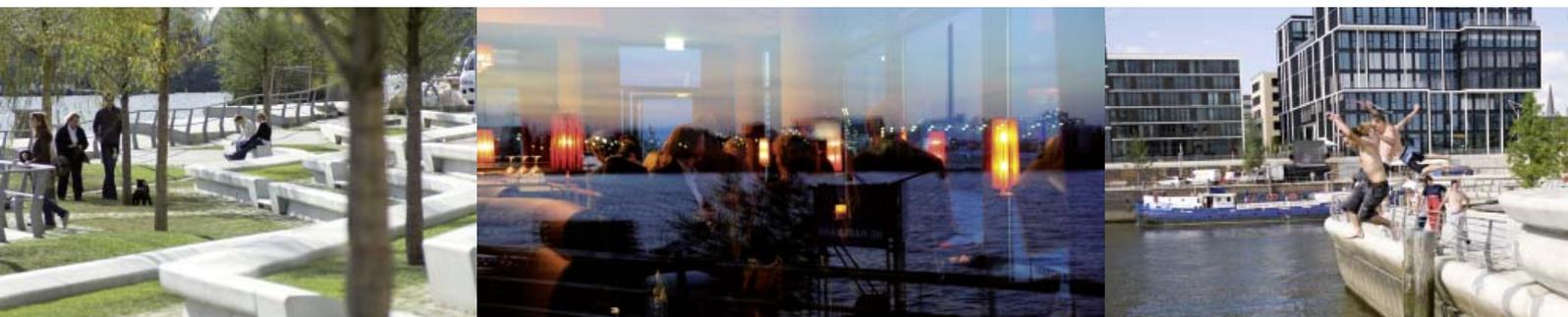
Flächen für Bürogebäude werden dagegen – in der Regel – nicht ausgeschrieben. Stattdessen bewerben sich Unternehmen, die mit ihren Mitarbeitern mindestens 50 bis 70 Prozent eines Grundstücks/Gebäudes selbst nutzen wollen, bei der HafenCity Hamburg GmbH. Nach Prüfung durch die Hamburgische Wirtschaftsförderung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

Für alle Arten von Grundstücksvergaben gilt: Einem entsprechenden, von der HafenCity Hamburg GmbH gestellten Antrag muss auch die Kommission für Bodenordnung zustimmen. Doch selbst nach ihrer Entscheidung wird noch nicht verkauft, be-

währt hat sich stattdessen 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 Grundstücksbedingungen und der Bedingungen des Baukonzepts verhandeln Bauherr und HafenCity auch den Kaufvertrag.

Der Vorteil für den Bauherrn: Er muss den Kaufpreis erst nach Abschluss des Verfahrens finanzieren, kann bis dahin noch die Finanzierung sichern, möglicherweise weitere Nutzer gewinnen und das von ihm zu erwerbende Qualitätsprodukt optimieren. Unterdessen erhält sich die Stadt ihre Möglichkeiten, weiterhin in die Entwicklungsphase einzugreifen. So stellt sie sicher, dass ursprünglich vorgestellte Nutzungskonzepte und Zeitpläne eingehalten werden und 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.



und ein Kinderspielplatz – sind schon Teil ihrer Alltagserfahrung, die zahlreichen Läden, Bistros, Restaurants und Bars dienen ihnen als Treffpunkte







AM SANDTORKAI

Zwischen Speicherstadt und Sandtorhafen

Das erste Teilquartier der HafenCity wurde bereits 2005 fertiggestellt. Nach 120 Jahren Hafennutzung kehrte somit auch das Wohnen an diesen Ort südlich der Speicherstadt zurück

Den Auftakt für den Bau der HafenCity hat das Teilquartier Am Sandtorkai mit seinen fünf Wohn- und drei Bürogebäuden gebildet. Bewohner und Beschäftigte der ansässigen Firmen erfreuen sich bereits seit Ende 2004 am Ausblick über den Hafen und die weiter wachsende HafenCity, Besucher flanieren an der neuen Promenade am Sandtorhafen entlang. Zu den Unternehmen, die sich im Quartier niedergelassen haben, gehören die Drees & Sommer Gruppe, das Bankhaus Wölbner und die chinesische Großreederei China Shipping mit ihrer Eurozentrale. Bereits 2005 etablierte sich mit dem Chili Club an den Magellan-Terrassen auch das erste Restaurant der HafenCity.

Das Teilquartier zeichnet sich insbesondere durch seine prominente Lage zwischen der denkmalgeschützten Speicherstadt und dem Sandtorhafen, Hamburgs ältestem Hafenbecken, aus. Am Sandtorkai ist

eine offene städtebauliche Struktur entstanden, die acht einzelnen Häuser stellen deshalb keinen Riegel dar. Sie gewähren stattdessen immer wieder Durchblicke in Richtung auf die innere Stadt und das – jetzt durch den Traditionsschiffhafen neu gestaltete – Hafenbecken.

Dicht am Wasser und über das Wasser auskragend besticht jedes Gebäude durch seinen jeweils eigenen Charakter. Die zeitgemäße, ausdrucksstarke Architektur steht in enger Beziehung zu den historischen Bauten der Speicherstadt. Im Gegensatz zu den Speichern wurden sämtliche Gebäude des Teilquartiers Am Sandtorkai allerdings auf einem gemeinsamen, hochwassersicheren Sockel errichtet. Hier wird der Höhenunterschied zwischen HafenCity und Speicherstadt also besonders deutlich.

Inzwischen sind auch die wichtigsten städtebaulichen Bezugspunkte außerhalb

des Teilquartiers nahezu fertiggestellt. So gewinnt es noch einmal deutlich an Lebendigkeit, erst jetzt ist sein facettenreicher Charakter vollständig erkennbar: Seit September 2008 wird der Sandtorhafen als Traditionsschiffhafen genutzt. Hier lassen sich historische Segler und Dampfer besichtigen, Schwimmpontons bilden eine weitläufige Promenade direkt auf dem Wasser.

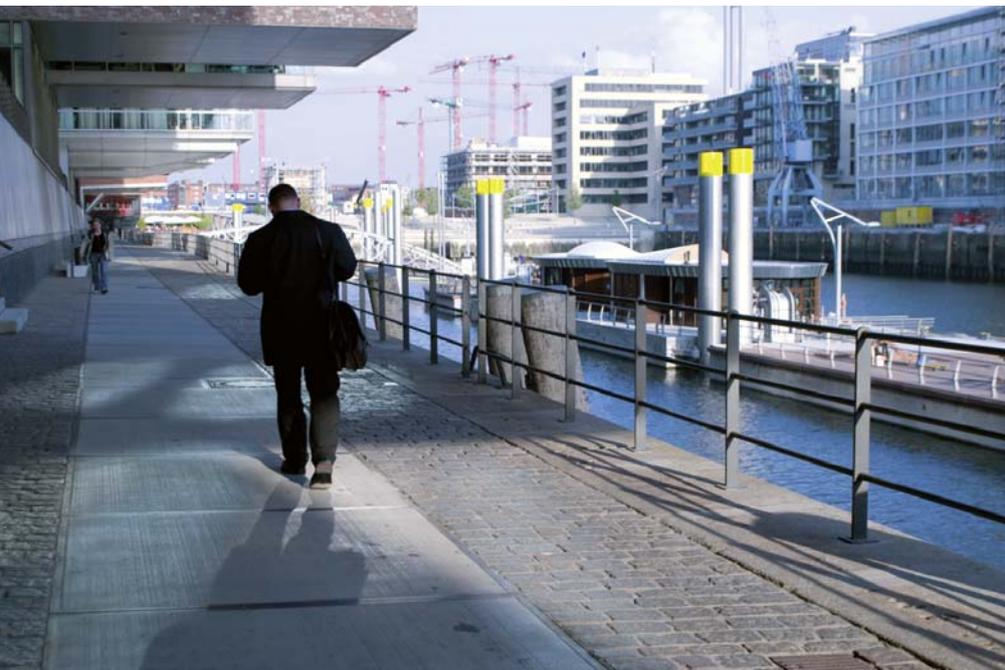
Auf der anderen Seite des Sandtorhafens wurde zum Jahresbeginn 2009 das Teilquartier auf dem Dalmannkai komplettiert. Auch hier sind fast alle Wohnungen bereits bezogen; Bewohner, Beschäftigte und Besucher treffen sich auf Plätzen, in Läden, Bistros und Restaurants. Gemeinsam mit dem Dalmannkai, dem Sandtorhafen, den Magellan-Terrassen und dem später folgenden Sandtorpark bildet die Sandtorkai bebauung ein erkennbar zusammengehörendes städtebauliches Ensemble.



Die Magellan-Terrassen fügen sich mit dem Traditionsschiffhafen, der Sandtorkai-Promenade und den über das Wasser auskragenden Gebäuden in ein gesamtes Ensemble öffentlicher Räume am Wasser ein. Sie sind ein beliebter Aufenthaltsort zum Flanieren und Verweilen

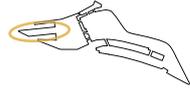


Statt eines Riegels ist am Sandtorkai eine offene städtebauliche Struktur mit acht einzelnen Häusern entstanden. So werden immer wieder Durchblicke zu den historischen Speichergebäuden und der inneren Stadt gewährleistet



Prägend für das Teilquartier sind die über die Promenade am Sandtorhafen auskragenden Gebäude (links). Auf den benachbarten Magellan-Terrassen steht seit 2008 ein Info-Pavillon für das Konzerthaus Elbphilharmonie (unten links), bereits seit 2005 bewirtschaftet das Restaurant Chilli Club hier auch Außenflächen (unten Mitte). An der Straße Am Sandtorkai liegen HafenCity und Speicherstadt einander direkt gegenüber (unten rechts)





DALMANNKAI

Vielfalt mit Wasserblick

Auf dem Dalmannkai wurde Anfang 2009 das zweite Teilquartier der HafenCity fertiggestellt. Es zählt, auch langfristig, zu den abwechslungsreichsten Vierteln der HafenCity, bietet neben Büros, Cafés und Restaurants gleichzeitig Miet- und Eigentumswohnungen sowie Baugemeinschafts-, Baugenossenschafts- und Luxusprojekte

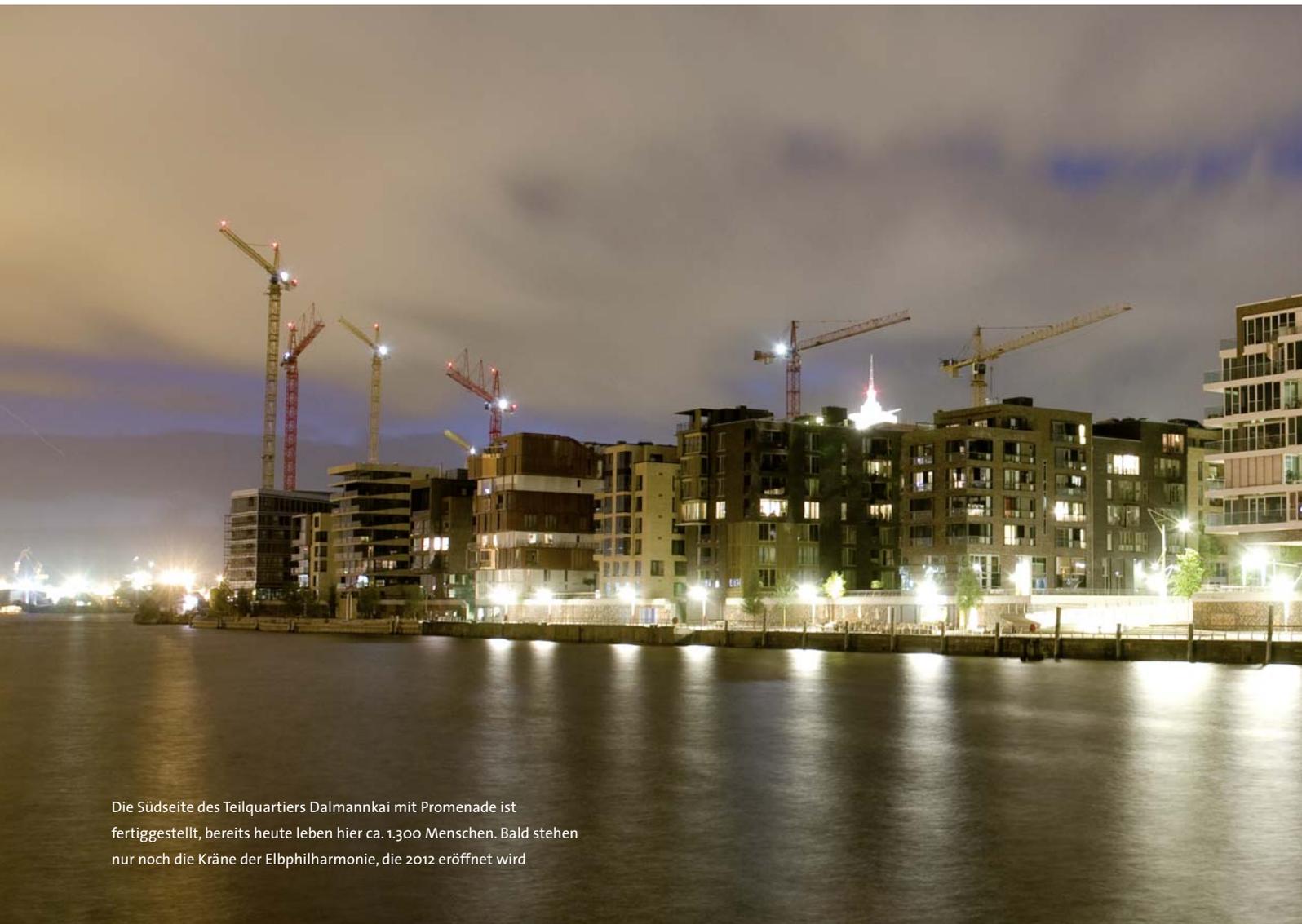
Auf einer lang gezogenen Landzunge sind im zweiten Teilquartier der HafenCity rund 630 sehr unterschiedliche Wohnungen und Dienstleistungsflächen entstanden, eine Bruttogeschossfläche von insgesamt 115.000 m² (ohne Elbphilharmonie, siehe Seite 34). Mittlerweile leben hier rund 1.300 Menschen.

