



HAFENCITY HAMBURG

NEWS

JANUAR 2011

**HAFENCITY
HAMBURG**



Der Beitrag der Hafencity zur „European Green Capital“

Mit dem Titel „Europäische Umwelthauptstadt“ für Hamburg wachsen auch die Verpflichtungen. Die Hafencity macht 2011 ihre Nachhaltigkeitsaspekte nochmals transparenter und entwickelt sie weiter. Mit einem neuen Ausstellungspavillon und Umwelttours werden die Konzeption und die einzelnen Projekte der nachhaltigen Stadtentwicklung erlebbar



Der Hafencity NachhaltigkeitsPavillon vor seiner Fertigstellung an der verschneiten Promenade des Magdeburger Hafens mit Blick auf das Überseequartier und die Speicherstadt

HAFENCITY Als Europäische Umwelthauptstadt Hamburg wird die Hansestadt 2011 zu einem Vorbild für nachhaltige Stadtentwicklung. Als zweite Metropole nach Stockholm ist sie von der Europäischen Union mit diesem Titel ausgezeichnet und für ihre Anstrengungen für eine umweltverträgliche, ressourcenschonende und zugleich lebenswerte Stadt gewürdigt worden. Doch eine solche Anerkennung bedeutet zugleich, (selbstgesetzte) Ansprüche nachzuweisen und einzulösen. Denn Nachhaltigkeit ist ein unklarer Begriff, und die konkrete Umsetzung bedarf immer auch eines Abwägens verschiedener mittel- und langfristiger Ziele, die nicht immer kompa-

tibel sind. Die Transparenz des Themas ist eine bedeutende Aufgabe. Daher stellt die Hafencity 2011 ihre unterschiedlichen Beiträge dazu vor und treibt ihre verschiedenen Nachhaltigkeitsaspekte konsequent voran.

Denn deutlich bevor Hamburg zur „European Green Capital“ erkoren wurde, waren die Fragen und Antwortansätze rundum das Thema hier verortet – sei es durch umweltfreundliches Bauen nach dem Hafencity Umweltzeichen, das Energieeffizienz und Ressourcenmanagement in den Mittelpunkt stellt, durch die Planung und Realisierung einer dichten Stadt der kurzen Wege mit hoher öffentlicher Verkehrsdichte inklusive U-Bahn, durch die Förde-

rung innovativer Technik (etwa die Wärmeversorgung durch regenerative Energiequellen für die östliche Hafencity) und nicht zuletzt durch die Ansiedlung von Firmen, Projekten und Nutzern, die sich als Pioniere auf diesen Gebieten begreifen. Vor diesem Hintergrund stellt sich Hamburgs neuer Stadtteil auch der Kritik an dem Nachhaltigkeitskonzept.

Um diese besser nachvollziehbar zu machen, eröffnet Mitte Februar der Hafencity NachhaltigkeitsPavillon in der Osakaallee. Der 25 Meter lange und 5 Meter breite Ausstellungs- und Veranstaltungsraum ist zugleich ein dezentraler Info-Point für Hamburg als Umwelthauptstadt. Konzipiert und ausgestattet von den Büros Spine Architects und Urbanista (Hamburg), präsentiert sich die Ausstellung in einer Raumskulptur aus gebrauchten Europaletten – jene unverwüstlichen Holzträger, die im internationalen Warentransport zirkulieren und ein gutes Sinnbild für nachhaltige Elemente in einer – viel zu wenig nachhaltigen – globalisierten Welt abgeben. In die Paletten sind die Ausstellungskapitel eingebaut. Mithilfe verschiedener Medien kann man sich zu drei übergreifenden Leitthemen informieren: die Konzeption einer dichten und vielfältigen Stadtstruktur, nachhaltige Bodennutzung und nachhaltiges Bauen. Zahlreiche Unterthemen, etwa zukunftsorientierte Mobilität, gehen daraus hervor. Die Ausstellung wird ergänzt durch Vortragsreihen, Talks und Debattenforen wie dem „Green Club“.

Umwelttours durch Hafencity und Wilhelmsburg

Weil aber nichts über die eigene Anschauung geht, wird der NachhaltigkeitsPavillon zum Startpunkt für verschiedene neue Umwelttours durch die Hafencity. Ein Angebot auch für Schulen, die aus Anlass des Umwelthauptstadt-Titels in ihren Klassen einen spezifisch ökologischen Schwerpunkt im Unterricht setzen wollen. In Kooperation mit der Internationalen Bauausstellung in Wilhelmsburg wird eine umfassende Erkundungstour in Sachen Nachhaltigkeit in der Hafencity

Spezial

Debatte Masterplan Ost: Ein Rückblick

und auf dem IBA-Dock angeboten: der „Elbsprung“.

Virtuell durch die Hafencity touren kann man von April bis Oktober auch im Hamburger „Zug der Ideen“. Der fährt öffentlichkeitswirksam durch insgesamt 18 europäische Städte und zeigt in seinen Waggons die Umwelthauptstadt in ihren verschiedenen Facetten. Im „Zug der Ideen“ fährt man übrigens per Fahrrad virtuell durch die Hafencity. Auf der gegenüberliegenden Seite des Hafencity NachhaltigkeitsPavillons entsteht künftig eines der wohl nachhaltigsten Gebäude: Die neue Zentrale der Umweltorganisation Greenpeace ist als „Plus-Energie-Haus“ geplant – also ein Gebäude, das mehr Energie erzeugt als verbraucht. An der Oberbaumbrücke entsteht Europas größte Wasserstofftankstelle. Sie soll Hamburgs wachsende Busflotte, aber auch Privatfahrzeuge mit sauberer Energie versorgen – der Wasserstoff entstehe ausschließlich aus Ökostromquellen, so der Betreiber Vattenfall. Die Eröffnung ist für August 2011 geplant. Bis 2013 soll die volle Betankungskapazität erreicht sein: 780 Kilogramm Wasserstoff pro Tag – das entspricht dem täglichen Kraftstoffbedarf von 20 Linienbussen, die nur Wasserdampf in die Atmosphäre abgeben.

Weniger sichtbar, aber mit viel Potenzial existiert seit 2009 ein Forschungsprojekt der Technischen Universität Harburg in der Hafencity. Unter dem sperrigen Titel „Geothermisch- und sorptionsgestützte Klimatisierung“ werden für die schlimmsten Energieverschwender in Gebäuden, die Klimaanlage, verträglichere Funktionsweisen erforscht.

Fortsetzung auf Seite 2 ►

IN DIESER AUSGABE u. a.:

Brückenschlag: Erste Verbindung für das künftige Quartier Baakenhafen Seite 3

Tunneldurchbruch: Ausbau der neuen U-Bahn U4 Seite 4 – 5

Grundpfeiler: Neuer Chef und neues Gebäude für die Hafencity Universität Seite 6

Stadtgedächtnis: Bücher zur Geschichte und Gegenwart der Hafencity Seite 8

► **Fortsetzung von Seite 1** Dafür kombinieren mehrere Doktoranden und ihre beiden Professoren bekannte Technologien wie die Gewinnung von Erdenergie und die Regulierung von Luftfeuchtigkeit. Der Versuchsraum am Grasbrook konnte 2010 mit guten Ergebnissen im Sommer gekühlt und im Winter geheizt werden: Einsparungen im Primärenergiebedarf bis 68 Prozent wurden verzeichnet. Die neuen Erkenntnisse sollen nun der Fachöffentlichkeit und potenziellen Marktinteressenten vorgestellt werden, eine Verlängerung des vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, der Stadt Hamburg und anderen Industriepartnern geförderten Projekts ist beantragt.

Unterdessen setzen auch private Bauherren und Nutzer immer mehr Impulse für das nachhaltige Leben in der Stadt – sei es durch Initiativen für Leihräder, Carsharing oder höhere Ressourceneffizienz bei der Müllentsorgung. Dass das Thema immer konkreter Eingang

in den Alltag der HafenCity findet, ist der beste Garant, dass auch über das Jahr 2011 hinaus Nachhaltigkeit hier und in ganz Hamburg groß geschrieben wird.

