

IMPRESSUM

Herausgeber: HafenCity Hamburg GmbH, Osakaallee 11, 20457 Hamburg
V.i. S. d. P.: Susanne Bühler
Redaktion: Eileen Stiller, Janina Jeske
Schlussredaktion: Gustav Mechlenburg
Design: lab3 mediendesign
Druckerei: Team Langebartels
14. Ausgabe, Hamburg, Oktober 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

HAFENCITY
HAMBURG



WWW.HAFENCITY.COM



HAFENCITY HAMBURG

PROJEKTE

EINBLICKE IN DIE
AKTUELLEN ENTWICKLUNGEN

HAFENCITY
HAMBURG



Editorial

Seit zehn Jahren erleben die Hamburger eine Stadt im Werden: Mit der HafenCity entsteht an der Elbe eine neue City mit maritimem Flair, die Arbeiten und Wohnen, Kultur und Freizeit, Tourismus und Einzelhandel miteinander verbindet. In den westlichen Quartieren ist bereits – für viele überraschend – ein lebendiger neuer Stadtteil entstanden; Bewohner, Beschäftigte und Besucher haben sich die Plätze, Promenaden, Restaurants und Cafés längst angeeignet, und die zahlreichen Geschäfte und Dienstleistungsangebote sind ebenso wenig aus dem Stadtbild wegzudenken wie Grundschule und Kita. Im Zentrum der HafenCity zeigt das Überseequartier seit Herbst 2010 seine stadträumlichen Qualitäten; die ersten Geschäfte haben bereits eröffnet.

Die östlichen Quartiere befinden sich hingegen noch im Planungsstadium, für sie wurde der ursprüngliche Masterplan aus dem Jahr 2000 den neuen Erkenntnissen und Rahmenbedingungen angepasst und im Sommer 2010 öffentlich vorgestellt und diskutiert. Die Quartiere haben durch die Überarbeitung eine eigenständige Identität erhalten; geplant ist eine Schwerpunktsetzung für den Oberhafen als Kreativ- und Kulturquartier, den Baakenhafen als Wohn- und Freizeitquartier und das Quartier Elbbrücken als metropolitaner Wohn- und Geschäftsstandort. Die HafenCity ist somit erstmals bis zu ihrer östlichen Spitze auf der Masterplanebene zu Ende gedacht.

Die Überarbeitung des Masterplans für die östlichen Quartiere zeigt, dass Wohnen einen sehr hohen Stellenwert in der Entwicklung der HafenCity besitzt. Die Wohnqualität in den östlichen Quartieren wurde gegenüber der Ausgangsplanung deutlich gesteigert, es wird insgesamt mehr und auch größere Wohnungen gebaut als im Jahr 2000 geplant. Darüber hinaus ist der Grünanteil deutlich erhöht worden, und die östlichen Quartiere werden durch die Weiterführung der U-Bahn bis an die Elbbrücken ideal an die City angebunden sein.

Schon heute ist die HafenCity der Standort für qualitativ hochwertigen Wohnungsbau in der Hamburger City. Allein im Jahr 2010 werden in der HafenCity Flächen für ca. 1.000 Wohnungen ausgeschrieben oder anhandgegeben, zum ersten Mal wird am Lohsepark auch gefördertes Wohnen realisiert. Gleichzeitig sind die ersten Mieter in ihre Wohnungen im Überseequartier gezogen, und ein weiteres Baugemeinschaftsprojekt ist bezugsfertig. Dass die HafenCity als Wohnstandort für ganz unterschiedliche Bewohnergruppen so beliebt ist, ist kein Zufall: in dieser Citylage wird ihren Bedürfnissen umfassend Rechnung getragen. Kitas, Kindergärten, Schulen (weitere in Planung), die Nahversorgung und 150.000 Arbeitsplätze werden sich ebenso wie Kultur- und Freizeitangebote in Fußwegeentfernung befinden. Die vielfach auch aus Gründen der Nachhaltigkeit geforderte Renaissance der Innenstadt ist in Hamburg auf beson-



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

ders eindrucksvolle Weise mit der HafenCity überwiegend auf dem Weg der Realisierung. Aber nicht alles kann geplant werden; vieles bedarf des Engagements von Unternehmen und Bewohnern.

Bereits heute gibt es viele nachbarschaftliche Netzwerke und verschiedene Formen des quartiersbezogenen Engagements. Eine wichtige Rolle spielt dabei das im Herbst 2009 gegründete Netzwerk HafenCity e. V., das allen Anliegern des Stadtteils ein Forum der Kooperation und Diskussion bietet.

Die HafenCity trägt damit nicht nur zur Vielfalt Hamburgs bei, sondern ist selbst auch Ergebnis vielfältiger Ansprüche.

Ihre HafenCity Hamburg GmbH

DATEN ZUR HAFENCITY

- Gesamtgröße: 157 Hektar
- Landflächen: 126 Hektar
- mehr als 2,25 Millionen m² BGF
- 5.800 Wohnungen für 12.000 Menschen
- Dienstleistungsflächen für über 45.000 Arbeitsplätze
- Erweiterung der Hamburger Innenstadt um 40 %
- derzeit 78 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)
- 10,5 Kilometer Kaipromenaden

- öffentliche Plätze am Wasser:
 - Magellan-Terrassen (fertiggestellt Juni 2005): 4.700 m²
 - Marco-Polo-Terrassen (fertiggestellt September 2007): 6.400 m²
 - Vasco-da-Gama-Platz (fertiggestellt September 2007): 2.700 m²
- Kultureinrichtungen:
 - Elbphilharmonie (Fertigstellung 2013)
 - 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)
 - Zweite Grundschule und weiterführende Schule (in Planung)
 - HCU HafenCity Universität (Fertigstellung 2013)
 - Kühne Logistics University (in Planung, Betriebsaufnahme 2010)
 - International School of Management (Wintersemester 2010)



Foto: Fotofrizz
Modell: Michael Korol, HafenCity Hamburg GmbH

Inhalt

DAS PROJEKT HAFENCITY	04
AM SANDTORKAI / DALMANNKAI	10
AM SANDTORPARK / GRASBROOK	14
BROOKTORKAI / ERICUS	16
STRANDKAI	18
ÜBERSEEQUARTIER	20
ELBTORQUARTIER	24
AM LOHSE PARK	28
BAAKENHAFEN	32
OBERHAFEN	34
QUARTIER ELBBRÜCKEN	36
KULTURELLE HÖHEPUNKTE	38
SOZIALE ENTWICKLUNG	42
ÖFFENTLICHE STADTRÄUME	44
NACHHALTIGKEIT	48
INFRASTRUKTUR	52
DIE ÜBERARBEITUNG DES MASTERPLANS	56

fertiggestellt

im Bau/Bauvorbereitung

Anhandgabe

Ausschreibung/Anhandgabereife

Flächenvorbereitung

Quartiere

Projekte

U U-Bahn-Station

A

AM SANDTORKAI/
DALMANNKAI

fertiggestellt

B

AM SANDTORPARK/GRASBROOK

weitgehend fertiggestellt

D

STRANDKAI

im Bau

F

ELBTORQUARTIER

im Bau

H

OBERHAFEN

J

QUARTIER
ELBBRÜCKEN

1

ELBPILHARMONIE

auf dem Kaispeicher A

3

SPORTBOOTMARINA

im Grasbrookhafen

5

MARCO-POLO-TERRASSEN

fertiggestellt

7

GRUNDSCHULE

am Sandtorpark

9

SCIENCE CENTER/
WISSENSCHAFTS-
THEATER

10

INTERNATIONALES
MARITIMES MUSEUM
HAMBURG

im Kaispeicher B

11

HAFENCITY UNIVERSITÄT

12

GEDENKORT EHEM.
HANNOVERSCHER
BAHNHOF

Das Projekt HafenCity

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

Mit der Entwicklung einer neuen City setzt Hamburg mindestens europaweit neue Maßstäbe: Auf einer Fläche von 157 Hektar entsteht ein lebendiger Stadt- raum mit einer Mischung von Arbeits- und Wohnnutzung, Einzelhandel, Freizeit, Gastronomie und Kultur. Was ihn von ähnlichen Stadtentwicklungsprojekten unterscheidet, sind seine zentrale Stadt- lage 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 Gebiet auf 7,5 bis 8 Meter über Normalnull angehoben. Dadurch erhält das frühere Hafen- und Industrieareal eine neue charakteristische Topografie, die den Zugang zum Wasser und das hafentypische Milieu bewahrt. Die Zielsetzungen der HafenCity-Entwicklung sind dabei sehr komplex.

ZIELSETZUNGEN

Die HafenCity erweitert die heutige City- fläche in rund 25 Jahren um 40 Prozent. Impulswirkung hat ihre Entwicklung sowohl für die gesamte Hansestadt mit ihren fast 1,8 Millionen Einwohnern als auch für die 4,3 Millionen Einwohner starke Metro-

polregion. Hamburg geht mit der Hafen- City-Entwicklung gestärkt in den Wettbewerb europäischer Metropolen.

Dabei ist die Aufgabe umfassend: Es gilt, ein neues Stück Stadt städtebaulich und architektonisch zu definieren. Mehr als 2,25 Mio. m² Bruttogeschossfläche (BGF) werden neu gebaut; es entstehen 5.800 Wohnungen für 12.000 Einwohner, Dienstleistungsflächen mit mehr als 45.000 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 seinen gewachsenen Strukturen. 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.

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. Nahezu 1 Million m² Bruttogeschossfläche



Ein Nebeneinander von Sein und Werden: Im Westen der HafenCity ist mit dem ersten Quartier Am Sandtorkai / Dalmannkai und den zahlreichen Freiräumen am Wasser bereits ein lebendiges Noch im Bau befinden sich unter anderem die Elbphilharmonie und die Promenade an der Osakaallee

Ensemble entstanden; von ebenso urbanem wie maritimem Flair wird der Alltag hier geprägt.



sind fertiggestellt, im Bau oder stehen kurz vor Baubeginn. Grundlage für die bevorstehende Entwicklung der östlichen HafenCity bildet eine 2010 fortgeschriebene und überarbeitete Fassung des ursprünglich im Jahr 2000 beschlossenen Masterplans.

Im Oktober 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 fertiggestellt. Mittlerweile sind dort zahlreiche soziale Netzwerke entstanden; in den Erdgeschossen haben Cafés, Restaurants, Bars oder Geschäfte eröffnet. Zudem nutzen Bewohner, Beschäftigte und Besucher die vielfältigen öffentlichen Stadträume.

Ebenfalls weitgehend komplettiert wird Anfang 2011 der Hochbau im benachbarten Quartier Am Sandtorpark / Grasbrook. Eine Grundschule mit Hort und Kindertagesstätte hat 2009 ihren Ganztagsbetrieb aufgenommen. Mit dem Hamburg-America-Center und der International Coffee Plaza wurden prägnante Bürogebäude bezogen,

Wohngebäude folgen bald. Jüngster – und größter – Büronutzer der HafenCity ist seit Frühjahr 2010 der Germanische Lloyd: Mit rund 1.600 Angestellten hat sich das Unternehmen in seiner neuen Zentrale im Quartier Brooktorkai / Ericus niedergelassen. In deren Nachbarschaft bezieht im Frühjahr 2011 der Spiegel-Verlag sein neues Hauptgebäude.

Das erste Gebäudeensemble auf dem Strandkai, bestehend aus der Unilever-Zentrale und dem Wohnturm Marco-Polo-Tower, ist ebenfalls bezogen und wurde bereits mit Architekturauszeichnungen prämiert. Mit den Elbterrassen und der Promenade bietet das Quartier die ersten direkt an der Elbe liegenden öffentlichen Freiräume.

Auch die Entwicklung des Elbtorkais nimmt Fahrt auf: Bereits 2008 eröffnete das Internationale Maritime Museum Hamburg im historischen Kaispeicher B, und ab Frühjahr 2011 wird die neue HafenCity Universität (HCU) realisiert. Ein markantes Mäander-Gebäude – bestehend aus der neuen Greenpeace-Zentrale, dem designport hamburg sowie einem Wohngebäude – ist ab Ende 2010 im Bau. Wei-

tere innovative Projekte werden mit dem Ökumenischen Forum, dem Musikerhaus und dem integrativen Stadthaushotel realisiert. Nahezu alle Bauvorhaben sollen 2012 fertiggestellt sein.

Das Überseequartier, mit einer Fläche von 7,9 Hektar das zentrale Herzstück der HafenCity, zeigt bereits mit seinen ersten fertiggestellten Gebäuden seinen beeindruckenden metropolitenen Charakter. Im Norden des Quartiers wurden im Sommer 2010 die ersten Wohnungen bezogen, kurz darauf eröffneten die ersten Geschäfte; fertiggestellt wird der Nordteil Ende 2011. Im Oktober 2010 begannen die Arbeiten im Süden des Überseequartiers. Zuvor hatte hier noch der Rohbau für die gleichnamige U-Bahn-Haltestelle der U4 fertiggestellt werden müssen, die im Herbst 2012 ihren Betrieb aufnimmt. Der Großteil des Überseequartiers wird 2013/2014 entwickelt sein.

Auf dem historischen Kaispeicher A wächst unterdessen beständig die vom Architekturbüro Herzog & de Meuron entworfene Elbphilharmonie. Fertiggestellt und eröffnet wird das neue Hamburger Wahrzeichen mit seinen zwei Konzertsä-

len, einem Fünf-Sterne-Hotel und ca. 45 Wohnungen voraussichtlich 2013.

Längst ist die HafenCity also von der Phase der Projektplanung in die Phase intensiver Realisierung getreten – mehr noch: Mit der Überarbeitung des Masterplans für die östlichen Quartiere ist die HafenCity erstmals bis an ihre östliche Spitze an den Elbbrücken zu Ende gedacht. Während die westlichen Quartiere schon heute einen lebendigen und urbanen Stadtteil bilden, gehen die drei Quartiere Baakenhafen, Oberhafen und Elbbrücken ab 2011 in die Entwicklung (siehe Seite 32–37).

ENTWICKLUNGSPROZESS

Für Hamburg ist die HafenCity nicht nur ein großes Immobilienprojekt, dessen Einzelprojekte möglichst schnell und effizient realisiert werden – es soll vielmehr Stadtqualität entstehen. Die HafenCity Hamburg GmbH bündelt daher als städtischer Entwicklungsmanager, Grundstückseigentümer und Bauherr der Infrastruktur (außer U-Bahn) die Aktivitäten. Die Bebauungsplan- und Baugenehmigungsverfahren sind

Die Quartiere der HafenCity
im Überblick

in eigenen Arbeitsgruppen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt konzentriert. Seit dem 1. Oktober 2006 hat die HafenCity den Status eines sogenannten Vorranggebiets inne: Alle Bebauungspläne werden 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 Wettbewerbsentscheidet. 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 Vergabekriterium gilt vielmehr die Qualität der vorgelegten Nutzungskonzepte – 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 kann über ein geeignetes Grundstück verhandelt werden.

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 Anhangabeverfahren. 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. Mit klaren Taktungen im Abstimmungsprozess wird eine hohe Prozessgeschwindigkeit gewährleistet.

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



Ort mit hoher Aufenthaltsqualität: Sowohl Hamburger als auch Besucher der Hansestadt flanieren auf den vielen qualitätsvollen Plätze, Promenaden und Freitreppen mit direktem

Wasserbezug. Die beständig weiter in die Höhe wachsende Elbphilharmonie gilt schon jetzt als Sehenswürdigkeit (1. und 3. Bild von links)



AM SANDTORKAI / DALMANNKAI



Kleinteilig und lebendig: erstes Quartier der HafenCity

Mit dem städtebaulichen Ensemble Am Sandtorkai / Dalmannkai wurde im Frühjahr 2009 das erste 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 Ham-

burg Maritim dient diese u. a. als Liegeplatz 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; so bleibt noch genügend Platz für die Promenade. Südlich des Traditionsschiffhafens erstreckt sich die Landzunge des Dalmannkais zwischen Sandtorhafen und Grasbrookhafen.

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

Klammer bieten unter anderem die vielfältigen Plätze und Promenaden des Quartiers.

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 Haupteindeichlinie 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 intensiv 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, sowohl in Straßen- als auch Wasserlage. Besonders klar erkennbar ist der Höhensprung im Norden des Sandtorkais, also an der Schnittstelle zur komplett auf historischem Höhenniveau verbleibenden Speicherstadt.

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 m² großen urban gestalteten Magellan-Terrassen erinnern an ein Amphitheater und werden häufig für größere Veranstaltungen genutzt. Die 6.400 m² großen Marco-Polo-Terrassen wirken dagegen weicher und grüner. Grasinseln und Holzdecks laden zum Verweilen ein, Bäume spenden Schatten. Als dritter Platz komplett der kleinere Vasco-da-Gama-Platz das Ensemble. Auf diesem Quartiersplatz wurde auch ein Basketball-Feld 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 Bar-

celona. Bezüge wurden u. a. durch die Verwendung wiederkehrender Materialien und durch die einheitliche Gestaltung von Warftkanten sowie Straßenlaternen hergestellt. BHF Landschaftsarchitekten gestalteten hingegen Sockel und Promenade am Sandtorkai – und wurden hierfür 2008 mit dem Preis „Beste Projekte 1989–2008“ des Jahrbuchs „Architektur in Hamburg“ ausgezeichnet. 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 Stadtopografie – 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.

Ebenso ausdifferenziert wie die Architektur sind die Nutzer und Nutzungskonzepte des städtebaulichen Ensembles. So stellt sich seine Bevölkerungsstruktur



Entlang des Grasbrookhafens lädt die Dalmannkai-promenade zum Spazieren und Verweilen ein. Die schwimmende Platzanlage des Traditionsschiffhafens schafft wieder Leben im historischen Sandtorhafen



Der Traditionsschiffhafen im Sandtorhafen stellt den Mittelpunkt des städtebaulichen Ensembles am Sandtorkai / Dalmannkai dar. An der Spitze ist die Elbphilharmonie im Bau. Südlich des Quartiers wird im derzeit noch ungenutzten Grasbrookhafen eine Marina entstehen

AM SANDTORKAI / DALMANNKAI



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

bereits sehr 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 städtebauliches Ensemble, in dem äußerst unterschiedliche Projekte realisiert worden sind: Sowohl Miet- als auch Eigentumswohnungen stehen zur Verfügung. Viele

Wohnungen sind für mittlere Einkommen finanzierbar, 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 mittlerweile 270 Unternehmen das Quartier. Vor allem kreative und moderne Dienstleister haben sich angesiedelt. Am stärksten vertreten sind die Medien- und Logistikbranche und, solange in der HafenCity 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 Be-

gegnung sind neben den Stadträumen vor allem die Erdgeschossflächen der meisten Gebäude auf dem Dalmannkai. Mit fünf 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 rund 6.000 m² Fläche realisiert. Manche Konzepte haben die spezifischen Charakteristika des ehemaligen Hafengebiets aufgegriffen und in neue Angebote umgewandelt: So ist das Meßmer Momentum beispielsweise der Welt des Tees gewidmet. Es beinhaltet



Urlaubsstimmung auf der Dalmannkaipromenade: Gastronomen bieten hier Außenterrassen mit Blick auf den Grasbrookhafen und den markanten Marco-Polo-Tower. Mit ihrem Ausblick auf den Hafen vermittelt die Promenade ein Gefühl von Weite

Großstädtisch und maritim zugleich: Von den Magellan-Terrassen aus schweift der Blick über historische Segelschiffe und moderne Gebäude



Die Pontons des Traditionsschiffhafens heben und senken sich mit den Gezeiten. Stets verändert sich so auch die Wahrnehmung von Schiffen, Kaimauern, Promenaden und Architektur

u. a. eine Tee-Lounge, einen Tee-Shop sowie ein Tee-Museum.