Immer bunter und vielschichtiger ent-

faltet sich jetzt das nachbarschaftliche Leben, entlang der Straße Am Kaiserkai und der Dalmannkaipromenade ist eine kleine Freizeitmeile entstanden. Aus den neuen Kiosken, Bars, Bistros, Cafés und Restaurants wurden schnell Treffpunkte für Bewohner, Beschäftigte und Besucher. Und auch die Einzelhändler haben den Dalmannkai für sich entdeckt: Der erste Laden

öffnete im Sommer 2007; längst schon sind Bank, Bäcker und Feinkostgeschäft, aber auch Ärzte im Viertel angekommen.

Zum Flanieren und Verweilen laden öffentliche Stadträume ein: Die Dalmannkaipromenade gewährt weite Ausblicke auf Grasbrookhafen und Elbstrom, ebenso gut eignen sich die grünen Rasenwellen der Dalmannkaitreppen zum Schiffegu-



Die Südseite des Teilquartiers Dalmannkai mit Promenade ist fertiggestellt, bereits heute leben hier ca. 1.300 Menschen. Bald stehen nur noch die Kräne der Elbphilharmonie, die 2012 eröffnet wird

Neben der Elbphilharmonie (noch im Bau) sind 15 weitere Bauten auf dem Dalmannkai entstanden, 26 Architekturbüros und 27 Bauherren sind an ihrer Realisierung beteiligt

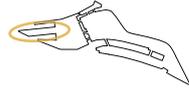


cken. Der Vasco-da-Gama-Platz fungiert mit Spielflächen, Außengastronomie, großzügigen Sitzstufen und einer Sicht auf den Grasbrookhafen bereits als Quartiersplatz, hier treffen sich Anwohner mit Beschäftigten und Besuchern.

Den Charme des Dalmannkais macht dabei seine ganz besondere Mischung aus: Mit einem vielfältigen Angebot an Wohnungen unterschiedlichster Architektur, Größe, Konzeption und Lage wird ein breites Spektrum von Bedürfnissen zufriedengestellt. Beispielsweise ist das Teilquartier besonders familienfreundlich; schon heute leben auf Dalmannkai und Sandtorkai rund 40 Kinder, darunter viele Kleinkinder. In der Nachbarschaft, am Sandtorpark, nehmen 2009 eine neue Grundschule mit Ganztagesbetreuung, Hort und Turnhalle sowie eine Kindertagesstätte ihren Betrieb auf.

Sowohl Mietwohnungen als auch Eigentumswohnungen wurden auf dem Dalmannkai gebaut, Baugemeinschaften und -genossenschaften setzten ihre Ideen und Projekte um – wobei trotz der hohen Bebauungsdichte der Wasserblick nicht fehlt. Diese Durchmischung ist kein Zufall, sondern das Ergebnis einer gezielten Ausschreibungs- und Vergabestrategie: Durch das Prinzip des kleinteiligen Wettbewerbs konnte eine hohe Konzept- und Architekturvielfalt erreicht werden.

DALMANNKAI



Sein und Werden eines Teilquartiers: Passanten genießen schon heute die hohe Aufenthaltsqualität der Dalmannkaitreppen. Auf vier begrünten Ebenen neigen sie sich zum Wasser

Beim Verkauf der Grundstücke entschied nicht der Preis, den ein Investor zu zahlen bereit war, sondern die Qualität des Nutzungskonzeptes; von einer Jury wurden die verschiedenen Angebote dann beurteilt.

Deshalb hat jetzt jedes Projekt auf dem Dalmannkai ein Alleinstellungsmerkmal. Neben Luxusapartments (gestaltet beispielsweise von Stardesigner Philippe Starck, 21) wurden Eigentumswohnungen im mittleren Preissegment (zwischen 3.000 und 3.800 Euro pro m²) sowie preiswertere Mietwohnungen (zum Beispiel realisiert von Wohnungsbaugenossenschaften, 18 und 20) angeboten. Drei Baugemeinschaften sind ebenfalls zum Zuge gekommen (10, 12 und 15), die Vor-

teile ihres Modells liegen auf der Hand: Mitglieder einer Baugemeinschaft können von Beginn an eigene Gestaltungswünsche in die Planung einbringen, durch die frühzeitige Bindung der Nutzer wird bei hoher Qualität vergleichsweise günstiger Wohnraum geschaffen.

Vielfalt war auch ein wichtiger Leitgedanke bei der architektonischen Gestaltung der Projekte: 15 Bauten entstanden auf dem Dalmannkai, an der Realisierung waren aber insgesamt 27 Bauherren beteiligt – zusätzlich zu den Baugemeinschaften, in denen jeweils rund 20 private Bauherren ihre künftigen Eigentumswohnungen gemeinsam planen und bauen. Für die Umsetzung aller Wohnungsbauprojekte am

Dalmannkai zeichneten 26 Architektenbüros verantwortlich, darunter so namhafte Büros wie Ingenhoven und Partner aus Düsseldorf, BRT Bothe Richter Teherani aus Hamburg, David Chipperfield aus London und Carsten Lorenzen aus Kopenhagen.

Doch daneben haben sich viele junge, Architekten in den Wettbewerben durch-

Das gesamte Teilquartier Dalmannkai entstand auf einer hochwassersicheren Warft, nah am Wasser lässt es sich auf der tiefer gelegenen Dalmannkaipromenade wunderbar flanieren



Blickfang: Der ovale Wohnturm bietet als Hochpunkt eine wichtige Taktung für den Dalmannkai und die Sichtachse in die bestehende Innenstadt

Eine Baugemeinschaft, vertreten durch die Bürgerstadt AG, hat dieses auffällige weiße Gebäude mit den geschwungenen Balkonen gebaut. Im Erdgeschoss lädt das Restaurant Tai Tan zu pikant thailändischem Essen ein



Hier entstanden luxuriöse Eigentumswohnungen, das Interieur stammt von Stardesigner Philippe Starck (rechtes Gebäude). Das linke Gebäude wurde von SML Architekten entworfen, es bietet Wohnungen im mittleren Preissegment

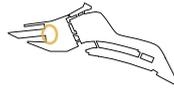


gesetzt; entsprechend individuell wirken die verschiedenen Bauten, die sich dennoch alle in den Rahmen des städtebaulichen Masterplans einfügen. Abgesehen von der Ausnahme eines elfgeschossigen Turms wurden generell Gebäude mit fünf bis acht Stockwerken gebaut. Wie in klassischen Gründerzeitgebäuden war eine Verbindung verschiedener Nutzungsformen gefordert: Die Erdgeschosse der Häuser sind deshalb mindestens fünf Meter hoch, hier lassen sich im gesamten Teilquartier publikumswirksame Nutzungen integrieren.

Inmitten der u-förmigen Gebäude auf der Südseite des Dalmannkais stehen begrünte Innenhöfe exklusiv den Bewohnern zur Verfügung, Familien mit Kindern wird so ein weiteres Argument für den Umzug in die HafenCity geboten: Diese Privatflächen sind gut geschützt, von außen kaum einsehbar – und geben doch den Blick zum Wasser frei.

Bewohner, Beschäftigte und Touristen schätzen die vielfältigen gastronomischen Angebote des Dalmannkais, bei gutem Wetter stellen viele Gastronomen Stühle und Tische auch auf ihre Außenflächen. Drinnen wie draußen ist der Wasserblick im Preis mit inbegriffen





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 erfolgreiche Unternehmen



Das neue Teilquartier entsteht auf dem ehemaligen Gelände der Kaffeelagererei. Rund um den namensgebenden Sandtorpark entstehen Wohn- und Geschäftsgebäude, und die Grundschule mit Hort und Turnhalle wird in 2009 eröffnet

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 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 daher – 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-Lagererei N.H.L. Hinsch & Cons.) wurden weitere zentrale Flächen schon 2006 – also rund 15 Jahre früher als im Masterplan vorgesehen – für die Be-

bauung bereitgestellt. Alle Projekte des Quartiers befinden sich inzwischen im Bau, die ersten werden noch 2009 ihren Nutzern übergeben.

Einen wichtigen sozialen Knotenpunkt bildet die Katharinenschule in der HafenCity (29). In 2009 wird der Unterrichtsbetrieb aufgenommen. Die dreizügige Grundschule garantiert Ganztagsbetreuung, weitere Betreuungsmöglichkeiten bietet eine Kindertagesstätte mit Hort. Insgesamt werden 450 Kinder betreut – mit flexiblen Konzepten bis in die Abendstunden. Neben einer Sporthalle entstehen auch 30 Wohnungen im von den Architekten Spengler & Wiescholek geplanten Bau. Das Projekt wird 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 Wohn-

formen größten Wert gelegt: Hier ziehen unter anderem 55 Familien mit 40 Kindern ein, schon früh konnten die künftigen Bewohner ihre individuellen Bedürfnisse einbringen. Im begrünten Innenhof steht allen Hausgemeinschaften ein Gartenanteil zur Verfügung.

Das Quartier Am Sandtorpark wird aber



Im Herbst 2006 hat der Logistikkonzern Kühne + Nagel seine Deutschlandzentrale am Großen Grasbrook bezogen, nebenan betreibt HafenCity-Pionier SAP seine Geschäftsstelle mit Schulungszentrum schon seit 2003. Erholungsflächen für die Angestellten beider Unternehmen bieten jetzt die Marco-Polo-Terrassen



Der Sandtorpark ist Teil des Freiraumkonzepts für die westliche HafenCity: Mit dem Traditionsschiffhafen im Sandtorhafen und den Magellan-Terrassen bildet er einen stadträumlichen Dreieck. Gefasst wird der Park an drei Seiten durch seine Bebauung. Besonders markant sticht am Ostende des Parks der Turm von Richard Meier hervor

auch einen internationalen Charakter bekommen. Nördlich des Sandtorparks lassen sich Firmen nieder, die entweder aus den Vereinigten Staaten stammen oder enge Verbindungen dorthin unterhalten: Der Bau des 8.700 m² BGF großen Hamburg-America-Centers (26) begann im Dezember 2007. Neben einem American Business Club zieht der Verein Amerikazentrum mit seinen kulturellen Angeboten ins Gebäude. Einladend gibt sich im von US-Architekt Richard Meier entworfenen Bauwerk (Entwickler: DS-Bauconcept) zudem ein amerikanischer Coffee Shop.

Internationale Beziehungen werden aber auch von der benachbarten, am Kopf des Sandtorpark gelegenen International Coffee Plaza (27) genutzt, deren Gebäude ebenfalls der Pritzker-Preisträger Richard Meier entworfen hat. Das aus drei Bauwerken – darunter ein markantes, 13 Stockwerke hohes Kopfgebäude – bestehende Ensemble wird von der Familie Neumann sowie einem Joint Venture aus der Neu-

mann Gruppe und DS-Bauconcept realisiert. Die Neumann Gruppe zählt zu den weltweit größten Rohkaffee-Dienstleistern. Neben ihr werden sich auf den insgesamt 16.900 m² BGF weitere Unternehmen aus dem Kaffeesektor niederlassen, sogar die für Einzelhandel und Gastronomie zu Verfügung stehenden Flächen (fast 1.200 m²) sind themenbezogenen Konzepten vorbehalten.

Zwei weitere Bürogebäude bieten Raum für wachsende Unternehmen: Ein vom Hamburger Büro Böge Lindner Architekten geplantes Gebäude (25) mit 16.000 m² BGF wird vom Investor DWI Grundbesitz entwickelt. Insbesondere für kleinere Unternehmen aus dem Mittelstand entsteht südwestlich des Sandtorparks ein Commercial Center mit weiteren 14.600 m² BGF (Investor: DC Commercial sowie Wölbern Invest AG). Die Wölbern Invest AG wird das 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 werden spätestens 2012 fertig gestellt. Die Fläche des Sandtorparks selbst wird bis dahin noch als Baustellenfläche benötigt, daher entsteht die Grünanlage erst bis 2012 – womit das Quartier dann komplettiert ist.

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 internationalem 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 Stadtteils angekommen.



Südöstlich des Sandtorparks entsteht das Wohnvorhaben Hofquartier mit 68 Wohnungen. Die Architektur stammt von den Büros KBNK und Astoc



Das Gebäude der Grundschule (derzeit noch im Bau) orientiert sich zum Sandtorpark hin, es verfügt über eine zweigeschossige Pausenhalle im Erdgeschoss und einen grün berankten Pausenhof auf dem Dach



Das Hamburg-America-Center ist ein typisches Richard-Meier-Gebäude: hell, mit viel Glas, Putz und geschwungenen Linien



BROOKTORKAI/ERICUS

Perfekt positioniert: Bürostandort an der Speicherstadt

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

Das Quartier Brooktorkai/Ericus bietet ein besonders maritimes Flair: Es wird von den historischen Backsteinbauten der Speicherstadt, dem Brooktorhafen und dem Verbindungskanal zum Holländischbrookfleet eingerahmt, also auf zwei Seiten vom 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 Leuchturprojekte des neuen Stadtteils.

