news

HafenCity

Januar 2020 Ausgabe 57 Der HafenCity-Newsletter

Stadteingang Elbbrücken

↑
Diskussion am Stadtmodell: Bürgerinnen und Bürger machen sich ein Bild (Foto: Miguel Ferraz)

Erstmals gibt es übergreifende Bilder für den Stadtraum, der die östliche HafenCity mit den Hamburger Stadtteilen Rothenburgsort und Veddel verbindet. Auch für den gewerblich geprägten Billebogen sind Ideen zu der räumlichen Entwicklung entstanden

Das Testplanungsverfahren Stadteingang Elbbrücken, dessen Ergebnisse seit Ende September 2019 vorliegen und bis Sommer 2020 in ein Rahmenkonzept münden, widmet sich dem Stadtraum rund um Hamburgs historische Bahn- und Straßenbrücken, die seit dem späten 19. Jahrhundert den Auftritt der Freien und Hansestadt im Süden der City definieren und in den 1960ern massiv erweitert wurden. Heute stoßen hier so unterschiedliche Orte wie die alten Arbeiterquartiere Veddel und Rothenburgsort, die neue HafenCity und der Hafen sowie der künftige Stadtteil Grasbrook aufeinander. Hamburgs dritter Fluss, die Bille, mündet fast unsichtbar über den Oberhafenkanal in die Elbe. Der Stadtraum wurde über Jahrzehnte von immer mächtigeren Straßen- und Schienentrassen geprägt. Zwar gelangt man von hier in wenigen Minuten in die City und die Metropolregion südlich der Elbe, auch dank der neu eröffneten S-Bahnstation Elbbrücken samt verbundener U-Bahnstation (siehe S. 4). Einen Ort mit eigenem Charakter und Flair nehmen hier bisher jedoch nur die wenigsten wahr. Und obwohl sich schon in wenigen Jahren der Elbtower als neues Wahrzeichen erheben wird, bedeutet dies nicht, dass der Stadtraum nur deshalb profitiert. Obschon der Turm ein weithin sichtbares Signal des Aufbruchs setzt, ist darüber hinaus eine aktive Entwicklung des Umfelds gefragt.

Neue Brücken

An dieser Erkenntnis setzte das Testplanungsverfahren an, das erstmals zusammenhängend den Stadtraum von der nördlichen Veddel bis Hammerbrook untersuchte. „Wir entwickeln so etwas wie ein räumliches Drehbuch. Heute erlebt man zwar die Elbbrücken und den breiten Strom der Elbe, ansonsten ist es aber doch eher eine Ansammlung von städtischen und landschaftlichen Versatzstücken“, so Hamburgs Oberbaudirektor Franz-Josef Höing. In einem langfristigen Dialog mit lokalen Akteuren, Unternehmen, Institutionen und Behörden hatte die verantwortliche Billebogen Entwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG (BBEG) hierzu bereits seit Jahren an vielen Stellen vorgearbeitet – insbesondere an Verkehrslösungen und an der Gewinnung neuer Bauflächen. „Wir sind zum Beispiel durch die veränderte Verkehrskonzeption des überdimensionierten Autobahnknotens an der Billhorner Brückenstraße erstmals seit Jahrzehnten in der Lage, eine neue qualitätsvolle Bebauung und Freiraumgestaltung für große Teile von Rothenburgsort zu schaffen“, sagt der Vorsitzende der BBEG-Geschäftsführung, Prof. Jürgen Bruns-Berentelg. Auch neue Brücken und Tunnel wurden in diesem Zusammenhang von der BBEG vorab geplant und in das Testplanungsverfahren integriert, darunter zwei neue Brücken für Radfahrer und Fußgänger zwischen dem Quartier Elbbrücken und dem Billhafen bzw. dem Elbpark Entenwerder und eine weitere über die Bille.

Fortsetzung auf Seite 2 →

Heiß geliebt

Auf den Spuren des Kaffees in der HafenCity

Seite 8 – 9

Bürgerblick Grasbrook

Erste Entwürfe für den neuen Stadtteil

Seite 5 – 7 und Beilage

„Die Aufgaben, die wir den Planungsteams mitgegeben haben, drehen sich immer wieder stark um Verknüpfung“, so Höing. Sechs Tandems aus renommierten europäischen Architektur- und Freiraumbüros waren zu Beginn des Verfahrens Anfang 2019 eingeladen worden, mit den Entwürfen von drei Teams wird nach den Empfehlungen des Beurteilungsgremiums Ende September weitergearbeitet (siehe Kasten).

Unter der Lupe

„Durch die Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg und den Wiederaufbau mit massiven Verkehrsinfrastrukturen wurde das Gebiet sehr fragmentiert“, sagt auch Prof. Kees Christiaanse, der das Gremium bis zur finalen Runde Ende September leitete. „Das ist natürlich nicht gut, weil wir hier über eines der wichtigsten Tore der Freien und Hansestadt Hamburg reden“, so der Stadtplaner von KCAP International B.V., Rotterdam. Für die nördliche Veddel wurden vor diesem Hintergrund besonders die seit Sommer 2018 denkmalgeschützten ehemaligen Zollhallen am Veddeler Marktplatz unter die Lupe genommen. Die Planungsteams durchdachten, ob sie durch Umgestaltung und neue Nutzungen zum Impulsgeber statt zum Hemmschuh für die Nachbarschaft werden könnten. Zudem erobern alle drei Entwürfe den Zugang zur Elbe mit einem grünen Park zurück und entwickeln Basisvarianten für die lärmgeprägte Verkehrsführung.

Im zweiten Teilraum rund um den Billhafen und ein heute überdimensioniertes Autobahnkleeblatt aus den 1960er Jahren an der Billhorner Brückenstraße standen zwei Aufgaben im Mittelpunkt: die Standortsuche für eine Veranstaltungshalle für rund 8000 Zuschauer („Elbdome“) nebst zugehörigem Hochhaus und die Entwicklung des Areals für gewerbliche Nutzungen sowie im Lärmschatten auch für Wohnen. Für den „Elbdome“ werden jedoch auch Standorte an anderen Stellen überprüft. Ein wichtiges Kriterium ist dabei stets eine gute ÖPNV-Anbindung.

Der dritte Teilraum umfasst das Gebiet Am Haken in Rothenburgsort direkt am Elbpark Entenwerder. Die Planungsteams untersuchten auch hier, wie eine bauliche Verdichtung mit Schwerpunkt auf gewerblicher Nutzungsmischung (z. B. Büro, Gewerbe und Hotel) aussehen könnte. Untergeordnet wurde auch Wohnen berücksichtigt, da dies trotz der idyllischen Lage aufgrund ebenfalls nahe gelegener Industrienutzungen nur sehr eingeschränkt oder vielleicht gar nicht möglich ist.

Für die Flusslandschaft von Bille und Elbe ging es schließlich darum, sie als zusammenhängenden Natur- und Wasserraum erfahrbar zu machen. Die Planungsteams entwarfen hierzu erneut eine Vielzahl neuer Wege, auf weiten Strecken als Promenaden am Wasser, zudem Brücken und Tunnel, die die bisher isolierten Freiräume miteinander verknüpfen.

Öffentliche Debatte

Anders als sonst in Deutschland üblich ging es bei dem Testplanungsverfahren nach österreichischem und schweizerischem Vorbild nicht darum, einen Gesamtentwurf zum Sieger zu küren. Vielmehr steht es den Auftraggebern frei, die geeignetsten Ideen aus den drei finalen Entwürfen zusammenzubringen. Das Testplanungsverfahren wurde von der BBEG, eine Tochter der HafenCity Hamburg GmbH, gemeinsam mit der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen und dem Bezirksamt Hamburg-Mitte durchgeführt. Das Beurteilungsgremium war mit Vertretern der drei Auslober, der Hamburgischen Bürgerschaft, der Bezirkspolitik, Experten aus Immobilienwirtschaft, Denkmalschutz, Unternehmen und weiteren Behörden breit besetzt. Als Gäste ohne Stimmrecht nahmen Vertreterinnen des Stadtteilrats Rothenburgsort an den Sitzungen teil.