Wichtige Impulse werden noch von der aufseherregenden Elbphilharmonie erwartet. Ihre Integration ins Quartier kann schon heute als besonders gelungen gelten: Das Konzerthaus wird voraussichtlich 2013 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 hochverdichtetes städtebauliches Ensemble integriert; dennoch liegt es auf der in die Elbe hineinragenden Kaispitze seiner besonderen Bedeutung entsprechend hochgradig exponiert.

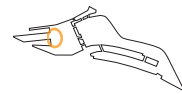
Naturgemäß ist das Prinzip der dichten Nutzungsmischung auch mit einer Reihe von Herausforderungen verbunden. Inmitten der entstandenen Urbanität muss dem Interesse der Bewohner nach geschützten nachbarschaftlichen Räumen

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 gewähren freie Ausblicke aufs Wasser. Gleichzeitig bieten sie den Bewohnern geschützte Privaträume, denn wegen des Höhenunterschieds zur tiefer liegenden Promenade bleiben sie von dort aus wenig einsehbar. 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 Sandtorkai. Hier hat sich eine stark vernetzte soziale Infrastruktur entwickelt: Neben der Grundschule 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 2009 konstituierte sich zudem der Verein Netzwerk HafenCity e. V., der viele soziale Potenziale im Stadtteil bündelt. Zu seinen 37 Gründungsmitgliedern gehören neben vielen Bewohnern auch Initiativen, Institutionen und Firmen (siehe Seite 42 f.). 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 Grundschule und wachsende Unternehmen

Das Prinzip der Nutzungsmischung wird im Quartier zwischen Sandtorhafen und Überseequartier besonders konsequent umgesetzt. Stadträumlich prägendes Element ist der grüne Sandtorpark, um den herum sich alle Gebäude gruppieren. Diese künftig mit Hügeln und einer Spielwiese gestaltete Grünfläche eint maritime Hafenatmosphäre und Großstadtfair. Auf den angrenzenden Freiflächen finden die Materialien und die Bodengestaltung der Magellan-Terrassen ihre Fortsetzung; dem für das Freiraumkonzept der westlichen HafenCity verantwortlichen Büro EMBT aus Barcelona gelingt dadurch eine städtebauliche Klammer für verschiedenartige Nutzungen.

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 zentrale Flächen schon 2006 – rund 15 Jahre früher als im Masterplan vorgesehen –

für die Bebauung bereitgestellt. Alle Projekte des Quartiers befinden sich inzwischen im Bau; die ersten wurden 2009 von ihren Nutzern bezogen.

Die Katharinenschule nahm im Sommer 2009 ihren Unterrichtsbetrieb auf. Seitdem stellt die Grundschule einen Ort dar, an dem sich soziales Leben in besonderer Weise verdichtet: Die dreizügig geplante Schule garantiert Ganztagsbetreuung, weitere Betreuungsmöglichkeiten bietet eine Kindertagesstätte mit Hort. Insgesamt können in dem Gebäude 450 Kinder betreut werden. Die integrierte Turnhalle wird nach Schulschluss weitergenutzt,

z. B. vom Sportverein Störtebeker SV oder den Betriebssportgruppen von im Stadtteil ansässigen Firmen wie Pantaenius und NYK Line. In dem von den Architekten Spengler & Wiescholek entworfenen Bau sind 30 Wohnungen entstanden. 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



Seit Anfang September verleiht der Sandtorpark dem Quartier eine grüne Seele. Auch 27 Bäume werden die hügelige Grünfläche schmücken



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



Der Sandtorpark wird mit Bäumen, Grasflächen und Hügeln gestaltet. Das an die Grünanlage grenzende DC Commercial Center bietet Raum für kleinere und mittelständische Unternehmen



Auf dem Dach der Katharinenschule steht den Kindern ein attraktiv gestalteter Pausenhof zur Verfügung ...



... und weitere geschützte Spielflächen wurden vor dem Schulgebäude und der Kita angelegt

Baugemeinschaft Hafenliebe wird auf familienfreundliches Wohnen Wert gelegt: Unter den künftig 130 Bewohnern ihrer vier Häuser sind rund 40 Kinder. Schon früh konnten die Mitglieder der Baugemeinschaft individuelle Bedürfnisse in die Planungen einbringen; im Innenhof verfügen alle Hausgemeinschaften über einen Gartenanteil. Die Wohnungen werden Ende 2010 bezogen.

Das Quartier zeichnet sich auch durch seinen internationalen Charakter aus. Nördlich des Sandtorparks lassen sich im 8.700 m² 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 in diesem von Richard Meier entworfenen Bauwerk (Entwickler: DS Bauconcept) bereits für zahlreiche kulturelle Angebote.

Die drei Gebäude der benachbarten International Coffee Plaza (27) wurden ebenfalls von Pritzker-Preisträger Meier entworfen. Ihre Realisierung lag bei der Unternehmerfamilie Neumann sowie einem Joint Venture von DS-Bauconcept und der Neumann Gruppe, einer der weltweit größten Rohkaffee-Dienstleister, belegt seit Anfang 2010 den 13-stöckigen Turm; daneben sollen sich auf den insgesamt 16.900 m² BGF des Ensembles weitere Unternehmen aus dem Kaffeesektor niederlassen. Auch die



Der Sandtorpark bildet das – inzwischen begrünte – Zentrum des Quartiers. Die Wohn- und Geschäftgebäude gruppieren sich um die Parkanlage, deren Gestaltung auf die südwestlich gelegenen Magellan-Terrassen Bezug nimmt

für Einzelhandel und Gastronomie vorgesehenen Flächen (1.200 m²) sind themenbezogenen Konzepten vorbehalten, ein Restaurant steht als Nutzer bereits fest.

Zwei weitere Bürogebäude bieten Raum für wachsende Unternehmen: Das SKAI (25) mit 16.000 m² BGF wurde vom Hamburger Büro Böge Lindner Architekten entworfen. Erste Flächen in dem Neubau (Bauherr: DWI Grundbesitz) sind inzwischen vermietet. Im Frühjahr zog ElitePartner ein, im Erdgeschoss eröffneten das Café „Espression by Lavazza“ und eine internationale Apotheke. Zwischenzeitlich diente das Gebäude als Raum für Kunstausstellungen. Für kleinere und mittelständische Unternehmen entsteht südwestlich des Sandtorparks ein Commercial Center mit 14.600 m² BGF (Bauherr: DC Commercial sowie Wölbern Invest AG). Das mit dem Umweltzeichen HafenCity in Gold vorzertifizierte Bürogebäude (30) wird die Wölbern Invest AG teilweise selbst nutzen; die übrigen Flächen lassen sich in Einheiten von 200 bis 400 m²

einzelnen anmieten. Im Erdgeschoss ist ein hochwertiges Angebot aus Einzelhandel und Gastronomie vorgesehen.

Alle Projekte sollen bis Anfang 2011 realisiert sein. Der Sandtorpark zeigt aber bereits heute sein grünes Gesicht, auch wenn die Restarbeiten noch bis 2011 andauern. Das letzte Gebäude des Quartiers – ein Wohngebäude – kann ab 2013 gegenüber dem Grasbrookpark im Süden entstehen, nachdem die dortige U-Bahn-Baustelle geräumt sein wird.

Begonnen hatte die Entwicklung des Quartiers allerdings bereits 2003: Damals bezog das Softwareunternehmen SAP seine Geschäftsstelle mit Schulungszentrum (32). 2006 folgte der Logistikkonzern Kühne + Nagel mit seiner Deutschlandzentrale und internationalen IT-Zentrale (31). Als HafenCity-Pioniere hatten sich beide Firmen neben der Kaffeelagerei niedergelassen – jetzt sind sie im Herzen eines ebenso quirligen wie urbanen Quartiers angekommen.

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: Es wird von den historischen Backsteinbauten der Speicherstadt, dem Brooktorhafen und dem Verbindungskanal zum Holländischbrookfleet eingerahmt. Den westlichen Quartiersteil mit insgesamt 52.000 m² Bruttogeschossfläche (BGF) realisierten der Germanischen Lloyd und die Quantum Immobilien AG. Der Einzug von 1.600 Mitarbeitern des Germanischen Lloyd im März 2010 markiert die bis heute größte Unternehmensansiedlung in der HafenCity. Einer der Türme des Ensembles bietet 30 Wohnungen mit Blick auf den Lohsepark; die ersten Mieter ziehen voraussichtlich noch 2010 ein. In direkter Nachbarschaft bereitet die International School of Management seit diesem Wintersemester auf ihrem neuen Campus Studierende auf

Tätigkeiten in der internationalen Wirtschaft vor, ebenso wie die Kühne Logistics University (bis das eigene Gebäude im Elbtorquartier fertig wird).

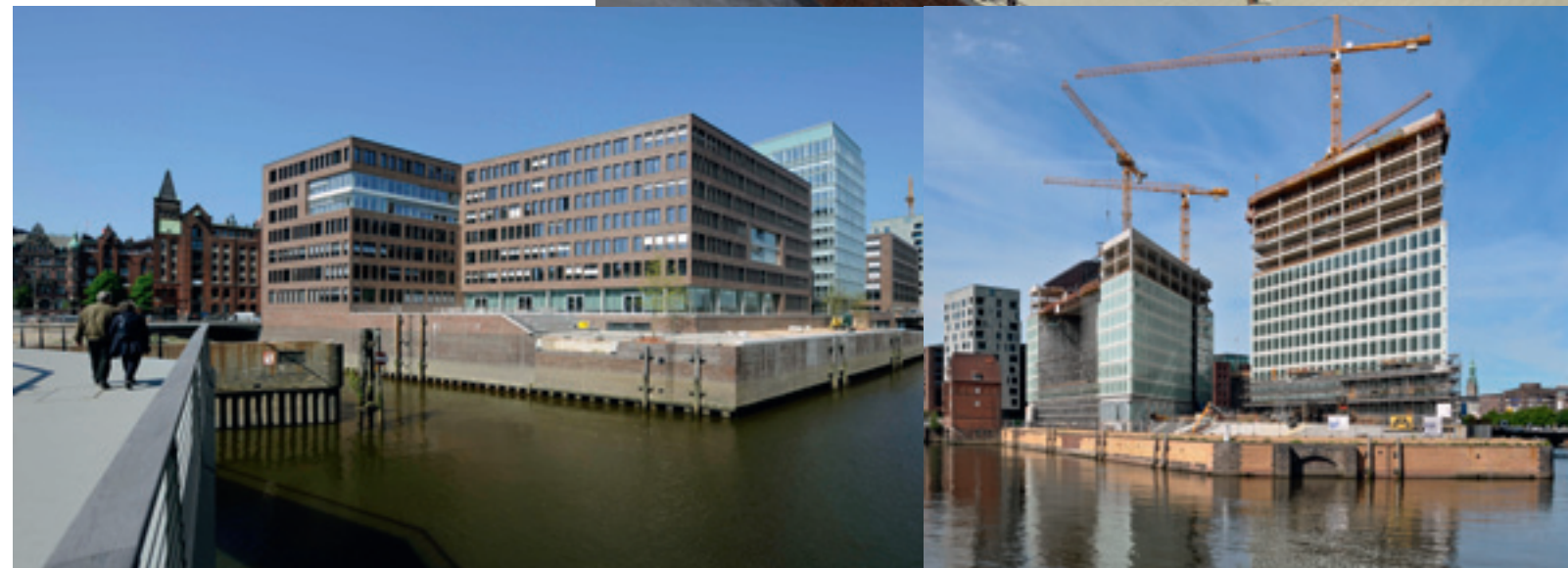
Prägend für den Brooktorkai ist eine mäandrierende Gebäudestruktur, die durch drei neugeschossige Punkthäuser aufgelockert und pointiert wird. Milieugeber ist die benachbarte Speicherstadt, deren Farbigkeit durch Verblendungen aus rotem Backstein zitiert wird. Die Punkthäuser heben sich mit Naturstein, grünem Gussglas bzw. Lochblech aus Kupfer deutlich davon ab und gewähren weite Ausblicke auf die Speicherstadt und den Brooktorhafen. Das Büro gmp von Gerkan, Marg und Partner (Hamburg) hatte den städtebaulichen Wettbewerb für den Brooktorkai (ohne Ericusspitze) gewonnen. Die Architekten Wettbewerbe entschieden neben gmp auch Jan Störmer Archi-

tekte (Hamburg) sowie Antonio Citterio and Partners (Mailand) für sich.

Eine Bereicherung des Freiraums stellt die von Dietmar Feichtinger entworfene Shanghaibrücke dar. Sie verbindet die beiden Ufer des Brooktorhafens durch die neue hochwassersicher gelegene Shanghaiallee. Fast so breit wie lang bietet die Brücke großzügige Fußgänger- und Radfahrerbereiche; ihre Tragkonstruktion versteckt sie komplett unter den Fahrbahnen. Der Architekten- und Ingenieurverein Hamburg (AIV) kürte die Shanghaibrücke zu einem von drei Hamburger Bauwerken des Jahres 2006.

Seit Anfang 2010 entsteht am Brooktorhafen eine von WES & Partner Landschaftsarchitekten gestaltete Promenade, die bis zur Ericusspitze führt. Eine weitere neue Fußgängerbrücke wird über das St.-Annen-Fleet

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



Die vorwiegend verklinkerten Fassaden der Bauten am Brooktorkai beziehen sich erkennbar auf die historische Speicherstadt, den wichtigsten Milieugeber des Quartiers. Gleichzeitig setzen Hochpunkte auch eigene, selbstbewusste Akzente. Der Bau der neuen Spiegel-Zentrale nimmt bereits seine markante Form an (rechts)



führen und eine Verbindung von der Promenade bis zum neuen St.-Annen-Platz und zum Überseequartier schaffen. Zusammen mit dem südlich des Quartiers eröffneten Internationalen Maritimen Museum Hamburg, dem bald weiter westlich pulsierenden Überseequartier sowie dem Germanischen Lloyd entsteht bis Ende 2010 ein spektakuläres Entree zur zentralen HafenCity.

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 Frühjahr 2011 führt die Spiegel-Gruppe ihre Hamburger Redaktionen (u. a. „Der Spiegel“, „Spiegel TV“, „Spiegel Online“, „Manager Maga-

zin“) hier auf rund 30.000 m² BGF zusammen. Verlagshaus und Ericus-Contor (20.000 m² BGF) wurden vom Büro Henning Larsen Architects (Kopenhagen) geplant. Ihr Konzept stellt Bezüge zu Speicherstadt und Elbphilharmonie her und wird so auch dem Standort mit seiner hohen städtebaulichen Bedeutung als zentralem Entree zur HafenCity gerecht.

Der Neubau für die Spiegel-Gruppe ist bereits mit dem HafenCity Umweltzeichen in Gold vorzertifiziert. Ausschlaggebend waren u. a. ein niedriger Gesamt-Primärenergiebedarf mit weniger als 100 Kilowattstunden pro m² und Jahr und die Nutzung von Geothermie und Photovoltaikanlagen. Außerdem überzeugt das Gebäude durch seinen öffentlichen Charakter: Die Erdgeschosse sind teilweise für publikumswirksame Nutzungen vorgesehen, und ein zwischen den beiden Gebäuden verlaufender Boulevard führt zu einer zweiten Plaza mit Blick auf den Ericusgraben.

In bester Lage zur bestehenden Innenstadt erstreckt sich die Mäanderstruktur des Brooktorkais über vier Baufelder (35–38). Das Ericus-Contor und das Spiegel-Verlagshaus befinden sich noch im Bau und schließen sich auf der Ericusspitze unmittelbar an

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 schon heute die südliche, von den Elbbrücken einsehbare Stadtansicht. Grundstruktur seiner Blockrandbebauung sind sechs- bis siebengeschossige Ensembles; in diese werden bis zu 15 Stockwerke bzw. 55 Meter hohe Turmaufsätze und Einzeltürme integriert oder auch frei stehend gebaut. Diese sieben Hochpunkte gewähren ihrerseits spektakuläre 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 gewonnen. Insgesamt entstehen rund 200.000 m² Bruttogeschossfläche (BGF) auf zehn Baufeldern. Im östlichen Bereich des Quartiers überwiegen Büroflächen für moderne Dienstleistungen; auf den Bau von Wohnungen wird hier direkt an der Wasserkante wegen des nahen Kreuzfahrtterminals verzichtet.

Wohnungen werden dafür am Grasbrookpark errichtet; die besonders exponierten Lagen der Kaizunge westlich des

neuen Unilever-Gebäudes werden wegen des größeren Abstands sogar exklusiv für Wohnnutzung reserviert. Eine Ausnahme bilden nur deren publikumswirksam genutzten Erdgeschossflächen.

Die Entwicklung des Strandkais hatte früher begonnen als geplant. Das erste Ensemble entstand direkt an den Marco-Po-

lo-Terrassen, es besteht aus einem Bürogebäude und einem Wohnturm. In das Bürogebäude (59) zog im Sommer 2009 der Konsumgüterkonzern Unilever mit seiner Zentrale für die deutschsprachigen Länder; auf 25.000 m² BGF arbeiten dort 1.200 Mitarbeiter. Der Neubau beeindruckt durch seine ökologische Nachhal-



Der städtebauliche Entwurf für den Strandkai sieht insgesamt sieben 55 Meter hohe Türme vor; ein Großteil ihrer späteren Nutzer genießt Elbblick



Brücken, Stege und Treppen stellen zahlreiche Verbindungen innerhalb des skulptural geformten Atriums der Unilever-Zentrale her. Vor dem Gebäude bietet u. a. eine große Freitreppe einen weiten Blick über die Elbe und den Hafen



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

tigkeit: Er ist nicht nur für das Umweltzeichen HafenCity in Gold vorzertifiziert, sondern gewann im Juli 2009 auch den BEX Award für eine besonders nachhaltige, innovative und effiziente Architektur. Im November 2009 folgte bei den World Architecture Awards in Barcelona außerdem die Auszeichnung als bestes Bürogebäude der Welt.