Die westlich gelegene Fläche des Brooktorkais wird vom Germanischen Lloyd und der Quantum Immobilien AG realisiert, insgesamt 52.000 m² BGF lassen die beiden Bauherren auf vier Baufeldern

entstehen. Der Germanische Lloyd konzentriert hier seine Unternehmensaktivitäten: Seit Sommer 2007 wird der neue Firmensitz gebaut, bereits Ende 2009 will das Unternehmen mit rund 1.800 Mitarbeitern einziehen. Zusätzlich wird es rund 30 Wohnungen geben.

Prägend für den Brooktorkai ist eine mäandrierende Gebäudestruktur mit drei neugeschossigen 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 (Architekt: Feichtinger, Ingenieure: WTM Engineers) 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

Eine von mehreren Großbaustellen in der HafenCity: Zwischen Speicherstadt, Brooktorhafen und dem Internationalen Maritimen Museum Hamburg entstehen auf insgesamt 52.000 m² BGF die neue Unternehmenszentrale des Germanischen Lloyds und Wohnungen gegenüber dem Lohsepark



Das Gebäudeensemble auf der Ericusspitze stellt einen spannenden Kontrapunkt zur weiter westlich gelegenen Elbphilharmonie dar. Zur Innenstadt öffnet sich die Fassade mit einem großen „Stadtfenster“



Erkennbar beziehen sich die Bauten am Brooktorkai auf die benachbarte Speicherstadt, direkt am Brooktorhafen gelegen, bieten sie auch beeindruckende Ausblicke aufs Wasser und das Internationale Maritime Museum Hamburg

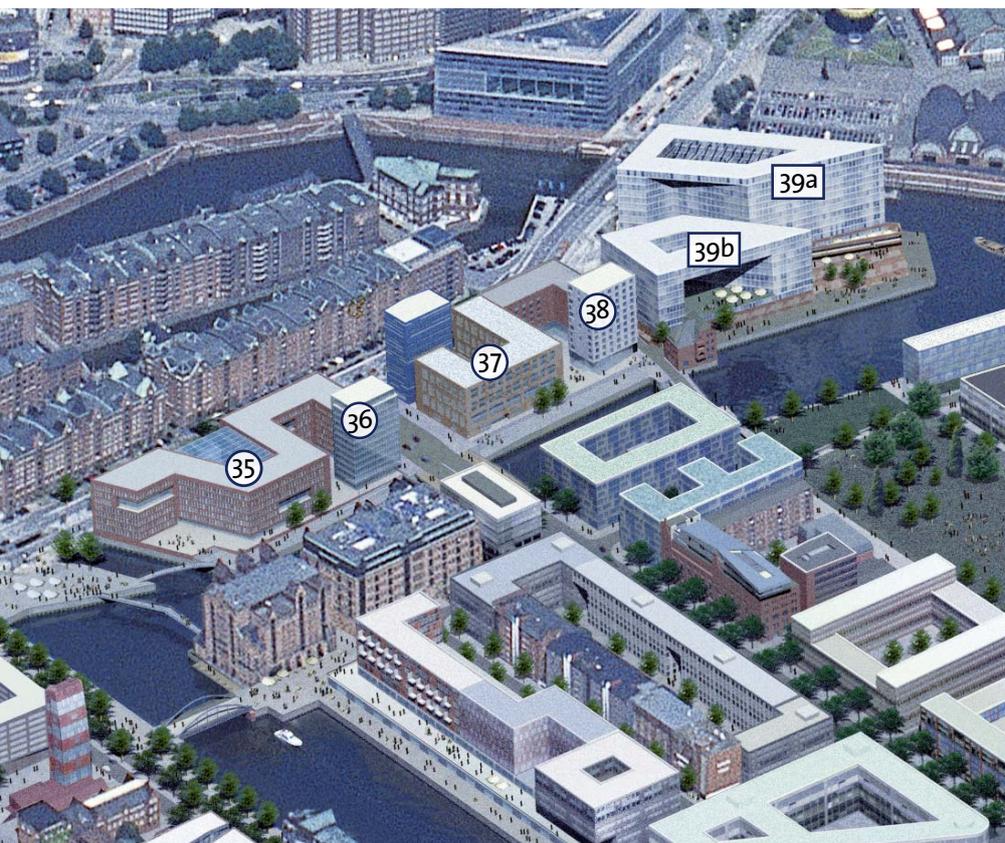
Dietmar Feichtinger, als Ingenieurbüro WTM Engineers sowie als Bauherrin die Hafencity Hamburg GmbH.

Im Osten des Areals, auf der Ericusspitze, baut seit 2008 die Spiegel-Gruppe. Ende 2010 führt das Unternehmen seine Hamburger Redaktionen (unter anderem „Der

Spiegel“, „Spiegel TV“, „Spiegel Online“, „Manager Magazin“) dann auf rund 30.000 m² Bruttogeschossfläche (BGF) zusammen. Vom Büro Henning Larsen Architects aus Kopenhagen wurde neben dem neuen Verlagshaus auch 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 in mehrfacher Hinsicht durch seine besondere ökologische Qualität aus. Dazu gehören ein niedriger Gesamt-Primärenergiebedarf mit weniger als 100 kWh/m²a, dreifach verglaste Fenster sowie die Nutzung von Geothermie und Photovoltaikanlagen. Außerdem überzeugt das Gebäude durch seinen außerordentlich 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 mit dem Neubau der SPIEGEL-Zentrale das Hafencity Umweltzeichen in Gold erworben.



Über vier Baufelder erstreckt sich die Mäanderstruktur des Brooktorkais (35–38), 40.000 m² BGF wird hier allein der Germanische Lloyd 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. Die ersten beiden Bauwerke des Quartiers werden im Laufe dieses Jahres fertiggestellt und bezogen

Der Strandkai prägt künftig die südliche, schon von den Elbbrücken einsehbare Stadtansicht: Grundstruktur seiner hybriden Blockrandbebauung sind sechs- bis siebengeschossigen Gebäudeensembles, darin integriert oder auch frei stehend werden bis zu 15 Stockwerke beziehungsweise 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 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,

beispielsweise durch Einzelhändler oder Gastronomen, vorgesehen.

Anders als ursprünglich geplant, hat die Entwicklung des Strandkais schon längst begonnen. Direkt an den Marco-Polo-Terrassen wird seit Mitte 2007 das erste Gebäudeensemble – bestehend aus einem Bürogebäude und einem Wohnturm – ge-



Der städtebauliche Entwurf sieht eine sehr eigenständige Blockrandtypologie mit sieben 55 Meter hohen Türmen vor



Schon die ersten beiden Gebäude des Strandkais bilden eine weithin sichtbare, skulptural geformte Landmarke. Auffällig sind unter anderem die 15 zueinander verschobenen Stockwerke des Marco-Polo-Towers (links im rechten Bild) und seine umlaufenden Balkone (linkes Bild)



Mit der Unilever-Zentrale für die deutschsprachigen Länder (links im Bild) und dem Wohnturm Marco-Polo-Tower (im Bild rechts) entsteht das erste Gebäude-Ensemble des Strandkais, exponiert liegt es zwischen der Elbe, den Marco-Polo-Terrassen und dem künftigen Grasbrookpark

baut. In das Bürogebäude (59) zieht im Frühjahr 2009 der Konsumgüterkonzern Unilever mit seiner Deutschland-, Österreich- und Schweizzentrale ein. Auf 25.000 m² BGF bietet der neue Unternehmenssitz Arbeitsplätze für rund 1.100 Mitarbeiter, außerdem Konferenzräume, ein Mitarbeiterrestaurant sowie ein öffentlich zugängliches Atrium. Nebenan entsteht der Marco-Polo-Tower (58) mit 58 exklusiven Wohneinheiten, auch er wird im Laufe des Jahres fertiggestellt.

Beide Gebäude werden von der Hochtief Projektentwicklung GmbH realisiert. Das Büro Behnisch Architekten aus Stuttgart hatte den ausgeschriebenen Architektenwettbewerb gewonnen, 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 Marco-Polo-Tower mit seinen zueinander verschobenen Stockwerken ist schon jetzt weithin sichtbar.

Im Zentrum des Bürogebäudes befindet sich ein lichtdurchflutetes, weit ver-

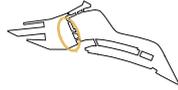
zweigtes Atrium. Wie ein Baum gabelt es sich in Äste und Zweige, zieht sich dabei durch alle sieben Stockwerke der Unilever-Zentrale. Durch das Erdgeschoss führt eine öffentlich zugängliche Passage, sie verbindet die Marco-Polo-Terrassen mit der Kaipromenade am Elbufer. In dieser Passage entstehen unter anderem ein Eiscafé, Einzelhandelskonzepte sowie eine Versuchsküche. Sowohl das Bürogebäude als auch der Marco-Polo-Tower beeindrucken durch ihre ökologische Nachhaltigkeit, beide Bauten sind für eine Zertifizierung nach den Kriterien des Umweltzeichens HafenCity vorgesehen.

Mit der Bebauung der Kaispitze entwickelt sich das Quartier dann ab 2011 in seinem Westen weiter, die beiden dort geplanten Gebäudeensembles werden Ende 2009 ausgeschrieben. Der östliche Teil des Strandkais wird zurzeit noch als Baustelle für die neue U-Bahnlinie U4 und als Standort für das temporäre Kreuzfahrtterminal genutzt. Bis 2012 entsteht das neue Kreuzfahrtterminal an seinem endgültigen Standort im Überseequartier.

Nach Abschluss der Arbeiten, also ab 2012, kann schließlich auch der Osten des Strandkais realisiert 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/
Herbst 2009; andere Vorhaben
Baubeginn ab 2012



ÜBERSEEQUARTIER

Überseequartier – ein neues Stück Stadt entsteht

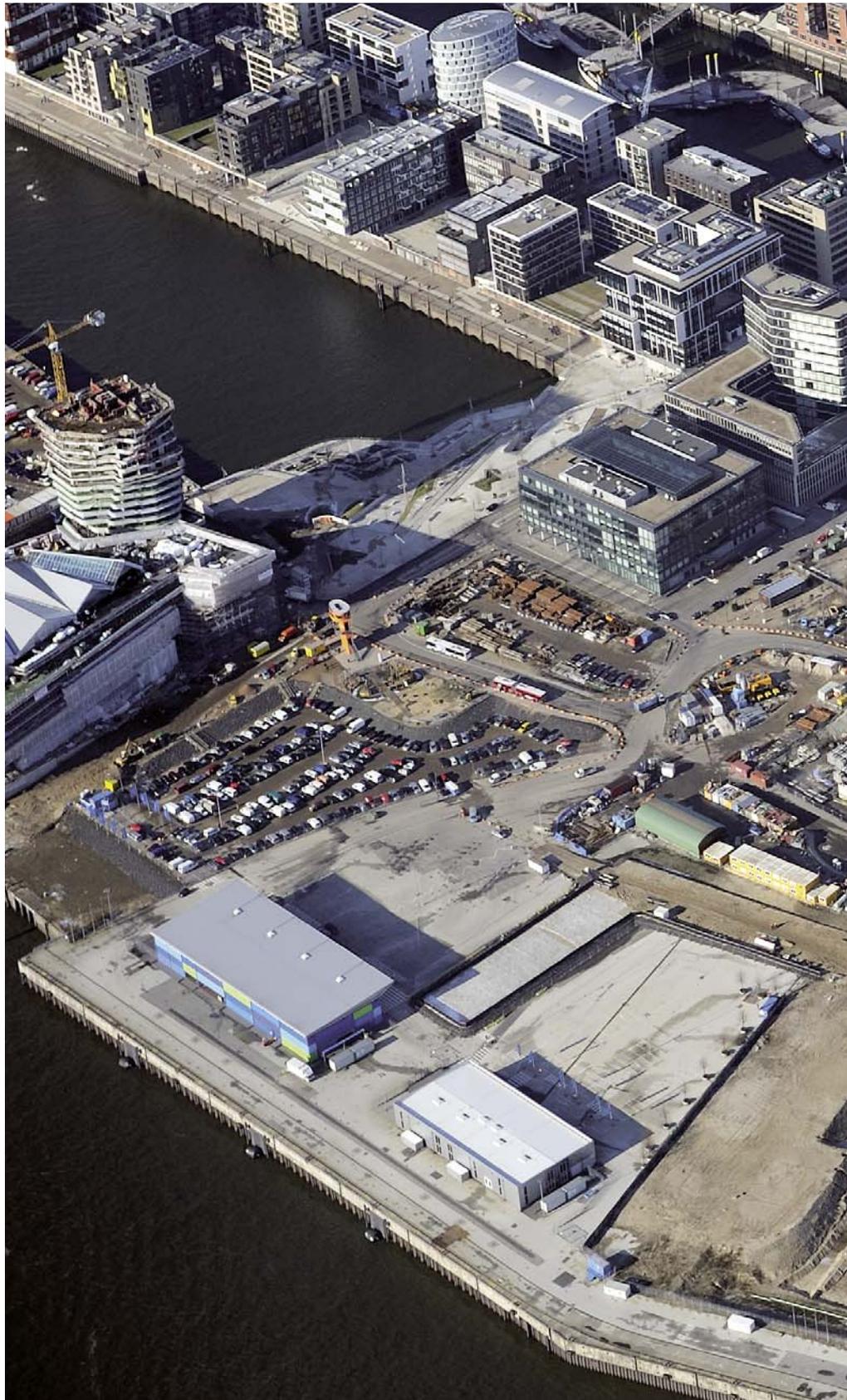
Ein wahrer Wald von Kränen prägt jetzt die Silhouette des künftigen Überseequartiers: Hier befindet sich der Kern von Europas größter innerstädtischer Baustelle. Der Nordteil des Gebiets wird im Sommer 2010 bereits eröffnet sein

Durch einen einzigartigen Nutzungsmix wird das zentrale Überseequartier gekennzeichnet: In dem rund 7,9 Hektar großen, sogenannten Herzen der Hafencity werden rund 1.000 Menschen wohnen und rund 6.000 bis 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 60.000 m² 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.

