

## IMPRESSUM

Herausgeber: Hafencity Hamburg GmbH, Osakaallee 11, 20457 Hamburg  
V. i. S. d. P.: Susanne Bühler  
Redaktion: Sascha Borrée, Janina Jeske  
Mitarbeit: Eileen Stiller  
Schlussredaktion: Birgit Anna Lörler  
Design: lab3 mediendesign  
Druckerei: Team Langebartels  
13. Ausgabe, Hamburg, März 2010; © 2010 All rights reserved

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



Diese Publikation wurde auf umweltfreundlichem FSC-zertifiziertem Papier gedruckt.

## WEITERE INFORMATIONEN

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

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

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

WWW.HAFENCITY.COM

**HAFENCITY**  
HAMBURG 



**HAFENCITY HAMBURG**

# PROJEKTE

EINBLICKE IN DIE  
AKTUELLEN ENTWICKLUNGEN

13 | MÄRZ 2010 / DEUTSCH

**HAFENCITY**  
HAMBURG 

## Editorial

In der Hafencity wird „Stadt“ im eigentlichen Sinne des Wortes geschaffen: neben Arbeitsplätzen, Geschäften, Freiräumen, kulturellen und touristischen Attraktionen nimmt auch das Wohnen eine zentrale Rolle in der Hafencity ein, 2025 werden 12.000 Menschen in der Hafencity leben. Diese Nutzungsvielfalt stellt besondere Ansprüche an die soziale Entwicklung des Stadtteils. In der westlichen Hafencity ist es bereits gelungen, die unterschiedlichen Bedarfe und Ansprüche der einzelnen Akteure miteinander zu vereinbaren. Mit der Katharinen-schule, dem angeschlossenen Kinderhort sowie einer Kindertagesstätte ist der Kern einer sozialen Infrastruktur und eines Netzwerks entstanden; zugleich wurden verschiedene Vereine und Initiativen begründet.

Dieser Prozess – die Etablierung von nachbarschaftlichen Netzwerken und formellen oder informellen Zusammenschlüssen – ist aber noch längst nicht abgeschlossen. Bereits in der frühen Phase der Stadtteilentwicklung haben sich viele Bewohner intensiv eingebracht; jetzt führen sie ihr Engagement in festen Strukturen weiter. Einen wichtigen Baustein bildet dabei die im Herbst 2009 erfolgte Gründung des Netzwerk Hafencity e.V.: Allen Anliegern des Stadtteils bietet das Netzwerk ein Forum der Diskussion und Kooperation.

Auch zukünftig bleibt die Hafencity mit innovativen Wohnkonzepten für vielfältige Nutzergruppen interessant: An der

Shanghaiallee entstehen ein Musikerhaus mit in die Wohnungen integrierten Übungsräumen sowie ein Wohn- und Geschäftsgebäude mit Ladenwohnungen, die beispielsweise von Designern, Künstlern oder Kunsthandwerkern genutzt werden können. Zum ersten Mal in der Hafencity ist an dieser Straße auch geförderter Wohnungsbau und studentisches Wohnen geplant – die Bewohnerstruktur des Stadtteils wird also noch weiter aufgefächert.

Eben jene Chance, ganz unterschiedliche Menschen zusammenzubringen, prägt den Charakter der Hafencity – und insbesondere ihres zentralen Herzstücks zu beiden Seiten des Magdeburger Hafens. Die beiden hier entstehenden Quartiere Überseequartier und Elbtorquartier werden ein besonders hohes Maß an Vielfältigkeit aufweisen; ihre Entwicklung setzt sich nun mit Hochdruck fort. Im Sommer 2010 werden im nördlichen Überseequartier die ersten Gebäude eröffnet. Gleichzeitig werden die Arbeiten im südlichen Quartiersteil beginnen, ebenso im Elbtorquartier für die Hafencity Universität.

Im Frühjahr steht auch der Baubeginn für ein besonderes Gebäudeensemble an; hier ziehen unter anderem designport hamburg mit dem öffentlichen Designzentrum designxport sowie die Zentrale von Greenpeace Deutschland ein. Greenpeace und designport schaffen sich die Grundlage für eine enge Kooperation.

Die Hafencity entwickelt sich sozial wie auch räumlich kontinuierlich und zügig



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

weiter. Das gilt nicht nur für die Realisierung, sondern auch für die noch anstehenden Planungsthemen; das bedeutendste ist die Überarbeitung des Masterplans für die östliche Hafencity. Nach ihrem Abschluss in den kommenden Monaten liefert sie die konzeptionelle Grundlage für die bauliche Entwicklung von Quartieren östlich des Lohseparks, so ab 2011 des Baakenhafenquartiers, und bedeutet nochmals einen großen Schritt vorwärts für die Hafencity.

Ihre Hafencity Hamburg GmbH

## DATEN ZUR HAFENCITY

- Gesamtgröße: 157 Hektar
- Landflächen: 123 Hektar
- mehr als 2,0 Millionen m<sup>2</sup> BGF
- 5.500 Wohnungen für 12.000 Menschen
- Dienstleistungsflächen für über 40.000 Arbeitsplätze
- Erweiterung der Hamburger Innenstadt um 40 %
- derzeit 67 Projekte entweder in Planung, im Bau oder bereits realisiert
- Entfernung zum Rathaus: 800 Meter
- Entfernung zum Hauptbahnhof: 1.100 Meter
- Verkehrsanbindung: leistungsfähiges Straßennetz mit Anschluss an City und Autobahn, im Bau: neue U-Bahn-Linie U4 mit zwei Haltestellen (in Betrieb ab Herbst 2012)

- zehn Kilometer Kaipromenaden
- öffentliche Plätze am Wasser:
  - Magellan-Terrassen (fertiggestellt Juni 2005): 4.700 m<sup>2</sup>
  - Marco-Polo-Terrassen (fertiggestellt September 2007): 6.400 m<sup>2</sup>
  - Vasco-da-Gama-Platz (fertiggestellt September 2007): 2.700 m<sup>2</sup>
- Kultureinrichtungen:
  - Elbphilharmonie (Fertigstellung 2012)
  - Internationales Maritimes Museum Hamburg (eröffnet seit Sommer 2008)
  - Science Center mit Wissenschaftstheater in Planung
- Bildungseinrichtungen:
  - Grundschule mit Kindertagesstätte und Turnhalle (in Betrieb seit Sommer 2009)
  - HCU Hafencity Universität (Fertigstellung 2012)

JUNGFERNSTIEG

BINNENALSTER

RATHAUS

SPEICHERSTADT

MÖNCKEBERGSTRASSE

HAMBURGER KUNSTMEILE

HAUPTBAHNHOF

Foto: Fotofrizz  
Modell: Michael Korol, HafenCity Hamburg GmbH

# Inhalt

DAS PROJEKT HAFENCITY	04
AM SANDTORKAI / DALMANNKAI	10
AM SANDTORPARK / GRASBROOK	16
BROOKTORKAI / ERICUS	18
STRANDKAI	20
ÜBERSEEQUARTIER	22
ELBTORQUARTIER	26
AM LOHSEPARK	30
KULTURELLE HÖHEPUNKTE	32
SOZIALE ENTWICKLUNG	36
ÖFFENTLICHE STADTRÄUME	38
NACHHALTIGKEIT	42
INFRASTRUKTUR	46



- |  |  |   |  |  |  |
|--|--|---|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">■</span> fertiggestellt</li> <li><span style="color: orange;">■</span> im Bau/Bauvorbereitung</li> <li><span style="color: yellow;">■</span> Anhandgabe</li> <li><span style="color: lightgreen;">■</span> Ausschreibung/Anhandgabereife</li> <li><span style="color: lightblue;">■</span> Flächenvorbereitung</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Quartiere</li> <li><span style="color: white; border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">●</span> Projekte</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">U</span> U-Bahn-Station</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>A</b> AM SANDTORKAI/<br/>DALMANNKAI<br/>fertiggestellt</li> <li><b>B</b> AM SANDTORPARK/<br/>GRASBROOK<br/>im Bau</li> <li><b>C</b> BROOKTORKAI/<br/>ERICUS<br/>im Bau</li> <li><b>D</b> STRANDKAI<br/>im Bau</li> <li><b>E</b> ÜBERSEEQUARTIER<br/>im Bau</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>F</b> ELBTORQUARTIER<br/>im Bau</li> <li><b>G</b> AM LOHSEPARK</li> <li><b>H</b> OBERHAFEN</li> <li><b>I</b> CHICAGO SQUARE/<br/>ELBRÜCKEN-<br/>ZENTRUM</li> <li><b>J</b> BAAKENHAFEN</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>1</b> ELBPILHARMONIE<br/>auf dem Kaispeicher A</li> <li><b>2</b> TRADITIONSSCHIFFHAFEN<br/>im Sandtorhafen</li> <li><b>3</b> SPORTBOOTMARINA<br/>im Grasbrookhafen</li> <li><b>4</b> MAGELLAN-TERRASSEN<br/>fertiggestellt</li> <li><b>5</b> MARCO-POLO-TERRASSEN<br/>fertiggestellt</li> <li><b>6</b> VASCO-DA-GAMA-PLATZ<br/>fertiggestellt</li> <li><b>7</b> PRIMARSCHULE<br/>am Sandtorpark</li> <li><b>8</b> HAMBURG CRUISE<br/>CENTER/HOTEL</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>9</b> SCIENCE CENTER/<br/>WISSENSCHAFTS-<br/>THEATER</li> <li><b>10</b> INTERNATIONALES<br/>MARITIMES MUSEUM<br/>HAMBURG<br/>im Kaispeicher B</li> <li><b>11</b> HAFENCITY UNIVERSITÄT</li> <li><b>12</b> GEDENKORT EHEM.<br/>HANNOVERSCHER<br/>BAHNHOF</li> </ul> |
|--|--|---|--|--|--|

## Das Projekt HafenCity

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

Mit der Entwicklung seines neuen Stadtteils setzt Hamburg mindestens europaweit neue Maßstäbe: Auf einer Fläche von 157 Hektar entsteht ein lebendiger innerstädtischer Raum mit einer Mischung von Arbeits- und Wohnnutzung, von Einzelhandel, Freizeit, Gastronomie und Kultur. Was ihn von ähnlichen Stadtentwicklungsprojekten unterscheidet, sind seine zentrale Innenstadtlage und ein Qualitätsanspruch, der sich u.a. in der feinkörnigen Nutzungsmischung, dem hohen Maß an Lebendigkeit und einem innovativen Entwicklungsprozess niederschlägt. Prägend sind außerdem die Qualität von Architektur und Freiraumgestaltung.

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

### ZIELSETZUNGEN

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

Dabei ist die Aufgabe umfassend: Es gilt, ein neues Stück Stadt städtebaulich und architektonisch zu definieren. Mehr als 2,0 Mio. m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche (BGF) werden gebaut; es entstehen 5.500 Wohnungen für 12.000 Einwohner, Dienstleistungsflächen mit mehr als 40.000 Arbeitsplätzen, Gastronomie, Kultur- und Freizeitangebote, Einzelhandelsflächen, Parks, Plätze und Promenaden.

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



Ein Nebeneinander von Sein und Werden: Im Westen der HafenCity ist mit dem ersten Quartier Am Sandtorkai / Dalmannkai sowie vielen Freiräumen am Wasser bereits ein lebendiges Ensemble entstanden; von ebenso urbanem wie maritimem Flair wird der Alltag hier geprägt. Noch im Bau befinden sich die Elbphilharmonie mit Vorplatz sowie eine Reihe weiterer Projekte in der zentralen HafenCity



#### 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, erstreckt sich inzwischen über 1,1 Kilometer Länge von der Elbphilharmonie an der Spitze des Dalmannkais bis zum Verlagsgebäude der Spiegel-Gruppe auf der Ericusspitze; in seiner Breite reicht es von der Speicherstadt bis zum Elbstrom. Nahezu die Hälfte des vom Masterplan zugrunde gelegten Bauvolumens ist entweder fertiggestellt, im Bau oder durch Grundstücksverkauf und Bauverpflichtung gesichert. Grundlage für die Entwicklung der östlichen HafenCity wird eine fortgeschriebene und überarbeitete Fassung des ursprünglich im Jahr 2000 beschlossenen Masterplans.

Im März 2010 leben etwa 1.500 Menschen in den neu entstandenen Quartieren; rund 6.000 arbeiten hier. Und die Zahl derer, die

in den Stadtteil strömen, nimmt täglich zu. Als erstes Quartier wurde 2009 das städtebauliche Ensemble Am Sandtorkai / Dalmannkai komplettiert: Mittlerweile sind dort zahlreiche soziale Netzwerke entstanden; in den Erdgeschossen haben Cafés, Restaurants, Bars oder Geschäfte eröffnet. Zudem nutzen Bewohner, Beschäftigte und Besucher bereits die vielfältigen öffentlichen Stadträume.

Ebenfalls weitgehend komplettiert wird 2010 der Hochbau im benachbarten Quartier Am Sandtorpark / Grasbrook. Eine Primarschule mit Hort und Kindertagesstätte hat 2009 ihren Ganztagsbetrieb aufgenommen. Auch mehrere Bürogebäude wurden fertiggestellt, denen Wohngebäude folgen werden.

Jüngster – und größter – Büronutzer der HafenCity ist seit Frühjahr 2010 der Germanische Lloyd: Mit rund 1.600 Angestellten hat das Unternehmen seine neue Zentrale im Quartier Brooktorkai / Ericus bezogen. In

deren Nachbarschaft bezieht Anfang 2011 auch der Spiegel-Verlag sein neues Hauptgebäude.

Fertiggestellt ist seit 2009 ebenfalls das erste Gebäudeensemble auf dem Strandkai. Es besteht aus der Unilever-Zentrale für die deutschsprachigen Länder (1.100 Angestellte) und dem Wohnturm Marco-Polo-Tower (58 Wohneinheiten). Nebenbei sind die ersten direkt an der Elbe liegenden öffentlichen Freiräume nutzbar.

Auch die Entwicklung des Elbtorkais nimmt Fahrt auf: Bereits 2008 eröffnete das Internationale Maritime Museum Hamburg im historischen Kaispeicher B und im Juli 2010 werden die Bauarbeiten für die neue HafenCity Universität (HCU) begonnen. Das markante Gegenüber des Überseequartiers – bestehend aus der neuen Greenpeace-Zentrale, dem Designzentrum designport hamburg sowie einem Wohngebäude – wird ebenfalls seit Jahresbeginn gebaut. Mit Ausnahme eines

Baufelds werden alle Projekte des Quartiers bis 2012 fertiggestellt sein.

Auf dem Areal des insgesamt 7,9 Hektar Fläche umfassenden zentralen Überseequartiers befindet sich die zurzeit größte innerstädtische Baustelle. Sein nördlicher Teil wird bis Herbst 2011 realisiert, die Arbeiten im Südteil starten im Sommer 2010. Zunächst musste hier noch der Rohbau für die neue gleichnamige U-Bahn-Haltestelle der U4 fertiggestellt werden, die im Herbst 2012 den Betrieb aufnimmt. Das gesamte Überseequartier soll bis 2013/2014 komplettiert werden.

Und auf dem historischen Kaispeicher A wächst beständig die vom Architekturbüro Herzog & de Meuron entworfene Elbphilharmonie; zum Jahreswechsel 2009/2010 war eine Höhe von 65 Metern erreicht worden. Eröffnet wird das neue Hamburger Wahrzeichen mit seinen zwei Konzertsälen, einem Fünf-Sterne-Hotel und ca. 47 Wohnungen im Jahr 2012.

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

#### ENTWICKLUNGSPROZESS

Für Hamburg ist die HafenCity nicht nur ein großes Immobilienprojekt, dessen Einzelprojekte möglichst schnell und effizient realisiert werden sollen – es soll vielmehr Stadtqualität entstehen. Die HafenCity Hamburg GmbH bündelt daher als öffentlicher Entwicklungsmanager, Grundstückseigentümer und Bauherr der Infrastruktur (außer U-Bahn) die Aktivitäten. Die Bebauungsplan- und Baugenehmigungsverfahren sind in eigenen Arbeitsgruppen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt konzentriert. Seit dem 1. Oktober 2006 hat die Hafencity

den Status eines 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.

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

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

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

Für alle Arten von Grundstücksvergaben

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

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

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



Ort mit hoher Aufenthaltsqualität: Sowohl von Hamburgern als auch von Hamburg-Besuchern werden die vielen qualitätsvollen Plätze, Promenaden und Freitreppen mit direktem

Wasserbezug genutzt. Ein Schulhof für die Katharinschule wurde auf dem Dach des Schulgebäudes gebaut



## AM SANDTORKAI / DALMANNKAI



## Kleinteilig und lebendig: erstes Quartier der HafenCity

Mit dem städtebaulichen Ensemble Am Sandtorkai / Dalmannkai wurde im Frühjahr 2009 das erste komplette Quartier der HafenCity fertiggestellt: Das Nebeneinander von Nachbarschaft und einer neuen Form von Urbanität am Wasser prägt sein Flair entscheidend mit; Wohn-, Arbeits- und Freizeitnutzungen sind eng miteinander verzahnt

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

Im Zentrum dieses Quartiers befindet sich der Sandtorhafen, durch den sich die Pontons des Traditionsschiffhafens ziehen. Sie bilden eine schwimmende Platzanlage; betrieben von der Stiftung Hamburg Maritim dient diese u.a. als Dauerliegeplatz für etwa 20 bis 30 fahrtüchtige Wasserfahrzeuge. Nördlich davon liegt der Sandtorkai prominent zwischen der denkmalgeschützten Speicherstadt und dem Sandtorhafen. Seine Bauten kragen bis über das Hafenbecken aus; somit bleibt auch genügend Platz für die Promenade. Südlich des Traditions-

schiffhafens erstreckt sich die Landzunge des Dalmannkais zwischen Sandtorhafen und Grasbrookhafen.