In das Rahmenkonzept fließen bis zum Sommer 2020 aber auch die Ergebnisse der öffentlichen Debatte zum Testplanungsverfahrens ein. Die Diskussion wurde mit einer Stadtwerkstatt, dem Hamburgischen Format für breite Bürgerinformation und -dialog, am 16. 11. 2019 eröffnet. An der Vorstellung der Entwürfe durch die Planungsteams und anschließenden Workshops nahmen rund 200 Besucher teil. In weiteren Diskussionen vertiefte die BBEG zudem die Diskussion mit Zielgruppen wie Bauherren, Unternehmen und Gewerbetreibenden, lokalen Akteuren sowie Architekten, Stadt- und Landschaftsplanern.* Die Veranstaltungen, teilweise in Kooperation mit dem Billbrookkreis e.V., dem Stadtteilrat Rothenburgsort und dem BDA, erreichten weitere rund 400 Gäste. Bis Mitte Dezember 2019 konnte man die Entwürfe über billebogen.de auch online kommentieren und bewerten. Die Diskussion ist mit der Auswertung dieser Formate allerdings längst nicht abgeschlossen.

* Zur besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung weiblicher und männlicher Sprachformen verzichtet und das generische Maskulinum verwendet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für beide Geschlechter.

Weiterführende Informationen und Material:
billebogen.de

Billebogen
MADE IN HAMBURG

Planungsteams

Phase 1

51N4E, Brüssel mit H+N+S Landschapsarchitecten, Amersfoort

ASTOC Architects and Planners, Köln, mit RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, Bonn

West8 urban design & landscape architecture, Rotterdam

Phase 1 + 2

COBE mit COBE Landschaft, Kopenhagen

E2A mit Hager Partner, Zürich

gmp Architekten mit WES Landschaftsarchitektur, Hamburg

(Luftbild: Burkhard Kuhn/Fotofrizz)

1. Nördliche Veddel: südlicher Auftakt des Testplanungsgebiets
2. Verkehrsknotenpunkt Elbbrücken in der östlichen HafenCity: Die U-Bahn (U4) wurde Ende 2019 um eine S-Bahnhaltestelle (S3/S31) erweitert.
3. Standort Elbtower
4. Drei neue Brücken: über den Oberhafenkanal am Billhafen und die Billemündung bei Entenwerder sowie im Norden über die Bille
5. Städtebauliche Fassung: neue Fassung für die Billhorner Brückenstraße
6. Rückbau Autobahnkleeblatt West: Raum für Gewerbe und Grün auf bisher überdimensionierten Verkehrsflächen (Rückbau voraussichtlich ab 2025)
7. Rückbau Autobahnkleeblatt Ost: Umbau voraussichtlich ab 2022/23. Im Lärmschatten von Gewerbebauten kann auch Wohnen entstehen.
8. Neuer Huckepackbahnhof: zentral gelegenes innovatives Gewerbegebiet mit neuer multipler Erschließung und herausragenden Unternehmenslagen
9. Tunnel für Fußgänger und Radfahrer in Verbindung mit dem Alster-Bille-Elbe-Grünzug
10. Südliches Rothenburgsort: Bebauung Am Haken und Entwicklung des „Branntwein-Monopols“
11. Amsinckstraße: Anbindung nach Westen

COBE mit COBE Landschaft

Das dänische Planungsteam entwickelt drei Landschaftsparks zu beiden Seiten der Elbe. Dem Elbpark Entenwerder werden zwei weitere Grünflächen – der „Bille-Brückenpark“ und der „Veddeler Deichpark“ – hinzugefügt. Zugleich sehen COBE/COBE Landschaft neue urbane Nachbarschaften mit hoher Dichte vor. Am Billhafen wird mit dem Elbdome ein starker öffentlichkeitsbezogener Nutzungspunkt zwischen der HafenCity und Rothenburgsort gesetzt.

E2A mit Hager Partner

Das Team aus Zürich verfolgt die Idee eines großzügig angelegten zentralen Brückenparks, der sich zwischen Hammerbrook, Rothenburgsort und HafenCity erstreckt. Als prägender Charakterbau ist der Elbdome im westlichen Bereich des heutigen Autobahnkleeblatts in einem grünen Freiraum integriert. Auf der Veddel entsteht im Bereich der denkmalgeschützten Zollhallen ein grünes Wohnquartier in einem aus Lärmgründen nahezu geschlossenen Quartier.

gmp Architekten mit WES Landschafts-Architektur

Das Hamburger Tandem fügt das heute stark fragmentierte Umfeld rund um die Elbbrücken in das Grüne Netz der Stadt ein. Der Billhafen – mit dem Elbdome nicht direkt am Wasser, sondern in zweiter Reihe – verbindet als Freizeit- und Kommunikationsort einen neu zu schaffenden urbanen Sportpark mit den Erholungsräumen auf Entenwerder. Auf der nördlichen Veddel platziert das Team als Verbindung zu einem Uferpark an der Elbe einen großen Block, der die Bautypologien Fritz Schumachers auf der Veddel erweitert.

Editorial

Das Jahr 2020 stellt neue Weichen für den großen Transformationsraum, durch den sich die wachsende innere Stadt Hamburgs ausgehend von der HafenCity erweitert. Im Wortsinne gilt dies für die Eröffnung der neuen S-Bahnstation Elbbrücken am 15. Dezember 2019. Doch auch im übergeordneten Sinne eröffnen sich im neuen Jahr viele Wege. Über ein städtebauliches Testplanungsverfahrens hat die Billebogen Entwicklungsgesellschaft, eine Tochter der HafenCity Hamburg GmbH, gemeinsam mit der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen und dem Bezirksamt Hamburg Mitte viele neue Ideen für den inneren Stadteingang Elbbrücken gewonnen, der sich von der nördlichen Veddel über Rothenburgsort mit dem gewerblich geprägten Billebogen bis nach Hammerbrook erstreckt. Im Rahmen eines großen „Wettbewerblichen Dialogs“ mit führenden europäischen Städtebauern und Freiraumplanern erarbeitet die HafenCity Hamburg GmbH mit der Stadtentwicklungsbehörde und der Behörde für Umwelt und Energie zudem die städtebaulichen Grundsätze für Hamburgs Innovationsstadtteil Grasbrook. Das Grasbrookverfahren kann dabei auch als vorbildliches Muster der Verknüpfung von Planung und Beteiligung dienen. Seit Juni 2018 wurden sieben öffentliche Werkstätten durchgeführt, an denen mindestens 2000 Bürgerinnen und Bürger teilnahmen. Hinzu kamen Online-Beteiligung, Ausstellungen und aufsuchende Beteiligung.

Mit diesen umfassenden Waterfront-Entwicklungen rund um Elbe und Bille setzt Hamburg nochmals zu einem Qualitätssprung für die Prinzipien der Urbanität, Nachhaltigkeit und sozialen Gerechtigkeit an. In der HafenCity selbst wurde ein Platz nach einem der Väter dieser jetzt sehr dynamischen Entwicklung, dem früheren Ersten Bürgermeister Henning Voscherau, benannt. Unterdessen macht ein weiterer künftiger Stadtteil mit einem völlig anderen Profil von sich reden: Die Science City Hamburg Bahrenfeld als Standort für wissenschaftliche Einrichtungen, Start-ups und innovative Unternehmen, aber auch als lebendiges Wohnquartier. Sie alle – HafenCity, Billebogen, Grasbrook und Science City – werden von der HafenCity Hamburg GmbH mit ihren Tochtergesellschaften entwickelt. Die vorliegende Ausgabe des Newsletters reflektiert - samt einer achtseitigen Beilage zu den Zwischenständen für den Grasbrook - die gesamte Spannbreite dieser sehr unterschiedlichen Orte, Themen Verfahren und vor allem der Zukunftsbilder Hamburgs.