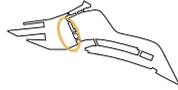
In den beiden nördlichen Quartiersteilen, genannt Am Kaffeelager und Altes Hafencity, entstehen rund 360 innenstädtische Wohnungen (neben klassischen Wohnformen auch Maisonettewohnungen sowie integrierte Stadthäuser) und ein vielfältiger Mix kleinteiliger Einzelhandels- und Gastronomiekonzepte in den Erdgeschossen. In den südlichen Quartiersteilen bestimmen dann Geschäftshaustypologien das Bild: Die oberen Stockwerke der Gebäude bieten Büroflächen, die unteren zwei oder drei Geschosse stellen Flächen für Geschäfte, Bistros, Cafés und Restaurants zur Verfügung.

Dabei wird eine ebenso breite wie einzigartige Mischung unterschiedlichster Angebote hergestellt: Als Einkaufsmöglichkeiten stehen Flagshipstores, Markenboutiquen und Filialen internationaler Labels zur Verfügung. Außerdem siedeln sich sogenannte

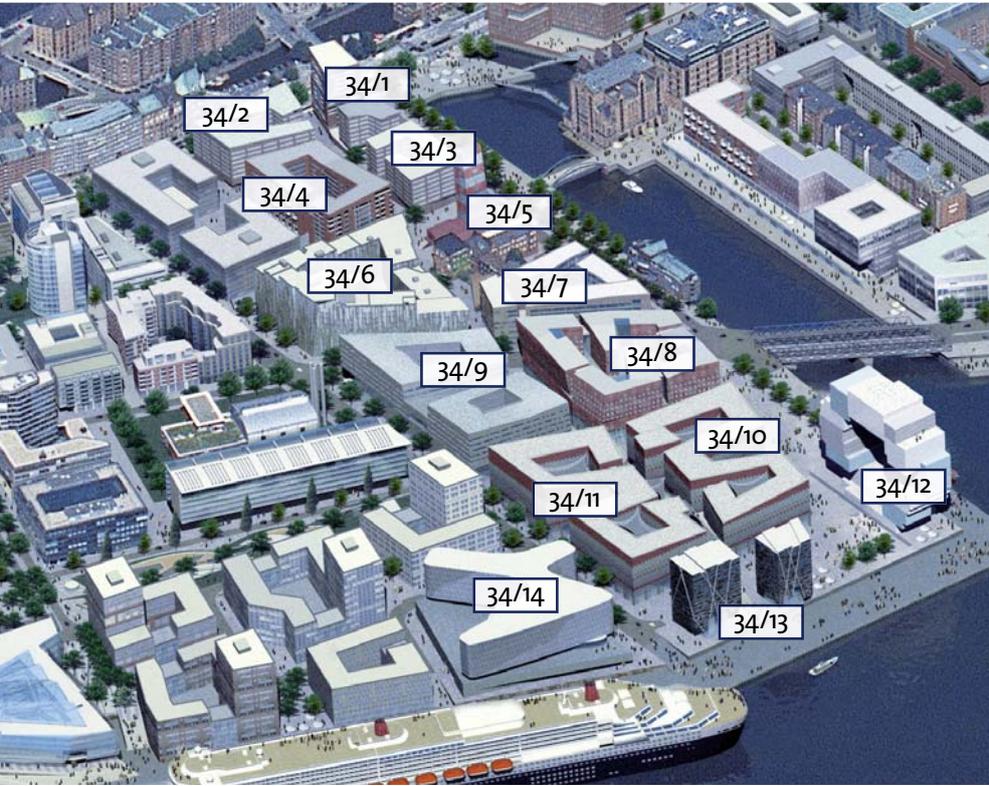


Im Norden des Quartiers (rechts) wird seit Herbst 2007 gebaut, erste Gebäude sollen hier bis Sommer 2010 fertiggestellt werden. Als einziges historisches Bauwerk des gesamten Gebiets ist das denkmalgeschützte ehemalige Haus des Amts für Strom- und Hafengebäude erhalten geblieben. Nachdem die U-Bahnhaltestelle Überseequartier im Rohbau fertiggestellt wurde, beginnt in 2009 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 (Markthalle), 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

Innovationsmieter an: Darunter sind hamburg- oder sogar deutschlandweit bisher noch nicht realisierte Einzelhandelsformate zu verstehen. In hochwertigen Innenstadtlagen findet man solche Angebote nur selten, da die Mieten dafür normalerweise zu hoch sind. Im Überseequartier werden sie jedoch gezielt gefördert. Von ihrer Strahlkraft profitieren dann auch die anderen Anbieter. Das Einzelhandelsangebot des Überseequartiers bietet die Chance, Hamburgs traditionelles Angebot in der heutigen Innenstadt zu ergänzen und zu erweitern.

Bewusst wurde im Überseequartier darauf verzichtet, den Einzelhandel in einer Shopping Mall zu konzentrieren, stattdessen wird er in den städtischen Raum integriert – Besucher sollen das Einkaufen in urbaner Atmosphäre erleben. Außerdem überzeugt der ökologische Vorteil: In einer Shopping Mall müsste viel mehr Raum klimatisiert werden.

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



Cruise Center und Hotel unter einem Dach – spektakulär ist nicht nur diese Kombination, sondern auch die Architektur. Mit seinem geschwungenen Grundriss reagiert der Entwurf des römischen Architekten Massimiliano Fuksas auf die prominente Lage des Gebäudes direkt an der Elbe



len 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 Katalanin kolorierten Beton und Naturstein vor, auf der gesamten Fläche spielt sie mit Höhenunterschieden: Rampen, Treppen oder Terrassen verbinden verschiedene Ebenen – und schaffen auch intime Stadträume im sonst quirligen Überseequartier.

Aber schon für sich genommen beeindruckt die verschiedenen architektonischen Entwürfe. Beispielsweise wird das einzige noch erhaltene Backsteingebäude des Gebiets, das denkmalgeschützte Alte Hafentor für ein Markthallen-, Einzelhandels- und Gastronomiekonzept genutzt. Den Umbau sowie die Erweiterung plant das Büro Bolles + Wilson, ein erstes Gebäude wur-

de auf dem Areal sogar schon fertiggestellt: Im InfoPavillon geben Modelle und Multimedia-Exponate schon heute Einblick in die Zukunft des bald quirligen 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 auch ein Hotel mit rund 400 Zimmern vorgesehen. 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.

2009 beginnen auch die Arbeiten im Süden des Überseequartiers. Im Norden wer-

den die Gebäude bereits im 2010 fertiggestellt sein, 2012 ist dann das gesamte Areal mit rund 275.000 m² Bruttogeschossfläche (BGF) entwickelt. Die direkte Anbindung an das bestehende Zentrum stellt die neue U-Bahnlinie U4 sicher, ihr Bau hat im Sommer 2007 begonnen. Direkt im Überseequartier entsteht – geplant vom Darmstädter Büro netzwerkarchitekten – eine Haltestelle der U4, die Fahrtzeit vom Jungfernstieg beträgt nur wenige Minuten. Der Rohbau der Haltestelle wurde Anfang 2009 fertiggestellt. Übrigens benötigen selbst Fußgänger bestenfalls 10 Minuten, um von der bisherigen Innenstadt ins Herz der Hafencity zu gelangen. Und natürlich ist auch an Autofahrer gedacht: Unter dem gesamten, 7,9 Hektar großen Überseequartier wird eine zweigeschossige Tiefgarage mit rund 3.100 Stellplätzen angelegt.

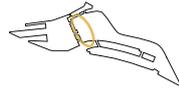


Stadtansichten: Maßstäbe setzt im Überseequartier jeder einzelne architektonische Entwurf; zusammen ergeben die verschiedenen Bauten ein faszinierendes städtebauliches Ensemble

NUTZUNGSVERTEILUNG

Bis 2012 entstehen **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. **6.000 m²** BGF
- Science Center/Wissenschaftstheater/Drittnutzung: ca. **23.000 m²** BGF
- Kreuzfahrtterminal: ca. **3.000 m²** BGF
- Hotelflächen: ca. **28.000 m²** BGF



ELBTORQUARTIER

Das neue Wissensquartier der HafenCity

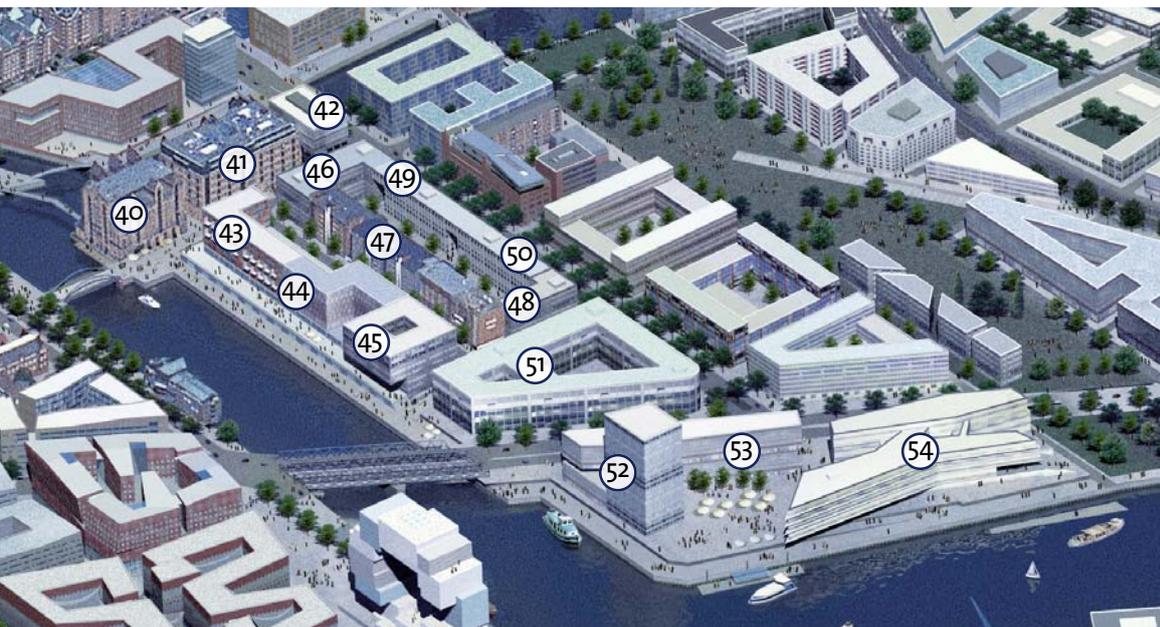
Östlich des Magdeburger Hafens entsteht mit der HafenCity Universität, der Greenpeace-Zentrale, dem designport und weiteren Nutzern aus der Kreativbranche ein neues innovatives „Wissensquartier“. Durch eine Vielzahl von Gebäuden mit hohen ökologischen Standards geprägt, wird es außerdem Hamburgs erstes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

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 HCU sowie die Mitarbeiter und Nutzer vieler anderer zukunftsweisender Projekte. Auch das westlich gelegene, quirliche Überseequartier wird die Stimmung

im neu benannten Elbtorquartier prägen. Mit seiner städtebaulichen Konzeption greift das Quartier unterschiedliche Bauformen und Baukörperprototypologien auf. Im Süden wird bis zu 70 Meter hoch gebaut, im Osten ist anknüpfend an die Bestandsbebauung eine rund 180 Meter lange Blockstruktur weitergedacht; durch eine lineare Struktur wird sie auch direkt am Magdeburger Hafen wieder aufgegriffen.

Hier entstehen anspruchsvoll gestaltete Stadträume. Sowohl auf Promenadenniveau (4,5 Meter üNN) als auch auf hochwassersicherem Warftniveau (8,5 Meter üNN) werden sie – beispielsweise durch Gastronomie sowie Ausstellungs- und Veranstaltungsflächen – belebt.