Auch der Marco-Polo-Tower ist mehrfach prämiert. Mit dem MIPIM-Award gewann der Wohnturm gewissermaßen den „Immobilien-Oskar“ des Jahres 2010 in der Kategorie Residential Developments, im Jahr davor hatte er den European Property Award als Bestes Hochbauprojekt erhalten. Die ersten der 58 Wohneinheiten wurden von ihren neuen Eigentümern bereits bezogen.

Beide Gebäude realisierte die Hochtief Projektentwicklung GmbH. Das Büro Behnisch Architekten (Stuttgart) hatte den ausgeschriebenen Architekturwettbewerb für sich entschieden. Sein Entwurf zeichnet sich durch eine organische und zugleich skulpturale Formgebung aus, wodurch das Gesamtensemble als Land-

marke wirkt: Mit seinen ineinander verschränkten Stockwerken ist der 55 Meter hohe Wohnturm weithin sichtbar.

Das Bürogebäude beeindruckt in seinem Innern mit einem lichtdurchfluteten 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 inszenieren die Elbterrassen; diese großzügige Freitreppe führt direkt auf die in Teilen fertiggestellte Uferpromenade, mit Blick auf das Kreuzfahrtterminal und den auf der anderen Elbseite befindlichen Hafen. Der westliche Promenadenabschnitt wird sukzessive mit den beiden dort ab 2012/2013 entstehenden Hochbauten realisiert.

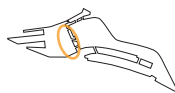
Die auf der Kaispitze geplanten Gebäudeensembles werden voraussichtlich Ende 2010 ausgeschrieben. Geplant sind zwei

Wohnensembles mit rund 25.400 m² BGF und rund 31.000 m² BGF sowie 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; er 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 m² BGF
- B-Plan besitzt Vorweggenehmigungsreife
- Fertigstellung Unilever-Haus und Marco-Polo-Tower 2009, andere Vorhaben Baubeginn ab 2012

ÜBERSEEQUARTIER



Überseequartier – ein neues Stück Stadt entsteht

Der Wald der Kräne ist nahezu vollständig durch die neuen Geschäfts- und Wohnhäuser ersetzt worden. Der Nordteil des Gebiets wurde überwiegend bis Sommer 2010, die beiden letzten Gebäude werden 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 30–50.000 Besuchern zu rechnen. Besondere Anziehungspunkte werden das Science Center und das Kreuzfahrtterminal sein; im Mittelpunkt stehen aber ca. 66.000 m² Bruttogeschossfläche (BGF) für spannende Konzepte aus Einzelhandel und Gastronomie.

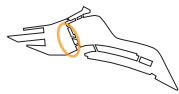
Nach einem zweistufigen internationalen Wettbewerbsverfahren, beginnend 2003, war das Areal des Überseequartiers im Dezember 2005 an ein niederländisch-deutsches Investorenkonsortium (bestehend aus ING Real Estate, SNS Property Finance und Groß + Partner Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH) verkauft 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 Anfang 2011 an der Überseeallee zudem ein Designhotel mit 170 Zimmern. Im südlichen, ab Oktober 2010 in Bau gehenden Quartiersteil bestimmen große Geschäftshaustypologien (aufgrund des nahen Kreuzfahrtterminals ohne Wohnanteil) das Bild: Die oberen Stockwerke der Gebäude bieten Büroflächen, die unteren zwei oder drei Geschosse stel-



Im Norden des Quartiers (rechter Teil der im Bild weiß umrahmten Fläche) wird seit Herbst 2007 gebaut; viele der Gebäude sind bereits fertiggestellt. Die Namensgebung erfolgte durch das Überseequartier-Konsortium. Als einziges historisches Bauwerk des gesamten Gebiets ist das denkmalgeschützte ehemalige Alte Hafenamt erhalten geblieben. Nachdem die U-Bahn-Haltestelle Überseequartier im Rohbau fertiggestellt wurde, hat im Oktober 2010 die Quartiersentwicklung auch im Süden begonnen

ÜBERSEEQUARTIER



len Flächen 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 Einzelhan-

delsangebot 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



Der markante Wohnturm Arabica bildet das nördliche Entree zum Überseequartier. Der Überseeboulevard ist in nur zehn Minuten vom Rathausmarkt aus zu erreichen (hier ein Bild vom nahezu fertigen Zustand)

Fluss 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 Arquitectes. Als Bodenbelag sieht die Katalanin kolorierten 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 beeindruckten. Beispielsweise wird im einzigen noch erhaltenen Backsteingebäude des Gebiets, dem denkmalgeschützten Alten Hafenamt, 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 41). 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.

Der Norden des Überseequartiers wurde mittlerweile weitgehend fertiggestellt. Schon im Sommer 2010 waren hier ca. 300 Wohnungen bezugsfertig; kurz danach eröffnen die ersten Geschäfte, die restlichen 60 Wohnungen und das Hotel folgen im Frühjahr 2011. Im Herbst 2010 begannen 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. Dieser Weg zeigt sich nach dem Umbau zwischen HafenCity und Willy-Brandt-Straße bereits als hochinteressanter Laufweg. Und natürlich ist auch an Autofahrer gedacht: Unter dem gesamten Überseequartier werden Tiefgaragen, die gleichzeitig den Hochwasserschutz sicherstellen, mit rund 3.400 Stellplätzen angelegt.

NUTZUNGSVERTEILUNG

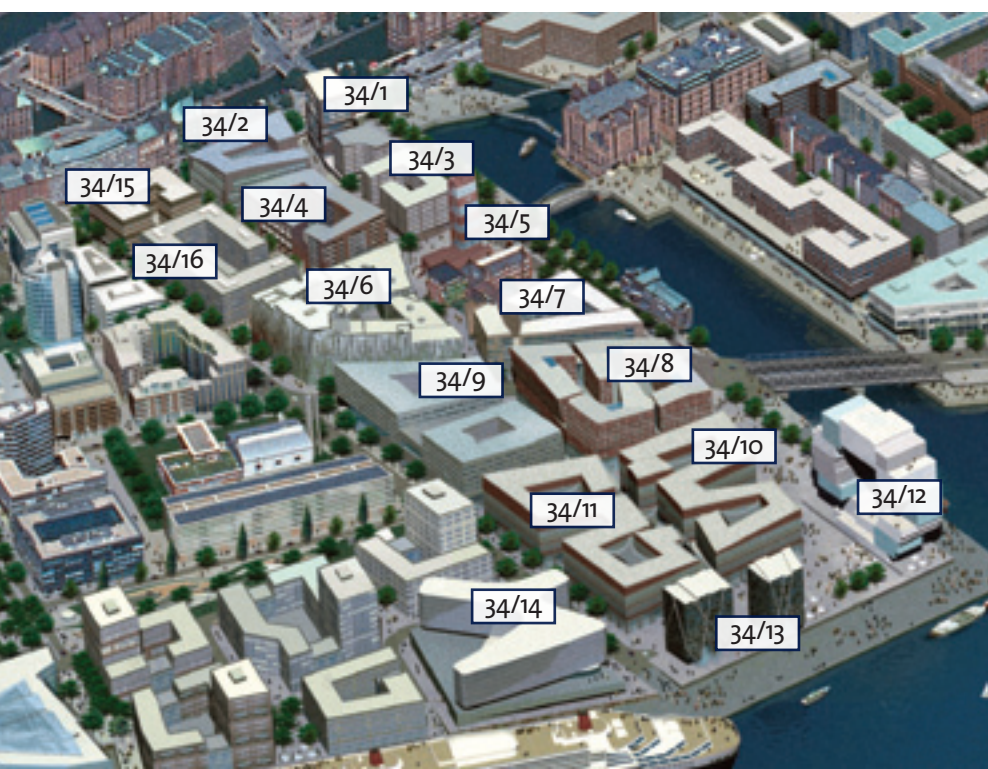
Bis 2013/14 entstehen ca. **286.000 m²** Bruttogeschossfläche (BGF) im Überseequartier.

- Wohnflächen: ca. **47.000 m²** BGF
- Büroflächen: ca. **131.500 m²** BGF
- Einzelhandel: ca. **53.000 m²** BGF
- Gastronomieflächen: ca. **12.500 m²** BGF
- Kreuzfahrtterminal: ca. **3.000 m²** BGF
- Hotelflächen: ca. **39.000 m²** BGF

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

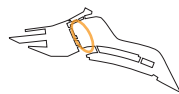


Im Überseequartier setzt jeder einzelne architektonische Entwurf weithin sichtbare Maßstäbe. Im Nordteil des Quartiers ist die städtebauliche Qualität schon deutlich erlebbar, die Promenade Osakaallee ist im Bau



- 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

ELBTORQUARTIER



Das neue Wissensquartier der HafenCity

Östlich des Magdeburger Hafens entsteht mit der HafenCity Universität, der Kühne Logistics University, 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 Vorzeigquartier entwickeln. 2010 bis 2013 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 vielseitig belebtes Viertel: Sein besonderes Flair verleihen ihm nicht nur die 1.600 Studenten der HafenCity Universität (HCU) sowie die Nutzer vieler anderer zukunftsweisender Projekte. Auch das westlich gelegene pulsierende Überseequartier wird die Atmosphäre im Elbtorquartier entscheidend beeinflussen.

Mit seiner städtebaulichen Konzeption greift das Quartier unterschiedliche Bautypologien 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 zu Fuß über die 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 40). Sowohl die Museumsbrücke (Architekt: Dietmar Feichtinger, Ingenieure: WTM Engineers) als auch der umgebaute Kaispeicher B (MRLV Marcovic Ronai Voss Architekten) wurden vom Architekten- und Ingenieurverein Hamburg e. V. 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 Beth Galí gestalteten Museumsplatz und zukünftig auch auf die Promenade am Magdeburger Hafen.

Noch prägen Freiflächen und Bestandsbauten das Bild des Elbtorquartiers. Zwischen 2010 und 2013 wird das künftige „Wissensquartier“ aber eine Hauptbaustelle in der HafenCity sein; im südlichen Abschnitt wird an der neuen U-Bahn U4 gebaut

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



Westseitig wird der Magdeburger Hafen zukünftig von einer großzügigen Promenade gesäumt, die Ostseite wird schon heute vom ältesten Speichergebäude der Hansestadt, dem Kaispeicher B, geprägt; er beherbergt seit 2008 das Internationale Maritime Museum Hamburg

Die HafenCity Universität (HCU) wird das Flair des Elbtorquartiers maßgeblich beeinflussen. Ab 2013 nehmen in ihrem Neubau u. a. rund 1.600 Studenten den Studienbetrieb auf. Das am Flussufer entstehende HCU-Gebäude wurde bereits mit dem Umweltzeichen HafenCity in Gold vorzertifiziert

Direkt neben dem Kaispeicher B befindet sich ein weiteres Speichergebäude (41), das die Gebrüder Heinemann nach einem Entwurf des Architekten Ulrich Arndt 2007/2008 zum Hauptsitz ihres Unternehmens umbauten.

Ein Projekt mit insgesamt 30.000 m² Bruttogeschossfläche (BGF) wird ab Ende 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, entstehen bis Ende 2012 die „Elbarkaden“, ein mäandrierendes Gebäudeensemble mit drei Nutzungskomponenten. Auf zwei Ebenen – sowohl auf dem direkt am Wasser gelegenen Promadeniveau als auch auf hochwassersicherem

Warftniveau – bieten die Gebäude großzügigen Raum z. B. für Cafés, Geschäfte und Ausstellungen. Bisher im Stadtteil einzigartig ist die „Stadttloggia“, ein zehn Meter tiefer und acht Meter hoher Arkadenraum mit weiten Ausblicken über das Wasser.

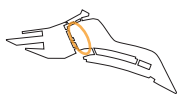
Im nördlichen Gebäudeteil entstehen nahezu 100 Wohnungen, im mittleren sind 10.000 m² BGF ausschließlich für Designaffine Nutzungen vorgesehen. Dabei belegt das öffentliche Designzentrum designxport sowohl Sockel- als auch Erdgeschoss. Mit ihm entstehen Ausstellungs- und Veranstaltungsflächen, eine Design-Bibliothek, ein Archiv, ein Design-Shop und Gastronomieflächen. In den oberen Stockwerken können Unternehmen aus der Design-Branche Büroflächen oder integrierte Wohn- und Arbeitslofts anmieten. So erhält die Hamburger Design- und Kreativwirtschaft erstmals eine

zentrale Kommunikations- und Repräsentationsplattform.

In den ebenfalls 10.000 m² BGF großen Südteil des Ensembles ziehen die Deutschlandszentrale der Umweltschutzorganisation Greenpeace sowie der Ökostromanbieter Greenpeace Energy eG (45). Die Nutzer, allen voran Greenpeace, stellen höchste Anforderungen an die Nachhaltigkeit des Gebäudes, das mit dem Gold-Standard des Umweltzeichens HafenCity zertifiziert werden soll (siehe Seite 48 ff.). Schon während des Wettbewerbs hatte Architekt Bob Gysin 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 die direkt am Baakenhafen

ELBTORQUARTIER



entstehende HafenCity Universität und die geplante Kühne Logistics University. Ab 2013 wird an der Schnittstelle von Magdeburger Hafen und Baakenhafen studiert, geforscht und gelehrt. Für den HCU-Neubau (54) erfolgt im Frühjahr 2011 der Baubeginn. Nach dem Entwurf des Dresdner Architektenbüros Code Unique öffnet sich das Gebäude mit einem Foyer zu seinem Vorplatz, zum Magdeburger Hafen sowie zum Lohsepark; viele Vorlesungssäle und Seminarräume erlauben einen direkten Ausblick auf die Elbe. Auch dieser Bau wurde nach dem Gold-Standard des Umweltzeichens HafenCity vorzertifiziert. Eine weitere hochkarätige Bildungseinrichtung wird die Kühne Logistics University sein, die nach ihrer vorübergehenden Unterbringung am Brooktorkai ab 2013 ein eigenes Gebäude im Elbtorquartier beziehen wird. Bereits im September 2010 startete der erste Studiengang zum Master of Science im Fach „Global Logistics“. Zwei weitere Projekte verleihen dem Quartier eine soziale sowie spirituelle Prä-

gung. 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 Drei-Sterne-Hotel rund 90 Zimmer und ein Restaurant. Träger des Stadthaushotels ist der Verein jugend hilft jugend e. V., die Freie und Hansestadt Hamburg fördert es durch einen Investitionszuschuss. An der Shanghaiallee soll zudem 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 m²

Die in die Wohnungen integrierten, schallentkoppelten Räume der Baugemeinschaft Bürgerstadt AG eignen sich z. B. hervorragend als Übungsräume für Musiker



Im Erdgeschoss des Neubaus bietet das Ökumenische Forum „Brücke“ u. a. eine Kapelle als stillen Rückzugsort für jedermann. In den oberen Stockwerken wohnen Mitglieder des Laurentiuskonvent



BGF große Bauwerk gewann im Juli 2009 das Saarbrücker Büro Wandel, Hoefer, Lorch + Hirsch. Nördlich und südlich des Ökumenischen Forums werden zwei neue Gebäude für ungewöhnliche Wohnkonzepte entwickelt. Mit einer Baugemeinschaft realisiert die Bürgerstadt AG schallentkoppelte Wohn- und Gewerberäume für Musiker, Ton- und Filmschaffende. Das aus einem Wettbewerb als Sieger hervorgegangene Hambur-



Am Ostufer des Magdeburger Hafens entsteht ein mäandrierendes Gebäudeensemble mit einer Stadtlloggia, deren Pierkonstruktion auch auf bestehenden Pfählen aufbaut. Zu den Nutzern des Neubaus zählen Greenpeace Deutschland und das Designzentrum designxport

ger Büro 360grad+ architekten entwarf für dieses Musikerhaus einen Baukörper, dessen Klinkerfassade in der Tradition der Speicherstadt steht und dennoch mit großzügigen Fenstern und Loggien eine eigene Note setzt; bis Ende 2012 entstehen rund 20 Wohnungen von Maisonetten bis zu Lofts. Das Projekt der NIDUS Baugemeinschaft soll noch 2010 in Bau gehen. Geplant sind 30 Einheiten mit offen gestalteten Grundrissen und speziellen 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 nimmt dann die Haltestelle HafenCity Universität den Betrieb auf. 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.

Im Erdgeschoss des loftartigen NIDUS-Gebäudes entstehen Geschäfte, Ateliers und Showrooms, die den Boulevard-Charakter der Shanghaiallee stark prägen. Hinter den großen Schaufenstern entstehen kombinierte Wohn- und Gewerbeflächen



AM LOHSE PARK

Vom Ort industrieller Pioniere zum grünen Stadtquartier

Historische Industriegebäude und Bahnsteig-Relikte des früheren Hannoverschen Bahnhofs prägen das Quartier als einen für die hamburgische Geschichte bedeutsamen Ort. Mit dem Lohsepark in seinem Zentrum entsteht der „Central Park“ der HafenCity. Entlang der Grünanlage entstehen 2012 die ersten Wohnungen



Alle Bauten des Quartiers am Lohsepark gruppieren sich westlich und östlich der namensgebenden Grünfläche (oben). Eine Konzeptskizze veranschaulicht die Gestaltung eines Gedenkorts zum Deportationsgeschehen am ehemaligen Hannoverschen Bahnhof (unten)

Gerahmt von Wasserflächen im Norden und Süden entsteht in der zentralen HafenCity ein einladender Erholungsraum. Der Lohsepark, die größte Grünfläche der HafenCity und gewissermaßen ihr „Central Park“, steht sowohl konzeptionell als auch stadtplanerisch im Zentrum der Entwicklung des Quartiers Am Lohsepark. Sämtliche Neubauten schließen sich westlich und östlich an die vier Hektar große Parkanlage an.

