

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
15. Ausgabe, Hamburg, März 2011; © 2011 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.



Mix
Produktgruppe aus vorbildlich
bewirtschafteten Wäldern und
anderen kontrollierten Quellen
Zert.-Nr. SCS-COC-003573
www.fsc.org
© 1996 Forest Stewardship Council

Diese Publikation wurde auf umweltfreundlichem
FSC-zertifiziertem Papier gedruckt.

WEITERE INFORMATIONEN

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

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

Osaka 9, Hafencity NachhaltigkeitsPavillon
Osakaallee 9, 20457 Hamburg, Hafencity
Öffnungszeiten: Di-So 10.00-18.00, Mo geschlossen

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



15 | MÄRZ 2011 / DEUTSCH

Editorial

Wissen und Bildung bekommen in unserer Gesellschaft einen immer höheren Stellenwert. Obwohl zunächst gar nicht geplant, leistet die Hafencity hierzu einen wichtigen Beitrag: In dem neuen Stadtteil an der Elbe siedeln sich zunehmend Institutionen aus dem Bereich universitäre Bildung, Wissenschaft und Forschung an. Sie bringen Wissenschaftler und Studenten aus so unterschiedlichen Disziplinen wie Architektur, Metropolenforschung, Soziologie, Logistik, Management und Ingenieurwissenschaften zusammen – an einem noch im Wachsen befindlichen Ort, der sich schon heute dadurch auszeichnet, dass er ganz unterschiedliche Nutzergruppen anzieht.

In ihrem Westen hat sich die Hafencity längst als ein Ort urbaner Begegnungen etabliert, mit rund 1.500 Bewohnern, 7.200 Beschäftigten in circa 270 Unternehmen und mittlerweile vielen Besuchern. Das Spektrum der in der Hafencity agierenden Nutzer wird künftig aber wesentlich breiter: Die ersten privaten Forschungseinrichtungen entstehen, so z. B. das Forschungszentrum für Offshore-Windenergieanlagen von General Electric (GE) im Quartier Am Sandtorkai.

Ein Gebäudeensemble u. a. mit der Deutschlandzentrale von Greenpeace und dem Designzentrum wird bis Ende 2013 entlang der Uferpromenade realisiert. Hier können neue intellektuelle Brücken zwischen Ökologie und Konsumkultur geschaffen werden.

Und seit Dezember 2010 ist auch die Hafencity Universität (HCU) im Bau. Ihre 1.600 Studierenden werden sich in guter Gesellschaft und in einem inspirierenden

Wissensumfeld wiederfinden. Gleich zwei staatlich anerkannte, private Hochschulen haben bereits Ende September 2010 den Betrieb aufgenommen: Die Kühne University of Logistics (KLU) und die International School of Management (ISM) bieten ihren Studenten nicht nur ein attraktives Lern- und Lebensumfeld, sondern auch die Nähe zu potenziellen Arbeitgebern; die KLU soll ab 2013 in ein Gebäude in direkter Nachbarschaft der HCU ziehen.

Auch die Hafencity selbst ist ein „Forschungsgegenstand“. Besonders den hier bald studierenden Städtebauern, Soziologen und Ökonomen wird die Gelegenheit geboten, direkt am Puls einer lebendigen Innenstadtentwicklung zu forschen.

Namentlich die HCU hat sich hier – auch in Kooperation mit der Hafencity Hamburg GmbH – in zahlreichen Projekten mit der Hafencity beschäftigt und so eine intensive Beziehung zur ihrem künftigen Umfeld entwickelt. Neben grundsätzlichen Studien etwa zur Kreativökonomie und zur Nachbarschaft in Metropolen unternahmen auch Studenten über mehrere Semester hinweg eine städtebauliche Analyse und den Entwurf neuer Nutzungsszenarien für das Quartier Oberhafen. Dieses östliche Quartier soll ausgehend von seinen Bestandsbauten als dauerhafter Kreativ- und Kulturstandort in zentraler Lage Hamburgs entwickelt werden. Die ersten Impulse für den künftigen Entwicklungsprozess des Quartiers Oberhafen liefert Ende März 2011 ein internationales Symposium.

Zwischen den neuen Wissensgesellschaften einerseits und der wachsenden Hafencity andererseits entsteht schon heute eine intensive Wechselwirkung, die der Hafencity eine neue bedeutende Qualitätsdimension hinzufügt. Gerade auch hier kann Wissen einen besonders öffentlichen Charakter bekommen, wenn es, wie es sich abzeichnet, Teil eines öffentlichen Dialogs wird.



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

City eine neue bedeutende Qualitätsdimension hinzufügt. Gerade auch hier kann Wissen einen besonders öffentlichen Charakter bekommen, wenn es, wie es sich abzeichnet, Teil eines öffentlichen Dialogs wird.

Die Hafencity wächst auch jenseits des Wissensthemas in großen Schritten: Die Quartiere Am Sandtorkai / Grasbrook und Brooktorkai / Ericus werden 2011 fertiggestellt, ebenso das nördliche Überseequartier bis auf den Umbau des ehemaligen Amtes Strom und Hafenbau. Damit wird die Hafencity gegenüber der Speicherstadt, zwischen Ericusspitze und Elbphilharmonie, auf einer Länge von 1,1 Kilometern (bis auf wenige Baulogistikflächen) fertig gebaut sein. Für Fachleute und interessierte Besucher ist damit eine neue Urbanität der Hafencity in ihrer differenzierten Ausprägung 2011 bereits gut zu erkennen. Die Hafencity wird damit auch immer mehr von einem lebendigen Alltag anstatt vom Baustellencharakter geprägt.

Ihre Hafencity Hamburg GmbH

DATEN ZUR HAFENCITY

- Gesamtgröße: 157 Hektar
- Landflächen: 126 Hektar
- mehr als 2,32 Millionen m² BGF
- 5.800 Wohnungen für 12.000 Menschen
- Dienstleistungsflächen für über 45.000 Arbeitsplätze
- Erweiterung der Hamburger Innenstadt um 40 %
- derzeit 80 Projekte entweder in Planung, im Bau oder bereits realisiert
- Entfernung zum Rathaus: 800 Meter
- Entfernung zum Hauptbahnhof: 1.100 Meter
- Verkehrsanbindung: leistungsfähiges Straßennetz mit Anschluss an City und Autobahn, im Bau: neue U-Bahnlinie U4 mit zwei Haltestellen (Fertigstellung Herbst 2012)
- 10,5 Kilometer Kai-promenaden

- öffentliche Plätze am Wasser:
 - Magellan-Terrassen (fertiggestellt Juni 2005): 5.600 m²
 - Marco-Polo-Terrassen (fertiggestellt September 2007): 7.800 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 (Betriebsaufnahme 2010)
 - International School of Management (Wintersemester 2010)

JUNGFERNSTIEG BINNENALSTER RATHAUS SPEICHERSTADT MÖNCKEBERGSTRASSE HAMBURGER KUNSTMEILE HAUPTBAHNHOF



- 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 ELBBRÜCKEN |
| C BROOKTORKAI/ERICUS
im Bau | E ÜBERSEEQUARTIER
im Bau | G AM LOHSEPARK | I BAAKENHAFEN | 1 ELBPILHARMONIE
auf dem Kaispeicher A | 3 SPORTBOOTMARINA
im Grasbrookhafen |
| | | | | 2 TRADITIONSSCHIFFHAFEN
im Sandtorhafen | 4 MAGELLAN-TERRASSEN
fertiggestellt |

Inhalt

Foto: Fotofrizz
Modell: Michael Korol, Hafencity Hamburg GmbH



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



- | | | | | | |
|---|---|---|--|---------------------------------|---|
| 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 |
| 6 VASCO-DA-GAMA-PLATZ
fertiggestellt | 8 HAMBURG CRUISE
CENTER/HOTEL | | | | |

Das Projekt HafenCity

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

Mit der Entwicklung einer neuen City setzt Hamburg mindestens europaweit neue Maßstäbe: Auf einer Fläche von 157 Hektar entsteht ein lebendiger Stadtraum mit einer Mischung von Arbeits- und Wohnnutzung, Einzelhandel, Freizeit, Gastronomie und Kultur. Was die HafenCity von ähnlichen Stadtentwicklungsprojekten unterscheidet, sind ihre zentrale Stadtlage 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 8,3 Meter über Normalnull im Straßenbereich 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 Cityfläche 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 Metropolregion. 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 2,32 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, Einzelhandel, Parks, Plätze und Promenaden.

So wächst ein auch in seiner Formensprache völlig neuer, zukunftsweisender Teil der City 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, während sie gleichzeitig ein Modell für die Entwicklung der europäischen City im 21. Jahrhundert liefert. 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 sind fertiggestellt, im Bau oder stehen kurz vor Baubeginn. Grundlage für die bevorstehende Entwicklung der östlichen Haf-



Ebenso urban wie maritim präsentieren sich die Freiräume des neuen Stadtteils, beispielsweise um das Überseequartier, am Sandtorpark oder im 2009 vollendeten Quartier Am Sandtorkai / Dalmannkai



Die zehn unterschiedlichen Quartiere der HafenCity im Überblick

City bildet eine 2010 fortgeschriebene und überarbeitete Fassung des ursprünglich im Jahr 2000 vom Senat beschlossenen Masterplans. Im Frühjahr 2011 leben etwa 1.500 Menschen in den neu entstandenen Quartieren, rund 7.200 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 (bis auf die Elbphilharmonie) fertiggestellt. Mittlerweile sind dort zahlreiche soziale Netzwerke entstanden; in den Erdgeschosses eröffneten Cafés, Restaurants, Bars oder Geschäfte. Zudem nutzen Bewohner, Beschäftigte und Besucher die vielfältigen öffentlichen Stadträume.

Als zweites großes Quartier ist seit Anfang 2011 auch das benachbarte Quartier Am Sandtorpark / Grasbrook nahezu vollendet; es fehlt ganz im Süden lediglich noch ein Wohngebäude, das wegen der U-Bahn-Baustelle noch nicht gebaut werden kann. Eine Grundschule mit Hort und Kindertagesstätte nahm 2009 ihren Ganztagsbetrieb auf, in ihrem Umfeld haben sich viele Familien niedergelassen. Mit dem Hamburg-America-Center und der International Coffee Plaza

wurden prägnante Bürogebäude bezogen und vielfältige Geschäfte eröffnet. 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 Sommer 2011 der Spiegel-Verlag sein neues Hauptgebäude.

Das erste Gebäudeensemble auf dem Strandkai, bestehend aus der Unilever-Zentrale und dem Wohnturm Marco-Polo-Tower, wurde bereits vielfach mit Architekturzeichnungen prämiert. Mit den Elbtterrassen und der Promenade bietet das Quartier die ersten direkt an der Elbe liegenden öffentlichen Freiräume. Die Ausschreibung für die auf der Kaispitze noch geplanten Wohnbauten läuft.

Auch die Entwicklung des Elbtorquartiers nimmt Fahrt auf: Bereits 2008 eröffnete das Internationale Maritime Museum Hamburg im historischen Kaispeicher B, seit Dezember 2010 wird zudem die neue HafenCity Universität (HCU) realisiert. Für die „Elbarkaden“ – ein markantes Mäander-Gebäude, bestehend aus der neuen

Greenpeace-Zentrale, dem designport hamburg sowie einem Wohngebäude – hat im Frühjahr 2011 der Bau begonnen. Weitere innovative Projekte werden mit dem Ökumenischen Forum, dem Musikerhaus und dem integrativen Stadthaus hotel realisiert und sind z. T. bereits im Bau.

Das Überseequartier, mit einer Fläche von 7,9 Hektar das zentrale Herzstück der HafenCity, zeigt bereits seinen beeindruckenden metropolitanen Charakter. Im Norden des Quartiers wurden im Herbst 2010 die ersten Wohnungen bezogen, seither haben auch etliche Geschäfte und Dienstleister entlang des Boulevards und der Osakaallee eröffnet; vollendet wird der Nordteil Ende 2011. Der Bau für das südliche Überseequartier beginnt 2011. Zuvor hatte hier noch der Rohbau für die gleichnamige U-Bahnhaltestelle der U4 fertiggestellt werden müssen. 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 Konzertsälen, einem Fünf-Sterne-Hotel und ca. 45 Wohnungen voraussichtlich 2013.

Längst ist die HafenCity also von der Phase der Projektplanung in die intensive 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 sukzessive 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 Bebauungs-

plan- und Baugenehmigungsverfahren sind in eigenen Arbeitsgruppen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt konzentriert. Seit dem 1. Oktober 2006 hat die HafenCity den Status eines sogenannten Vorranggebiets inne: 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.

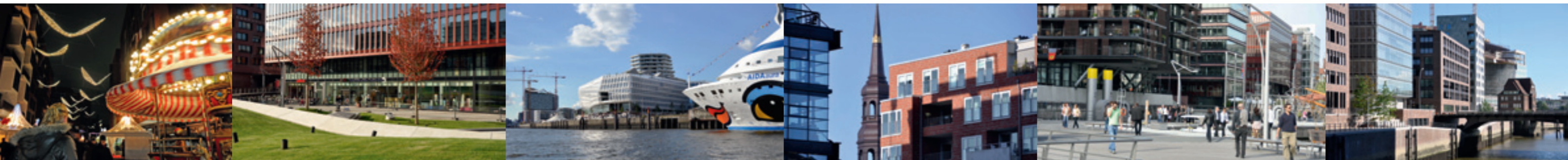
Die für Wohnnutzung vorgesehenen Grundstücke werden ausgeschrieben, der Wettbewerbsentscheidet. Ausschlaggebend ist allerdings in den meisten Fällen nicht der höchste erzielbare Verkaufspreis; normalerweise sind die Angebotspreise sogar schon vor Beginn der Vergabeverfahren festgelegt. Als wichtigstes 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 die Zustimmung der Kommission für Bodenordnung erfolgen (statt der Bürgerschaft). Nach ihrer Entscheidung folgt das Anhandgabeverfahren. Der Investor / Nutzer erhält dabei seine Fläche zunächst exklusiv zur Beplanung. So kann er einen Architekturwettbewerb durchführen, Bodenuntersuchungen in Auftrag geben, grundstücksbedingte Mehrkosten ermitteln und die Baugenehmigung vorbereiten. Die HafenCity Hamburg GmbH, die Behörden und der Käufer stehen während dieser Zeit in ständigem Dialog. Unter Berücksichtigung der spezifischen Bedingungen für das Grundstück und das Baukonzept verhandeln Bauherr und HafenCity auch den Kaufvertrag.

Der Vorteil für den Bauherrn: Er muss den Kaufpreis erst nach Abschluss des Verfahrens finanzieren, hat zuvor 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.

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



In der HafenCity sind bereits viele Orte mit hoher Aufenthaltsqualität entstanden. Intensive wechselseitige Bezüge von Land- und Wasserflächen verleihen dem früheren Hafen- und Industriereal einen einzigartigen Charakter



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 Hamburg 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 Hauptdeichlinie liegenden Stadtteils wurde somit verzichtbar; die zahlreichen Wasserbezüge seines Gebiets ließen sich erhalten und spannungsvoll gestalten.