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



Zu beiden Seiten des Sandtorhafens sind attraktive Stadträume entstanden. Die schwimmende Platzanlage des Traditionsschiffhafens befindet sich inmitten des Hafenbeckens



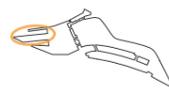
Der Traditionsschiffhafen im Sandtorhafen stellt das Zentrum des städtebaulichen Ensembles Am Sandtorkai / Dalmannkai dar. Südlich des Quartiers wird im derzeit noch ungestalteten Becken des Grasbrookhafens eine Sportbootmarina entstehen. Zwei Plätze an den Köpfen der beiden Hafenbecken – die Magellan-Terrassen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

### STADTRÄUME IN NEUER TOPOGRAFIE

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

Auf einer Höhe von 4 bis 5,5 Metern über Normalnull verblieben dagegen die Uferpromenaden. Sie werden schon jetzt als Flaniermeilen mit unmittelbaren Wasserbezügen genutzt; darüber hinaus stellen sie auch bei Radfahrern beliebte Wege dar. Die neue Topografie verstärkt den öffentlichen Charakter des Stadtteils: Seine Stadträume entstehen auf zwei Ebenen und sowohl in Straßen- als auch Wasserebene. Besonders klar erkennbar ist der Höhengsprung im Norden des Sandtorkais, also an der Schnittstelle zur komplett auf historischem Niveau verbleibenden Speicherstadt.

## AM SANDTORKAI / DALMANNKAI



Großstädtisch und maritim zugleich: Die Stimmung im ersten Quartier der Hafencity wird durch vielfältige Einflüsse geprägt. Ein wichtiger Milleugeber ist die historische Speicherstadt; sie steht im Dialog mit zeitgenössischer Architektur

Magellan-Terrassen und Marco-Polo-Terrassen, die beiden größten Plätze des Quartiers und der gesamten Hafencity, nutzen die neue Topografie sogar zur gestalterischen Interpretation: Sie treppen sich in mehreren Stufen von der Warft- auf die Promenadenebene hinab. Die 4.700 m<sup>2</sup> großen urban gestalteten Magellan-Terrassen erinnern an ein Amphitheater und werden daher gerne für größere Veranstaltungen genutzt. Die 6.400 m<sup>2</sup> großen Marco-Polo-Terrassen wirken dagegen weicher und grüner. Grasinseln und Holzdecks laden zum Verweilen ein, Bäume spenden Schatten. Als dritter Platz komplettiert der kleinere Vasco-da-Gama-Platz das Ensemble. Auf diesem Quartiersplatz wurde auch ein Basketballcourt angelegt.

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

Fast alle Plätze und Promenaden des Quartiers – und der gesamten westlichen Hafencity – plante das Büro EMBT aus Barcelona. Bezüge wurden u. a. durch die Verwendung wiederkehrender Materialien

und durch die einheitliche Gestaltung von Warftkanten sowie Straßenlaternen hergestellt. Sockel und Promenade am Sandtorkai dagegen gestalteten BHF Landschaftsarchitekten. Und unabhängig von der Freiraumplanung entsteht mit der Elbphilharmonie auf der Spitze des Dalmannkais noch eine vierte öffentliche Ebene: In 37 Metern Höhe bietet sie eine allgemein zugängliche Plaza mit spektakulären Ausblicken über Quartier und Stadt.

#### EIN NEBENEINANDER VON URBANITÄT UND NACHBARSCHAFT

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

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



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

## AM SANDTORKAI / DALMANNKAI



Mit dem Vasco-da-Gama-Platz ist auf dem Warftsockel des Dalmannkais auch ein Quartiersplatz entstanden. Eine Freitreppe verbindet ihn mit der tiefer gelegenen Dalmannkaipromenade und bietet so unmittelbare Wasserbezüge

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

Folglich zeichnet sich jetzt jedes der Projekte auf dem Dalmannkai durch ein Alleinstellungsmerkmal aus; gemeinsam bilden sie ein lebendiges und vielschichtiges Quartier. Das Resultat ist ein städte-

bauliches Ensemble, in dem äußerst unterschiedliche Projekte realisiert worden sind: Sowohl Miet- als auch Eigentumswohnungen stehen zur Verfügung. Viele Wohnungen sind für mittlere Einkommen finanzierbar, einige sind im Luxussegment entstanden. Preiswerter Wohnraum konnte durch Wohnungsbaugenossenschaften und drei Baugemeinschaften entwickelt werden. Insgesamt berücksichtigen vielfältige Wohnungstypologien die Ansprüche zahlreicher verschiedener Haushaltsmodelle.

Neben den Bewohnern prägen die Beschäftigten von fast 200 Unternehmen das Quartier. Vor allem kreative und moderne Dienstleister haben sich angesiedelt. Am stärksten vertreten sind die Medien- und Logistikbranche und, so lange gebaut wird, die Baubranche. Es folgen Handel, Finanzdienstleister, IT-Dienstleister und Unternehmensberatungen. Firmen mit bis zu 50 Angestellten machen dabei

den größten Anteil aus.

Bewohner, Beschäftigte sowie Besucher treffen im ersten Quartier der HafenCity immer wieder aufeinander. Orte der Begegnung sind neben den Stadträumen vor allem die Erdgeschossflächen der meisten Gebäude auf dem Dalmannkai. Mit vier Meter hohen Geschossen wurden sie durchgehend für die Nutzung durch Dienstleister, Einzelhändler und Gastronomen ausgelegt. Inzwischen wurden Geschäfte, Bistros, Cafés, Restaurants, Galerien und Bars hier schon auf 5.600 m<sup>2</sup> Fläche realisiert. Manche Konzepte haben die spezifische Charakteristika des ehemaligen Hafengebiets aufgegriffen

Urlaubsstimmung auf der Dalmannkai-Promenade: Viele Gastronomen bieten Außenterrassen mit Blick auf den Grasbrookhafen und die Bewohner und Besucher nutzen die Dalmannkai-Treppen zum Ausruhen und Schiffe-Gucken



So vielfältig wie die entstandenen Nutzungen gestalten sich auch die Architekturen und öffentlichen Räume des neuen Quartiers. Fast alle Erdgeschossflächen sind öffentlichkeitswirksamen Angeboten – also etwa Einzelhandel oder Gastronomie – vorbehalten

und in neue Angebote umgewandelt: So ist das Maßer Momentum beispielsweise der Welt des Tees gewidmet. Es beinhaltet u. a. eine Tee-Lounge, einen Tee-Shop sowie ein Tee-Museum.

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

Natürgemäß ist das Prinzip der dichten Nutzungsmischung auch mit einer Reihe von Herausforderungen verbunden. Inmitten der entstandenen Urbanität muss

dem Interesse der Bewohner nach geschützten nachbarschaftlichen Räumen entsprochen werden. Hierfür wurden ebenso innovative wie beispielhafte Lösungen entwickelt: So gruppieren sich die Gebäudeensembles auf dem südlichen Dalmannkai um Innenhöfe. Nach Süden, also zum Grasbrookhafen und zur Elbe hin, öffnen sich diese Innenhöfe und gewährleisten freie Ausblicke aufs Wasser. Gleichzeitig bieten sie den Bewohnern geschützte Privaträume, denn wegen des Höhenunterschieds zur tiefer liegenden Promenade bleiben sie von dort aus uneinsehbar. Andere Privaträume sind beispielsweise in Form von Dachterrassen entstanden – Privatheit und Öffentlichkeit können im neuen Quartier nebeneinander bestehen.

Vereine und Initiativen aus der gesamten HafenCity nutzen auch die Räumlichkeiten der Katharinenschule im benachbarten Quartier Am Sandtorpark. Hier hat sich eine stark vernetzte soziale Infrastruktur entwickelt: Neben der Primarschule sind im gleichen Gebäude auch eine Kindertagesstätte

sowie ein Kinderhort eingezogen. Zahlreiche Bewohner engagieren sich jetzt bei der Entwicklung von nachbarschaftlichen oder sozialen Strukturen im neu entstehenden Stadtteil. So haben sie zum Beispiel einen Sport- und einen Kunstverein gegründet, ein Spielhaus auf dem benachbarten Schatzinsel-Spielplatz realisiert und dessen Betrieb übernommen, Nachbarschaftstreffs und Trödelmärkte veranstaltet sowie verschiedene Stadtteilmedien herausgegeben. Im November mediatisierte sich zudem der Verein Netzwerk HafenCity e.V.. Er soll künftig viele soziale Potenziale im Stadtteil bündeln. Zu seinen 37 Gründungsmitgliedern gehören neben vielen Bewohnern auch Initiativen, Institutionen und Firmen (siehe Seite 36 ff.). Das Nebeneinander von Urbanität und Nachbarschaft stellt im Quartier also keinen Widerspruch dar, sondern ganz im Gegenteil ein entscheidendes Qualitätsmerkmal. Ende 2010 kann man das Quartier zudem auch auf dem Wasserweg über den neuen Anleger an der Elbphilharmonie erreichen.



## 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 Primarschule und wachsende Unternehmen



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

Unterschiedliche Nutzungsformen mischen sich in der HafenCity überall, doch besonders konsequent wird dieses Prinzip im Quartier zwischen Sandtorhafen und Überseequartier umgesetzt. Stadträumlich prägendes Element ist der grüne Sandtorpark; alle Gebäude gruppieren sich um diese künftig mit Hügeln und einer Spielfläche gestaltete Grünfläche. Sie stellt einen Bezug zu den urban gestalteten Magellan-Terrassen dar, gehört zum Freiraumkonzept der westlichen HafenCity und wird – wie 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, wodurch eine städtebauliche Klammer für verschiedenartige Nutzungen geschaffen wird.

Am Sandtorpark wächst die HafenCity viel schneller als geplant. Mit der Verlagerung der NKG Kala Hamburg (früher: Kaffee-Lagerei N.H.L. Hinsch & Cons.) wurden hier zentrale Flächen schon 2006 – rund 15 Jahre früher als im Masterplan vorgesehen – für die Bebauung bereitgestellt. Alle Projekte des Quartiers befinden sich inzwi-

schon im Bau; die ersten wurden 2009 von ihren Nutzern bezogen.

Im Gebäude der Katharinenschule wurde im Sommer 2009 der Unterrichtsbetrieb aufgenommen. Die künftig dreißig geplante Primarschule garantiert Ganztagsbetreuung; weitere Betreuungsmöglichkeiten bietet eine Kindertagesstätte mit Hort. Insgesamt können dann 450 Kinder betreut werden – mit flexiblen Konzepten bis in die Abendstunden. Die ins Gebäude integrierte Turnhalle wird nach Schulschluss weitergenutzt, z. B. vom Sportverein Störtebeker SV oder den Betriebs-sportgruppen von im Stadtteil ansässigen Firmen wie Pantaenius und NYK Line. Neben der Sporthalle entstanden zudem 30 Wohnungen in dem von den Architekten Spengler & Wiescholek entworfenen Bau. Das Projekt wurde im Rahmen einer öffentlich-privaten Partnerschaft von der Otto Wulff Bauunternehmung GmbH realisiert.

Direkt neben der Katharinenschule entwickeln die Bauvorhaben Hofquartier (68 Wohnungen, realisiert von DS-Bauconcept/Wernst) und Hafenliebe (55 Wohnungen, realisiert von Stadt Land Fluss)

großzügigen Wohnraum. Vor allem bei der Baugemeinschaft Hafenliebe wird auf familienfreundliche Wohnformen größter Wert gelegt: Unter den künftig 130 Bewohnern ihrer bis Anfang 2011 fertiggestellten vier Häuser sind rund 40 Kinder. Schon früh konnten die Mitglieder der Baugemeinschaft individuelle Bedürfnisse in die Planungen einbringen; im begrünten



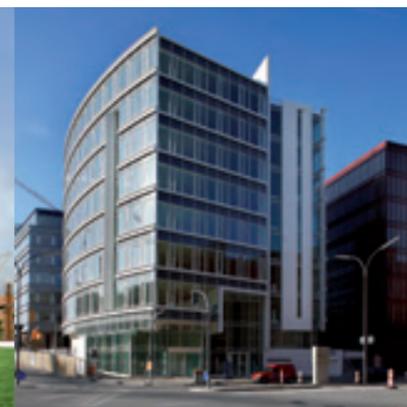
Auf dem Areal des künftigen Sandtorparks wurde bereits das Bürogebäude SKAI fertiggestellt. In seiner unmittelbaren Nachbarschaft befinden sich die Magellan-Terrassen und die historische Speicherstadt



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



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



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



Mit dem Schulgebäude ist auch ein erster sozialer Knotenpunkt für den gesamten Stadtteil entstanden. Ein attraktiv gestalteter Pausenhof wurde auf seinem Dach angelegt; weitere Spielflächen stehen vor der Katharinenschule und Kita zur Verfügung

Innenhof steht allen Hausgemeinschaften ein Gartenanteil zur Verfügung.

Das Quartier Am Sandtorpark wird auch sein internationaler Charakter auszeichnen. Nördlich des Sandtorparks lassen sich im 8.700 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche (BGF) großen Hamburg-America-Center vorrangig Firmen nieder, die aus den Vereinigten Staaten stammen oder enge Verbindungen dorthin unterhalten. Der Verein Amerikazentrum Hamburg e. V. sorgt hier in seinen bereits bezogenen Räumlichkeiten für zahlreiche kulturelle Angebote. Im Erdgeschoss des von US-Architekt und Pritzker-Preisträger Richard Meier entworfenen Bauwerks (Entwickler: DS-Bauconcept) hat zudem die HypoVereinsbank eine Filiale eröffnet.

Die drei Gebäude der benachbarten International Coffee Plaza (27) – unter ihnen ein 13-stöckiger, markanter Turm – wurden ebenfalls von Richard Meier entworfen. Ihre Realisierung lag bei der Unternehmerfamilie Neumann sowie einem Joint Venture von DS-Bauconcept und der Neumann Gruppe. Neben der Neumann Gruppe, einem der weltweit größten Rohkaffee-

Dienstleister, werden sich auf den 16.900 m<sup>2</sup> BGF des Ensembles weitere Unternehmen aus dem Kaffeesektor niederlassen. Auch die für Einzelhandel und Gastronomie zur Verfügung stehenden Flächen (1.200 m<sup>2</sup>) sind themenbezogenen Konzepten vorbehalten. Der Bezug erfolgt in der ersten Jahreshälfte 2010.

Zwei weitere Bürogebäude bieten Raum für wachsende Unternehmen: Das Bürogebäude SKAI (25) mit 16.000 m<sup>2</sup> BGF ist bereits bezugsfertig; es wurde vom Hamburger Büro Böge Lindner Architekten entworfen. Im Erdgeschoss hat das Café „Espression by Lavazza“ eröffnet. Zwischenzeitlich diente der Neubau (Bauherr: DWI Grundbesitz) als Raum für Kunstausstellungen. Für kleinere und mittelständische Unternehmen entsteht südwestlich des Sandtorparks ein Commercial Center mit 14.600 m<sup>2</sup> BGF (Bauherr: DC Commercial sowie Wölbern Invest AG). Nach dessen Fertigstellung Anfang 2011 wird auch die Wölbern Invest AG das mit dem Umweltzeichen HafenCity in Gold vorzertifizierte Gebäude (30) teilweise selbst nutzen; die üb-

rigen Flächen lassen sich in Einheiten von 200 bis 400 m<sup>2</sup> einzeln anmieten. Im Erdgeschoss ist ein hochwertiges Angebot aus Einzelhandel und Gastronomie vorgesehen.

Alle Projekte sollen bis Anfang 2011 realisiert sein. Die Fläche des Sandtorparks selbst wird noch als Baustellenfläche benötigt, weshalb die Grünanlagen erst ab Frühjahr 2011 nutzbar sein werden.

Begonnen hatte die Entwicklung des Quartiers genau genommen vor sieben Jahren: Bereits 2003 bezog das Softwareunternehmen SAP seine Geschäftsstelle mit Schulungszentrum (32). 2006 folgte der Logistikkonzern Kühne + Nagel mit seiner neuen Deutschlandzentrale und seiner internationalen IT-Zentrale (31). Als HafenCity-Pioniere hatten sich beide Firmen inmitten einer großen Brachfläche niedergelassen und sind jetzt im Herzen eines ebenso quirligen wie urbanen Stadtquartiers angekommen. Gegenüber dem Grasbrookpark im Süden kann ab 2013 das letzte Gebäude des Quartiers entstehen – vermutlich ein Wohngebäude –, nachdem die U-Bahn-Baustelle Ende 2012 geräumt sein wird.

