

Themen Quartiere Projekte



Einzigartiges Hochhaus

An den Elbbrücken geht die Hafen-City ganz neue Wege – mit einem besonders skulpturellen Hochhaus
Seite 51

Nachhaltigkeit

Europas größtes quartiersbezogenes Innovationsprojekt für Car-sharing & Elektromobilität
Seite 56

Überseequartier

Seit Anfang 2017 laufen die Aushubarbeiten für die Baugrube, danach beginnt der Hochbau
Seite 28

Inhalt

Stand der Flächenentwicklung

Editorial

Projekt

Über die Hafencity 06

Der Masterplan 12

Quartiere

Am Sandtorkai/Dalmanckai 16

Am Sandtorpark/Grasbrook 19

Brooktorkai/Ericus 22

Strandkai 28

Überseequartier 28

Elbtorquartier 34

Am Lohsepark 39

Oberhafen 43

Baakenhafen 46

Elbbrücken 51

Themen

Nachhaltigkeit 56

Infrastruktur 61

Kulturelle Höhepunkte 66

Soziale Entwicklung 73

Öffentliche Stadträume 76

Daten und Fakten

Hafencity Hamburg GmbH 82

Aus Hafen entsteht Stadt 84

Daten und Fakten 86

Straßenverzeichnis Hafencity

Impressum



Stand der Flächenentwicklung

- 01** U-Bahnstation Baumwall (U3)
 - 02** Jungfernstieg
 - 03** Binnenalster
 - 04** Rathaus
 - 05** Speicherstadt (Weltkulturerbe)
 - 06** Mönckebergstraße
 - 07** U-Bahnstation Meißberg (U1)
 - 08** Hauptbahnhof
 - 09** Hamburger Kunstmeile
 - 10** Kehrwiederspitze
erbaut 1996–1999
 - 11** Elbphilharmonie
Konzerthallen, Hotel, Wohnen, Parken
 - 12** Traditionsschiffhafen
 - 13** Marina am Grasbrookhafen
 - 14** Schulen: Grundschule am Sandtorpark, Grundschule Baakenhafen sowie Gymnasium am Lohsepark
 - 15** Kühne Logistics University/ MSH Medical School Hamburg
 - 16** Cruise Center HafenCity/Hotel
 - 17** U-Bahnstation Überseequartier (U4)
 - 18** HafenCity Universität
 - 19** Internationales Maritimes Museum Hamburg
 - 20** denk.mal Hannoverscher Bahnhof
 - 21** U-Bahnstation HafenCity Universität (U4)
 - 22** Sportflächen in der HafenCity
 - 23** U- und S-Bahnstation Elbbrücken (U4)
- A** Quartier Am Sandtorkai/ Dalmannkai
Wohnen und Arbeiten am Sandtorhafen / Traditionsschiffhafen
 - B** Quartier Am Sandtorpark/ Grasbrook
Wohnen, Arbeiten und Schule am Park
 - C** Quartier Brooktorkai/Ericus
Arbeiten und Wohnen am zentralen Entree zur HafenCity
 - D** Quartier Strandkai
Wohnen und Arbeiten auf dem Strandkai
 - E** Überseequartier
Herz der HafenCity mit Einkaufen, Kultur, Unterhaltung, Büros und Wohnen
 - F** Elbtortquartier
Wissensquartier mit HafenCity Universität, Elbarkaden, Arbeiten und Wohnen
 - G** Quartier Am Lohsepark
 - H** Quartier Oberhafen
Kreativ- und Kulturquartier
 - I** Quartier Baakenhafen
Wohnen, Freizeit und Arbeiten in doppelter Wasserlage
 - J** Quartier Elbbrücken
Metropolitanes Geschäfts- und Wohnquartier

Fertiggestellt	Anhandgabe	Flächenvorbereitung
Im Bau/ Bauvorbereitung	Ausschreibung/ Anhandgabereife	



34

Fertigstellung: Bis Anfang 2018 entsteht im Elbtorquartier eine stilprägende Landmarke – ein rund 70 m hoher und 18-geschossiger Büroturm am Wasser



51

Quartier Elbbrücken: Die nächsten Grundstücke werden ausgelobt. Es entsteht ein hochurbaner, infrastrukturell hervorragend erschlossener Innovationsort



56

Innovation: Die HafenCity setzt zukunftsweisende Standards durch nachhaltige Stadttransformation – durch neue Mobilitätskonzepte, Wärmeversorgung und „grüne“ Gebäudequalitäten



28

Baustart: Im Überseequartier beginnen die umfangreichen Aushubarbeiten für die Baugrube. Es entsteht das großstädtischste und zugleich besucherintensivste Quartier der HafenCity



39

denk.mal Hannoverscher Bahnhof: Am 10. Mai 2017 wird der zentrale historische Gedenkort eröffnet

46

Baustart: Das zentrale Nachbarschaftsareal im südlichen Teil des Baakenhafenquartiers geht in Bau. Das nachhaltige „urbane Dorf“ inmitten der Großstadt nimmt Formen an





Die Bagger rollen. Kräne drehen sich. Es wird gehämmert und gebohrt. Im Frühjahr 2017 hat die HafenCity an vielen Orten gleichzeitig den Charakter einer Großbaustelle. Das ist wenig verwunderlich, derzeit sind insgesamt neun Projekte mit rund 180.000 m² BGF im Bau, darunter das letzte Grundstück im nördlichen Überseequartier, die große Baustelle Watermark, Freeport und Shipyard mit einem 70 Meter hohen Turmgebäude sowie die ersten Projekte im Quartier Baakenhafen. Hinzu kommen 2017 weitere rund 320.000 m² BGF, wenn die Wohnbebauung am Strandkai mit u.a. zwei hochwertigen Wohntürmen (mit insgesamt rund 500 Wohneinheiten), das zentrale Nachbarschaftsareal im Quartier Baakenhafen sowie das südliche Überseequartier in Bau gehen. Letzteres ist nicht nur wegen seiner Mischungsintensität und der Realisierungsgröße international ohne Vorbild. 23 Prozent der Flächen sind Einzelhandelsflächen, dazu kommen Flächen für Gastronomie, Entertainment, Büro und Hotelflächen sowie circa 1.100 Wohnungen und rund 6.100 Arbeitsplätze.

Doch das ist längst noch nicht alles. Im Osten der HafenCity sehen wir schon in wenigen Jahren ein weiteres Gesicht der Stadt der Zukunft: als hochurbaner, infrastrukturell hervorragend erschlossener Innovationsort. Spätestens hier wird jedem klar, dass intelligente Stadtentwicklung niemals nur durch das Weiterbauen von Stadt erreicht werden kann. Vielmehr geht es dabei um eine wirkmächtige Transformation von Stadt in ihren gesamten Ansprüchen – von Urbanität über Nachhaltigkeit bis hin zu ihrer Funktion als Innovationstreiber. Derzeit werden in den östlichen Quartieren der HafenCity die Grundlagen dafür gelegt und die nächsten Wohn- und Bürogebäude mit hohen Nachhaltigkeitsansprüchen ebenso geplant wie ambitionierte Konzepte nachhaltiger Mobilität. Allein das östlichste und größte Quartier der HafenCity, Elbbrücken, umfasst ein Neubauvolumen von 560.000 m² Bruttogrundfläche. Es bietet ein Potenzial für 13.000 Arbeitsplätze sowie große Möglichkeiten als attraktiver Wohnstandort mit rund 1.100 Wohnungen. Drei Projekte wurden hier bislang anhandgegeben, weitere folgen in den kommenden Monaten: Neben einem gemeinsamen Präventionszentrum der beiden Berufsgenossenschaften BGW und VBG, für das derzeit der Architektenwettbewerb läuft,

realisiert das internationale Fotovoltaikunternehmen Enerparc seinen Unternehmenssitz. Zum innovativen Gebäudekonzept gehören die Integration von Mitarbeiter-Start-ups sowie ambitionierte Nachhaltigkeitsstandards. Die OVG Real Estate GmbH realisiert zudem ein innovatives „High-Tech Smart-Building“ mit höchsten Digitalisierungs- und Nachhaltigkeitsstandards, das als neuer Beschäftigungsmotor verschiedenen Unternehmen ein herausragendes Wachstumsumfeld bieten wird.

Ganz neue Wege geht die HafenCity schließlich an der östlichsten Spitze des Quartiers, unmittelbar an den Elbbrücken. Als neues, südliches Entree der inneren Stadt ist hier ein imposantes, einzigartiges und skulpturales Hochhaus möglich. Als Nutzungen kommen Büro, Hotel, publikumsbezogene Nutzungen und ggf. sogar Wohnen in Betracht. Das international herausragende Projekt könnte noch bis Ende 2017 vergeben werden.