Ausgangspunkt der Quartiersentwicklung ist das denkmalgeschützte Backsteinensemble am Lohseplatz. Die einst dort ansässige Harburger Gummi-Kamm-Compagnie gehörte zu den Vorreitern der Industrialisierung Hamburgs. Der Unternehmer Heinrich Christian Meyer gründete 1836 eine der ersten mit einer Dampfmaschine betriebenen Fabriken Hamburgs. Hergestellt wurden u. a. Kämme, Knöpfe, Spangen und Stöcke. Auf den Spitznamen des Firmengründers verweist noch heute die dortige Stockmeyerstraße, die 2010 hochwassersicher neu angelegt wird.

Inzwischen ist das historische Industrieensemble 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 werden von dem inspirierenden Umfeld angezogen. In unmittelbarer Nachbarschaft wird das historische Gebäudeensemble künftig von drei kleineren Neubauten ergänzt (67–69).

Südlich des Lohseplatzes sind auf den Baufeldern 70 und 71 mit rund 40.000 m² Bruttogeschossfläche (BGF) zwei große Gebäude geplant, die innovative Wohnkonzepte mit 300 Einheiten bieten. Hier sollen nicht nur Miet- und Eigentumswohnungen, sondern auch 70 Wohnungen im Rahmen des geförderten Wohnungsbaus



Luftbild der Quartiersfläche: Noch wird die Fläche des zukünftigen Lohseparks teilweise von einer Spedition genutzt und ist durch Erschließungsmaßnahmen geprägt

sowie ein Kindergarten direkt am Park entstehen. Die beiden Grundstücke wurden im Sommer 2010 anhandgegeben und werden ab 2012 bebaut.

Eine zweite Grundschule (77) sowie eine weiterführende Schule, die auch als Nachbarschaftszentrum wirken soll, werden südöstlich des Lohseparks eingerichtet. Darüber hinaus sind vor allem Wohn- und Bürogebäude sowie Sondernutzungen (etwa eine Kita) geplant. Grundsätzlich werden rund um den Lohsepark geschlossene 6- bis 7-geschossige Blockstrukturen realisiert, insgesamt entstehen 195.000 m² BGF in dem Quartier.

Wie ein langes, grünes Band wird sich der Lohsepark nach seiner Komplettierung vom Ericusgraben im Norden bis zum südlich gelegenen Quartier Baakenhafen ziehen. Mit der Überarbeitung des Masterplans für die östliche HafenCity wird seine Grünfläche sogar noch auf der Landzunge des Baakenhafen-Quartiers bis zur Elbe weitergeführt. Dort knüpft er an eine 30 Meter breite, z. T. grüne Elbpro-

menade an, sodass Spaziergänger über eine neue Brücke bis zum Naherholungsgebiet Entenwerder flanieren können.

Zur Gestaltung des Lohseparks wurde ab Mai 2009 ein internationaler freiraumplanerischer Wettbewerb durchgeführt. Neben der konkreten Freiraumgestaltung erarbeiteten 28 ausgewählte Landschaftsarchitekturbüros gleichzeitig auch Ideen für die Gestaltung eines im Park geplanten Gedenkorts. Im November 2009 wurden die Ergebnisse von vier Wettbewerbern mit dem ersten Preis ausgezeichnet.

Die vier Siegerentwürfe zeigten höchst unterschiedliche und hochwertige Gestaltungsvorschläge für den Lohsepark auf. Sie dokumentierten aber auch die hohe Sensibilität, die bei der Planung an diesem Ort erforderlich war: 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 Men-

schen – Juden, Sinti und Roma – in Konzentrations- und Vernichtungslager deportiert worden. Die im Zweiten Weltkrieg stark beschädigten Bahnhofsgebäude wurden 1955 schließlich gesprengt.

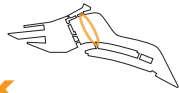
Nach der dritten Phase des Wettbewerbs, in der die Preisträger ihre Gestaltungsentwürfe für die Realisierung des Lohseparks überarbeitet hatten, fiel die Entscheidung zugunsten des Büros Vogt Landschaftsarchitekten AG (Zürich). Die Ideen für den Gedenkort hingegen sind nicht Gegenstand des Realisierungsauftrags, sondern bilden die Grundlage für einen künstlerischen Wettbewerb in den Folgejahren.



Am Ort des ehemaligen Hannoverschen Bahnhofs (rechts) finden sich keine Relikte des Gebäudes; im Gebiet existieren aber noch ein denkmalgeschütztes ehemaliges Industriegebäude und Bahnanlagen



AM LOHSE PARK



Vogt Landschaftsarchitekten überzeugten mit ihrer Konzeption, mit dem Park einen Bewegungsraum „von Gebäudekante zu Gebäudekante“ und „von Wasser zu Wasser“ zu schaffen. Großzügige Rasen- und Wiesenflächen sind mit insgesamt 580 Bäumen durchsetzt. Viele der anzupflanzenden Eichen, Kirschen, Tulpen- und Kuchenbäume, Ahorn, Platanen und Linden werden in Gruppen, sogenannten Follies, figürlich angeordnet.

Im Innern des Lohseparks führen geschwungene Wege durch die Grünflächen und Baumgruppen. Verschiedene Spiel- und Aufenthaltsbereiche mit verklünnerten Brunnen und Wasserspielen,

parallel zum Weg geschwungene Parkbänke sowie Tische laden zum Verweilen ein, ebenso wie ein Gemeinschaftshaus mit einem Spielplatz für Kleinkinder. Ein hoher ökologischer Standard wird u. a. über die Verwendung wasserdurchlässiger Wegebeläge erreicht. Pflegeintensive Pflanzbeete und große gepflasterte Flächen sind nicht vorgesehen. Zum Baakenhafen hin begleitet die Uferpromenade den Campus der HafenCity Universität. Eine breite Freitreppe eröffnet sich, die Sitzstufen reichen bis ans schilfbestandene Wasser.

An den Längsseiten des Parks schließen dicht begrünte Terrassen zum Straßenni-

veau auf, was eine barrierefreie Verzahnung der Grünfläche mit dem Stadtraum schafft. Insgesamt wird sich der Park über drei Höhenniveaus staffeln: 5,40 Meter über Normalnull (das historische Niveau des Gedenkortes), 6,50 Meter (das eigentliche Parkniveau) und 8,50 Meter (auf Höhe des Stadtraums).

Das Konzept für den Gedenkort sieht eine diagonal das Parkareal durchziehende landschaftsgestalterische Fuge vor, die die Relikte des einstigen Bahnhofsvorplatzes mit den vorhandenen Überresten des Bahnsteigs 2 verbindet. Bewusst wird so ein Einschnitt ins städtebauliche Bild markiert. Die Sichtachse zwischen beiden Stätten macht den historischen Weg der Deportationszüge nachvollziehbar.

In einem neuen Gebäude auf der Westseite des Parks (68) wird der Gedenkort durch ein 2013 in Bau gehendes Dokumentationszentrum ergänzt. Die im Frühjahr 2009 temporär im Kunsthaus Hamburg gezeigte Ausstellung „In den

Der Park entsteht auf drei verschiedenen Höhenniveaus. Treppen, Terrassen und Rampen verbinden die Ebenen bis hinab zu den Uferpromenaden; so entsteht eine Verbindung von Wasser- und Grünflächen mit dem Stadtraum



Insgesamt 580 Bäume werden in sogenannten Follies figürlich gruppiert und als Rahmen gepflanzt, dazwischen verlaufen geschwungene Wege



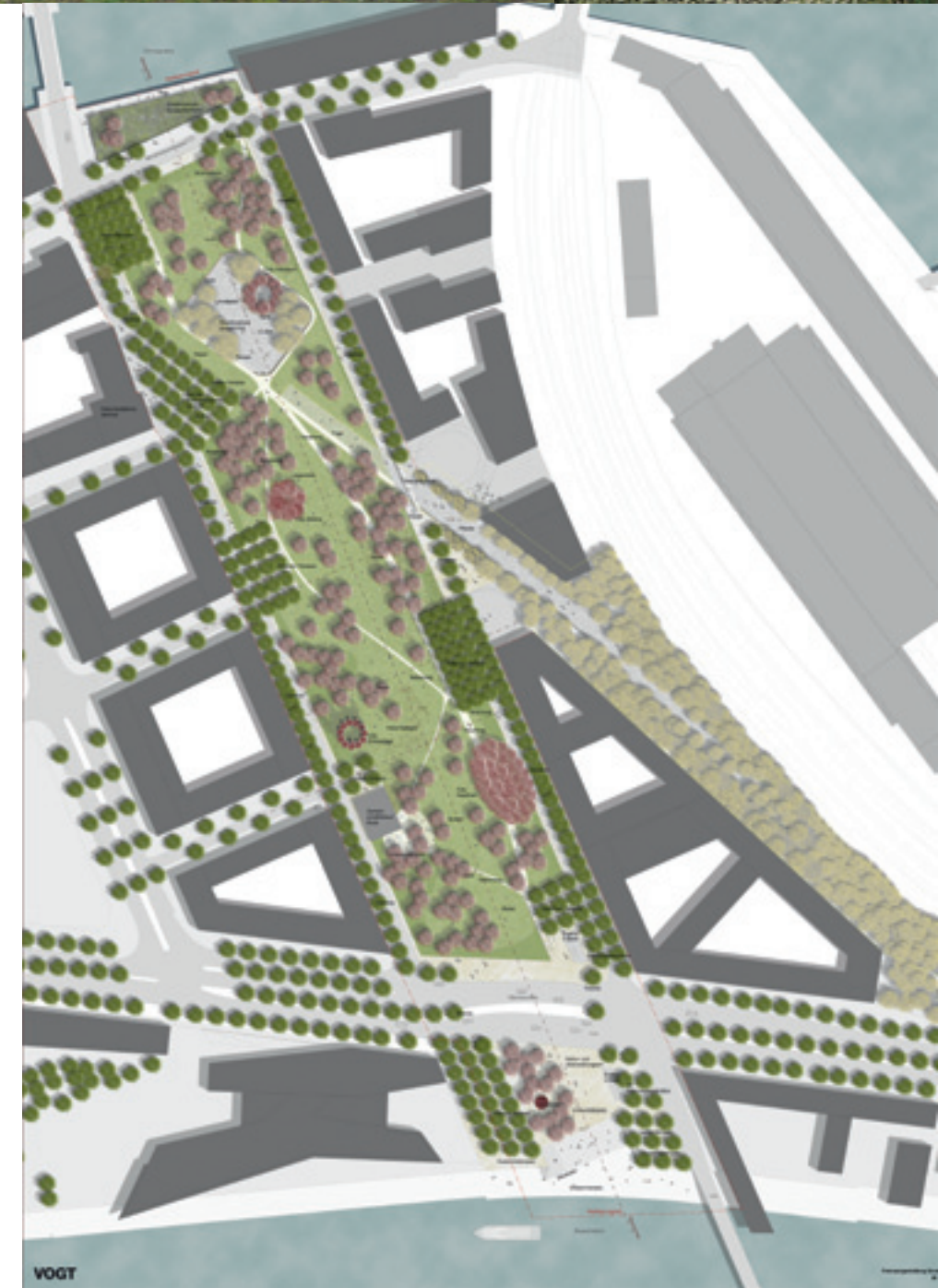
Die ehemaligen Flächen des Hannoverschen Bahnhofs sollen zukünftig als Gedenkort und Park gestaltet werden

Tod geschickt“ zu den NS-Deportationen findet hier ihren endgültigen Ort. Der Planungsprozess für den Gedenkort erfolgt mit der Behörde für Kultur, Sport und Medien der Freien und Hansestadt Hamburg unter Beteiligung der Jüdischen Gemeinde in Hamburg, der Rom und Cinti Union und des Auschwitz-Komitees.

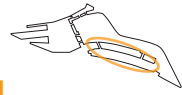
Zwar stellt es eine Herausforderung dar, den Lohsepark gleichzeitig als Erinnerungsort und als Volkspark zu planen. Doch hierin liegt auch eine große Chance: Erstmals entsteht in Hamburg ein solcher Ort des Erinnerns an zentraler, im Alltag intensiv genutzter Stelle.

Für die Entwicklung des Lohseparks sind zwar die meisten benötigten Flächen noch bis 2017 durch die Nutzung der Spedition Dietrich und zum Teil bis 2012/2013 für die U-Bahn-Logistik gebunden. Der Park kann deswegen erst 2018 komplettiert werden. Erste Teilflächen können allerdings schon früher entwickelt werden: Ein Teil des Parks steht bereits heute zur Verfügung, er bietet daher schon ab 2013 allen Bewohnern, Beschäftigten und Besuchern der HafenCity einen attraktiven Erholungs- und Rückzugsraum mitsamt Spiel- und Bewegungsflächen.

Verkehrlich wird das Quartier Am Lohsepark durch die U-Bahn-Haltestelle HafenCity Universität der neuen Linie U4 erschlossen, die im Herbst 2012 ihren Betrieb aufnimmt. Vom Nordost-Ausgang der Station aus führt dann ein Fußgängertunnel direkt ins Quartier Oberhafen, wodurch die dort entstehenden Sport- und Freizeitangebote gut erreichbar sind.



Von Wasser zu Wasser: Der Hauptteil des Lohseparks verläuft wie ein grünes Band vom Ericusgraben im Norden bis zum Baakenhafen im Süden. Auf der Landzunge des Baakenhafen-Quartiers wird er bis an die Elbe weitergeführt



BAAKENHAFEN

Wohnen und Freizeit in doppelter Wasserlage

Das Quartier Baakenhafen wird sich durch seine intensive Wohn- und Freizeitnutzung auszeichnen. Als Teil einer urbanen Stadtlandschaft entstehen 1.800 attraktive Wohnungen unterschiedlichsten Typs. Mit einer Spiel- und Freizeitinsel erhält das Quartier seine grüne Seele

Heute erscheint es angesichts der U-Bahnbaustelle, der Lagerhallen und der Baustofflagerflächen noch undenkbar: Hier entsteht in wenigen Jahren eines der urbansten und qualitativsten Quartiere der HafenCity. Eine spektakuläre doppelte Wasserlage an der Elbe und am größten Hafenbecken der HafenCity charakterisiert das Quartier Baakenhafen. Es wird sich als neuer, urbaner Wohnstandort auszeichnen, gleichzeitig werden seine vielfältigen Wasserbezüge es zu einem idealen Zentrum von Freizeit- und Sportaktivitäten machen und damit eine neue Identität dem Bild der HafenCity hinzufügen.

Auf dem mehr als einen Kilometer langen Areal wird eine dichte Stadtlandschaft mit vielfältigen Wohnangeboten durch Baugeinschafts- und Genossenschaftswohnungen, Eigentumswohnungen, aber auch geförderten Wohnungen entstehen. Während der Masterplan von 2000 ursprünglich eine Bebauung mit einem hohen Anteil von

Stadthaus-Typologien vorgesehen hatte, sind mit der Überarbeitung unterschiedliche städtebauliche Strukturen mit einem wesentlich urbaneren Charakter entwickelt worden. Durchweg sind 5- bis 7-geschosige Gebäude, halboffene Blockstrukturen sowie einige kleinere, offene Varianten mit Wasserbezug vorgesehen, insgesamt werden ca. 1.800 Wohnungen entstehen.

Das die HafenCity kennzeichnende Prinzip der feinkörnigen Nutzungsmischung wird aber auch im Quartier Baakenhafen fortgesetzt. Obwohl Wohnnutzungen dominieren, werden mit Einzelhandel, Dienstleistung, Freizeit und Gastronomie vielfältige Nutzungskonzepte angestrebt. Arbeitsplätze werden in gemischt genutzten Gebäuden, in den Erdgeschossen der Wohnge-



Wasser kennzeichnet das künftige Quartier im Zentrum und im Süden. Am Baakenhöft, der westlichen Spitze des Quartiers, soll ein Landmarkgebäude bis zu 70 Meter in die Höhe ragen



Auf dem mehr als einen Kilometer langen Areal entsteht in den nächsten Jahren eine dichte Stadtlandschaft mit verschiedenartigen Wohn- und Freizeitangeboten, aber auch gewerblichen Nutzungen



Impressionen aus dem Quartier: Heute wird das Areal als Baulogistik- und Lagerfläche genutzt. Die intensiven Wasserbezüge und der Fernblick über den Hafen zeigen sich allerdings schon jetzt

bäude sowie in einigen kleineren Bürogebäuden und in den Freizeiteinrichtungen entstehen, insgesamt immerhin 4.600 Arbeitsplätze im Quartier.

Am Baakenhöft, der westlichen Spitze des Quartiers, sieht der Masterplan zudem ein Landmarkgebäude mit 70 Metern Höhe vor. Die Nutzung dieses prominenten Leitgebäudes, ob nun öffentlich oder privat, soll im Laufe der weiteren Entwicklung der HafenCity entschieden werden.

Freizeit und Sport spielen am Baakenhafen eine große Rolle. Um die ausgeprägten Wasserbezüge des Quartiers optimal zu nutzen, wird im Hafenbecken, im Zentrum des Quartiers, eine 1,5 Hektar große Spiel- und Freizeitinsel angelegt. Diese mit Spiel- und Freizeitflächen sowie einem zweifachen Wasserzugang ausgestattete Baakenhafensinsel wird Nord- und Südteil des Quartiers stark integrieren.

An der Versmannstraße, in der Nähe der U-Bahnstation HafenCity Universität, können mehrere Indoor- und Outdoor-Sporteinrichtungen entstehen, ergänzt z. B. durch ein familienorientiertes Freizeithotel. Vergleichbare Angebote fehlen derzeit in Hamburg, am Baakenhafen können sie künftig ideal platziert werden.

Neben den intensiven Wasserbezügen erhält das Quartier Baakenhafen auch großzügige begrünte Freiräume und Promenaden. Der baumbestandene Lohsepark, der „Central Park“ der HafenCity, wird bis an die Elbe weitergeführt. Im Südteil des Quartiers lädt eine 30 Meter breite, begrünte Promenade zum Flanieren ein; mit einem 15 Meter breiten Grünstreifen wird sie dann

über eine Fußgänger- und Fahrradbrücke an die grüne Insel Entenwerder angebunden.

Die östliche HafenCity wird verkehrlich hervorragend erschlossen sein. Die gute Straßenanbindung durch neu zu schaffende wie bestehende Verkehrswege führt jedoch auf der Nordseite des Quartiers zu einer erhöhten Lärmexposition. Daher gibt es für diese Standorte neue intelligente städtebauliche Konzepte. An der Versmannstraße entstehen mischgenutzte langgestreckte Bauten, die zur Straße hin einen breiten Rücken bieten; sie fungieren gleichzeitig als Schallschutz und bieten dennoch eine hohe Wohnqualität mit ihrer Wasserausrichtung und Südlage durch die Ost-West-Ausrichtung.