Auf einer Höhe von 4 bis 5,5 Metern über Normalnull verblieben dagegen die Uferpromenaden. Sie werden intensiv als Fla-



Die schwimmende Platzanlage des Traditionsschiffhafens schafft wieder Leben im historischen Sandtorhafen (links). Entlang des Grasbrookhafens lädt die Dalmannkai-Promenade zum Spazieren ein (rechts)



niermeilen 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 Höhenprung 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 5.600 m² großen urban gestalteten Magellan-Terrassen erinnern an ein Amphitheater und werden häufig für größere Veranstaltungen genutzt. Die 7.800 m² großen Marco-Polo-Terrassen wirken dagegen weicher und grüner. Graspinseln und Holzdecks laden zum Verweilen ein, Bäume spenden Schatten. Als dritter Platz komplettiert der kleinere Vasco-da-Gama-Platz das Ensemble. Auf diesem Quartiersplatz wurde auch ein Basketballfeld angelegt.

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

Fast alle Plätze und Promenaden des Quartiers – und der gesamten westlichen HafenCity – plante das Büro EMBT aus Barcelona. Bezüge wurden u. a. durch die Verwendung wiederkehrender Materialien und durch die einheitliche Gestaltung von Warftkanten sowie Straßenlaternen her-

gestellt. 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 bereits sehr vielfältig dar. 1.500 Menschen wohnen im Quartier Am Sandtorkai / Dalmannkai; junge berufstätige Singles und Familien leben neben sogenannten Empty

Der Traditionsschiffhafen im Sandtorhafen stellt den Mittelpunkt des städtebaulichen Ensembles am Sandtorkai / Dalmannkai dar. An der Westspitze ist die Elbphilharmonie im Bau. Südlich des Quartiers wird im derzeit noch ungenutzten Grasbrookhafen eine Marina entstehen. Ein neuer Schiffsanleger (hier noch nicht zu sehen) ist schon fertig und geht 2011 in Betrieb



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 Dalmannkai-Promenade und bietet so unmittelbare Wasserbezüge

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 kann

te durch Wohnungsbaugenossenschaften und drei Baugemeinschaften entwickelt werden. Insgesamt berücksichtigen vielfältige Wohnungstypologien die Ansprüche zahlreicher verschiedener Haushaltsmodelle.

Neben den Bewohnern prägen die Beschäftigten von mittlerweile ca. 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 Begegnung sind neben den Stadträumen

Urlaubsstimmung auf der Dalmannkai-Promenade: Gastronomen bieten hier Außenterrassen mit Blick auf den Grasbrookhafen. Mit ihrem Ausblick auf den Hafen vermittelt die Promenade ein Gefühl von Weite

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 Maßmer Momentum beispielsweise der Welt des Tees gewidmet. Es beinhaltet u. a. eine Tee-Lounge,



Die Promenaden und die schwimmenden Pontons des Traditionsschiffhafens laden zu Abendspaziergängen ein. Bewohner und Besucher genießen die hafentypische Atmosphäre

einen Tee-Shop sowie ein Tee-Museum.

Wichtige Impulse werden noch von der aufsehenerregenden 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 Kaspitze 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 vor 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 nachbar-

schaftlichen 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. Seit Frühjahr 2011 kann man das Quartier zudem auch auf dem Wasserweg über einen neuen HADAG-Anleger an der Elbphilharmonie erreichen.



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

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

Als das zweite große Quartier ist auch das Quartier Am Sandtorpark / Grasbrook nahezu vollendet. Das für die HafenCity typische Prinzip der Nutzungsmischung wird hier, zwischen Sandtorhafen im Westen und Überseequartier im Osten, besonders konsequent umgesetzt. Dank der Grundschule und der am Park wohnenden Familien ist das Quartier schon heute ein Hort des nachbarschaftlichen Lebens, zuletzt kamen zahlreiche Geschäfte und Unternehmen hinzu.

Stadträumlich prägendes Element ist der grüne Sandtorpark, um den herum sich alle Gebäude gruppieren. Diese mit Hügeln und einer Spielwiese gestaltete Grünfläche eint ab April 2011 maritime Hafentmosphäre und Großstadtflair. 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

Der Sandtorpark verleiht dem Quartier eine grüne Seele. Um ihn herum gruppieren sich die Gebäude, auch die weithin sichtbare Coffee Plaza von Architekt Richard Meier

dadurch eine städtebauliche Klammer für die verschiedenartigen Nutzungen.

Die Katharinenschule nahm im Sommer 2009 ihren Unterrichtsbetrieb auf. Seitdem stellt die Grundschule einen sozialen Ort dar, an dem sich nachbarschaftliches Leben in besonderer Weise verdichtet: Die dreizügig geplante Schule garantiert Ganztagsbetreuung, weitere Betreuungsmöglichkeiten bietet eine Kindertagesstätte mit Hort. Insgesamt können 450 Kinder betreut werden. Die integrierte Turnhalle wird nach Schulschluss weitergenutzt, z. B. vom Sportverein Störtebeker SV oder den Betriebssportgruppen ansässiger Firmen wie Pantanius und

NYK Line. Das von den Architekten Spengler & Wiescholek entworfene Gebäude, in dem außerdem 30 Wohnungen entstanden sind, wurde im Rahmen einer öffentlich-privaten Partnerschaft von der Otto Wulff Bauunternehmung GmbH realisiert.

Direkt neben der Katharinenschule beziehen die Bewohner der Bauvorhaben Hofquartier (68 Wohnungen, realisiert von DS-Bauconcept/Wernst) und Hafentiefe (55 Wohnungen, realisiert von Stadt Land Fluss) seit Ende 2010 ihre Wohnungen. Vor allem bei der Baugemeinschaft Hafentiefe wird auf familienfreundliches Wohnen Wert gelegt: Unter den 130 Bewohnern ihrer vier



Auf dem Dach der Katharinenschule versteckt sich hinter den bunten Streben ein attraktiv gestalteter Pausenhof



In der Coffee Plaza dreht sich vieles rund um die Welt des Kaffees



Der hügelige Sandtorpark bietet einen Erholungsraum mit Bäumen und Grasflächen ...



... und das an die Grünfläche grenzende Gebäude SKAI Raum für Büros und Geschäfte



Die Wohn- und Geschäftsgebäude gruppieren sich um die namensgebende Parkanlage, deren Gestaltung auf die südwestlich gelegenen Magellan-Terrassen Bezug nimmt. Im Süden grenzt das Quartier an den Grasbrookpark, der 2012 in Bau gehen kann

Häuser sind rund 40 Kinder. Schon früh konnten sie individuelle Bedürfnisse in die Planungen einbringen; im Innenhof verfügen alle Hausgemeinschaften über einen Gartenanteil.

Das Quartier zeichnet sich auch durch besondere Internationalität aus. Nördlich des Sandtorparks bietet das 8.700 m² Bruttogeschossfläche (BGF) große Hamburg-America-Center Büroräume in direkter Nachbarschaft von Sandtorpark und Speicherstadt. 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 Coffee Plaza 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, die seit Anfang 2010 den 13 Stockwerke hohen Elipsen-Turm belegt, der als architektonisches Markenzeichen des Quartiers weithin sichtbar ist. Künftig sollen sich auf den insgesamt 16.900 m² BGF des Ensembles weitere Unternehmen niederlassen. Auch die für Einzelhandel und Gastronomie vorgesehenen Flächen (1.200 m²) im Erdgeschoss sind themenbezogenen Konzepten vorbehalten, im Dezember 2010 eröffnete hier bereits das erste Geschäft.

Zwei weitere Bürogebäude bieten Raum für wachsende Unternehmen: Das SKAI mit 16.000 m² BGF wurde vom Hamburger Büro Böge Lindner Architekten entworfen. Viele Flächen in dem Neubau (Bauherr: DWI Grundbesitz) sind inzwischen vermietet. Im Frühjahr 2010 zog ElitePartner ein, im Erdgeschoss eröffneten das Café Espresso by Lavazza und eine internationale Apotheke. Seit Oktober präsentiert E-Collection außerdem die neuesten alternativen Energiekonzepte von Kleinstwindanlagen bis zum E-Bike, das auf einer Teststrecke rund um den Sandtorpark Probe gefahren werden kann.

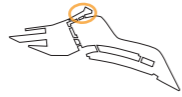
Kleinere und mittelständische Unternehmen beziehen seit Ende 2010 das Centurion-Geschäftshaus (14.600 m² BGF) südwestlich des Sandtorparks. Das mit dem Umweltzeichen HafenCity in Gold vorzertifizierte

Bürogebäude nutzt der Projektentwickler DC Commercial selbst, ebenso wie Mitinvestor Wölbern Invest und zwei andere Firmen der Dahler & Company Group. Die übrigen Flächen lassen sich in Büroeinheiten von 200 bis 400 m² einzeln anmieten. Zum Sandtorpark hin wird es ein Brauhaus mit Biergarten geben. Die Erdgeschosse belegen seit Frühjahr Einzelhandelskonzepte mit Nahversorgungsschwerpunkt. Darüber hinaus ist bereits ein internationales Großunternehmen mit einer Forschungs- und Entwicklungsabteilung für Wärmeenergie eingezogen.

Seit Anfang 2011 sind also alle Quartiersprojekte fertiggestellt. Lediglich der Bau des letzten Gebäudes – ein Wohngebäude nördlich des Grasbrookparks – kann erst ab 2012 folgen, weil erst dann die dortige U-Bahn-Baustelle geräumt sein wird. Das seit Herbst 2010 ausgeschriebene Grundstück bietet Raum für innovative Wohnkonzepte mit rund 130 Einheiten.

Am Sandtorpark ist die HafenCity viel schneller gewachsen 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. Genau genommen hatte die Entwicklung des Quartiers sogar 2003 begonnen: Damals bezog SAP seine Geschäftsstelle mit Schulungszentrum. Dem HafenCity-Pionier folgte 2006 Kühne + Nagel mit seiner Deutschlandzentrale und internationalen IT-Zentrale.

BROOKTORKAI / ERICUS



Unternehmensstandort an der Speicherstadt

Das Quartier Brooktorkai / Ericus kann einen doppelten Standortvorteil ausspielen: Es befindet sich in einer City-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 nutzen zwei echte Hochkaräter das Quartier als Unternehmenssitz

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 54.000 m² Bruttogeschossfläche (BGF) realisierten die Germanische Lloyd AG und die Quantum Immobilien AG. Der Einzug von 1.600 Mitarbeitern des Germanischen Lloyd im März 2010 markiert die bis heute größte Unternehmenssiedlung in der Hafencity. Einer der drei Türme des Ensembles bietet 30 Wohnungen mit Blick auf den Lohsepark; die ersten Mieter ziehen dieses Jahr ein. In direkter Nachbarschaft bereitet die International School of Management seit dem Wintersemester 2010/2011 Studierende auf Tätigkeiten in der internationalen Wirtschaft vor, ebenso wie die Kühne Logistics-University (bis das eigene Gebäude im Elb-

torquartier im Jahr 2013 fertig sein 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 Architektenwettbewerbe entschieden neben gmp auch Jan Störmer Architekten (Hamburg) sowie Antonio Citterio and Partners (Mailand) für sich.

Eine Bereicherung des Freiraums stellt die von Dietmar Feichtinger entworfene Shanghai-Brücke dar. Sie verbindet die beiden Ufer

des Brooktorhafens durch die neue hochwassersicher gelegene Shanghai-Allee. Fast so breit wie lang, bietet die Brücke großzügige Fußgänger- und Radfahrerbereiche; ihre Tragkonstruktion versteckt sie komplett unter den Fahrbahnen. Der Architekten- und Ingenieurverein Hamburg kürte die Shanghai-Brücke zu einem von drei Hamburger Bauwerken des Jahres 2006.

Eine weitere Fußgängerbrücke verbindet seit Anfang 2011 die neue Kaipromenade am Brooktorhafen mit dem neuen St. Annenplatz, der im Mai 2011 fertiggestellt wird, und knüpft sie so auch an das Überseequartier an. Mit der Gestaltung größerer Freiräume auf dem Brooktorkai und auf der Ericusspitze wurden WES & Partner Landschaftsarchitekten (Hamburg) beauftragt. Auf der Brooktorkai-Promenade bietet ein 30 Meter langes Steinsofa Ausblicke auf die Hafenecken. In ihrer Weiterführung nach Osten wird eine großzügige Stufenanlage

Am zentralen Entree der Hafencity hat das Gebäudeensemble an der Ericusspitze inzwischen seine markante Form angenommen. Zwischen den beiden Bauten werden eine Plaza und weitere großzügige Freiräume gestaltet



Die vorwiegend verklinderten Fassaden der Bauten am Brooktorkai beziehen sich erkennbar auf die historische Speicherstadt, den wichtigsten Milieugeber des Quartiers. Gleichzeitig setzen Hochpunkte auch eigene, selbstbewusste Akzente



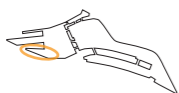
an der Ericusspitze zum Wechsel der Ebenen einladen; über Sitz- und Gehstufen gelangen Flaneure hinauf zu einer Plaza mit Blick auf den Ericusgraben und den Oberhafen. Hier, am nordöstlichen Entree der Hafencity, errichteten die Robert Vogel GmbH & Co. KG und die ABG Unternehmensgruppe ein neues Verlagshaus für die Spiegel-Gruppe sowie das Ericus-Contor mit weiteren Büroflächen. In diesem Sommer führt die Spiegel-Gruppe ihre Hamburger Redaktionen (u. a. „Der Spiegel“, „Spiegel TV“, „Spiegel Online“, „Manager Magazin“) auf rund 30.000 m² BGF zusammen. Das Verlagshaus und das Ericus-Contor (20.000 m² BGF) mit ihren hellen Fassaden und dem gemein-

In bester Lage zur bestehenden Innenstadt erstreckt sich die Mäanderstruktur des Brooktorkais über vier Baufelder. Das Ericus-Contor und das neue Spiegel-Verlagshaus schließen sich auf der Ericusspitze unmittelbar an

samen massiven Sockel wurden vom Büro Henning Larsen Architects (Kopenhagen) geplant. Das Konzept stellt enge Bezüge zu Speicherstadt und Elbphilharmonie her und wird so dem Standort mit seiner hohen Bedeutung gerecht.

Der Neubau für die Spiegel-Gruppe ist mit dem Hafencity Umweltzeichen in Gold vorzertifiziert. Ausschlaggebend waren u. a. ein niedriger Gesamt-Primärenergiebedarf mit weniger als 100 Kilowattstunden pro m² und Jahr mit Nutzung von Geothermie und Photovoltaikanlagen. Außerdem überzeugt das Gebäude durch seinen öffentlichen Charakter, u. a. verläuft zwischen den beiden versetzt zueinander stehenden Baukörpern ein attraktiver Ziegelstein-Boulevard, der ab 2012 genutzt werden kann. Dass in diesem Quartier nur in einem Gebäude Wohnen stattfindet, liegt am Brooktorkai, der zukünftig intensiv genutzten vierspurigen Straße im Norden, und daran, dass das Quartier sehr schmal ist.