Ein gutes Jahr 2020 und eine spannende Lektüre wünscht

J. Bruns-Berentelg

Verkehrsknotenpunkt Elbbrücken

Die rund 350.000 Fahrgäste, die täglich mit den S-Bahnlinien S3/S 31 zwischen der Hamburger City und der südlichen Metropolregion pendeln, können seit dem 15. 12. 2019 auch in der HafenCity ein-, aus- und umsteigen. Über eine gläserne Brücke ist die neue Haltestelle mit der U-Bahnlinie U4 verknüpft, die durch die HafenCity über die Stationen HafenCity Universität und Überseequartier zum Jungfernstieg, Hauptbahnhof und Berliner Tor und darüber hinaus fährt. Die Verbindung mitten durch Hamburgs City stellt eine gute Alternative für Fahrgäste auf Hamburgs meistgenutzten S-Bahnlinien dar, deren zentraler Umsteigepunkt bisher am chronisch überlasteten Hauptbahnhof lag.

Nach dem neuen Fahrplan halten täglich 470 S-Bahnen in der HafenCity. Die Haltestelle hatte ursprünglich gemeinsam mit der U-Bahnstation Ende 2018 eröffnet werden sollen. Die Gründungsarbeiten für das neue zentrale Technikgebäude, das mit bis zu 18 Meter langen Bohrpfählen abgestützt wird, gestalteten sich jedoch aufwendiger als erwartet. Auch nach der Eröffnung der Station wird noch an einigen Stellen weitergebaut, zum Beispiel muss noch das Dach über dem Bahnsteig fertiggestellt werden.

Der Verkehrsknotenpunkt Elbbrücken wird künftig unter anderem um eine Buslinie ergänzt, die die S-Bahnstation Rothenburgsort mit der Linie S2/S21 nach Bergedorf in wenigen Minuten Fahrtzeit anbindet. Zudem erhält sie eine Leihradstation von StadtRAD. Geschützte abschließbare Fahrrad-Parkplätze im Rahmen von Bike & Ride sowie switchh-Flächen für die flexible Kombination mit Leihwagen und Taxivorfahrten sind bereits vorhanden. Der Verkehrsknotenpunkt wird damit nicht nur die gesamte östliche HafenCity mit dem hoch urbanen Quartier Elbbrücken effektiv erschließen, sondern die Qualität der Verbindungen auch für die Stadtteile Rothenburgsort, Veddel und Grasbrook stärken. Im Umfeld der Station entstehen in den kommenden Jahren die ersten Gebäude. Ein gemeinsames Präventionszentrum der Berufsunfallkassen BGW und VGB mit jährlich 30.000 bis 35.000 Gästen und das innovative Smart-Office-Building „Edge HafenCity“ sind bereits im Bau. Ein Entwurf für das Kongresshotel mit 650 Zimmern von der Marriott Gruppe sowie mit einem Veranstaltungssaal für 1100 Gäste wurde im Herbst vorgestellt (Entwurf: gmp Architekten). Auch der künftige Firmensitz des Energiekonzerns Vattenfall (Entwurf: Behnisch Architekten) und der Elbtower (Entwurf: David Chipperfield Architects) mit allein 3000 Arbeitsplätzen werden bald in der Nachbarschaft des Verkehrsknotenpunkts gebaut.

↑
(Infografik: Jochen Stuhrmann, Redaktion: Henrike Thomsen und Alexander Oehlmann)

Station Elbbrücken

Verbindung von U- und S-Bahn mit weiteren Mobilitätsfunktionen

1. U-Bahnstation U4 (Billstedt–Elbbrücken über Hauptbahnhof/Jungfernstieg. Mittelfristige Erweiterung der Strecke nach Süden zunächst bis Grasbrook)
2. S-Bahnstation S3/S31 (Stade–Pinneberg über Veddel/Hauptbahnhof)
3. Umsteigemöglichkeit zum Bus nach Rothenburgsort, künftig auch Verbindung zum Hafenmusem auf dem Grasbrook
4. switchh: ÖPNV in Kombination mit Leihwagen und -rädern (StadtRAD-Station auf der östlichen Straßenseite)
5. StadtRAD: über 220 Leihrad-Stationen hamburgweit
6. Bike and Ride: abschließbare Mietplätze für Fahrräder
7. Zweibrückenstraße mit Radwegen und privaten Abstellmöglichkeiten
8. Durchfahrt: Regional- und Fernbahnen von und nach Hamburg Hauptbahnhof

↑
Rund 350 Interessierte kamen am 2. Dezember 2019 zur Vorstellung der Entwürfe im Cruise Center HafenCity (Foto: Thomas Hampel)

Bürgerblick Grasbrook

Drei Teams aus Städtebauern und Freiraumplanern haben sich für die finale Phase des Wettbewerblichen Dialogs für den neuen Stadtteil auf der Südseite der Elbe qualifiziert. 600 Anregungen von Bürgerinnen und Bürgern gingen in das Urteil der Jury mit ein

Viel Grün, Freizeit- und Sportflächen, die heute versiegelt sind und – teilweise bereits brachfallend – der Hafenlogistik dienen. Eine breite Mischung unterschiedlicher Wohnformen im Schatten von Gewerbegebäuden, die als Lärmschutz gegenüber dem Hafen sowie dicht befahrenen Straßen und Schienen im Gebiet aufragen. Ein Museum direkt am Wasser und ein öffentlicher Treffpunkt unter einem Hallendach, um Leben ins Quartier zu bringen. Eine U-Bahnstation über dem Wasser, autoarme Verkehrskonzepte sowie neue Brücken und Stege, die kurze Wege erzeugen und gemeinsam mit einer ökologischen Bauweise zum Klimaschutz beitragen – und die angesichts der aktuellen Situation vor Ort mit mächtigen trennenden Verkehrsschneisen und Tausenden LKW pro Tag das Vorstellungsvermögen herausfordern: Die ersten Entwürfe für den neuen Hamburger Stadtteil Grasbrook laden zu einer Reise in die nachhaltige, innovative und durch eine eigene Idenität geprägte Stadt der Zukunft ein.

Auf rund 68 Hektar heutigen Hafengebiets auf der Südseite der Elbe sollen rund 16.000 Arbeitsplätze und Wohnraum für mindestens 6000 Bewohner entstehen, dazu eine bis zu fünfzügige Grundschule, Kitas und Sportangebote, Nahversorgungsangebote und öffentliche Grünflächen. Im November 2019 bestätigte der Senat der Freien und Hansestadt die rechtlichen, finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen der Planung. Insgesamt 120 Millionen Euro sind demnach allein für die Reorganisation von Hafenbetrieben vor Ort vorgesehen, die – wie vor 20 Jahren in der HafenCity – Voraussetzung für die neue Entwicklung ist. Anfang Dezember 2019 wurden die sechs Arbeiten vorgestellt, die nach der ersten Runde mit insgesamt zwölf Teams im Rahmen des Wettbewerblichen Dialogverfahrens weiterbearbeitet werden. Erst jetzt werden Städtebauer und Freiraumplaner gezielt zusammenarbeiten – zuvor entwickelten sie ihre Ideen getrennt. Die Jury bildete dazu drei Paare: Das schwedische Architekturbüro Mandaworks AB (Stockholm) und die niederländischen Freiraumentwerfer Karres en Brands RB (Hilversum), die dänischen Stadtplaner ADEPT ApS (Kopenhagen) mit Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH (Zürich) sowie ein rein schweizerisches Team von Herzog & de Meuron Basel Ltd. und VOGT Landschaftsarchitekten AG (Zürich). „Das Verfahren ist ein Experiment, aber bisher ein erfolgreiches“, so der Juryvorsitzende Prof. Matthias Sauerbruch (vgl. Interview). Bis April 2020 sollen die Konzepte fur Städtebau und Freiraum überarbeitet und abgeschlossen werden.