Zuletzt noch ein Hinweis in eigener Sache: So wie die HafenCity Hamburg heute eine andere ist als in der Anfangsphase – nicht mehr nur überwiegend Baustelle, sondern ein lebendiger, kulturell vielfältiger Lebensort für 2.800 Bewohner, Arbeitsort für circa 12.000 Beschäftigte in über 730 Unternehmen sowie Lernort für 5.000 Studierende. So wie sie sich in ihren planerischen und konzeptionellen Grundfragen ständig weiterentwickelt und die HafenCity Hamburg GmbH Innovationspfade für diese Stadtentwicklung generiert. So entwickelt sich auch deren Kommunikation weiter. In diesem Zusammenhang wurde die bereits seit über 15 Jahren erfolgreich etablierte Corporate Identity der HafenCity im Sinne eines zeitgemäßen und zukunftsfähigen Auftretts kritisch überprüft und das Corporate Design angepasst. Ein Ergebnis dieses mehr als nur ästhetischen Prozesses halten Sie mit der vorliegenden, 27. Ausgabe unserer Hauptinformationsbroschüre „Themen Quartiere Projekte“ in Ihren Händen. Viel Vergnügen und Erkenntnisgewinn bei der Lektüre wünscht

Ihre HafenCity Hamburg GmbH

J. Bruns-Berensky

Über die Hafencity

Europas größtes innerstädtisches Stadtentwicklungsvorhaben als Modell für die neue europäische City am Wasser

Mit der Entwicklung eines neuen Stadtraums entlang der Elbe setzt Hamburg über Europa hinaus neue Maßstäbe als ambitionierte integrierte Stadtentwicklung, die lokale Bedürfnisse und globale Anforderungen gleichermaßen integriert. Auf einer Fläche von 157 ha entsteht eine lebendige Stadt mit maritimem Flair, die anders als reine Büro- und Einzelhandelsdominierte City-Räume die verschiedenen Nutzungen Arbeiten, Wohnen, Bildung, Kultur, Freizeit, Tourismus und Einzelhandel miteinander verbindet. Was die Hafencity ebenfalls von vielen anderen großen Stadtentwicklungsvorhaben in Wasserlage unterscheidet, sind ihre besonders zentrale Lage und der hohe Qualitätsanspruch, der sich u. a. in der feinkörnigen Nutzungsmischung, dem Urbanitätskonzept und der ökologischen Nachhaltigkeit, der sozialen Mischung und der Begegnungsfähigkeit sowie vielen kleinen und größeren Innovationen niederschlägt. Als einzigartig können auch die intensiven Wechselbeziehungen von Land und Wasser gelten, da die Hafencity trotz Hochwassergefahr nicht eingedeicht, also nicht vom Wasser abgeschnitten wird. Vielmehr wird das Gebiet, mit Ausnahme der Kai- und Uferpromenaden sowie der Wasserlagen der Plätze, auf ca. 8–9 m ü. NN angehoben. Durch diese Warftkonzeption erhält das frühere Hafen- und Industrieareal eine neue charakteristische Topografie, die den Zugang zum Wasser und das hafentypische Milieu bewahrt und gleichzeitig den Hochwasserschutz gewährleistet.

Neues urbanes City-Konzept am Wasser

Die Zielsetzungen der Hafencity-Entwicklung sind sehr weitreichend. Es gilt, ein neues Stück Stadt am Wasser städtebaulich-archi-

tektonisch, nutzungs- und identitätsbezogen, aber auch emotional neu zu definieren. Dass die Hafencity fast ausschließlich aus Neubauten besteht, hat verschiedene Gründe: Zunächst erfordert der Hochwasserschutz über das Warftkonzept eine völlig neue Stadtebene mit neuer Infrastruktur. Darüber hinaus war das Areal früher – neben einigen markanten Gebäuden – überwiegend mit eingeschossigen Schuppen bebaut, von denen, außer im Quartier Oberhafen, nur wenige erhalten werden konnten oder überhaupt erhaltenswert waren. Ins-



Enge Wechselbeziehungen von Land und Wasser prägen das Stadtbild in der Hafencity

gesamt werden so mehr als 2,4 Mio. m² Bruttogrundfläche (BGF) neu gebaut. Es entstehen rund 7.000 Wohnungen für mehr als 14.000 Einwohner, Dienstleistungsflächen mit bis zu 45.000 Arbeitsplätzen (davon 35.000 Büroarbeitsplätze), Bildungseinrichtungen, Gastronomie, Einzelhandels-, Kultur- und Freizeitangebote sowie Parks, Plätze und Promenaden – für rund 80.000 Besucher täglich, die nach der Gesamtfertigstellung erwartet werden.

Ausgangspunkt der städtebaulichen und architektonischen Neuerfindung des Ortes sind die gewachsenen Strukturen Hamburgs. Wichtige Milieugeber sind die Speicherstadt, die charakteristischen Hafenbecken, einige wichtige Bestandsbauten sowie die Horizontalität und die Sichtlinien der inneren Stadt. Prägend ist zudem die Verwendung des roten Klinkers gegenüber der Speicherstadt und im Zentrum der HafenCity.

Entwicklung von West nach Ost

Die HafenCity wird von Westen nach Osten und von Norden nach Süden entwickelt. 62 Projekte sind fertiggestellt, weitere 70 Vorhaben in Bau oder Planung; ca. 1,29 Mio. m² BGF sind durch Verkauf der Grundstücke oder Anhandgaben gesichert. In den westlichen Quartieren ist die urbane Qualität der HafenCity schon deutlich zu spüren. Die HafenCity hat sich als beliebter Wohnstandort und Arbeitsort fest etabliert: Rund 1.800 Wohnungen sind fertiggestellt, mehr als 730 Unternehmen mittlerweile vor Ort. 2017 bauen weitere Unternehmen wie Engel & Völkers an der Vollendung ihrer neuen Zentrale in der westlichen HafenCity oder planen an den Elbbrücken High-Tech Smart-Buildings wie die OVG Real Estate oder, wie das Unternehmen Enerparc, kreieren hier neue nachhaltige und integrierte Arbeitswelten.

Den Anfang der HafenCity-Entwicklung machte das 2009 fertiggestellte Quartier Am Sandtorkai/Dalmannkai. Auf dem dortigen historischen Kaispeicher A wurde Anfang 2017 Hamburgs neues herausragendes, international viel gelobtes Wahrzeichen, die von Herzog & de Meuron entworfene Elbphilharmonie mit ihren zwei Konzertsälen, einem Fünf-Sterne-Hotel und ca. 45 Wohnungen, eröffnet. Als zweites großes, fast fertiges Quartier folgte Anfang 2011 das bei vielen jungen Familien beliebte Quartier Am Sandtortpark/Grasbrook. Hier befindet sich seit 2009 die erste Grundschule mit Kita sowie seit 2013 der beliebte, von Grundschulern mitgestaltete Grasbrookpark. Am Strandkai entstanden



Mit der HafenCity wächst die Fläche der Hamburger City um 40 Prozent. Südlich der historischen Speicherstadt entsteht ein ganz neuer Innenstadt-Stadtteil mit einer urbanen Mischung aus Wohnen, Arbeiten, Bildung, Kultur, Freizeit, Tourismus und Handel (Bild zeigt Stand Sommer 2016)

2009 mit der Unilever-Zentrale und dem Marco-Polo-Tower als erste Hochbauten ein vielfach prämiertes Ensemble aus Bürogebäude und Wohnturm. Gleichzeitig wurden die ersten direkt an der Elbe liegenden Freiräume eröffnet.

Während auf dem benachbarten östlichen Areal Engel & Völkers bis Anfang 2018 den Bau des neuen Firmensitzes inklusive Wohnbebauung vollendet, geht die letzte große unbebaute Fläche in der westlichen HafenCity, der westliche Strandkai, Mitte 2017 in Bau. Unter anderem ge-

hören zwei Türme und mehrere siebengeschossige Gebäude mit nahezu 500 Wohnungen zum Ensemble. Seit 2011 vollständig fertiggestellt ist das Quartier Brooktorkai/Ericus mit den beiden bislang größten Büronutzern der HafenCity: DNV Germanischer Lloyd und Spiegel-Gruppe.

Im nördlichen Überseequartier leben schon heute über 500 Bewohner, viele Geschäfte und Dienstleister haben entlang des Überseeboulevards eröffnet, und das Areal ist ein erfolgreicher Unternehmenssitz. Im Dezember 2012

nahm die neue U-Bahnlinie U4 mit der Haltestelle Überseequartier den regulären Betrieb auf. Nach der Übernahme der Gesamtentwicklung des südlichen Überseequartiers durch Unibail-Rodamco wurden 2015 das gesamte Nutzungskonzept und die städtebauliche Struktur umfassend überarbeitet und für alle elf Gebäude neue Architekturen entworfen. Seit Anfang 2017 laufen die umfangreichen Arbeiten für die Baugrube, bevor anschließend die Hochbauarbeiten beginnen. Bis 2021 entsteht bei dem vermutlich größten integrierten Immobilienvorhaben Euro-

pas ein Areal mit insgesamt ca. 270.000 m² BGF Einzelhandel, Gastronomie, Hotel, Entertainment, Büro, Wohnen und Kreuzfahrtterminal.

Auf zu neuen Ufern

Im Elbtorquartier, wo 2008 das Internationale Maritime Museum im historischen Kaispeicher B eröffnete und seit 2012 das Ökumenische Forum beheimatet ist, bezogen im April 2014 rund 2.500 Studenten das neue Gebäude der Hafencity Universität (HCU) unmittelbar an der Elbe. Seit August 2013 fährt die U4 bis zur Haltestelle Hafencity Universität. Bis 2018 entsteht neben der HCU das Gebäudeensemble Freeport, Watermark und Shipyards – mit einem 70 m hohen Bürohaus sowie weiteren Wohn- und Bürogebäuden.

Im Quartier Am Lohsepark bezog der Mineralölkonzern Marquard & Bahls an der Shanghaiallee im Spätsommer 2016 seine neue Firmenzentrale. Seit Juli 2016 ist zudem der Lohsepark vollständig fertiggestellt und ein beliebter Treffpunkt für Nachbarn und Hamburger. Gleichzeitig wurde der in den Park integrierte Teil des denkmalgeschützten Bereichs mit dem teilweise erhaltenen Bahnsteig folgt im Mai 2017.

Während im Oberhafen bis Sommer 2017 die nächsten Kultur- und Kreativnutzer einziehen, entsteht am Baakenhafen eine dichte Mischung aus intensiver Wohn- und Freizeitnutzung mit über 3.000 Wohnungen, grünen Freiräumen und Arbeitsplätzen sowie einem Bildungs- und Frei-

zeitzentrum. Allein 2017 beginnen die Bauarbeiten auf insgesamt fünf Grundstücken rund um den zentralen Lola-Rogge-Platz, zwei weitere Vorhaben auf der Nordseite des Hafenbeckens sind schon im Bau. Bis Ende 2017 sind alle Wohnbaugrundstücke im Quartier vergeben und ein erheblicher Teil im Bau. An den Elbbrücken, dem östlichsten Quartier der Hafencity, werden nach dem erfolgreichen Abschluss der städtebaulichen und freiräumlichen Wettbewerbe die infrastrukturellen Konturen eines verdichteten hochurbanen Wohn- und Geschäftsareals zunehmend sichtbar. Die überwiegend unterirdische 1,3 Kilometer lange Verlängerung der U4 bekommt bereits ihre Gleise, Ende 2018 wird die oberirdische Station Elbbrücken in Betrieb gehen. Da sie ab 2019 durch eine gläserne Fußgängerbrücke mit einer ebenfalls neuen S-Bahnstation verbunden wird, entsteht ein ganz neuer ÖPNV-Knoten. Am Kopfende des Baakenhafens ist bereits Fläche für den Amerigo-Vespucci-Platz aufgeschüttet, der 2019 eröffnet wird. Auch die Grundstücksentwicklung hat bereits begonnen, Bauherren wurden akquiriert, Architekturwettbewerbe laufen, weitere Grundstücke werden 2017 ausgeschrieben und anhandgegeben.