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 mit etlichen Preisen ausgezeichnet

Der Strandkai prägt schon heute die südliche, von den Elbbrücken einsehbare Stadtansicht. Grundstruktur seiner Blockrandbebauung sind 6- bis 7-geschossige Ensembles; in diese werden bis zu 15 Stockwerke bzw. 55 Meter hohe Turmaufsätze und Einzeltürme integriert oder auch freistehend gebaut. Diese Hochpunkte gewährleisten 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 hatten Böge Lindner Architekten (Hamburg) 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 wegen des nahen Kreuzfahrtterminals verzichtet.

Wohnungen werden dafür am Grasbrookpark errichtet; die besonders exponierten Lagen der Kaizunge westlich des neuen Unilever-Gebäudes sind sogar nahezu

exklusiv für Wohnnutzung reserviert.

Als erster Hochbau entstand direkt an den Marco-Polo-Terrassen ein vielfach prämiertes Ensemble aus Bürogebäude und Wohnturm. Beide Gebäude realisierte die Hochtief Projektentwicklung GmbH. Den Bürokomplex (59) nutzt seit Sommer 2009 der Konsumgüterkonzern Unilever mit sei-

ner Zentrale für die deutschsprachigen Länder; auf 25.000 m² BGF arbeiten 1.200 Mitarbeiter. Der Neubau zeichnet sich durch seine ökologische Nachhaltigkeit aus. Er ist deswegen nicht nur für das Umweltzeichen HafenCity in Gold vorzertifiziert, sondern gewann im Juli 2009 auch den BEX Award für eine besonders nachhaltige, innovative



Der städtebauliche Entwurf für den Strandkai sieht insgesamt sieben 55 Meter hohe Türme vor. Die meisten Bewohner der im Westen noch geplanten Wohngebäude genießen in Zukunft 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 Elbe, Hafen und die wachsende Elbphilharmonie



Mit dem Marco-Polo-Tower und dem neuen Unilever-Haus (im Bildhintergrund) entstanden spektakuläre und mehrfach prämierte Gebäude an der Elbe

und effiziente Architektur. Im November 2009 folgte bei den World Architecture Awards in Barcelona die Auszeichnung als bestes Bürogebäude der Welt. Zuletzt würdigte der Bund Deutscher Architekten und Architektinnen (BDA) Hamburg das Unilever-Gebäude mit dem 1. Architekturpreis für die Baujahre 2008–2010, bei der gleichen Preisvergabe erhielt es den von den Zeitungen „Welt“/„Welt am Sonntag“ erteilten Publikumspreis.

Auch der Marco-Polo-Tower (58) mit seinen 58 mehrheitlich schon bezogenen Wohnungen ist preisgekrönt. Mit dem MIPIM-Award gewann der Wohnturm gewissermaßen den „Immobilien-Oskar“ 2010 in der Kategorie Residential Developments, im Jahr davor hatte er den European Property Award als Bestes Hochbauprojekt erhalten.

Für die Architektur zeichnet das aus einem Wettbewerb siegreich hervorgegangene Büro Behnisch Architekten (Stuttgart) verantwortlich. Es entwarf eine organische und zugleich skulpturale Form, wodurch das Gesamtensemble als Landmarke 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 und ein Wellness-Spa. Den Zugang zur Elbe inszenieren die Elbtterrassen. Nahe dieser großzügigen Freitreppe kann im Sommer 2011 sogar gebadet werden: Das aus zwei Frachtcontainern zusammengeschweißte Hafenbad lädt als Kunstobjekt auch zum Schwimmen mit Elbblick ein.

Der westliche Promenadenabschnitt wird im Anschluss an den Hochbau auf der Kaispitze realisiert.

Auf den dortigen drei Grundstücken (55–57) sind Blockrandtypologien geplant, zwei Wohntürme setzen städtebauliche Akzente. Entstehen sollen anspruchsvolle und innovative Wohnkonzepte in insgesamt 430 Einheiten. Denkbar sind auch ökologische Wohnformen („Green Living“) oder Genossenschaftswohnungen; die Erdgeschosse stehen u. a. einem Kinderkultur-

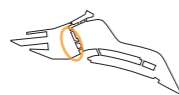
Zentrum zur Verfügung. Da wie in der übrigen HafenCity der Nachbarschaftsgedanke wichtig ist, soll ein Quartiersmanagement aufgestellt werden. Das ausgeschriebene Areal ist ab 2012/13 bebaubar, die Fertigstellung wird Ende 2014 erwartet.

Der östliche Teil des Strandkais wird dagegen noch für das temporäre Kreuzfahrtterminal und als Baustelle für die neue U4 genutzt; er kann ab 2014/2015 bebaut werden. Die ersten Grundstücksanhandgaben sollen 2011 erfolgen.

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, weitere Vorhaben Baubeginn ab 2012/13

ÜBERSEEQUARTIER



Überseequartier – ein neues Stück City entsteht

Zentrales Herzstück der HafenCity ist das Überseequartier. Seit Sommer 2010 haben am Überseeboulevard im Nordteil die ersten Läden eröffnet und Bewohner ihre Wohnungen bezogen. Der südliche Quartiersteil wird 2011 zu einer neuen Großbaustelle

Im Überseequartier entsteht die zukünftige „City“ der HafenCity. In dem rund 7,9 Hektar großen Stadtraum werden rund 1.000 Menschen wohnen und bis zu 7.000 Menschen arbeiten; dazu werden täglich etwa 40–50.000 Besucher und Touristen so imposante Anziehungspunkte wie das Science Center und das Kreuzfahrtterminal erleben oder auch durch die vielen spannenden Konzepte aus Einzelhandel und Gastronomie auf insgesamt ca. 66.000 m² Bruttogeschosfläche (BGF) flanieren.

Es ist eine besonders anspruchsvolle Nutzungsmischung, deren Realisierung sukzessive von Nord nach Süd erfolgt, bis das gesamte Quartier im Jahr 2013/2014 nahezu vollendet sein wird. Doch das sogenannte Herz der HafenCity schlägt bereits heute. So ist der nördliche Teil des Überseequartiers weitgehend fertiggestellt; es ist der dichteste Stadtraum, der bisher in der HafenCity entstanden ist.

Während die ersten Wohnpioniere seit Herbst 2010 in die inzwischen etwa 340 fertigen Wohnungen einziehen, richten sich seither auch immer mehr Einzelhändler und Gastronomen entlang des Überseeboulevards ein, die die Nahversorgung sichern; die ersten Bankfilialen haben ebenfalls eröffnet. Ein großer Super- und Frischemarkt wird das Angebot ab Frühjahr ergänzen.

Bis die endgültigen Nutzer feststehen, präsentieren sich temporär innovative Konzepte wie z. B. eine Fotokunst-Galerie und ein Showroom der Hut-Designerin Niko Kazal auf den Flächen. Im Frühjahr eröffnet überdies die 25hours Hotel Company ihr als „Seemannsheim“ konzipiertes Designhotel mit 170 Zimmern an der Überseeallee.

Gegenüber dem Hotel wurde im Oktober 2010 die U-Bahnhaltestelle Überseequartier für die neue Linie U4 im Rohbau fertiggestellt. Im Frühjahr beginnt auch der Bau des südlichen Überseequartiers. Während im nördlichen Quartiersteil ins-

gesamt 360 Wohnungen (neben klassischen Wohnformen auch Maisonettewohnungen und integrierte Stadthäuser), Büroflächen sowie kleinteilige Einzelhandels- und Gastronomiekonzepte insbesondere für die Quartiersversorgung entstanden sind bzw. noch entstehen, wachsen nun im Süden auch Hochbauten mit großflächigen Büroeinheiten sowie abwechslungsreichen Einzelhandelsangeboten heran. Auf den Bau von Wohnungen wird hier aufgrund des nahen Kreuzfahrtterminals verzichtet.

Neben Flagshipstores, Markenboutiquen und Filialen internationaler Labels siedeln sich sogenannte Innovationsmieter, also hamburg- oder sogar deutschlandweit noch nicht realisierte Formate, an. Statt in eine geschlossene Shopping Mall integriert sich der Einzelhandel in insgesamt 16 freistehende Gebäude, wodurch die Besucher das Einkaufen in urbaner Atmosphäre und zudem mit Wasserbezug erleben.

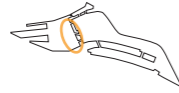
In den kontrastreichen Freiräumen des Überseequartiers findet der dichte Nutzungsmix seine Entsprechung: Mal laden diese zum Flanieren, mal zum Verweilen ein; mal öffnen sie sich zu großzügigen Boulevards, Plätzen oder Terrassen, dann wieder bieten sie geschützte Räume gerade auch für die Bewohner des Quartiers. Für die Freiraumgestaltung des Quartiers (wie auch der beiden Ufer des Magdeburger Hafens und des St. Annen Platzes) verwendet Beth Galí mit ihrem Büro BB + GG Arquitectes übergreifende längs- wie quergestreifte Bodenbeläge aus braunem, grauem und rötlichem Granit. Auf der gesamten Fläche spielt die Architektin mit Höhenunterschieden – Rampen, Treppen oder Terrassen verbinden verschiedene Ebenen.

Den Mittelpunkt der städtebaulichen Idee des Überseequartiers stellt der Überseeboulevard dar. Wie ein mäandrierender Fluss wird sich der Boulevard durch das gesamte Quartier von der Spei-



Im Norden des Quartiers (rechter Teil der im Bild weiß umrahmten Fläche) wird seit Herbst 2007 gebaut; fast alle Gebäude sind hier inzwischen fertiggestellt. Als einziges historisches Bauwerk des gesamten Gebiets ist das denkmalgeschützte ehemalige Alte Hafenamt erhalten geblieben. Nachdem die U-Bahnhaltestelle Überseequartier im Rohbau fertiggestellt wurde, kann die Quartiersentwicklung in 2011 auch im Süden beginnen

ÜBERSEEQUARTIER



cherstadt bis zur Elbe ziehen. Durch geschwungene Laufwege und Fassaden lässt er auf 750 Metern Länge abwechslungsreiche Stadträume entstehen, mancherorts öffnet er sich zu Plätzen. Der Nordteil des Boulevards wurde im Oktober 2010 mit einem Straßenfest bereits offiziell eingeweiht.

Auf Schritt und Tritt verändert sich so das Quartier; es präsentiert sich wie aus einem Guss und überrascht doch immer wieder mit neuen Perspektiven. Beeindruckend sind auch die architektonischen Entwürfe der einzelnen Gebäude. Mit seiner dramatisch geneigten Fassade zieht das von Erick van Egeraat entworfene

Sumatra-Gebäude beispielsweise die Blicke auf sich; aus dem Kontrast zu dem gegenüberliegenden Alten Hafenamt ergibt sich ein einzigartiges Spannungsverhältnis.

Rund um das 1885/86 gebaute Alte Hafenamt – dem einzigen noch erhaltenen Backsteingebäude des Gebiets – bildet sich ein gastronomischer Kern für die HafenCity aus. Während im Innern des denkmalgeschützten Gebäudes Gastronomie geplant ist, bieten draußen etwa 15 Marktstände ihre Waren an – ab Frühsommer zunächst auf dem Überseeboulevard, nach Abschluss der Sanierungsarbeiten an dem Altbau dann ab

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
34/14	Kreuzfahrtterminal, Hotel



Der markante Wohnturm Arabica bildet das nördliche Entree zum Überseequartier

2012 auf dessen angrenzenden Freiflächen. Das Konzept der offenen Wochenmärkte, die an mindestens drei Tagen die Woche stattfinden sollen, ist noch flexibel; denkbar wären z. B. ein Bauernmarkt mit regional angebautem Gemüse und Obst, ein Fischmarkt oder ein Blumenmarkt. Die Sanierung sowie die Erweiterung um einen schlanken Wohnturm (dessen zwölf Wohnungen im November 2011 fertiggestellt werden) plant das Büro Bolles + Wilson. Es entwarf auch den auf dem Areal befindlichen InfoPavillon: Schon seit 2008 geben Modelle und Multimedia-Exponate hier einen Einblick in die Entwicklung und Zukunft des Überseequartiers.

Weiter südlich führt der Überseeboulevard bis zu den drei – auch architektonisch – herausragenden Anziehungspunkten des Areals. Mit den Waterfront Towers hat das Büro EEA einen überzeugenden Entwurf für die Elbseite des Überseequartiers geliefert; die beiden Solitäre markieren unverkennbar den südlichen Abschluss des städtebaulichen Ensembles, imposant gefasst durch das von Rem Koolhaas entworfene Science Center (siehe Seite 41) sowie das 2012 in Bau gehende Kreuzfahrtterminal.

Die direkte Anbindung an das bestehende Stadtzentrum stellt zusätzlich zu den HVV-Bussen ab Herbst 2012 die neue U-Bahnlinie U4 her; die Fahrtzeit vom Jungfernstieg beträgt nur drei Minuten. Aber selbst Fußgänger benötigen allenfalls zehn Minuten, um auf einem neu gestalteten Boulevard vom Jungfernstieg oder dem Rathaus über den Domplatz und den St. Annen Platz bis ins Überseequartier zu gelangen. Wenn Mitte Juni auch die Platz- und Promenadenflächen



Der Überseeboulevard zieht sich mitten durch das Quartier. Vom Rathausmarkt aus ist die zukünftige Einkaufsmeile in nur zehn Minuten zu erreichen

am Magdeburger Hafen gegenüber dem nördlichen Überseequartier eingeweiht werden, rücken die bestehende Innenstadt und das Herz der HafenCity über diese „Domplatzachse“ sogar noch greifbarer zusammen. Und natürlich ist auch an Autofahrer gedacht: Unter dem gesamten, nur für Fußgänger zugänglichen Überseequartier entstand Deutschlands bisher größte Tiefgarage mit rund 3.400 Stellplätzen.

Die Entwicklung des zentralen Überseequartiers begann 2003 mit einem zweistufigen internationalen Wettbewerbsverfahren, in dessen Anschluss das Areal im Dezember 2005 an ein niederländisch-deutsches Investorenkonsortium (bestehend aus ING Real Estate, SNS Property Finance und Groß + Partner Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH) verkauft wurde. International renommierte Architekten entwickelten ein städtebauliches Gesamtkonzept auf Basis eines städtischen Masterplans (Trojan Trojan + Partner). Zwei Jahre später, also im Herbst 2007, erfolgte im Norden des Quartiers

der Auftakt für die Bauarbeiten. Bereits in der Endbauphase nahm das Quartiersmanagement seine Arbeit auf; übergreifend für alle Vermieter wie Eigentümer der Einzelgebäude nimmt es eine Vielzahl von Aufgaben wahr, die natürlich auch im Interesse der Mieter des Überseequartiers liegen, z. B. die Organisation von Straßenfesten, die Pflege des Stadtbildes oder Sicherheitsleistungen. Vor allen Dingen sichert es auch den öffentlichen Charakter des Überseequartiers, eine 24-stündige Zugänglichkeit und viele Möglichkeiten öffentlicher Teilhabe, die in einem Shoppingcenter nicht gewährt werden.