Ideenbreite

Der HafenCity Hamburg GmbH (HCH) als Auslobe-rin gemeinsam mit der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen sowie der Behörde für Umwelt und Energie ging es darum, von der ganzen Ideenbreite aus europäischer Landschafts- und Stadtplanung für den Grasbrook zu profitieren. „In den Arbeiten passt noch vieles nicht, aber es steckt viel drin, was es so in Hamburg noch nicht gibt“, sagt Hamburgs Oberbaudirektor Franz-Josef Höing. In der zweiten Phase bis April gehe es darum, ein stimmiges Gesamtbild zu erzeugen. „Die Grundidee ist, dass wir es hier mit einem Prozess zu tun haben, keinem Ergebnis. Die Flächen auf dem Grasbrook sind sozial, wirtschaftlich und ökologisch zu kostbar, um sie voreilig zu programmieren“, sagt Prof. Jürgen Bruns-Berentelg, Vorsitzender der HafenCity-Geschäftsführung. Es gehe darum, eine hoch anspruchsvolle, progressive Balance mit robuster Infrastruktur zu finden. Zudem sollen in dem Verfahren nicht zuletzt die Bürger dauerhaft mitreden. Die Auslober unterstrichen ihr Angebot damit, dass sie am Abend vor der ersten Jurysitzung die Pläne und Modelle aller zwölf Planungsteams öffentlich vorstellten. „In dieser Nacht sind rund 600 Hinweise entstanden, die ausgewertet und in die Jurysitzung eingebracht wurden. Dabei gab es viele fantasievolle Ideen für Einzelaspekte“, berichtet Höing.

Fortsetzung auf Seite 6 →

Mit oder ohne Dach

Ein populäres Thema ist beispielsweise die Frage, ob das weit auskragende Vordach einer nicht denkmalgeschützten Großhalle auf dem Gebiet zumindest teilweise erhalten oder neu aufgebaut werden soll. Vier der sechs verbliebenen Büros entschieden sich für die Dachstruktur oder schufen sie auf einprägsame Weise neu. Sie wiesen ihr eine zentrale Bedeutung als geschützter atmosphärischer Treff- und Veranstaltungsort, als Nukleus für spontane und kreative Aktivitäten, aber auch als Arbeitsort und für die solare Energieversorgung zu. „Wir wissen heute noch nicht genau, was über viele Jahre dort passieren soll. Die baulichen Konzepte müssen sich daher an einigen Stellen offen zeigen und vermutlich ein Jahrhundert lang flexibel unterschiedlich nutzbar sein“, so Prof. Bruns-Berentelg. „Wichtig ist, dass wir auch nicht festgelegte Flächen für die Nachbarschaft brauchen und wiedererkennbare Bilder der Vergangenheit erzeugen müssen, die in die Zukunft strahlen.“ Dass das originale Flugdach aufgrund der Hochwasserschutzanforderungen für die neuen Nutzungen und wegen seines schlechten Zustands möglicherweise nicht erhalten werden kann, ist für ihn nicht entscheidend: „Man kann das Dach mit besserer, langfristiger Qualität neu bauen – auf hochwassergeschütztem Niveau und näher zum Wasser, genau an der richtigen Stelle“, sagte er. Auch ob eine zwar denkmalgeschützte, aber stark angegriffene Bananenreiferei bewahrt werden kann, ist offen. Der Erhalt zweier großer Lagerhäuser am Moldauhafen, in denen unter anderem während des Zweiten Weltkriegs im Schuppen G ein Arbeitslager bestand, ist hingegen für alle Teilnehmer selbstverständlich.

↑
Der künftige Stadtteil Grasbrook ist heute von teilweise brachfallenden Hafenanlagen, der Norderelbe und Hafenbecken wie dem Moldauhafen (rechts) geprägt (Foto: André Dekker)

Sportpark oder Lärmschutz?

Die übergeordnete zentrale Fragestellung nicht nur für die Bürger, sondern auch die Auslober gilt indessen der öffentlichen Erschließung und Verknüpfung des Grasbrooks mit seinen Nachbarquartieren auf der Veddel, aber auch mit der HafenCity auf der gegenüberliegenden Seite der Elbe. Hierzu berücksichtigen alle Planungsteams die Anforderung, eine neue U-Bahnstation für die Linie U4 zu planen – prägnant erhebt sich die neue Station direkt über dem Moldauhafen. In anderen Aspekten gehen die Ansätze weit auseinander: Wo ein Team an der Nahtstelle zur Veddel einen lang gestreckten Sportpark schafft, platzieren andere an der gleichen Stelle Gewebegebäude für den Lärmschutz. Nach Abschluss der ersten Phase haben die Teams aus den sechs verbleibenden Wettbewerbern vier Monate Zeit, ihre Entwürfe zu bearbeiten. Teil dieser Phase sind – nach dem Feedback der Jury – weiterhin Beratungsgespräche mit den Auslobern und eine öffentliche Werkstatt am 25. Januar 2020. Die öffentliche Schlusspräsentation der überarbeiteten Entwürfe erfolgt am 02. April, die finale Jurysitzung am 03. April 2020.

Für den Umgang mit Verkehrs- und Hafenlärm sowie mit nachbarschaftlichen Verknüpfungen insbesondere zur Veddel hatte jedes Planungsteam Lösungen zu finden – Schienen und Straßen mit starker Barrierewirkung prägen das Gebiet (Foto: Miguel Ferraz)
↓

↑
Das weit auskragende Vordach des Überseezentrums wollen viele Teams bewahren oder neu konzipieren, als Nachbarschaftstreff, Arbeitsort, für die solare Energieversorgung und mehr (Foto: Miguel Ferraz)

„Es wurde heftigst diskutiert“

Prof. Matthias Sauerbruch (sauerbruch hutton, Berlin) ist Vorsitzender der Jury für den Wettbewerblichen Dialog zum Grasbrook. In der ersten Phase faszinierte ihn nicht nur die Bandbreite der eingereichten Entwürfe, sondern auch die öffentliche Debatte

Wie ordnen Sie die Entwürfe der Teams, die weitergekommen sind, ein?
Es gibt im Prinzip zwei Denkrichtungen: Es gibt Konzepte, die von den bestehenden Strukturen, also vor allem den Wasserflächen, ausgehen, und diejenigen, die etwas Neues importieren. Die Ersteren platzieren die öffentlichen Grünflächen und Sporteinrichtungen vor allem an den Ufern, sowohl an der Norderelbe als auch entlang des Moldau- und Saalehafens. Im zentralen Moldauhafenquartier wird das bestehende Flugdach zum Leitmotiv für einen eher architektonischen Ort, der Nachbarschaftsnutzungen, Veranstaltungen, Produktion und Kreativwirtschaft begünstigt. Die andere Linie sieht vor, mitten im Gelände grüne Parks und sogar neue Wasserflächen zu schaffen, um die sich die Wohnbebauung staffelt.

Beide Richtungen versuchen der Komplexität der Aufgabe gerecht zu werden. Auch der Umgang mit Lärm gehörte für alle Planungsteams zu den zentralen Aufgaben.

Alle Teams müssen aber noch an einigen Stellen nachjustieren. Wenn Sie heute in einem Entwurf zum Beispiel eine regelrechte Mauer aus Gebäuden entdecken, die den Grasbrook von der Veddel trennt, oder eine Schule mitten im Gewerbebereich, dann können Sie sicher sein, dass wir dies zur Bearbeitung bis April angemahnt haben. Im Übrigen müssen alle Entwürfe an der einen oder anderen Stelle mit stark verdichteten, kompakten Bauten arbeiten, um die gewünschte Fläche von 880.000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche zu schaffen.

Wie hat die Jury die Entwürfe debattiert?
Mit 24 Fach- und Sachpreisrichtern aus den verschiedensten gesellschaftlichen, politischen und institutionellen Bereichen ist diese Jury außerordentlich breit aufgestellt. Es wurde heftigst diskutiert. Zudem hatten wir Hunderte Hinweise aus der Öffentlichkeit gehört und mitverarbeitet. Der Entscheidungsprozess wird dadurch natürlich aufwendiger, er wird aber auch breiter getragen. In diesem Sinne haben wir uns bewusst auch entschieden, in diesem Zwischenstand noch sehr unterschiedliche Konzepte „weiterlaufen zu lassen“. Es bereichert unsere Diskussions- und Wahlmöglichkeiten, wenn wir auch diese Möglichkeiten intensiv weiter durchdenken und nicht nur vom Bestehenden ausgehen. Oft werden im Prozess ja noch Lösungen entdeckt, die keiner vorhergesehen hat.