Um die räumliche Integration in die HafenCity zu gewährleisten, wird das Quartier Baakenhafen mit drei neuen Brücken intern vernetzt und an die Nachbarquartiere angebunden. Die große Baakenhafenbrücke wird von 2011 bis 2013 gebaut. Diese hochwassersichere Brücke wird auch die Anbindung an die U4-Station HafenCity Universität sichern. Mittelfristig könnte die Straße als Elbquerung (mit begrenztem Verkehrsaufkommen) bis zum Kleinen Grasbrook weitergeführt werden. Weil die Lage der Brücke einen freien Ausblick auf die Norderelbe ermöglicht, stellt der Realisierungswettbewerb hohe Ansprüche an die Gestaltung des Brückenbauwerks, das auch ein herausnehmbares Mittelsegment haben wird, um einzelne Schiffe als Dauerlieger in den Baakenhafen legen zu können.

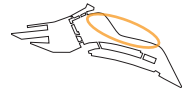
Weiter östlich, im Zentrum des Quartiers, wird eine neue Fußgängerbrücke den Nord mit dem Südteil über die neue Spiel- und

Freizeitinsel verbinden. Und im Osten grenzt der mit einer Fußgängerbrücke kombinierte Damm den östlichen Bereich des Baakenhafens voraussichtlich ab 2016 vom Flachwasserbassin im Quartier Elbbrücken ab.

Die Entwicklung des Quartiers Baakenhafen steckt bereits mitten in der Vorbereitungsphase. 2011 werden die ersten Grundstücke ausgeschrieben. Mit dem Bau der ersten Wohngebäude kann 2012/13 begonnen werden, nachdem die Infrastruktur 2011 in Bau gehen wird.

Die Flächen nördlich des Baakenhafens werden schon jetzt temporär für Freizeitaktivitäten genutzt. Später wird das Quartier vielfältige Sporteinrichtungen bieten





OBERHAFFEN

Kreativ- und Kulturquartier Oberhafen

Südlich des Oberhafens wird ein dauerhaftes und zugleich dynamisches Kreativ- und Kulturquartier entstehen. Seine Besonderheit: Die Entwicklung erfolgt ausgehend von bestehenden Lagergebäuden. Sportanlagen werden zudem direkt am Wasser realisiert

Heute ist es noch gewidmete Bahnfläche, hochwassergefährdet und mindestens bis 2014 überwiegend für Logistikzwecke genutzt – zukünftig wird das Quartier Oberhafen Nukleus eines großen Kreativ- und Kulturquartiers sein; nicht, wie bisher geplant, Gewerbefläche.

Die neue Kernidee für das Quartier Oberhafen: Mittelfristig und dauerhaft entwickelt sich ein zentral in Hamburg gelegenes Kreativ- und Kulturquartier, das mit den übrigen Quartieren der HafenCity, aber auch mit Rothenburgsort, der City Süd und den dort neu entwickelten Kulturaktivitäten sowie der Museumsmeile gut vernetzt und von öffentlichem Charakter geprägt ist. Gleichzeitig kann es aufgrund der bestehenden Lagergebäude eine stadträumliche Identität ausbilden.

Der „normale“ Entwicklungsprozess der HafenCity wird „auf den Kopf gestellt“; nicht eine städtebauliche Idee wird als Entwicklungsbild verfolgt, sondern eine neue Nutzung und Konzeption

bestehender Gebäude sind Ausgangspunkte einer Prozessstrategie. Es wird auf die überwiegend eingeschossigen Bestandsschuppen aufgesetzt und dann über eine graduelle Entwicklung nachgedacht. Die Grundstücke werden zudem nicht verkauft, sondern verbleiben dauerhaft im Eigentum des Sondervermögens Stadt und Hafen (HafenCity Hamburg GmbH), um die Kontrolle über die Entwicklung für Hamburg zu sichern.

Langgestreckte Lagergebäude und mehrstöckige Kopfbauten prägen bis heute das Erscheinungsbild des Quartiers Oberhafen. Die überwiegend von der Bahn genutzten Lagergebäude und Büroflächen umfassen gegenwärtig etwa 21.000 m² Bruttogeschossfläche. Durch eine Umnutzung zu Kreativ- und Kulturorten erhalten diese Gebäude einen stark öffentlichen Charakter, allerdings erfordert dies neue Nutzungsgenehmigungen – die Gebäude waren bisher nicht Arbeits- oder Wohngebäude – und erhebliche Modernisierungsaufwendungen ebenso wie

eine Anbindung an die Hochwasserschutzanlagen, wenn Wohnen integriert werden soll.

Mittelfristig sollen die Bestandsgebäude durch Neubauten ergänzt werden. Private oder genossenschaftliche Investitionen in neue „low budget“-Gebäude können erfolgen, wenn diese Gebäude kultur- und kreativwirtschaftlichen Zwecken dienen und preisgünstig weitervermietet werden.

Neue wie alte Gebäude sollen ihren Nutzern kostengünstig zur Verfügung stehen. Im Quartier Oberhafen können durch die Mischung von Neu und Alt bis zu 1.500 Arbeitsplätze geschaffen werden.

Ein Großteil der am Oberhafen bestehenden Flächen ist noch bis Ende 2013 für Logistikzwecke vermietet. Darüber hinaus ist das gesamte Areal bis 2014/2015 als Bahnhof gewidmet. Das Quartier kann deswegen erst nach seiner bahnrechtlichen Entwidmung ab 2015 intensiv entwickelt und neu genutzt werden.



Einige kleine Nutzungen fallen bereits heute in die Kategorie „Kreativwirtschaft“, darauf aufbauend kann im Quartier Oberhafen jedoch ein dauerhaftes kreatives Milieu entstehen, das später auch das östlich gelegene Großmarktareal einbeziehen könnte. Zwischenzeitlich sollen zumindest zum Teil weitere kreativ- und kulturwirtschaftliche Nutzungen im Quartier etabliert werden.

Das detaillierte Konzept wird im Laufe eines intensiven Dialogprozesses der nächsten Jahre erarbeitet. Ein langer zeitlicher Entwicklungsrahmen von rund 15 Jahren bildet dafür die Grundlage. Während der gesamten Entwicklungsphase kooperiert die HafenCity Hamburg GmbH eng mit der Hamburg Kreativ GmbH: diese Gesellschaft wurde zur Förderung vor allem der jungen Kunst- und Kulturlandschaft gegründet und hat ihren Sitz im neuen Elbtorquartier. Gleichzeitig findet ein intensiver Ideenaustausch mit Kreativunternehmen und vielen anderen kreativen Akteuren statt.

Obwohl die kulturelle und kreative Nutzung am Oberhafen eindeutig dominiert, bietet das Quartier dort, wo es nicht bebaut ist, auch Möglichkeiten für vielfältige Sport- und Freizeitaktivitäten. Denn mit dem überarbeiteten Masterplan werden hier diejenigen Sportanlagen realisiert, die im Lohsepark wegen des Gedenkortes Hannoverscher Bahnhof keinen Platz finden.



Dort wo jetzt noch alte Lagerhallen stehen, entwickelt sich in wenigen Jahren ein dauerhaftes und inspirierendes Kreativ- und Kulturquartier. Statt Speditionen werden dann Kreative und Künstler die Hafengebäude kostengünstig nutzen

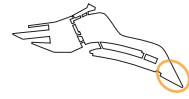
Stattdessen entstehen ab 2014/15 direkt am Ufer des Oberhafens großzügige Sportanlagen für verschiedene Sportarten, dazu gehört auch ein direkt am Wasser gelegener Fußballplatz. Die neuen Freizeitangebote werden allen Bewohnern, Beschäftigten und Besuchern der HafenCity zur Verfügung stehen und auch von Vereinen genutzt werden. Die am südöstlichen Kopf des Lohseparks geplante zweite Grund- und weiterführende Schule kann auf diese Plätze als Schulsportorte ebenfalls zurückgreifen.

Durch eine neue Tunnelverbindung wird das Quartier schnell erreichbar sein. Der frühestens ab 2015 unter dem Bahndamm hindurchführende Tunnel mündet direkt in den Nordost-Ausgang der neuen U-Bahn-Station HafenCity Universität. Somit bietet der Tunnel den Nutzern des Oberhafenquartiers einen unmittelbaren Zugang zur U4.



Das zentral in Hamburg gelegene Quartier Oberhafen ist mit der übrigen HafenCity gut vernetzt. Es soll später das östlich gelegene Großmarktareal miteinbeziehen und kreative Impulse auch für die zentralen Quartiere der HafenCity, das Großmarktareal, Rothenburgsort, die City Süd und die Museumsmeile liefern

QUARTIER ELBBRÜCKEN



Metropolitanes Geschäfts- und Wohnquartier mit Weitblick

Mit seinen bis zu 150 Meter hohen Turmhäusern wird das Quartier Elbbrücken den aufsehenerregenden östlichen Eingang in die HafenCity bilden. Ein neues städtebauliches Konzept, die Nähe zum Wasser und zur grünen Insel Entenwerder machen das Quartier auch als Wohnstandort hochattraktiv

Das Quartier Elbbrücken wird neben dem Überseequartier das zweite urbane Zentrum der HafenCity – und dennoch völlig anders sein. Spektakuläre Hochhäuser, Wasserflächen zu drei Seiten und ein großer zentraler Platz am Wasser, der Chicago Square, kennzeichnen zukünftig diesen hochverdichteten Geschäfts- und Wohnstandort. Mit seinen geplanten 548.000 m² Bruttogeschossfläche wird das Quartier Elbbrücken

so groß wie das Potsdamer-Platz-Areal in Berlin. Damit sich die metropolitanen Qualitäten dieses Stadtteils entfalten können, muss auf doppelte Weise Platz geschaffen werden: in der Höhe wie auf dem Boden.

Durch eine teilweise hohe bzw. sehr hohe Bebauung mit unterschiedlichen Gebäudetypen wird in dem Quartier Elbbrücken eine für Hamburg neue intensive städtebauliche Dichte erreicht. Neben

drei markanten Turmhäusern mit 30 bis 40 Stockwerken, die an der östlichen Quartiersspitze in direkter Nachbarschaft der Elbbrücken entstehen, werden an der Versmannstraße mehrere 6- bis 7-geschossige Gebäude in Blockstruktur realisiert. Die bauliche Fassung vor der östlich gelegenen Freihafen-Elbbrücke und den Bahngleisen bilden 14-geschossige große Solitäre.

Für bedeutende Unternehmen wird damit ein Ort definiert, der in Hamburg in dieser Form und Qualität nicht existiert. Während andernorts hohe Gebäude die zu erhaltende Kirchturm-Silhouette der inneren Stadt beeinträchtigen würden, sind Höhen von 150 Metern und mehr an diesem Standort mit der Erhaltung der

Wolkenkratzer, Wasserflächen zu drei Seiten und der großzügige Chicago Square kennzeichnen diesen künftigen Geschäfts- und Wohnstandort. In dem metropolitanen Herzstück der östlichen HafenCity wird auf doppelte Weise Platz geschaffen: in der Höhe wie auf dem Boden



Stadtsilhouette der bestehenden City gut verträglich. Das Elbbrückenzentrum wird weithin sichtbar, als städtebaulicher Höhepunkt kennzeichnet dieses Hochhausensemble ein repräsentatives Entree zur HafenCity, aber auch zu Hamburgs innerer Stadt insgesamt und gibt Unternehmen eine außergewöhnliche Präsenz.

Aber auch andere Unternehmen profitieren von einer Ansiedlung im Quartier Elbbrücken. Weil ein breites Angebotspektrum an Dienstleistungsflächen unterschiedlichster Typologien entstehen wird, können sich dynamisch wachsende Unternehmen an diesem sehr gut erreichbaren Standort ideale Umfeldbedingungen für ihr Wachstum schaffen.

Schon der Masterplan aus dem Jahr 2000 sah das Quartier Elbbrücken als einen Stadtteil mit Zentrumscharakter und mehreren Turmgebäuden vor. Mit der Überarbeitung des Masterplans hat das Quartier städtebaulich ein neues Potenzial bekommen. Der Baakenhafen wird an seinem Ostende teilweise zugeschüttet, die Gebäude können in doppelter Reihe gesetzt werden. Die höheren Gewerbebauten werden dabei die im Innenbereich liegenden Wohngebäude schützen. Trotz der Verkehrsbelastung durch die Brückenquerung und die Versmannstraße ergeben sich dadurch rund um den Chicago Square lärmgeschützte Zonen, in denen sich hervorragend wohnen lässt. Nahezu 1.000 sehr qualitätsvolle Wohnungen können geschaffen werden.

Ganz so feinkörnig wie im Überseequartier können die Nutzungen im Quartier Elbbrücken zwar nicht durchmischt werden. Wohn- und Bürogebäude werden aber dank der dichten Staffelung in unmittelbarer Nähe zueinander entstehen. Einzelhandel, Gastronomie, insbesondere Büro- und Hotelnutzungen werden dominieren, je weiter man in den Osten des Quartiers kommt.

Der Chicago Square existierte bislang nur als abstraktes Konzept, jetzt ist er als ein neues städtisches Zentrum zumindest für das Quartier Elbbrücken definiert worden. Er wird direkt ins Wasser des Baakenhafens gebaut und durch Gebäude an drei Seiten gefasst; so schafft er



Das Quartier Elbbrücken aus unterschiedlichen Blickwinkeln: Die Uferkanten sind z. T. verwuchert, im Areal selbst stehen einige wenige Bestandsgebäude

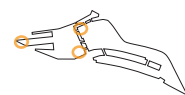
den Raum für ein qualitätsvolles öffentliches Zentrum. Wie die in der westlichen HafenCity angelegten Plätze erstreckt sich auch der Chicago Square über verschiedene Höhengniveaus zum Wasser. Die angrenzenden Gebäude beherbergen in ihren Erdgeschossen zahlreiche Cafés, Restaurants, Bars und Geschäfte.

Auch die Gestaltung des Hafenbeckens selbst wurde mit dem neuen Masterplan grundlegend überarbeitet. Anstelle einer Marina entsteht im östlichen Abschnitt des Baakenhafens ein vom Tidenhub unabhängiges Bassin. Dieses 7,6 Hektar große Wasserbecken mutet wie ein künstlicher See an. Nutzer des Quartiers erleben hier eine in der HafenCity besondere Nähe zum Wasser, deutlich intensiver als bei Tidegewässern. Der Damm des Bassins wird gleichzeitig

als Fußgänger- und Fahrradbrücke der Quartiersintegration dienen.

Damit das Quartier Elbbrücken als urbaner Geschäfts- und Wohnstandort verkehrlich funktioniert, wird die U4 von Westen zumindest bis hierher weitergeführt; zunächst unterirdisch, dann oberirdisch. Die U-Bahn-Haltestelle (Elbbrücken) soll nördlich der Elbbrücken liegen, sie kann hier später ideal mit der S-Bahn verknüpft werden. Eine anspruchsvolle Aufgabe ist die Verknüpfung von Elbbrückenzentrum und Chicago-Square-Bereich, weil die Bahngleise eine deutliche Trennwirkung im Quartier erzeugen. Über geeignete Querungen muss weiter intensiv nachgedacht werden. Ab 2015 soll die Entwicklung des Quartiers beginnen.

KULTURELLE HÖHEPUNKTE



Vorhang auf: die HafenCity als Bühne für die Kultur

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

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

Doch mit der Entwicklung der HafenCity wurde diese für 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 Gebiets war schon die Entscheidung, hafentypische Strukturen weitgehend zu erhalten: Historische Hafenbecken und Kaimauern, Kräne und Speichergebäude wurden saniert – auf dieser kulturhistorischen Prägung des Gebiets wird nun aufgesetzt.

Vollkommen neue „Schauplätze“ für Kunst und Kultur entstehen jetzt überall in der HafenCity. Damit sind längst nicht nur die großen institutionalisierten Kulturein-

richtungen wie die Elbphilharmonie, das Internationale Maritime Museum Hamburg oder das Science Center gemeint.

Bereits heute wird das Gebiet der HafenCity für zahlreiche kulturelle und künstlerische Aktivitäten genutzt. Standen dafür zunächst in erster Linie schon freigemachte Flächen temporär zur Verfügung, so wird ab Ende 2014 am südlichen Ufer des Oberhafens ein dauerhaftes Kultur- und Kreativquartier entwickelt. Auch bei der Gestaltung der Parks, Promenaden und Plätze werden stets die Anforderungen von Kunst und Kultur mitberücksichtigt.

BREIT AUFGESTELLT: KULTURSZENE MIT ZAHL- REICHEN AKTEUREN

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

Akteuren geprägt. Neben einzelnen entscheidenden Initiativen wie der Musikalischen LandArt war die Kooperation von Hamburgischer Kulturstiftung, Körber-Stiftung und HafenCity Hamburg GmbH mit ihrer Auslobung eines ersten Künstler-Wettbewerbs der Startpunkt der kulturellen Besetzung des Stadtteils. An dem Wettbewerb hatten 2004/2005 rund 120 Künstler teilgenommen, 12 Projekte wurden ausgewählt und realisiert.

Später folgten im Rahmen derselben Kooperation auch Theaterstücke, darunter ein eigens inszeniertes Sommerprogramm des Thalia Theaters, dessen Stück „Vor uns die Sintflut“ am 4. September im Zelt uraufgeführt wurde. Zu Beginn des Jahres 2010 haben die Kooperationspartner ihre Zusammenarbeit nun gemäß der fortgeschrittenen kulturellen Entwicklung des Gebiets auf neue Grundlagen gestellt und sie um weitere drei Jahre verlängert. So erfolgt eine Kooperation mit Kampnagel, Kunstverein und Deichtorhallen.

Mittlerweile engagieren sich auch viele andere Hamburger Kulturinstitutionen. Über 30 Künstlerinitiativen aus aller Welt trafen sich beispielsweise im Spätsommer



Festivals wie das Musikfestival Elbjazz oder das Literaturfestival Harbourfront werden weit über Hamburg hinaus wahrgenommen

2009 auf dem Strandkai zum Off-Kunst-Festival „subvision“. Für viele regelmäßige Festivals oder andere sich jährlich wiederholende Kulturveranstaltungen ist die HafenCity bereits als Standort oder Spielstätte etabliert. Dazu gehören der „Sommer auf den Magellan-Terrassen“ mit Tango, Jazzmusik und Kinderspielen unter freiem Himmel, des Weiteren das „Schleswig-Holstein Musik Festival“, der „Hamburger Architektur Sommer“ und die „Lange Nacht der Museen“.