Der Großteil des Überseequartiers liegt somit in einer Hand. Die Ausnahme bilden zwei Grundstücke (34/15 und 34/16) im nördlichen Bereich, die 2010 für Wohnbebauung ausgeschrieben wurden. Hier werden kurzfristig ca. 230 Wohneinheiten entstehen; wünschenswert sind auch kulturelle Nutzungen wie ein Theater oder ein Kino.



Jeder einzelne architektonische Entwurf setzt Maßstäbe, dank der aufeinander abgestimmten Freiflächen ergibt sich zugleich ein differenzierter und doch harmonischer Gesamteindruck

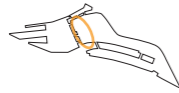
NUTZUNGSVERTEILUNG

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

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. Bis 2014 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 „Wissensquartier“. Sein besonderes Flair verleihen ihm nicht nur die 1.600 Studenten der neuen HafenCity Universität, die 2013 ihren Betrieb aufnehmen wird, sondern auch viele weitere zukunftsweisende Projekte aus den Bereichen Wissenschaft, Nachhaltigkeit und Design.

Mit seiner städtebaulichen Konzeption greift das Elbtorquartier unterschiedliche Typologien auf. Während im Süden bis zu 70 Meter hoch gebaut wird, entsteht im Osten, anknüpfend an die Bestandsbebauung, eine rund 170 Meter lange Blockstruktur; diese wird auch am Magdeburger Hafen wieder aufgenommen.

Von der Speicherstadt aus führt der Fußweg über die Museumsbrücke direkt in die Passage des denkmalgeschützten Kaispeichers B (40) hinein. 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 Ingenieure) 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 seit Dezember 2010 über die neu gestaltete Busanbrücke auf die Promenade am Magdeburger Hafen.

Noch prägen Freiflächen und Bestandsbauten das Bild des Elbtorquartiers. Zwischen 2011 und 2014 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 ökologisch besonders nachhaltiges Viertel. Alte und neue Architektur stehen hier in einem spannenden Dialog



Am Kopf des Hafenbeckens beherbergt der historische Kaispeicher B schon seit 2008 das Internationale Maritime Museum Hamburg. Am Ostufer hat im Frühjahr der Bau der Elbarkaden begonnen

Die HafenCity Universität (HCU) wird das Flair des Elbtorquartiers maßgeblich beeinflussen. Ab 2013 werden in dem HCU-Neubau u. a. rund 1.600 Studenten lernen. Das seit Ende 2010 am Baakenhafen mit Blick auf die Elbe entstehende Gebäude wurde mit dem Umweltzeichen HafenCity in Gold vorzertifiziert

Die historische Bogenbrücke aus dem Jahr 1931 stellt die bedeutendste Brückenverbindung in der zentralen HafenCity für Fußgänger und Radfahrer dar. Denn sie verknüpft die westlichen und zentralen Quartiere mit der östlichen HafenCity, außerdem das Überseequartier als zentrales Herzstück der HafenCity mit dem Kaispeicher B. Wie die umliegenden Promenaden ist die Brücke mit streifenförmigen Naturpflastersteinen belegt und dadurch visuell in das Freiraumensemble integriert.

Südlich der Busanbrücke hat im Frühjahr 2011 der Bau der „Elbarkaden“ begonnen, eines mäandrierenden Gebäudeensembles mit insgesamt 30.000 m² Bruttogeschossfläche (BGF). Nach einem Entwurf des Büros Bob Gysin + Partner BGP Architekten (Zürich) werden hier bis Ende 2013 Flächen für drei Nutzungskomponenten mit jeweils rund

10.000 m² realisiert. Auf zwei Ebenen – sowohl auf dem direkt am Wasser gelegenen Promadeniveau als auch auf hochwasser-sicherem Warftniveau – bieten die Gebäude großzügigen Raum z. B. für Cafés, Geschäfte und Ausstellungen. Bisher im Stadtteil einzigartig ist die „Stadloggia“, ein zehn Meter tiefer und acht Meter hoher Arkadenraum mit weiten Ausblicken über das Wasser.

Im nördlichen Gebäudeteil entstehen etwa 125 Wohnungen, darunter Wohn- und Arbeitslofts für Kreative. Etwa 80 Wohnungen wurden der Garbe Group (43) anhandgegeben, die Eigentumswohnungen vorwiegend für Familien plant. Die weiteren Wohnungen (44a) sind ausschließlich für designaffine Nutzungen vorgesehen. Viele entstehen als besonders flexible „Universal Design“-Apartments: Ihre Wohnflächen folgen keiner festen Raumauftei-

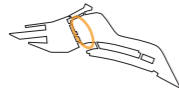
lung, sondern lassen sich dem Lebensentwurf ihres Bewohners jederzeit anpassen.

Das öffentliche Designzentrum designxport belegt im mittleren Abschnitt (44b) sowohl das Sockel- als auch das Erdgeschoss. Mit ihm entstehen auf rund 1.500 m² ein großer Ausstellungs- und Veranstaltungsbereich, ein Design-Archiv samt Bibliothek, ein Shop sowie Gastronomie. Erstmals erhält die Hamburger Design- und Kreativwirtschaft damit eine zentrale Kommunikations- und Repräsentationsplattform, an dem Design angemessen präsentiert und gelebt werden kann.

In den Südteil des Ensembles ziehen die Deutschlandzentrale der Umweltschutzorganisation Greenpeace sowie der Ökostromanbieter Greenpeace Energy eG (45).

Die Nutzer stellen höchste Anforderungen an die Nachhaltigkeit des Gebäudes, das mit

ELBTORQUARTIER



dem Gold-Standard des Umweltzeichens Hafencity zertifiziert werden soll (siehe Seite 48 ff.). Schon während des Wettbewerbs hatte Architekt Bob Gysin daher die Expertise von Fachplanern für energieeffizientes Bauen eingeholt: Seinen 1. Preis teilt er mit der ARGE 3-Plan Haustechnik AG (Winterthur) und der EK Energiekonzepte AG (Zürich).

Als prägend für das Elbtorquartier als Wissenschaftsstandort erweist sich die direkt am Baakenhafen entstehende Hafencity Universität (HCU). Der Neubau (54), der im Dezember 2010 in Bau gegangen ist, öffnet sich nach dem Entwurf des Architektenbüros Code Unique (Dresden) mit seinem Foyer zu einem Vorplatz, zum Magdeburger Hafen sowie zum Lohsepark. Vorlesungssäle und Seminarräume sind in den schönsten Lagen am Wasser untergebracht und erlauben so den Ausblick auf die Elbe. Das vorbildliche ökologische Gesamtkonzept des HCU-Baus wurde ebenfalls mit dem Umweltzeichen Hafencity in Gold vorzertifiziert.

Eine weitere hochkarätige Bildungsein-

richtung ist mit der Kühne Logistics University (KLU) vorübergehend nach am Brooktorkai untergebracht; dort startete im September 2010 der erste Studiengang zum Master of Science im Fach „Global Logistics“. 2013 wird die KLU dann in ein von der ECE noch zu realisierendes Gebäude westlich der HCU umziehen.

Zwei Projekte verleihen dem Quartier außerdem eine soziale sowie spirituelle Prägung. Mit dem Stadthaushotel (48) entsteht ab Ende 2011 Europas größtes integratives Hotel. 40 der 60 Arbeitsplätze werden von Menschen mit Behinderungen besetzt; vor allem für Gäste mit Mobilitätseinschränkungen bieten die rund 90 Zimmer und das Restaurant des Drei-Sterne-Hotels besonderen Komfort. Träger des Stadthaushotels ist der Verein Jugend hilft Jugend e. V., die Freie und Hansestadt Hamburg fördert es durch einen Investitionszuschuss. Den Architekturwettbewerb gewann das Büro Huke-Schubert Berge Architekten (Hamburg).

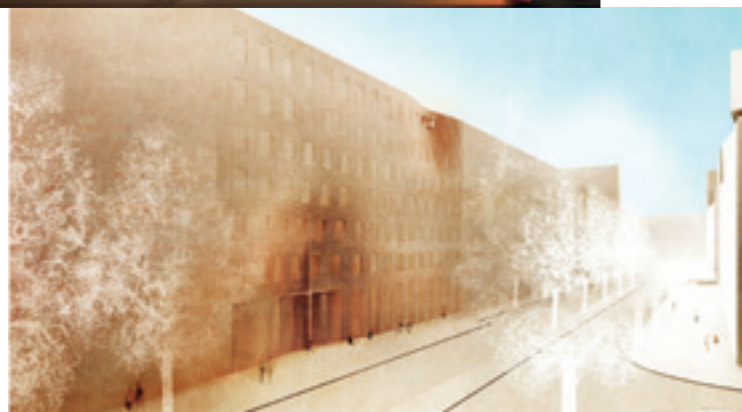
An der Shanghaiallee soll überdies 2012 das Ökumenische Forum „Brücke“ (49a)

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. Außerdem zieht der Laurentiuskonvent ins Gebäude; die Mitglieder dieser ökumenisch-geistlichen Gemeinschaft werden hier in Wohn- oder Hausgemeinschaften zusammenleben. Den Architekturwettbewerb für das 4.600 m²

Zukunftsweisende Projekte: In die Wohnungen integrierte, schallentkoppelte Räume eignen sich als Übungsräume für Musiker (links). Mit dem Stadthaushotel entsteht Europas größtes integratives Hotel (rechts)



In einem deutschlandweit einzigartigen Gemeinschaftsprojekt entwickeln 18 christliche Kirchen das Ökumenische Forum „Brücke“. Es bietet u. a. eine Kapelle als stillen Rückzugsort für jedermann



Am Ostufer des Magdeburger Hafens entsteht ein mäandrierendes Gebäudeensemble mit einer Stadttloggia. Davor liegt eine als Promenade auf vorhandenen Pfählen aufgebaute Pier. Zu den späteren Nutzern gehören Greenpeace Deutschland und das Designzentrum designxport. Darüber hinaus entstehen weit mehr als 100 Wohnungen. Auf dem Dach des Greenpeace-Gebäudes sorgen vertikale Windrotoren für die Energieerzeugung

BGF große Bauwerk gewannen Wandel, Hofer, Lorch + Hirsch (Saarbrücken). Nördlich und südlich des Ökumenischen Forums werden zwei neue Gebäude für ungewöhnliche Wohnkonzepte entwickelt. Mit einer Baugemeinschaft realisiert die Bürgerstadt AG (50) schallentkoppelte Wohn- und Gewerberäume für Musiker, Ton- und Film-schaffende. Das bei einem Wettbewerb siegreiche Büro 360grad+ architekten (Hamburg) 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; ab Mitte 2011 entstehen rund 20 Wohnungen von Maisonnetten bis zu Lofts. Bereits im Bau ist das Projekt der NIDUS Baugemeinschaft (49) mit 30 Einheiten, die dank ihrer offen gestalteten Grundrisse auch als Ladenwohnungen, Ateliers oder Showrooms genutzt werden können. Den Architektenwettbewerb gewann

das Büro spine architects (Hamburg).

An den ÖPNV ist das Elbtorquartier gut angebunden: Vom Norden aus lässt sich die U-Bahnstation Messberg rasch zu Fuß erreichen. Den direkten Anschluss an das U-Bahnnetz stellt ab Herbst 2012 die neue Linie U4 her. Zusätzlich steuern die Hafenfähren voraussichtlich ab 2013 einen Anleger auf Höhe des HCU-Vorplatzes an.

Im Erdgeschoss des loftartigen Gebäudes der Baugemeinschaft NIDUS entstehen Geschäfte, Ateliers und Showrooms, die den Boulevard-Charakter der Shanghaiallee stark prägen



AM LOHSEPARK

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 entsteht der „Central Park“ der HafenCity, entlang der Grünanlage werden 2012 die ersten Wohnungen gebaut



Alle Bauten des Quartiers Am Lohsepark gruppieren sich westlich und östlich der Grünfläche, dazu gehören auch zwei geplante Wohnblöcke mit sehr vielseitigen Konzepten (oben). Eine Skizze veranschaulicht die Gestaltung eines Gedenkortes 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. Kämmen, Knöpfe, Spangen und Stöcke. Auf den Spitznamen des Firmengründers verweist noch heute die dortige Stockmeyerstraße, die 2010 hochwassersicher neu angelegt wurde.

Inzwischen ist das historische Industrieensemble ein sensibel saniertes architektonisches Schmuckstück. Es beherbergt u. a. die private Autosammlung Prototyp. Auch viele Unternehmen aus der Kreativ- und Medienbranche werden von dem inspirierenden Umfeld angezogen. In unmittelbarer Nachbarschaft wird das historische Gebäudeensemble künftig von drei Neubauten ergänzt (67–69).

Südlich des Lohseplatzes werden zwei Gebäude mit jeweils rund 20.000 m² Bruttogeschossfläche (BGF) und großzügigen Innenhöfen entstehen, die zusammen rund 300 Einheiten mit vielseitigen Wohnkonzepten bieten. Für das erste Grundstück (70) erhielten im Herbst 2010 zwei Pioniere der HafenCity-Entwicklung, die gemeinnützige Baugenossenschaft Bergedorf-Bille und das Bauunternehmen Otto Wulff, den Zuschlag. Sie planen



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

überwiegend Mietwohnungen; ein Anteil an frei finanzierten Wohnungen ermöglicht dabei erstmals in der HafenCity auch die Realisierung von sehr günstigen, geförderten Wohnungen.

Das Nachbargrundstück (71) wurde einem Konsortium bestehend aus Stattbau Hamburg / Conplan GmbH zusammen mit der gemeinnützigen Benno und Inge Behrens-Stiftung anhandgegeben. Die Stiftung errichtet Mietwohnungen und Arbeitsräume für Menschen mit Behinderung. Abgerundet wird das Konzept durch vier Baugemeinschaften, Studentenwohnungen und weitere öffentlich geförderte Mietwohnungen. In den Erdgeschossen sind thematisch passende öffentliche Nutzungen wie eine Kindertagesstätte und Arztpraxen geplant, ergänzend zu dem für die HafenCity typischen Nutzungsmix aus Läden und Cafés. Die beiden Grundstücke werden nach einem Architektenwettbewerb ab 2012 bebaut. Eine weiterführende Schule, die auch als Nachbarschaftszentrum dienen soll, wird später östlich des Lohseparks eingerichtet.

Darüber hinaus sind vor allem weitere Wohngebäude entlang der Grünanlage, ein Hotel an der Versmannstraße und Bürogebäude an der Stockmeyerstraße vorgesehen. Grundsätzlich werden rund um den Lohsepark geschlossene 6- bis 7-geschossige Blockstrukturen realisiert, insgesamt entstehen 200.000 m² BGF in dem Quartier.

Mit dem Lohsepark erhält die HafenCity ihren großen Stadtteilpark. Wie ein langes, grünes Band wird sich der Park 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 Baakenhafens bis zur Elbe weitergeführt. Dort wird er an eine 30 Meter breite, z. T. grüne Elbpromenade anknüpfen, sodass Spaziergänger später über eine neue Brücke bis zum Naherholungsgebiet Entenwerder flanieren können.