INFORMATION

Der **HafenCity NachhaltigkeitsPavillon** befindet sich in der Osakaallee 9 am Magdeburger Hafen. Öffnungszeiten ab Mitte Februar 2011: Di – So 10 – 18 Uhr, Mo geschlossen

Die Tour „Elbsprung“ findet **ab Mai 2011 jeden 2. Samstag** zu Fuß und per Barkasse mit besonders geschulten Guides in der HafenCity und in Wilhelmsburg statt, Beginn am NachhaltigkeitsPavillon.

www.hafencity.com/de/infocenter.html

EDITORIAL



Dass der Begriff Nachhaltigkeit seit einiger Zeit Karriere macht, hat nicht nur positive Effekte. Zwar wächst der öffentliche Druck, eine auch für künftige Generationen lebenswerte Welt zu gestalten, aber es entstehen auch viele Fragen: Was genau versteht man eigentlich unter Nachhaltigkeit? Wie werden die Wege und Prozesse gestaltet? Zu der Entwicklungsgeschichte der HafenCity gehört die Auseinandersetzung mit diesen Fragen. Seit der Masterplan 2000 auch Nachhaltigkeit als Ziel formulierte, wurde an der Urbanität einer neuen City und ihrem nachhaltigen Charakter gearbeitet. Heute sind die Nachhaltigkeitsthemen der HafenCity konkret und vielfältig nachvollziehbar. Einzelne Bestandteile – etwa die neue U4 – haben zu Hamburgs Auszeichnung als „Europäische Umwelthauptstadt 2011“ ausdrücklich beigetragen. Auch viele andere Elemente zeigen exemplarisch, was nachhaltige Stadtentwicklung bedeutet: seien es die intensive Bodennutzung, der umweltbewusste Bau und Betrieb von Gebäuden mit eigenem Zertifizierungssystem, die Ansiedlung von innovativen Unternehmen oder zukunftsweisende Mobilitätskonzepte. Doch mindestens ebenso wichtig ist es, ein so komplexes Thema öffentlich zu kommunizieren. Nur wenn es nachvollziehbar wird, kann man die Menschen, die Haushalte und Unternehmen mitnehmen – und zu Mithandelnden machen. Erst so entsteht eine nachhaltige Stadt – sie kann nur bedingt geplant und erst recht nicht verordnet werden. Genauso wenig lässt sich Urbanität umfassend planen, daher ist auch die Debatte über den Masterplan der HafenCity wichtig, die wir 2010 angestoßen haben. Hierzu finden Sie beiliegend eine Dokumentation, zum Thema Nachhaltigkeit lädt Sie der neue HafenCity NachhaltigkeitsPavillon mit Ausstellungen und einem reichen Programmangebot ab Mitte Februar ein.

Mit besten Wünschen für ein erfolgreiches und glückliches Jahr 2011

Ihr Jürgen Bruns-Berentel,
Vorsitzender der Geschäftsführung
der HafenCity Hamburg GmbH

INTERVIEW

„Wir können eine Menge voneinander lernen“

Stockholm trug 2010 den Titel „European Green Capital“. Der Titel habe das Umweltengagement der ganzen Stadt gestärkt, berichtet der Leiter der städtischen Behörde für Gesundheit und Umwelt, Gunnar Söderholm



HafenCity News: Herr Söderholm, welche „Green Capital“-Themen haben Ihrer Ansicht nach alle Städte gemeinsam, besonders in Europa?

Söderholm: Die meisten Städte sind beim Thema Klima in ähnlicher Weise betroffen. Es sieht auch so aus, dass die Städte relativ unbeeindruckt sind von den Ergebnissen nationaler und internationaler Klimaverhandlungen. Die Städte kämpfen weiter, egal was in den Verhandlungen passiert. Ich glaube auch, Luftqualität und Lärm sind wichtige Themen. Hier können wir eine Menge voneinander lernen.

HafenCity News: Stockholm war 2010 Europäische Umwelthauptstadt. Was waren Ihre speziellen Themen als Umwelthauptstadt?

Söderholm: Wir wurden nicht wegen einiger weniger erfolgreicher Details zur ersten Europäischen Umwelthauptstadt gewählt, sondern mehr wegen unserer systemorientierten Herangehensweise. Alles war mit allem verbunden. Aber ich denke, dass der Kampf gegen Treib-

hausgas-Emissionen, die Fortschritte bei der Wärmeenergieversorgung, unser Innenstadtmaut-System, die nachhaltigen Wohngebiete, das „Clean Vehicles“-Projekt, unsere Ansätze für den Umgang mit Abfall und Abwasser, die Grüengebiete und die schonende Bodennutzung den wichtigsten Anteil hatten an unserem Erfolg.

HafenCity News: Das „Clean Vehicles“-Projekt sah vor, bis 2011 in Stockholm nur noch „saubere Fahrzeuge“ in Bezug auf Kohlendioxid-Emissionen zu haben. Wie weit sind Sie?

Söderholm: Das Ziel, eine hundertprozentig saubere Fahrzeugflotte zu bekommen, gilt nur für die städtischen Fahrzeuge – nicht für alle Fahrzeuge in der Stadt. Im Moment haben wir das zu 92 Prozent erreicht (Stand: Dezember 2010). Insgesamt gilt: Die CO₂-Reduktion ist im Plan. Wir zielen auf 3 Tonnen CO₂ je Einwohner bis 2015, und wir sind im vergangenen Jahr schon bei 3,4 Tonnen gelandet. Wenn wir es schaffen, dann haben wir den CO₂-Ausstoß je Einwohner seit 1990 um 43 Prozent gesenkt. Und das Ziel für 2010 ist nur der erste Schritt, um bis 2050 eine Stadt zu werden, die gar keinen fossilen Treibstoff mehr verbraucht.

HafenCity News: Neben den inhaltlichen Säulen ist auch die wirksame Kommunikation von „grünem Denken“ sehr wichtig. Wie waren da Ihre Erfahrungen: Wie wurde das „Green Capital“-Programm angenommen?

Söderholm: Da wir die erste Europäische Umwelthauptstadt waren, gab es keine andere Stadt, an der wir uns orientieren konnten. Wir entschieden sehr klar, dass wir das „Green Capital“-Jahr dem Austausch von Wissen und Erfahrungen widmen wollten. Wir hatten 150 registrierte Studienbesuche zu Best-Practice-Themen, 15 erfolgreiche Workshops mit insgesamt

mehr als 1000 Teilnehmern und eine große Green-Capital-Veranstaltung Ende Oktober. Einige von uns besuchten auch eine ganz Reihe anderer Länder, um von Stockholm und von unserer Nachhaltigkeitsarbeit zu berichten. Ich denke, dass der Titel „Green Capital“ sowohl in den Medien als auch in der Öffentlichkeit sehr gut aufgenommen wurde. Die Stockholmer waren glücklich und stolz auf die Arbeit, die wir hier machen. Und es gibt ein sehr hohes Bewusstsein für diese Themen in unserer Stadt.

HafenCity News: Was sind nach Ihrer Sicht die besonderen Merkmale und Chancen von Hamburg mit Blick auf nachhaltige Stadtentwicklung? Wie kann der Titel „Europäische Umwelthauptstadt“ bei der Umsetzung helfen?

Söderholm: In Sachen Nachhaltigkeit haben Sie in Hamburg die gleichen Ambitionen wie wir in Stockholm. Und hoffentlich werden Sie jetzt das Gleiche erleben wie wir: dass all jene, die noch ein wenig zögerlich waren, wenn es um Ökologie und Nachhaltigkeit geht, immer weniger wurden und die ganze Stadt zusammen diese Nachhaltigkeitsthemen anpackte. Ich glaube, Sie werden ein großartiges Jahr haben.

HafenCity News: Wie sehen Sie insbesondere die HafenCity Hamburg mit Blick auf ökologische Nachhaltigkeit aufgestellt?

Söderholm: Sie sind auf dem richtigen Weg. Sie denken in ähnlicher Richtung, wie wir das auch bei unseren Stadtentwicklungsprojekten Hammarby Waterfront und dem Royal Seaport tun. Und die HafenCity ist sehr erfolgreich mit Häusern auf einem sehr hohen Umwelt- und Energiestandard. Wir wünschen Hamburg alles Gute für dieses Jahr!

MELDUNG

Baubeginn für HCU

Am 13. Dezember war es so weit: Am Ufer der Nordereibe, an der Schnittstelle zwischen Magdeburger Hafen und Baakenhafen, haben die Bauarbeiten für die HafenCity Universität Hamburg (HCU) für Baukunst und Metropolentwicklung begonnen. Zunächst werden 612 Bohrpfähle für das Fundament gesetzt. Dem feierlichen Auftakt

wohnten rund 400 Gäste bei. Grußworte hielten Hamburgs Wissenschaftssenatorin Dr. Herlind Gundelach, der Universitätspräsident Dr.-Ing. Walter Pelka, der Vorsitzende der HafenCity Hamburg GmbH, Jürgen Bruns-Berentel, sowie Oberbaudirektor Jörn Walter.

Bisher verteilt sich die 2006 gegründete HCU auf fünf verschiedene Standorte, unter anderem in der City Nord, HafenCity und Harburg. Der Neubau nach dem Entwurf des Dresdener Büros Code Unique mit den Architekten Martin Boden und Volker Giezek, der mit dem HafenCity Umweltzeichen

in Gold vorzertifiziert ist, wird die Studiengänge wie Architektur, Bauingenieurwesen, Geomatik, Kultur der Metropole und Stadtplanung unter einem Dach vereinen. Auf 23.500 Quadratmeter Geschossfläche wird er Platz für rund 1.600 Studenten bieten. Die Einweihung ist 2013 vorgesehen. Das rund 4.000 Quadratmeter große Grundstück hat zwei öffentlich zugängliche Wasserfronten und mündet im Norden in den Lohsepark. Östlich des Universitätsgeländes schließt die Haltestelle HafenCity Universität der neuen Bahnlinie U4 an (siehe auch S. 6).

Brückenschlag ins Quartier Baakenhafen

Eine neue Brücke überspannt ab 2013 das größte Hafenbecken der HafenCity und bildet den Auftakt für die Erschließung des Quartiers Baakenhafen. Jetzt wurde der Wettbewerb entschieden

BAAKENHAFEN Die Lombards- und die Kennedybrücke bilden eine zentrale Schnittstelle für Hamburgs Innenstadt zwischen Hauptbahnhof und Dammtor. Auf der Mitte der Brücken stehend, öffnet sich der Blick einerseits auf die schiffbestandene Außenalster mit ihren Segelschiffen und andererseits auf die Binnenalster, deren Wasserfläche die Silhouette des Jungfernstiegs spiegelt. In der zentralen HafenCity entsteht mit einer neuen Brücke über den Baakenhafen bald eine ähnlich spannende Verbindung von Stadtlandschaft, Fluss und modernem Hafen.