Entwicklungsprozess

Seit 1997 bündelt die Hafencity Hamburg GmbH (bis 2004 Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung GHS) als städtischer Entwicklungsmanager, Grundstückseigentümer und Bauherr der Infrastruktur alle Aktivitäten der Hafencity-Entwicklung. Seit dem 1. Oktober 2006 hat das Hafencity-Gebiet den Sta-

tus eines sogenannten Vorranggebietes inne: Alle Bebauungspläne werden in der Kommission für Stadtentwicklung parteiübergreifend beraten, von der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) erarbeitet und auch die Baugenehmigungen von der BSW erteilt. Weil für die Konzept- sowie Architekturqualität international hohe Standards gesetzt werden, ist die Gewinnung von Bauherren und Nutzern, die bei der Setzung der Qualitäten mitwirken und dabei innovative Wege gehen wollen, besonders wichtig. Die für Wohnnutzung vorgesehenen Grundstücke werden ausgelobt, der Wettbewerb entscheidet. Ausschlaggebend ist nicht der höchste erzielbare Verkaufspreis, sondern die Qualität der Nutzungskonzepte. Flächen für Bürogebäude dagegen werden in der Regel nicht ausgeschrieben. Stattdessen bewerben sich bei der Hafencity Hamburg GmbH Unternehmen, die mit ihren Mitarbeitern mindestens 60 bis 70 Prozent eines zu errichtenden Gebäudes selbst nutzen wollen.

Es gilt jedoch: Erst wenn die Kommission für Bodenordnung zustimmt, folgt die sogenannte Anhandgabe, die exklusive Option mit Planungsverpflichtung. Der Bauherr/Nutzer muss in Abstimmung mit der BSW und der Hafencity Hamburg GmbH einen Architekturwettbewerb durchführen, kann Bodenuntersuchungen in Auftrag geben und die Baugenehmigung vorbereiten. Die Hafencity Hamburg GmbH, die Behörden und der Käufer stehen während dieser Zeit in ständigem Dialog. Der Vorteil dieses Verfahrens für den Bauherrn: Er muss den Kaufpreis erst nach Erlangung der Baugenehmigung (und Kauf) zahlen und hat zuvor ausreichend Zeit, um

sein Produkt zu optimieren, die Finanzierung zu sichern und eventuell weitere Nutzer zu akquirieren. Die Stadt erhält sich hingegen für ca. einhalb Jahre nach Anhandgabe die Möglichkeit, in der Entwicklungsphase intensiv steuernd die Qualität zu sichern. Da vor Erlangung der Baugenehmigung das Grundstück nicht verkauft wird, ist die Einhaltung von Nutzungskonzepten und Zeitplänen gewährleistet und die Bauqualität wird gesichert. Kurzum: Es wird ein kooperatives, anspruchsvolles und verlässliches Entwicklungsverhalten gefördert. Sowohl die Stadt als auch der Bauherr minimieren dabei Risiken und Kosten und optimieren Zeitabläufe und die Qualität. Denn für Hamburg ist die Hafencity nicht primär ein großes Immobilienprojekt, dessen Einzelprojekte möglichst schnell und effizient realisiert werden sollen – es soll vielmehr vorbildliche Stadtqualität im Kontext einer Neudefinition von City für das 21. Jahrhundert entstehen. Das zeigt sich keineswegs nur städtebaulich, architektonisch oder nutzungsbezogen. Da die Hafencity laufend in ihrer Planung und Konzeption angepasst wird, erhält derzeit z.B. das Thema Nachhaltigkeit mit den Konzeptionen zur nachhaltigen Mobilität neue Facetten und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur notwendigen urbanen Transformationsstrategie durch die Hafencity. Aber auch soziale Nachhaltigkeit und soziale Resilienz sind Themen, die fortlaufend strategisch weiterentwickelt werden. Somit ist es heute die vorrangigste Aufgaben der Hafencity, die Kontinuität der Stadtentwicklung sowie die Neuerfindung von Stadt für die Hansestadt Hamburg und die Zukunft Hamburgs gleichzeitig zu definieren.



Zehn unterschiedliche Quartiere bilden die Hafencity

Der Masterplan: Ausgangspunkt der Entwicklung

Ein flexibles Grundgerüst unterschiedlicher Stadtquartiere als Grundlage für gute Stadtentwicklung



Mit dem überarbeiteten städtebaulichen Konzept des Masterplans 2010 für die östliche HafenCity nimmt die HafenCity insgesamt Gestalt an und schreibt die Erfolgsgeschichte der westlichen Quartiere nun bis an die Elbbrücken fort (Stand Februar 2017)

Die HafenCity ist eines der markantesten Stadtentwicklungsvorhaben in Wasserlage weltweit. Auf der Basis einer anspruchsvollen Konzeption erweitert sie die Fläche der Hamburger City um 40 Prozent. Impulswirkung hat die Entwicklung damit sowohl für die bestehende City und die gesamte Hansestadt mit ihren rund 1,8 Mio. Einwohnern als auch für die ca. 5 Mio. Einwohner zählende Metropolregion. Hamburgs Identität als maritime Stadt wird weiter gestärkt, während die HafenCity gleichzeitig ein Modell für die Entwicklung der europäischen City des 21. Jahrhunderts ist. Schon heute gilt sie als Vorzeigeprojekt für große internationale Stadtentwicklungsprojekte, auch wenn sich der Entwicklungszeitraum noch bis 2025/30 erstreckt.

Masterplan 2000: die Entwicklungsgrundlage

Ein am 29. Februar 2000 vom Senat der Freien und Hansestadt beschlossener Masterplan HafenCity hat sich bis heute als erfolgreicher Entwicklungsrahmen für die HafenCity erwiesen. Das aus Plänen und Leitzielen bestehende Dokument skizziert die grundsätzlichen Ziele der HafenCity-Entwicklung. Hervorgegangen ist es aus einem von der damaligen Stadtentwicklungsbehörde und der GHS (heute: HafenCity Hamburg GmbH) vorbereiteten internationalen Wettbewerb. Dabei überzeugte der Entwurf des Teams Hamburgplan mit Kees Christiaanse mit ASTOC vor allem durch eine feinkörnige Mischung verschiedener Nutzungen sowie die vielfältigen Bezüge zur bestehenden inneren Stadt, einige ausgewählte städtebaulich geschickte Setzungen für besondere Orte sowie das flexible Grundgerüst unterschiedlicher Stadtquartiere. Mit einer gleichzeitig großen Bandbreite städtebaulicher Typologien ermöglicht es der Masterplan bis heute, die insgesamt zehn Quartiere mit unterschiedlichem Charakter schrittweise zu realisieren.

Von Anfang an war der Masterplan somit als ein flexibles, fortschreibungsfähiges Konzept gedacht, das im weiteren Planungs- und Entwicklungsprozess verfeinert und konkretisiert wird. So umfasst er lediglich technische Grundaussagen zu Verkehr, Hochwasserschutz oder Freiraumplanung, die stetig weiterentwickelt werden: Wichtige Schritte sind dabei die städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbe, die Architekturwettbewerbe für die einzelnen Gebäude und die Infrastrukturwettbewerbe für Brücken, aber auch die Funktionsplanentwürfe, die als Abstimmungsmodus nach den städtebaulichen Wettbewerben entstehen. Weiterhin ermöglicht er strategische

Setzungen zur Nachhaltigkeit der Gebäude, zur sozialen Mischung, zu Mobilität und zu neuen Nutzungsmöglichkeiten.

Veränderte Rahmenbedingungen: Masterplanüberarbeitung 2010

Zehn Jahre lang hatte sich der Masterplan als guter Ausgangspunkt für die Entwicklung der einstigen Hafentflächen südlich der Innenstadt erwiesen. Das Dokument bot jedoch für die drei östlichen Quartiere Oberhafen, Baakenhafen und Elbbrücken keine ausreichende Planungsgrundlage. Außerdem hatten sich die dortigen Rahmenbedingungen erheblich verändert: Wurde die östliche HafenCity zunächst als eher vorstädtische Stadtlage angesehen, galt sie mittlerweile, auch wegen der vorher nicht eingepplanten U-Bahnbindung, als Teil der neuen KernInnenstadt. Somit wurde der Masterplan zwischen 2008 und 2010 komplett überarbeitet und als Masterplanüberarbeitung 2010 vom Senat beschlossen.

Federführend bei der Überarbeitung waren die HafenCity Hamburg GmbH, die damalige Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt sowie der Verfasser des ersten Masterplans, Kees Christiaanse mit ASTOC. Gleichzeitig erfolgte eine intensive öffentliche Diskussion mit über 40 Veranstaltungen. Seither wird der überarbeitete Entwurf in weiteren Schritten u. a. durch städtebauliche Wettbewerbe, Freiraumwettbewerbe, Bebauungspläne und durch die architektonischen Wettbewerbe der privaten Bauherren zunehmend verfeinert.

Östliche Quartiere mit eigenständigen Profilen

Im Vergleich zur westlichen und zentralen HafenCity sind die drei östlichen Quartiere Oberhafen, Baakenhafen und Elbbrücken räumlich etwas isolierter und weniger in die bestehende City integriert. Zudem erfordert die Nähe zu den Verkehrsstrassen besondere Lärmschutzmaßnahmen – woraus sich auch besondere Chancen ergeben, den Quartieren eine eigene Identität zu geben: Am Baakenhafen entsteht im Schwerpunkt eine durchmischte „Stadt für alle“, ein Wohn- und Freizeitquartier mit einigen Tausend Arbeitsplätzen, der Oberhafen wird zum Kreativ- und Kulturquartier und das Quartier Elbbrücken zum urbanen Wohn- und vor allem Geschäftsstandort für neue Arbeitswelten mit hoher Innovationskraft.