Für den Lohsepark gilt es einen Stadtteilpark des 21. Jahrhunderts zu verwirklichen, der dem hohen Anspruch genügt, den vielfältigsten Nutzungsinteressen Raum zu geben. Zu seiner Gestaltung wurde ein internationaler freiraumplanerischer Wettbewerb durchgeführt. Eine besondere Anforderung bestand darin, zugleich auch Ideen für einen integrierten Gedenkort zu erarbeiten: Auf dem Areal des künftigen Parks hatte sich einst der Hannoversche Bahnhof befunden. Von diesem bis 1906 wichtigsten Bahnhof der Hansestadt aus waren während des Zweiten Weltkriegs mindestens 7.692 Menschen – Juden, Sinti und Roma – in Kon-

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

zentrations- und Vernichtungslager deportiert worden. Die im Zweiten Weltkrieg stark beschädigten Bahnhofsgebäude wurden 1955 gesprengt.

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

Das Büro Vogt Landschaftsarchitekten AG (Zürich) überzeugte schließlich mit seiner Konzeption, den Lohsepark als einen Bewegungsraum „von Gebäudekante zu Gebäudekante“ und „von Wasser

zu Wasser“ zu gestalten. Geschwungene Wege führen durch großzügige Rasen- und Wiesenflächen mit vielen Bäumen, von denen einige in Gruppen figürlich angeordnet werden. Verschiedene Spiel- und Aufenthaltsbereiche mit verkleinerten 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 neuen HafenCity Universität. Eine breite Freitreppe eröffnet sich, die Sitzstufen reichen bis ans schilfbestandene Wasser.

An den Längsseiten des Parks schließen begrünte Terrassen zum Straßenniveau 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).

Für den Gedenkort sieht das Konzept 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. Ein Dokumentations-

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

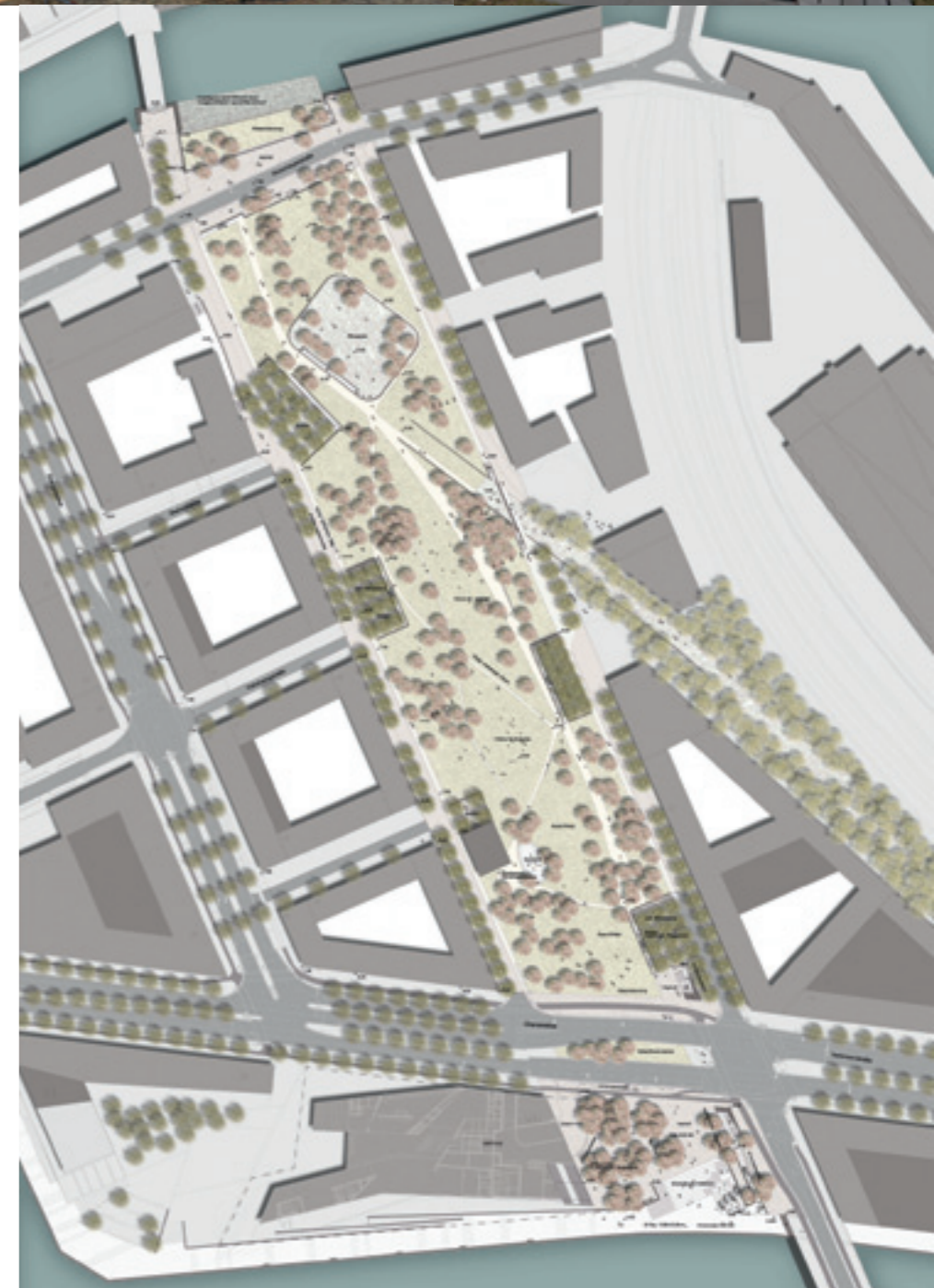


Auf den ehemaligen Flächen des Hannoverschen Bahnhofs sollen ein Gedenkort sowie ein Dokumentationszentrum mit Ausstellung entstehen

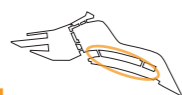
zentrum in einem Gebäude auf der Westseite des Parks wird den Gedenkort ergänzen. Die im Frühjahr 2009 temporär im Kunsthause Hamburg gezeigte Ausstellung „In den Tod geschickt“ zu den NS-Deportationen findet hier ihren endgültigen Ort. Der weitere Planungsprozess für den Gedenkort erfolgt mit der Behörde für Kultur und Medien der Freien und Hansestadt Hamburg unter Beteiligung der Jüdischen Gemeinde in Hamburg, der Rom und Cinti Union und des Auschwitz-Komitees.

Für die Entwicklung des Lohseparks sind 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. Spätestens im Jahr 2020 wird der Lohsepark den Besuchern komplett zur Verfügung stehen. Erste Teilflächen können allerdings schon früher entwickelt werden: Ein Teil des Parks steht bereits zur Verfügung und bietet 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-Bahnhaltestelle HafenCity Universität der neuen Linie U4 erschlossen. Vom Nordost-Ausgang der Station aus führt dann ein Fußgänger-tunnel 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, Freizeit und Arbeiten 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

Hier entsteht in wenigen Jahren eines der urbansten und qualitativsten Quartiere der Hafencity: Das Quartier Baakenhafen wird sich als neuer Wohnstandort auszeichnen, dessen zahlreiche Wasserbezüge das Quartier gleichzeitig zu einem idealen Zentrum von Freizeit- und Sportaktivitäten machen – und dem Bild der Hafencity damit eine neue Identität hinzufügen.

Auf dem mehr als einen Kilometer langen Areal wird eine dichte Stadtlandschaft mit vielfältigen Wohnangeboten durch Baugemeinschafts- und Genossenschaftswohnungen, Eigentumswohnungen, aber auch gefördertem Wohnungsbau 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-geschossige Gebäude, halboffene Block-

strukturen sowie einige kleinere, offene Varianten mit Wasserbezug vorgesehen, insgesamt werden im Quartier ca. 1.800 Wohnungen entstehen.

Das die Hafencity kennzeichnende Prinzip der feinkörnigen Nutzungsmischung wird auch im Quartier Baakenhafen fortgesetzt. Obwohl Wohnnutzungen dominieren, werden mit Einzelhandel, Dienstleis-

tung, Freizeit und Gastronomie vielfältige Nutzungskonzepte angestrebt. Insgesamt 4.600 Arbeitsplätze sollen in gemischt genutzten Gebäuden, in den Erdgeschossen der Wohngebäude sowie in einigen kleineren Bürogebäuden und in den Freizeiteinrichtungen entstehen.

Am Baakenhöft, der westlichen Spitze des Quartiers, sieht der Masterplan ein Land-



Eine doppelte Wasserlage kennzeichnet das künftige Quartier Baakenhafen. Am Baakenhöft, der westlichen Spitze des Quartiers, soll ein Landmarkgebäude bis zu 70 Meter in die Höhe ragen



Die 130 Meter lange Baakenhafenbrücke wird ab 2013 den nördlichen Teil des Quartiers mit seinem Südteil verbinden; die ebenso praktisch wie elegant gestaltete Stahlbrücke markiert damit einen Meilenstein für die zügige Entwicklung der östlichen Hafencity (Darstellung aus der Wettbewerbsphase von Wilkinson Eyre Architects, London)



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

markgebäude 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 eine 1,5 Hektar große Spiel- und Freizeitinsel angelegt. An der Versmannstraße, in der Nähe der U-Bahnstation Hafencity Universität, können zudem 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 großzügig 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, die östlich der Elbbrücken über eine Fußgänger- und Fahrradbrücke an die grüne Insel Entenwerder angebunden wird.

Die östliche Hafencity wird verkehrlich hervorragend erschlossen sein. Die gute Straßenanbindung führt jedoch auf der Nordseite des Quartiers zu einer erhöhten Lärmexposition. Daher gibt es für diese Standorte intelligente städtebauliche Konzepte, die den Schallschutz sicherstellen.

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 bildet den Auftakt für eine zügige Entwicklung der östlichen Hafencity. Als erste hochwassersichere Anbindung wird die 130 Meter lange Stahlbrücke, die von Anfang 2012 bis 2013 realisiert wird, den nördlichen Teil des Quartiers mit seinem Südteil verbinden. Da die städtebauliche Entwicklung der östlichen Hafencity (wie schon in der westlichen) von West nach Ost erfolgt, stellt die Brücke den frühzeitigen Anschluss an die neue Infrastruktur sicher: Bereits 2011 werden die Infrastrukturmaßnahmen für den Wohnungsbau aufgenommen und die ersten Grundstücke ausgeschrieben.

Die Baakenhafenbrücke sichert nicht nur die quartiersinterne Erschließung, sondern bietet auch eine ideale Anbindung des Südteils an die U4-Station Hafencity Universität, zu den nahe gelegenen Schulen und dem Überseequartier als dem zentralen Einkaufsstandort. Mittelfristig kann sie als Elbquerung (z. B. in Form einer Kommunaltrasse) bis zum Kleinen Grasbrook weitergeführt werden.

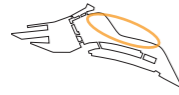
Weil ihre Lage einen freien Ausblick auf die Norderelbe ermöglicht und der Elbradweg künftig über die Baakenhafenbrücke weitergeführt werden soll, waren hohe Ansprüche an die Aufenthalts- und Nachhaltigkeitsqualität des Bauwerks gestellt worden. In einem europaweiten Realisierungswettbewerb setzten sich Ende 2010 Wilkinson Eyre Architects (London) gemeinsam mit dem Ingenieurbüro Happold (Berlin) durch. Ihr Entwurf sieht eine elegante Stahlbrücke für motorisierten Verkehr sowie sehr attraktive Bereiche für Radfahrer und Fußgänger vor;

dank eines herausnehmbaren Mittelsegments können Schiffe mit bis zu 120 Metern Länge weiterhin als Dauerlieger in den Baakenhafen gelegt werden.

Weiter östlich, im Zentrum des Quartiers, wird eine neue Fußgängerbrücke außerdem 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 Flächen nördlich des Baakenhafens werden schon jetzt temporär für Freizeitaktivitäten genutzt. Später wird das Quartier vielfältige Sporteinrichtungen bieten





OBERHAFEN

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 das Areal 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 anfangs 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 Prozessstrate-

gie. 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 bahnrrechtlichen Entwicklung ab 2015 intensiv entwickelt und neu genutzt werden.

Einige kleine Nutzungen fallen bereits heute in die Kategorie „Kreativwirtschaft“, darauf aufbauend kann im Quartier Oberhafen ein dauerhaftes kreatives Milieu entstehen, das später auch das östlich gele-



Das zentral in Hamburg gelegene Quartier Oberhafen ist mit der übrigen Hafencity durch die Bahnlinie nur schwach vernetzt. Das Quartier soll möglicherweise später das östlich gelegene Großmarktareal miteinbeziehen und Impulse auch für die zentralen Quartiere der Hafencity, das Großmarktareal, Rothenburgsort, die City Süd, die Museumsmeile und die gesamte Stadt liefern



gene 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 im März 2010 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. Die ersten Impulse liefert Ende März 2011 ein Auftakt Symposium. Anhand internationaler Fallstudien wird die Möglichkeit einer strategischen Konzeption und Gestaltung der Quartiersentwicklung für die Bedürfnisse von kulturellen Akteuren und Kreativwirtschaft aufgezeigt werden. Was können Stadtentwicklung und Akteure beitragen? Diese und andere Fragen werden auf der Tagung diskutiert. Veranstalter sind die Hafencity Hamburg GmbH, Kampnagel und die Hamburg Kreativ GmbH. Weitere Veranstaltungen und Diskussionen sollen folgen.

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



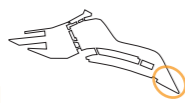
Dort wo jetzt noch alte Lagerhallen stehen, entwickelt sich in wenigen Jahren ein dauerhaftes und inspirierendes Kreativ- und Kulturquartier. Statt Speditionen werden dann Kreative und Künstler die Hafengebäude kostengünstig nutzen

dem überarbeiteten Masterplan werden hier diejenigen Sportanlagen realisiert, die im Lohsepark wegen des Gedenkortes Hannoverscher Bahnhof keinen Platz finden.

Stattdessen entstehen ab 2014/15 direkt am Ufer des Oberhafens auf ehemaligen Gleisflächen 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-Bahnstation Hafencity Universität. Somit bietet der Tunnel den Nutzern des Oberhafenquartiers einen unmittelbaren Zugang zur U4.



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 größer als der gesamte Potsdamer Platz 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 Stadtsilhouette der bestehenden City gut verträglich. Das Elbbrückenzentrum wird weithin sichtbar, als städtebaulicher

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



Höhepunkt kennzeichnet dieses Hochhausensemble ein repräsentatives Entree zur Hafencity, aber auch zu Hamburgs innerer Stadt insgesamt und gibt Unternehmen eine außergewöhnliche Präsenz.