Die neue, 130 Meter lange Brücke wird das Elbtorquartier und den künftigen Lohsepark mit dem Quartier Baakenhafen verknüpfen – genau an der Mündung des größten Hafenbeckens der HafenCity, das den Grasbrook in den nördlichen und südlichen Baakenhafen teilt. Eine zentrale Verknüpfung zwischen

der zentralen und der östlichen HafenCity. Auf der Mitte dieser Brücke stehen, wird man nach Westen über das Kreuzfahrtterminal bis zur Elbphilharmonie schauen, im Osten bis zu den Hochhäusern des Elbtorquartiers. Umgekehrt wird das Bauwerk selbst weithin sichtbar sein. Kein Wunder also, dass an die Konstruktion und Gestaltung höchste Ansprüche gestellt werden.

Im Rahmen eines 2010 europaweit ausgelobten Wettbewerbs waren zehn Teams von Ingenieuren und Architekten ausgewählt worden, ihre Entwürfe auszuarbeiten. Ende des Jahres kürte die Jury unter Vorsitz des Münchner Architekten Peter Ackermann den Entwurf des Londoner Teams von Wilkinson Eyre Architects gemeinsam mit dem Berliner Ingenieurbüro Happold einstimmig zum Sieger. Der Entwurf sehe eine klassisch einfache, elegante Stahlbrücke vor, die zu den modernen Gebäuden der HafenCity passe und sich zugleich ins historische Hafenmilieu einfüge.

Während sich innen zwei Fahrbahnen für den Kraftverkehr befinden, die auf drei erweitert werden können, sind es vor allem die wellenartig geschwungenen Außenbereiche, die den Entwurf optisch prägen. Neben einem Radweg zu jeder Seite sind die Fußwege in sanften Steigungen und Gefällen vorgesehen. Als Höhepunkt sollen die schönsten Blickpunkte zu einer Art Hamburger „Belvedere“ ausgebaut werden, die mit Sitztreppe zum Verweilen einladen. Eine Besonderheit sieht man von außen dagegen kaum: Das Mit-

telstück der Brücke lässt sich mit einem Kran herausnehmen. Es entsteht eine 30 Meter breite Zufahrt zum Hafenbecken, so dass ein großes Museumsschiff wie die Cap San Diego in Zukunft in den Baakenhafen gelegt werden kann.

Der Entwurf ist nachhaltig im Sinne der HafenCity und der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB), an deren zukünftige Standards für Brücken die Bewertung angelehnt wurde. Der Kostenrahmen liegt bei 12 Millionen Euro.

Aber so attraktiv die Brücke und ihre Aufenthaltsqualität auch sein werden: Vor allem ist sie das entscheidende Bindeglied zur westlichen Erschließung des Quartiers Baakenhafen. Sie bietet eine schnelle Verknüpfung zur U-Bahnhaltestelle HafenCity Universität, aber auch zu den nahe gelegenen Schulen und dem Überseequartier als dem zentralen Einkaufsstandort.

Ohne sie wären die Gebäude im südlichen Baakenhafen nicht hochwassersicher erschlossen, solange das östlich angrenzende Quartier Elbbrücken unbebaut ist.

Nach einer weiteren Durcharbeitung der Planungen soll der überarbeitete Entwurf von Wilkinson Eyre und Happold 2012 / 2013 realisiert werden. Dabei wird bereits die Verbindungssache mit einer zweiten Brücke in Richtung Süden weitergedacht. Als Kommunaltrasse soll diese dem öffentlichen Nahverkehr sowie Radfahrern und Fußgängern vorbehalten sein – und Hamburgs „Sprung über die Elbe“ in Richtung kleiner Grasbrook ermöglichen. ■



Der Siegerentwurf für die Brücke über den Baakenhafen von Wilkinson Eyre / Happold

TIPP

Die Beiträge aller zehn Wettbewerbsteilnehmer sind **bis 30. Januar** in einer Ausstellung in der Coffee Plaza zu sehen. Am Sandtorpark 4, täglich 11 – 19 Uhr

Neue Bauprojekte in der HafenCity

Bürohäuser, Pavillons, ein Kirchenzentrum: Neben der HafenCity Universität kommen viele andere Projekte voran

HAFENCITY In der westlichen HafenCity gibt es außer auf dem Strandkai nur noch wenige unbebaute Flächen und auch diese schließen sich schnell, am sichtbarsten zuletzt an der Ericuspitze: Der SPIEGEL-Neubau und das benachbarte Ericus-Contor feierten Richtfest. Das Gebäudeensemble nach dem Entwurf des dänischen Architekturbüros Henning Larsen Architects (Kopenhagen) öffnet sich mit seinen weiß gefassten Glasfassaden zu den Hafenbecken und Promenaden, ein Pendant zur Elbphilharmonie. Das Gebäude, in das die SPIEGEL-Redaktionen in der ersten Hälfte 2011 umziehen werden, ist mit dem HafenCity Umweltzeichen in Gold zertifiziert. Das Ericus-Contor entspricht dem Umweltstandard „Gold“ der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB). Bauherren sind die ABG Unternehmensgruppe und die Robert Vogel GmbH & Co und KG.

Im südlichen Überseequartier haben die Bauarbeiten für Geschäftsgebäude mit großflächigem

Büroangebot, aber auch für den großflächigen Einzelhandel begonnen. Am Rand der Marco-Polo-Terrassen entsteht ein Gastronomiegebäude mit zwei Etagen und großzügigen Terrassen. Der Entwurf des spanischen Architekturbüros EMTB knüpft mit einem geschwungenen Dach und einer Backsteinfassade in verschiedenen Erdtönen an EMTBs Gestaltung der Marco-Polo-Terrassen an. Bauherr und gastronomischer Betreiber ist die East Hotel und Restaurant GmbH, die Eröffnung ist im Herbst 2011 geplant.

Doch auch die zentrale HafenCity vervollständigt sich, nicht nur durch den Baubeginn für die HafenCity Universität. Ende Oktober wurde an der Shanghaiallee der Grundstein für das Ökumenische Forum gelegt. Das von 19 christlichen Kirchen in Hamburg getragene Projekt vereint künftig zahlreiche Funktionen: Hinter der geschwungenen Backsteinfassade mit Kreuz und Glocke, entworfen vom Saarbrücker Architekturbüro Wandel Hofer Lorch

+ Hirsch, werden eine ökumenische Kapelle, das Weltcafé ElbFaire, Veranstaltungsräume, ein kirchliches Info-Center, ein Gemeinschaftsraum für das ökumenische Laurentius-Konvent und rund 20 Wohnungen liegen. Bauherrin ist die von der evangelischen Kirche getragene Grundstücksgesellschaft Shanghaiallee / HafenCity GbR, gebaut wird auch hier nach den hohen Nachhaltigkeitsstandards des Umweltzeichens HafenCity in Gold. ■



Das Ensemble von SPIEGEL-Neubau und Ericus-Contor mit dem Ericusgraben im Vordergrund

KURZ GEFRAGT

WIE KOMMEN DIE STRASSEN ZU IHREN NAMEN?

Im Jahr 2005 entschied der Hamburger Senat, die Straßen und Plätzen in der neuen HafenCity nach verschiedenen Motivgruppen zu benennen. Die alten und neuen überseeischen Verbindungen der Hafenstadt werden dabei als wesentliche Impulse genutzt.

Die Plätze in der westlichen HafenCity erhielten ihren Namen nach Entdeckern, die symbolisch für die Erkundung neuer Handelswege stehen: Magellan, Marco Polo, Vasco da Gama. Im Gebiet des Nördlichen Überseequartiers und im östlichen Magdeburger Hafen wurden für die Straßen asiatische Städtenamen gewählt, die oft Partnerstädte Hamburgs oder des Hafens sind – zum Beispiel die im Dezember 2010 eröffnete Busanbrücke über den Magdeburger Hafen, aber auch die Shanghaiallee. Im südlichen Überseequartier, in unmittelbarer Nähe des Kreuzfahrtterminals, sind amerikanische Städtenamen vorgesehen.

Aber auch historische Namen bleiben erhalten. Die historische „Stockmeyerstraße“ in der zentralen HafenCity erweist dem Industriellen Heinrich Christian Meyer (1797 - 1848) und seiner hier einst gelegenen Fabrik u. a. für Spazierstöcke Referenz. Die Straße „Am Sandtorkai“ hat ihren Namen von dem ersten modernen Hafenbecken Hamburgs, an dem sie entlangführt. Der neue Lohsepark wurde nach dem Ingenieur der Elbbrücken, Hermann Lohse, benannt. Die Straßennamen verweisen somit auch darauf, dass die HafenCity nicht auf einer Tabula rasa entsteht, sondern an einem historischen Ort, der im 19. Jahrhundert zu einem Motor der technischen und industriellen Entwicklung wurde.