## BROOKTORKAI / ERICUS



## Perfekt positioniert: Bürostandort an der Speicherstadt

Das Quartier Brooktorkai / Ericus kann einen doppelten Standortvorteil ausspielen: Es befindet sich in innerstädtischer Wasserlage sowie in direkter Nachbarschaft zur Speicherstadt und ist vom Hauptbahnhof zu Fuß binnen weniger Minuten erreichbar. Mit dem Germanischen Lloyd und der Spiegel-Gruppe wird das Quartier zum Unternehmenssitz zweier echter Hochkaräter

Ein spezifisches maritimes Flair zeichnet das Quartier Brooktorkai / Ericus aus: Sein Areal wird von den historischen Backsteinbauten der Speicherstadt, dem Brooktorhafen und dem Verbindungskanal zum Holländischbrookfleet eingerahmt. Südlich des Gebiets, im markanten Bau des Kaispeichers B, eröffnete im Juni 2008 das Internationale Maritime Museum Hamburg.

Der westlich gelegene Teil des Quartiers mit insgesamt 52.000 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche (BGF) wurde vom Germanischen Lloyd und der Quantum Immobilien AG realisiert. Mit dem Umzug von 1.600 Mitarbeitern des Germanischen Lloyd in die neue Zentrale (März 2010) verzeichnet die Hafencity ihre bislang größte Unternehmensansiedlung. Außerdem ist ein Wohnturm mit 30 Wohnungen mit Blick auf den künftigen Lohsepark entstanden.

tigen Lohsepark entstanden.

Prägend für den Brooktorkai ist eine mäandrierende Gebäudestruktur mit drei neugeschossigen Punkthäusern, die weite Ausblicke auf die Speicherstadt und den Brooktorhafen gewähren. In seiner Materialwahl verweist das Gebäudeensemble auf den roten Backstein der Speicherstadt. Die drei Punkthäuser heben sich mit Naturstein, grünem Gussglas bzw. Lochblech aus Kupfer deutlich ab. Das Hamburger Büro gmp von Gerkan, Marg und Partner hatte den städtebaulichen Wettbewerb für den Brooktorkai (ohne Ericusspitze) gewonnen. Die 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 zudem die von Dietmar Feichtinger entworfene Shanghai-Brücke dar. Sie verbindet die beiden Ufer des Brooktorhafens durch die neue hochwassersicher gelegene Shanghai-Allee. Fast so breit wie lang bietet die Shanghai-Allee großzügige Fußgänger- und Radfahrerbereiche; ihre Konstruktion versteckt sie komplett unter der Fahrbahn. Der Architekten- und Ingenieurverein Hamburg (AIV) kürte die Shanghai-Brücke zu einem von drei Hamburger Bauwerken des Jahres 2006.

Seit Anfang 2010 entsteht entlang des Brooktorhafens eine öffentliche Promenade – entworfen von WES & Partner Landschaftsarchitekten –, die bis zur Ericusspitze führt. Nach Abschluss der Bauarbeiten im Herbst 2010 wird eine weitere neue Fußgängerbrücke über das St. Annen-Fleet eingesetzt, sodass eine zusätzliche Verbindung von der Promenade bis zum neuen St. Annen-Platz hergestellt ist. Mit dem Kaispeicher B, dem Überseequartier und dem Germanischen Lloyd entsteht im Norden bis Ende 2010 ein durch die Speicherstadt gefasstes spektakuläres Entrée zur zentralen

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



Die vorwiegend verklinderten Fassaden der Bauten am Brooktorkai beziehen sich erkennbar auf die historische Speicherstadt, den wichtigsten Millieugeber des Quartiers. Gleichzeitig setzen drei Hochpunkte auch eigene, selbstbewusste Akzente. Der Bau der neuen Spiegel-Zentrale nimmt bereits deutliche Formen an (rechts)

setzt, sodass eine zusätzliche Verbindung von der Promenade bis zum neuen St. Annen-Platz hergestellt ist. Mit dem Kaispeicher B, dem Überseequartier und dem Germanischen Lloyd entsteht im Norden bis Ende 2010 ein durch die Speicherstadt gefasstes spektakuläres Entrée zur zentralen

Hafencity und ein großartiger Platzraum.

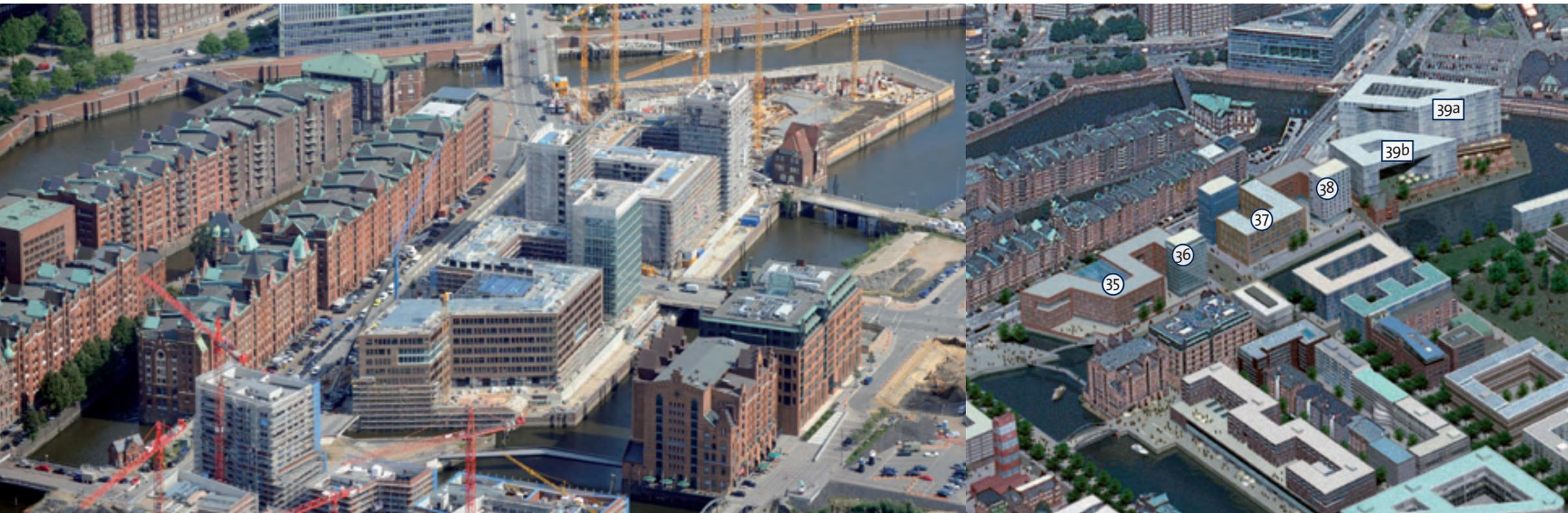
Im Osten des Quartiers, auf der Ericusspitze, bauen seit 2008 die Robert Vogel GmbH & Co. KG und die ABG Unternehmensgruppe ein neues Verlagshaus für die Spiegel-Gruppe sowie das Ericus-Contor mit weiteren Nutzungen. Im April 2011 führt die Spiegel-

Gruppe ihre Hamburger Redaktionen (u.a. „Der Spiegel“, „Spiegel TV“, „Spiegel Online“, „Manager Magazin“) hier auf rund 30.000 m<sup>2</sup> BGF zusammen. Spiegel-Verlagshaus und Ericus-Contor (20.000 m<sup>2</sup> BGF) wurden vom Büro Henning Larsen Architects aus Kopenhagen geplant. Der Entwurf für das Ensemble setzt ein architektonisches Ausrufezeichen; er stellt Bezüge zur nahen Speicherstadt sowie zur Elbphilharmonie her und wird so auch dem Standort mit seiner hohen städtebaulichen Bedeutung als zentralem Entrée zur Hafencity gerecht.

Der Neubau für die Spiegel-Gruppe, der bereits eine Vorzertifizierung für das Hafencity Umweltzeichen in Gold erhalten hat, zeichnet sich durch seine hohe ökologische Qualität aus. Hierzu tragen ein niedriger Gesamt-Primärenergiebedarf mit weniger als 100 Kilowattstunden pro m<sup>2</sup> und Jahr, dreifach verglaste Fenster sowie die Nutzung von Geothermie und Photovoltaikanlagen bei. Außerdem überzeugt das Gebäude durch seinen öffentlichen Charakter: Der Platz zwischen den beiden Gebäuden sowie Teilflächen des Erdgeschosses sind für die Öffentlichkeit zugänglich.

Über vier Baufelder (35-38) erstreckt sich die Mäanderstruktur des Brooktorkais. Mit dem Ericus-Contor (39b) und dem neuen Spiegel-Verlagshaus (39a) schließt sich die Bebauung der Ericusspitze unmittelbar an

Beste Lage: Die 52.000 m<sup>2</sup> BGF des mäandrierenden Gebäudeensembles am Brooktorkai sind zwischen historischer Speicherstadt sowie dem Brooktorhafen und dem Internationalen Maritimen Museum Hamburg entstanden. Mit der Oberbaumbrücke befindet sich direkt nebenan eine wichtige Schnittstelle zur bestehenden Innenstadt



## 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. Mit der Unilever-Zentrale und dem Marco-Polo-Tower wurden die ersten Bauwerke bereits fertiggestellt – und schon mit Preisen ausgezeichnet

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

Den städtebaulichen Wettbewerb hatte das Hamburger Büro Böge Lindner Architekten für sich entschieden. Insgesamt entstehen rund 200.000 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche (BGF) auf zehn Baufeldern. Im östlichen Bereich des Quartiers, direkt gegenüber des Kreuzfahrtterminals, überwiegen Büroflächen für moderne Dienstleistungen. Auf den Bau von Wohnungen wird direkt an der Wasserkante wegen des nahen Kreuzfahrtterminals verzichtet.

Wohnungen entstehen dagegen in den Gebäudeensembles am Grasbrookpark.

Und die besonders exponierten Lagen der westlichen Kaizunge werden sogar exklusiv für Wohnnutzung reserviert. Eine Ausnahme bilden nur die Erdgeschossflächen: Wie fast überall in der Hafencity sind hier publikumswirksame Nutzungen vorgesehen.

Anders als ursprünglich geplant hat die Entwicklung des Strandkais schon begon-

nen. Direkt an den Marco-Polo-Terrassen entstand das erste Gebäudeensemble, das aus einem Bürogebäude und einem Wohnturm besteht. In das Bürogebäude (59) zog im Sommer 2009 der Konsumgüterkonzern Unilever mit seiner Zentrale für die deutschsprachigen Länder. Auf 25.000 m<sup>2</sup> BGF bietet der neue Unternehmenssitz



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



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



Mit dem Marco-Polo-Tower (im Bild links) und dem neuen Unilever-Haus (Bildmitte) ist unweit des temporären Kreuzfahrtterminals ein erstes Gebäudeensemble auf dem Strandkai entstanden

jetzt Arbeitsplätze für fast 1.200 Mitarbeiter sowie Konferenzräume und ein Mitarbeiterrestaurant. Im Juli 2009 hatte das Unilever-Gebäude den BEX Award für eine besonders nachhaltige, innovative und effiziente Architektur erhalten. Im November 2009 folgte bei den World Architecture Awards in Barcelona die Auszeichnung als bestes Bürogebäude der Welt. Auch der Marco-Polo-Tower ist bereits mit dem European Property Award in der Kategorie „Bestes Hochbauprojekt“ ausgezeichnet worden; von den 58 Wohneinheiten wurden bereits die ersten an ihre neuen Eigentümer übergeben.

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

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

Das Unilever-Gebäude beeindruckt auch durch seine ökologische Nachhaltigkeit; es ist für das Umweltzeichen Hafencity in Gold vorzertifiziert.

Auf der Kaispitze entwickelt sich das Quartier dann ab 2012/2013 in seinem Westen weiter; die beiden dort geplanten Gebäudeensembles werden 2010 ausgeschrieben. Geplant sind hier zwei Wohngebäude mit 25.400 m<sup>2</sup> BGF und 31.000 m<sup>2</sup> BGF so-

wie jeweils mit öffentlicher Nutzung im Erdgeschoss – die Fertigstellung erfolgt 2013/2014. Der östliche Teil des Strandkais wird zurzeit noch als Baustelle für die neue U-Bahn-Linie U4 und als Standort für das temporäre Kreuzfahrtterminal genutzt und kann ab 2014/2015 bebaut werden.

### ENTWICKLUNGSRAHMEN

- Dienstleistung, Wohnen, Gastronomie, Freizeit
- Modifizierte Blockstrukturen, sechs bis sieben Geschosse mit sieben bis zu 55 Meter hohen Türmen
- Insgesamt ca. 200.000 m<sup>2</sup> BGF
- B-Plan besitzt Vorweggenehmigungsreife
- Fertigstellung Unilever-Haus und Marco-Polo-Tower 2009, andere Vorhaben Baubeginn ab 2012

## Überseequartier – ein neues Stück Stadt entsteht

**Mächtige Rohbauten und ein wahrer Wald von Kränen prägen den Kern von Europas größter innerstädtischer Baustelle. Der Nordteil des Gebiets wird überwiegend bis Sommer 2010, die beiden letzten Gebäude bis Herbst 2011 fertiggestellt**

Ein anspruchsvoller Nutzungsmix kennzeichnet das zentrale Überseequartier: In dem rund 7,9 Hektar großen sogenannten Herzen der Hafencity werden rund 1.000 Menschen wohnen und bis zu 7.000 Menschen arbeiten; darüber hinaus ist mit täglich etwa 40.000 Besuchern zu rechnen. Besondere Anziehungspunkte werden das Science Center und das Kreuzfahrtterminal sein; im Mittelpunkt stehen aber ca. 66.000 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche (BGF) für spannende Konzepte aus Einzelhandel und Gastronomie.

Nach einem zweistufigen internationalen Wettbewerbsverfahren, beginnend 2003, 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 auf Basis eines städtischen Masterplans (Trojan Trojan + Partner) entwickelt. Schon zwei Jahre später, also im Herbst 2007, begannen die Bauarbeiten im Norden des Überseequartiers.

Im nördlichen Quartiersteil entstehen Wohnungen (neben klassischen Wohnformen auch Maisonettewohnungen und integrierte Stadthäuser), Büroflächen sowie ein vielfältiger Mix aus kleinteiligen Einzelhandels- und Gastronomiekonzepten insbesondere für die Quartiersversorgung und touristische Besucher in den Erdgeschossen. Die 25hours Hotel Company eröffnet an der Überseeallee zudem ein Designhotel mit 170 Zimmern. Im südlichen, ab Sommer 2010 in Bau gehenden Quartiersteil bestimmen große Geschäftshautypologien (aufgrund des nahen Kreuzfahrtterminals ohne Wohnanteil) das Bild: Die oberen Stockwerke der Gebäude bieten Büroflächen, die unteren zwei oder drei Geschosse stellen Flächen



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

## ÜBERSEEQUARTIER



für Geschäfte, aber auch Bistros, Cafés, Restaurants und Bars.

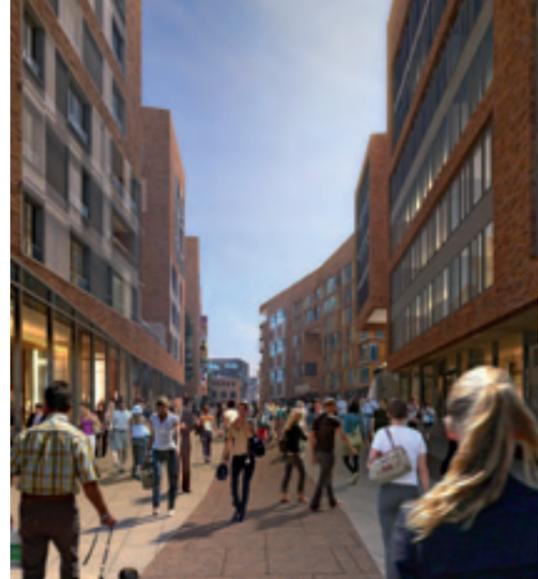
Dabei wird eine ebenso breite wie einzigartige Mischung unterschiedlicher Angebote hergestellt. Neben Flagshipstores, Markenboutiquen und Filialen internationaler Labels siedeln sich sogenannte Innovationsmieter an: Darunter sind hamburg- oder sogar deutschlandweit bisher noch nicht realisierte Einzelhandelsformate zu verstehen. In hochwertigen Innenstadtlagen finden sich solche Angebote wegen der hohen Mieten sonst nur selten. Im Überseequartier werden sie jedoch gezielt gefördert – von ihrer Strahlkraft profitieren dann auch andere Einzelhändler. Mit der Hafencity lässt sich also das Einzelhandels-

angebot der bestehenden Hamburger Innenstadt ergänzen und erweitern.

Auf die Realisierung einer geschlossenen Shopping Mall wird im Überseequartier verzichtet; stattdessen integriert sich der Einzelhandel in insgesamt 16 Gebäude und so auch in den städtischen Raum: Besucher sollen das Einkaufen als Teil urbaner Atmosphäre mit Wasserbezug erleben können. Außerdem überzeugt der ökologische Vorteil, da Shopping Malls allein durch die Notwendigkeit künstlicher Klimatisierung einen überdurchschnittlich hohen Primärenergiebedarf aufweisen.