Durch die Überarbeitung des Masterplans kann in der gesamten HafenCity auch deutlich mehr Nutzfläche realisiert werden: Aufgrund einer hö-

heren Bebauungsdichte und durch die Verlagerung von hier einstmals angesiedelten großen Hafennutzungen erhöht sich die Bruttogrundfläche (BGF) von 1,5 Mio. m² auf 2,4 Mio. m². Die Landfläche erhöht sich durch eine Landgewinnung am Ostende des Baakenhafens sowie eine neue grüne Halbinsel inmitten des Baakenhafens zudem von 123 auf 127 ha.

Anzahl entstehender Wohnungen deutlich erhöht

Mit der Überarbeitung wurde auch die Anzahl der entstehenden Wohnungen deutlich erhöht. Da in den Quartieren Baakenhafen und Elbbrücken alleine insgesamt über 3.000 Wohnungen entstehen, wächst die Zahl der Wohnungen in der gesamten HafenCity von 5.500 auf über 7.000. Zudem werden die Möglichkeiten sozialer Mischung gestärkt und Baugemeinschaften bei der Grundstücksvergabe stärker berücksichtigt sowie, seit 2011, ein Drittel des entstehenden Wohnraums öffentlich gefördert. Eine weitere Grundschule, ein Gymnasium mit Stadtteilschule sowie mehrere zusätzliche Kitas stärken das familienorientierte Wohnen. Gleichzeitig erhöht sich die Zahl der möglichen Arbeitsplätze in der HafenCity von 40.000 auf 45.000 – vor allem durch eine Steigerung in den Bereichen Freizeit, Einzelhandel, Gastronomie und Hotel.

Auch der grüne Charakter der HafenCity wurde gestärkt: Große und kleine Plätze sowie eine Vernetzung der Orte unterstreichen die urbane Raumintegration. Der Lohsepark führt als zentraler Volkspark der HafenCity über den Park Baakenhöft bis an die Elbe. Im Süden lädt eine Elbpromenade zum Flanieren bis nach Entenwerder ein, und der Baakenhafen erhält mit der künstlich aufgeschütteten Halbinsel Baakenpark ein grünes Spiel- und Freizeitareal. Die öffentlichen Freiflächen in der gesamten HafenCity erstrecken sich damit über rund 28 ha statt der zunächst vorgesehenen 24 ha (ohne private öffentlich nutzbare Flächen) und die Uferlinie am Wasser verlängert sich von knapp 10 auf 10,5 km.

Die Prägung der östlichen HafenCity durch Hauptverkehrsstraßen führt im Norden und Osten allerdings zu einer hohen Lärmexposition. Für diese Standorte gibt es daher intelligente städtebauliche und technische Konzepte: An der östlichen Hauptverkehrsachse Versmannstraße entstehen überwiegend Bürobauten mit breiten Rücken zur Straßenseite, die somit zu schallgeschützten Stadtarealen auf der Südseite führen. Halb geschlossene Woh-

nensembles wiederum formen Innenhöfe, die ein geschütztes nachbarschaftliches Miteinander gewährleisten.

Die hohen Nachhaltigkeitsstandards der westlichen und zentralen Quartiere werden im Osten zudem noch übertroffen. Neben der Etablierung eines innovativen Wärmeenergiekonzepts entstehen nahezu alle Gebäude nach dem strengsten Standard des Umweltzeichens HafenCity. Gleichzeitig wird ein quartiersübergreifendes und in den Tiefgaragen verortetes Carsharing-System mit einem zunehmend hohen Elektrofahrzeuganteil eingerichtet. Dadurch werden eigene Fahrzeuge für viele Bewohner zunehmend überflüssig. In Kombination mit E-Bike- und Fahrradnutzung reduzieren sich zudem die finanziellen Aufwendungen für Individualverkehrsmobilität, die bereits durch die feinkörnige Nutzungsmischung und die U-Bahnanbindung sehr niedrig sind, nochmals erheblich. Der öffentliche Raum wird hingegen durch viele wegfallende Stellplätze aufgewertet.

Neuerfindung von Stadt

Die Überarbeitung des Masterplans hat die City-Funktion der HafenCity weiter ausgedehnt und gestärkt. Gleichzeitig wurde das Stadtentwicklungsgebiet bis zu seiner östlichen Spitze mit seinen neuen Möglichkeiten zu Ende gedacht. Insgesamt ist der Masterplan daher auch keine Blaupause oder ein Plan, den es strikt umzusetzen oder zu realisieren gilt. Er ist vielmehr der Ausgangspunkt einer komplexen Handlungsstrategie, in der immer neue Möglichkeiten geschaffen werden. Schließlich wird im Prozess der Stadtentwicklung Stadt immer gezielt neu erfunden – und nicht nur durch ihre sich verändernde Nutzung neu definiert.



Am Sandtorkai/Dalmannkai

Kleinteilig und lebendig

Mit dem Quartier Am Sandtorkai/Dalmannkai wurde im Nordwesten der HafenCity das erste Quartier komplettiert

Es ist vollbracht: Am 11. Januar 2017 wurde die Elbphilharmonie im Beisein der Bundeskanzlerin, dem Bundespräsidenten und Hamburgs Erstem Bürgermeister offiziell eröffnet. Nach fast zehn Jahren Bauzeit krönt eine wellenförmig geschwungene, bis zu 110 m hohe Glaskonstruktion die sorgfältig erhaltene Kubatur und imposante Fassade des ehemaligen Kaispeichers A des Architekten Werner Kallmorgen. Es ist gelungen, einen weltweit einmaligen architektonischen Hybrid aus Konzerthaus, Hotel mit 244 Zimmern, 45 Wohnungen und einem Parkhaus mit rund 500 Stellplätzen zu schaffen, der weithin sichtbar zeitgenössische Baukunst mit Hafentradition sowie die historische Hafenarchitektur mit der neuen Identität der gesamten HafenCity verbindet. Diese dient mit ihrer Urbanität der Architekturikone als wichtiger Resonanzraum. Am sichtbarsten vielleicht auf der für jeden frei zugänglichen Plaza zwischen Bestandsgebäude und neuer Wellenkrone. Hier ist nicht einfach nur ein großer Raum entstanden, sondern eine atmosphärische Schnittstelle zwischen den eigentlichen Gebäudenutzungen und dem öffentlichen Stadtraum – mit einem fantastischen Rundumblick aus 37 m Höhe auf die gesamte Stadt, den Hafen und die HafenCity.

Zu ihren Füßen prägt eine lebendige urbane Nachbarschaft am Wasser das Quartier Am Sandtorkai/Dalmannkai. Im Frühjahr 2009 wurde es nach nur sechs Jahren Bauzeit als erstes vollendetes Quartier der HafenCity eröffnet. Rund um Hamburgs ältestes künstlich angeleg-

tes Hafenbecken von 1866, den Sandtorhafen, gelegen, bilden die dortigen Pontons des jetzigen Traditionsschiffhafens einen schwimmenden Platz, der bis zu 30 historischen Schiffen Liegeplätze bietet und der Bewohnern, Besuchern und Beschäftigten zur Erholung und zum Flanieren dient.

Nördlich des Hafenbeckens liegt der Sandtorkai, an den die denkmalgeschützte Speicherstadt angrenzt. Südlich erstreckt sich die Landzunge des Dalmannkais mit dem Grasbrookhafen. Die acht Gebäude des Sandtorkais und die 15 Gebäude des Dalmannkais gewähren weite Durchblicke bis auf die innere Stadt sowie zur Elbe.

Offene und mehrdimensionale Topografie

Die gesamten Stadträume erstrecken sich vorrangig auf zwei Ebenen. Während alle Hochbauten und Straßen auf künstlich erhöhten, hochwassergeschützten Warftsockeln ca. 8 m ü. NN liegen, entstanden die Uferpromenaden auf 4–5,5 m ü. NN. Besonders klar erkennbar ist der Höhensprung im Norden des Sandtorkais. Dort liegt die Straße Am Sandtorkai aus Rücksicht auf die Speicherstadt ausnahmsweise auf dem niedrigen Niveau der Speicherstadt, die neu entstandenen Gebäudesockel wirken hier wie ein Wall.

Während die Pontons des Traditionsschiffhafens auf dem Wasser gewissermaßen eine drit-



Am Sandtorkai/Dalmannkai wurde 2009 nach nur sechs Jahren Bauzeit als erstes vollendetes Quartier der HafenCity eröffnet. Im Bild zu sehen der an das Weltkulturerbe Speicherstadt angrenzende Sandtorkai

te Ebene bilden, die sich mit den Gezeiten zweimal täglich um mehr als 3 Meter hebt und senkt, fügt die Elbphilharmonie-Plaza dem Stadtraum noch eine vierte Ebene hinzu.

Die Magellan- und die Marco-Polo-Terrassen setzen als bislang größte Plätze der HafenCity deren typische mehrdimensionale Topografie fort: Die 5.600 m² umfassenden Magellan-Terrassen treppen sich wie ein Amphitheater ans Wasser hinab. Die Stufen der 7.800 m² großen Marco-Polo-Terrassen laden auf Grasinseln und Holzdecks unter Bäumen zum Verweilen ein. Ergänzend bietet der Vasco-da-Gama-Platz als kleinerer Nachbarschaftsplatz noch eine Basketballspielmöglichkeit.

Nahezu alle Plätze und Promenaden der gesamten westlichen HafenCity wurden von EMBT

(Barcelona) geplant. Lediglich für die Gestaltung des Sockels und der Promenade am Sandtorkai sind BHF Landschaftsarchitekten Kiel verantwortlich. Überhaupt spiegelt sich auch in der Architektur die Vielfalt des Quartiers wider: Allein bei den 15 Gebäuden des Dalmannkais sorgten 27 Bauherren und 26 Architekturbüros für ein hohes Maß an Diversität.