Manchmal verschwinden historische Namen aber auch, so wie im Fall der Straße Brooktor zugunsten der Osakaallee. Der Verweis auf das historische Brooktor bleibt aber in dem Namen einer anderen Straße, Brooktorkai, erhalten. Verwechslungen werden so vermieden.

Die Pläne zur Straßenbenennung in der HafenCity wurden in enger Zusammenarbeit von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, dem Staatsarchiv und der HafenCity GmbH erarbeitet. Die „Senatskommission für die Benennung von Verkehrsflächen“ entscheidet schließlich. ■

Durchbruch in die nächste Dimension

Der Ausbau der zweiten Tunnelröhre markiert eine zentrale Etappe für die Bauarbeiten an der U4. Ab jetzt nähert sich die Hamburger U-Bahnlinie in die Hafencity immer mehr ihrer eigentlichen Bestimmung: dem Gebrauch durch Zehntausende Menschen täglich. Die Ausstrahlung des umweltfreundlichen Verkehrsmittels wird auch durch die besondere Gestaltung der Haltestellen gestärkt



Die Bohrmaschine V.E.R.A. nach dem Durchstich der zweiten Tunnelröhre. Die Mineure verlassen die Steuerzentrale – jeder mit der Fahne seines Lieblingsvereins

INTERVIEW

„Jetzt geht es an den Ausbau der Strecke“

Günter Elste ist Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hochbahn AG seit 1996. Die exakte Planung und zügige Realisierung der U4 hat für die HOCHBAHN höchste Priorität



HafenCity News: Herr Elste, Sie haben gerade den Durchstich der zweiten Tunnelröhre der U4 gefeiert, und die Betriebsaufnahme vor Ende 2012 ist in realistische Reichweite gerückt. Was waren bisher die schwierigsten Etappen des Baus?

Elste: Der Tunnelbau ist sicherlich das herausragende Teilprojekt. Man weiß schließlich nie genau, was einen in einer Tiefe von bis zu 40 Metern im Erdreich wirklich erwartet. Die Bergleute sagen nicht zu Unrecht: „Vor der Hacke ist es duster.“ Allerdings gab es noch andere Herausforderungen an unsere Ingenieure. So musste zum Beispiel der Magdeburger Hafen gequert werden – mit massiven Spundwänden und einer dicken Unterwasserbetonsohle. Und die Herausforderungen gehen weiter – jetzt geht es an den Ausbau der Strecke und der Haltestellen. Das sind zwar Arbeiten, die man eher kennt, die aber dennoch sehr anspruchsvoll sind.

HafenCity News: Wie haben Sie es geschafft, bisher weitgehend im Zeit- und Kostenplan zu bleiben?

Elste: Aufgrund der Schwierigkeiten beim Bau der ersten Tunnelröhre mussten wir ein gutes halbes Jahr an Bauzeit oben drauf packen. Durch die Erfahrungen

konnten die Arbeiten bei der zweiten Röhre aber deutlich beschleunigt werden. Dies kommt dem Gesamtzeitplan zugute. Nach Fertigstellung der ersten Röhre konnten wir auch eine belastbare Einschätzung von Mehrkosten abgeben. Und ein Plus von 8,6 Prozent ist bei Projekten dieser Größenordnung und dann im Tunnelbau sehr moderat. Für Unwägbarkeiten haben wir zusätzlich noch eine Reserve von rund 4 Prozent eingeplant. Der Erfolg ist meines Erachtens vor allem auf zwei Faktoren zurückzuführen: Zum einen muss man sicher kalkulieren und Reserven einplanen, zum anderen ist aber auch eine enge, vertrauensvolle und positiv-kritische Zusammenarbeit mit den ausführenden Baufirmen wichtig für den Erfolg eines solchen Großprojekts.

HafenCity News: Der überarbeitete Masterplan für die östliche Hafencity eröffnet die Perspektive, die U4 zu verlängern. Wie sieht das Szenario der Hochbahn aus?
Elste: Der Plan sieht ja eine sehr intensive Nutzung östlich der Hafencity Universität vor. Insbesondere an den Elbbrücken werden Tausende von Arbeitsplätzen entstehen. Voraussetzung für eine erfolgreiche Erschließung und Nutzung dieses Bereichs ist sicherlich die Anbindung an das

Hamburger U-Bahn-Netz durch die Fortführung der U4 an die Elbbrücken. Und das Zeitfenster ist günstig, solange es noch keine konkurrierende Nutzung zwischen Verkehrserschließung und Bebauung gibt. Letztlich muss aber die Politik hier die Entscheidung zur Verlängerung der U4 Richtung Elbbrücken treffen.

HafenCity News: Welche Bedeutung hat die U4 langfristig für Hamburg?

Elste: Für uns ist die U4 ein Projekt zur Erschließung und Entwicklung neuer Stadtteile – eine Aufgabe, die die Hamburger Hochbahn AG schon seit 100 Jahren im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg wahrnimmt. Gerade der „Sprung über die Elbe“ bietet für Hamburg ganz neue Chancen. Die Weiterführung der U4 Richtung Süden spielt dabei eine ganz entscheidende Bedeutung für die Stadtentwicklung Hamburgs in der Zukunft. ■

Im U4-Pavillon am Jungfernstieg sind das Projekt und die Baufortschritte ausführlich zu erleben, täglich 10 – 20 Uhr.

Eine Animation des Streckenverlaufs und der Haltestellen findet sich unter: <http://u4.hochbahn.de>

NEUE U-BAHN FÜR DIE UMWELTHAUPTSTADT

Die neue U-Bahnlinie U4 ist das wichtigste Verkehrsmittel für die öffentliche Erschließung der HafenCity. Etwa 35.000 Menschen werden sie nach Abschluss der Bauarbeiten täglich nutzen. Nach der Überprüfung von 34 Varianten fiel die Entscheidung für die unterirdische Streckenführung vom Jungfernstieg über das Überseequartier zunächst bis zur Haltestelle HafenCity Universität in der zentralen HafenCity. Die U4 führt über den Jungfernstieg, Hauptbahnhof und Berliner Tor zukünftig nach Billstedt. In den Zügen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h wird man die Strecke vom Überseequartier bis zum Hauptbahnhof in fünf Minuten zurücklegen. Die U-Bahn gilt als eines der nachhaltigsten

Verkehrsmittel und die U4 wird nach einer Prognose rund 26.000 PKW-Fahrten pro Tag einsparen. Dass Hamburg sich zu der neuen Linie entschlossen hatte, fiel daher für die Kür der Stadt zur „European Green Capital“ 2011 positiv ins Gewicht. Als Bauherr des Projekts ließ die Hamburger Hochbahn AG im Vorfeld zudem eine Umweltverträglichkeitsstudie anfertigen und tauscht sich mit Umweltverbänden wie NABU und BUND aus, um die Auswirkungen des Baus und des Betriebs auf Klima und Menschen zu überprüfen. Der überarbeitete Masterplan für die östliche HafenCity sieht eine kurzfristige Fortführung der U4 bis zum Elbbrückenzentrum vor, sodass auch die östlichen Quartiere an das Netz angeschlossen werden. ■

HAFENCITY Das Schneidrad der Tunnelbaumaschine V.E.R.A. dreht sich nur noch ganz langsam. Fast versonnen sieht es aus, wie die fast sieben Meter breite und 61 Tonnen schwere Maschine da unten in der Baugrube leise vor sich hintrudelt. Der Kies- und Lehmboden, durch den sie sich geschoben hat, besonders aber der für seine zähe Konsistenz berühmte Glimmerton, hat sie mit einem goldbraunen Schimmer überzogen und hat das Rad verschliffen wie ein schartiges altes Bronzeschild, das Jahrhunderte tief im Erdreich gelegen hat. V.E.R.A. ist erst seit zweieinhalb Jahren im Hamburger Boden. Seit 2008 hat die Tunnelvortriebsmaschine die beiden Röhren für die neue U-Bahn von der Haltestelle Überseequartier in der HafenCity bis zum Jungfernstieg gebohrt, sechs Millimeter pro Minute ist sie im Durchschnitt vorangekommen. Bis die Anzeigen in der Steuerzentrale der Maschine plötzlich signalisierten, dass es schneller ging: zehn Millimeter pro Minute. Es war der 22. November 2010 gegen 22 Uhr. Die Bergleute, die die Maschine in 12-Stunden-Schichten führen, drosselten die Kraft. Oben am Jungfernstieg versammelten sich die Ingenieure und starteten in die mit Wasser gefüllte Baugrube. Die begann in der regnerischen Herbstnacht plötzlich regelrecht zu brodeln. „Der Teich kocht, ihr habt es geschafft!“, rief ein Ingenieur in sein Handy. Unten machten die Bergleute eine Flasche Sekt auf, oben gönnten sich die Ingenieure eine Zigarre: V.E.R.A. hatte den Durchschlag für die zweite Tunnelröhre geschafft.