Wie ungewöhnlich ist es, dass Städtebauer und Freiraumplaner zunächst getrennt arbeiten und erst in der zweiten Runde ihre Ansätze aufeinander beziehen?
Ich erlebe das zum ersten Mal. Aber vielleicht können ja Städtebauer in der Landschaftsplanung manchmal mehr als die Freiraumexperten und umgekehrt. Es ist ein sehr spannendes Experiment, bisher ein erfolgreiches.

↑
Prof. Matthias Sauerbruch (Foto: Thomas Hampel)

Ausführliche Informationen zu den Entwürfen, Terminen und Hintergründen siehe Beilage
www.grasbrook.de
↓

Auf den Spuren des braunen Goldes

Seit dem 19. Jahrhundert prägt Kaffee den Hamburger Hafen und die Speicherstadt. Bis heute spielen der Handel, die Veredelung und der Genuss der aromatischen Bohnen in der HafenCity und Umgebung eine wichtige Rolle

Je mehr Rohkaffee aus Brasilien, Indien oder Honduras im Lager der Neumann Kaffee Gruppe ankommt, desto mehr dampfende Gläser hat Jens-Peter Lichtenberg am nächsten Tag vor sich stehen. Als Kaffeetester überprüft er an mehreren Proben pro Container die Qualität der Lieferung. An einem Vormittag Ende November warten insgesamt 300 Gläser auf ihn: Aus jedem duften die probegerösteten, gemahlenen und heiß aufgegossenen Bohnen. Zügig taucht Lichtenberg den Löffel ein und schlürft geräuschvoll von der braunen Flüssigkeit, die er sogleich wieder ausspuckt. „Das Schlürfen dient dazu, das möglichst viel Sauerstoff aufgenommen und das Aroma von hinten in das Riechzentrum befördert wird“, erklärt er. „Mit der Zunge nimmt man nur die Grundgeschmacksarten wie süß, sauer oder bitter wahr. Alle anderen Aromen erfassen wir über die Nase.“ Ob schokoladig oder nussig, ob säuerlich mit Noten von Zitrus bis hin zu dunklen Beeren – im Musterzimmer der Firma Bernhard Rothfos, des weltgrößten Rohkaffeehändlers und Tochterunternehmens der Neumann Kaffee Gruppe am Sandtorpark werden die Kaffeesorten auf ihre feinsten und flüchtigsten Eigenschaften hin überprüft, ehe sie an die Kunden ausgeliefert werden.

↑
Weiß und elegant: der Firmensitz der Neumann Gruppe in der westlichen HafenCity (Foto: Thomas Hampel)

Standort mit Tradition

Nicht umsonst also heißt der Platz vor dem Eingang zu dem eleganten weißen Turm der Firmenzentrale (Entwurf: Richard Meier) „Coffee Plaza“ und wird von einer als Kunstwerk liebevoll gestalteten Kaffeebohne aus Bronze geschmückt (Skulptur: Lotte Ranft). Und nicht erst seit dem Umzug des Familienunternehmens an diesen Standort vor zehn Jahren dreht sich hier alles um das „braune Gold“: Schon der Großvater von David M. Neumann, dem heutigen geschäftsführenden Gesellschafter, war ab dem Jahr 1934 als Kaffeemakler am Sandtorkai tätig. Das Kaffeelager der Neumann Kaffee Gruppe befand sich bis zur Erschließung der HafenCity nur wenige hundert Meter entfernt. „Wenn es einen kaffeehistorischen Ort in Deutschland gibt, dann ist er hier“, erklärt David M. Neumann, der aus dem 12. Stock des Firmengebäudes weit über die HafenCity und den Hafen blicken kann. „Nach dem Zweiten Weltkrieg haben am Sandtorkai 400 Firmen mit Kaffee gehandelt. Das war der Kaffeekiez mit Händlern, Maklern, Kaufleuten, Röstern und Banken.“ Heute handelt die Neumann Kaffee Gruppe ungefähr zehn Prozent des Weltkaffeekonsums – eine knappe Million Tonnen im Jahr. „Jede zehnte Tasse geht an irgendeiner Stelle durch unsere Hände“, so Neumann. Die rund 5000 Kunden des Unternehmens sind die Kaffeeröster aller Größen dieser Welt – in Deutschland zum Beispiel Tchibo und Darboven, die ihrerseits zu Hamburgs Ruf als Kaffeehauptstadt beitragen. Neben Qualität gehört auch Nachhaltigkeit zu den Standards, die auch im Massengeschäft zunehmend nachgefragt und von der Neumann Kaffee Gruppe verstärkt verfolgt wird.

Kaffeekiez heute

Bis heute finden sich in der HafenCity und ihrer Umgebung zahlreiche große und kleine Unternehmen, die mit dem Handel, der Veredelung und der Kultur von Kaffee verbunden sind. Viele davon haben sich dem Lebensgefühl verschrieben, mit dem das Getränk besonders in Städten verknüpft wird und dem es seine anhaltende Spitzenposition auf dem dynamischen Lebensmittelmarkt verdankt: traditionell und zugleich innovativ, genussreich und individuell. Zum Beispiel die Speicherstadt Kaffeerösterei, die in einem der großen, zum UNESCO-Welterbe zählenden Lagergebäude nahe dem Miniatur Wunderland ihren Sitz hat: Hier rösten die Enthusiasten Thimo Drews und Andreas Wessel-Ellermann seit 15 Jahren selbst und betreiben das zugehörige Café. In der HafenCity, wo nicht zuletzt die Elbphilharmonie auf einem alten Kaffee- und Kakaospeicher steht, finden sich weitere gute Anlaufstationen: Sei es die biozertifizierte Rösterei Torrefaktum, die 2017 eine Filiale mit Café am Lohsepark aufmachte, oder das Kaffeehaus „Klein und Kaiserlich“ am Kaiserkai, wo die Österreicherin Rosemarie Motsch seit 2009 Spezialitäten aus ihrer Heimat serviert.

Ökologisch und fair

Jenseits der HafenCity, hinter den Elbbrücken im Stadtteil Rothenburgsort, hat die Kaffeerösterei Quijote ihren Sitz. Schon auf dem Weg zu der kleinen Industriehalle an der Marckmannstraße duftet es nach frisch gerösteten Bohnen. Drinnen schüttet Christian Lesche einen Schwung noch grüner Bohnen in die Röstmaschine. Per Laptop steuert er Temperatur und Zeit. Als er später die Klappe der Maschine öffnet, fallen die nun braunen Bohnen heraus. „Jetzt müssen sie abkühlen, damit der Röstvorgang auch vollständig gestoppt ist“, erklärt Lesche. Anschließend wird der Kaffee in Beutel verpackt und zum großen Teil über das Internet vertrieben. Wie viele der kleinen Röstereien legt Quijote nicht nur besonderen Wert auf die Qualität des Kaffees, sondern auch auf den fairen Handel. So kauft Quijote den Rohkaffee direkt bei kleinbäuerlichen Produzentengemeinschaften in Ecuador, Honduras oder Guatemala zu einem Preis, der den beiden Gründern Andreas Felsen und Stefanie Hesse zufolge weit über dem üblichen liegt. Für den Käufer des Endprodukts macht Quijote alle Kosten transparent. Entscheidungen werden von den zehn Mitarbeitern des Kaffee-Kollektivs stets gemeinsam getroffen. Alle verdienen gleich viel: rund 4000 Euro brutto. Um Werbung machen sich die beiden Gründer kaum Gedanken: „Was wir am Dienstag in Tüten verpacken, kommt am Mittwoch in den Onlineshop und ist am Donnerstag verkauft“, so Felsen.