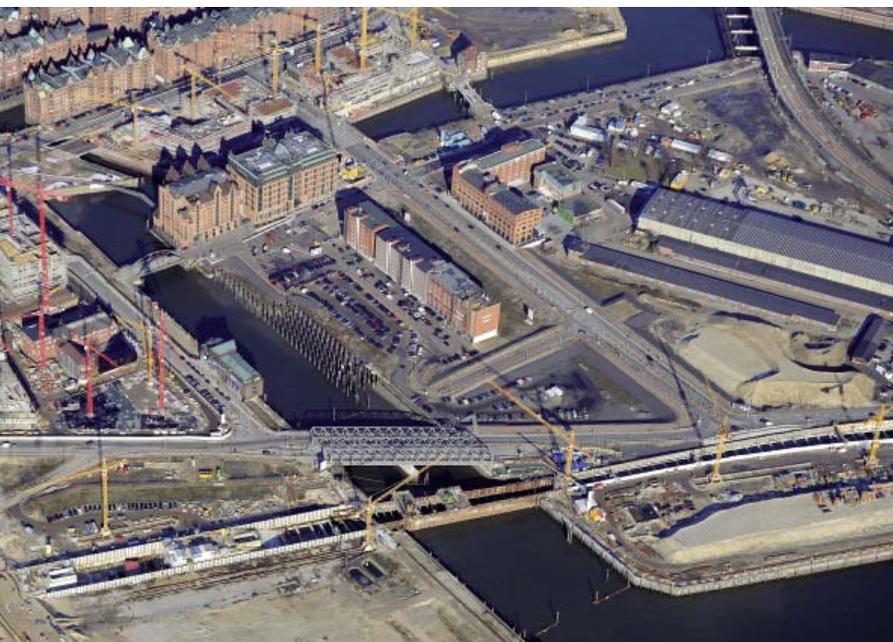
Von der Speicherstadt ist das Quartier fußläufig über die neue Museumsbrücke zu erreichen, der Weg führt dabei zu-



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

Der Vorplatz des Internationalen Maritimen Museums wurde bereits neu gestaltet, später werden auch die Uferpromenaden westlich und östlich des Magdeburger Hafens neu angelegt





Noch befinden sich nur Freiflächen und Bestandsbauten im Elbtorquartier, in seinem Süden wird bereits an der neuen U-Bahn U4 gebaut. Ab Ende 2009 entsteht hier mit der HafenCity Universität der erste Neubau des Gebiets



Backstein-Schmuckstücke: das Internationale Maritime Museum Hamburg im Kaispeicher B (rechts), daneben das restaurierte Gebäude der Firma Gebrüder Heinemann

nächst 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 33). Sowohl die Museumsbrücke (Architekt: 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 auch die HafenCity GmbH Hamburg als Bauherr.

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, von den Hamburger Kaufleuten Gebrüder Heinemann wurde es nach einem Entwurf des Architekten Ulrich Arndt 2007/2008 zum Hauptsitz ihres Unternehmens umgebaut.

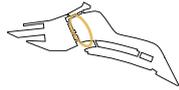
Drei Bauvorhaben sind entlang der Uferpromenade geplant, ihre Sockelgeschosse sollen als Cafés, kleinere Geschäfte oder Galerien zugänglich sein. Neben einem Wohngebäude (43) entsteht hier der designport hamburg (44): Seine rund 10.000 m² Bruttogeschossfläche (BGF) sind ausschließlich für design-affine Nutzungen vorgesehen. Dabei wird das öffentliche Designzentrum designport das Sockel- sowie Erdgeschoss belegen. Es entstehen Ausstellungs- und Veranstaltungsflächen, eine Bibliothek mit Designarchiv und Gastronomieflächen. In den darüber liegenden Stockwerken können Unternehmen aus der Designbranche Büroflächen oder integrierte Wohn- und Arbeitslofts anmieten. Erstmals erhält die renommierte Hamburger Design- und Kreativwirtschaft ein Zentrum mit integrierter Kommunikations- und Repräsentationsplattform.

Neben dem designport bezieht die Deutschlandzentrale der Umweltschutzorganisation Greenpeace ein ebenfalls 10.000 m² BGF großes Gebäude am

Magdeburger Hafen (45). Der Architekturwettbewerb soll nicht nur gute architektonische Entwürfe, sondern auch Ergebnisse erbringen, die höchsten ökologischen Ansprüchen genügen. Nahezu alle Bauten des Viertels sollen die strengen Standards des Umweltzeichens HafenCity in Gold erfüllen, dies wird oft schon bei der Grundstücksvergabe vereinbart (siehe Seite 38 ff.).

Prägend für das „Wissensquartier“ wird in erster Linie die direkt am Baakenhafen geplante HafenCity Universität sein. Bisher waren ihre Fächer wie Architektur, Bauingenieurwesen, Geomatik und Stadtplanung über verschiedene Standorte in der Stadt verteilt, ab 2011/2012 kann in einem gemeinsamen Gebäude studiert, geforscht und gelehrt werden. An der Schnittstelle von Magdeburger Hafen und Baakenhafen erfolgt Ende 2009 der Auftakt für den neuen Universitätsbau (54): Nach dem Entwurf des Dresdner Architektenbüros Code Unique öffnet er sich mit einem einladenden Foyer zu seinem Vorplatz, zum Magdeburger Hafen sowie zum Lohsepark.

ELBTORQUARTIER



Dort wo sich heute noch die Pfeiler eines ehemaligen Kühlhauses abzeichnen, soll spätestens 2010 ein Ensemble aus Wohngebäude, designport und Greenpeace-Zentrale in Bau gehen

Viele Vorlesungssäle und Seminarräume erlauben einen direkten Ausblick auf die Elbe. Das Gebäude zeichnet sich durch seine Transparenz aus; an seiner exponierten Lage am Wasser ergänzt es die neue Elbsilhouette der Stadt. Darüber hinaus beeindruckt auch dieser Bau mit seinen besonderen ökologischen Qualitäten; es wurde bereits nach dem Goldstandard des Umweltzeichens HafenCity vorzertifiziert.

Zwei weitere Projekte prägen das Quartier sozial und spirituell. Mit dem Stadthaushotel (48) entsteht Europas größtes integratives Hotel. Von 60 Arbeitsplätzen werden 40 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



Auch ein Ökumenisches Forum zieht ins Elbtorquartier – und ist sogar schon heute in der Hafencity vertreten: Bis zur Fertigstellung ihres Gebäudes betreibt Die Brücke auf dem Großen Grasbrook eine temporäre Kapelle als Ort des Gebets und der Meditation



fördert es durch einen Investitionszuschuss. An der Shanghaiallee soll zudem das ökumenische Forum Die Brücke entstehen: Insgesamt 17 christliche Kirchen tragen dieses deutschlandweit einzigartige Gemeinschaftsprojekt. Das öffentlich zugängliche Erdgeschoss des Forums dient als Begegnungsstätte, eine Kapelle bietet hier auch einen stillen Rückzugsort im sonst so quirligen Quartier. Außerdem zieht der Laurentiuskonvent ins

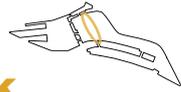
Gebäude ein. Die Mitglieder dieser ökumenisch-geistlichen Gemeinschaft leben hier in einer Art Stadtkloster zusammen. Auch mit diesem Projekt entfaltet die Hafencity ihre Schubkraft für neue, innovative Ideen.

An öffentliche Verkehrsmittel ist das Elbtorquartier schon heute gut angebunden: Vom Norden des Viertels aus lässt sich die U-Bahnstation Messberg binnen weniger Minuten zu Fuß errei-

chen. Den direkten Anschluss an das U-Bahnnetz stellt Ende 2011 die neue U-Bahnlinie U4 her, im Süden des Quartiers eröffnet dann die Haltestelle Hafencity Universität. Und zusätzlich wird das Elbtorquartier sogar per Schiff erschlossen: Die Hafenfähren steuern – voraussichtlich ab 2011 – einen Anleger auf der Höhe des HCU-Vorplatzes an.



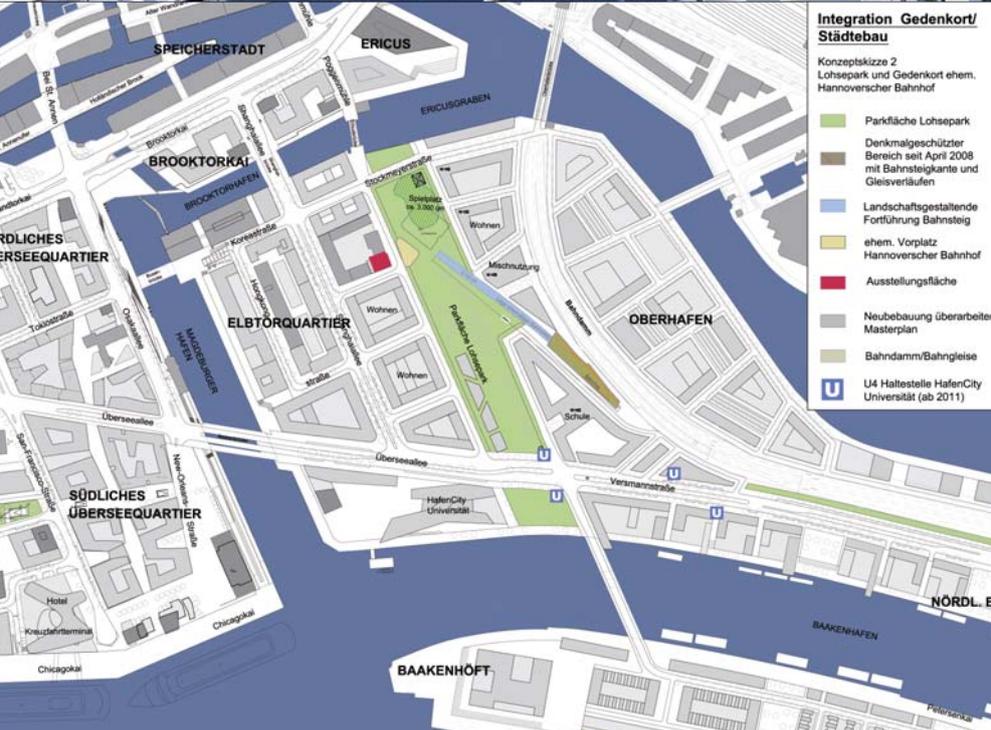
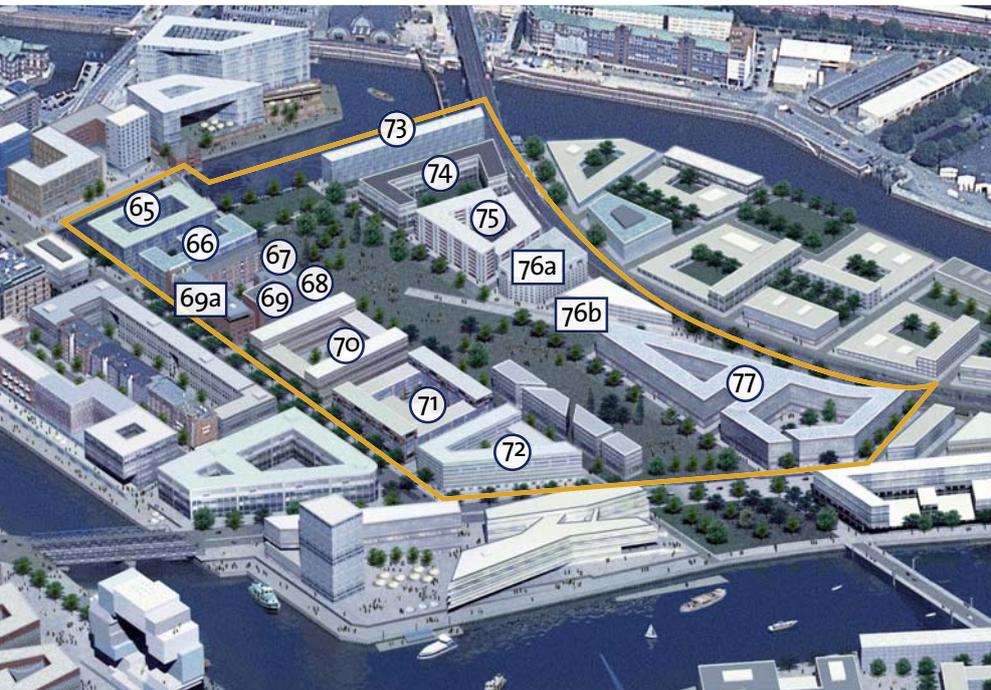
Der architektonische Entwurf für das besonders nachhaltige neue Gebäude der Hafencity Universität sieht einen H-förmigen Bau mit einem zentralen Hof und zwei Flügeln vor; er stammt vom Dresdner Büro Code Unique



AM LOHSE PARK

Vom Ort industrieller Pioniere zum grünen Stadtquartier

Historische Gebäude aus früher Industriensiedlung und Bahnsteig-Relikte des ehemaligen Hannoverschen Bahnhofs prägen das Quartier als einen für die hamburgische Geschichte bedeutenden Ort. Mit dem Lohsepark entsteht – als prägendes Zentrum – ein Park als grünes Herz der HafenCity



Konzeptskizze für die Gestaltung eines Gedenkortes 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 vier Hektar große Parkanlage an. Das Quartier ist außerdem verkehrlich hervorragend erschlossen. Die Anbindung ans Nahverkehrsnetz wird direkt von der U-Bahnhaltestelle HafenCity Universität sichergestellt. Ende 2011 nimmt sie gemeinsam 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 Fabrikant Heinrich Christian Meyer gründete 1836 eine der ersten mit einer Dampfmaschine betriebenen Fabriken Hamburgs. Hergestellt wurden u. a. Kämme, Spangen, Knöpfe und Stöcke. Der Name „Stockmeyerstraße“ verweist noch heute auf den Spitznamen des Firmengründers. Heute ist das historische Ensemble ein – sensibel saniertes – architektonisches Schmuckstück. Es beherbergt u. a. die seit April 2008 eröffnete private Autoausstellung Prototyp und den Präsidiumssitz der HafenCity Universität. Auch viele Unternehmen aus der Kreativ- und Medienbranche fühlten sich durch das inspirierende Umfeld angezogen. In unmittelbarer Nachbarschaft wird das historische Backsteinensemble von drei kleineren Neubauten ergänzt (67–69).

Südlich davon, auf den Baufeldern 70 und 71 mit insgesamt 40.000 m² BGF, sind zwei große Wohnvorhaben mit stark ausdifferenzierten Wohnkonzepten vorgesehen. Miet- und Eigentumswohnungen können ebenso realisiert werden wie Sonderkonzepte. Im Herbst 2009 werden die Investoren bestimmt sein. Östlich des Loh-

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



3,5 Hektar Grün mitten in der Stadt:
Der Lohsepark wird zum „Central Park“
der HafenCity

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

Die übrigen Flächen östlich der Grünfläche sind noch bis 2018 durch die Nutzung einer Spedition und zum Teil für die 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 unter anderem eine weiterführende Schule.