Den Mittelpunkt der städtebaulichen Idee des Überseequartiers stellt der Überseeboulevard dar. Wie ein mäandrierender Fluss

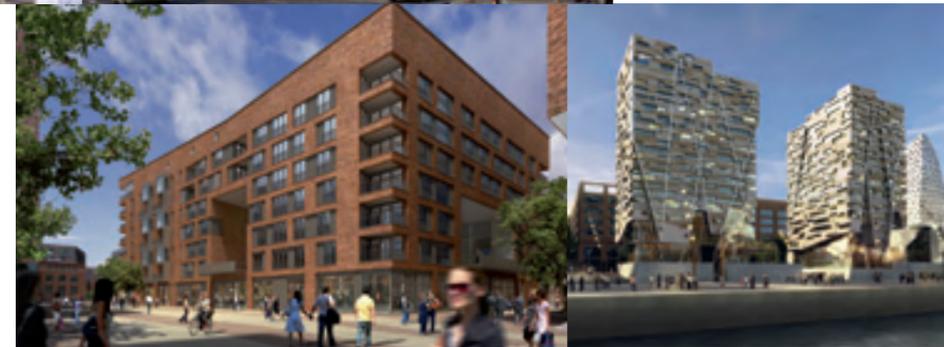
- 34/1 Einzelhandel, Gastronomie, Wohnen / Arbeitsgemeinschaft Trojan Trojan + Partner und Dietz Joppien
- 34/2 Einzelhandel, Gastronomie, Büro / Arbeitsgemeinschaft Trojan Trojan + Partner und Dietz Joppien
- 34/3 Einzelhandel, Gastronomie, Wohnen / Arbeitsgemeinschaft Trojan Trojan + Partner und Dietz Joppien
- 34/4 Einzelhandel, Gastronomie, Wohnen / nps tchoban voss GbR
- 34/5 Einzelhandel, Gastronomie, Büro / Bolles + Wilson
- 34/6 Einzelhandel, Büro, Wohnen / EEA (Erick van Egeraat associated architects)
- 34/7 Einzelhandel, Wohnen, Hotel / Böge Lindner Architekten
- 34/8 Einzelhandel, Gastronomie, 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 mit Wissenschaftstheater / OMA (Office of Metropolitan Architecture)
- 34/13 Einzelhandel, Gastronomie, Büro / EEA (Erick van Egeraat associated architects)
- 34/14 Kreuzfahrtterminal, Hotel



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



Im Überseequartier setzt jeder einzelne architektonische Entwurf Maßstäbe. Inzwischen sind die ersten Gebäude nahezu fertiggestellt



### NUTZUNGSVERTEILUNG

Bis 2013/14 entstehen ca. **286.000 m<sup>2</sup>** Bruttogeschossfläche (BGF) im Überseequartier.

- Wohnflächen: ca. **47.000 m<sup>2</sup>** BGF
- Büroflächen: ca. **131.500 m<sup>2</sup>** BGF
- Einzelhandel: ca. **53.000 m<sup>2</sup>** BGF
- Gastronomieflächen: ca. **12.500 m<sup>2</sup>** BGF
- Kreuzfahrtterminal: ca. **3.000 m<sup>2</sup>** BGF
- Hotelflächen: ca. **39.000 m<sup>2</sup>** BGF
- Zusätzlich Science Center mit Wissenschaftstheater / Drittnutzung: ca. **23.000 m<sup>2</sup>** BGF

läuft er durch das gesamte Quartier von der Speicherstadt zur Elbe. Mithilfe von geschwungenen Laufwegen, Fassaden und vielen Quartiersbezügen lässt er abwechslungsreiche Stadträume entstehen. Auch in seiner Breite variiert der Boulevard und öffnet sich an manchen Stellen 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 Architectes. Als Bodenbelag sieht die Katalanin kolorierte Beton und Naturstein vor. Auf der Fläche des Überseequartiers mit den angrenzenden öffentlichen Räumen am Wasser, die einheitlich gestaltet werden, spielt sie mit Höhenunterschieden. Rampen, Treppen oder Terrassen verbinden verschiedene Ebenen und schaffen im ansonsten quirligen Überseequartier intime Stadträume an der Elbe und am Magdeburger Hafen.

Auch die architektonischen Entwürfe der einzelnen Gebäude beeindruckend. Beispielsweise wird im einzigen noch erhaltenen Backsteingebäude des Gebiets, dem denkmalgeschützten Alten Hafenamts, ein neuer gastronomischer Kern für die Hafencity und ein Ort vielfältiger Marktaktivitäten entstehen. Den Umbau sowie die Erweiterung plant das Büro Bolles + Wilson. Ein erstes Gebäude wurde auf dem Areal schon fertiggestellt: Im InfoPavillon geben Modelle und Multimedia-Exponate schon heute Einblick in die Zukunft des bald lebendigen Quartiers.

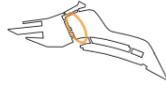
Weiter südlich führt der Überseeboulevard bis zu den drei – auch architektonisch – wichtigsten Anziehungspunkten des Areals. Von Rem Koolhaas stammt der faszinierende Entwurf für das Science Center (siehe Seite 35). Der Bau des Kreuzfahrtterminals beginnt voraussichtlich Ende 2011. Und mit den Waterfront Towers wurde ein überzeugender Entwurf für die Elbseite des Überseequartiers geliefert; die beiden Solitäre

markieren unverkennbar den südlichen Abschluss des städtebaulichen Ensembles, groß gefasst durch Science Center und Kreuzfahrtterminal.

Im Norden des Überseequartiers wurde mittlerweile Richtfest gefeiert. Schon im Sommer 2010 sind hier ca. 300 Wohnungen bezugsfertig; bis dahin eröffnen auch schon die ersten Geschäfte, die restlichen 60 Wohnungen und das Hotel folgen 2011. Im Sommer 2010 beginnen die Arbeiten im Süden des Überseequartiers und 2013/2014 wird der Großteil des Areals entwickelt sein.

Die direkte Anbindung ans bestehende Stadtzentrum stellt dann die neue U-Bahnlinie U4, deren Bau 2007 begonnen hat. Eine Haltestelle der U4 – geplant vom Darmstädter Büro netzwerkarchitekten – entsteht direkt im Überseequartier; die

Fahrtzeit vom Jungfernstieg beträgt nur drei Minuten. Im Rohbau wurde die Haltestelle Überseequartier bereits Anfang 2009 fertiggestellt, die Inbetriebnahme der U4 ist für Herbst 2012 geplant. Übrigens benötigen selbst Fußgänger allenfalls zehn Minuten, um von der Binnenalster oder dem Rathaus ins Herz der Hafencity zu gelangen. Und natürlich ist auch an Autofahrer gedacht: Unter dem gesamten Überseequartier werden Tiefgaragen, die gleichzeitig den Hochwasserschutz sicherstellen, mit rund 3.400 Stellplätzen angelegt.



## ELBTORQUARTIER

## Das neue Wissensquartier der HafenCity

Östlich des Magdeburger Hafens entsteht mit der HafenCity Universität, der Greenpeace-Zentrale, dem designport hamburg und weiteren Nutzern aus der Kreativbranche ein neues innovatives „Wissensquartier“. Durch eine Vielzahl von Gebäuden mit hohen ökologischen Standards geprägt, wird es sich außerdem zu Hamburgs erstem nachhaltigen Vorzeigequartier entwickeln. 2010 bis 2012 wird das Quartier eine Hauptbaustelle der HafenCity sein

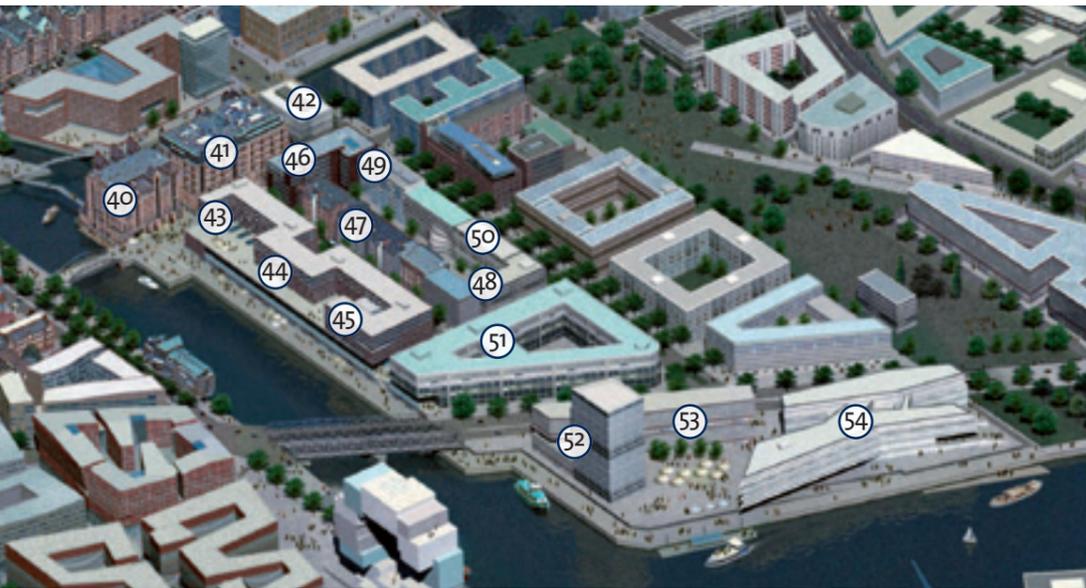
Zwischen dem Magdeburger Hafen im Westen, dem Brooktorhafen im Norden und dem Quartier Am Lohsepark im Osten entsteht ein vielseitiges belebtes Viertel: Sein besonderes Flair verleihen ihm nicht nur die 1.500 Studenten der HafenCity Universität (HCU) sowie die Nutzer vieler anderer zukunftsweisender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

tier entscheidend beeinflussen.

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

Von der Speicherstadt ist das Quartier

fußläufig über die neue Museumsbrücke zu erreichen, wobei der Weg zunächst durch die Passage des denkmalgeschützten Kaispeichers B (40) führt. Dieser älteste, 1879 errichtete Bau der HafenCity bildet einen markanten nördlichen Eingang ins Areal und beherbergt seit Sommer 2008 das Internationale Maritime Museum Hamburg (siehe Seite 34). Sowohl die Museumsbrücke (Architekt: Dietmar Feichtinger, Ingenieure:



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

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



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

WTM Engineers) als auch der umgebaute Kaispeicher B (MRLV Marcovic Ronai Voss Architekten) wurden vom Architekten- und Ingenieurverein Hamburg e.V. als Hamburger Bauwerke des Jahres 2007 ausgezeichnet; für die Museumsbrücke ging diese Auszeichnung auch an die HafenCity Hamburg GmbH als Bauherrin.

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

Ein Projekt mit insgesamt 30.000 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche (BGF) wird seit Anfang 2010 entlang der Uferpromenade des Magdeburger Hafens realisiert. Nach einem Entwurf des Büros Bob Gysin + Partner BGP Architekten aus Zürich, das als Sieger aus einem kombinierten städtebaulichen und architektonischen Wettbewerb hervorging, entsteht bis 2011/2012 ein mä-

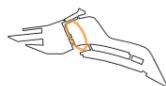
andrierendes Gebäudeensemble mit drei Nutzungskomponenten. Auf zwei Ebenen – sowohl auf dem direkt am Wasser gelegenen Promadeniveau als auch auf dem hochwassersicheren Warftniveau – bieten die Gebäude großzügigen Raum für öffentliche Nutzungen, z. B. durch Cafés, Geschäfte und Ausstellungsflächen. Bisher im Stadtteil einzigartig ist die sogenannte Stadtloggia, ein zehn Meter tiefer und acht Meter hoher Arkadenraum mit weiten Ausblicken über das Wasser.

Im nördlichen Gebäudeteil entstehen zudem nahezu 100 Wohnungen. Im mittleren Gebäudeteil sind 10.000 m<sup>2</sup> BGF ausschließlich für design-affine Nutzungen vorgesehen. Dabei belegt das öffentliche Designzentrum designxport sowohl Sockel- als auch Erdgeschoss. Mit ihm entstehen Ausstellungs- und Veranstaltungsflächen, eine Design-Bibliothek, ein Archiv, ein Design-Shop und Gastronomieflächen. In den oberen Stockwerken können Unternehmen aus der Designbranche Büroflächen oder integrierte Wohn- und Arbeitslofts anmieten. So erhält die renommierte Hamburger Design- und Kreativwirtschaft erstmals ein Zentrum mit einer Kommunikations- und Repräsentationsplattform.

In den ebenfalls 10.000 m<sup>2</sup> BGF großen Südteil des Ensembles ziehen die Deutschlandzentrale der Umweltschutzorganisation Greenpeace sowie der Ökostromanbieter Greenpeace Energy eG (45). Wie auch die anderen Nutzer stellt insbesondere Greenpeace höchste Anforderungen an die Nachhaltigkeit des Gebäudes, das mit dem strengen Gold-Standard des Umweltzeichens HafenCity zertifiziert werden soll (siehe Seite 42 ff.). Schon während des Wettbewerbs hatte Architekt Bob Gysin daher die Expertise von Fachplanern für energieeffizientes Bauen eingeholt; seinen 1. Preis teilt er mit der ARGE 3-Plan Haustechnik AG, Winterthur, und mit EK Energiekonzepte AG, Zürich.

Als prägend für das „Wissensquartier“ erweist sich künftig ebenfalls die direkt am Baakenhafen entstehende HafenCity Universität. Bisher waren Studienfächer wie Architektur, Bauingenieurwesen, Geomatik und Stadtplanung über verschiedene Standorte in der Stadt verteilt gewesen; ab dem Wintersemester 2012/2013 wird in einem gemeinsamen Gebäude studiert, geforscht und gelehrt. An der Schnittstelle von Magdeburger Hafen und Baakenhafen wird im Juli 2010 der Auftakt für den HCU-

ELBTORQUARTIER

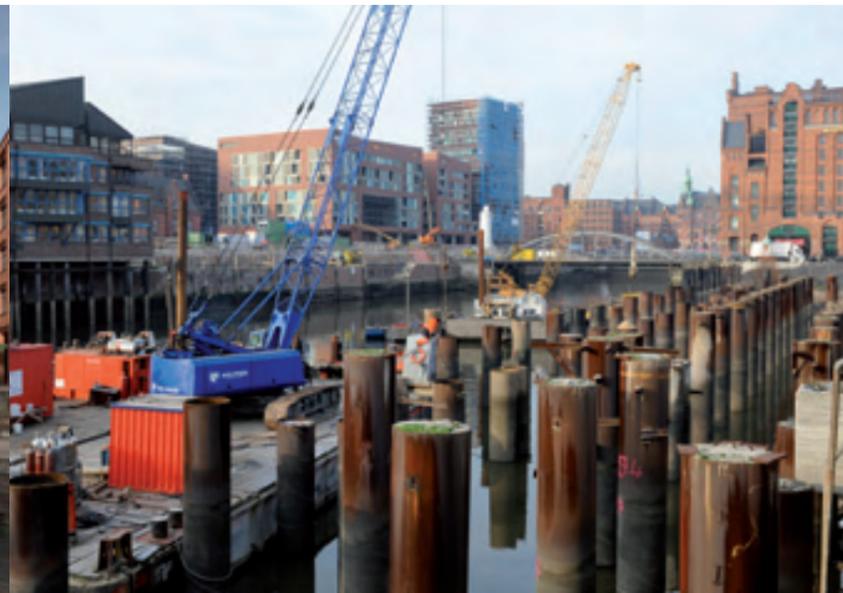


Bereits 2008 eröffnete im historischen Kaispeicher B das Internationale Maritime Museum Hamburg. Zuvor war dieses älteste Speichergebäude der Hansestadt aufwändig saniert worden; seine neogotische Architektur blieb dabei aber unangetastet



Mit einer temporären Kapelle im Quartier Am Sandtorpark / Grasbrook öffnet sich das Ökumenische Forum „Brücke“ schon jetzt dem Stadtteil (ganz links). An der Shanghaiallee wird 2011/2012 ein eigenes Gebäude (links) für dieses Projekt entwickelt.

Am Ufer des Magdeburger Hafens entsteht ein mäandrierendes Gebäudeensemble mit einer Stadtlloggia (unten links), deren Pierkonstruktion unter anderem auf bestehenden Pfählen aufbaut (unten Mitte). Zu den Nutzern des Neubaus zählt u. a. Greenpeace Deutschland (unten rechts)



Die Baugemeinschaft NIDUS plant Loftwohnungen mit bis zu fünf Meter hohen Räumen sowie Ladenwohnungen. Im Erdgeschoss werden Geschäfte, Ateliers und Showrooms den boulevardartigen Charakter der Shanghaiallee stark prägen

Neubau (54) erfolgen. Nach dem Entwurf des Dresdner Architektenbüros Code Unique öffnet er sich mit einem einladenden Foyer zu seinem Vorplatz, zum Magdeburger Hafen sowie zum Lohsepark; viele Vorlesungssäle und Seminarräume erlauben einen direkten Ausblick auf die Elbe. Auch diesen Bau zeichnen besondere ökologische Qualitäten aus – er wurde ebenfalls nach dem Gold-Standard des Umweltzeichens HafenCity vorzertifiziert.

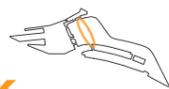
Zwei weitere Projekte verleihen dem Quartier eine soziale sowie spirituelle Prägung. Mit dem Stadthaushotel (48) entsteht ab 2011 Europas größtes integratives Hotel. 40 der 60 Arbeitsplätze werden von Menschen mit Behinderungen besetzt; vor allem für Gäste mit Mobilitätseinschränkungen bietet das Stadthaushotel rund 80 Zimmer und ein Restaurant. Träger des Stadthaushotels ist der Verein Jugend hilft Jugend e.V. und die Freie und Hansestadt Hamburg fördert es durch einen Investitionszuschuss.