Aber auch kleinere und wachsende Unternehmen profitieren von einer Ansiedlung im Quartier Elbbrücken. Weil ein breites Angebotsspektrum 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 den Raum für ein qualitativvolles öffentliches Zentrum. Wie die in der westlichen Hafencity angelegten Plätze erstreckt sich auch der Chicago Square über verschiedene Höhenniveaus zum



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

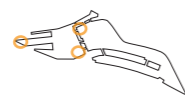
Wasser. Die angrenzenden Gebäude beherbergen in ihren Erdgeschossen zahlreiche Cafés, Restaurants, Bars und Geschäfte.

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. Mit einer weiteren neuen Fußgängerbrücke östlich der Elbbrücken soll das Quartier an den Elbpark Entenwerder angeschlossen werden. Über diese Verbindung wird der europäische Elberadweg entlang des Elbufers in die Hafencity

und entlang des Lohseparks nach Norden über die Speicherstadt weitergeführt.

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-Bahnhaltestelle (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. Die städtebauliche Entwicklung des Quartiers ist anschließend an die Bebauung im Quartier Baakenhafen 2015/16 bis 2025 vorgesehen.

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 Hafententwicklungsgesetz 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 Hafengebäude 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 Kultureinrichtungen wie die Elbphilharmonie, das Internationale Maritime Museum Ham-

burg oder das Science Center gemeint.

Bereits heute wird das Gebiet der HafenCity für zahlreiche kulturelle und künstlerische Aktivitäten genutzt. Ständen 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

Noch ist die junge Kunst- und Kulturlandschaft in der HafenCity in besonderer Weise unterstützungsbedürftig. Dafür sind im Laufe der Zeit wichtige Kooperationen und Organisationsstrukturen entstanden. 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 2004/2005 der Startpunkt der kulturellen Besetzung des Stadtteils. Später folgten im Rahmen

derselben Kooperation auch Theaterstücke, darunter eigens inszenierte Sommerprogramme des Thalia Theaters.

Zu Beginn des Jahres 2010 haben die Kooperationspartner ihre Zusammenarbeit gemäß der fortgeschrittenen kulturellen Entwicklung des Gebiets auf neue Grundlagen gestellt und sie um weitere drei Jahre verlängert. Dabei schlugen sie einen neuen Weg ein. Zusammen mit Kampnagel, dem Hamburger Kunstverein und den Deichtorhallen werden 2011 mehrere neue Kunstprojekte initiiert, die ein neuer gemeinsamer Ansatz eint: Der Diskurs über die Möglichkeiten des Zusammenlebens und der neukonstituierten Stadtöffentlichkeit in der HafenCity wird in den Mittelpunkt gestellt. So wird z. B. auf dem Strandkai den ganzen Sommer lang ein aus zwei Frachtcontainern zusammengeschweißtes öffentliches „Hafenbad“ Bewohner, Besucher und Touristen gleichermaßen zum Schwimmen und zu den vielfältigen begleitenden Veranstaltungen einladen.

Mittlerweile engagieren sich auch viele andere Hamburger Kulturinstitutionen. Über 30 Künstlerinitiativen aus aller Welt trafen sich beispielsweise im Spätsommer 2009 zum Off-Kunst-Festival „subvision“.



Für Tango-Tänzer wird die HafenCity bei den jährlich stattfindenden Sommerveranstaltungen zum Parkett

Für viele regelmäßige Festivals oder andere sich jährlich wiederholende Kulturveranstaltungen ist die HafenCity als Standort oder Spielstätte etabliert. Dazu gehören der „Sommer auf den Magellan-Terrassen“ mit Tango, Jazzmusik und Kinderspielen unter freiem Himmel; die beliebte Veranstaltungsreihe wird 2011 unter dem Namen „Sommer in der HafenCity“ auf mehrere Standorte erweitert. Des Weiteren locken das „Schleswig-Holstein Musik Festival“, der „Hamburger Architektur Sommer“ und die „Lange Nacht der Museen“ regelmäßig zig Besucher in die HafenCity.

Neu dazugekommen ist seit 2009 das Literaturfestival „Harbourfront“, im Jahr darauf folgte das über Hamburg hinaus wahrgenommene Musikfestival „Elbjazz“. Nicht zuletzt bieten die Freiräume um das

Unilever-Gebäude seit August 2010 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-Kampagnie 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 Treppenhauskonzerte oder eine temporäre schwimmende Skulptur im Grasbrookhafen organisiert.

Überwiegend durch den Koordinierungs-

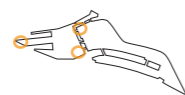
kreis Kultur HafenCity werden die zahlreichen Akteure und Aktionen gebündelt. Im Mai 2005 hatte die Behörde für Kultur, Sport und Medien dieses Expertengremium einberufen. Regelmäßig kommen seither Vertreter der HafenCity Hamburg GmbH mit Fachleuten zusammen: beispielsweise aus darstellender und bildender 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. Der Stadtteil dient als Inspirationsraum, er ist Grenzort zwischen Wasser und Land, zwischen Fertigem und Unfertigem, zwischen Neuem und Altem.

Neue Impulse wird künftig das Quartier Oberhafen liefern. Als geplantes Kreativ- und Kulturquartier ergänzt es das Elbtorkwartier in der zentralen HafenCity, das

Ob Theaterperformances, geistreiche Literaturabende oder ein Open-Air-Konzert: 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

sich bereits als Wissensstandort entwickelt. Im Oberhafenquartier wird das übliche Vorgehen bei der Entwicklung der HafenCity „auf den Kopf“ gestellt. Grundstücke werden nicht veräußert, sondern 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 Jedermann“ von Michael Batz. Lange bevor das Gebiet der HafenCity zu einem Ort der Kultur werden konnte, etablierte sich dieses Theatererlebnis vor spektakulärer Speicherstadt-Kulisse in den 1990er Jahren als fester Bestandteil der Hamburger Kulturszene.

INTERNATIONALES MARITIMES MUSEUM HAMBURG

Eine herausragende Rolle spielen die drei großen Kultureinrichtungen der HafenCity. Schon im Sommer 2008 wurde das Internationale Maritime Museum Hamburg eröffnet. Es entstand im 1879 fertiggestellten Kaispeicher B (Architekten: Wil-

helm 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 blieb. Durch sein Erdgeschoss verläuft nun eine Passage, in der auch der Museumsshop, ein Restaurant und ein Bistro untergebracht sind. Die Museumsbrücke führt 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 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 hier und im Nachbargebäude untergekommen.

ELBPILHARMONIE

Mit der Elbphilharmonie gewinnt Hamburg ein unvergleichliches Wahrzeichen: Nach Plänen des Architekten Werner Kallmorgen war der mächtige Kaispeicher A von 1963 bis 1966 als Kakaospeicher

gebaut worden. Auf diesem Gebäude errichten die Schweizer Architekten Herzog & de Meuron jetzt ein spektakuläres Konzerthaus. Zwar wurde das markante Speichergebäude zunächst komplett entkernt, 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 Backstage-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 fertiggestellt sein; schon jetzt zeigt die Kulturinstitution 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: Über 7.500 Spender und Stifter sagten bisher ihre Unterstützung 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 zweiten, vollkommen überarbeiteten Entwurf für das Science Center vor. Wie ein stehender kantiger Ring ist das Bauwerk jetzt geformt, das direkt am Elbufer seinen Standort im Überseequartier finden wird. Sinnbildlich öffnet sich das Science Center sowohl zum Hafen als auch zur Stadt und wird zum Symbol eines Tors zur Wissenswelt.

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

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 Ausstellungskonzept – stellvertretend für das Investorenkonsortium Überseequartier – Ende 2006 vorgelegt. Es war in enger Kooperation mit Vertretern der Hochschulen, mit

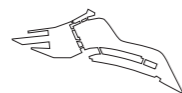
Hamburger und externen Fachleuten und Wissenschaftsjournalisten, Behörden der Freien und Hansestadt Hamburg und der HafenCity Hamburg GmbH entstanden.

Auch die nächsten Schritte zur Finanzierung und Realisierung des 23.000 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.



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)

SOZIALE ENTWICKLUNG



Innerstädtisches Wohnen: die HafenCity als Ort nachbarschaftlichen Zusammenlebens

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

Das Wohnungsangebot in der HafenCity zeichnet sich durch eine große Vielfalt aus: Es entstehen Miet- und Eigentumswohnungen auf unterschiedlichen Preisniveaus, Wohnungen von Baugenossenschaften und Baugemeinschaften sowie spezifische Angebote etwa für Musiker, Designer oder Senioren. 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 2–3 Euro pro m² höher liegen als in vergleichbaren Neubauten in Innenstadtnähe, ist Wohnen in der HafenCity für ein breites Spektrum unterschiedlicher sozialer Milieus attraktiv. Dies spiegelt sich in der bisherigen Bewohnerstruktur wider.

Zahlreiche Familien entschieden sich bereits zu einem frühen Zeitpunkt für einen Umzug in die HafenCity. Sie schätzen vor

allem die Chance, vom Wohnstandort HafenCity aus Familie und Beruf einfach und flexibel kombinieren zu können. Hierzu trägt nicht nur das Arbeitsplatzangebot der City bei, sondern auch die qualitätsvolle Kinderbetreuung, die in der HafenCity spätestens mit der Eröffnung der Katharinen-schule samt Hort 2009 angeboten wird. So haben heute 12 Prozent der Haushalte Kinder – ein Wert, der dem anderer innerstädtischer Stadtteile wie Winterhude oder Eimsbüttel entspricht. Aller Voraussicht nach wird die Nachfrage von Familien noch weiter zunehmen. Entsprechend werden mindestens noch eine weiterführende Schule und eine Grundschule in der östlichen HafenCity entstehen, überdies Kitas nahe der Wohnungsbauschwerpunkte.

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 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 sowie der zentralen Lage der HafenCity angezogen.

In direkter Nachbarschaft leben sie dann mitunter mit Pensionierten, die sich gezielt für die HafenCity als Alterswohnsitz entschieden. Ausdrücklich verbinden die Senioren mit ihrem Umzug den Wunsch, ein neues (wohn-)biografisches Kapitel aufzuschlagen, weshalb sie einen Wohnstandort gewählt haben, der attraktive nähräumliche Angebote wie Kultur und Events in einem sozial lebendigen Umfeld bietet.



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 Basketball-Court und eine Boule-Bahn angelegt

Aus Sicht vieler Bewohner begründet gerade dieses Nebeneinander von Menschen jeden Alters mit sehr unterschiedlichen Lebensentwürfen den besonderen Reiz der HafenCity. Aber eine Reihe von Aspekten verbindet die Bewohner auch miteinander: etwa die Identifikation mit der Ausrichtung der Stadt zur Elbe und zum Hafen, der Wunsch nach einem urbanen Wohnkontext oder die Lust, an einem Neuanfang teilzuhaben und ihn aktiv mitzugestalten.

Aus dieser positiven Grundstimmung heraus sind im ersten fertigen Quartier Am Sandtorkai / Dalmannkai 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.hafencitynews.de), regelmäßige Nachbarschaftstreffs oder Feste wie ein Trödelmarkt, ein Sommerfest und diverse Hoffeste. Der Sportverein Störtebeker SV bietet ein breites Sportprogramm, während die Kunstkompanie HafenCity e. V. etwa Treppenhauskonzerte organisiert. Im Verein Spielhaus HafenCity e. V. haben sich Eltern zusammengeschlossen und die Idee eines Spielhauses auf dem

Schatzinsel-Spielplatz umgesetzt. Besondere Bedeutung kommt künftig drei Spiel- und Gemeinschaftshäusern zu, die vielfache Nutzungen vom Spielen über Diskutieren bis zum Feiern ermöglichen.

Viele Bewohner erfahren die HafenCity daher schon jetzt als einen Ort, der ihnen im Vergleich zu ihren ehemaligen Wohnorten einen erheblichen Mehrwert bietet. Die HafenCity Hamburg GmbH fördert die Identifikation mit dem Stadtteil, indem sie 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 als Teil ihrer Aufgabe, die kleinräumige Mischung verschiedenartiger Nutzungen nicht nur herzustellen, sondern ihre enge und nicht immer reibungsfreie Verknüpfung auch sorgfältig ausbalancieren zu helfen.

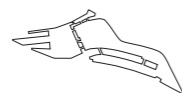
Um die Mitverantwortung noch weiter zu stärken, wurde im Oktober 2009 der Verein

Netzwerk HafenCity e. V. gegründet. Viele Alltagsfragen werden hier diskutiert und möglichst auch beantwortet. Thematische Arbeitsgruppen befassen sich beispielsweise mit der Verkehrssituation rings um die Elbphilharmonie, mit der Ausgestaltung der HafenCity als Lebensraum auch für Tiere und mit der sozialen Struktur der HafenCity. Explizit versteht sich der Verein dabei aber nicht als Mittel, um Partikularinteressen Einzelner umzusetzen, sondern sucht kooperative Lösungen zwischen den beteiligten Akteuren. Darüber hinaus initiiert er sehr engagiert Veranstaltungen und Feste; zunehmend wird der Austausch mit den umliegenden Stadtteilen gefördert, z. B. finden wechselseitige Besuche von den Bewohnern der HafenCity und denen von Rothenburgsort statt. Damit trägt der Verein maßgeblich zur Intensivierung eines nachbarschaftlichen Miteinanders bei – in der HafenCity und über sie hinaus.

Hohe Aufenthaltsqualität: Viele Nutzer der HafenCity schätzen das Nebeneinander von lebendigen Stadträumen (rechts) und eher ruhigen Aufenthaltsbereichen (links). Den Bewohnern stehen überdies geschützte Flächen exklusiv zur Verfügung (Wohnhäuser rechts im Bildhintergrund)



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 zwei der drei großen bisher entschiedenen internationalen 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 und der Entscheidung des dritten großen Freiraumwettbewerbs für den Lohsepark wurde der grüne Charakter noch mal 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 fertiggestellten Stadträume der westlichen HafenCity wurden vom Architekturbüro EMBT-Arquitectes Associats entworfen. 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 fertig-

gestellten Magellan-Terrassen (5.600 m²) treppen sich auf mehreren Ebenen zum Wasser hinab. Mit eher harten Oberflächen besitzt dieser Amphitheater-ähnliche Platz einen urbanen Charakter. Von ihm aus schweift der Blick über den 2008 eröffneten Traditionsschiffhafen im Sandtorhafen; seine 5.800 m² große schwimmende Promenade hebt und senkt sich mit den Gezeiten und bietet einen festen Liegeplatz für bis zu 30 historische Wasserfahrzeuge. Nachdem 2010 im benachbarten Quartier der 6.000 m² große, namensgebende Sandtorpark als erster grüner Park der HafenCity realisiert wurde, ist dieses Freiraumensemble als Ganzes nun vollendet.

Die 2007 eröffneten Marco-Polo-Terrassen (7.800 m²) werden von Grasinseln, Holzdecks und Bäumen kleinteilig strukturiert, sie wirken daher geschützt, grün und weich.

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



In der westlichen HafenCity entstehen auch zwei kleine Parks; hier abgebildet ist der Sandtorpark, der 2011 eröffnet wird. Der Kubus ist das Informationszentrum der Elbphilharmonie

Am Grasbrookhafen entsteht ab 2012 noch eine Sportbootmarina.