Nach den Bergleuten kommen die Handwerker

„Wir haben die Verbindung zwischen der HafenCity und der Innenstadt erreicht. Das ist ein großer Tag für Hamburg.“ Mit diesen Worten bedankte sich wenige Tage später die Tunnelpatin Inga Unger-Freytag bei dem Team für seine Leistung. „Ich freue mich schon auf die Jungfernfahrt“, fügte sie hinzu. Bis dahin allerdings werden noch fast zwei Jahre vergehen, was nichts mit etwaigen Verzögerungen zu tun hat – derzeit geht die Arbeit für die U4 sogar schneller voran als geplant. Es hängt ganz einfach mit den Erfordernissen eines Großprojekts zusammen, das für den öffentlichen Nahverkehr der Stadt ein neues Kapitel aufschlägt. „Zunächst werden sämtliche Gleise verlegt, dann folgen die Kabel und die gesamte Signaltechnik“, erzählt HOCHBAHN-Gesamtprojektleiter der U4, Dirk Göhring (42). Rund 30 Gewerke sind inzwischen im Rohbau der Tunnel im Einsatz: Bodenleger, Schlosser, Elektriker u. v. m., angeleitet von Göhrings Team von bis zu zehn Ingenieuren und Projektmanagern. Natürlich müssen auch die Notausstiege vollendet werden: Vier im Abstand von jeweils 600 Metern und ein Querschlag als Verbindung zwischen den Tunnelröhren. Im Notfall wird der Weg zum nächsten Ausgang nie länger sein als 300 Meter. Jeder Notausstieg ist ein Bauwerk für sich, das aus bis zu 40 Meter Tiefe zur Straße aufsteigt und das mit Treppen, einem Transportaufzug für die Rettungskräfte und Rauchschutztüren ausgestattet wird.

Zudem werden die drei Stationen, die 2012 in Betrieb gehen, vollendet: Jungfernstieg (hier erfolgte der Ausbau im Sommer 2009), Überseequartier, HafenCity Universität. Und es handelt sich dabei nicht um Durchschnittsbahnhöfe. Denn wenn die U-Bahn als umweltfreundlichstes Verkehrsmittel in Zukunft gestärkt werden soll, nicht nur in der HafenCity, sondern in ganz Hamburg, so ist eine ansprechende, komfortable und sichere Ausgestaltung der Stationen unverzichtbar. Eine Ahnung, wie dies künftig konkret aussehen könnte, vermittelt ein Besuch der beiden im Rohbau fast vollendeten Stationen in der HafenCity.

Die Separieranlage an der Baustelle neben der Station HafenCity Universität steht still, nur ein paar Ketten schlackern metallisch im eisigen Dezemberwind. Solange V.E.R.A. im Einsatz war, rumpelte es unaufhörlich im Inneren der mächtigen Apparatur: Rund 190.000 Kubikmeter Boden und der für den Aushub untergemischte Betonit wurden mit Sieben und Zentrifugen hier wieder getrennt. Seit dem Durchbruch Ende November hat auch

diese Maschine vorerst ihre Pflicht getan. Lehmverschmiert steht sie trotz ihrer mächtigen Größe fast ein wenig verloren da zwischen den überfrorenen Pfützen. Dafür dringt wenige Meter weiter Baulärm aus dem Erdreich: Hinter einer Plane führt eine Treppe hinab in ca. 15 Meter Tiefe zu der Zwischenebene der Station, wo künftig die Ticketschalter, Stadtpläne und andere Angebote für die Reisenden untergebracht werden. Eine weitere Treppe führt noch einmal fünf Meter hinab zum eigentlichen Bahnsteig. Von dort hämmert und kreischt es. Auf einem Podest sind sieben Arbeiter mit Schweißen beschäftigt, ihre orangefarbenen Arbeitsanzüge leuchten mit dem Funkenflug um die Wette. Hinter ihnen öffnet sich die Halle, rund 130 m lang, 18 m breit und 8 m hoch. Ganz vorne ist ein Aufzugschacht erkennbar, sonst aber wird der Raum von nichts unterbrochen: keine Pfeiler oder Wände, man sieht den ganzen Bahnsteig hinab bis zur gegenüberliegenden Ausgangstreppe. „Das sind für Hamburg schon ungewöhnlich großzügige Abmessungen“, sagt Dirk Göhring.

Auch mit dem Design der beiden Haltestellen hat man sich besondere Mühe gegeben. Die Haltestelle Überseequartier, welche direkt zum Kreuzfahrtterminal führt, soll eine Atmosphäre wie ein Raum unter Wasser erhalten. Die Auskleidung der Wände, so verrät ein zur Probe montierter Abschnitt, schimmert aquamarinblau. Je weiter man nach oben blickt, desto mehr leuchtet sich das Farbspiel zu Hellblau und -grau, als blicke man vom Grund eines Schwimmbades durch leichte Wellen nach oben zum Himmel.

Für die Haltestelle HafenCity Universität stand die Schiffsästhetik Pate. Die Wände sollen mit unbehandelten Stahlplatten ausgekleidet werden. „Seit über zwei Jahren fahnden wir nach den richtigen Platten“, verrät Göhring. Denn der Stahl soll das Licht auf eine besonders vielfältige, stimmungsvolle Weise reflektieren können. Das Licht wiederum – eine energiesparende LED-Beleuchtung – kann digital auf die verschiedensten Nuancen programmiert werden. Das Farbspiel in der Haltestelle soll auf den Verlauf der Tageszeiten, aber auch auf die ganz eigenen Lichtstimmungen des Hamburger Hafens bezogen werden. Und die Lichtkörper, aus denen es fällt, sehen aus wie transparente Container: Fast genau im Standardmaß für 20 Fuß (6 m x 2,8 m x 2,8 m) werden 12 Stück von der Decke herabhängen.

Zwischen den beiden Haltestellen in der HafenCity entstand die Strecke in offener Bauweise. Die Gleise sind hier bereits verlegt. Vom Ende des Bahnsteigs an der HafenCity Universität sieht man sie in einer sanften Kurve nach unten verschwinden. Die etwa 600 Meter lange Distanz zwischen den Stationen war für die Tunnelbauer wiederum ein eigenes Kapitel: Sie mussten sich unter dem Magdeburger Hafen durchgraben, der sich an dieser Stelle zur Elbe öffnet. Dazu wurde eine offene Baugrube mit mächtigen Spundwänden geschaffen und eine 1,5 m dicke Sohle von Tauchern mit Unterwasserbeton gelegt. „Die Baugruben sind bei einem solchen Projekt Zweidrittel der Arbeit“, sagt Göhring. „Sie sind ingenieurstechnisch sehr aufwendig, zudem sind sie größer und tiefer als die eigentlichen Rohbauten, die sie umfassen.“

Die letzten Zeugen der ersten Bauphase

Am westlichen Ausgang der Haltestelle Überseequartier ist ein letzter Zeuge dieser Phase zu sehen. Es handelt sich um eine Wand der eigentlichen Baugrube. Um sie in das Erdreich zu bekommen, hat ein mächtiger Greifer einen tiefen Schlitz gegraben, in welchen der Beton versenkt wurden, bis die Grube rundherum definiert war. Als sie später von innen ausgehoben wurde, hielten die 1,20 m breiten Schlitzwände das außenliegende Erdreich zurück. Jetzt sehen sie selbst aus wie Felsen, die immer schon da waren: Roh und uneben, von Wasser und Sand mit Senken und Rillen überzogen. Bald werden sie komplett von den glatten Wänden des Rohbaus verstellt sein. Mit jedem Tag kommen die Bauarbeiten näher an die eigentliche Bestimmung des Projekts, dem Transport von Zehntausenden Menschen. ■



Von der Zwischenebene öffnet sich der Blick in die große Halle der Station HafenCity Universität. Nach der Vollerstellung der Tunnel haben die Handwerker den Ausbau übernommen, in der Station Überseequartier gibt es bereits eine Kostprobe des Innendesigns

PORTRÄT

Von der Universität in die Wirtschaft und zurück

Seit Oktober 2010 ist Dr. Walter Pelka Präsident der HafenCity Universität Hamburg (HCU), Universität für Baukunst und Metropolenentwicklung. Als eine der ersten wichtigen Amtshandlungen konnte der studierte Bauingenieur die Gründungsarbeiten für das neue Universitätsgebäude im Elbtorquartier auf den Weg bringen

Der neue Job scheint für Dr. Walter Pelka wie geschaffen. „Ich habe immer gern Projekte angeschoben“, sagt der 57-Jährige und lehnt sich zurück in den schwarzen Ledersessel. Dazu wird Pelka auch künftig reichlich Gelegenheit haben. Denn seit Oktober ist der studierte Bauingenieur Präsident der HafenCity Universität (HCU). Er folgt damit auf Professor Steven Spier, der das Amt für die Rückkehr in die wissenschaftliche Arbeit an der Universität Belfast aufgab. Wir treffen Pelka im Präsidium der HCU, im dritten Stock eines historischen Fabrikgebäudes am Lohseplatz 1a in der HafenCity. Die neue Universität entsteht nur wenige 100 Meter weiter direkt am Elbufer. Die Universität ist die einzige in Europa, die ausschließlich auf Bauen und Stadtentwicklung spezialisiert ist. Architekten, Bauingenieure, Stadtplaner und Geomatiker lernen und arbeiten hier zusammen – und können dabei auch gegenseitige Vorurteile abbauen. Bisher verteilt sich die 2006 gegründete HCU auf fünf Standorte in Hamburg, doch die Studenten und Professoren erkunden die HafenCity in ihren zahlreichen Projekten.