An der Shanghaiallee soll zudem 2011/2012 das Ökumenische Forum „Brücke“ eröffnen. Insgesamt 18 christliche Kirchen tragen dieses deutschlandweit einzigartige Gemeinschaftsprojekt. Das öffentlich zugängliche Erdgeschoss des Forums dient als Begegnungsstätte, eine Kapelle bietet einen stillen Rückzugsort im sonst so quirligen Quartier. Außerdem zieht der Laurentiuskonvent ins Gebäude ein: Die Mitglieder dieser ökumenisch-geistlichen Gemeinschaft leben hier in Wohn- oder Hausgemeinschaften zusammen. Den Architekturwettbewerb für das 4.600 m<sup>2</sup> BGF große Bauwerk gewann im Juli 2009 das Saarbrücker Büro Wandel, Hofer, Lorch + Hirsch.

Nördlich und südlich des Ökumenischen Forums werden zwei neue Gebäude für ungewöhnliche Wohnkonzepte entwickelt. Mit einer Baugemeinschaft will die Bürgerstadt AG schallentkoppelte Wohn- und Gewerberäume für Musiker, Ton- und Film-

schaftende realisieren, der Bau dieses Musikerhauses wird 2011 beginnen. Das Projekt der NIDUS Baugemeinschaft wird noch im laufenden Jahr in Bau gehen: Sie plant als Besonderheit Ladenwohnungen, in denen beispielsweise Ateliers, Showrooms oder Kunsthandwerk einziehen können. Den Architektenwettbewerb konnte das Hamburger Büro spine architects für sich entscheiden.

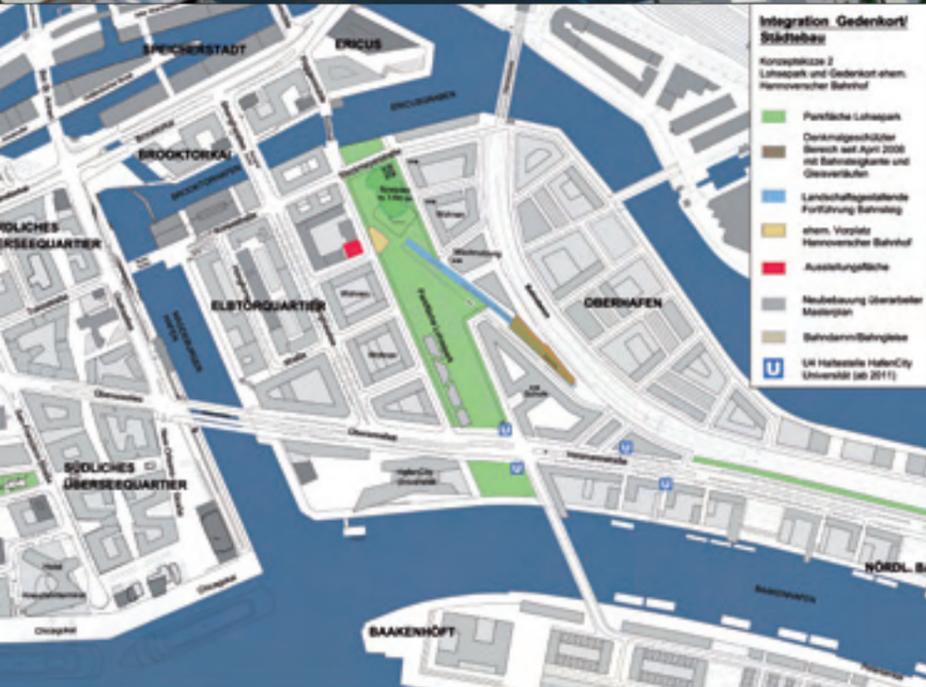
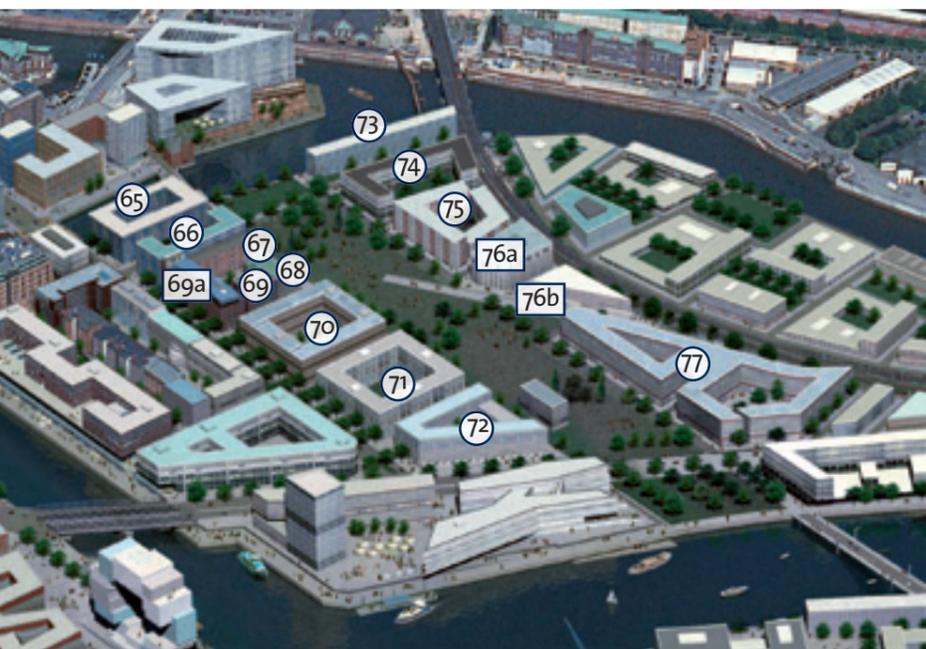
An öffentliche Verkehrsmittel ist das Elbtorquartier schon heute gut angebunden: Vom Norden des Viertels aus lässt sich die U-Bahn-Station Messberg binnen weniger Minuten zu Fuß erreichen. Den direkten Anschluss an das U-Bahn-Netz stellt ab Herbst 2012 die neue U-Bahn-Linie U4 her; im Süden des Quartiers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



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 in seinem Zentrum entsteht das grüne Herz der HafenCity. 2011/2012 können die ersten Bauvorhaben beginnen



Alle Bauten des Quartiers gruppieren sich westlich und östlich der namensgebenden Grünfläche (oben). Unten: Konzeptskizze für die Gestaltung eines Gedenkortes zum Deportationsgeschehen am ehemaligen Hannoverschen Bahnhof

Der Lohsepark als „Central Park“ der HafenCity steht konzeptionell und stadtplanerisch im Zentrum der Quartiersentwicklung. Sämtliche Gebäude schließen sich westlich und östlich an die vier Hektar große Parkanlage an. Das Quartier ist außerdem verkehrlich hervorragend erschlossen: Die U-Bahn-Haltestelle HafenCity Universität nimmt im Herbst 2012 mit der neuen Linie U4 ihren Betrieb auf.

Ausgangspunkt der Entwicklung für das Quartier Am Lohsepark ist das denkmalgeschützte Gebäudeensemble am Lohseplatz. Die einst dort ansässige Harburger Gummi-Kamm-Compagnie hatte zu den Vorreitern der Industrialisierung Hamburgs gezählt. Der Unternehmer Heinrich Christian Meyer gründete 1836 eine der ersten mit einer Dampfmaschine betriebenen Fabriken Hamburgs. Hergestellt wurden u. a. Käämme, Knöpfe, Spangen und Stöcke. Auf den Spitznamen des Firmengründers verweist noch heute die Stockmeyerstraße, die 2010 hochwassersicher neu gebaut wird.

Inzwischen ist das historische Ensemble am Lohseplatz ein sensibel saniertes architektonisches Schmuckstück. Es beherbergt z. B. die private Autosammlung Prototyp und vorläufig den Präsidiumssitz der HafenCity Universität; auch viele Unternehmen aus der Kreativ- und Medienbranche wurden durch das inspirierende Umfeld angezogen. In unmittelbarer Nachbarschaft wird das historische Backsteinensemble künftig von drei kleineren Neubauten ergänzt (67–69).

Südlich des Lohseplatzes sind auf den Baufeldern 70 und 71 mit rund 40.000 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche (BGF) zwei große Gebäude geplant, die innovative Wohnkonzepte in rund 300-350 Einheiten bieten. Hier sollen nicht nur Miet- und Eigentumswohnungen, sondern auch 70 Wohnungen im Rahmen des geförderten Wohnungsbaus sowie möglicherweise studentische Wohnungen entstehen. Daneben lassen

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



sich weitere Sonderkonzepte realisieren; eine Kindertagesstätte ist ebenfalls geplant. Die Anhandgabe beider Grundstücke erfolgt im Herbst 2010. Östlich des Lohseparks könnten gemischte Nutzungen, Büro- oder Wohnflächen sowie Sondernutzungen entstehen.

Die übrigen Flächen östlich der Grünfläche, auf denen u. a. eine weiterführende Schule und eine zweite Primarschule (77) entstehen sollen, sind noch bis 2017 durch die Nutzung einer Spedition und zum Teil bis 2012/2013 für die U-Bahn-Logistik gebunden; dies gilt ebenfalls für den südlichen Teil des Lohseparks. Eine Teilrealisierung des Parks beginnt allerdings schon früher: Der bereits zur Verfügung stehende Nordteil wird zusammen mit Spiel- und Bewegungsflächen ab 2012/2013 allen Menschen in der HafenCity als zentraler grüner Naherholungsraum dienen.

Im November 2009 wurde der internationale freiraumplanerische Wettbewerb zur Gestaltung des Parks entschieden. Im Rahmen des zweiphasigen begrenzt offenen Ideen- und Realisierungswettbewerbs zur Gestaltung des Parks haben 28 ausgewählte Landschaftsarchitekturbüros gleichzeitig auch künstlerische Vorschläge für die Gestaltung eines in und an der Grünfläche geplanten Erinnerungsorts erarbeitet. Aus den Vorschlägen der 2. Phase hat das Preisgericht vier Arbeiten mit einem 1. Preis ausgezeichnet. Nach einer Überarbeitungsphase wird die Entscheidung für einen

Entwurf im Frühsommer 2010 fallen, anschließend werden alle Arbeiten öffentlich ausgestellt. Die vier Siegerentwürfe zeigen höchst unterschiedliche und hochwertige Gestaltungsvorschläge für den Lohsepark auf. Sie dokumentieren aber auch die hohe Sensibilität, die bei der Planung dieses Parks an diesem Ort erforderlich ist: Auf dem Areal des künftigen Parks hatte sich einst der Hannoversche Bahnhof befunden. Von diesem bis 1906 wichtigsten Bahnhof der Hansestadt aus waren während des Zweiten Weltkriegs mindestens 7.692 Menschen – Juden, Sinti und Roma – in Konzentrations- und Vernichtungslager deportiert worden.

Bei der Planung des historisch sensiblen Erinnerungsorts arbeiteten die am kombinierten Wettbewerb partizipierenden Landschaftsplaner zum Teil mit Künstlern zusammen. Ihre Entwürfe entwickelten sie auf der Grundlage eines bereits im Oktober 2008 öffentlich vorgestellten Rahmenkonzepts: Den Mittelpunkt der Konzeption stellen authentische Relikte des ehemaligen Bahnsteigs 2 sowie mehrere Gleisverläufe dar. Zum langfristigen Schutz dieser Relikte wurde der Masterplan angepasst.

Das Konzept für den Erinnerungsort sieht eine diagonal durch das Areal des Lohseparks laufende landschaftsgestalterische Verbindung zwischen dem einstigen Bahnhofsvorplatz und den Bahnsteig-Relikten vor. Bewusst wird so ein Einschnitt ins städtebauliche Bild markiert. Die Sichtachse

zwischen beiden Stätten macht den historischen Weg der Deportationszüge visuell nachvollziehbar. In einem neuen Gebäude auf der Westseite des Parks (68) wird der Erinnerungsort durch ein Dokumentationszentrum ergänzt. Eine im Frühjahr 2009 im Kunsthaus Hamburg gezeigte Ausstellung zu den Deportationen soll dort ihren endgültigen Ort finden. Der innerhalb des Lohseparks befindliche Teil des Konzepts kann erst realisiert werden, sobald ab 2018 die entsprechenden Flächen bereitgestellt werden können.

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



Historischer Ort: Das Portal des ehemaligen Hannoverschen Bahnhofs (oben). Auch heute wird das Gebiet noch durch industrielle Relikte und erhalten gebliebene Bahnanlagen geprägt (links)



## KULTURELLE HÖHEPUNKTE



## Vorhang auf: die Hafencity als Bühne für die Kultur

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

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

Doch mit der Entwicklung der Hafencity wurde diese für die Freie und Hansestadt Hamburg so zentrale Fläche für die Kultur geöffnet. Im Entwicklungsprozess des Stadtteils spielen kulturelle sowie künstlerische Nutzungen inzwischen eine wichtige Rolle als Impulsgeber. Wegweisend für eine besondere kulturelle Vorprägung des Ge-

biets war schon die Entscheidung, hafencytische Strukturen weitgehend zu erhalten: Historische Hafenbecken und Kaimauern, Kräne und Speichergebäude wurden saniert – auf dieser kulturhistorischen Prägung des Gebiets wird nun aufgesetzt.

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

Bereits heute wird das Gebiet der Hafencity auch für zahlreiche kulturelle und künstlerische Aktivitäten genutzt. Ständen dafür zunächst in erster Linie schon freige-machte Flächen temporär zur Verfügung,

so haben heute auch Flächen in Gebäuden oder die bereits fertiggestellten öffentlichen Freiräume diese Funktion übernommen; denn bei der Gestaltung der Parks, Promenaden und Plätze werden stets die Anforderungen von Kunst und Kultur mitberücksichtigt.

### BREIT AUFGESTELLT: KULTURSZENE MIT ZAHLREICHEN AKTEUREN

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

Neben einzelnen entscheidenden Initiativen wie der Musikalischen LandArt war die Kooperation von Hamburgischer Kulturstiftung, Körber-Stiftung und Hafencity Hamburg GmbH mit ihrer Auslobung eines ersten Künstler-Wettbewerbs der Start-



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



punkt der kulturellen Besetzung des Stadtteils. An dem Wettbewerb hatten 2004/2005 rund 120 Künstler teilgenommen, 12 Projekte wurden ausgewählt und realisiert. Später folgten im Rahmen derselben Kooperation auch Theaterstücke, darunter ein eigens inszeniertes Sommerprogramm des Thalia Theaters im Zelt. Zu Beginn des Jahres 2010 haben die Kooperationspartner ihre Zusammenarbeit nun der fortgeschrittenen kulturellen Entwicklung des Gebiets entsprechend auf neue Grundlagen gestellt und sie um weitere drei Jahre verlängert.

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

Festivals oder andere sich jährlich wiederholende Kulturveranstaltungen ist die Hafencity ebenfalls bereits als Standort oder Spielstätte etabliert (etwa Schleswig-Holstein Musik Festival, Hamburger Architektur Sommer, Lange Nacht der Museen). Neu dazu gekommen ist seit 2009 das Literaturfestival Harbourfront, 2010 folgt noch das Musikfestival Elbjazz.

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

Durch den Koordinierungskreis Kultur Hafencity werden die verschiedenen Akteure und Aktionen gebündelt. Im Mai 2005 hatte die Senatorin für Kultur, Sport und Medien, Prof. Dr. Karin von Welck, dieses Expertengremium einberufen. Regelmäßig kommen seither Vertreter der Behörden und der Hafencity Hamburg GmbH mit Fachleuten zusammen:

beispielsweise aus darstellender und bildender Kunst, klassischer Musik, Popmusik, Klub-Kultur und Literatur. Alle Mitglieder tragen Fragestellungen oder Ergebnisse zurück in ihre jeweilige Szene, wodurch die Kompetenz ihrer Netzwerke in die Diskussionen mit einfließt. Der Koordinierungskreis übernimmt aber auch eine Mitverantwortung für die Gestaltung des kulturellen Angebots in der Hafencity. Er entwickelt Konzepte und schafft somit neue Möglichkeiten für Kunst und Kultur.

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



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



## KULTURELLE HÖHEPUNKTE



Atemberaubender Bau, unvergleichliche Lage: Wie eine große gläserne Welle erhebt sich die Elbphilharmonie über dem Gebäude des ehemaligen Kaispeichers A (links: derzeitiger Stand der Bauarbeiten, rechts: Visualisierung des fertiggestellten Konzerthauses)

Künstler und Galeristen. Eine bedeutende Rolle als kultureller Pionier spielt hier vor allem der „Hamburger Jedermann“ von Michael Batz. Lange bevor das Gebiet der Hafencity zu einem Ort der Kultur werden konnte, etablierte sich dieses Theatererlebnis vor spektakulärer Speicherstadt-Kulisse bereits in den 1990er-Jahren als fester Bestandteil der Hamburger Kulturszene.