Kaipromenaden verbinden diese abwechslungsreichen Stadträume miteinander. Von der Sandtorkai-Promenade etwa gelangen Spaziergänger und Radfahrer über die Magellan-Terrassen zur Kaiserkai-Promenade. Sie führt an drei historischen Hafenkranen vorbei zum Vorplatz der Elbphilharmonie

nie, 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 Basketball-Feld und Außengastronomie ein beliebter Treffpunkt. Südlich der Marco-Polo-Terrassen erreichen Flaneure über die Freiräume Großer Gras-

brook und die öffentliche Passage im Unilever-Gebäude die neuen Elbterrassen.

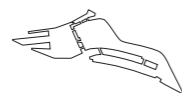
Den Freiraumwettbewerb zur Gestaltung der zentralen HafenCity – also im Überseequartier und am Magdeburger Hafen – gewannen die Architektin Beth Galí und ihr Büro BB + GG Arquitectes. Vor dem Internationalen Maritimen Museum Hamburg im Kaispeicher B stellt der seit 2008



Die Dalmannkai-Treppen sind nicht nur im Sommer ein beliebter Treffpunkt (oben links). Freiräume entstehen in der gesamten HafenCity auf zwei Ebenen, die Zugänge zu den tiefergelegenen Promenaden gestalten Rampen und Treppen. Zu Hamburgs neuem Wahrzeichen führt eine große Freitreppe auf den Vorplatz der Elbphilharmonie (rechts)



ÖFFENTLICHE STADTRÄUME



fertiggestellte Platz einen Bezug zur Backsteinarchitektur des Speichergebäudes her: Streifenförmig zieht sich brauner und rötlicher Granitstein durch Asphaltterrazzo. Seit Herbst 2010 lädt auch das Freiraumensemble rund um den Magdeburger Hafen zu Aussichten über das Hafenbecken und die Speicherstadt ein – z. B. von der im Dezember 2010 neu eingeweihten Busanbrücke, die das Überseequartier und das Elbtorquartier über den Magdeburger Hafen verbindet. Sie ist nicht nur eine historische Brückenverbindung, sondern auch ein erlebbarer Freiraum über der Wasserfläche: Wie die umliegenden Promenaden wurde sie mit Natursteinplatten belegt, und ihre von unten beleuchteten Sitzbänke laden Passanten zum Innehalten an diesem städtebaulich und architektonisch inspirierenden Ort ein.

Von der Brücke aus schweift der Blick auch über die bis zu 12 Meter breite Uferpromenade entlang der Osakaallee am Westufer des Hafenbeckens. Rampen, Stufen und Grünböschungen verbinden das hochwasserge-

schützte Straßenniveau hier mit der historischen Kaiebene des Magdeburger Hafens. In den Höhensprung ist ein Uferpavillon integriert; darin wird dieses Jahr auf 130 m² eine Ausstellung zu den Nachhaltigkeitsaspekten der HafenCity gezeigt, ein Beitrag zu Hamburgs Präsentation als „Umwelt-hauptstadt Europas 2011“.

Gegenüber, am Ostufer des Magdeburger Hafens, entsteht seit Frühjahr 2011 ein Gebäudeensemble mit einer Stadtloggia. Dieser zwei Stockwerke hohe Arkadenraum steht in enger Beziehung zu der vor ihm entstehenden Promenade, die auf einer Pierkonstruktion die neue Wasserkante auf der Ostseite des Magdeburger Hafens bilden wird. Die Promenade verbindet den Platz vor dem Kaispeicher B mit den Freiräumen an der HafenCity Universität, da die Pier unter der Baakenbrücke weitergeführt wird und so eine attraktive Verbindung von den Promenaden am Magdeburger Hafen zum Lohsepark und dem Baakenhafen ermöglicht.

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



Weiter nördlich, an den Schnittstellen zwischen HafenCity und Speicherstadt, entwarfen BHF Landschaftsarchitekten (Kiel) Sockel und Promenade am Sandtorkai. WES & Partner Landschaftsarchitekten (Hamburg) gestalteten den Freiraum der Quartiere Brooktorkai und Ericusspitze, insbesondere die Promenaden. Die neue Brooktorkai-Promenade wurde 2010 südlich des am Brooktorkai realisierten Mäanders am Brooktorhafen fertiggestellt. Auf ihr bietet ein 30 Meter langes Steinsofa Aussichten auf die Hafenbecken. Eine weitere Brückenverbindung über das St. Annenfleet verbindet die Promenade Brooktorkai mit den Freiräumen am Magdeburger Hafen über die St. Annenspitze; durch diese Brückenverbindung fügen sich die Freiräume



Am westlichen Ufer des Magdeburger Hafens entstand der HafenCity Nachhaltigkeitspavillon auf der neuen attraktiven Promenade (oben rechts). Eine großzügige Freitrepppe inszeniert am Unilever-Gebäude den Zugang zur Elbe (links), auch der Vorplatz des Internationalen Maritimen Museums Hamburg ist fertig (rechts)



vom Überseequartier bis zur Ericusspitze und zum Oberbaum zusammen.

Die Promenade Ericusspitze als Fortsetzung der Promenade Brooktorkai wird seit Frühjahr 2011 realisiert. Bis zum Herbst entsteht hier eine attraktive Promenade, die mit einer großzügigen Stufenanlage zum Wechsel der Ebenen einlädt; Flaneure gelangen zum neuen Spiegel-Verlagshaus sowie zu einer trichterförmigen Plaza mit Blick auf den Ericusgraben und den Oberhafen.

Aber auch Grünflächen prägen das Stadtbild. Im Westen schafft der mit Hügeln, Bäumen und einer Spielwiese gestaltete Sandtorpark eine städtebauliche Klammer für verschiedenartige Nutzungen, indem sich die Materialien und die Bodengestaltung der Magellan-Terrassen auch auf den Freiflächen rund um den Park sowie die Gebäude der Nachbarschaft fortsetzen. Die ab April 2011 nutzbare Grünfläche vereint damit maritime Hafensphäre und Großstadtfair.

Der 850 m² große Schatzinsel-Spielplatz am nahegelegenen View Point ist bereits

seit 2008 für Kinder zugänglich. Nach der für 2013 geplanten Fertigstellung des Grasbrookparks wird er dort durch eine wesentlich größere Spielfläche ersetzt.

Der Lohsepark wird die mit 4 Hektar größte zusammenhängende Grünfläche der HafenCity. Wie ein grünes Band wird sich dieser „Central Park“ von Wasser zu Wasser ziehen: Die vom Büro Vogt Landschaftsarchitekten AG (Zürich) gestaltete Grünanlage erstreckt sich vom Ericusgraben bis zur Elbe – in Teilen schon ab 2013, komplett ab 2018. Großzügige Rasenflächen, über 500 neu gepflanzte Bäume und seitlich angeordnete Stadterrassen, die die Erschließungsstraßen mit dem Park verbinden, werden den Freiraum des Lohseparks prägen. Ein integrierter Gedenkort erinnert an die vom ehemaligen Hannoverschen Bahnhof deportierten Juden, Sinti und Roma (siehe Seite 29 f.).

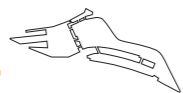
Entlang der Elbe wird der Park an eine 30 Meter breite Elbpromenade anknüpfen, die später zum Flanieren bis nach Entenwerder einlädt; im Baakenhafen wird überdies eine künstliche 1,5 Hektar große Spiel- und Frei-

zeitinsel angelegt. Der Freiraumwettbewerb wird für dieses Areal 2011 ausgelobt.

Neben diesen öffentlichen Stadträumen können in der HafenCity 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 durch ein besonders engmaschiges Wegenetz und gut vernetzte Aufenthaltsflächen auffällt.

Die Gestaltung dieser allgemein zugänglichen Privatflächen ist üblicherweise an die benachbarten öffentlichen Stadträume angelehnt. Im Überseequartier sind auf den privaten Flächen außerdem politische Werbung, Demonstrationen oder Betteln sowie künstlerisch-kulturelle Aktivitäten grundbuchrechtlich gesichert; das Quartier ist trotz privatem Grundeigentum ein besonders öffentlicher Raum.

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 (Geschossflächenzahl) 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.



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

Viele Plätze, Parks und Promenaden laden außerdem mit Sitzgelegenheiten zum Verweilen ein



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-Bahnlinie 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-, Ein-

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

bebauten 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 riegelartige 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 Begehbarkeit meist mit dauerhaft abgesicherten Gehrechten gewährleistet.

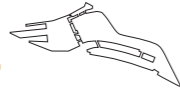
Auf dem Gelände des Unilever-Gebäudes am Strandkai stellt außerdem das neue Hamburger Fahrradleihsystem 24 rote „StadtRäder“ zur Verfügung; die nächsten beiden StadtRad-Stationen werden bis Sommer 2011 entstehen, weitere Stationen sind in Planung. In der östlichen HafenCity ist darüber hinaus die Förderung autoarmen Wohnens z. B. durch intelligente Car-Sharing-Systeme angedacht.

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.



Mit zahlreichen innovativen und besonders nachhaltigen Projekten leistet die HafenCity einen wichtigen Beitrag zur Präsentation Hamburgs als „European Green Capital 2011“

NACHHALTIGKEIT



An der Oberbaumbrücke eröffnet dieses Jahr Europas größte öffentliche Wasserstoff-Tankstelle (links), auf dem Großen Grasbrook betreibt der Energieversorger Vattenfall eine Brennstoffzelle im Pilotbetrieb für die Wärmeversorgung der westlichen HafenCity (rechts)

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.

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. Die Holzverbrennung soll als eine von drei Heizzentralen auf dem Gelände des angrenzenden Hamburger Großmarkts am Standort einer bereits bestehenden Holzverbrennungsanlage installiert werden. 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; mit ihrer Eröffnung dieses Jahr wird hier 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 Umweltzertifizierung wurde erst im Januar 2009 durch die Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) eingeführt.

Bereits vor Baubeginn kann das Umweltzeichen HafenCity vorläufig verliehen werden. Den entsprechenden Antrag stellt der Bauherr, 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 Nutzungsanforderungen 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 Sanitäreinrichtungen 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 nochmal 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

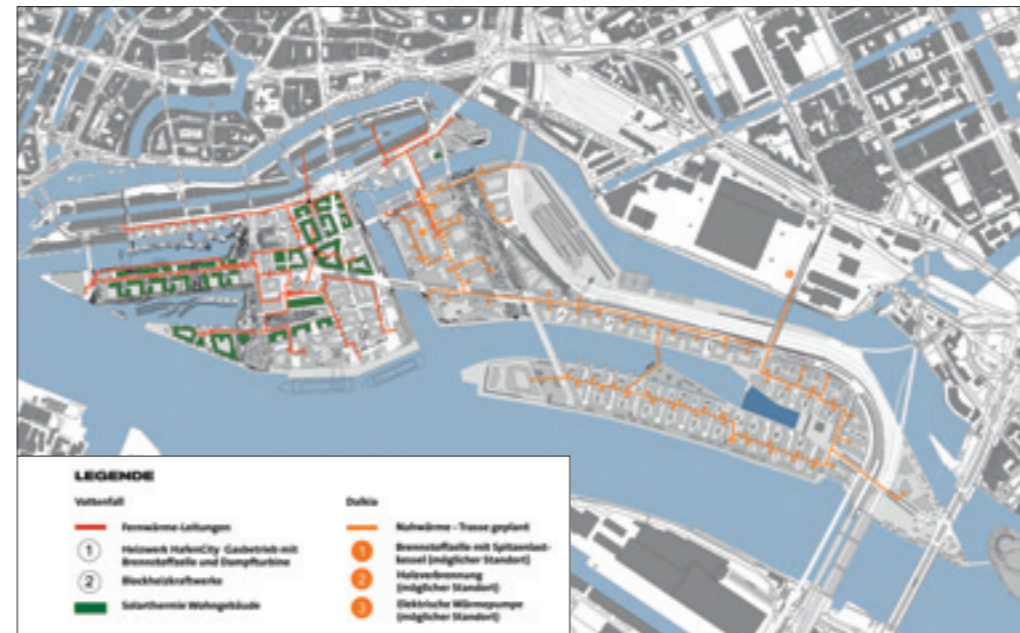


In der HafenCity ist der Anteil an Plätzen, Promenaden und Parks besonders hoch. Durch eine dichte Bebauung wird die Ressource Boden effektiv genutzt, die Flächenversiegelung so reduziert

langlebiger Materialien ist darüber hinaus Gegenstand dieser Kategorie. Ein Monitoring-Nachweis der tatsächlichen Energieverbräuche ist in den ersten beiden Betriebsjahren des Gebäudes zu erbringen.

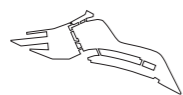
Binnen kurzer Zeit hat sich das Umweltzeichen HafenCity als großer Erfolg erwiesen: Innerhalb von drei Jahren sind 130.000 m² BGF nach dem strengen Goldstandard vorzertifiziert, dazu gehören die Katharinen-schule, das Unilever-Haus, das neue Verlagshaus der Spiegel-Gruppe, der Neubau der HafenCity Universität, das Commercial Center am Sandtorpark, das Gebäude der NIDUS-Baugemeinschaft sowie ein Ensemble im Elbtorquartier, das u. a. die Zentrale von Greenpeace Deutschland sowie das Designzentrum designxport beziehen. Zusätzlich sind 163.000 m² BGF für die Zertifizierung vorgesehen (Stand: Früh-

jahr 2011). 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 verstärkt darauf. Ziel für die Entwicklung der östlichen HafenCity ist es, mehr als 50 Prozent der Wohngebäude und mindestens 30 Prozent der übrigen Gebäude nach den Vorgaben des Umweltzeichens in Gold zu zertifizieren, 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 in der HafenCity zwar ein zeitloses Konzept, die Kriterien werden aber kontinuierlich weiterentwickelt, um ein möglichst effektives Resultat zu erzielen. Einen Eindruck davon verschafft der neue NachhaltigkeitsPavillon auf der Uferpromenade des Magdeburger Hafens. Im Hamburger „European Green Capital“-Jahr 2011 gibt es hier auf 130 m² Ausstellungsfläche einen kompakten Einblick in die ökologische Stadtentwicklung der 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.