Mit dem Neubau werden die Studiengänge nun endgültig räumlich zusammenrücken. „Endlich kann zusammenwachsen, was zusammengehört“, sagt Pelka. „Wir sind heilfroh, dass alle Disziplinen unter ein Dach kommen.“ 1.600 Studenten wird das neue Gebäude ab 2013 beherbergen, dazu den Lehrkörper und die Verwaltung.

Mit verschiedenen Fachbereichen zu arbeiten, wirtschaftlich zu planen, große Projekte zu managen – damit ist Pelka aus seinem früheren Berufsleben bestens vertraut. Deshalb musste er auch nicht lange überlegen, als man ihn fragte, ob er Präsident der HCU werden wolle: „Ich verdanke

der Hochschule viel, fachlich ebenso wie menschlich.“ Der gebürtige Düsseldorfer studierte an der Technischen Hochschule Aachen Bauingenieurwesen. Es folgte ein Forschungsaufenthalt an der University of California in Berkeley, bevor Pelka 1983 in Aachen promovierte. Bis 1986 leitete er an der TH den Forschungsbereich „Grundwasser“.

Mit 33 Jahren wechselte Pelka in die Wirtschaft. Bei der beratenden Ingenieurgesellschaft Lahmeyer International in Frankfurt baute er den Geschäftsbereich Umweltschutz und Umwelttechnik auf und betreute Machbarkeitsstudien und Umweltprojekte in der ganzen Welt, zum Beispiel in Osteuropa, Asien und dem Nahen Osten. Umso besser, dass sein neues Büro in einem Neubau liegen wird, der nach den Standards des HafenCity Umweltzeichens in Gold gebaut wird.

Im Jahr 1999, die Zeit war reif für einen erneuten Wechsel, übernahm Pelka die Leitung der Klassifikations-, Prüf- und Zertifizierungsgesellschaft Bureau Veritas S.A. in Hamburg für die Tochtergesellschaften in Zentral- und Osteuropa. Sieben Jahre später wurde er Geschäftsführer der DEKRA Industrial GmbH, des industriellen Prüf- und Zertifizierungsbereichs der DEKRA Gruppe. Zurück an der Hochschule kann Pelka seine vielfältigen Erfahrungen und Kontakte in beiden Welten – der praktischen und der akademischen – zusammenbringen. Seine Vision für die HCU: Qualität in der Lehre und in der Forschung, ein herausragendes interdisziplinäres Profil und Internationalsierung. „Wir werden die Besten in Studium, Lehre und Forschung holen“, so Pelka, „wir wollen hier Studierende ausbilden, die ein umfassendes Know-how haben. Für mich

gehört auch Persönlichkeitsbildung dazu.“

Dazu kann er sich keinen besseren Standort als die HafenCity vorstellen. „Für die Studenten und Lehrenden einer Hochschule, die sich um Metropolenentwicklung und Bau kümmert, ist das natürlich die ideale Umgebung“, sagt er. „Hier kann man live erleben, wie sich städtisches Leben entwickelt.“ Das mache die HCU auch im internationalen Vergleich attraktiv. Dass mit der Kühne Logistics University, der International School of Management und der Hamburg Medical School weitere akademische Institutionen im neuen Stadtteil

ansässig geworden sind, biete ebenfalls viel Potenzial für Synergien.

Auch privat sucht der Vater von zwei Kindern die Nähe zum Wasser, mit seiner Frau lebt er in Cranz südlich der Elbe. „Aber ich kann mir gut vorstellen, später mal in die HafenCity zu ziehen“, sagt er. Dann trifft er am Wochenende vermutlich Studierende, wenn am Lohsepark Studentenwohnungen entstehen. Und vermutlich auch Kollegen: Einige Professoren sind bereits in die HafenCity gezogen. ■



Dr. Walter Pelka auf dem Baufeld der HafenCity Universität. Am 13. Dezember 2010 begannen die Arbeiten

Mehr Wohnen, mehr Miteinander, mehr Grün

Am Lohsepark legen 300 unterschiedlichste Wohnungen den Grundton für eine vielfältige Nachbarschaft mit Familien, Studenten, Senioren und Behinderten



Das Quartier Am Lohsepark wird zu einer familienfreundlichen Nachbarschaft. Die ersten beiden Wohngebäude sind in Planung

„Familien, Nachbarschaft, Miteinander, Grün“ – auf diese Begriffe würde Lars Straeter den Charakter des Gebäudeensembles bringen. Straeter ist der Leiter der Hamburger Conplan GmbH, die im Herbst 2010 zusammen mit Partnern den Zuschlag für das erste Grundstück am Lohsepark erhalten hat.

Ein Mitstreiter ist die gemeinnützige Benno und Inge Behrens-Stiftung, die Mietwohnungen und Arbeitsräume für Menschen mit Behinderung beisteuern wird. Für die Hamburger Künstlergruppe „Die Schlumper“ wird außerdem eine neue Galerie eingerichtet. Die Stadterneuerungs- und Stadtentwicklungsgesellschaft Hamburg (steg) ist mit Büros und Co-Working-Plätzen für Selbstständige, Kleinunternehmer und Alleinstehende beteiligt. Abgerundet wird das Konzept durch vier Baugemeinschaften, die ersten öffentlich geförderten Wohnungen in der HafenCity und durch Räume für Studenten – von der klassischen WG bis zur Eigentumswohnung für Doktoranden. In den Erdgeschossen des Gebäudes sind passende öffentliche Nutzungen wie eine Kindertagesstätte und Arztpraxen geplant, ergänzend zu dem für die HafenCity typischen Nutzungsmix aus Läden und Cafés.

Für das Nachbargrundstück erhielt die Gemeinnützige Baugenossenschaft Bergedorf-Bille zusammen mit dem Bauunternehmer Otto Wulff den Zuschlag. Beide haben bereits als Pioniere an der westlichen HafenCity mitgewirkt: Bergedorf-Bille realisierte 2006 ein Wohnhaus am Kaiserkai, Otto Wulff engagierte sich mit dem Bau der Katharinenschule und entwickelte das integrierte Wohngebäude. Nun planen die beiden Partner 150 bis 180 Wohnungen in einer Konzeption, bei der neben frei finanzierten Wohnungen auch die Realisierung eines Anteils

von geförderten Wohnungen entsteht. „Kernpunkt ist das dauerhafte Angebot von Wohnungen zu angemessenen Preisen“, so Martin Marburg von Bergedorf-Bille. Auch hier ist mindestens eine Kita, die auch von Mitarbeitern von Unternehmen genutzt werden kann, in Planung.

Damit sich die neue Nachbarschaft im Quartier Am Lohsepark konkret finden kann, spielen, wie bereits im Quartier Am Sandtorkai / Dalmannkai, Gemeinschaftsräume eine wichtige Rolle. Sie sind von vorneherein eingeplant. Mit besonderer Freude wird schon jetzt über die Gestaltung der Flächen nachgedacht. „Strandkörbe oder ein Pavillon mit Kamin auf dem Dach, Obst- und Kräutergärten, ein Trampolin im Innenhof – alles ist denkbar“, so Straeter. Zudem wird ein Quartiersmanagement für das gesamte Quartier Am Lohsepark entwickelt.

Die Bauherren wollen Anfang 2011 den Architektenwettbewerb starten und die ersten Hausgemeinschaften gründen. Der Baubeginn soll bis Ende des Jahres erfolgen. Dabei sollen die sechs- bis siebengeschossigen Neubauten dem HafenCity Umweltzeichen in Gold entsprechen. Insgesamt entstehen auf beiden Grundstücken mehr als 300 Wohnungen. Über die Nachfrage macht sich Marburg keine Gedanken: „Die Wohnungen werden bei unseren Mitgliedern nicht zuletzt wegen der attraktiven Lage am Lohsepark wieder gut ankommen.“ ■

Von E-Bikes, Brauhäusern und Rohkaffee

Das Quartier Am Sandtorpark / Grasbrook steht kurz vor seiner Vollendung. Um die zentral gelegene Grünfläche füllen sich die Gebäude mit Leben



Der Sandtorpark bildet das grüne Zentrum des neuen Quartiers. Das architektonische Markenzeichen ist die Coffee Plaza der Neumann-Gruppe (Architekt: Richard Meier). In die Erdgeschosse gegenüber sind bereits Cafés und Läden eingezogen

HAFENCITY Streng bläst der Wind um den Sandtorpark, vereinzelt fallen Schneeflocken. Nur wenige Hartgesottene wagen bei diesem Wetter eine Probefahrt mit den E-Bikes, die Bernd Repenning von der Firma o.m.t. vor seinem Showroom aufgestellt hat. Wer jedoch eine Runde gedreht hat, ist trotz eisiger Finger von den Rädern beeindruckt. Ein Elektromotor unterstützt den Fahrer vollkommen lautlos beim Treten, man kann ohne Mühe eine Geschwindigkeit von bis zu 25 Stundenkilometern erreichen, wie Repenning erklärt. Der Motor wird wie mit einer Gangschaltung in drei verschiedenen Geschwindigkeitsstufen zugeschaltet, Treten und Bremsen funktioniert wie bei jedem anderen Fahrrad auch.