### INTERNATIONALES MARITIMES MUSEUM HAMBURG

Eine herausragende Rolle spielen die drei großen Kultureinrichtungen der Hafencity. Schon im Sommer 2008 wurde das Internationale Maritime Museum Hamburg eröffnet. Es entstand im 1879 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 von Architektin Mirjana Markovic aufwändig saniert und gleichzeitig zum Museum umgebaut

worden, wobei die charakteristische Architektur des denkmalgeschützten Speichergebäudes unangetastet geblieben war. Durch sein Erdgeschoss verläuft nun eine Passage, in der auch der Museumsshop, ein Restaurant und ein Bistro untergebracht sind. Die Museumsbrücke – eine Fußgängerquerung über den Brooktorhafen – führt direkt in die Passage hinein und erschließt das neue Museum von der Speicherstadt im Norden aus.

Die zehn Decks des Museums zeigen jetzt eine Ausstellung auf der Basis der privaten Sammlung von Professor Peter Tamm. Sie besteht vor allem aus Schiffsmodellen, Konstruktionsplänen für Schiffe sowie einer Vielzahl nautischer Geräte, Gemälde und Grafiken. Jedes der zehn Stockwerke befasst sich jeweils mit einem Schwerpunktthema, wie zum Beispiel der Tiefseeforschung oder der Marinemalerei. Insgesamt stehen 11.500 m<sup>2</sup> 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: Nach Plänen des Architekten Werner Kallmorgen war der mächtige Kaispeicher A von 1963 bis 1966 als Kakaospeicher gebaut worden. Auf diesem Gebäude errichten die Schweizer Architekten Herzog & de Meuron jetzt ein spektakuläres Konzerthaus. Zwar wurde das markante Speichergebäude zunächst komplett entkernt, Kubatur und auch Fassaden blieben jedoch erhalten. So entsteht ein weltweit einmaliger architektonischer Hybrid, der zudem um ein Fünf-Sterne-Hotel und 47 Wohnungen ergänzt wird.

Den ehemaligen Speicher krönt künftig eine wellenförmig geschwungene, geneigte Glaskonstruktion: So verbinden sich historische Hafenarchitektur und zeitgenössische Architekturkreativität, Hafentradition und neue Identität des Stadtteils. Zwischen Bestandsgebäude und neuer Wellenkronen entsteht auf 37 Metern Höhe eine öffentliche Plaza mit

Auch im Inneren der Elbphilharmonie setzt sich die organische Formgebung ihrer Fassade fort. Der große Konzertsaal beeindruckt zudem durch eine nahezu perfekte Akustik



fantastischem Ausblick auf den Hafen, die Hafencity, die Elbe und die Stadt.

Das entkernte Speichergebäude selbst wird zu zwei Dritteln als Parkfläche genutzt; daneben finden hier auch die Backstage-Bereiche sowie Räume für musikpädagogische Angebote Platz. Im gläsernen Neubau entstehen zwei große Konzertsäle für 2.150 bzw. 550 Besucher. So wird die Elbphilharmonie zu einem einzigartigen nahezu 110 Meter hohen Aufführungsort von klassischer Musik, Musik des 21. Jahrhunderts und anspruchsvoller Unterhaltungsmusik. Ende 2008 hatten die Bauarbeiten begonnen, zum Jahreswechsel 2009/2010 erreichte der Bau eine Höhe von 16 Geschossen beziehungsweise 65 Metern, 2012 kann dann das erste Konzert im großen Saal gespielt werden.

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

### SCIENCE CENTER

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

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

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

Auch die nächsten Schritte zur Finanzierung und Realisierung des 23.000 m<sup>2</sup> BGF großen Gebäudes sind bereits abgesteckt: Auf der Finanzierungsseite leistet das Überseequartier-Konsortium einen Beitrag, weitere Mittel werden durch teilweise private Nutzungen des Bauwerks akquiriert. Außerdem wird für das Science Center eine erhebliche mazenatische Unterstützung erwartet, denn dieses Projekt stellt für die naturwissenschaftlich-technischen Themen der Gesellschaft einen wichtigen Erfahrungsort dar. Auch das Interesse an naturwissenschaftlich-technischen Fragen und am Studium dieser Fächer erfährt durch das Science Center eine wesentliche Stärkung. Wann das Projekt nach detaillierter Ausplanung in den Bau gehen kann, ist allerdings noch offen.

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



## SOZIALE ENTWICKLUNG



## Innerstädtisches Wohnen: Die HafenCity als Ort nachbarschaftlichen Zusammenlebens

Jahrzehntlang beherrschten Büro- und Einzelhandelsnutzungen die Hamburger City. Mit ihren künftig rund 12.000 Einwohnern stärkt die HafenCity nun das innerstädtische Wohnen. So eröffnen sich neue Chancen zur Schaffung einer lebendigen und lebenswerten Kerninnenstadt, in der sich Urbanität und nachbarschaftliches Zusammenleben ergänzen

Das Wohnungsangebot in der HafenCity zeichnet sich durch eine große konzeptionelle Vielfalt aus: Es entstehen Miet- und Eigentumswohnungen auf unterschiedlichen Preisniveaus, Wohnungen von Baugenossenschaften und Baugeinschaften sowie spezifische Angebote wie etwa für Musiker, Designer oder Senioren. Im Quartier Am Lohsepark werden erstmals auch geförderte Mietwohnungen zur Verfügung stehen. Die Vielfalt an Konzepten, Preisniveaus und Architekturen trägt dazu bei, Menschen aus unterschiedlichen Altersgruppen und mit verschiedenen Lebensentwürfen für die HafenCity zu interessieren. Auch wenn die Mieten in der HafenCity u. a. durch den Hochwasserschutz, die Gebäudegründung und hohe ökologische Standards durchschnittlich um zwei bis drei Euro/qm höher liegen als in vergleichbaren Neubauten in Innenstadtnähe, ist Wohnen in der HafenCity für ein breites Spektrum unterschiedlicher sozialer Milieus attraktiv. Dies spiegelt sich in der bisherigen Bewohnerstruktur wider.

Bereits zu einem frühen Zeitpunkt der HafenCity-Entwicklung entschieden sich

auch zahlreiche Familien für einen Umzug in die HafenCity. Attraktiv wirkt dabei vor allem die Chance, vom Wohnstandort HafenCity aus Beruf und Familie einfach und flexibel kombinieren zu können. Hierzu trägt nicht nur das Arbeitsplatzangebot der City bei, sondern auch die qualitätsvolle Kinderbetreuung, die in der HafenCity angeboten wird. Eine stark vertretene Bewohnergruppe bilden zudem Paare im Alter von 50+, die sich nach dem Auszug der Kinder aus der gemeinsamen Wohnung neu orientieren. Gesucht wird eine neue, in der Regel kleinere Wohnsituation, die in ein anregendes Wohnumfeld eingebettet ist. Aufgrund der vielfach hohen Mobilitätsansprüche kommt auch der Nähe zu Bahnhof, Flughafen und Autobahnanschluss große Bedeutung zu.

In direkter Nachbarschaft von jungen beruforientierten Paaren und Singles, die vor allem von der prestigeträchtigen Wasserlage, den individuellen Gestaltungsmöglichkeiten der Wohnungen und der zentralen Lage der HafenCity angezogen werden, leben nicht mehr erwerbstätige Senioren, die sich gezielt für die HafenCity als Alterswohnsitz entschieden haben.



Ausdrücklich verbinden die Senioren mit ihrem Umzug in die HafenCity den Wunsch, noch einmal ein neues (wohn-)biografisches Kapitel aufzuschlagen, weshalb sie einen Wohnstandort gewählt haben, der attraktive nähräumliche Angebote wie Kultur und Events, Optionen auf eigenes Engagement und ein sozial lebendiges Umfeld bietet.

Aus Sicht vieler Bewohner begründet gerade das Nebeneinander von Menschen mit sehr unterschiedlichen Lebensentwürfen den besonderen Reiz der HafenCity. Zugleich gibt es jedoch auch eine Reihe von Aspekten, die die Bewohner verbinden, wie die Identifikation mit der Ausrich-



Ob Singles, junge Paare, Familien oder Senioren: Für viele verschiedene Nutzer hält der Stadtteil attraktive Angebote bereit. Neben großzügigen Plätzen und Promenaden wurden im Westen der HafenCity unter anderem ein Spielplatz, ein Basketballplatz und eine Boulebahn angelegt

tung der Stadt zur Elbe und zum Hafen, der Wunsch nach einem urbanen Wohnkontext sowie die Lust, an einem Neuanfang teilzuhaben und ihn aktiv mitzugestalten.

Aus dieser positiven Grundstimmung heraus sind im ersten fertiggestellten Quartier Am Sandtorkai / Dalmannkai schnell Formen nachbarschaftlichen Austausches erwachsen: So entstanden Kommunikationswege und Netzwerke, wie das digitale Bewohnerforum [hafencityleben.de](http://hafencityleben.de), die von einem Bewohner in Eigenregie betriebene HafenCity-Zeitung ([www.hafencity-news.de](http://www.hafencity-news.de)), regelmäßige Nachbarschaftstreffs oder verschiedene Arten von Ausflügen und Festen, z. B. ein Trödelmarkt,

ein Sommerfest und diverse Hoffeste. Der Sportverein Störtebeker SV bietet ein breites Sportprogramm an, während die Kunstkompanie HafenCity e.V. Kunst- und Kulturprojekte wie z. B. Treppenhaukonzerte organisiert. Im Verein Spielhaus HafenCity e.V. haben sich Eltern zusammengeschlossen und die Idee eines Spielhauses auf dem Schatzinsel-Spielplatz umgesetzt. Mit dem Verein entstand nicht nur eine Institution, die den Betrieb des Spielhauses verantwortet und verschiedene Angebote für die Kinder organisiert – wie z. B. einen Musikgarten oder Theater –, sondern auch ein Rahmen, der die Familien in der HafenCity intensiv miteinander vernetzt.

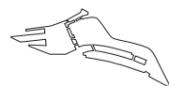
Viele Bewohner erfahren die HafenCity daher schon jetzt als einen Ort, der ihnen – vor allem bezüglich des nachbarschaftlichen Zusammenlebens – im Vergleich zu ihren ehemaligen Wohnorten einen erheblichen Mehrwert bietet. Diese Erfahrung verstärkt ihre oft ohnehin vorhandene Motivation, sich aktiv in ihrem neuen Wohnumfeld einzubringen. Die HafenCity Hamburg GmbH fördert die Identifikation mit dem Stadtteil, indem sie die Initiativen unterstützt und auf verschiedenen Wegen – im direkten Kontakt, aber z. B. auch über regelmäßige Informations- und Diskussionsveranstaltungen – den intensiven Dialog mit den Bewohnern sucht. Diese

intensive Kommunikation entspricht der außergewöhnlich interessanten, aber auch sehr anspruchsvollen Wohnkonstellation, die die HafenCity bietet und deren Gelingen nicht selbstverständlich ist. Die HafenCity Hamburg GmbH versteht es daher als Teil ihrer Aufgabe, die kleinräumige Mischung verschiedenartiger Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Einzelhandel und Gastronomie sowie kulturelle und touristische Attraktionen) nicht nur herzustellen, sondern ihre enge und nicht immer reibungsfreie Verknüpfung auch sorgfältig ausbalancieren zu helfen.

Um die Mitverantwortung von Bewohnern, Vereinen, Firmen und Initiativen für den Stadtteil noch weiter zu stärken, ist im Oktober 2009 der Verein Netzwerk HafenCity e.V. gegründet worden. Viele Detailfragen, die den Alltag des Wohnens und Arbeitens in der HafenCity betreffen, sollen nun hier diskutiert und möglichst auch beantwortet werden. Zudem will der Verein, der sich als Klammer verschiedener thematischer Arbeitsgruppen begreift, die Rolle eines Initiators von Veranstaltungen und Festen übernehmen. Explizit versteht er sich dabei aber nicht als Mittel, um Partikularinteressen Einzelner umzusetzen. Stattdessen soll er gemäß der Grundidee des neuen Stadtteils zu einem Forum des kooperativen Miteinanders werden.

Nachbarschaft und Urbanität: Geschützte, den Bewohnern vorbehaltene Flächen (links) und öffentliche, von jedermann nutzbare Stadträume (rechts) sind nebeneinander entstanden





ÖFFENTLICHE STADTRÄUME

# Die Stadt der Plätze, Parks und Promenaden

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

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

Eindrucksvoll lässt sich die hohe Bedeutung dieser Orte für die HafenCity schon an wenigen Eckdaten ablesen: 20 Prozent ihrer Landflächen gilt es als öffentliche Freiflächen zu gestalten, für weitere 17 Prozent der Fläche besteht öffentliche

Nutzbarkeit oder zumindest ein Gehrecht. Auch die 34 Hektar umfassenden Wasserflächen (ohne Elbe) werden eingebunden und genutzt. In der HafenCity entsteht somit 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 Arquitectes Associats entworfen. Bereits 2002 setzte es sich im dafür ausgeschriebenen Freiraumwettbewerb durch: Kunstvoll gestalteten die Planer das Wechselspiel von Land und Wasser, auch die Gezeiten wurden als gestalterisches Element eingesetzt, hafentypisch strengere Formen kontrastieren mit mediterranen, leichten Einflüssen.

Zwei große Plätze entstanden an den Köpfen von Sandtorhafen (Magellan-Terrassen) und Grasbrookhafen (Marco-Polo-Terrassen). Weltläufigkeit wird schon durch ihre Namensgebung nach berühmten Entdeckern ausgedrückt, ihre Benennung als Terrassen beschreibt die Art der Anlagen. So treppen sich die 2005 fertiggestellten, 4.700 m<sup>2</sup> großen Magellan-Terrassen auf mehreren Ebenen zum Wasser hinab. Mit eher harten Oberflächen gestaltet, zeichnen sie sich durch ihren urbanen Charakter aus.

Von den Magellan-Terrassen aus schweift der Blick auf den 2008 eröffneten Traditionsschiffhafen im Sandtorhafen; er fügt sich ebenfalls ins Freiraumkonzept ein: Historische Brücken führen hinunter zu eigens gefertigten geschwungenen Pontons. Diese 5.600 m<sup>2</sup>

Mit Plätzen, Promenaden und Grünflächen sind auch die Ufer des Grasbrookhafens bereits teilweise gestaltet. Im Hafenbecken ist eine Sportbootmarina geplant



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

große schwimmende Promenade hebt und senkt sich mit den Gezeiten, gewährt so stets direkten Kontakt zum Wasser und stellt zudem einen festen Liegeplatz für bis zu 30 historische Wasserfahrzeuge dar.

Die 2007 eröffneten Marco-Polo-Terrassen weisen mit 6.400 m<sup>2</sup> noch einmal deutlich mehr Fläche auf als die Magellan-Terrassen. Von Grasinseln und Holzdecks,

Amberbäumen und Sumpfyzypressen werden sie aber kleinteiliger strukturiert und wirken daher geschützter, grüner und weicher. Sie gewähren Aussichten auf die Elbe und den Grasbrookhafen, wo ab 2011 eine moderne Sportbootmarina gebaut werden soll. Kleinere private Plätze, Promenaden und Treppen entstanden außerdem am Dalmannkai.

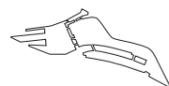
Einendes Element für die unterschiedlichen Stadträume und Gebäude sind u. a. die Kaipromenaden, die auf einer etwa zehn Kilometer langen zusammenhängenden Strecke bereits fertiggestellt wurden: Von der Sandtorkai-Promenade gelangen Spaziergänger und Radfahrer über die Magellan-Terrassen zur Kaiserkai-Promenade. Sie führt an drei historischen



Eine großzügige Freitreppe inszeniert am Unilever-Haus den Zugang zur Elbe (oben). Die Marco-Polo-Terrassen laden mit Grünflächen und Holzdecks zum Verweilen ein (oben rechts). Freiräume entstehen in der gesamten HafenCity auf zwei Ebenen; die Übergänge gestalten – wie hier am Vasco-da-Gama-Platz (rechts) – Rampen und Treppen



## ÖFFENTLICHE STADTRÄUME



Hafenkränen vorbei bis zum Vorplatz der Elbphilharmonie, welcher wiederum in die Dalmannkai-Promenade übergeht. An der Dalmannkai-Promenade befinden sich ebenfalls der Vasco-da-Gama-Platz und die Marco-Polo-Terrassen. Durch eine öffentliche Passage im Unilever-Gebäude erreichen Flaneure hier schließlich die neue Freitreppe am Elbufer.

Den Freiraumwettbewerb zur Gestaltung der zentralen HafenCity – also für die Stadträume im Überseequartier, am Magdeburger Hafen und am St. Annen-Platz – gewannen die Architektin Beth Galí und ihr Büro BB + GG Arquitectes aus Barcelona. Vor dem Internationalen Maritimen Museum Hamburg im Kaispeicher B wurde der erste von Beth Galí entworfene Platz schon angelegt, der mit der Materialwahl Bezug zur Backsteinarchitektur des Speichergebäudes nimmt: Streifenförmig zieht sich brauner und rötlicher Granitstein durch Asphaltterrazzo.

Die weiteren Stadträume der zentralen HafenCity sollen – wie die Hochbauten dieses Gebiets – bis 2013/2014 entstehen (siehe Seite 24).

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

Abschluss der Bauarbeiten im Herbst erfolgt dann die Einsetzung einer neuen Fußgängerbrücke über das St. Annen-Fleet, um die Promenade direkt mit dem neuen St. Annen-Platz zu verbinden und das Quartier um attraktive Wege am und auf dem Wasser zu bereichern.