Die Teilrealisierung des Parks beginnt allerdings schon vorher: Der bereits zur Verfügung stehende Nordteil wird zusammen mit einem geplanten Kinderspielplatz bis 2012/2013 angelegt. Nicht nur für das gleichnamige Quartier hat der Lohsepark eine herausragende Bedeutung, er dient den in der gesamten HafenCity lebenden und arbeitenden Menschen als zentraler grüner Erholungsraum.

Noch 2009 wird ein freiraumplanerischer Wettbewerb zu seiner Gestaltung ausgeschrieben. Die Teilnehmer sollen gleichzeitig auch einen Entwurf für den in und an der Grünfläche geplanten Erinnerungsort erarbeiten: Auf dem Areal das künftigen Parks hatte sich einst der Hannoversche Bahnhof befunden. Von dem ehemals

wichtigsten Bahnhof der Hansestadt aus (nach 1906 dem Güterbahnhof) waren während des Zweiten Weltkriegs 7.692 Menschen – vor allem Juden, Sinti und Roma – in Konzentrations- und Vernichtungslager deportiert worden.

Bereits im Oktober 2008 wurde ein Rahmenkonzept für diesen Erinnerungsort öffentlich vorgestellt. Im Mittelpunkt der Konzeption stehen authentische Relikte des ehemaligen Bahnsteigs 2 und mehrere Gleisverläufe. Um diese Relikte auch künftig zu schützen, wurde sogar der Masterplan geändert.

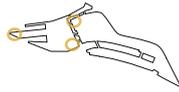
Das Gedenkortkonzept sieht eine diagonal durch das Areal des Lohseparks verlaufende, landschaftsgestalterische Verbindung zwischen dem einstigen Bahnhofsvorplatz und den Bahnsteigrelikten vor. Bewusst soll sie einen Einschnitt ins städtebauliche Bild markieren; die Sichtachse

zwischen beiden Stätten macht den historischen Weg der Deportationszüge visuell nachvollziehbar. In einem neu entstehenden Gebäude auf der Westseite des Parks (68) wird der Erinnerungsort durch ein Dokumentationszentrum ergänzt. Eine bereits im Frühjahr im Kunsthaus Hamburg gezeigte Ausstellung zum Deportationsgeschehen soll ab 2012/2013 dort seinen endgültigen Ort finden. Der im Lohsepark selbst liegende Teil des Gedenkortkonzepts kann erst ab 2018 realisiert werden, da die Flächen erst dann 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 Erinnerens 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 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 vielfältige kulturelle und künstlerische Produktion

Bis ins Jahr 2003 war das heutige Areal der HafenCity noch ein großer weißer Fleck auf Hamburgs künstlerisch-kultureller Landkarte: Denn so lange unterband das Hafenenwicklungsgesetz und der Freihafenstatus jede Nutzung, die sich nicht auf den Hafen bezog. Daher konnten Kunst und Kultur 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 geöffnet, kulturelle sowie künstlerische Nutzungen spielen für diesen Prozess eine wichtige Rolle. Wegweisend für eine besondere kulturelle Vorprägung war die Entscheidung, hafentypische Strukturen wo möglich zu

erhalten: Historische Hafenbecken und Kai-mauern, Kräne und Speichergebäude wurden saniert, auf dieser kulturhistorischen Prägung des Gebiets wird aufgesetzt.

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 freigemachte Zwischennutzungsflächen zur Verfügung, so sind es heute auch die bereits fertiggestellten öffentlichen Frei-

räume oder Flächen in Gebäuden. Bei der Gestaltung der Parks, Promenaden und Plätzen werden stets auch Anforderungen von Kunst und Kultur berücksichtigt.

BREIT AUFGESTELLT: KULTURSZENE MIT ZAHLREICHEN AKTEUREN

Seit 2003 hat die Kultur in ihrer ganzen Vielfalt in der HafenCity einen hohen Stellenwert. Noch ist die junge Kunst- und Kulturlandschaft in besonderer Weise unterstützungsbedürftig, dafür sind im Laufe der Zeit wichtige Kooperationen und Organisationsstrukturen entstanden. Schon heute wird die Kultur in der HafenCity von unterschiedlichsten Akteuren geprägt.

Neben einzelnen wichtigen Initiativen, wie der Musikalischen LandArt, war die Kooperation von Hamburgischer Kulturstiftung, Körper-Stiftung und HafenCity Hamburg GmbH mit einem Wettbewerb Hamburger Künstler der Startpunkt der kulturellen Besetzung der HafenCity. An diesem Wettbewerb 2004/2005 hatten 120 Künstler teilgenommen, zwölf Pro-



Voller künstlerischer Aktivitäten: Viele Kunst- und Kulturveranstaltungen locken die Hamburger in ihre HafenCity



Auf den zehn Decks des ehemaligen Getreidespeichers werden seit Juni 2008 3.000 Jahre maritimer Geschichte erzählt

jekte wurden realisiert. Im Rahmen dieser kulturellen Kooperation folgten auch Theaterstücke, sogar ein Sommerprogramm des Thalia Theaters im Zelt. Durchweg sind diese Aktivitäten temporärer Art; sie verwandeln die öffentlichen Alltags- und Zwischenräume auch in Kulturorte.

Mittlerweile engagieren sich auch andere Hamburger Kulturinstitutionen: So treffen sich auf dem Strandkai Künstlergruppen aus aller Welt im Spätsommer 2009 zu „subvision.kunst.festival.off“. Getragen wird dieses Kunstfestival von der Hochschule für Bildende Künste, den Deichtorhallen und der Hamburger Kunsthalle.

Daneben bestehen 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 Anwoh-

ner 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 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 so 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 Möglichkeitsräume für Kunst und Kultur.

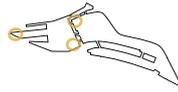
Kunst und Kultur werden in der Hafencity also nicht nur – von Bewohnern, Besuchern und Touristen – konsumiert, sondern auch produziert. Wohn-, Arbeits-, Freizeit- und Kulturnutzungen sind eng miteinander verwoben. Der Stadtteil dient als Inspirationsraum, er ist Grenzort zwischen Wasser und Land, zwischen 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 der „Hamburger Jedermann“ von Michael Batz. Lange bevor das Gebiet der Hafencity zu einem Ort der Kultur werden konnte, gehörte dieses Theatererlebnis in der Speicherstadt bereits seit den 1990er Jahren zur Hamburger Kulturlandschaft.

INTERNATIONALES MARITIMES MUSEUM HAMBURG

Die herausragende, prägende Rolle spielen die drei großen Kultureinrichtungen der Hafencity: Schon im Sommer 2008 wurde das Internationale Maritime Museum Hamburg eröffnet. Es entstand im





KULTURELLE HÖHEPUNKTE

1879 fertiggestellten 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 der Architektin Mirjana Markovic aufwendig saniert und gleichzeitig zum Museum umgebaut worden, die charakteristische Architektur des Gebäudes blieb dabei unangetastet. Durch sein Erdgeschoss verläuft nun eine Passage, in ihr sind auch der Museumsshop, ein Restaurant und ein Bistro untergebracht. Die Museumsbrücke, eine

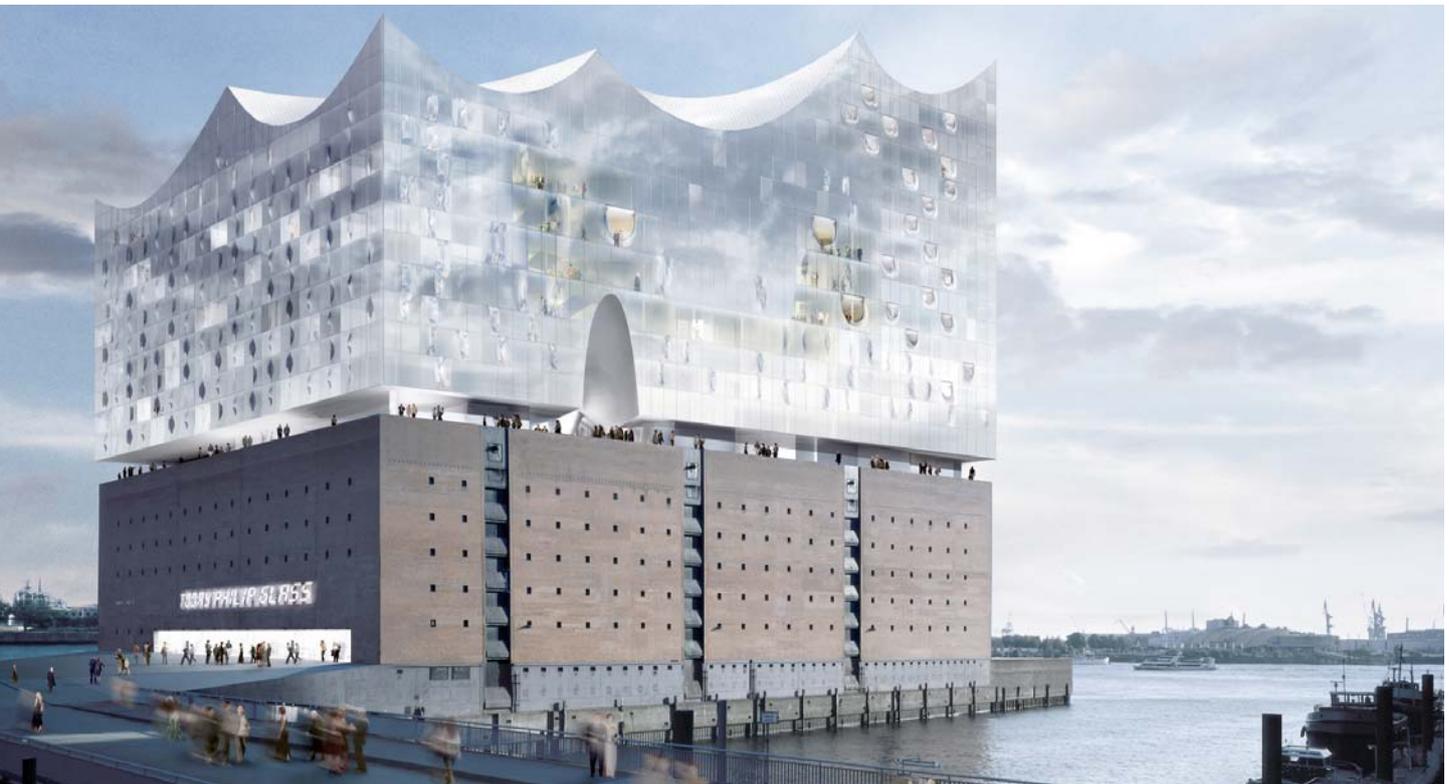
Fußgängerquerung über den Brooktorhafen, führt direkt in diese Passage hinein und erschließt das neue Museum von der Speicherstadt im Norden aus.

Auf zehn Decks zeigt das Museum eine Ausstellung auf der Basis der privaten Sammlung von Prof. Peter Tamm, vor allem Schiffsmodelle, Konstruktionspläne für Schiffe sowie eine Vielzahl nautischer Geräte, Gemälde und Grafiken. Jedes der Decks befasst sich jeweils mit einem Schwerpunktthema wie z. B. Tiefseeforschung oder die Entwicklung 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.

ELBPHILHARMONIE

Mit der Elbphilharmonie gewinnt Hamburg ein unvergleichliches Wahrzeichen. Auf dem Kaispeicher A wächst der Bau derzeit in die Höhe. Nach Plänen des Architekten Werner Kallmorgen wurde der Speicher von 1963 bis 1966 gebaut, auf



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





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

dem Gebäude errichten die Schweizer Architekten Herzog & de Meuron jetzt ein spektakuläres Konzerthaus. Zwar wurde das mächtige, markante Bauwerk komplett entkernt, Kubatur und auch Fassaden bleiben aber erhalten. So entsteht ein weltweit einmaliger architektonischer Hybrid, der zudem um ein Fünf-Sterne-Hotel und 47 Wohnungen ergänzt wird.

Das Gebäude wird von einer wellenförmig geschwungenen, geneigten Glaskonstruktion gekrönt: So verbinden sich historische Hafenarchitektur und zeitgenössische Architekturkreativität, Hafentradition und neue Identität des Stadtteils. Zwischen Bestandsgebäude und neuer Glasarchitektur entsteht auf 37 Metern Höhe eine öffentliche Plaza mit fantastischem Ausblick auf den Hafen, die HafenCity, die Elbe und die Stadt.

Das entkernte Speichergebäude wird zu zwei Dritteln als Parkfläche genutzt, daneben finden hier auch die Backstage-Bereiche und Räume für musikpädagogische Angebote. Im gläsernen Neubau entstehen zwei große Konzertsäle für 2.150 und 550 Besucher. So wird die Elbphilharmonie zu einem einzigartigen, nahezu 110 Meter hohen Aufführungsort von klassischer Musik, der Musik des 21. Jahrhunderts und anspruchsvoller Unterhaltungsmusik. Im Herbst/Winter 2008/2009 hat die Arbeit am Neubau begonnen, 2012 kann dann das erste Konzert im großen Saal gespielt werden.

Im Jahr 2003 hatten die Schweizer Architekten Herzog & de Meuron mit dem entsprechenden Entwurf international Aufsehen erregt, realisierbar wurden ihre Pläne aber erst durch das beispiellose Engagement der Hamburgerinnen und Hamburger: Sie sagten bisher bereits Spenden in Höhe von 72 Millionen Euro zu. 2012 beginnt der dauerhafte Konzertbetrieb.