Im Frühjahr, bei steigenden Temperaturen, werden sicher viele Neugierige die kleine Teststrecke rund um den Sandtorpark, die erste Grünfläche der Hafencity gegenüber den Magellan-Terrassen, nutzen. Dann will Bernd Repenning den Verleih von E-Bikes starten. „Die Gäste, die mit dem Kreuzfahrtschiff ankommen, können ganz locker in die Innenstadt radeln“, erklärt der Diplom-Ingenieur. o.m.t. ist ein Spezialist für Alltagsgeräte aller Art, die mit regenerativer Energie betrieben werden. Hochmoderne kleine Wind- und Solaranlagen gehören ebenso dazu wie leistungsfähige Lithium-Ionen-Akkus als dazugehörige Speichereinheit und die vielfältigen Möglichkeiten der LED-Lichttechnik. In ihrer neuen Niederlassung in der Hafencity präsentiert die Firma seit Oktober all dies.

Ein neues Geschäftshaus für den Mittelstand

Es sind Vorboten der neuen Vielfalt, die im Frühjahr im Quartier Am Sandtorpark / Grasbrook Einzug halten wird. Als zweites Quartier der Hafencity wird es 2011 vollendet, schon jetzt ist es dank der ebenfalls am Park gelegenen Katharinen-schule ein regelrechter Motor des nachbarschaftlichen

Lebens. Nun kommen neue Geschäfte und Unternehmen hinzu. Lothar Schubert, geschäftsführender Gesellschafter des Projektentwicklers DC Commercial, breitet den Grundriss des neuen Centurion-Geschäftshauses direkt neben der Schule aus. In den oberen Stockwerken sind Ende 2010 noch die Handwerker zugange, balancieren vorsichtig über teilweise vereiste Dachterrassen. Auf dem Grundriss stehen viele bunte Rechtecke für bereits vermietete Ladenflächen im Erdgeschoss. Zum Sandtorpark hin wird es zum Beispiel ein Brauhaus mit Biergarten geben. Ebenfalls einziehen werden bis März 2011 ein Blumenladen, ein Reisebüro, ein Optiker, ein Schuhladen und ein Beauty-Anbieter. „Mehr Leben konnten wir gar nicht in das Erdgeschoss bekommen“, freut sich Schubert.

Neben den Läden ist auch das Gebäude selbst frei zugänglich. Jeder Besucher kann die von dem italienischen Interior-designer Davide Rizzo kunstvoll gestaltete Empfangshalle betreten, in der perlenartige Skulpturen scheinbar schwerelos aus einem Wasserbecken aufsteigen und eine Wand mit dicken goldenen Schuppen die Blicke auf sich ziehen werden. Ab dem ersten Obergeschoss bietet das Gebäude Büroflächen für Anwaltskanzleien, Unternehmensberater und Werbeagenturen. „Insgesamt werden hier etwa 400 Leute arbeiten und das Quartier zusätzlich beleben“, erklärt Schubert. Ende 2010 war das Gebäude bereits zu 75 Prozent vermietet.

Dies ist umso beachtlicher, als der Bau des Geschäftshauses mitten in der Wirtschaftskrise 2009 begann, ohne dass irgendein Nutzer feststand. Es ist vor allem für den unternehmerischen Mittelstand konzipiert und bietet Mieteinheiten ab einer Fläche von 150 Quadratmeter. Zum besonderen Konzept gehören zudem ein Fitnesscenter und Aufenthalts- und Tagungsräume in der obersten Etage, die von allen Parteien genutzt werden können: ein Kaminzimmer zum Beispiel oder ein Konferenzraum, der ebenso wie die anschließende Dachterrasse einen atemberaubenden Blick über die Hafencity

und die Hansestadt bietet. Punkte sammelt das von dem Architekturbüro Baumschlager Eberle entworfene Gebäude zudem in Sachen Nachhaltigkeit. So hat es unter anderem einen sehr niedrigen Primärenergiebedarf. Eine Geothermie-Anlage reicht mit ihren Erdsonden 60 Meter in die Tiefe. Das Gebäude wurde mit dem Hafencity Umweltzeichen in Gold und anderen Nachhaltigkeitsmedaillen ausgezeichnet.

Auch der Projektentwickler DC Commercial selbst wird in das Centurion einziehen, ebenso wie zwei andere Firmen der Dahler & Company Group und Mitinvestor Wölbern Invest. Schubert: „Wir sind überzeugt von unserem Konzept und wollen das auch vorleben.“ Darüber hinaus könne man von der Hafencity als international anerkanntem Standort nur profitieren. Und mit den Nachbarn könnten sich lohnende Synergieeffekte ergeben.

Neue Umgebung, neue Firmenkultur

Auf diese Faktoren schwört auch Peter Sielmann von der Neumann-Gruppe, die bereits am Sandtorpark residiert – in dem weißen, 12 Stockwerke hohen Elipsen-Turm, der als architektonisches Markenzeichen des Quartiers weithin sichtbar ist. Sielmann ist der Finanzchef des weltweit größten Rohkaffeedienstleisters, der im Oktober seine (wie die umliegenden Gebäude von dem US-Architekten Richard Meier entworfene) „Coffee Plaza“ offiziell einweihte. Doch für ihn steht die Hafencity nicht nur für das Neue, sondern auch für Tradition. Denn genau an der Stelle der neuen Zentrale befand sich früher die alte Kaffee-Lagerei der Neumann-Gruppe, die Firmenzentrale war in der Speicherstadt. Als das Lager für die Entwicklung des neuen Stadtteils abgebrochen wurde, entstand die Möglichkeit für Neumann, sich räumlich neu zu erfinden. „Das Gebiet um den Sandtorkai steht in der ganzen Welt für den Kaffeehandel in Hamburg“, erklärt Sielmann. „Diese Adresse wollten wir auf jeden Fall behalten.“



Peter Sielmann, Finanzchef der Neumann-Gruppe

Rund 120 der weltweit insgesamt gut 2.100 Mitarbeiter der Neumann-Gruppe arbeiten jetzt am Sandtorpark und genießen wie Sielmann den Blick über den Traditionsschiffhafen auf die Elbphilharmonie. Dreigeteilt von dunkel- über hellblau bis silbern schimmert sie an diesem Vormittag. Am frühen Morgen habe sie rosa gelehrt, ruft ein begeisterter Mitarbeiter aus seinem Büro. Für die Mittagspause steht, ganz im Sinne der Tradition, eine hauseigene Coffee Lounge zur Verfügung, doch man erkundet auch das wachsende gastronomische Angebot rundherum. Ähnlich wie für den Konsumgüterproduzenten Unliever war der Umzug auch ein Einschnitt für die Unternehmenskultur – ein Zeichen für eine neue Ära unter Firmenchef David. M. Neumann, der das Unternehmen in der dritten Generation führt. „Die neue Modernität der Umgebung steht für diese Zäsur und war zugleich auch ein Motivationsschub“, berichtet Sielmann.

Im Erdgeschoss und den unteren drei Etagen des Gebäudes sollen künftig vorzugsweise Firmen einziehen, die ebenfalls mit dem Kaffeebusiness verbunden sind – etwa Organisationen, die die Qualität des Kaffees prüfen, aber auch Wirtschaftsprüfungsgesellschaften und Anwaltskanzleien. Und auch das Wahrzeichen der Coffee Plaza steht schon: eine fünf Meter hohe Bronze-Skulptur in Form einer Kaffeebohne schmückt den Vorplatz als neues Wahrzeichen des Kaffeehandels in Hamburg und einer belebenden städtischen Mischung aus neuen Nachbarn und Gewerbetreibenden. ■



E-Bikes und andere Alltagsgeräte, die durch regenerative Energie betrieben werden, verkaufen Bernd Repenning (l.) und sein Vater. Bewohner und Beschäftigte des Quartiers Am Sandtorpark / Grasbrook können den Blick über den Traditionsschiffhafen in Richtung Elbphilharmonie genießen

TERMINE

Kreativ-Kongress

Das Oberhafenquartier in der Hafencity soll ein dauerhaftes Kreativ- und Kulturquartier werden. Wie können Akteure aus Kreativwirtschaft, Kultur und Stadtentwicklung ein innenstädtisches Quartier als dynamischen Möglichkeitsraum für kreatives Wirken gestalten? Als Auftakt für den auf 15 Jahre angelegten Entwicklungsprozess werden diese Fragen in einem Symposium am 25./26. März auf Kampnagel anhand von internationalen Beispielen eingeordnet und in Bezug zur Entwicklung des Oberhafenquartiers gesetzt. Veranstalter sind die Hafencity Hamburg GmbH, die Kreativgesellschaft Hamburg und Kampnagel.

Ausgezeichnete Restauration

Der denkmalgeschützte Kaispeicher B aus dem Jahr 1878 beherbergt seit 2008 das Internationale Maritime Museum. Nun wurde die Restaurierung mit dem Leipziger Bernhard-Remmers-Preis für die Verbindung traditioneller Handwerkstechniken mit modernsten Verfahren ausgezeichnet. Über 12 Ebenen wurde fast jeder Stein von der Steinwerkstatt Regensburg und dem Restaurator Sebastian Endemann einzeln begutachtet und behandelt.