Sowohl in der zentralen als auch in der westlichen HafenCity werden die noch zu entwickelnden Grünflächen das Stadtbild prägen: Im Westen gehören Sandtorpark und Grasbrookpark zum Freiraumkonzept von EMBT. Die Areale dieser beiden Parks dienen jedoch derzeit als Erschließungs- bzw. Baustellenflächen; ihre Realisierung kann daher erst 2010 bzw. 2013 erfolgen. Bereits eröffnet ist allerdings seit Sommer 2008 der 850 m<sup>2</sup> große Schatzinsel-Spielplatz am View Point, der nach der Fertigstellung des Grasbrookparks dort durch eine neue wesentlich größere Spielfläche ersetzt wird.

Als „Central Park“ der HafenCity ent-

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



Am westlichen Ufer des Magdeburger Hafens wird parallel zur Shanghaiallee eine Promenade angelegt (ganz oben). Am Ostufer ist bereits der Vorplatz des Internationalen Maritimen Museums Hamburg entstanden (oben links und rechts)

steht außerdem der vier Hektar große Lohsepark. Er erstreckt sich künftig zwischen Baakenhafen und Elbe; ein kombinierter Freiraumwettbewerb zu seiner Gestaltung wird im Frühsommer 2010 entschieden. Die 30 dazu geladenen Landschaftsarchitekturbüros erarbeiteten gleichzeitig auch einen künstlerischen Entwurf für einen Gedenkort, der an die vom ehemaligen Hannoverschen Bahnhof deportierten Juden, Sinti und Roma erinnern soll (siehe Seite 30 f.).

Neben diesen zahlreichen öffentlichen Stadträumen können in der HafenCity aber auch viele Privatflächen von sämtlichen Bewohnern, Beschäftigten und Besuchern des Stadtteils genutzt werden, denn öffentlicher und privater Grund werden eng miteinander verzahnt und für viele in Privatbesitz befindliche Flächen bestehen allgemeine Gehrechte. So

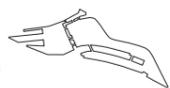
wird z. B. sichergestellt, dass Privatflächen zwischen einzelnen Gebäuden für Fußgänger sowie Radfahrer passierbar sind und der Stadtteil dadurch ein besonders engmaschiges Wegenetz erhält.

Diese allgemein zugänglichen Privatflächen sind dann üblicherweise gestalterisch an die benachbarten öffentlichen Stadträume angelehnt. Auf dem Strandkai sind zum Beispiel die öffentlichen Flächen und das Atrium der Unilever-Zentrale durchgängig mit dem gleichen Bodenbelag ausgelegt, wodurch ein fließender Übergang zwischen privatem und öffentlichem Raum entsteht.

Im Überseequartier sind auf privaten Flächen journalistische Arbeit, politische Werbung oder Demonstrationen und Betteln gestattet und auch künstlerisch-kulturelle Aktivitäten wie Musikdarbietungen sind zugelassen. Gesichert wer-

den diese grundbuchrechtlich und ein Beschwerdeausschuss wacht über die Einhaltung. Ein kleiner Teil der privaten Landflächen (ca. vier Prozent) in der HafenCity bleiben allerdings auch exklusiv einzelnen Bewohnern des Stadtteils vorbehalten.

## 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. Bereits die grundlegende Konzeption des Stadtteils ist von schonendem Umgang mit Ressourcen geprägt

Wo mehr als ein Jahrhundert lang nur Industrie- und Hafennutzungen vorherrschten, wird jetzt ein neuer Stadtteil gebaut. Dabei entstehen Wohn- und Arbeitsplätze, Kultur- und Freizeiteinrichtungen sowie qualitätsvolle öffentliche Stadträume. Hamburg wächst nicht mehr, wie noch in den 1980er- und 1990er-Jahren üblich, auf Grünflächen in seiner Peripherie. Stattdessen wird ehemaliges Hafengebiet wiederverwertet und die Innenstadtfläche dabei um 40 Prozent erweitert.

An kontaminierten Stellen wie dem Standort des alten Gaswerks wurde der Boden im Rahmen aufwändiger Maßnahmen ausgetauscht. So lässt sich u. a. der ökologische Wert dieses einstigen Industriegebiets steigern und auch die bereits gegebene Versiegelung des Bodens wird erheblich reduziert. Auf insgesamt ca. 24 Hektar entstehen in der Hafencity Plätze, Promenaden und Parks. Durch unterirdisches Parken in den Gebäudesockeln wird zudem die Ressource Boden ebenso

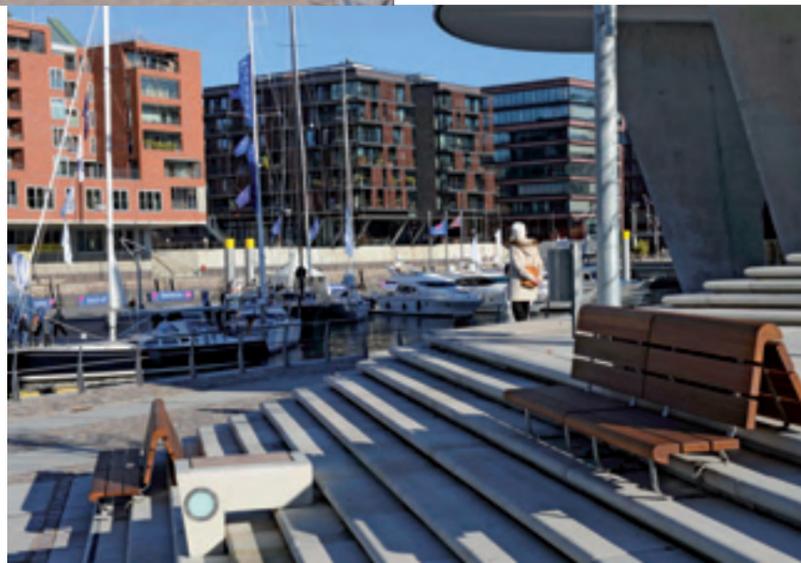
schonend wie intensiv genutzt: Im gesamten Stadtteil ist – abgesehen vom Parkraum im Sockel der Elbphilharmonie – kein einziges oberirdisches Parkhaus geplant; insgesamt ist oberirdisches Parken stark eingeschränkt.

Aufgrund ihrer zentralen Lage kann die Hafencity aber auch ohne Auto sehr gut erreicht werden. Einen hervorragenden Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr gewährleisten die beiden in ihrem Herzen entstehenden Haltestellen der neuen U-Bahn-Linie U4. Unmittelbar nördlich der Speicherstadt befinden sich darüber hinaus Stationen der U1 und U3. Und aus der bestehenden Innenstadt gelangen Fahrradfahrer und Fußgänger schon binnen weniger Minuten in den neuen Stadtteil.

Innerhalb der Hafencity sorgt eine feinkörnige Mischung aus Arbeits-, Einzelhandels-, Gastronomie- oder Wohnnutzungen für kurze Strecken, welche sich auf einem besonders engmaschigen Netz von Fuß- und Fahrradwegen zurücklegen lassen. Fußgängern werden in der Hafencity zweieinhalbmal mehr Wegekilometer zur Verfügung gestellt als Kraftfahrern – wobei beidseitig von Straßen angelegte Gehwege nur einfach gezählt werden. Die Dichte an Fußwegen ist somit z. B. 50 Prozent höher als im ähnlich dicht bebauten



Ein besonders engmaschiges Netz von Fuß- und Fahrradwegen lädt in der Hafencity zur nachhaltigen Verkehrsteilnahme ein. Fußgängern stehen hier zweieinhalb Mal mehr Wegekilometer zur Verfügung als Autofahrern und außerdem viele Plätze mit Sitzgelegenheiten zum Verweilen



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

gefragten Gründerzeit-Viertel Eimsbüttel.

Zu 70 Prozent verlaufen die Fuß- und Fahrradwege der Hafencity abseits des Autoverkehrs auf Promenaden, Stegen und Plätzen, zu rund 30 Prozent sogar direkt am Wasser. Für alle, die kein eigenes Fahrrad besitzen, stehen am Großen Grasbrook in der Nähe der Marco-Polo-Terrassen die roten „Stadträder“ des neuen Hamburger Fahrradleihsystems zur Verfügung. Und da im neuen Stadtteil kaum langgestreckte riegelförmige Strukturen gebaut werden, müssen Fußgänger und Fahrradfahrer nur selten Umwege in Kauf nehmen: Zwischen vielen frei stehenden Einzelgebäuden werden Durchgänge angeboten; wenn diese über privaten Grund führen, wird ihre öffentliche Begehbarkeit meist mit Hilfe dauerhaft abgesicherter Gehrechte gewährleistet.

Die Wärmeversorgung ist durch innovative und nachhaltige Konzepte des neuen Stadtteils sichergestellt. In einem europaweiten Verfahren ist 2003 der Auftrag für die Wärmeversorgung der westlichen Hafencity an den Energieversorger Vattenfall vergeben worden. Ein Emissionsgrenzwert von 175 Gramm Kohlenstoffdioxid pro Kilowattstunde (g/kWh) wird dabei nicht überschritten. Gegenüber einer gebäudebezogenen gasbetriebenen Wärmeversorgung stellt dies eine Reduktion um 27 Prozent dar. Sämtliche Gebäude in der westlichen Hafencity werden hierfür an ein Fernwärmenetz angeschlossen. Kombiniert mit dezentraler Wärmeerzeugung durch Brennstoffzellentechnik und Solarthermie entsteht ein besonders effizienter Energiemix; auch geothermische Anlagen kommen bei einzelnen Gebäuden zum Einsatz.

Bei der Wärmeversorgung der noch weitgehend in Planung befindlichen östlichen Hafencity wird sogar eine CO<sub>2</sub>-Kennziffer von nur noch 89 g/kWh erreicht. Den entsprechenden, ebenfalls europaweit ausge-

sprochenen Wettbewerb konnte 2009 der Energiedienstleister Dalkia Energie Services für sich entscheiden: Einen in der Ausschreibung ursprünglich geforderten Grenzwert von 125 g/kWh hatte der Wettbewerbssieger deutlich unterboten.

Sein Energiekonzept sieht ein Nahwärmeversorgungsnetz vor, welches durch verschiedene Erzeugungseinheiten innerhalb und außerhalb der Hafencity gespeist wird. Zum Einsatz kommen dabei mit einer Holzverbrennungsanlage, einer Biomethan-Brennstoffzelle sowie einer Wärmepumpe überwiegend regenerativer Energieträger. Aufgrund seiner dezentralen Struktur kann das System flexibel und gemeinsam mit dem Stadtteil wachsen. Diese Flexibilität galt als wichtiges Vergabekriterium: Da die Hafencity erst in den 2020er-Jahren fertiggestellt wird, kann ihr künftiger Bedarf zurzeit noch nicht genau beschrieben werden.

Doch nicht nur solche grundlegenden, ihr gesamtes Gebiet betreffenden Konzepte machen die Hafencity zu einem beispielhaft nachhaltigen Stadtteil. Sie ist ebenfalls Standort mehrerer nachhaltiger

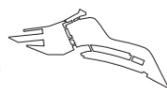
Forschungs- und Zukunftsprojekte: So wird auf dem Großen Grasbrook getestet, wie Raumluft durch den Einsatz von Geothermie entfeuchtet werden kann. Am Heizwerk der westlichen Hafencity, also direkt nebenan, läuft eine Brennstoffzelle im Pilotbetrieb. Und an der Oberbaumbrücke, dem zentralen Entrée zum Stadtteil, entsteht die europaweit größte öffentliche Wasserstoff-Tankstelle. Hier wird künftig die weiter wachsende Wasserstoffbus-Flotte der Hamburger Hochbahn AG betankt.

Auch bei der Ausführung der einzelnen Bauvorhaben spielt das Thema Nachhaltigkeit eine große Rolle. Bereits seit 2007 vergibt die Hafencity Hamburg GmbH ein Umweltzeichen in Gold für außergewöhnliche und in Silber für besondere Leistungen bei der Realisierung nachhaltiger Hochbauten. Die Auszeichnung soll private wie öffentliche Bauherren zum verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen motivieren. Neben der ökologischen bewertet sie die ökonomische und die soziale Nachhaltigkeit eines Bauvorhabens in insgesamt fünf Kategorien. Die Hafencity



Stadt der kurzen Wege: Viele Ziele liegen so nah, dass sie sich am schnellsten zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen lassen

NACHHALTIGKEIT



Hamburg GmbH hatte bei diesem Thema eine Vorreiterrolle eingenommen; eine deutschlandweit gültige Umweltzertifizierung wurde erst im Januar 2009 durch die Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) eingeführt.

Bereits vor Baubeginn kann das Umweltzeichen Hafencity vorläufig verliehen werden; den entsprechenden Antrag stellt der Bauherr. Zu diesem Zweck legt er technische Planungsunterlagen vor, aus denen die besondere oder außergewöhnliche Nachhaltigkeit seines Gebäudes hervorgeht. Nach der positiven Prüfung dieser Pläne durch ein unabhängiges Prüfbüro wird das Projekt dann vorzertifiziert. So lässt sich die Vorzertifizierung von Projektentwicklern und Bauherren schon während der frühen Vermarktungsphase nutzen: Potenziellen Käufern oder Mietern wird die Nachhaltigkeit ihrer Wunschimmobilie von unabhängiger Seite bestätigt. Ein endgültiges Zertifikat wird allerdings erst verliehen, wenn das Bauvorhaben fertiggestellt und die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstandards abschließend überprüfbar ist.

Zu den Kategorien, die bei der Vergabe des Umweltzeichens bewertet werden, zählt als erste die Reduzierung des im Gebäudebetrieb entstehenden Primärenergiebedarfs weit über die gesetzlichen Vor-



An der Oberbaumbrücke entsteht Europas größte öffentliche Wasserstofftankstelle. Hier wird künftig auch die wachsende Wasserstoffbus-Flotte der Hamburger Hochbahn betankt

gaben hinaus. In der zweiten Kategorie punkten Bauvorhaben, die nachhaltig mit öffentlichen Gütern umgehen, also z. B. durch fortschrittliche Sanitäranlagen Wasser sparen. Gewürdigt werden auch Maßnahmen, die öffentlich zugängliche Erd- und Sockelgeschosse vorsehen, etwa mit Bistros, Cafés, Restaurants, Ausstellungsflächen oder mit Einzelhandelskonzepten.

In der dritten Kategorie zeichnet die Hafencity den Einsatz umweltschonender Baustoffe aus. Um den diesbezüglichen

Kriterien gerecht zu werden, müssen Gebäude ohne halogenhaltige Baustoffe, flüchtige Lösungsmittel oder Biozide gebaut werden. Tropenhölzer müssen aus zertifiziert nachhaltigem Anbau stammen.

Auch die besondere Berücksichtigung von Gesundheit und Behaglichkeit ist ein zentraler Aspekt der Zertifizierung. Ausschlaggebend in dieser vierten Kategorie sind Parameter wie behagliche Raumtemperatur, eine allergikergerechte Ausstattung, Luftfeuchtigkeit und -hygiene. Ein nachhaltiger Betrieb des Gebäudes durch

geringen Wartungsaufwand und den Einsatz langlebiger Materialien ist ebenso Gegenstand der fünften Kategorie wie ein barrierefreier Zugang. Als zentrales Element dieser Kategorie muss ein Monitoring-Nachweis der tatsächlich erfolgten Energieverbräuche in den ersten beiden Betriebsjahren des Gebäudes erbracht werden.

Binnen kurzer Zeit hat sich das Umweltzeichen Hafencity als großer Erfolg erwiesen: Innerhalb von nur zwei Jahren sind rund 240.000 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche (BGF) vorzertifiziert oder für die Zertifizierung ausgeschrieben bzw. anhand gegeben worden (Stand: Frühjahr 2010). Bereits mit dem Gold-Standard vorzertifiziert wurden u. a. die neue Katharinschule in der Hafencity, das neue Unilever-Haus, das neue Verlagshaus der Spiegel-Gruppe, das neue Gebäude der Hafencity Universität, das Commercial Center am Sandtorpark sowie ein Neubau im Elbtorquartier, den u. a. die Zentrale von Greenpeace Deutschland sowie das Designzentrum designport hamburg beziehen. Weitere Bauwerke folgen bald: Immer häufiger wird bereits bei der Ausschreibung neuer Flächen zur Auflage gemacht, dass entstehende Gebäude den strengen Standards des Umweltzeichens in Gold gerecht werden müssen; auch künftige Mieter drän-

gen teilweise verstärkt darauf. Für die gesamte zentrale und östliche Hafencity soll so allein mit dem Gold-Standard ein Zertifizierungsstand von mindestens 30 Prozent erreicht werden; die Erwartungen liegen jedoch noch einmal deutlich höher. In Zukunft wird die Realisierung von wohngenutzten Gebäuden nur noch nach dem Gold-Standard der Hafencity möglich sein.

Seit 2010 können nicht nur Wohn- und Bürogebäude sowie Sonderbauten zertifiziert werden, sondern auch Gebäude mit

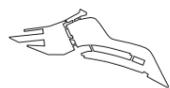
Einzelhandels- oder Hotelnutzung sowie gemischtgenutzte Gebäude. Gleichzeitig geht das neue Umweltzeichen differenzierter auf die unterschiedlichen Nutzungsanforderungen ein: Hotels weisen naturgemäß einen anderen Primärenergiebedarf auf als beispielsweise Wohn- oder Bürogebäude – diese Tatsache bezieht das Zertifizierungssystem mit ein. In der Hafencity greift das Umweltzeichen somit bereits jetzt für alle wesentlichen Gebäudetypologien einer inneren Stadt.