Neu dazugekommen ist seit 2009 das Literaturfestival „Harbourfront“, 2010 folgte das über Hamburg hinaus wahrgenommene Musikfestival „Elbjazz“. Nicht zuletzt bieten die Freiräume um das Unilever-Gebäude seit August die Kulisse für Hamburgs ersten beständigen Design-

Markt. Jeden Samstag sind auf dem „Der.Die.Sein Markt“ Ideen und Produkte aus verschiedenen Design-Disziplinen zu bewundern und zu erwerben.

Neben solchen zeitlich begrenzten Initiativen bestehen feste privat getragene Projekte. Das Automuseum Prototyp beispielsweise zeigt im denkmalgeschützten Gebäude der Harburger Gummi-Kamm-Compagnie historische Rennautos und Sportwagen. Die kulturelle Entwicklung des neuen Stadtteils wird vermehrt auch von den Bewohnern getragen: Sie haben den Verein Kunstkompanie e.V. gegründet und u. a. Treppenhaukonzerte oder eine temporäre schwimmende Skulptur im Grasbrookhafen organisiert.

Überwiegend durch den Koordinierungskreis Kultur HafenCity werden die zahl-

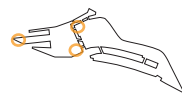
reichen Akteure und Aktionen gebündelt. Im Mai 2005 hatte die Behörde für Kultur, Sport und Medien dieses Expertengremium einberufen. Regelmäßig kommen seither Vertreter der HafenCity Hamburg GmbH mit Fachleuten zusammen: beispielsweise aus darstellender und bildender Kunst, klassischer Musik, Popmusik, Klub-Kultur und Literatur. Alle Mitglieder tragen Fragestellungen oder Ergebnisse zurück in ihre jeweilige Szene, wodurch die Kompetenz ihrer Netzwerke in die Diskussionen miteinfließt. Der Koordinierungskreis entwickelt aber auch Konzepte und übernimmt damit eine Mitverantwortung für die Gestaltung des kulturellen Angebots in der HafenCity.

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. Neue Impulse wird künftig das Quartier Oberhafen liefern. Als geplantes Kreativ-

Ob aufsehenerregende Off-Kunst, sanfte Jazzklänge oder unterhaltsame Performances: Zahlreiche Kunst- und Kulturveranstaltungen locken Bewohner und Besucher der Hansestadt in die HafenCity



KULTURELLE HÖHEPUNKTE



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

und Kulturquartier erweitert es das Elbtorquartier in der westlichen HafenCity, das sich bereits als Wissensstandort entwickelt. Im Oberhafenquartier wird die übliche Entwicklung der HafenCity auf den Kopf gestellt. Grundstücke werden nicht veräußert und verbleiben im Sondervermögen; Ausgangspunkt der Entwicklung ist die Bestandsbebauung.

In unmittelbarer Nähe der historischen Speicherstadt haben sich kreative und kulturelle Nutzungen bereits heute etabliert: Mehrere Museen erzählen hier von der Vergangenheit des denkmalgeschützten Ensembles. Jetzt zieht der Ort immer mehr Kreative an; unter ihnen sind Künstler und Galeristen. Eine bedeutende Rolle als kultureller Pionier spielt hier der „Hamburger Jermann“ von Michael Batz. Lange bevor das Gebiet der HafenCity zu einem Ort der Kultur werden konnte, etablierte sich dieses Theatererlebnis vor spektakulärer Speicherstadt-Kulisse 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 Interna-

tionale 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 aufwendig saniert und 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 von der Speicherstadt in die Passage hinein.

Die zehn Decks des Museums zeigen auf 11.500 m² Nutzfläche 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. 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 errichteten die Schweizer Architekten Herzog & de Meuron jetzt ein spektakuläres Konzerthaus. Zwar wurde das markante Speichergebäude zunächst komplett entkernt, jedoch blieben Kubatur und auch Fassaden erhalten. So entsteht ein weltweit einmaliger architektonischer Hybrid, der zudem um ein Fünf-Sterne-Hotel und ca. 45 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 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 Back-



Atemberaubende Architektur, 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)

stage-Bereiche sowie Räume für musikpädagogische Angebote Platz. Im gläsernen Neubau entstehen zwei große Konzertsäle für 2.150 bzw. 550 Besucher. Die Elbphilharmonie wird damit zu einem einzigartigen nahezu 110 Meter hohen Aufführungsort von klassischer Musik, Musik des 21. Jahrhunderts und anspruchsvoller Unterhaltungsmusik. Das Richtfest wurde im Mai 2010 gefeiert, 2013 wird die Elbphilharmonie voraussichtlich fertiggestellt sein; schon jetzt zeigt die Kulturinsitution ihr Programm an alternativen Orten, etwa in der Katharinenkirche.

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 Rem Koolhaas mit seinem Office for Metropolitan Architecture (OMA): Anfang 2008 stellte der niederländische Architekt seinen zwei-

Das Architekturbüro OMA aus Rotterdam hat das faszinierende 70 Meter hohe Science Center entworfen. Das Gebäude öffnet sich wie ein Tor zur Welt der Wissenschaft. Im Inneren setzt das Ausstellungskonzept auf erfahrbare Lernen

ten, 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 selbstständiges Experimentieren wird Wissensvermittlung hier zu einem aufregenden Erlebnis.

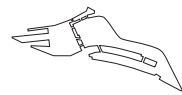
Die Projektentwicklungsgesellschaft Groß + Partner hat dieses Ausstellungs-

konzept – 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 m² BGF großen Gebäudes sind bereits abgesteckt: Auf der Finanzierungsseite leistet das Überseequartier-Konsortium einen Beitrag, weitere Mittel werden durch teilweise private Nutzungen des Bauwerks akquiriert. Außerdem wird für das Science Center eine erhebliche mäzenatische Unterstützung erwartet, denn dieses Projekt stellt für die naturwissenschaftlich-technischen Themen der Gesellschaft einen wichtigen Erfahrungsort dar. Wann das Projekt nach detaillierter Ausplanung in den Bau gehen kann, ist allerdings noch offen.



SOZIALE ENTWICKLUNG



Innerstädtisches Wohnen: die HafenCity als Ort nachbarschaftlichen Zusammenlebens

Jahrzehntelang 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 Urbanität und nachbarschaftliches Zusammenleben sich 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 Baugemeinschaften 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 verschiedenartigen 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 pro m² höher liegen als in vergleichbaren Neubauten in Innenstadt-nähe, 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 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. So haben trotz des erst 2009 eröffneten Kindergartens und der Grundschule 12 % der Haushalte Kinder. Eine weitere stark vertretene Bewohnergruppe bilden Paare im Alter von 50+, die sich nach dem Auszug ihrer Kinder umorientieren. 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.

Junge berufsorientierte Paare und Singles werden unterdessen besonders von der prestigeträchtigen Wasserlage, den individuellen Gestaltungsmöglichkeiten der Wohnungen und der zentralen Lage der HafenCity angezogen.

In direkter Nachbarschaft leben sie dann mitunter mit pensionierten Senioren, die sich gezielt für die HafenCity als Alters-



wohnsitz entschieden haben. Ausdrücklich verbinden die Senioren mit ihrem Umzug in die HafenCity den Wunsch, 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 Familien, junge Paare, Singles 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 Basketballcourt 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 / Dalmanncai schnell Formen nachbarschaftlichen Austausches erwachsen: Es entstanden Kommunikationswege und Netzwerke, wie das digitale Bewohnerforum hafencityleben.de, die von einem Bewohner in Eigenregie betriebene HafenCity-Zeitung (www.hafencity-news.de), regelmäßige Nachbarschaftstreffs oder verschiedene Arten von Ausflügen und Festen, z. B. ein Trödel-

markt, 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.

Viele Bewohner erfahren die HafenCity daher schon jetzt als einen Ort, der ihnen 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 den Dialog mit den Bewohnern sucht – sowohl im direkten Kontakt als auch z. B. über regelmäßige Informations- und Diskussionsveranstaltungen. Diese intensive Kommunikation entspricht der interessanten, aber auch anspruchsvollen Wohnkonstellation, die der neue Stadtteil bietet und deren Gelingen nicht selbstverständlich ist. Die HafenCity Hamburg GmbH versteht es daher als Teil ihrer Aufgabe, die kleinräumige Mischung verschiedenartiger Nutzungen nicht nur herzustellen, sondern ihre enge und nicht immer

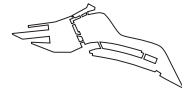
reibungsfree Verknüpfung auch sorgfältig ausbalancieren zu helfen.

Um die Mitverantwortung von Bewohnern, Vereinen, Firmen und Initiativen für den Stadtteil noch weiter zu stärken, wurde im Oktober 2009 der Verein Netzwerk HafenCity e. V. gegründet. Viele Fragen, die den Alltag des Wohnens und Arbeitens in der HafenCity betreffen, werden nun hier diskutiert und möglichst auch beantwortet. So haben sich inzwischen zahlreiche thematische Arbeitsgruppen konstituiert, die sich beispielsweise mit der Verkehrssituation rings um die Elbphilharmonie, mit der Ausgestaltung der HafenCity als Lebensraum auch für Tiere und mit Fragen der sozialen Struktur in dem neuen Stadtteil befassen. Zu den einzelnen Themen wird intensiv recherchiert, es finden Workshops statt, und es werden Positionierungen gegenüber den jeweiligen Entscheidungsträgern formuliert. Explizit versteht sich der Verein dabei aber nicht als Mittel, um Partikularinteressen Einzelner umzusetzen, sondern sucht kooperative Lösungen zwischen den beteiligten Akteuren. Darüber hinaus hat der Verein Netzwerk HafenCity bereits sehr engagiert die Rolle eines Initiators von Veranstaltungen und Festen übernommen und trägt auch auf dieser Ebene maßgeblich zur Intensivierung eines nachbarschaftlichen Miteinanders bei.

Nachbarschaft und Urbanität: Geschützte, den Bewohnern vorbehaltene Privatflächen (links) und öffentliche, von jedermann nutzbare Stadträume (rechts) entstehen nebeneinander



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 werden 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 der Freiräume für die HafenCity schon an wenigen Eckdaten ablesen: 22 Prozent ihrer Landflächen gilt es als öffentliche Freiflächen zu gestalten. Mit der Überarbeitung des Masterplans für die

östlichen Quartiere wurde der grüne Charakter nochmal erheblich intensiviert: Die Freiflächen in der gesamten HafenCity erhöhen sich von 24 auf 27 Hektar (ohne private öffentlich nutzbare Flächen); die Uferlinie wächst von knapp 10 auf 10,5 Kilometer, auch die 34 Hektar umfassenden Wasserflächen (ohne Elbe) werden eingebunden und genutzt.

Die großteils 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 Wasser und Land, hafentypisch strengere Formen kontrastieren mit mediterranen, leichten Einflüssen.

Zwei große Terrassenanlagen entstanden an den Köpfen von Sandtorhafen und Grasbrookhafen. Die 2005 fertiggestellten Magellan-Terrassen (4.700 m²) treppen sich auf mehreren Ebenen zum Wasser hinab. Mit eher harten Oberflächen zeichnet sich der amphitheaterähnliche Platz durch einen urbanen Charakter aus. Von hier aus schweift der Blick über den 2008 eröffneten Traditionsschiffhafen im Sandtorhafen; seine 5.600 m² große schwimmende Promenade hebt und senkt sich mit den Gezeiten und bietet einen festen Liegeplatz für bis zu 30 historische Wasserfahrzeuge.

Die 2007 eröffneten Marco-Polo-Terrassen (6.400 m²) werden von Grasinselfen und Holzdecks, Amberbäumen und Sumpfyzyressen kleinteiliger strukturiert, sie wirken daher geschützt, grün

Die am Kopf des Sandtorhafens liegenden Magellan-Terrassen werden von markanten Gebäuden – wie dem Turm der International Coffee Plaza – eingefasst. Auf der Kaiserkai-Promenade flanieren Passanten unter einem restaurierten Hafenkran hindurch



Mit Plätzen, Promenaden und Grünflächen sind die Ufer des Grasbrookhafens gestaltet. Mehrere Cafés und Restaurants bieten außerdem Außenterrassen direkt auf der Dalmannkai-Promenade

und weich. Am Grasbrookhafen entsteht ab 2011 eine moderne Sportbootmarina.

Die abwechslungsreichen Stadträume werden durch die Kaipromenaden miteinander verbunden. Von der Sandtorkai-Promenade gelangen Spaziergänger und Radfahrer über die Magellan-Terrassen zur Kaiserkai-Promenade. Sie führt an drei historischen Hafenkränen vorbei

zum Vorplatz der Elbphilharmonie, welcher in die Dalmannkai-Promenade übergeht. Dort neigen sich die Dalmannkai-Treppen in grünen, baumbestandenen Stufen zum Grasbrookhafen hin. Der ebenfalls an der Promenade liegende Vasco-da-Gama-Platz ist mit Basketballfeld und Außengastronomie ein beliebter Treffpunkt. Durch die öffentliche Passage

im Unilever-Gebäude erreichen Flaneure schließlich die Elbterrassen, die neue Freitreppe am Elbufer.

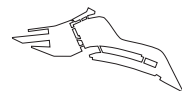
Den Freiraumwettbewerb zur Gestaltung der zentralen HafenCity – im Überseequartier und am Magdeburger Hafen – gewannen die Architektin Beth Galí und ihr Büro BB + GG Arquitectes. Vor dem Internationalen Maritimen Museum Ham-



Die Grünflächen und Holzdecks der Marco-Polo-Terrassen sind nicht nur im Sommer ein beliebter Treffpunkt (oben links). Freiräume entstehen in der gesamten HafenCity auf zwei Ebenen; die Übergänge gestalten Rampen und Treppen. Zu Hamburgs neuem Wahrzeichen führt künftig eine Freitreppe auf den Vorplatz der Elbphilharmonie (rechts)



ÖFFENTLICHE STADTRÄUME



burg im Kaispeicher B stellt der erste schon angelegte Platz einen Bezug zur Backsteinarchitektur des Speichergebäudes her: Streifenförmig zieht sich hier brauner und rötlicher Granitstein durch Asphaltterrazzo.

Erkennbar nimmt auch die bis zu 12 Meter breite Wasserpromenade entlang der Osakaallee Gestalt an. Rampen, Stufen und Grünböschungen verbinden das hochwassergeschützte Straßenniveau mit dem Magdeburger Hafen. In diesen Höhensprung ist ein Uferpavillon integriert, der langfristig für Gastronomie genutzt werden soll. Im „European Green Capital“-Jahr 2011 wird hier eine Ausstellung zu den Nachhaltigkeitsaspekten der HafenCity gezeigt, ein Beitrag zu Hamburgs Präsentation als „Umwelthauptstadt Europas 2011“.

Weiter nördlich, an den Schnittstellen zwischen HafenCity und Speicherstadt, wurden die Entwürfe zweier deutscher Landschaftsplanungsbüros realisiert. BHF

Landschaftsarchitekten (Kiel) gewannen mit ihrem Entwurf für Sockel und Promenade am Sandtorkai 2008 den Preis „Beste Projekte 1989–2008“ des Jahrbuchs „Architektur in Hamburg“. Für die Gestaltung der zwischen 2010 und 2012 entstehenden Freiräume im Quartier Brooktorkai / Ericus zeichnen WES & Partner Landschaftsarchitekten (Hamburg) verantwortlich.

Entlang des Magdeburger Hafens und des sich im Norden anschließenden Brooktorhafens entstehen qualitätsvolle Wegeverbindungen – sowohl durch Promenaden, welche die Wasserplätze komplett umlaufen, als auch durch neue Plätze und Brücken. Auf der Brooktorkaipromenade gibt ab Herbst 2010 ein 30 Meter langes Steinsofa Aussichten über die Hafenbecken frei. Anfang 2011 wird eine neu eingesetzte Fußgängerbrücke diese Promenade über das St.-Annen-Fleet mit dem Überseequartier verbinden.



Architektonischer Höhepunkt am Ostufer des Magdeburger Hafens ist ein zwei Stockwerke hoher Arkadenraum, der ab 2012 nutzbar sein wird. Diese sich zum Wasser hin öffnende „Stadtloggia“ verläuft dann parallel zu einem auf alten Pfählen neu konstruierten Pier entlang des Magdeburger Hafens.

Aber auch Grünflächen prägen das Stadtbild. Im Westen gehören Sandtorpark und Grasbrookpark zum Freiraumkonzept von EMBT. Der mit Hügeln, Bäumen und einer Spielwiese gestaltete Sandtorpark schafft eine städtebauliche Klammer für verschiedenartige Nutzungen, indem sich die Materialien und die Bodengestaltung der Magellan-Terrassen auf den Freiflächen rund um den



Am westlichen Ufer des Magdeburger Hafens entsteht parallel zur Osakaallee eine Promenade (ganz oben rechts). Eine großzügige Freitreppe inszeniert bereits am Unilever-Gebäude den Zugang zur Elbe (oben links), auch der Vorplatz des Internationalen Maritimen Museums Hamburg ist fertig (oben rechts)

Die vier zum Wasser neigenden, begrünten Treppen an der Dalmannkaipromenade nutzen viele Bewohner und Besucher auch zum Schiffe-Gucken



Park und die Gebäude der Nachbarschaft fortsetzen. Heute ist er als Grünfläche schon fertiggestellt, wegen der angrenzenden Hochbauvorhaben ist er aber erst ab Frühjahr 2011 nutzbar.

Bereits eröffnet ist seit Sommer 2008 der 850 m² große Schatzinsel-Spielplatz am View Point. Nach der in 2013 geplanten Fertigstellung des Grasbrookparks wird er dort durch eine wesentlich größere Spielfläche ersetzt.

Der Lohsepark, der „Central Park“ des neuen Stadtteils, wird die mit 4 Hektar größte zusammenhängende Grünfläche der HafenCity. Ein kombinierter Freiraumwettbewerb wurde im Frühsommer 2010 zugunsten des Zürcher Büros Vogt Landschaftsarchitekten AG entschieden. Zuvor hatten 28 ausgewählte Landschaftsarchitekturbüros neben der Freiraumgestaltung auch künstlerische Ideen für den im Park geplanten Gedenkort erarbeitet, der an die vom ehemaligen Hannoverschen Bahnhof deportierten Juden, Sinti und Roma erinnert.

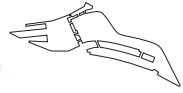
Wie ein grünes Band zieht sich der Lohsepark – in Teilen schon ab 2013, komplett ab 2018 – von Wasser zu Wasser. Seine Anlage erstreckt sich vom Ericusgraben zum Quartier Baakenhafen, dessen Hafenbecken eine künstliche 1,5 Hektar große Spiel- und Freizeitinsel erhält; von dort weiter bis zur Elbe, wo der Lohsepark an eine 30 Meter breite Elbpromenade anknüpft, die schließlich zum Flanieren bis nach Entenwerder einlädt (siehe Seite 30 f.).