Viele Lebensstile nebeneinander

Ebenso ausdifferenziert wie das Stadtbild ist die Mischung der Lebensstile der Bewohnerschaft. Rund 1.000 Menschen leben im Quartier, darunter junge berufstätige Singles genauso wie Familien oder ältere Paare und Senioren nach Auszug der Kinder. Gemeinsam engagieren sie sich in Sport- oder Kulturvereinen und knüpfen dabei zahlreiche soziale Verbindungen

wie den Verein „Netzwerk HafenCity“. Zur Förderung dieser vielschichtigen Sozialstruktur gab es gezielte Interessenbekundungsverfahren. Die Grundstücke für den Wohnungsbau wurden seit 2003 nicht meistbietend verkauft, sondern gingen nach einer Anhandgabephase zu vorab fixierten Festpreisen an den Bauherrn mit dem besten Nutzungskonzept. Somit sind von den Miet- und Eigentumswohnungen viele für Bezieher mittlerer Einkommen finanzierbar, einige entstanden aber auch im Luxussegment.

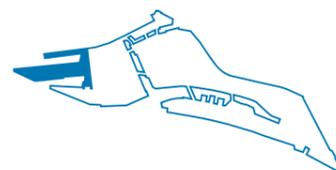


In der Architektur spiegelt sich die Vielfalt des Quartiers wider: Allein auf dem Dalmanakai wurden die 15 Gebäude von 27 Bauherren und 26 Architekturbüros geplant bzw. errichtet

Deutlich preiswerterer Wohnraum wurde durch Wohnungsbaugenossenschaften und drei Baugemeinschaften entwickelt.

Neben den Bewohnern prägen auch die Angestellten der etwa 50 ansässigen Unternehmen das Quartier. Angesiedelt haben sich hier vor allem moderne Dienstleister aus der Medien- und der Logistikbranche. Ständig mischen sich die Beschäftigten mit Bewohnern und Besuchern – u. a. in den Erdgeschossen nahezu aller Gebäude des Quartiers, wo eine große Vielfalt an Gastronomen, Einzelhändlern und kulturellen Nutzungen für ein breites Angebot sorgen. Über insgesamt rund 6.500 m² erstrecken sich Geschäfte, Cafés, Restaurants, Galerien und Bars. Im Rahmen eines Großprojekts gelang es hier somit erstmalig, publikumsbezogene Nutzungen in größerem Maße funktional in die Erdgeschosse zu integrieren. Die in den Kaufverträgen und Bebauungsplänen verankerte Forderung nach durchweg fünf Meter hohen Erdgeschossen in den Gebäuden, der reduzierte Preis für EG-Geschossbodenwerte und die Verpflichtung der Bauherren, passende Nutzer zu suchen, erzeugen die Voraussetzung für die entstandene und mit der Elbphilharmonie noch deutlich weiter wachsende Lebendigkeit.

Das Prinzip der dichten Nutzungsmischung ist jedoch auch mit Herausforderungen verbunden, für die es innovative Lösungen zu finden galt. Um den Bewohnern geschützte Privaträume zu bieten, gruppieren sich die Ensembles auf dem südlichen Dalmanakai um Innenhöfe, die freie Ausblicke über den Grasbrookhafen und die Elbe bieten, gleichzeitig aber von der tiefer gelegenen Promenade aus schwer einsehbar sind. Privatheit und Öffentlichkeit bilden im Quartier Am Sandtorkai/Dalmanakai somit keinen Widerspruch: Ihr Neben- und Miteinander ist sogar ein entscheidendes Qualitätsmerkmal des Quartiers wie auch der gesamten HafenCity.



Am Sandtorkai/Dalmanakai

Größe

10,9 ha, Gesamt BGF: 261.000 m²

Arbeitsplätze

ca. 2.700

Gewerbliche Nutzungen

Unternehmen, Büro, Einzelhandel, Gastronomie

Wohnungen

746 (zzgl. 44 in der Elbphilharmonie)

Besondere Einrichtungen

Elbphilharmonie, Traditionsschiffhafen

Entwicklungszeitraum

2003 bis 2009

Am Sandtorpark/Grasbrook Grün und großstädtisch

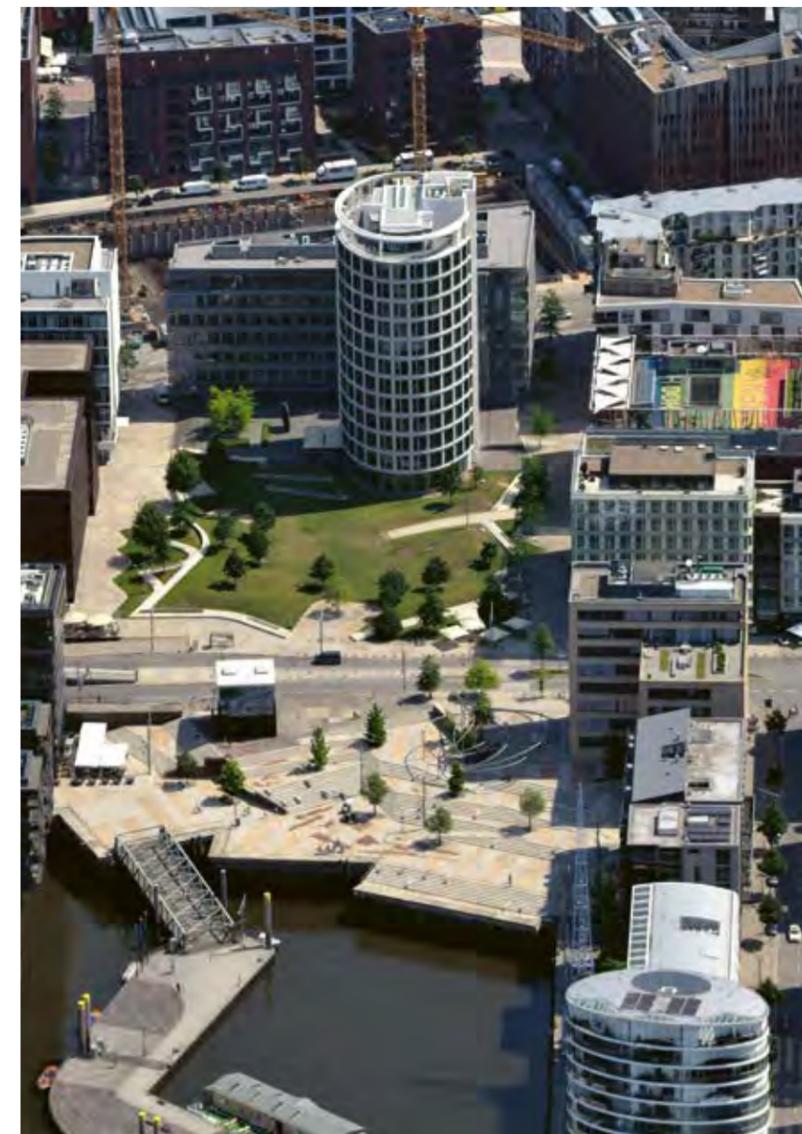
Mit zwei kleinen grünen Parks bietet das Quartier Am Sandtorpark/Grasbrook beste Bedingungen für seine Bewohner, die Schüler der Katharinenschule und die Mitarbeiter der ansässigen Unternehmen

Als zweites großes Quartier ist auch das Quartier Am Sandtorpark/Grasbrook nahezu vollendet. Mit einer Grundschule, den am grünen Sandtorpark gelegenen Familienwohnungen sowie dem Grasbrookpark ist zwischen Sandtorhafen im Westen und Überseequartier im Osten ein Hort nachbarschaftlichen Lebens entstanden. Eines der stadträumlich prägenden Elemente ist der kleine Sandtorpark, um den herum sich viele Gebäude des Quartiers gruppieren. Als insgesamt erste kleine Grünanlage der HafenCity wurde er im April 2011 mit einem Nachbarschaftsfest eingeweiht. Die Gestaltung ist durch grüne Spielflächen auf Wiesen und Hügeln geprägt. Indem wichtige Gestaltungselemente der Magellan-Terrassen, wie die Pflasterung, hier fortgesetzt werden, gelang dem für das Freiraumkonzept der westlichen HafenCity verantwortlichen Büro EMBT (Barcelona) eine sichtbare städtebauliche Klammerung der verschiedenen Flächen.

Seit August 2013 ist auch der 7.100 m² große Grasbrookpark fertiggestellt. Als weit über die Grenzen der HafenCity hinaus bekannter und beliebter grüner Spielpark mit vielen, von Schülern mitgestalteten Spiel- und Freizeitmöglichkeiten für Kinder und Erwachsene bildet er die südliche Schnittstelle zum Quartier Strandkai.

Familienfreundliches Wohnen

Die am Sandtorpark gelegene Katharinenschule nahm schon früh, im Spätsommer 2009, ihren Unterrichtsbetrieb auf. Insgesamt können hier 450 Kinder in einer Schule, einer Kita sowie weiteren Ganztagsangeboten betreut werden. Die integrierte Turnhalle wird nach Schulschluss



weiter genutzt, z. B. vom Sportverein Störtebeker SV oder den Betriebssportgruppen ansässiger Firmen. Das von den Architekten Spengler & Wiescholek entworfene Gebäude ist mit 30 Wohnungen einer der wenigen Schulbauten in Deutschland mit Mischnutzung – bei dem sich überdies ein Großteil der Spielfläche auf dem Dach befindet. Darüber hinaus ist das nachhaltige Gebäude mit dem Umweltzeichen HafenCity in Gold zertifiziert. Direkt angrenzend leben die Bewohner der Baugemeinschaft Hafenliebe in 55 familienfreundlichen Wohnungen. Weitere 68 Eigentumswohnungen wurden im anschließenden Projekt Hofquartier realisiert.

Auch bei dem letzten im Quartier laufenden Vorhaben, dem Bau des Gebäudes nördlich des Grasbrookparks, liegt der Schwerpunkt auf Wohnbebauung. Nach Plänen des Architekturbüros BKK-3 (Wien) entstehen hier insgesamt 135 Wohnungen, eine Kita sowie weitere Flächen für ein Biorestaurant und Einzelhandelsnutzungen. Gebaut werden u. a. Genossenschaftswohnungen, geförderter Wohnraum sowie Ateliers und studentischer Wohnraum. Die Fertigstellung des Gebäudes ist für das Frühjahr 2018 vorgesehen.