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

Für die östliche Hafencity wurde ein außergewöhnlich nachhaltiges Konzept zur Wärmeenergieversorgung entwickelt. An mehreren Standorten wird Wärme dezentral sowie emissionsarm gewonnen und anschließend in ein Nahwärmenetz eingespeist

## INFRASTRUKTUR



# Infrastruktur – Grundlage für die neue Stadtentwicklung

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

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

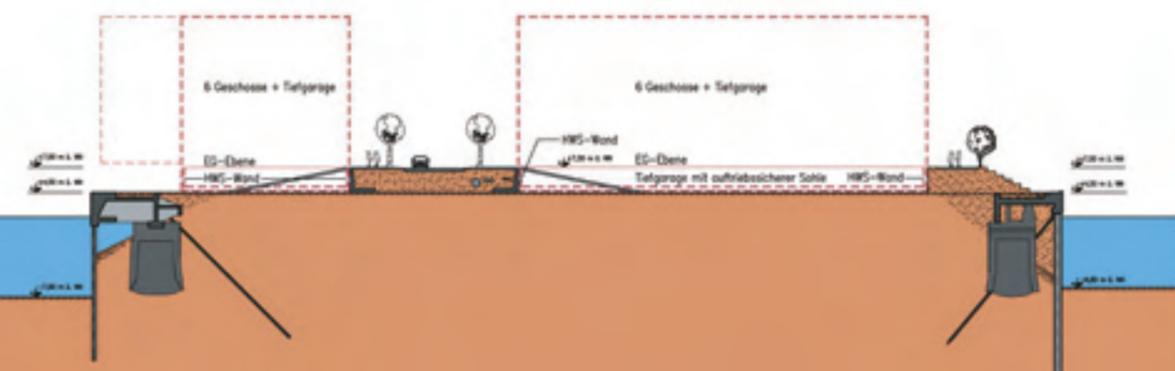
In der HafenCity kommen noch weitere wichtige gebietsspezifische Infrastrukturmerkmale hinzu, die auch die Baukosten der neuen Landnutzung vorbelasten. Das Gebiet der HafenCity ist eine mit Hafenecken durchzogene Insel im Elbstrom.

Bedingung für eine ebenso intensive wie urbane Nutzung sind daher externe und interne Verbindungen und Vernetzungen, die über insgesamt 25 sanierte bzw. neue Brücken hergestellt werden.

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



Ein komplexer Infrastruktureneubau ist Bedingung für die Umstrukturierung ehemaliger Hafenecken. In der HafenCity entsteht ein vollkommen neues Straßennetz, durch eine Vielzahl an Brücken ist sie bereits mit der bestehenden Innenstadt verbunden



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



tern über Normalnull; deshalb muss es gesondert gesichert werden.

Und schließlich verfügt die HafenCity nicht nur über eine Ufer- oder Wasserkannte zur Elbe (gut 3,3 Kilometer lang von West nach Ost); sie stellt auch eine integrierte Wasser- und Hafeneckenlandschaft mit zehn Kilometern Kontaktfläche von Wasser und Land dar, vielfach sogar mit seeschifftiefem Wasser und entsprechend tief reichenden Kaimauern. Insgesamt ist die Entwicklung der HafenCity-Infrastruktur also eine besonders anspruchsvolle und finanziell aufwändige Aufgabe, die zudem noch zeitgleich mit den vielen Hochbaumaßnahmen der privaten Bauherren erfolgen muss.

Das Areal der HafenCity ist von seiner Vergangenheit als Industrie- und Hafengebiet geprägt. Mit dem Ausbau der modernen Hafenanlagen ab 1862 hatte das

Gebiet seine charakteristische Prägung erhalten, die weitgehend bestehen bleibt: Hafenecken, Kaimauern und einige historische Bestandsgebäude machen heute – saniert und mit neuen Nutzungen belebt – den typischen Charakter der HafenCity aus.

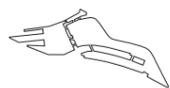
An vielen Stellen, wie zum Beispiel am Sandtorkai und am Dalmannkai, ließ sich die historische Bausubstanz der Kaimauern teilweise erhalten und behutsam wiederherstellen. Neu gebaut werden die Kaimauern an den Stellen, wo sie bereits zu stark beschädigt sind oder wo es – wie an den neuen Plätzen – noch keine gibt bzw. gab. Da die industrielle Nutzung des Gebiets ihre Spuren hinterlassen hatte, musste an manchen Orten zudem hoch kontaminierter Boden saniert werden.

Wichtige Voraussetzung für den Bau der HafenCity war und ist der Hochwasser-

schutz. Auf eine Eindeichung wurde bewusst verzichtet, denn für die gesamte 123 Hektar große Landfläche des Stadtteils hätte sie bereits vollständig vor Realisierung der ersten Hochbauten hergestellt werden müssen, wodurch ein zügiger Beginn der HafenCity-Entwicklung also nicht mehr möglich gewesen wäre. Gleichzeitig hätte eine Eindeichung erhebliche Vorlaufkosten verursacht. Stadträumlich würde ein Deich zudem sowohl Ausblick als auch die Nähe zu den Wasserflächen unterbinden und hätte viele den Stadtteil prägende Wasserbezüge zerstört.

Stattdessen werden die neuen Gebäude – wie auch die neuen Straßen – auf Warften gebaut: Diese 8 Meter über Normalnull hohen Sockel schützen vor Überflutung; in ihrem Inneren bieten sie Raum für hochwassersichere Tiefgaragen. Promenaden und teilweise auch Plätze verblei-

INFRASTRUKTUR



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



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

ben dagegen auf dem bisherigen Niveau des Gebiets von etwa 4 bis 5,5 Metern über Normalnull, wodurch der attraktive enge Bezug zum Wasser erhalten wird.

Eine weitere Herausforderung bei der Realisierung von Straßen und auch Hochbauten stellt der Tonboden des Stadtteils dar. Als sogenannte bindige Bodenschicht verändert Ton je nach Feuchtigkeit sein Volumen und ist somit für schwere Lasten nicht tragfähig. Deswegen entstehen alle Gebäude in der Hafencity auf Pfählen. Sie reichen in der Regel rund 20 Meter tief in den Erdboden und führen das auf ihnen lastende Gewicht hier in tragfähigere Bodenschichten ab. Allein auf der Ericusspitze wurden 1.000 Betonpfähle im Zuge der Bauarbeiten für das neue Spiegel-Verlagshaus und das Bürohaus Ericus-Contor eingebracht.

Im Straßenbau findet dagegen das Aufschüttverfahren seine Anwendung: Dabei drückt das Gewicht von aufgeschüttetem Sand zunächst den Wasseranteil aus dem noch nicht tragfähigen Boden heraus. Erst wenn das Wasser weitgehend entzogen ist und sich der Sand gesetzt hat, werden Leitungen eingebracht und die Fahrbahnen gebaut; die letzte Fahrbahndecke wird nach Abschluss der Hochbauten aufgebracht.

Sämtliche Straßen werden auf einem hochwassersicheren Niveau von 7,5 bis 8



Bestehende Innenstadt, Speicherstadt und Hafencity werden durch die Kibbelstegbrücken miteinander verbunden. Über die drei Bogenbrücken verläuft auch ein hochwassersicherer Rettungsweg

Metern über Normalnull angelegt; außerdem werden neue Brücken hochwassersicher gebaut bzw. alte Brücken saniert und angehoben. Eine Ausnahme von der Straßenerhöhung bildet nur der direkt zwischen Hafencity und Speicherstadt verlaufende Straßenzug. Am Sandtorkai / westlicher Brooktorkai war aufgrund der angrenzenden Speicherstadt eine Aufhöhung in der gesamten Breite nicht möglich.

Für die seltenen Fälle einer Sturmflut werden daher neue hochwassersichere Zugänge zur Hafencity hergestellt. Der erste verläuft bereits über die Kibbelstegbrücken: Im Normalfall stellen sie eine attraktive Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer dar, bei Hochwasser sind sie der Nutzung durch Rettungsfahrzeuge vorbehalten. Über die Oberbaumbrücke sowie die Straßen Brooktorkai, Shanghaiallee und Überseeallee verläuft die zweite hochwassersichere Verkehrsachse – diese ist auch im Hochwasserfall für den öffentlichen Verkehr geöffnet.

Zwar werden Straßen in der Hafencity schon frühzeitig geplant; die Realisierung von Fahrbahndecke, Fuß- und Fahrradwegen oder Parkbuchten erfolgt trotzdem nur sukzessive und in enger Abstimmung mit dem Hochbau. Denn erst wenn Bauherren und auch architektonische Entwürfe feststehen, können Grundstückszufahrten angelegt wer-

den. Im Zuge der Hochbaumaßnahmen nimmt die Baulogistik außerdem meistens auch die Nachbarflächen des Baugrundstücks stark in Anspruch.

Deshalb erhalten fast alle Fahrbahnen in der Hafencity zunächst eine provisorische Deckschicht. Die endgültige Verschleißschicht wird dann zusammen mit den Nebenflächen erst nach Fertigstellung der umliegenden Hochbauten hergestellt.

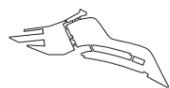
Anbindungen der Hafencity zur Hamburger Innenstadt stellen derzeit bereits vier Straßenbrücken her. Die in Ost-West-

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 Doppelrolle ein: In ihrer Fortsetzung führt sie direkt über die Kornhausbrücke und bildet über die Verlängerung der sogenannten Domachse eine direkte Verbindung bis zum Jungfernstieg. Den östlichen Stadtteil erschließen

Auf die Bedürfnisse von Fahrradfahrern und Fußgängern wurde bei der Verkehrsplanung ein besonderes Augenmerk gelegt. Das weit verzweigte Netz von ihnen vorbehaltenen Wegen ist außergewöhnlich engmaschig



## INFRASTRUKTUR



Überseeallee und Versmannstraße, die den Verkehr bis zu den Elbbrücken leiten.

Die zentrale Lage der HafenCity lädt allerdings auch dazu ein, auf das Auto zu verzichten: Ihr weit verzweigtes Netz von Fuß- und Fahrradwegen ist außergewöhnlich engmaschig (siehe Seite 38 ff.) und wer kein eigenes Fahrrad besitzt, kann sich am Großen Grasbrook eines der bereitstehenden roten „Stadträder“ des neuen Hamburger Fahrradleihsystems ausleihen.

Wesentliche Voraussetzung, um die HafenCity mit ihrer dichten Nutzungsmischung und ihrer hohen Besucherfrequenz nachhaltig zu entwickeln, ist auch ein effizientes engmaschiges System des öffentlichen Nahverkehrs. Zwei vorhandene Bahnhöfe der U-Bahn-Linien U1 und U3 befinden sich bereits an den Schnittstellen zur heutigen Innenstadt. Bis Herbst 2012 entsteht die neue U-Bahn-Linie U4 mit den zwei neuen Haltestellen Überseequartier und HafenCity Universität. Bereits bei Inbetriebnahme dieser Strecke wird mit 23.000 Fahrgästen zwischen Überseequartier, HafenCity Universität und Jungfernstieg gerechnet. Schon heute verfügt die HafenCity zudem 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 Ende 2010.

Das Verkehrssystem wächst also gemeinsam mit dem Stadtteil weiter; vorwiegend werden jetzt neue Infrastrukturprojekte auf den Weg gebracht. Eine weitere Brücke im Osten wird die Versmannstraße über das Großmarktareal mit der Amsinckstraße verknüpfen, wodurch die HafenCity erheblich vom Durchgangsverkehr entlastet wird. Ein neuer Tunnel schafft eine Verbindung zwischen dem durch Gleise abgetrennten Oberhafenquartier östlich der Shanghaiallee und dem Quartier Am Lohsepark. Diese frühestens ab 2012 entstehende Tunnelverbindung bietet Nutzern des Oberhafenquartiers auch einen schnellen Zugang zur U4 bzw. ihrer Haltestelle HafenCity Universität.

Über den westlichen Baakenhafen wird ebenfalls eine neue Brücke gebaut. Sie verbindet ab 2013 den nördlichen Teil des Quartiers Baakenhafen mit seinem Südteil und kann mittelfristig als Elbquerung weitergeführt werden. Aufgrund ihrer Lage,

die einen freien Ausblick auf die Norderelbe ermöglicht, stellt der laufende Realisierungswettbewerb besonders hohe Ansprüche an die Gestaltung des Brückenbauwerks. Für die ab 2012 östlich der neuen Brücke geplanten Hochbauten gewährleistet diese Brücke die hochwassersichere Anbindung der zentralen HafenCity.

Planung und Bau dieser komplexen Infrastrukturmaßnahmen verantwortet (außer auf den privaten Grundstücken) die stadteigene HafenCity Hamburg GmbH als Bauherrin. Finanziert werden diese qualitätsvollen und innovativen Infrastrukturleistungen ausschließlich durch Grundstücksverkäufe im Planungsgebiet. Nur die U4 wird von der Hamburger Hochbahn AG geplant und realisiert; die Finanzierung dieser neuen U-Bahn-Linie erfolgt über den Haushalt der Freien und Hansestadt Hamburg sowie über Zuschüsse aus Bundesmitteln. Die externe Anbindung der HafenCity (z. B. der Umbau der Domplatzachse), der geplante Umbau des Deichtorplatzes sowie der von anderen Knoten und der zukünftige Bau von Brücken zwischen HafenCity und anderen Stadtquartieren erfolgt über den Haushalt der Freien und Hansestadt Hamburg.



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

## BILDNACHWEIS

agenda/Huppertz: S. 48 oben rechts

Daniel Barthmann:  
S. 36 unten rechts, S. 37 oben, S. 43 unten

BB & GG Architectes:  
S. 41 oben

Michael Behrendt /  
Überseequartier Beteiligungs GmbH:  
S. 24 oben, S. 25 alle

BGP Architekten,  
Illustration: Raumbegleiter:  
Titel, S. 28 unten, S. 29 unten rechts

Bert Brüggemann: S. 33 unten links

Code Unique: S. 27 oben

Datenland / DC Commercial:  
S. 17 unten Mitte

Dalkia GmbH:  
S. 45 unten

Markus Dorf Müller: S. 31 unten links

Bina Engel: S. 37 Mitte

Fotofrizz:  
S. 4/5 oben, S. 8/9, S. 10/11 unten,  
S. 22/23, S. 26 unten, S. 31 oben

Gärtner & Christ: S. 35 unten

Christoph Gebler:  
Titel unten links, S. 16 unten, S. 17 unten  
links, S. 20 unten links, S. 36 unten links, S.  
37 Mitte rechts, S. 41 Mitte links

HafenCity Hamburg GmbH:  
S. 30 unten, S. 31 Mitte rechts,  
S. 46 Mitte, S. 48 unten

Hamburger Hochbahn AG:  
S. 48 oben links

Thomas Hampel/ELBE & FLUT:  
Titel oben links & oben rechts & Mitte  
rechts, S. 4 unten links & unten rechts, S. 5  
unten Mitte & unten rechts, S. 6 unten  
links, unten Mitte & unten rechts, S. 7  
unten links, unten Mitte & unten rechts, S.  
11 oben, S. 12/13 alle, S. 14 /15 alle, S. 16 oben  
links, S. 17 oben links & oben rechts, S. 18  
links, S. 19 Mitte links & Mitte rechts, S. 20  
unten rechts, S. 21, S. 28 oben & Mitte  
links, S. 29 unten links, S. 31 unten rechts, S.  
32 unten links & unten rechts, S. 33 oben  
links, oben rechts & Mitte unten, S. 36  
oben rechts, S. 38 alle, S. 40 unten, S. 42  
oben & unten, S. 43 oben, S. 46 unten, S. 47  
oben, S. 49 unten, S. 50 oben

Herzog & de Meuron:  
S. 34 oben rechts,  
S. 35 oben links & oben rechts

Oliver Heissner:  
Titel Mitte links, S. 34 oben links

Reto Klar: Klappe außen

KBNK Kähne Birwe Nähring Krause/  
Astoc Architects & Planners/Lichtecht:  
S. 17 unten links

Martin Kohler: S. 4 unten Mitte

Brigitte Kölle: S. 33 unten rechts

Michael Korol:  
S. 6 oben, S. 16 oben rechts, S. 19 unten,  
S. 20 oben, S. 24 unten, S. 26 oben,  
S. 30 oben

Tim Corvin Kraus: S. 41 Mitte rechts

Achim Multhaupt: S. 49 oben

Julian Sippel: S. 37 Mitte links

spine architects /  
Illustration: Munzinger PR:  
S. 29 oben

Theresa Thiele: S. 5 unten links

U-53 Büro für Kommunikationsdesign  
und Illustration GbR, Peter Pichler:  
S. 44 unten

Vattenfall: S. 44 oben, S. 45 oben

Wandel, Hoefler, Lorch + Hirsch:  
S. 28 Mitte rechts

WES & Partner Schatz, Betz, Kaschke,  
Wehberg-Krafft Landschaftsarchitekten /  
Felix Holzapfel-Herziger: S. 19 oben