Kaffeerösten bei der Kaffeerösterei Quijote (Foto: Miguel Ferraz)
↓

Wiener Kaffeespezialität bei „Klein und Kaiserlich“ am Kaiserkai (Foto: Miguel Ferraz)
↓

Kaffeetester bei der Arbeit für die Firma Bernhard Rothfos, ein Tochterunternehmen der Neumann Kaffee Gruppe (Foto: Miguel Ferraz)
↓

„Blühende Kaffeemetropole“

Wann wurde in Hamburg die erste Kaffeeschänke eröffnet? Wie wurde die Stadt zum Zentrum für Handel und Veredelung? Ein Gespräch mit Katja Nicklaus, Kaffee-Expertin und Historikerin des Speicherstadtmuseums

Wann hat die Geschichte des Kaffees in Hamburg begonnen?
Im Jahr 1677 eröffnete die erste Kaffeeschänke, zum Leidwesen der Hamburger vier Jahre nach Bremen, aber acht Jahre vor Wien. Der Kaffee, konkret die Sorte Arabica, der aus dem Ursprungsland Äthopien über den Jemen und Syrien nach Europa gekommen war, blieb zunächst den Wohlhabenden vorbehalten.

Wie hat sich der Handel entwickelt?
Kaffee ist heute nach Erdöl das zweitwichtigste Handelsgut des Hamburger Hafens. Rund eine Million Tonnen Kaffee werden pro Jahr umgeschlagen. Jede zehnte Tasse Kaffee, die weltweit getrunken wird, nimmt diesen Weg. Damit gilt Hamburg als europaweit wichtigster Umschlagplatz für Rohkaffee.

Was waren die Meilensteine dieser Entwicklung?
Wichtig waren die Unabhängigkeit Brasiliens von Portugal 1822 und später im Jahr 1871 die Gründung der „Hamburg Südamerikanischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft“. Jetzt konnten regelmäßig Dampfer zwischen Hamburg und Südamerika verkehren und den Kaffee in großen Mengen in die Hansestadt bringen. In der Zeit der Industrialisierung wurde das Getränk auch von den Arbeitern in den Fabriken getrunken, um die langen Schichten durchzustehen. Für die Arbeiter im Hamburger Hafen gab es die sogenannten Kaffeeklappen – eine davon war die bis heute erhaltene Oberhafenkantine.

Welche Rolle spielte die Gegend der heutigen HafenCity?
Die Kaianlagen rund um den Sandtor- und Grasbrookhafen bildeten das Zentrum des modernen Hafens seit 1866. Die Speicherstadt war der Hauptschauplatz des Kaffeehandels, genauer gesagt der Block N-O am Sandtorkai, 1887 fertiggestellt. Im selben Jahr eröffnete hier die Kaffeebörse – nach New York und Le Havre weltweit die dritte. Hier wurden nicht mehr die neuesten Ernten und vorhandenen Lagerbestände verkauft, sondern Termingeschäfte gemacht. Man legte den Preis bei Vertragsabschluss fest und lieferte erst später. Ab 1900, während des Kaiserreichs, entwickelte sich Hamburg zur aufblühenden Handels- und Hafenmetropole. Im Ersten ebenso wie später im Zweiten Weltkrieg kam der Kaffeehandel fast vollständig zum Erliegen. 1943 wurde die erste Kaffeebörse zerstört. In den 50er Jahren startete der Kaffeehandel jedoch wieder durch. Als modernen zeitgeschichtlichen Ort kann man den Saal der 1956 neu wiedereröffneten Kaffeebörse besichtigen. Sie befindet sich im heutigen Ameron-Hotel. Für die 340-jährige Geschichte des Kaffees in Hamburg insgesamt ist man bei uns im Speicherstadtmuseum richtig.

Speicherstadtmuseum
Am Sandtorkai 36, 20457 Hamburg
Öffnungszeiten: Mo–So 10–17 Uhr
www.speicherstadtmuseum.de

↑
Katja Nicklaus (Foto: Miguel Ferraz)

Heimat in der Fremde

Seit zehn Jahren bietet Seafarers' Lounge den Crews von Kreuzfahrtschiffen eine Anlaufstelle. Hier gibt es Einkaufsmöglichkeiten und Wi-Fi, aber auch Beratung und Seelsorge. Markus Wichmann ist seit dem Anfang dabei

↑
Markus Wichmann, Geschäftsführer der Seafarers' Lounge, im Seemannsclub Duckdalben (Foto: Bina Engel)

Wenn ein Kreuzfahrtschiff in der HafenCity festmacht, dann freuen sich nicht nur die Passagiere auf den Landgang, sondern auch die Seeleute. Denn in der Seafarers' Lounge im Cruise Center finden sie, was sie für eine Pause vom harten Arbeitsalltag auf See brauchen: kostenloses Wi-Fi, um skypen oder online gehen zu können. Günstige Tarife für Ferngespräche nach Samoa, Madagaskar oder auf die Philippinen. Die Möglichkeit, Geld zu tauschen und nach Hause zu überweisen, wenn etwa ein Verwandter ins Krankenhaus muss oder das Schulgeld für die Kinder fällig wird.

„Wir bieten Unterstützung und Ansprechpartner bei Problemen jeglicher Art. Notfalls können wir auch bei arbeitsrechtlichen Fragen Kontakte vermitteln", sagt der 45-jährige Geschäftsführer der Deutschen Seemannsmission Seafarers' Lounge Hamburg gGmbH, Markus Wichmann. Auch anonyme Arztsprechstunden werden angeboten und gerne wahrgenommen, berichtet er – groß sei die Angst, aufgrund einer ernsthaften Krankheit den Job nicht weiter fortführen zu können. Ein Sortiment für Kosmetika und ein Asia-Shop mit indonesischen Tütensuppen gehören ebenfalls zu den Alltagshilfen in der Seafarers' Lounge.

Drei Missionen, eine Lounge

Am 10. April 2010 gründeten die drei Seemannsmissionen Hamburg, Altona und Harburg die Seafarers' Lounge in der HafenCity. Damals gab es weltweit nur zwei Einrichtungen dieser Art: in Venedig und in Fort Lauderdale. Da die Crews von Kreuzfahrtschiffen in der Regel keine Zeit haben, um in den Seemannsclub Duckdalben zu kommen, wurde die Seafarers' Lounge kurzerhand mit einem 40-Fuß-Conainer ins HafenCity Cruise Center integriert. „Die HafenCity ist immer unsere Heimat gewesen", sagt Wichmann. Auch privat ist der Diplombetriebswirt aus Kiel, der in Ottensen wohnt, oft in dem Stadtteil. Besonders gern besuchen er und sein Sohn am Wochenende den Grasbrookpark und den Lohsepark.

Heute ist die Seafarers' Lounge auch in den Cruise Centern in Steinwerder und Altona mit einem ähnlichen Angebot vertreten. Sie ist, obwohl die Seemannsmissionen christlichen Hintergrund haben, offen für Seeleute jeglichen Glaubens.

„Wo man bei uns auch andockt, man soll ein Stückchen Heimat in der Fremde finden", sagt Wichmann. Seit Jahren begleitet er das wenig bekannte Leben der Crewmitglieder hinter der Hochglanzkulisse des Kreuzfahrttourismus: Arbeitsphasen von neun Monaten hintereinander, oft 11 bis 14 Stunden am Tag. „Das führt leicht zu Überarbeitung, Übermüdung und Entfremdung von Familie und Freunden", sagt er. Mehr als 30.000 Seeleute suchen die Seafarers' Lounge im Jahr auf. Bei manchen Schiffsanläufen sind es 50, bei anderen knapp 1000, da kann es schon mal eng werden. Je nach Andrang sind zwei bis acht Mitarbeiter vor Ort.