Unternehmensstandort Sandtorpark

Das Quartier zeichnet sich insgesamt durch seine besondere Internationalität und zahlreiche Unternehmensansiedlungen aus. Im Hamburg-America-Center des renommierten Architekten Richard Meier initiiert das Amerikazentrum Hamburg e. V. zahlreiche kulturelle Aktivitäten. Den größten Flächenanteil des direkt an den Sandtorpark grenzenden Bürogebäudes nutzt seit Herbst 2011 die Buss-Gruppe für ihren Firmensitz.

Die drei Gebäude der benachbarten International Coffee Plaza wurden ebenfalls von Pritzker-Preisträger Meier entworfen. Die Realisierung lag bei der Unternehmerfamilie Neumann, deren gleichnamige Firmengruppe sich, genau wie die Deutschlandzentrale der Reederei Eukor, in dem weithin sichtbaren, 13 Stockwerke hohen Ellipsenturm befindet – einem der architektonischen Wahrzeichen des Quartiers. Im Erdgeschoss des gegenüberliegenden Gebäudes sind seit 2015 zwei Galerien des Kunsthändlers Gregor Bröcker ansässig.

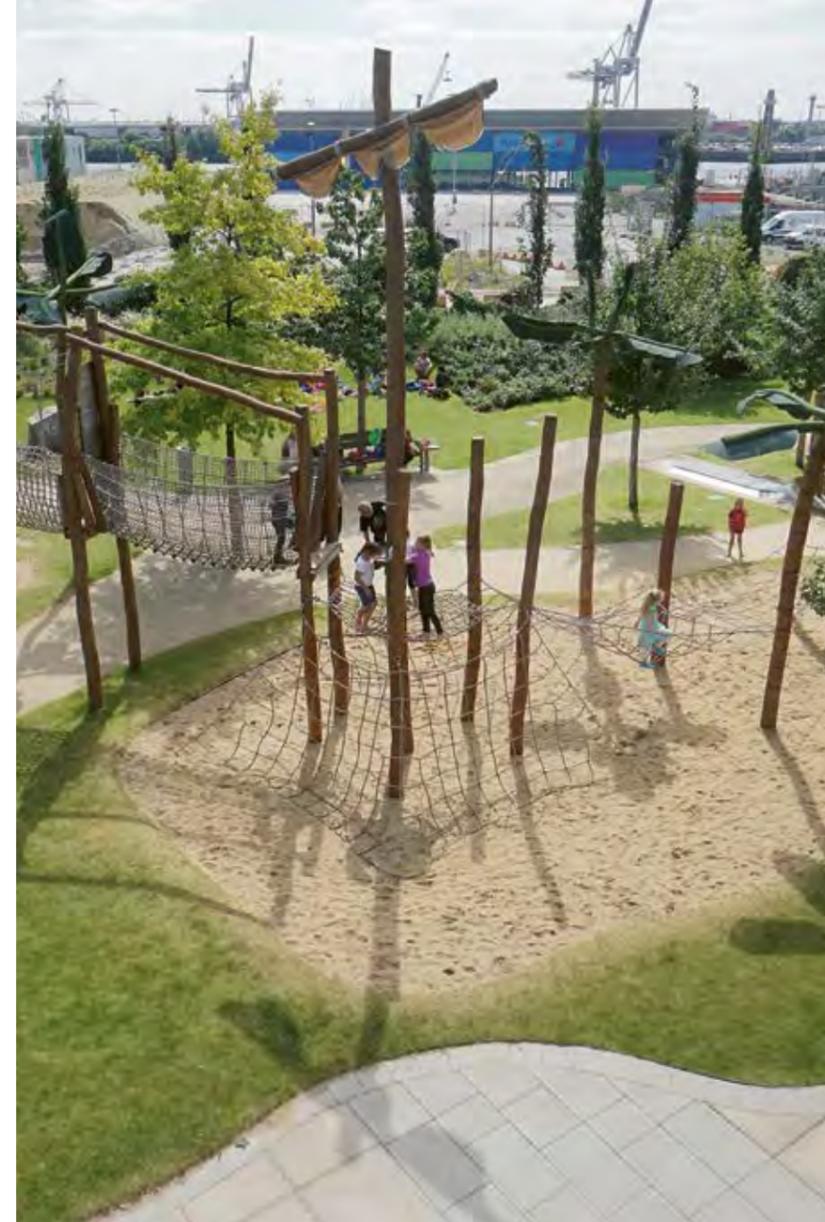
Eigener Schwerpunkt Nachhaltigkeit

Direkt am Sandtorpark bieten zwei weitere große Gebäude Raum für Unternehmen: An der nördlichen Seite befindet sich seit 2009

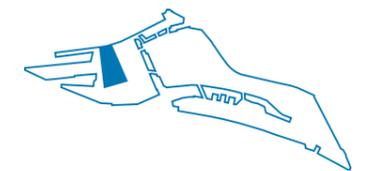
das 16.000 m² BGF umfassende und mit einer Fassade aus Kupferelementen sehr charakteristische Bürohaus SKAI, entstanden nach Plänen der Hamburger Architekten Böge Lindner. Südlich des Sandtorparks liegt das mit dem Umweltzeichen HafenCity in Gold ausgezeichnete Centurion Commercial Center (14.600 m² BGF), in dem sich neben der Dahler & Company-Gruppe vorwiegend kleinere und mittelständische Unternehmen sowie Gastronomie und Einzelhandel im Erdgeschoss befinden.

Weiter südlich am Großen Grasbrook zogen im Herbst 2013 die Kühne Logistics University (KLU) sowie die Medical School Hamburg (MSH) ins ehemalige SAP-Gebäude. Der Hauptsitz des Logistikunternehmens Kühne + Nagel befindet sich bereits seit 2006 direkt nebenan.

Entlang des Großen Grasbrooks haben sich zahlreiche Unternehmen angesiedelt



Urbane nachbarschaftliche Atmosphäre: attraktives Leben im internationalen Unternehmensumfeld



Sandtorpark/Grasbrook

Größe

5,7 ha
Gesamt BGF: 119.000 m²

Arbeitsplätze

ca. 2.600

Gewerbliche Nutzungen

Büro, Bildung,
soziale Einrichtungen,
Einzelhandel, Gastronomie

Wohnungen

278

Besondere Einrichtungen

Sandtorpark, Grasbrookpark,
Katharinenschule (teilgebundene
Ganztagsgrundschule mit Kinder-
tagesstätte), Kühne Logistics Univer-
sity (KLU), Medical School Hamburg
(MSH), Hamburg-America-Center,
Heizkraftwerk (Fernwärme,
entstanden in den 90er Jahren)

Entwicklungszeitraum

2003 bis 2018

Brooktorkai/Ericus

Zentraler Unternehmensstandort an der Speicherstadt

Als Schnittstelle zwischen Speicherstadt und bestehender Innenstadt ist das Quartier als Unternehmensstandort besonders geeignet

Ein geradezu maritimes Flair zeichnet das Quartier Brooktorkai/Ericus aus: Es wird von den historischen Backsteinbauten der Speicherstadt, dem Brooktorhafen und dem Verbindungskanal zum Holländischbrookfleet eingerahmt. Prägend für den Brooktorkai ist eine mäandrierende Gebäudestruktur, die durch drei neugeschossige Punkthäuser aufgelockert und pointiert wird. Die Speicherstadt, zitiert durch Verblendungen aus rotem Backstein, ist hier sichtbarer Milieugeber. Während der städtebauliche Entwurf für den Brooktorkai (ohne Ericusspitze) von gmp Architekten von Gerkan, Marg und Partner (Hamburg) stammt, gingen neben gmp noch Jan Störmer Architekten (Hamburg) sowie Antonio Citterio and Partners (Mailand) als Sieger aus den hochbaulichen Architektenwettbewerben hervor.

Aufgrund der Verkehrslärmbelastung und des schmalen Quartierszuschnitts hat das Wohnen hier ausnahmsweise nur eine geringe Bedeutung. Obschon sich in einem der drei Türme des Ensembles insgesamt 30 Wohnungen mit Blick auf den Lohsepark befinden, ist das Quartier vorwiegend ein wichtiger Unternehmenssitz. So ist der Einzug der 1.600 Mitarbeiter des Germanischen Lloyd in den westlichen Quartiersteil mit insgesamt 54.000 m² BGF im März 2010 die bislang größte Unternehmensansiedlung in der Hafencity. In direkter Nachbarschaft bereiten

die International School of Management (ISM) und die Frankfurt School of Finance & Management zudem seit 2010 bzw. 2011 Studierende auf Tätigkeiten in der Wirtschaft vor.

Großes Verlagshaus am Eingang zur Hafencity

Das nordöstliche Entree der Hafencity, die Ericusspitze, wird maßgeblich durch das Verlagshaus der Spiegel-Gruppe sowie das Ericus-Contor bestimmt. Im September 2011 führte das renommierte Medienunternehmen seine unternehmerischen Aktivitäten hier auf rund 30.000 m² BGF in einem 2012 mit dem Umweltzeichen Hafencity in Gold ausgezeichneten Neubau zusammen. Die nach Plänen von Henning Larsen Architects (Kopenhagen) auf einem gemeinsamen Sockel entstandenen, ikonografischen Gebäude stellen nicht nur enge Bezüge zur Speicherstadt, sondern auch zur Elbphilharmonie her und werden so dem Standort mit seiner hohen städtebaulichen Bedeutung als das Entree zur zentralen Hafencity überaus gerecht.