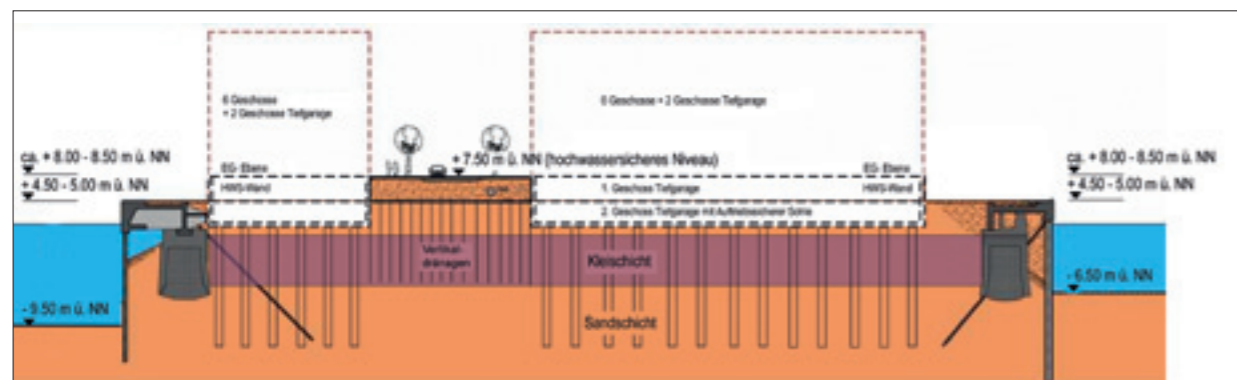
In der HafenCity kommen noch weitere gebietspezifische Infrastrukturmerkmale hinzu. Das Gebiet der HafenCity ist eine mit Hafenbecken durchzogene Insel im Elbstrom. Bedingung für eine ebenso intensive wie urbane Nutzung sind daher externe und interne Verbindungen und Vernetzungen.

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 gut 3,3 Kilometer lange Ufer- bzw. Wasserkante zur Elbe; sie stellt auch eine integrierte Wasser- und Hafenbe-



Ein komplexer Infrastrukturreneubau ist Bedingung für die Umstrukturierung ehemaliger Hafenterrassen. In der HafenCity entsteht ein vollkommen neues Straßen- und Wegenetz, das durch eine Vielzahl an externen (zur bestehenden HafenCity) und internen Brücken verbunden wird



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 Stadttopografie des Quartiers (rechts)



ckenlandschaft mit 10,5 Kilometern Kontaktfläche von Wasser und Land dar, vielfach sogar mit seeschifftiefem Wasser und entsprechend tief reichenden Kaimauern. Insgesamt ist die Entwicklung der HafenCity-Infrastruktur also eine besonders anspruchsvolle und finanziell 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 revitalisierte historische Bauten machen heute 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.

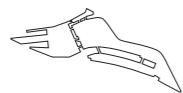
Wichtige Voraussetzung für den Bau der HafenCity war und ist der Hochwasserschutz. Auf eine Eindeichung wurde bewusst verzichtet, denn für die gesamte 126 Hektar große Landfläche des Stadtteils hätte sie bereits vollständig vor Realisierung der ersten Hochbauten hergestellt werden müssen. Ein zügiger Beginn der HafenCity-Entwicklung wäre dadurch nicht mehr möglich gewesen, gleichzeitig hätte eine Eindeichung erhebliche Vorlaufkosten verursacht. Stadträumlich hätte ein Deich

zudem viele den Stadtteil prägende Wasserbezüge zerstört.

Stattdessen werden die neuen Gebäude wie auch 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 sogenannte bindige Bodenschicht verändert Ton je nach Feuchtigkeit sein Volumen und ist somit für schwere Lasten nicht tragfähig. Deswegen entstehen alle Gebäude in der HafenCity auf Pfählen. Sie reichen in der Regel rund 20 Meter tief in den Erdboden und führen das auf ihnen lastende Gewicht

INFRASTRUKTUR



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, bevor die obere Bodenschicht wieder abgetragen, Leitungen eingebracht und die Fahrbahnen gebaut werden.

Sämtliche Straßen werden auf einem hochwassergeschützten Niveau von mindestens 7,5 bis 8,3 Metern über Normalnull angelegt; außerdem werden neue Brücken hochwassersicher gebaut bzw. alte Brücken saniert und angehoben. Eine Ausnahme von der Straßenerhöhung bildet der direkt zwischen HafenCity und Speicherstadt verlaufende Straßenzug. Eine Aufhöhung in der gesamten Breite des Straßenzugs Am Sandtorkai / Westlicher Brooktorkai war aufgrund der angrenzenden Speicherstadt nicht möglich bzw. sinnvoll.

Für die seltenen und zeitlich begrenzten 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 die zweite hochwassersichere Verkehrsachse – diese ist auch im Hochwasserfall vom öffentlichen Verkehr nutzbar. Weitere hochwassersichere Verbindungen werden mit der Großmarktbrücke und der Freihafenelbbrücke, die beide an die Versmannstraße anknüpfen, sichergestellt.

Zwar werden Straßen in der HafenCity schon frühzeitig geplant; die Realisierung von Fahrbahndecke, Fuß- und Fahrradwegen oder Parkbuchten erfolgt trotzdem nur sukzessive und in enger Abstimmung mit dem Hochbau. Deshalb erhalten fast alle Fahrbahnen zunächst eine provisorische Deckschicht. Die endgültige Verschleißschicht wird erst nach Fertigstellung der umliegenden Hochbauten hergestellt, zusammen mit den Nebenflächen sowie den Radwegen bzw. Radfahrstreifen und Baumpflanzungen.

Anbindungen der HafenCity zur Hamburger Innenstadt stellen derzeit 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 die Verlängerung der sogenannten Domplatzachse. Flaneure gelangen in zehn Minuten auf einem Boulevard vom neu gestalteten St. Annenplatz über die



Oberirdisch verbinden die Kibbelstegbrücken bestehende Innenstadt, Speicherstadt und HafenCity miteinander und überqueren die nicht hochwassersichere Straße Am Sandtorkai. Rund 16 Meter unter der Erde ist auch die U4-Haltestelle HafenCity Universität (rechts) im Rohbau fertiggestellt und wird jetzt ausgebaut

Kornhausbrücke und den Domplatz 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 Südteil; die 130 Meter lange Baakenhafenbrücke markiert einen wichtigen Meilenstein für die zügige Entwicklung der östlichen HafenCity, in der 2011 mit den Infrastrukturmaßnahmen für den Wohnungsbau begonnen wird. Mittelfristig kann die hochwassersichere Anbindung über die Elbe zum Kleinen Grasbrook weitergeführt werden.

Darüber hinaus entstehen zahlreiche Fuß- und Fahrradwege, zwei Fußgängerbrücken sind über den Baakenhafen 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-Bahnstation HafenCity Universität. Somit bietet der Tunnel einen unmittelbaren Zugang zur U4 und schafft zugleich die Nähe zum grünen Lohsepark.

Neu zu schaffende und bereits bestehende Verkehrswege führen in manchen Lagen der östlichen HafenCity zu einer erhöhten Lärmpollution. 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 Unilever-Gebäude sowie an den zukünftig geplanten Leihstationen ein „StadtRad“ des 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-Bahnlinien U1 und U3 stellen die Schnittstellen zur heutigen Innenstadt dar. Die neue Linie U4 entsteht noch bis Herbst 2012 mit den zwei neuen Haltestellen Überseequartier und HafenCity Universität. Ende 2010 wurde am Jungfernstieg der Durchstich für die zweite Röhre der künftigen U4-Linie gefeiert, damit ist der Rohbau der neuen Verbindung zwischen der Innenstadt und der HafenCity fertig. Bereits bei Inbetriebnahme der Strecke wird mit 23.000 Fahrgästen pro Tag gerechnet. Eine weitere Station der U4 soll nördlich der Elbbrücken entstehen, wo sie sich mittelfristig auch mit der S-Bahn verknüpfen lässt.

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 (nahe der Elbphilharmonie) bedienen die HADAG-Hafenfähren ab Frühjahr 2011.

Das Verkehrssystem wächst also gemeinsam mit dem Stadtteil weiter. Planung und Bau der komplexen Infrastrukturmaßnahmen verantwortet (außer auf den privaten Grundstücken) die stadteigene HafenCity Hamburg GmbH als Bauherrin. Finanziert werden diese qualitätsvollen und innovativen Infrastrukturleistungen ausschließlich durch Grundstücksverkäufe im Planungsgebiet. Nur die U4 wird von der Hamburger Hochbahn AG geplant und realisiert; ihre Finanzierung erfolgt über den Haushalt der Freien und Hansestadt Hamburg sowie über Zuschüsse aus Bundesmitteln. Die externe Anbindung der HafenCity, der geplante Umbau des Deichtorplatzes und anderer Knoten sowie der Bau von Brücken zwischen HafenCity und anderen Stadtquartieren erfolgen ebenfalls über den städtischen Haushalt.

Auf die Bedürfnisse von gehbehinderten Fußgängern und von Fahrradfahrern wurde bei der Planung der Plätze und Promenaden ein besonderes Augenmerk gelegt, Höhendifferenzen werden mit flachgeneigten Rampen verbunden



Die U-Bahnlinie 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 Weiterführung der U4 zumindest bis zu den Elbbrücken ist vorgesehen



Die Überarbeitung des Masterplans: das Weiterdenken der HafenCity

Seit Beschlussfassung des Masterplans 2000 hat sich die westliche HafenCity rasant entwickelt. Im Osten ist sie noch Planungsgebiet, für das der Masterplan jetzt weiterentwickelt wurde. Ob Kreativquartier, Aktiv-, Wohn- und Geschäftsquartier oder großstädtisches Zentrum: Jedes der Quartiere erhält ein eigenständiges Profil

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 noch nicht ausreichend durchgearbeitet. Weder war eine eigene Identität der Quartiere erkennbar, noch existierten konkrete Pläne für deren gelungene urbane Integration oder 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. Die östliche HafenCity wurde früher z. B. 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 gilt. Hamburg vollzieht mittlerweile den „Sprung über die Elbe“: Ehrgeizige Projekte wie die Internationale Bauausstellung IBA und die igs Internationale Gartenschau 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 Hauptverfassern des ersten Masterplans, Kees Christiaanse mit Markus Neppi, die Planungen überarbeitet.

Die Überarbeitung basiert auf sehr speziellen Herausforderungen. 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. Verkehrsstrassen und deren Lärmwirkungen bewirken zudem eine viel stärkere Abgrenzung und potenzielle Qualitätsminderung.

Die neu erarbeitete Städtebaustruktur der östlichen Quartiere hängt nun 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 metropolitanen 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 lärmgeschützter Lage führt. Statt der ursprünglich geplanten rund 1,5 Millionen m² Bruttogeschossfläche (BGF) können in der gesamten HafenCity durch die höhere Dichte nun 2,32 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 (Dalmannkai: 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 gesteigerten Durchschnittsgröße von 110 m² BGF. Verstärkt sollen bei dem künftigen Wohnungsangebot Baugemeinschaften berücksichtigt werden und Fördermittel im öffentlich geförderten Mietwohnungsbau zum Einsatz kommen. Die Zahl der möglichen Arbeitsplätze 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 Grund- und eine weiterführende Schule sowie Kitas nahe der Wohngebäude 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 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 2009 erfolgte Festlegung für eine nachhaltige Wärmeenergieversorgung durch regenerative Energiequellen sowie der geplante hohe Anteil zertifizierter Gebäude nach dem Gold-Standard des HafenCity Umweltzeichens. Die Weiterführung der neuen U-Bahnlinie U4 bis mindestens zur Haltestelle Elbbrücken trägt ebenfalls entscheidend zur Umweltqualität bei.

Verkehrlich wird die östliche HafenCity hervorragend erschlossen sein. Die gute Straßenanbindung durch neue wie bestehende Verkehrswege führt jedoch mancherorts zu einer erhöhten Lärmexposition. Für diese Standorte gibt es intelligente städtebauliche und technische Konzepte:

An der Versmannstraße – der Hauptverkehrsstraße – entstehen mischgenutzte Riegelbauten, die zur Straße hin einen breiten Rücken als Schalldämpfer für Wohnhäuser bilden. Die halbgeschlossenen Wohnensembles wiederum formen Innenhöfe, die ein geschütztes nachbarschaftliches Miteinander gewährleisten. Ab 2012 können die ersten Gebäude der östlichen HafenCity realisiert werden.

Die Masterplanüberarbeitung wurde nach einem zweijährigen Planungsprozess ab Frühjahr 2010 in einer Reihe von öffentlichen Veranstaltungen und Gesprächsrunden vorgestellt und diskutiert. Zusammengefasst

wurde die Weiterentwicklung des Masterplans sehr positiv aufgenommen, aber es gab auch kritische Anmerkungen. Im Vordergrund standen dabei die Themen städtebauliche Dichte, Wohnen, soziale Mischung und Verkehr. Der Entwurf wurde daraufhin noch einmal kritisch geprüft und weiter überarbeitet, bevor er im Frühjahr 2011 dem Senat vorgelegt wird.

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. Es ist 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

360grad + architekten:
S. 26 Mitte links

Miguel Ferraz Araújo:
S. 33 unten, S. 37 unten

Daniel Barthmann:
S. 43 oben

Michael Behrendt /
Überseequartier Beteiligungs GmbH:
S. 23 unten links, unten Mitte & unten
rechts

BGP Architekten,
Illustration: Raumgleiter:
S. 27 oben

Code Unique:
S. 25 unten

Markus Dorfmueller:
S. 29 unten links

Denkmalschutzamt:
S. 29 Mitte

Christian Eisenberg:
S. 48

Bina Engel:
Klappe außen, S. 43 Mitte rechts

Fotofrizz: S. 36 unten

Gärtner & Christ: S. 41 oben

Christoph Gebler:
S. 47 Mitte rechts

HafenCity Hamburg GmbH:
S. 28 unten, S. 51 oben, S. 52 Mitte,
S. 51 unten, S. 54 unten

HafenCity Hamburg GmbH /
Astoc Architects & Planners:
S. 56/57

Thomas Hampel/ELBE & FLUT:
Titel alle, S. 4 unten links & unten rechts,
S. 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. 14/15 alle, S. 16/17 alle, S. 18
unten links & unten rechts, S. 19, S. 21, S. 22
oben, S. 23 oben links & oben rechts, S. 24
oben, S. 25 oben, S. 29 oben & unten re-
chts, S. 31 oben links & oben rechts, S. 33
oben, S. 34 unten links, S. 35 alle, S. 38/39
alle, S. 40 alle, S. 41 unten links, S. 42 alle,
S. 43 Mitte links & unten, S. 44/45/46 alle,
S. 47 Mitte links, S. 49 oben links & oben
rechts, S. 52 unten, S. 53, S. 55 alle

Huke-Schubert Berge Architekten
(Entwurf) / on3studio (Visualisierung):
S. 26 Mitte rechts

Christina Körte: S. 37 oben

Michael Korol:
Klappe innen, S. 6 oben, S. 18 oben,
S. 22 unten, S. 24 unten, S. 28 oben,
S. 32 oben, S. 34 unten rechts, S. 36 oben

Martin Kunze:
S. 4 unten Mitte, S. 47 oben rechts

neutral London, Herzog & de Meuron,
Hamburg Marketing GmbH ©2010:
S. 41 unten rechts

Julian Sippel:
S. 43 Mitte

spine architects /
Illustration: Munzinger PR: S. 27 unten

Vattenfall:
S. 50 oben links & oben rechts

Vogt Landschaftsarchitekten AG:
S. 30 alle, S. 31 unten

Wandel, Hoefler, Lorch + Hirsch:
S. 26 unten

Wilkinson Eyre / Happold:
S. 32 unten