„Fair übers Meer"

Zu Wichmanns Team gehören ein Diakon und eine Seemannsbetreuerin, sieben Bundesfreiwilligendienstler, die auch im Seemannsclub Duckdalben arbeiten, und viele Ehrenamtliche. Finanziert wird die Einrichtung durch eigene Einnahmen aus dem Asia-Shop, Gelder von der Stadt Hamburg, Spenden und freiwillige Schiffsabgaben der Reedereien pro Anlauf. „Die Seemannsmission war schon immer die Stimme der Seeleute, die sonst ungehört bleiben. Das sehen wir auch für die Seafarers' Lounge als unsere Aufgabe an", sagt Wichmann. In jüngster Zeit unterstützt er auch die Kampagne „Fair übers Meer", die sich mit dem Thema Nachhaltigkeit auf See beschäftigt. „Viele Menschen sprechen von Fair Trade, aber das Thema Fair Transport findet noch zu wenig Beachtung", sagt Wichmann. Zudem befindet er sich im Dialog mit Kreuzfahrtreedereien. „Eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen wäre es schon einmal, wenn die Seefrau oder der Seemann zumindest mal einen Tag im Monat frei hat", fordert er. Unterdessen zieht die Zentrale der Deutschen Seemannsmission zum 1. März 2020 von Bremen nach Hamburg. Die Geschäftsstelle des evangelischen Hilfswerks ist dann im Ökumenische Forum in der Shanghaiallee zu finden.

Die Lounge im Cruise Center HafenCity (Foto: Markus Wichmann) ↓

↑
Unterstützung im Alltag, etwa beim Ausfüllen von Formularen (Foto: Markus Wichmann)

Auch an dem neuen provisorischen HafenCity Cruise Center auf dem Baakenhöft soll die Seafarers' Lounge nach dem Wunsch der HafenCity Hamburg GmbH eine Betriebsperspektive bekommen. Spätestens aber wenn Ende 2022 das neue Cruise Center im Überseequartier eröffnen wird, bezieht sie dort neue Räume. „Wir hoffen, dort genug Platz für eine Karaoke-Maschine oder einen Billardtisch zu haben", sagt Wichmann. Der Billardtisch ist das Synonym für festen Boden unter den Füssen, verrät er: Auf Schiffen bringe es aufgrund des Seegangs keinen Spaß, Billard zu spielen. Doch zunächst einmal, im April 2020, feiert die Seafarers' Lounge im jetzigen Cruise Center HafenCity ihr zehnjähriges Jubiläum – mit vielen Unterstützern und freiwilligen Helfern. „Denn ohne die könnten wir das alles hier nicht machen", so Wichmann.

www.seafarers-lounge.de

Provisorisches Cruise Center im Bau

Ab Mai 2020 nimmt das neue Terminal auf dem Baakenhöft Kreuzfahrtschiffe mitten in Hamburg in Empfang. Auch für Veranstaltungen ist die großzügige Halle direkt am Wasser ausgelegt

↑
Das neue provisorische Cruise Center HafenCity eröffnet im Mai auf dem Baakenhöft. Im Hintergrund ein alter Hafenschuppen (Rendering: Andreas Wagner Architekten, Foto: André Dekker)

In nur sechs Monaten Bauzeit entsteht an der Spitze des Baakenhafens ein neues funktionales Gebäude: das provisorische HafenCity Cruise Center. Schon zum Hafengeburtstag Anfang Mai 2020 kann es von den ersten Schiffen angelaufen werden. Die ca. 100 Meter lange Halle ersetzt vorerst das bisherige Cruise Center, das nach 15 Jahren dem Baufortschritt im südlichen Überseequartier und am Strandkai weichen muss. Im Überseequartier wird bis Ende 2022 ein innovatives, vertikal integriertes Kreuzfahrtterminal mit benachbarten Hotels und Einkaufsflächen errichtet.

„Das Baakenhöft ist als Anlaufpunkt für Kreuzfahrtschiffe und als Veranstaltungsort geradezu prädestiniert. Reisende haben hier direkten Zugang zur HafenCity und zur weiteren Hamburger Innenstadt. Die Aussicht ist für alle Gäste einmalig", sagt Roland Gerloff als zuständiger Projektleiter bei der HafenCity Hamburg GmbH.

Die U-Bahnstation HafenCity Universität (U4) liegt quasi direkt vor der Gangway und Attraktionen wie die Elbphilharmonie und das Maritime Museum sind zu Fuß bequem erreichbar. Es werden jedoch auch Stellplätze für Kurzzeitparker, Taxis und Reisebusse eingerichtet. Das Baakenhöft soll auf diese Weise zumindest für das nächste Jahrzehnt für den Terminal- und Veranstaltungsbetrieb genutzt werden und damit auch die zukünftige Standortentwicklung stimulieren.

An der Kaimauer können kleinere Kreuzfahrtschiffe bis 230 Meter Länge festmachen. Die 800 Quadratmeter große lichte Halle Halle ist für Tagungen, Messen und Events mit bis zu 700 Personen ausgelegt. „Wir haben sie gezielt auch für diese zusätzlichen Bedarfe geplant und technisch ausgerüstet", so Gerloff. Nach außen wird das von Andreas Wagner Architekten (Hamburg) entworfene Gebäude mit einem Profilblech verkleidet, das durch unterschiedliche tiefe Profilierungen einen spannenden Licht-Schatten-Effekt erzeugt.

Die Freiräume am Baakenhöft werden unterdessen durch das neue Terminal nicht abgeschnitten, sondern bleiben bis auf die sicherheitsgeschützte Kaioperationsfläche an der Kaikante öffentlich zugänglich. Der alte Lagerschuppen auf dem Baakenhöft, der immer wieder temporär zum Beispiel für Kulturveranstaltungen genutzt wird, bleibt ebenfalls vorerst erhalten – bis einmal eine besondere öffentliche Nutzung in einem neuen Gebäude das Baakenhöft prägen wird.

Kontakt für Eventanfragen:
HafenCity Hamburg GmbH
Jens Hartwig
Tel. 040-37472670
hartwig@HafenCity.com

Henning-Voscherau-Platz eingeweiht

Der Vorplatz der HafenCity Universität wurde nach dem 2016 verstorbenen Gründervater der HafenCity benannt

Der letzte namenlose Platz der HafenCity am Wasser heißt seit Ende September 2019 nach Hamburgs früherem Ersten Bürgermeister Henning Voscherau (Jahrgang 1941, Amtszeit 1988–1997). „In seine Amtszeit fiel die wegweisende Entscheidung, die ehemaligen Hafen- und Industrieflächen in eines der größten innerstädtischen Stadtentwicklungsvorhaben Europas zu verwandeln", würdigte der amtierende Erste Bürgermeister Dr. Peter Tschentscher bei der Einweihung das Wirken eines seiner Vorgänger. Voscherau hatte in der Folge der Deutschen Wiedervereinigung erkannt, dass Hamburg national und europaweit eine neue Rolle zufiel. In der Entwicklung einer intensiv gemischten Arbeits-, Wohn-, Kultur- und Freizeitnutzung auf den brachfallenden Hafenflächen sah er die historische Chance zur strategischen Erweiterung der Hamburger City. Bereits 1991 erteilte Voscherau inoffiziell den Auftrag, die Umwandlung des innerstädtischen Hafenrands zu prüfen. Mit einer vertraulichen städtebaulichen Studie wurde der bekannte Hamburger Architekt Prof. Volkwin Marg beauftragt. 1997 stellte Voscherau schließlich seine „Vision HafenCity" im Überseeclub der Öffentlichkeit vor.

Der Platz, der an ihn erinnert, liegt zwischen der HafenCity Universität und dem Ensemble Watermark. Der Baakenhafen und der Magdeburger Hafen münden dort in die Elbe, der Blick reicht von den Hafenterminals auf der Südseite bis zum Überseequartier. Die Promenade wird von Radfahrern und Joggern, von Studierenden und Touristen belebt. „Ich bin sicher, dass ihm dieser Ort gefallen hätte", so seine Witwe Annerose Voscherau. Ein besonderer Dank ging an die HafenCity Universität: Diese benennt ihre Adresse in Henning-Voscherau-Platz 1 um.