Von der Ericusspitze bis zur Elbe

Den Brooktorhafen queren gleich mehrere Brücken. Während die seit Juni 2014 sanierte Ericusbrücke – eine 1870 erbaute, ehemalige



Das Spiegel-Verlagshaus und das Ericus-Contor bilden das zentrale Entree der Hafencity, deren „Fenster“ in der Fassade als große Stadtgeste wirken. In der anschließenden Mäanderstruktur des Brooktorkais hat u. a. DNV GL seinen Unternehmenssitz



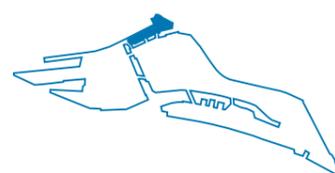


Wechsel der Ebenen

WES & Partner Landschaftsarchitekten (Hamburg) verantworten die Gestaltung der weiteren Freiräume auf dem Brooktorkai und der Ericusspitze. Nach ihren Entwürfen entstand auf der Brooktorkaipromenade ein 30 m langes Steinsofa, das Aussichten auf die Hafengebäude bietet. Eine großzügige Stufenanlage an der Ericusspitze lädt zum Wechsel der Ebenen ein, über Sitz- und Gehstufen gelangen Fußgänger hinauf zu einer Plaza mit weitem Blick über den Ericusgraben und den Oberhafen.

Drehbrücke für den Bahnverkehr – das Quartier mit dem Lohsepark verbindet, ist die von Dietmar Feichtinger (Paris, Wien) entworfene Shanghai-Brücke auch eine signifikante Erweiterung des Freiraums. Fast so breit wie lang, bietet sie großzügige Fußgänger- und Radfahrbereiche über den Brooktorhafen.

Unter der Brücke führt die Brooktorpromenade vorbei am Brooktorhafen zum im Juni 2011 eingeweihten Dar-es-Salaam-Platz und passiert dabei die ebenfalls von Dietmar Feichtinger entworfene León-Brücke. Daran anschließend führt die Promenade über Störtebeker Ufer, Busanbrücke und Elbtorpromenade am Magdeburger Hafen entlang in Richtung HafenCity (HCU) und Baakenhafen. Mit der Fertigstellung des Buenos-Aires-Kais ist im Spätsommer 2014 somit eine straßenquerungsfreie Verbindung von der Ericusspitze bis zur Elbe entstanden, die zeigt: Brücken sind in Verbindung mit Promenaden das Rückgrat der feinmaschigen Fußwegeerschließung der HafenCity und stellen eine besondere Qualität des neuen Stadtraums dar.



Brooktorkai/Ericus
Größe 4 ha, Gesamt BGF: 106.000 m ²
Arbeitsplätze ca. 3.350
Gewerbliche Nutzungen Büro, Bildung, Einzelhandel, Gastronomie
Wohnungen 30
Entwicklungszeitraum 2007 bis Ende 2011

Strandkai

In bester Lage: Wohn- und Arbeitsorte am Wasser

Eine direkte Elblage mit sieben Hochpunkten sorgt für spektakuläre Aussichten aus attraktiven Wohnungen und herausragenden Bürogebäuden

Der Strandkai hat einen prägenden Einfluss auf die südliche, von den Elbbrücken einsehbare Stadtsilhouette Hamburgs. Grundstruktur des nach einem städtebaulichen Entwurf von Böge Lindner Architekten aus Hamburg entstehenden Quartiers ist eine Blockrandbebauung mit sieben 55 bis 60 m hohen Hochpunkten, die allesamt Wohngebäude sind. In die sechs- bis siebengeschossigen Blocktypologien sind mehrere Turmaufsätze sowie Einzeltürme integriert oder werden freistehend gebaut. Die Gebäude gewähren je nach Lage spektakuläre Ausblicke über die Elbe, den Hafen, auf die Elbphilharmonie, den Grasbrookhafen sowie die innere Stadt. Während im südöstlichen Bereich des Quartiers gegenüber vom Kreuzfahrtterminal an der Elbe Büroflächen für moderne Dienstleistungen überwiegen, entstehen Wohnungen mehrheitlich am Grasbrookpark sowie auf der (bis auf die Erdgeschoss) sogar exklusiv für Wohnnutzung reservierten exponierten Kaizunge (55–57) sowie im unmittelbar benachbarten Überseequartier.

Ausgezeichnete Nachhaltigkeit

Als erster Hochbau wurde südlich der Marco-Polo-Terrassen im Sommer 2009 ein von Behnisch Architekten (Stuttgart) entworfenes Ensemble aus Bürogebäude und Wohnturm fertiggestellt. Den 25.000 m² BGF umfassenden Bürokomplex (59) nutzen seither die 1.100 Mitarbeiter der DACH-Zentrale des Konsumgüterkonzerns Unilever. Der Neubau zeichnet sich auch durch besondere Nachhaltigkeit aus: 2011 war es das erste Bürogebäude, das mit dem Umweltzeichen HafenCity in Gold zertifiziert wurde. Vielfach weiter prämiert, beeindruckt es

in seinem Inneren mit einem lichtdurchfluteten Atrium, einer offenen Bürostruktur und einer horizontalen Vernetzung der Arbeitsplätze. Das auch außerhalb der Büroarbeitszeiten für jeden frei zugängliche Erdgeschoss ist mit Geschäften und Veranstaltungen Teil des öffentlichen Stadtraums, der die Marco-Polo-Terrassen mit der neu gestalteten Kaipromenade am Elbufer und den Elbeterrassen verbindet.

„Immobilien-Oscar“ für den Marco-Polo-Tower

Ebenso wie die Unilever-Zentrale ist auch der benachbarte, rund 60 Wohnungen umfassende Marco-Polo-Tower (58) mehrfach ausgezeichnet: Mit dem MIPIM-Award gewann das Gebäu-





de im Jahr 2010 den „Immobilien-Oscar“ in der Kategorie Residential Developments, nachdem es schon 2009 den European Property Award als bestes Hochbauprojekt erhalten hatte. Das Gesamtensemble wirkt zudem als Landmarke und ist mit den ineinander verschränkten Stockwerken des ca. 60 m hohen Wohnturms ähnlich prägnant wie die auffällige Fassade des Unilever-Gebäudes.

In östlicher Richtung angrenzend bauen die Quantum Projektentwicklung GmbH und die Engel & Völkers Development GmbH derzeit die neue Engel & Völkers-Firmenzentrale (60), in die auch die Engel & Völkers Akademie und eine Ausstellung einziehen werden. Etwa die Hälfte der 21.000 m² BGF ist für 66 Eigentumswohnungen, 30 Mietwohnungen sowie für publikumsbezogene Nutzungen vorgesehen. Nach Plänen des New Yorker Pritzker-Preisträgers Richard Meier entsteht bis Anfang 2018 eine architektonische Landmarke südlich des Grasbrookparks. Weiter östlich wird das jetzige Cruise Center Hafencity bis 2021 durch ein in das entstehende südliche Überseequartier integriertes, vertikal organisiertes Terminal mit zwei Liegeplätzen ersetzt, das über 3.600 Passagiere gleichzeitig abfertigen kann. Neben dem eigentlichen Kreuzfahrtbetrieb umfasst das komplexe Gebäudeensemble mit unterirdischem Busbahnhof, Pkw-Stellplätzen und einer Taxivorfahrt sowie Hotel- und Einzelhandelsflächen weitere Nutzungen, die raffiniert miteinander verknüpft sind. Da der Terminalbetrieb während des Baus des Überseequartiers weitergeführt wird, können die Grundstücke 61, 62 und 63 bis 2021 noch nicht bebaut werden.

Wohnen auf der Kaispitze

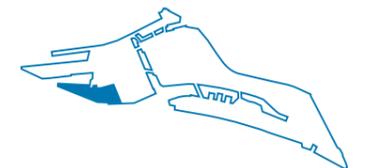
Auf dem westlich vom Unilever-Haus exponiert auf der Spitze des Strandkais (55–57) gelegenen Areal entstehen ab Mitte 2017 insgesamt rund 500 Wohneinheiten, darunter viele Genossenschafts- und mietpreisgedämpfte Wohnungen. Vorgesehen sind Blockrandtypologien nach Entwurf von Léon Wohlhage Wernik (Berlin), LRW Architekten und Stadtplaner

(Hamburg) und BE Berlin sowie zwei von Ingenhoven Architects (Düsseldorf) und Hadi Teherani (Hamburg) entworfene Wohntürme, die mit ca. 60 m der Höhe des Marco-Polo-Towers entsprechen. In den Erdgeschossen entstehen mit einem KinderKulturHaus auf gut 1.000 m² und den Märchenwelten auf gut 3.000 m² außergewöhnliche Kulturnutzungen sowie Gastronomie. Anhandnehmer sind Aug. Prien Immobilien, Deutsche Immobilien, die HANSA Baugenossenschaft, die Gemeinnützige Baugenossenschaft Bergedorf-Bille sowie der Bauverein der Elbgemeinden. Während die vorderen 93 m der Kaispitze frei von Bebauung bleiben und öffentlicher Stadtraum werden, erhält die westliche Hafencity hier eine neue, prägende Stadtansicht zur Elbe, die ihre Fortsetzung im südlichen Überseequartier findet.



Nach Plänen des New Yorker Pritzker-Preisträgers Richard Meier entsteht bis Anfang 2018 eine architektonische Landmarke

Auf den Grundstücken der Kaispitze entstehen ab Mitte 2017 insgesamt rund 500 Wohnungen, während die vorderen 93 Meter der Kaispitze frei bleiben



Strandkai

Größe

6,9 ha, Gesamt BGF: 190.000 m²

Arbeitsplätze

ca. 4.770

Gewerbliche Nutzungen

Büro, Hotel, Einzelhandel, Gastronomie

Wohnungen

733

Besondere Einrichtungen

Kreuzfahrtterminal (jetzt Überseequartier), KinderKulturHaus

Entwicklungszeitraum

2005 bis 2021, 2021 bis 2025
(z.Zt. blockierte Baufelder 61–63)

Überseequartier

Hochkomplexe Vielfalt in zentraler Lage

Während der nördliche Überseeboulevard zunehmend urbane Qualitäten entwickelt, schreitet die Realisierung des südlichen Areals im Herzen der Hafencity erfolgreich voran

Das Überseequartier ist das großstädtischste und zugleich besucherintensivste Quartier der Hafencity. Hier alleine entstehen gut 6.100 Arbeitsplätze. 23 Prozent der Flächen sind Einzelhandelsflächen, dazu kommen Flächen für Gastronomie, Entertainment, Büro, ein vertikales, integriertes Kreuzfahrtterminal und unterschiedlichste Hotelnutzungen mit rund 1.150 Zimmern sowie circa 1.100 Wohnungen – der 14 ha große Stadtraum des Überseequartiers fügt der Hafencity nicht einfach nur ein weiteres Stadtquartier hinzu. Die selbst für Hafencity-Standards überaus vielfältige Mischung zeigt, wie weit sich die Hafencity bei der integrierten komplexen Nutzungsmischung von Stadt mittlerweile entwickelt hat: Sie schafft internationale Vorbilder.