SCIENCE CENTER

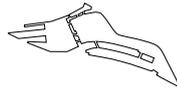
Das Gebäude für ein weiteres kulturelles Leuchtturmprojekt gestaltet der niederländische Architekt Rem Koolhaas mit seinem Office for Metropolitan Architecture (OMA): Anfang 2008 stellte er seinen zweiten, vollkommen überarbeiteten Entwurf für das Science Center vor. Wie ein stehender, kantiger Ring ist das Bauwerk jetzt geformt, direkt am Elbufer findet es seinen Standort im Überseequartier. Sinnbildlich öffnet sich das Science Center also 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-Expo-

nate vor. Sie dürfen – und sollen – angefasst sowie ausprobiert werden: Durch spielerisches Erkunden und selbständiges Experimentieren wird Wissensvermittlung zu einem aufregenden Erlebnis.

Die Projektentwicklungsgesellschaft Groß + Partner hat das Ausstellungskonzept – stellvertretend für das Investorenkonsortium Überseequartier – Ende 2006 vorgelegt. 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 ist dieses Konzept entstanden.

Die nächsten Schritte für Finanzierung und Realisierung des Projekts sind bereits abgesteckt. Es müssen weitere passende private Nutzungen identifiziert werden, die zusätzliche wirtschaftliche Beiträge für das 23.000 m² BGF große Gebäude leisten. Auf der Finanzierungsseite trägt das Überseequartierkonsortium einen Teil, ein weiterer Teil muss entsprechend der Nutzung privat finanziert werden. Hamburg hat öffentliche Mittel reserviert, und es wird für das Science Center selbst auch eine erhebliche mäzenatische Unterstützung erwartet, denn das Projekt ist für die naturwissenschaftlich-technischen Themen der Gesellschaft ein wichtiger Erfahrungsort, der das Interesse an naturwissenschaftlich-technischen Fragen und am Studium dieser Fächer stärkt.



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. Denn im neuen Stadtteil dienen Plätze, Promenaden und Parks nicht nur als städtebauliche Klammer für verschiedenartige Architektur- und Nutzungsformen sowie öffentliche Orte – sondern auch als aus eigener Kraft 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 teilweise gestaltet 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 fertiggestellten – Stadträume der westlichen HafenCity wurden vom Architekturbüro EMBT Architectes 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 strenge 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 fertiggestellten, 4.700 m² großen Magellan-Terrassen auf mehreren Ebenen zum Wasser ab.

Von diesem Platz aus schweift der Blick auf die Baustelle der Elbphilharmonie, die Elbe – und den 2008 eröffneten Traditionsschiffhafen im Sandtorhafen. Er ist eben-

falls Teil des Freiraumkonzepts: Historische Brücken führen hinunter zu eigens gefertigten, geschwungenen Schwimmpontons. 5.600 m² Fläche bietet diese schwimmende Promenade; sie hebt und senkt sich mit den Gezeiten, gewährt so stets direkten Zugang zum Wasser – und stellt einen festen Liegeplatz für rund 20 alte Dampfer und Segler.

Anders als die von harten Oberflächen geprägten Magellan-Terrassen zeichnen sich die 2007 eröffneten Marco-Polo-Terrassen durch ihren weichen und grünen Charakter aus: Grasinseln und Holzdecks laden zum Sitzen, Liegen und Verweilen ein. Schatten oder Regenschutz bieten Amberbäume, Sumpfyzypressen und Weiden. Der 6.400 m² große Platz gewährt Aussichten auf die Elbe und den Grasbrookhafen, hier wird voraussichtlich ab 2011 eine moderne Sportboot-Marina 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 Dalmannkaipromenade wachsen

Mit 6.400 m² sind die Marco-Polo-Terrassen der größte Wasserplatz der HafenCity. Auf drei Ebenen neigen sie sich zum Grasbrookhafen hin, Holzdecks und Grasflächen laden zum Verweilen ein





Mit Tausenden von Besuchern wurde im September 2008 der Traditionsschiffhafen im Sandtorhafen eingeweiht. Die schwimmende Pontonanlage, die sich mit den Gezeiten hebt und senkt, bietet Anlegestellen für mehr als 20 historische Schiffe. Ein Pavillon dient als Sitz für den Hafenmeister, weitere Pavillons für Gastronomie werden folgen

Kirschbäume. Einendes Element für viele Stadträume sind unter anderem die Warftwände, sie werden an vielen Stellen mit Mustern aus Klinker ausgestattet.

Den zweiten Freiraumwettbewerb zur Gestaltung der zentralen HafenCity, der Flächen westlich und östlich des Magdeburger Hafens, gewann die Architektin Beth Galí gemeinsam mit ihrem Büro BB + GG arquitectes aus Barcelona; sie entwirft jetzt die Stadträume im Überseequartier, am Magdeburger Hafen und am St. Annenplatz.

Der erste von ihr gestaltete Platz wurde bereits vor dem Internationalen Maritimen Museum Hamburg im Kaispeicher B fertiggestellt. 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

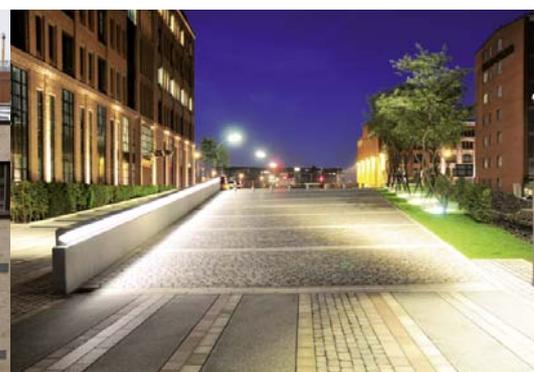
Bauten dieses Gebiets – bis 2012 entstehen (siehe Seiten 24 f.).

Noch zu realisieren sind auch die Grünflächen in westlicher und zentraler HafenCity: Teil des Freiraumkonzepts von EMBT sind Sandtorpark und Grasbrookpark. Da ihre Areale aber zurzeit als Erschließungs- beziehungsweise Baustellenfläche benötigt werden, werden sie erst 2012 und 2018 angelegt. Bereits eröffnet wurde dagegen im Sommer 2008 der 850 m² große Schatzinsel-Spielplatz am View Point; 2012 wird er ersetzt durch eine neue, wesentlich größere Spielfläche im Grasbrookpark.

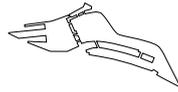
Der Lohsepark, mit 3,5 Hektar die mit Abstand größte Grünfläche der HafenCity, erstreckt sich künftig zwischen Baakenhafen und Brooktorhafen. Er ist der „Central Park“ der HafenCity und die zentrale Naherholungsfläche für den neuen Stadtteil. Für die Gestaltung des Lohseparcs wird 2009 ein Freiraumwettbewerb ausgelobt. Die

Teilnehmer sollen gleichzeitig auch einen Entwurf für einen angemessenen Gedenkort als Erinnerung an die vom ehemaligen Hannoverschen Bahnhof aus deportierten Juden und Sinti und Roma erarbeiten (siehe Seite 30 f.).

Auch zwei deutsche Landschaftsplanungsbüros sind an der HafenCity-Freiraumgestaltung beteiligt. Sie prägen mit ihren Entwürfen die Übergangszonen von Speicherstadt und HafenCity. BHF Landschaftsarchitekten aus Kiel haben mit ihrem Entwurf für Sockel und Promenade am Sandtorkai ein erstes qualifiziertes Ausrufezeichen gesetzt und 2008 den Preis „Beste Projekte 1989–2008“ des Jahrbuchs „Architektur in Hamburg“ gewonnen. Für den Freiraum von Brooktorkai/Ericus zeichnet das renommierte Hamburger Büro WES & Partner Landschaftsarchitekten verantwortlich. Diese Flächen werden zwischen 2010 und 2012 realisiert.



Jeder Stadtraum zeichnet sich durch eine eigene Charakteristik aus: Im Westen dient der Vasco-da-Gama-Platz als Quartiersplatz (links), auf Dalmannkaipromenade und -treppen lässt sich flanieren und verweilen (Mitte). Der Vorplatz des Internationalen Maritimen Museums Hamburg (rechts) fügt sich in die Freiraumplanung der zentralen HafenCity ein



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 industrielle 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 80er und 90er Jahren üblich, in seiner Periphe-

rie, muss weniger Grünflächen bebauen („greenfield development“). Stattdessen kann ehemaliges Hafengebiet wiederverwertet – und die Innenstadtfäche dabei um 40 Prozent erweitert – werden.

So lässt sich beispielsweise auch der ökologische Wert der einstigen Industrieflächen steigern. An kontaminierten Stellen wie dem Standort des alten Gaswerks wurde der Boden mit aufwendigen Maßnahmen ausgetauscht, auch die Bodenversiegelung wird jetzt erheblich re-

duziert: Auf insgesamt 22 Hektar entstehen Plätze, Promenaden und Parks. Durch unterirdisches Parken unter den Gebäuden in Verbindung mit dem Hochwasserschutz wird die Ressource Boden intensiv genutzt; es entsteht kein oberirdisches Parkhaus in der HafenCity.

Durch die Entwicklung derart zentraler Flächen ist die HafenCity zudem für viele Bewohner, Beschäftigte und Besucher auch ohne Auto erreichbar. Einen hervorragenden Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr stellen die zwei Haltestellen der neuen U-Bahnlinie U4 sicher, 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 auf einem besonders engmaschigen Netz von Fuß- und Fahrradwegen zurücklegen lassen. Selbst im Vergleich mit den derzeit gefragten, gründerzeitlichen Vierteln westlich der Alster schneidet die HafenCity hier besser ab; sie besitzt mehr Fußwege, viele davon am Wasser und mehr Fußwegkilometer im Verhältnis zu den Straßen.



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. Und eine Stadt mit nahezu 2 Mio. m² BGF: eine sehr effiziente Nutzung der Ressource Boden

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





Auch die Wärmeversorgung ist im neuen Stadtteil durch ebenso innovative wie nachhaltige Konzepte sichergestellt. Wohngebäude werden nicht nur mit Fernwärme beliefert, dezentrale Wärmeerzeugung durch Brennstoffzellentechnik und Solarthermie ergänzt den Energiemix. In einem europaweiten Verfahren war bereits 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 lässt sich der Schadstoffausstoß somit um 27 Prozent reduzieren. Und für die östliche HafenCity gelten nochmals deutlich herabgesetzte Grenzwerte; der entsprechende, technologieoffene Wettbewerb wird 2009 entschieden.

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 für nachhaltige Bauvorhaben ein Umweltzeichen in Silber für besondere und in Gold für außergewöhnliche Leistungen entwickelt. Die Auszeichnung soll Bauherren und Investoren zum verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen motivieren. Die HafenCity übernimmt bei diesem Thema deutschlandweit eine Vorreiterrolle.

Das Umweltzeichen kann schon vor Baubeginn des Gebäudes vorläufig verliehen werden. Das Unternehmen stellt einen Antrag und legt die technischen Planungsunterlagen vor, aus denen die besondere Nachhaltigkeit des Gebäudes hervorgeht. Diese Unterlagen werden von einem unabhängigen Prüfbüro geprüft; wenn die Kriterien erfüllt sind, kann das Umweltzeichen vorläufig verliehen werden. Dazu schließen der Bauherr und die HafenCity Hamburg GmbH einen Vertrag. Das endgültige Zertifikat wird erst dann verliehen,

wenn das Bauvorhaben fertiggestellt ist und anhand der tatsächlichen Bauausführung bzw. des Betriebs die Umsetzung des Nachhaltigkeitsstandards nachgewiesen werden kann. So können Projektentwickler und Investoren das Umweltzertifikat bereits bei der Vermarktung des Gebäudes nutzen.

Zu den Kategorien, die bei der Vergabe des Umweltzeichens bewertet werden, zählt als erste die Reduzierung des Primärenergiebedarfs der Gebäudenutzung deutlich über die gesetzlichen Vorgaben hinaus. In der zweiten Kategorie des Umweltzeichens 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 oder Geschäfte.

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

Die Brennstoffzelle gehört zum Konzept der energieeffizienten, an CO₂-Grenzwerten orientierten Wärmeversorgung der HafenCity

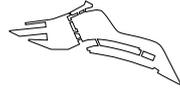


Kurze Wege auf der Dalmannkaipromenade und zwischen den Gebäuden: Nachhaltigkeit ist auch beim Umgang mit öffentlichen Flächen – und anderen öffentlichen Gütern – gefordert

Auch die besondere Berücksichtigung von Gesundheit und Behaglichkeit ist ein zentraler Aspekt nachhaltigen Bauens in der HafenCity. 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.

Das neue Hauptgebäude der Spiegel-Gruppe wurde wie auch die HafenCity Universität bereits mit dem Umweltzeichen HafenCity in Gold vorläufig ausgezeichnet. Zu den Bauten, die demnächst zertifiziert werden sollen, gehören die Greenpeace-Zentrale sowie die Unilever-Zentrale. Und weitere Bauwerke werden bald folgen: Denn immer öfter wird schon bei der Ausschreibung neuer Bauflächen zur Auflage gemacht, dass entstehende Bauwerke die strengen Standards des Umweltzeichens in Gold erfüllen müssen.