Ausstellung Brückenwettbewerb

Der Wettbewerb für die Brücke über den Baakenhafen ist entschieden. Die Beiträge aller zehn Wettbewerbsteilnehmer, darunter der Siegerentwurf von Wilkinson Eyre / Happold sind bis 30. Januar in einer Ausstellung in der Coffee Plaza zu sehen. Am Sandtorpark 4, täglich 11 – 19 Uhr

IMPRESSUM

Verlag: Hafencity Hamburg GmbH, Osakaallee 11, 20457 Hamburg
V. i. S. d. P.: Susanne Bühler
Redaktion: Henrike Thomsen
Texte und Mitarbeit: Eileen Stiller, Gunnar Herbst, Axel Reimann, Henrike Thomsen
Design: lab3 mediendesign, Hamburg
Schlussredaktion: Gustav Mechlenburg
Druckerei: Langebartels & Jürgens, Hamburg

Die Veröffentlichung von Texten oder Textauszügen darf nur nach Genehmigung der Hafencity Hamburg GmbH erfolgen. Die in dieser Publikation enthaltenen Informationen sind für die Allgemeinheit bestimmt; sie erheben weder Anspruch auf Vollständigkeit noch auf Richtigkeit.

22. Ausgabe, Hamburg, Januar 2011
 © 2011 All rights reserved



Mix
 Produktgruppe aus vorbildlich bewirtschafteten Wäldern, kontrollierten Herkünften und Recyclingholz oder -fasern
 Zert.-Nr. SGS-COC-003573
 www.fsc.org
 © 1996 Forest Stewardship Council

Diese Publikation wurde auf umweltfreundlichem FSC-zertifiziertem Papier gedruckt.

Neue Bücher und Diskussionsbeiträge zur Hafencity

Die Geschichte des Hafencity-Gebiets seit den Anfängen beschreiben Gert Kähler und Sandra Schürmann. Drei Urbanisten analysieren die Entwicklung von Nachbarschaft und Freiräumen in den letzten Jahren

HAFENCITY „Der Ort für diesen neuesten Teil der Stadt ist gleichzeitig einer ihrer ältesten Orte“, heißt es zu Beginn eines neuen Buches über das Gebiet der Hafencity. „Hier fanden zentrale Ereignisse hamburgischer Geschichte statt: Hier lag der Galgenacker, auf dem ein Störtebeker geköpft wurde, hier sicherte die Stadt durch Strombaumaßnahmen und Verteidigungswälle schrittweise ihre Anbindung an die Elbe, hier wurden die ersten modernen Hafenbecken Deutschlands gebaut und technologische Innovationen wie Dampfmaschinen und Elektrizität eingeführt; hier wurde viele Jahre lang gewohnt, dann aber, über 120 Jahre lang, nur noch gearbeitet; hier entstand mit der Speicherstadt Hamburgs bedeutendstes Baudenkmal und das weltweit größte zusammenhängende Speicherensemble, wie die ‚He Lüchts‘, die Führer der Hafenrundfahrten, jedem Besucher erzählen. Und, was viele nicht wissen: Hier spielten sich im ‚Dritten Reich‘ die Deportationen von Juden, Sinti und Roma ab ...“

Der Architekturhistoriker Gert Kähler („Von der Speicherstadt bis zur Elbphilharmonie: Hundert Jahre Stadtgeschichte Hamburg“) und die Historikerin Sandra Schürmann spannen den Bogen bis in die heutige Zeit. Ihre – reich bebilderte – Neuauflage von „Spuren der Geschichte“ in der Reihe „Arbeitshefte zur Hafencity“ (Eigenverlag Hafencity Hamburg GmbH) ist jedoch nur eine von mehreren Publikationen, die 2010 erschienen oder für 2011 in Planung sind.

In „Hafencity Hamburg. Neue urbane Begegnungsorte zwischen Metropole und Nachbarschaft“ (Springer Verlag, Frühjahr 2010) betrachten drei Urbanisten und ein Fo-



Vom Galgenacker zur Hafencity: Zwei neue Publikationen erzählen von der historischen Entwicklung des Gebiets und der heutigen Entwicklung

tograf das öffentliche Leben im neuen Stadtteil. Gemeinsam spüren die Herausgeber Jürgen Bruns-Berentelg, Angelus Eisinger, Marcus Menzl und Martin Kohler dem Leben und Treiben, den Protagonisten und ihren Handlungsmustern in den Straßen und auf den Plätzen nach. Dabei ordnen sie ihre Ergebnisse als „Zwischenresultate“ ein, die der ambitionierte Anspruch des neuen Stadtentwicklungsprojekts „nach wenigen Jahren der baulichen und sozialen Entwicklung bereits hervorgebracht hat“. Die Zeitschrift „Szene Hamburg“ urteilte: „Ein insgesamt schön designtes Buch für alle, die sich für die planerische, kulturelle und soziologische Seite der Hafencity interessieren.“

Zu den für 2011 geplanten Büchern gehören

die Dokumentation eines Symposiums zu Freiräumen in Waterfrontprojekten (Hafencity Hamburg GmbH) und das von Marcus Menzl, Toralf Gonzalez, Ingrid Breckner und Sybille Merbitz herausgegebene Buch „Wohnen in der Hafencity“ (in der Reihe „Materialien zur Hafencity“). Im Internet und als Papierversionen erscheinen in loser Reihenfolge Diskussionspapiere zu verschiedenen Aspekten der Hafencity, zuletzt zu der sozialen Mischung der Bewohnerschaft und zur Konzeption des Überseequartiers.

Weitere Informationen unter: <http://www.hafencity.com/de/presseportal-der-hafencity.html>

Strategien zur Klimaneutralität auf den Elbinseln

Ein neuer Energieatlas macht anschaulich, wie das Projektgebiet der Internationalen Bauausstellung Hamburg künftig mit klimafreundlicher Energie versorgt werden kann

ELBINSEL Wie ist es möglich, dass sich ein gesamter Stadtteil – die Elbinseln Wilhelmsburg und Veddel sowie der Harburger Binnenhafen – nahezu CO2-neutral selbst mit Energie versorgen kann? Der neue Energieatlas der Internationalen Bauausstellung Hamburg präsentiert eine Strategie, wie die schrittweise Umstellung auf erneuerbare Energien im Projektgebiet der IBA funktionieren kann. Detailliert widmet er sich den damit verbundenen Fragen: Wie sehen in Zukunft die Wohn-, Schul- und Bürogebäude aus? Welche Standards für Ressourcenschutz und klimaneutrales Bauen sind möglich und umsetzbar – finanziell und auch sozial?

Die Projekte und das Klimaschutzkonzept „Erneuerbares Wilhelmsburg“ zeigt

vor allem Lösungen für den urbanen, bereits in großen Teilen gebauten Raum auf. Schließlich werden 80 Prozent der Ressourcen in Städten verbraucht. „Die zukünftige Entwicklung unserer Städte und die Art, wie wir darin leben, werden darüber entscheiden, ob der Mensch die schlimmsten Folgen des Klimawandels in den Griff bekommen wird“, so der IBA-Geschäftsführer Uli Hellweg. Als eine der großen europäischen Metropolen hat Hamburg dabei eine Schlüsselrolle, und die IBA zeigt hierbei nicht nur einen strategischen Ansatz, sondern vor allem praktische Möglichkeiten der Umsetzung. Dabei trägt die Nutzung nachhaltiger Strom- und Wärmeerzeugung nicht nur zur Reduktion von Klimaschäden bei, der Rückgriff auf lokale Energieressourcen schafft zudem Arbeitsplätze und sichert Beschäftigung für das Handwerk und den Handel auf den Elbinseln. Der Energieatlas ist zum Preis von 29,80 EUR im Jovis Verlag erschienen.

Weitere Infos: www.iba-hamburg.de



IBA-Geschäftsführer Uli Hellweg mit dem Energieatlas

MELDUNG

Ausgezeichnete Neubauten

Acht auf einen Streich: So könnte man die Ehrungen zusammenfassen, mit denen der Bund Deutscher Architekten und Architektinnen (BDA) Hamburg die Neubauten in der Hafencity gewürdigt hat. Beim Hamburger Architekturpreis 2010 gab es Preise und Würdigungen für die bauliche und architektonische Qualität, aber auch für die Nachhaltigkeit. Die Jury wählte dabei für die Baujahre 2008 – 2010 manchmal auch mehrere Gebäude auf dieselben Preisränge. Das Unilever-Gebäude am Strandkai erhielt den 1. Preis des BDA und den Publikumspreis der „Welt“ / „Welt am Sonntag“. Das Gebäude von Behnisch Architekten sei „ein Geschenk für die Stadt“, so die Jury. Den 2. Preis erhielten zwei Gebäude am Kaiserkai: das auch „Tetrishaus“ genannte Home4 von Bothe Richter Teherani und der 40 Meter hohe Wohnturm „Oval“ von ingenhoven architects. Drittplatzierte waren die Katharinenschule von Spengler Wiescholek am Sandtorpark und das Gebäude des Mailänders Antonio Citterio am Brooktorkai. Gewürdigt wurden das Wohnhaus Kai 12 von nps tchoban voss, das Johannes-Dalman-Haus von Schenk+Waiblinger gegenüber der Elbphilharmonie und die neue Zentrale des Germanischen Lloyd von gmp-Architekten, ebenfalls am Brooktorkai.

Vom 01. – 27. 2. 2011 sind die Projekte in der Wexstraße 7 ausgestellt, zudem erschien ein Katalog