Annerose Voscherau, Hamburgs Erster Bürgermeister Dr. Peter Tschentscher und der Bezirksamtsleiter von Hamburg-Mitte Falko Drossmann bei der Platzeinweihung Ende September 2019 (Foto: Thomas Hampel) ↓

Science City Hamburg Bahrenfeld

Im Westen Hamburgs entsteht ein neues Wissenschafts- und Stadtquartier. Für die Entwicklung und Koordination wurde eine weitere Tochtergesellschaft der HafenCity Hamburg GmbH gegründet: die Science City Hamburg Bahrenfeld GmbH

Hamburg entwickelt sich zunehmend von der Handelsstadt zur international wahrgenommenen Wissenschaftsmetropole. Die Einrichtung von Top-Forschungsinstituten der Max-Planck-Gesellschaft und der Fraunhofer-Gesellschaft, die Kooperation zwischen der HafenCity Universität und dem Massachusetts Institute of Technology (MIT) und erst Recht der im Sommer 2019 erlangte Status der Universität Hamburg als eine von elf Exzellenzuniversitäten in Deutschland unterstreichen das. Vor diesem Hintergrund wächst in den kommenden Jahren im Westen der Freien und Hansestadt ein komplett neues Wissenschafts- und Stadtquartier: die Science City Hamburg Bahrenfeld. Ausgehend von dem bestehenden und sich stark weiterentwickelnden Forschungscampus (DESY) entsteht ein komplexer Stadtraum mit hoher Lebensqualität: Wissenschaftseinrichtungen, forschungsnahe Start-ups, Wohnungen, Freizeitflächen sowie ein direkter Anschluss an das Hamburger Schnellbahnnetz sind geplant. Voraussetzung ist die Verlagerung der Trabrennbahn Bahrenfeld.

Als Entwicklungsgesellschaft wird die Science City Hamburg Bahrenfeld GmbH zuständig sein. Ihre Aufgaben umfassen unter anderem die Flächenentwicklung, infrastrukturelle Erschließung sowie Koordination und Kommunikation eines Kernareals. Die Gesellschaft wurde als hundertprozentige Tochter der HafenCity Hamburg GmbH gegründet und hat bereits die Arbeit aufgenommen. Geschäftsführer sind Prof. Jürgen Bruns-Berentelg (Vorsitz) und Giselher Schultz-Berndt. Die Arbeit koordiniert Kerstin Fröhlich, für Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung ist André Stark zuständig.

Glückwunsch

Als „Bauwerke des Jahres 2018“ zeichnete der Architekten- und Ingenieurverein Hamburg e. V. gleich zwei Bauwerke in der HafenCity aus. Der Himmelsberg im Baakenpark erhielt den Sonderpreis „Geotechnisches Ingenieurbauwerk 2018“. Ähnlich einer Pyramide auf einer Grundfläche von 400 Quadratmetern in händischer Präzisionsarbeit Sandschicht für Sandschicht aufgeschüttet, überzeugte er die Jury mit seiner markanten Topografie, den vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten und dem „Mut des Bauherren (HafenCity Hamburg GmbH) zu einem klaren Statement“. Auch die im Dezember 2018 eröffnete U-Bahnhaltestelle Elbbrücken wurde für seine „perfekte Symbiose zwischen vorbildlicher Architektur und moderner Ingenieurleistung“ ausgezeichnet. Die U-Bahnstation der U4 wurde am 15. Dezember um eine S-Bahnhaltestelle (S3/ 31) erweitert (Entwurf beider Stationen: gmp architekten – vgl. S. 4).

↑
Von außen sieht man nicht, was für eine raffinierte Konstruktion der Himmelsberg ist. Das Innere besteht aus mehreren Lagen an Füllsanden, die von Geogittern umschlossen werden. Am Fuß des Bergs befinden sich Elemente aus Stahlbeton und Basaltsteinen. An den steilen Außenseiten des Bergs wurden vorkultivierte Gräsermatten angelegt und mithilfe von Stahlgittern miteinander verhakt (Foto: Miguel Ferraz)

Termine

08. 02. Workshop Leitbild Quartiersmanagement
11 – 16.30 Uhr, Ökumenisches Forum, Shanghaiallee 12, 20457 Hamburg
Gemeinsam mit den Bewohner entwickelt die HafenCity Hamburg GmbH ein Leitbild für das künftige Quartiersmanagement, um zu beschreiben, wie das soziale Miteinander und die Nutzung von Gemeinschaftseinrichtungen gestaltet werden sollen. Auf dem Workshop geht es im Schwerpunkt um die drei entstehenden Gemeinschaftshäuser im Grasbrookpark, im Lohsepark und im Baakenpark: Welche Nutzungen und Aktivitäten soll dort stattfinden? Für wen sind Räume und Angebote gedacht? Interessierte sind zu dem Workshop herzlich willkommen. Für Getränke und Verpflegung ist gesorgt, Eintritt frei.

Bis 16. 02. Fotoausstellung
Täglich (auch montags) 10.00 – 18.00 Uhr
Automuseum PROTOTYP, Shanghaiallee 7, 20457 Hamburg
Das Automuseum PROTOTYP zeigt Aufnahmen des Oldtimer-Rennens Mille Miglia in Italien. Benjamin Pichelmann fotografierte die Bilder 2014 bis 2018 sowohl vom Streckenrand aus wie auch als Beifahrer im historischen Rennwagen.

↑
Gemeinschaftshaus im Lohsepark (Entwurf und Visualisierung: rehtmeierschlaich architekten)

10. – 13. 03. MIPIM
Halle/Stand R8.B20
Auf der 31. Ausgabe der führenden internationalen Immobilienmesse MIPIM in Cannes ist der Hamburg/HafenCity-Stand erneut vertreten. Für den Branchentreff wird mit intensivem Andrang und Austausch gerechnet. Mit dabei unter den Ausstellern aus über hundert Ländern: der Hamburg/HafenCity-Stand. Neben der HafenCity im Endspurt werden die neuen Hamburger Stadtentwicklungsgebiete Billebogen, Grasbrook und Science City Hamburg Bahrenfeld vorgestellt.

In eigener Sache

↑
Dr. Andreas C. Kleinau (Foto: Marek & Beier Fotografen)

Der Aufsichtsrat der HafenCity Hamburg GmbH und die Senatskommission für öffentliche Unternehmen stellten Ende Oktober 2019 die ersten Weichen für die Nachfolge in der Geschäftsführung der städtischen Entwicklungsgesellschaft. Zum 01. November 2020 tritt Dr. Andreas C. Kleinau in die Geschäftsführung ein. Der 53-jährige geschäftsführende Gesellschafter der Beratungsfirma combine Consulting, der combine mitbegründet hat, soll für eine einjährige Übergangszeit gemeinsam mit dem amtierenden Vorsitzenden der Geschäftsführung Prof. Jürgen Bruns-Berentelg und dem Geschäftsführer Giselher Schultz-Berndt die Geschicke der Firma lenken. Ab 01. November 2021 übernimmt Dr. Kleinau den Vorsitz der Geschäftsführung von Prof. Bruns-Berentelg.

Die Suche nach einem Nachfolger für Schultz-Berndt beginnt ebenfalls 2020. Beide Geschäftsführer scheiden aus Altersgründen aus. Die HafenCity Hamburg GmbH ist – direkt oder über hundertprozentige Tochterfirmen – für vier große Stadtentwicklungsvorhaben in Hamburg zuständig: HafenCity, Billebogen, Grasbrook und Science City Hamburg Bahrenfeld. 2019 zählte die Firma rund 60 Mitarbeiter.

Kontakt & Impressum

Für ein kostenloses Abonnement oder für Fragen und Kommentare schicken Sie uns ein Fax an die +49 (0)40 374726 - 26 oder schreiben Sie eine E-Mail an newsletter@hafencity.com

Verlag: HafenCity Hamburg GmbH, Osakaallee 11, 20457 Hamburg, hafencity.com
V. i. S. d. P.: Henrike Thomsen
Redaktion: Henrike Thomsen, Anika Lütjen
Texte und Mitarbeit: Andrea Bittelmeyer, Gunnar Herbst, Anika Lütjen, Henrike Thomsen

Design: rock&stars digital GmbH, Hamburg
Korrektorat: Gustav Mechlenburg
Druckerei: Langebartels & Jürgens, Hamburg

57. Ausgabe, Hamburg, Januar 2020
© 2020 All rights reserved

Diese Publikation wurde auf umweltfreundlichem FSC-zertifiziertem Papier gedruckt.