INFRASTRUKTUR



Infrastruktur – Grundlage für die neue Stadtentwicklung

Als Rückgrat des Stadtteils dient seine Infrastruktur, bereits vor Beginn des Hochbaus mussten grundlegende Entscheidungen getroffen, erste entscheidende Maßnahmen bereits abgeschlossen werden. Dabei stellte – und stellt – die vorhandene Topographie des Gebiets besondere Herausforderungen dar

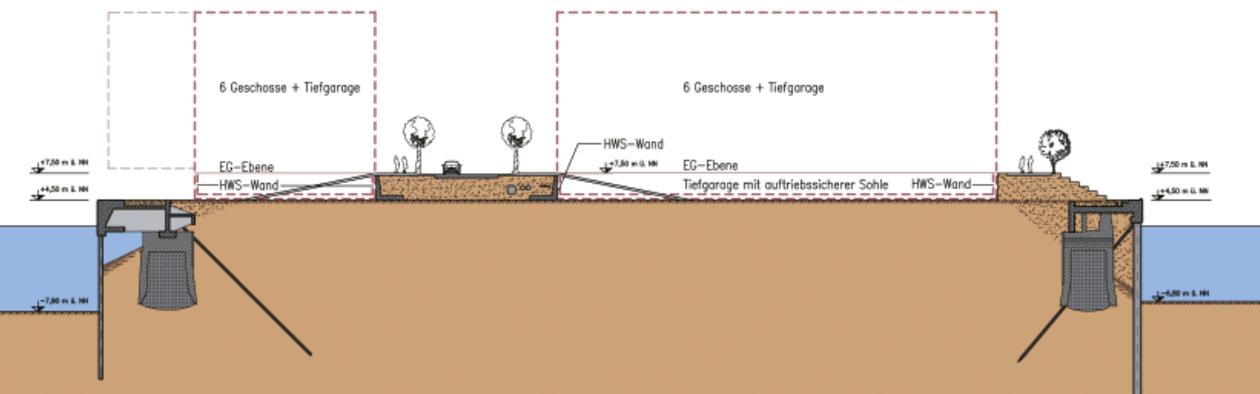
Für große Stadtentwicklungsvorhaben, die auf einer einer Nutzungskonversion beruhen, stellen sich sowohl erhebliche Flächenentwicklungsaufgaben (zum Beispiel Freimachung von nicht nutzbaren Gebäuden oder Bodensanierung), als auch Infrastrukturaufgaben, die neue Nutzungen mit veränderter Nutzungsdichte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

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

Das Gebiet der HafenCity ist eine mit Hafenbecken durchzogene Insel im Elbstrom. Be-

dingung 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 erweitern oder zu erneuern.

Hinzu kommt 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 unter anderem auch dazu geführt, dass eine leistungsfähige Anbindung zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nur unterirdisch als U-Bahn gut funktioniert. Außerdem befindet sich das gesamte Gelände der HafenCity außerhalb der Hauptdeichlinie Hamburgs, auf einem



Schnitt durch eine Kaizunge: Erkennbar ist die hochwassersichere zentrale Erschließungsstraße, 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





Die Umstrukturierung ehemaliger Hafengebiete erfordert einen komplexen Infrastrukturausbau. Im Zentrum die U-Bahn-Baustelle der U4 mit der offenen Bauweise durch den Magdeburger Hafen nach Osten

nicht hochwassersicheren Niveau von vier bis 5,5 Metern über Normalnull, deshalb muss es gesondert gesichert werden.

Und schließlich verfügt die HafenCity nicht nur über eine einfache Ufer- oder Wasserkante zur Elbe (gut 3,3 Kilometer lang von West nach Ost), sondern stellt auch über eine integrierte Wasser- und Hafenbeckenlandschaft mit zehn Kilometern Kontaktfläche von Wasser und Land dar, vielfach mit seeschifftiefem Wasser und 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 bautechnisch hohe Anforderungen stellt.

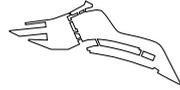
Das Areal der HafenCity ist von seiner Ver-

gangenheit 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. Da die industrielle Nutzung des Gebiets (zum Beispiel durch ein Gaswerk und ein Eisenbahnbetriebswerk) ihre Spuren hinterlassen hat, musste an manchen Orten zudem hoch

kontaminierter Boden saniert werden.

Wichtige Voraussetzung für den Bau der HafenCity war und ist der Hochwasserschutz: Wie die Speicherstadt befindet sie sich außerhalb der am Zollkanal verlaufenden Hamburger Hauptdeichlinie. Denn Deiche hätten das Be- und Entladen der Schiffe nur unnötig behindert, gelegentliche Überschwemmungen wurden beim Bau des Lagerhauskomplexes in Kauf genommen. Auch heute wird darauf verzichtet, die HafenCity einzudeichen: Diese Maßnahme hätte den Beginn der Stadtteilentwicklung deutlich verzögert. Bereits von Anfang an hätten auch jene Quartiere der HafenCity eingedeicht sein müssen, die erst in den 2020er Jahren erbaut werden. Ein zügiger Beginn der HafenCity-Entwicklung wäre also nicht möglich gewesen, gleichzeitig hätte eine Eindeichung erhebliche Vorlaufkosten nach sich gezogen. Stadträumlich hätte ein



INFRASTRUKTUR



Mit zwei Haltestellen der neuen U4 wird die HafenCity ans Nahverkehrsnetz angeschlossen. Die Station Überseequartier ist im Januar 2009 im Rohbau fertiggestellt worden; jetzt folgt der Technikausbau



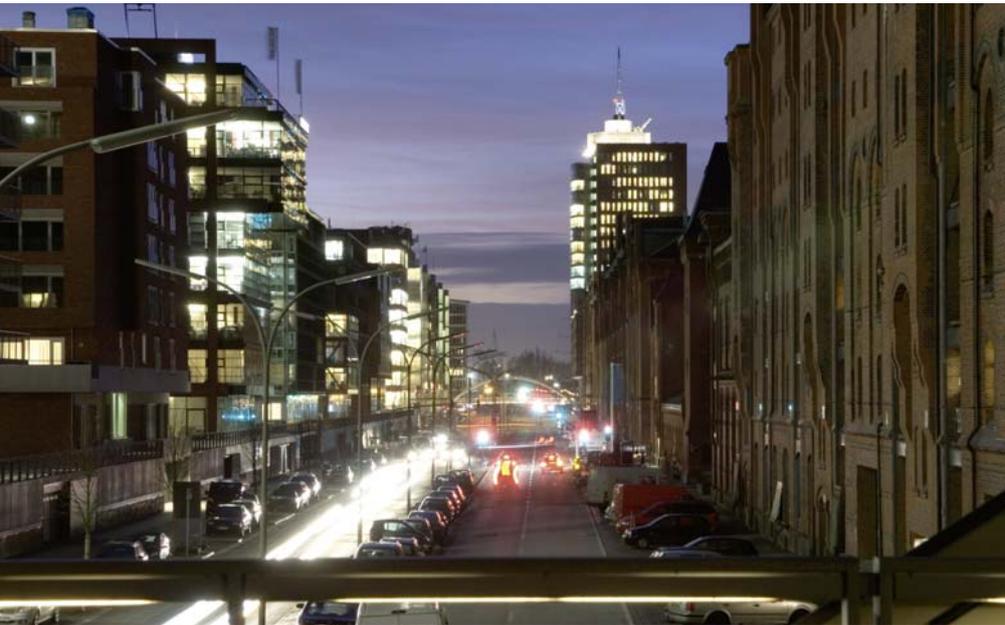
Die U-Bahnlinie U4 wird die HafenCity mit den zentralen Knotenpunkten Jungfernstieg, Hauptbahnhof und Berliner Tor verbinden. Nach Fertigstellung ihres Rohbaus kann 2009 das südliche Überseequartier entwickelt werden

Deich zudem sowohl Ausblick als auch Zugang zu den Wasserflächen versperrt, viele der den Stadtteil prägenden Wasserbezüge also unmöglich gemacht.

Stattdessen werden die neuen Gebäude jetzt auf Warften gebaut: Diese acht 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 vier bis 5,5 Metern über Normalnull, der attraktive enge Bezug zum Wasser wird dadurch erhalten.

Im Entwicklungsprozess wird aber das gesamte Straßennetz zuerst auf einem hochwassersicheren Niveau von 7,50 bis acht Metern über Normalnull angelegt, außerdem werden die neuen hochwassersicheren Brücken gebaut beziehungsweise alte Brücken saniert und angehoben. Eine Ausnahme von der Straßenerhöhung bildet der direkt zwischen HafenCity und Speicherstadt verlaufende Straßenzug Am Sandtorkai/Brooktorkai. Aufgrund der angrenzenden Speicherstadt ist eine Aufhöhung in der gesamten Breite nicht möglich, ohne die Nutzung und den Charakter der Speichergebäude einzuschränken.

Für die seltenen Fälle einer Sturmflut werden neue hochwassersichere Zugänge zur HafenCity hergestellt. Der erste verläuft



Schon fertiggestellt ist die Straße Am Sandtorkai. Sie vermittelt ein Bild von historischer Speicherstadt auf der einen und von entstehender Urbanität auf der anderen Seite

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 später über den Oberhafen gebaut.

Ohnehin wurde die gesamte Verkehrerschließung der Hafencity neu konzipiert. Denn die historischen Erschließungsstraßen verliefen quer zur Stadt, im Vordergrund stand ursprünglich der Warentransport über Schiene und Straße. Mit dem Schiff ankommende Güter sollten abtransportiert werden – oder den umgekehrten Weg nehmen. Dabei galt: Je weniger das Stadtgebiet vom Güterverkehr betroffen war, desto besser.

Jetzt stellen vier bereits bestehende Straßenbrücken die Anbindung zur Hamburger Innenstadt her. 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 Dop-

pelrolle ein: In ihrer Fortsetzung führt sie direkt über die Kornhausbrücke und stellt über die Verlängerung der so genannten Domachse eine direkte Verbindung bis zum Jungfernstieg her. Die östliche Hafencity erschließen Überseeallee und Versmannstraße, sie leiten den Verkehr bis zu den Elbbrücken. Die Dimensionierung der Straßen und der Verkehrsknoten wurden 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.

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



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-Bahnlinien U1 und U3 befinden sich bereits an den Schnittstellen zur heutigen Innenstadt. Bis Ende 2011 entsteht die neue U-Bahnlinie U4 mit zwei neuen Haltestellen – Überseequartier und Hafencity Universität. Die Hafencity ist dann vom Jungfernstieg und vom Hauptbahnhof in drei Minuten zu erreichen; bei Inbetriebnahme der neuen U-Bahnlinie wird bereits 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 2009/2010, weitere folgen. Für den Individualverkehr stehen außerdem rund 22.000 Parkplätze in den Tiefgaragen der Warftsockel auf den privaten Grundstücken zur Verfügung.

Für Planung und Bau dieser komplexen Infrastrukturmaßnahmen (außer auf den privaten Grundstücken) ist die stadteneigene 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 aus der Hafencity-Entwicklung selbst. Der Bau der neuen U4 wird allerdings durch die Hochbahn AG geplant und realisiert. Die Finanzierung der neuen U-Bahnlinie erfolgt über den Haushalt der Freien und Hansestadt Hamburg sowie über Zuschüsse von Bundesmitteln.

IMPRESSUM

Herausgeber: Hafencity Hamburg GmbH, Osakaallee 11, 20457 Hamburg
V. i. S. d. P.: Susanne Bühler
Text: Sascha Borrée
Design: lab3 mediendesign
11. Ausgabe, Hamburg, März 2009; © 2009 All rights reserved

BILDNACHWEIS

Daniel Barthmann: S. 5 unten rechts, S. 6 Mitte, S. 14 unten, S. 38 unten, S. 43 unten; Michael Behrendt/Überseequartier Beteiligungs GmbH: S. 24 unten, S. 25; Tobias Bohl: S. 29 oben; Bert Brüggemann: S. 33 unten links; Code Unique: S. 28 unten, S. 29 unten; dreidesign/gmp: S. 19 Mitte; Fotofrizz: S. 4/5 oben, S. 8/9, S. 22/23, S. 40/41 oben, S. 42 oben rechts; Gärtner & Christ: Titel links unten, S. 35; Hafencity Hamburg GmbH: S. 30 unten, S. 31 unten, S. 40 Mitte, S. 42 unten; Thomas Hampel/ELBE & FLUT: Titel links Mitte, rechts oben & unten, S. 4 unten links & Mitte, S. 5 unten links & Mitte, S. 6 unten rechts, S. 7 unten Mitte, S. 11 unten, S. 15, S. 16 oben links, S. 17 unten Mitte, S. 18, S. 20 unten, S. 21, S. 26 unten, S. 27, S. 28 oben, S. 31 oben, S. 32, S. 33 oben & unten rechts, S. 37 oben & unten links, S. 43 oben; Herzog & de Meuron: S. 34; KBNK: S. 17 unten links; Martin Kohler: S. 6 oben & unten links, S. 7 unten links, S. 40 unten; Michael Korol: Titel oben links, S. 13 oben, S. 16 oben rechts, S. 17 oben, S. 19 unten, S. 20 oben, S. 24 oben, S. 26 oben, S. 30 oben, S. 31 Mitte; Tim Corvin Kraus: S. 7 unten rechts, S. 10, S. 11 oben, S. 12, S. 16 unten, S. 37 unten Mitte & rechts; Henning Larsen Architects: S. 19 oben; Richard Meier & Partners: S. 17 unten rechts; Boris Rostami: Klappe außen; Theresa Thiele: S. 4 unten rechts, S. 14 oben, S. 39 oben; Vattenfall: S. 39 unten; Maria Xerisoti: S. 11 Mitte, S. 36, S. 38 oben

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.

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: Mi–Mo 11:00–19:00, Di geschlossen
www.ueberseequartier.de