Neben diesen öffentlichen Stadträumen können in der HafenCity aber auch viele Privatflächen von sämtlichen Bewohnern, Beschäftigten und Besuchern genutzt werden. Denn öffentlicher und privater Grund werden eng miteinander verzahnt, für viele in Privatbesitz befindliche Flächen bestehen allgemeine Gehrechte. So wird u. a. sichergestellt, dass Privatflächen zwischen einzelnen Gebäuden für Fußgänger sowie Radfahrer passierbar bleiben und der Stadtteil so durch ein besonders engmaschiges Wegenetz und gut vernetzte Aufenthaltsflächen auffällt.

Die Gestaltung dieser allgemein zugänglichen Privatflächen ist üblicherweise an die benachbarten öffentlichen Stadträume angelehnt. Auf dem Strandkai z. B. sind die öffentlichen Flächen und das Atrium der Unilever-Zentrale durchgängig mit dem gleichen Bodenbelag ausgelegt.

Und im Überseequartier sind auf privaten Flächen auch politische Werbung, Demonstrationen oder Betteln sowie künstlerisch-kulturelle Aktivitäten grundbuchrechtlich gesichert; das Quartier ist ein besonders öffentlicher Raum trotz privatem Grundeigentums.

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 Freizeitangebote sowie qualitätsvolle öffentliche Stadträume. Hamburg wächst nicht mehr auf Grünflächen in seiner Peripherie. Stattdessen wird ehemaliges Hafengebiet wiederverwertet und die City um 40 Prozent erweitert. Insgesamt wird die HafenCity dicht bebaut; die GFZ (Geschossflächen-

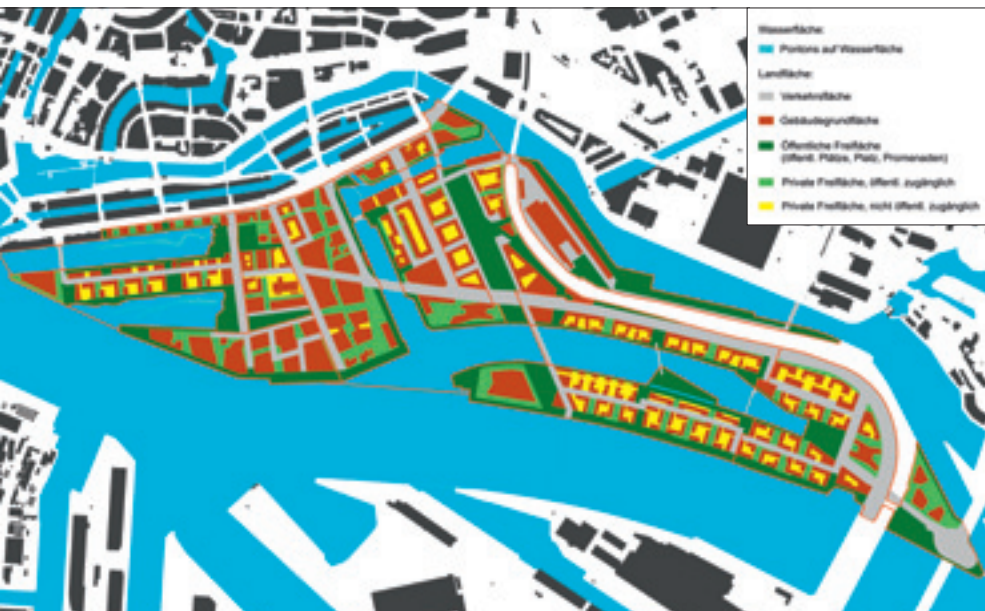
zahl) reicht von 3,4 bis ca. 5,2 in den Quartieren. Diese Dichte repräsentiert eine effiziente Bodennutzung und ist, wegen der Wasserlagen, trotz des hohen Wohnanteils verträglich.

An kontaminierten Stellen wie dem Standort des alten Gaswerks wurde der Boden mit aufwendigen Maßnahmen ausgetauscht. So lässt sich der ökologische Wert dieses einstigen Industriegebiets steigern und die bereits gegebene Versiegelung des Bodens erheblich reduzieren.

Auf insgesamt rund 27 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 in der Elbphilharmonie – kein einziges oberirdisches Parkhaus geplant; insgesamt ist oberirdisches Parken stark eingeschränkt.

Aufgrund ihrer zentralen Lage ist die HafenCity aber auch ohne Auto sehr gut erreichbar. Einen hervorragenden Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr gewährleisten die beiden Haltestellen der neuen U-Bahn-Linie U4. Aus der bestehenden Innenstadt gelangen Fahrradfahrer und Fußgänger binnen weniger Minuten in den neuen Stadtteil oder umgekehrt.

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



Ein besonders engmaschiges Netz von Fuß- und Fahrradwegen lädt in der HafenCity zur nachhaltigen Verkehrsteilnahme ein. Fußgängern stehen hier zweieinhalbmal mehr Wegekilometer zur Verfügung als Autofahrern, 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 27 Hektar. Die Ressource Boden wird also äußerst effizient genutzt

ähnlich dicht bebauten Gründerzeit-Viertel Eimsbüttel. Zu 70 Prozent verlaufen die Fuß- und Fahrradwege abseits des Autoverkehrs auf Promenaden, Stegen und Plätzen, zu rund 30 Prozent sogar direkt am Wasser. Da in der HafenCity kaum langgestreckte riegeiförmige Gebäudestrukturen entstehen, müssen Fußgänger und Fahrradfahrer nur selten Umwege in Kauf nehmen. Zwischen vielen Einzelgebäuden werden Durchgänge angeboten; wenn diese über privaten Grund führen, wird ihre öffentliche Begehrbarkeit meist mit dauerhaft abgesicherten Gehrechten gewährleistet.

Auf dem Gelände des Unilever-Gebäudes am Strandkai stellt außerdem das neue Hamburger Fahrradleihsystem 24 rote „Stadträder“ zur Verfügung; eine zweite Station wird vor Kühne + Nagel eingerichtet.

In der östlichen HafenCity ist darüber hinaus die Förderung autoarmen Wohnens angedacht: Dabei verzichten die Bewohner eines Gebäudes auf ein eigenes Auto und greifen stattdessen z. B. auf ein Car-Sharing-System zurück.

Die Wärmeversorgung der HafenCity ist durch innovative Konzepte sichergestellt. In einem europaweiten Verfahren wurde 2003 der Auftrag für die Wärmeversorgung der westlichen HafenCity an den Energieversorger Vattenfall vergeben. Ein Emissions-Grenzwert 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 vereinzelt zum Einsatz.

Bei der Wärmeversorgung der östlichen HafenCity wird sogar eine CO₂-Kennziffer von nur noch 89 g/kWh erreicht. Den entsprechenden europaweit ausgeschriebenen Wettbewerb entschied 2009 Dalkia Energie Services für sich: Einen in der Ausschreibung geforderten Grenzwert von 125 g/kWh hatte der Energiedienstleister deutlich unterboten.

Sein Konzept 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 regenerative Energieträger. Aufgrund seiner dezentralen Struktur kann das System 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 noch nicht exakt bestimmt werden.

Doch nicht nur solche grundlegenden Konzepte machen die HafenCity zu einem beispielhaft nachhaltigen Stadtteil. Sie ist

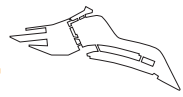
ebenfalls Standort mehrerer Forschungs- und Zukunftsprojekte: So wird auf dem Großen Grasbrook getestet, wie Raumluft durch den Einsatz von Geothermie entfeuchtet werden kann. Am Heizwerk der westlichen HafenCity läuft eine Brennstoffzelle im Pilotbetrieb. Und an der Oberbaumbrücke entsteht die europaweit größte öffentliche Wasserstoff-Tankstelle; hier wird künftig die wachsende Wasserstoffbus-Flotte der Hamburger Hochbahn AG betankt.

Auch bei der Ausführung der einzelnen Bauvorhaben spielt 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. Die HafenCity Hamburg GmbH nimmt hier eine Vorreiterrolle ein: Eine deutschlandweit gültige Umweltzerti-



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

NACHHALTIGKEIT



fizierung 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, indem er technische Planungsunterlagen vorlegt, aus denen die besondere oder außergewöhnliche Nachhaltigkeit seines Gebäudes hervorgeht. Nach der positiven Prüfung dieser Pläne durch ein unabhängiges Prüfbüro wird das Projekt vorzertifiziert. Diese Vorzertifizierung können Projektentwickler und Bauherren schon während der 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 überprüfbar ist.

Anfangs galt das Umweltzeichen für Wohn- und Bürobauten sowie Sonderbauten. Da in der zentralen und östlichen HafenCity vermehrt Gebäude mit Einzelhandels- oder Hotelnutzung sowie gemischtgenutzte Gebäude entstehen, können seit 2010 auch diese Bautypologien zertifiziert werden. Das erweiterte Umweltzeichen geht differenzierter auf die unterschiedlichen Nutzungsanforde-



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

rungen ein; es greift somit für alle wesentlichen Gebäudetypologien einer inneren Stadt.

Zur Zertifizierung werden fünf Kategorien angewendet, die teilweise verfeinert und ergänzt wurden oder denen noch mal strengere Richtwerte auferlegt wurden.

Zu dem Kriterienkatalog zählt als Erstes die Reduzierung des im Gebäudebetrieb entstehenden Primärenergiebedarfs weit über die gesetzlichen Vorgaben hinaus. Bei Wohnbauten muss der strenge Passivhaus-Standard erreicht werden.

In der zweiten Kategorie punkten Bauvorhaben, die nachhaltig mit öffentlichen Gütern umgehen, also z. B. durch fortschrittliche Sanitäranlagen Wasser sparen. Gewürdigt wird zudem die effiziente Nutzung von öffentlich zugänglichen Flächen, etwa durch die Einrichtung von Cafés in Erdgeschossen oder von Dachgärten. Die Familienfreundlichkeit von Hotel- und Einzelhandelsbauten wird ebenfalls positiv bewertet.

In der dritten Kategorie zeichnet die HafenCity den Einsatz umweltschonender

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

Die besondere Berücksichtigung von Gesundheit und Behaglichkeit gehört zur vierten Kategorie. Ausschlaggebend sind hierbei Parameter wie behagliche Raumtemperatur, eine allergikergerechte Ausstattung sowie ein Hall- und Schallschutz. Mit der Überarbeitung der Kriterien wurde ein nochmals höherer Einfluss der Nutzer auf Blendschutz und Luftaustausch in automatisch klimatisierten Räumen gefordert.

Durchgehende Barrierefreiheit stellt ein Kriterium der fünften Kategorie dar. Gebäude sollen für Menschen mit Mobilitätseinschränkung gut zugänglich sein und ihnen z. B. im Sanitärbereich ausreichend große Flächen bieten. Ein nachhaltiger Betrieb des Gebäudes durch geringen Wartungsaufwand und den Einsatz langlebiger Materialien ist darüber hinaus Gegenstand dieser Kategorie. Ein Monitoring-Nachweis der tatsächlichen Energieverbräuche ist in den ersten beiden Betriebsjahren des Gebäudes zu erbringen.

Binnen kurzer Zeit hat sich das Umweltzeichen HafenCity als großer Erfolg erwiesen: Innerhalb von nur zwei Jahren wurden

rund 240.000 m² Bruttogeschossfläche (BGF) vorzertifiziert oder für die Zertifizierung ausgeschrieben bzw. anhandgegeben (Stand: Frühjahr 2010). Bereits mit dem Gold-Standard vorzertifiziert sind u. a. die Katharinschule, das Unilever-Haus, das neue Verlagshaus der Spiegel-Gruppe, der Neubau der HafenCity Universität, das Commercial Center am Sandtorpark sowie ein Ensemble im Elbtorquartier, das u. a. die Zentrale von Greenpeace Deutschland sowie das Designzentrum designxport beziehen. Weitere Bauwerke folgen bald: Immer häufiger wird bereits bei der Ausschreibung neuer Flächen zur Auflage gemacht, dass entstehende Gebäude den

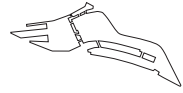
strengen Standards des Umweltzeichens in Gold gerecht werden müssen; auch künftige Mieter drängen teilweise verstärkt darauf. Für die gesamte zentrale und östliche HafenCity soll so allein mit dem Gold-Standard ein Zertifizierungsstand von mindestens 30 Prozent erreicht werden, die Erwartungen liegen sogar noch einmal deutlich höher. In Zukunft wird die Realisierung von Wohngebäuden nur noch nach dem Gold-Standard möglich sein. Nachhaltigkeit ist also in der HafenCity zwar ein zeitloses Konzept, die Kriterien werden aber kontinuierlich weiterentwickelt, um ein möglichst effektives Resultat zu erzielen.



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



Neue Infrastruktur – Grundlage für die Stadtentwicklung

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

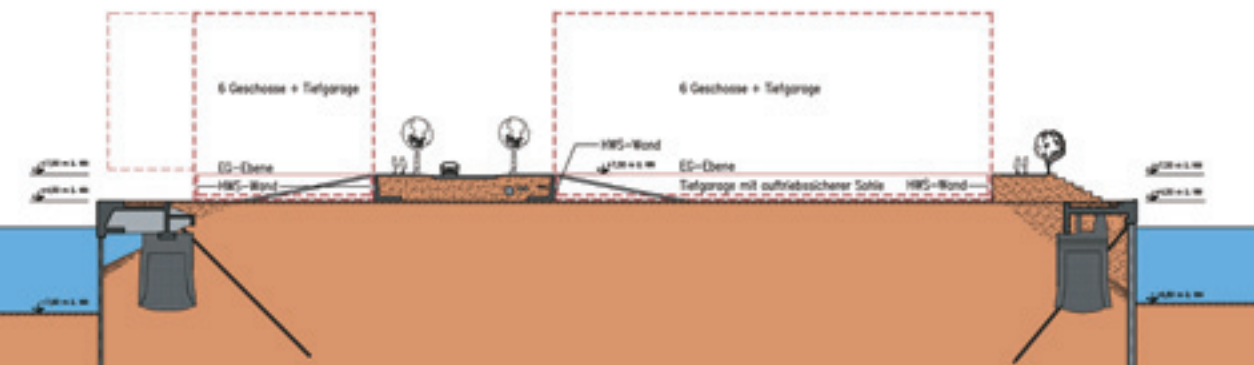
Für große Stadtentwicklungsvorhaben, die auf einer Nutzungskonversion beruhen, stellen sich sowohl erhebliche Flächenentwicklungsaufgaben (z. B. Freimachung von nicht nutzbaren Gebäuden oder Bodensanierung) als auch Infrastrukturaufgaben, die neue Nutzungen mit veränderter Nutzungsdichte erst ermöglichen. 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. Das Gebiet der HafenCity ist eine mit Hafenbecken durchzogene Insel im Elbstrom. Bedingung für eine ebenso intensive wie urbane Nutzung sind

daher externe und interne Verbindungen und Vernetzungen.

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. 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 bzw. befand sich das gesamte Gelände der HafenCity außerhalb der Hauptdeichlinie Hamburgs sowie auf einem nicht hochwassersicheren Niveau von 4 bis 5,5 Metern über Normalnull; deshalb muss es gesondert gesichert werden.

Und schließlich verfügt die HafenCity nicht nur über eine Ufer- oder Wasserkante



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 Nutzung und die Stadtopografie des Quartiers (rechts)



Ein komplexer Infrastruktureneubau ist Bedingung für die Umstrukturierung ehemaliger Hafenflächen. In der HafenCity entsteht ein vollkommen neues Straßen- und Wegenetz, das durch eine Vielzahl an externen und internen Brücken mit der bestehenden Innenstadt verbunden wird

zur Elbe (gut 3,3 Kilometer lang von West nach Ost); sie stellt auch eine integrierte Wasser- und Hafenbeckenlandschaft mit 10,5 Kilometern Kontaktfläche von Wasser und Land dar, vielfach sogar mit seeschiff-tiefem Wasser und entsprechend tief reichenden Kaimauern. Insgesamt ist die Entwicklung der HafenCity-Infrastruktur also eine besonders anspruchsvolle und finanziell aufwendige Aufgabe, die zusätzlich noch z. T. 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: Hafenbecken, Kaimauern und einige historische Bestandsgebäude machen heute – saniert

und mit neuen Nutzungen belebt – den typischen Charakter der HafenCity aus.

An vielen Stellen, wie zum Beispiel am Sandtorkai und am Dalmannkai, ließ sich die historische Bausubstanz 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 bisher noch keine gibt. Da die industrielle Nutzung des Gebiets ihre Spuren hinterlassen hatte, musste an manchen Orten zudem hochkontaminierter Boden saniert werden.

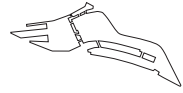
Wichtige Voraussetzung für den Bau der HafenCity war und ist der Hochwasserschutz. Auf eine Eindeichung wurde bewusst verzichtet, denn für die gesamte 126 Hektar große Landfläche des Stadtteils hätte sie bereits vollständig vor Realisierung der ersten Hochbauten hergestellt werden müssen, wodurch ein zügiger Be-

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

Eine weitere Herausforderung stellt der Tonboden des Stadtteils dar. Als so-

INFRASTRUKTUR



nannte 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. Im Straßenbau findet dagegen das Aufschüttverfahren mit einer Überhöhung auf 9 bis 10 Meter 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, wird die obere Bodenschicht wieder abgetragen, es 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 Metern über Normalnull angelegt; außerdem werden neue Brücken hochwassersicher gebaut bzw. alte Brücken saniert und angehoben. Eine Ausnahme von der Stra-

ßenerhöhung bildet 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 Zugang für Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge. Über die Oberbaumbrücke sowie die Straßen Brooktorkai, Shanghaiallee und Überseeallee verläuft bereits 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 sukzessive und in enger Abstimmung mit dem Hochbau. Deshalb erhalten fast alle Fahrbahnen in der HafenCity zunächst



Beim Richtfest rund 16 Meter unter der Erde zierte noch eine virtuelle U-Bahn die U4-Haltestelle HafenCity Universität (links).

Oberirdisch verbinden die Kibbelstegbrücken die schon bestehende Innenstadt, Speicherstadt und HafenCity miteinander (rechts)

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 westlichen 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.

Die in den nächsten Jahren zu entwickelnde östliche HafenCity wird Verkehrlich ebenso hervorragend erschlossen sein. Wichtigste Hauptverkehrsstraße wird die Versmannstraße, zusätzlich entstehen mehrere interne und externe Verbindungen. Eine neue Brücke im Osten wird die Versmannstraße über den Oberhafen und das Großmarktareal mit der Amsinckstraße verknüpfen, wodurch die HafenCity erheblich vom Durchgangsverkehr entlastet wird.

Eine neue Brücke über den westlichen Baakenhafen verbindet ab 2013 den nördlichen Teil des Quartiers Baakenhafen mit seinem Südtteil; diese hochwassersichere Anbindung kann mittelfristig über die Elbe zum Kleinen Grasbrook weitergeführt werden.

Darüber hinaus entstehen zahlreiche Fuß- und Fahrradwege, außerdem sind zwei Fußgängerbrücken geplant. Ein neuer Tunnel schafft eine Verbindung zwischen dem durch Gleise abgetrennten Oberhafenquartier und dem Quartier Am Lohsepark. Der frühestens ab 2012 unter dem Bahndamm hindurchführende Tunnel mündet direkt in den Nordost-Ausgang der U-Bahn-Station HafenCity Universität. Somit bietet der Tunnel einen unmittelbaren Zugang zur U4 und schafft zugleich die Nähe zum Lohsepark, dem „Central Park“ der HafenCity.

Neu zu schaffende und bereits bestehende Verkehrswege führen in manchen Lagen der östlichen HafenCity zu einer erhöhten Lärmexposition. Beispielsweise an der östlichen Versmannstraße dominieren

daher eher lärmunempfindliche Gewerbenutzungen, die gleichzeitig als Schallschutz für die dahinter befindlichen Wohnhäuser fungieren.

Die zentrale Lage der HafenCity lädt dazu ein, auf das Auto zu verzichten: Ihr weit verzweigtes Netz von Fuß- und Fahrradwegen ist außergewöhnlich engmaschig (siehe Seite 48 ff.). Wer kein eigenes Fahrrad besitzt, kann sich vor dem Unilevergebäude auf dem Strandkai sowie an den zukünftig geplanten Leihstationen ein „Stadtrad“ 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 ÖPNV. Zwei bereits vorhandene Bahnhöfe der U-Bahn-Linien U1 und U3 stellen die Schnittstellen zur heutigen Innenstadt dar. Bis Herbst 2012 entsteht die neue U-Bahn-Linie U4 mit den zwei neuen Haltestellen Überseequartier und HafenCity Universität. Bereits bei Inbetriebnahme der Strecke wird mit 23.000 Fahrgästen zwischen HafenCity Universität, Überseequartier und Jungfernstieg gerechnet. Eine weitere Station der U4 soll nördlich der Elbbrücken entstehen, wo sie sich mittelfristig auch mit der S-Bahn verknüpfen ließe.

Schon heute verfügt die HafenCity über ein dichtes und flexibles HVV-Buslinien-netz, 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. Pla-

nung und Bau der komplexen Infrastrukturmaßnahmen verantwortet (außer auf den privaten Grundstücken) die stadt-eigene 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; ihre Finanzierung 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 ebenfalls über den Haushalt der Freien und Hansestadt Hamburg.

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



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)



Die Überarbeitung des Masterplans: das Weiterdenken der HafenCity

Seit Beschlussfassung des Masterplans 2000 hat sich die HafenCity rasant entwickelt. Der weitgehend fertige Westen ist ein lebendiger Stadtteil, das Zentrum befindet sich überwiegend im Bau oder in Detailplanung. Im Osten ist sie noch Planungsgebiet, das nun in die Entwicklung gehen soll. Der Masterplan wurde daher weiterentwickelt. Ob Kreativquartier, Aktiv- und Wohnquartier oder großstädtisches Zentrum: Jedes der drei Quartiere im Ostteil zeichnet sich nun durch ein eigenständiges Profil aus

Ein weiterer Meilenstein für die Entwicklung der HafenCity ist gesetzt: Mit der Überarbeitung des Masterplans für die östlichen Quartiere wurde der neue Stadtteil erstmals bis an seine östliche Spitze auf der Masterplanebene zu Ende gedacht.

Zwar entsteht an der Elbe schon seit zehn Jahren eine zeitgemäße Weiterentwicklung der europäischen City mit Arbeiten und Wohnen, Kultur, Tourismus und Freizeit. Und der offen angelegte Masterplan aus dem Jahr 2000 erwies sich bisher als guter Ausgangspunkt für die weitere Planung und Realisierung. Allerdings waren die drei östlichen Quartiere Oberhafen, Baakenhafen und Elbbrücken in dem Masterplan noch nicht ausreichend durchgearbeitet. Weder war eine eigene Identität der Quartiere erkennbar, noch existierten konkrete Pläne für deren gelungene urbane Integration oder urbane Dichte. Auch für das Quartier Am Lohsepark, das als grünes „Scharnier“ zwischen zentraler und östlicher HafenCity fungiert, waren Anpassungen nötig.

Nicht zuletzt haben sich Rahmenbedingungen während des vergangenen Jahrzehnts geändert. Beispielsweise wurde die östliche HafenCity im Masterplan von 2000 noch in einer eher vorstädtischen Randlage gesehen, während sie jetzt, ebenso wie die westliche HafenCity, auch wegen der U-Bahn-Anbindung als Teil einer neuen Kerninnenstadt gesehen wird. Hamburg vollzieht mittlerweile den „Sprung über die Elbe“: Ehrgeizige Projekte wie die Internationale Bauausstellung IBA Hamburg und die IGA Internationale Gartenschau Hamburg werten die Elbinseln auf.

Angesichts dieser neuen Erkenntnisse und Herausforderungen hat die HafenCity Hamburg GmbH in Kooperation mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt sowie den Verfassern des ersten Masterplans, Kees Christiaanse mit Markus Neppl, die Planungen überarbeitet.

Die Überarbeitung basiert auf speziellen Herausforderungen, die für eine urbane Entwicklung des östlichen Teils der HafenCity gestellt werden. So sind die östlichen Quartiere räumlich nicht so kompakt und auch nicht so gut in die bestehende City integriert wie die westliche und zentrale HafenCity. Durch ihre langgestreckte Form bieten die Quartiere Baakenhafen und Oberhafen für sich genommen bereits besondere Herausforderungen. Zudem bewirken Verkehrsstrassen und deren Lärmwirkungen eine viel stärkere Abgrenzung und potenzielle Qualitätsminderung.

Die erarbeitete städtebauliche Struktur der östlichen Quartiere hängt eng mit deren Nutzungsbestimmungen zusammen. Geplant ist eine Schwerpunktsetzung für den Baakenhafen als Wohn- und Freizeitquartier, den Oberhafen als Kreativ- und Kulturquartier und das Quartier Elbbrücken als metropolitaner Geschäfts- und Wohnstandort.

Zusätzliche Fläche wird u. a. durch eine partielle Verengung des Baakenhafens erreicht, was wiederum zu mehr Grün, aber auch einer zweiten Reihe von Gebäuden in larmgeschützter Lage führt. Statt der ursprünglich geplanten rund 1,5 Millionen m² Bruttogeschossfläche (BGF) können in der gesamten HafenCity durch die höhere Dichte nun 2,25 Millionen m² BGF realisiert werden. Die Landfläche erhöht sich von 123 auf 126 Hektar. Die Dichte im Quartier Baakenhafen liegt bei einer GFZ von 3,4 (Die Dichte am Dalmannskai beträgt 3,8 ohne Elbphilharmonie).

Wohnen ist in der östlichen HafenCity jetzt auch an Standorten möglich, die bisher wenig dafür geeignet waren. In den Quartieren Baakenhafen und Elbbrücken können 2.800 Wohnungen entstehen, in der HafenCity insgesamt wächst die Zahl der Wohnungen von 5.500 auf 5.800 bei einer gesteigerter

Durchschnittsgröße von 110 m² BGF. Die Zahl der möglichen Arbeitsplätze in der HafenCity erhöht sich von 40.000 auf deutlich über 45.000. Die Steigerung ergibt sich nicht primär aus Büroarbeitsplätzen, sondern in den Bereichen Freizeit, Einzelhandel, Gastronomie und Hotel. Sondernutzungen wie eine zusätzliche Grundschule sowie eine weiterführende Schule stärken die qualitätsvolle Wohnfunktion der HafenCity zusätzlich.

Gleichzeitig wird der grüne Charakter erheblich intensiviert. Große und kleine Plätze und eine Vernetzung der Orte stärken die urbane Raumintegration. Der Lohsepark, der „Central Park“ der HafenCity, wird bis an die Elbe weitergeführt. Im Süden lädt eine Elbpromenade zum Flanieren bis nach Entenwerder ein, und der Baakenhafen erhält eine 1,5 Hektar große Spiel- und Freizeitinsel.

Infolge der großzügigeren Freiraumgestaltung wachsen die öffentlichen Freiflächen in der gesamten HafenCity von 24 auf 27 Hektar (ohne private öffentlich nutzbare Flächen), die Uferlinie am Wasser erhöht sich von knapp 10 auf 10,5 Kilometer.

Die hohen Nachhaltigkeitsstandards der westlichen Quartiere werden im Osten sogar noch übertroffen. Grundlagen dafür bilden die bereits 2009 erfolgte Festlegung für eine nachhaltige Wärmeenergieversorgung durch regenerative Energiequellen sowie

der geplante hohe Anteil zertifizierter Gebäude nach dem Goldstandard des HafenCity Umweltzeichens. Die Weiterführung der neuen U-Bahn-Linie U4 bis mindestens zur Haltestelle Elbbrücken trägt ebenfalls entscheidend zur Umweltqualität bei.

Die östliche HafenCity wird Verkehrlich hervorragend erschlossen sein. Wichtigste Hauptverkehrsstraße wird die Versmannstraße, zusätzlich entstehen zahlreiche neu zu schaffende wie bestehende interne und externe Verbindungen. Die gute Straßenanbindung führt jedoch in manchen Lagen zu einer erhöhten Lärmexposition. Daher gibt es für diese Standorte detaillierte städtebauliche und technische Konzepte.

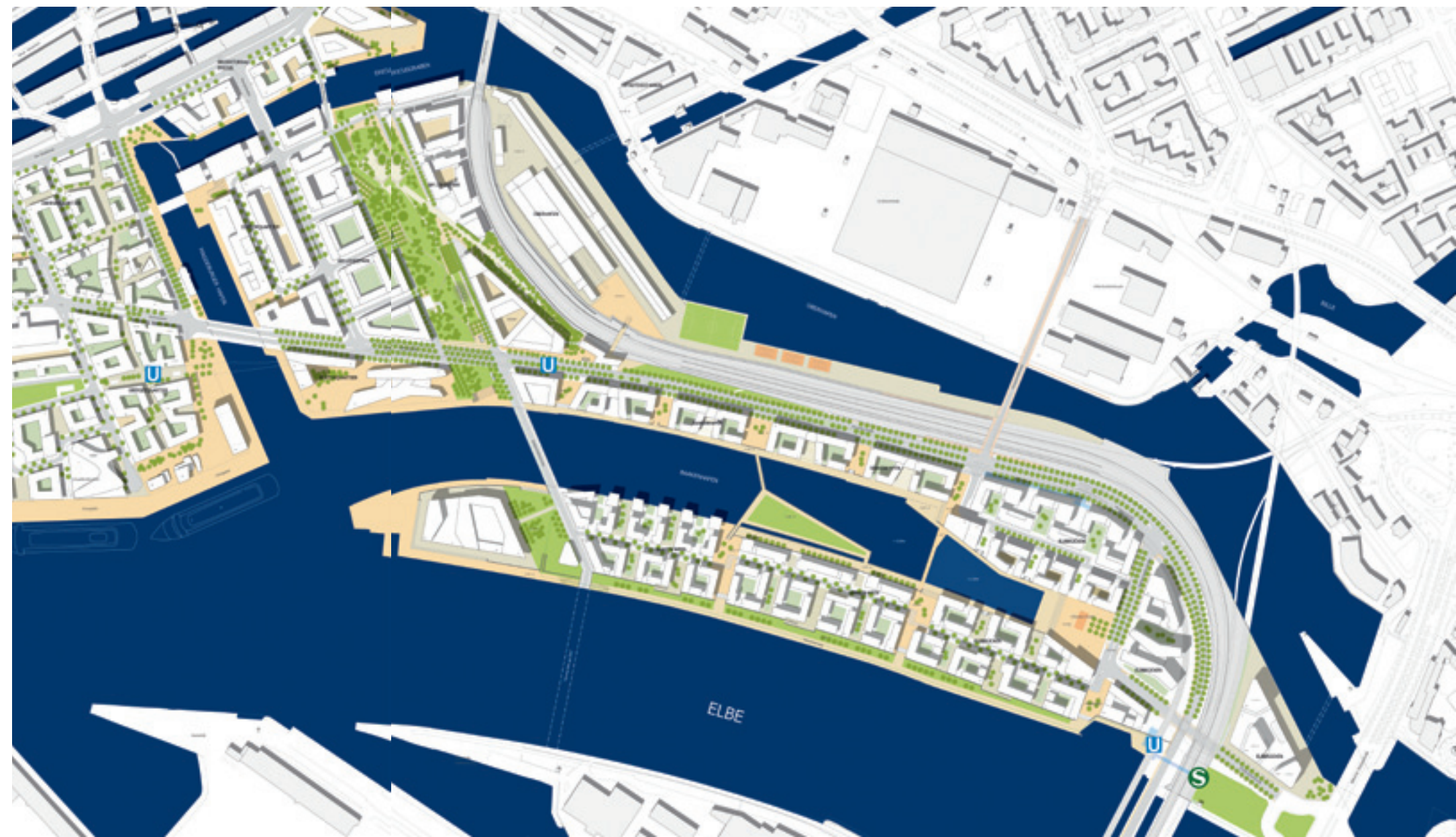
An der Versmannstraße entstehen gemischtgenutzte Bauten, die zur Straße hin einen breiten Rücken als Schalldämpfer für Wohnhäuser bilden. Die halbgeschlossenen Wohnensembles wiederum bilden geschützte Innenhöfe, die ein nachbarschaft-

liches Miteinander trotz der innerstädtischen Prägung des Gebiets gewährleisten.

Ab 2012 können die ersten Gebäude der östlichen HafenCity realisiert werden. Die große Stärke des Masterplans besteht gerade darin, dass er nur eine – wenn auch entscheidende – Grundlage zur Quartiersentwicklung bietet. Diese Basis gilt es in zahlreichen weiteren Schritten (wie Bebauungs- und Erschließungsplänen, Freiraumwettbewerben sowie städtebaulichen und architektonischen Wettbewerben) weiterzuentwickeln und zu verfeinern.

Die Masterplanüberarbeitung wurde im Rahmen zahlreicher öffentlicher Veranstaltungen intensiv diskutiert, im Spätherbst wird für den Senat eine Entscheidungsgrundlage erarbeitet. Es ist auch ein intensiver Dialog, auf dessen Basis die Erfolgsgeschichte der westlichen Quartiere der HafenCity bis an die Elbbrücken fortgeschrieben wird.

Mit dem überarbeiteten Masterplan nimmt auch die östliche HafenCity Gestalt an – und schreibt die Erfolgsgeschichte der westlichen Quartiere nun bis an die Elbbrücken fort



BILDNACHWEIS

36ograd + architekten: S. 26 Mitte	HafenCity Hamburg GmbH / KCAP / ASTOC: S. 56/57	Julian Sippel: S. 43 Mitte
Miguel Ferraz Araújo: S. 31 oben rechts, S. 33 unten, S. 37 unten	Thomas Hampel/ELBE & FLUT: Titel alle, S. 4 /5 alle, S. 6 unten links, unten Mitte & unten rechts, S. 7 unten links, unten Mitte & unten rechts, S. 8/9, S. 10/11 alle, S. 12/13 alle, S. 14 oben & unten rechts, S. 15 oben, S. 16 unten links, S. 17 Mitte links & Mitte rechts, S. 18 unten rechts, S. 19, S. 20, S. 22 oben rechts, S. 23 oben links & oben rechts, Mitte links & Mitte rechts, S. 24 oben, S. 25 oben, S. 29 oben & unten rechts, S. 31 oben links, S. 32 unten, S. 34 unten links, S. 35 alle, S. 38 unten links & unten Mitte, S. 39 oben & unten, S. 40 alle, S. 41 oben links, S. 42 unten rechts, S. 43 oben & Mitte links, S. 44/45/46 alle, S. 47 Mitte links, S. 48 unten, S. 49 alle, S. 52 unten, S.53, S.55 alle	spine architects / Illustration: Munzinger PR: S. 27 unten
Daniel Barthmann: S. 42 oben		U-53 Büro für Kommunikationsdesign und Illustration GbR, Peter Pichler: S. 50 unten
Michael Behrendt / Überseequartier Beteiligungs GmbH: S. 23 unten links, unten Mitte & unten rechts, S. 47 oben rechts		Vattenfall: S. 50 oben, S. 51 oben
BGP Architekten, Illustration: Raumgleiter: S. 27 oben		Vogt Landschaftsarchitekten AG: S. 30 alle, S. 31 unten
Code Unique: S. 25 unten		Wandel, Hoefer, Lorch + Hirsch: S. 26 unten
Datenland / DC Commercial: S. 14 unten Mitte		WES & Partner Schatz, Betz, Kaschke, Wehberg-Krafft Landschaftsarchitekten / Felix Holzapfel-Herziger: S. 17 oben
Dalkia GmbH: S. 51 unten	Herzog & de Meuron: S. 41 oben rechts	
Markus Dorf Müller: S. 29 unten links	KBNK Kähne Birwe Nähring Krause/ Astoc Architects & Planners/Lichtecht: S. 14 unten links	
Bina Engel: Klappe außen, S. 43 Mitte rechts	Brigitte Kölle: S. 38 unten rechts	
Fotofrizz: S. 36 unten	Christina Körte: S. 33 oben, S. 37 oben	
Gärtner & Christ: S. 41 unten	Michael Korol: S. 6 oben, S. 15 unten rechts, S. 16 unten rechts, S. 18 oben, S. 22 unten, S. 24 unten, S. 28 oben, S. 31 oben, S. 34 unten, S. 36 oben	
Christoph Gebler: S. 18 unten links, S. 42 unten links, S. 47 Mitte rechts		
HafenCity Hamburg GmbH: S. 28 unten, S. 29 Mitte rechts, S. 48 oben, S. 52 Mitte, S. 54 unten		