Der Nordteil: weitgehend fertiggestellt

Da die räumliche Realisierung des gesamten Überseequartiers von Nord nach Süd erfolgt, ist der Nordteil mit rund 140.000 m² Bruttogeschossfläche (BFG) für Wohnen, Büro, Einzelhandel, Gastronomie und Hotel bis auf ein Grundstück (34/15 & 16) bereits seit 2010 weitgehend fertiggestellt. Grundlage ist ein städtebauliches Gesamtkonzept international renommierter Architekten auf Basis des von Trojan Trojan + Partner entwickelten städtebaulichen Entwurfs. Die öffentlichen Räume des gesamten Überseequartiers und die Flächen rund um den Magdeburger Hafen werden nach dem Konzept der katalanischen Freiraumarchitektin Beth Galí mit ihrem Büro BB+GG architectes realisiert. Ein gestreifter Bodenbelag aus rötlichen, grauen und hellen Natursteinplatten zieht sich somit durch das gesamte Zentrum

der Hafencity. Im nördlichen Quartiersteil, der weniger vom Einzelhandel geprägt ist als der noch zu bauende Süden, haben sich schon heute mehr als zwei Dutzend Geschäfte und Gastronomiebetriebe angesiedelt, über 340 Wohnungen wurden bislang gebaut und vermietet. Gleichzeitig sind 32.600 m² Büroflächen entstanden, genutzt von renommierten Unternehmen wie der Anwaltskanzlei Esche Schumann Commichau oder dem Mineralölkonzern BP. Zu Beginn des Jahres 2015 erwarb ein von der Hines Immobilien GmbH gemanagter deutscher Immobilien-Spezialfonds mehrerer langfristig agierender Versorgungswerke den Großteil der fertiggestellten Gebäude (34/1–34/4 & 34/7). Das Sumatrakontor (34/6) war schon vorher an die Blackstone-Gruppe veräußert worden.

Letzte Baulücken schließen sich

Bis Frühjahr 2018 schließt sich die letzte noch freie Fläche des nördlichen Quartiersteils. Zwischen Sandtorkai und Tokiostraße (34/15 & 16) entsteht auf einer zunächst zurückgestellten, ehemaligen Logistikfläche eine besonders anspruchsvolle Kombination aus Wohnungen, Hotel, Einzelhandel sowie einen Entertainmentkomplex mit Premiumkino, die die Urbanität des nördlichen Überseequartiers weiter stärkt.

Hauptverantwortlich für die Umsetzung des Projekts KPTN ist DC Developments. Der Entwurf des nördlich gelegenen Gebäudes (34/15) stammt von Nalbach + Nalbach Architekten aus Berlin. Hans-Joachim Flebbe, der Gründer der Cinemaxx-Kinos, wird hier die Astor Kino Lounge mit drei Sälen und mehr als 440 Plätzen betreiben. Außerdem werden Frederic und Gerrit Braun vom Miniatur Wunderland gemeinsam mit Hotelier Kai Hollmann (25hours) und



Der Nordteil des Überseequartiers mit dem Überseeboulevard zeigt bereits heute einen beeindruckenden großstädtischen Charakter

Norbert Aust vom Schmidts Tivoli Theater das Pierdrei-Hotel mit rund 220 Zimmern eröffnen. Die Architekten des südlichen Wohngebäudes (34/16) sind blauraum aus Hamburg. Hier entstehen 219 Mietwohnungen mit bis zu 134 m² Fläche, ein Drittel davon wird gefördert. Zusätzlich realisiert die lpartment GmbH 40 kleinere Long-Stay-Apartments.

Das Alte Hafenamts (34/5), eines der wenigen erhaltenen Bestandsgebäude der Hafencity, wurde nach umfassenden Umbauarbeiten im März 2016 als hochwertiges Hotel der 25hours-Gruppe neu eröffnet.

Gegenüber den aus der Hamburger Innenstadt vertrauten Einkaufsformaten aus dem Passa-

genviertel sowie der Mönckeberg- und Spitalerstraße zeigt das nördliche Überseequartier mit seinen inhabergeführten Boutiquen, einer Post, der Drogerie, einem Frischemarkt sowie spannenden gastronomischen Angeboten und regelmäßigen wöchentlichen Food-Truck-Märkten bereits ein eigenes Profil. Vor allem rund um das Alte Hafenamts ist die zunehmende Belebung und Frequenz offen sichtbar – dennoch leidet das gesamte nördliche Areal noch unter der Entwicklungsverzögerung im Süden.

Neustart für das südliche Überseequartier

Hier, im südlichen Überseequartier, herrscht unterdessen Aufbruchsstimmung, seit mit der



Auf dem Überseeboulevard findet regelmäßig ein kleiner Markt statt. Im Hintergrund das Alte Hafenamts, eines der wenigen erhaltenen Gebäude der Hafencity, heute Hotel mit Restaurant und Bar



Wie ein Fluss mäandriert der Überseeboulevard durch das gesamte Überseequartier bis an die Elbe

Übernahme der Gesamtentwicklung und Realisierung durch Unibail-Rodamco im Dezember 2014 ein wesentlicher Meilenstein in der Entwicklung gelang. Europas führendes börsennotiertes Immobilienunternehmen investiert rund 960 Millionen Euro in die insgesamt rund 270.000 m² entstehende oberirdische Bruttogrundfläche. Davon entfallen ca. 80.500 m² auf Einzelhandel, ca. 57.000 m² auf Wohnen und ca. 64.000 m² auf Büros. Für Kultur- und Entertainment sind rund 11.000 m² vorgesehen, für Gastronomie ca. 9.000 m². Während Hotels ca. 37.000 m² belegen, erhält das Kreuzfahrtterminal ca. 7.600 m² Abfertigungsfläche, hinzu kommt ein unterirdischer Busbahnhof.

Mischgenutztes und kommerzielles Zentrum

Mit dem Wechsel wurde die Chance genutzt, das ursprüngliche Konzept auf eine neue, zukunftsfähige Basis zu stellen. Der Einzelhandel wird konzeptionell deutlich attraktiver gestaltet, die Büroflächen zugunsten von Wohnungen verringert und das Kreuzfahrtterminal (7) städtebaulich besser integriert und vergrößert. Um eine „kritische Masse“ bei den Einzelflächen zu erreichen und damit besondere Ankermieter binden zu können, weist es deutlich mehr Verkaufsfläche auf. Die Retailflächen werden über das Warftgeschoss, das Erdgeschoss und das erste Obergeschoss organisiert. Dabei entstehen im Warft- und im Erdgeschoss durchgängige Rundläufe sowie ein abwechslungsreicher Flächengrößenmix mit zwei bis drei großen Ankermietern und Ladenlokalen, die allesamt

großzügige Schaufensterfronten erhalten. Alle Flächen im Obergeschoss haben zudem ihren Antritt im Erdgeschoss, sodass ein „klassischer“ Shoppingcenter-Eindruck unterbleibt.

Im buchstäblichen Sinne herausragend wird die neue südliche Wasserkante. Mit einem Ensemble aus Kreuzfahrtterminal (7), zwei zentralen 60 Meter hohen Türmen nach Entwurf von UN Studio aus Amsterdam (10) und einem skulpturalen, vom Pritzker-Preisträger Christian de Portzamparc entworfenen, 70 Meter hohen Bürogebäude am Magdeburger Hafen (11), erhält das südliche Überseequartier einen stadtbildprägenden Abschluss zur Elbe.

Gleichzeitig wird das vorläufige Cruise Center HafenCity ersetzt durch ein in das südliche Überseequartier integriertes, vertikal organisiertes Terminal mit zwei Liegeplätzen, das bis zu 3.600 Passagiere gleichzeitig abfertigen kann. Neben dem eigentlichen Kreuzfahrtbetrieb umfasst das komplexe Gebäudeensemble mit unterirdischem Busbahnhof, Pkw-Stellplätzen und einer Taxivorfahrt sowie Hotel- und Einzelhandelsflächen weitere Nutzungen, die sich raffiniert überlagern und verknüpfen.

Die Wohnungen des südlichen Überseequartiers entstehen im überwiegenden Teil nördlich der U-Bahntrasse, damit Nutzungskonflikte mit dem Kreuzfahrtterminal und mit dem spätabendlichen Entertainmentbetrieb ausgeschlossen sind. Rechnet man die entstehenden rund 500 Einheiten des südlichen Teils zu den rund 600 Wohnungen des Nordteils,



Das Überseequartier wird das kommerzielle Herzstück der HafenCity. Hier die Ansicht von der Elbe mit Kreuzfahrtterminal und Hotel auf der linken Seite sowie, gut erkennbar, dem Überseeboulevard, der zwischen den Zwillingstürmen beginnt. Im Osten der 70 m hohe Büroturm



so entstehen im Überseequartier alleine rund 1.100 Wohnungen – und damit fast doppelt so viele wie zunächst geplant.

Da die Gebäude südlich der U-Bahn durch ein gläsernes Dach und eine leicht veränderte Ausrichtung vor Regen und teilweise vor Wind geschützt werden, erhöht sich die dortige Aufenthaltsqualität erheblich. Gleichzeitig bleiben – im Unterschied zu vollklimatisierten geschlossenen Mallkonzepten – der offene Straßenraum und der öffentliche Charakter der Freiräume zwischen den Gebäuden erhalten. Denn obwohl die Flächen in den langfristigen Besitz privater Bauherren übergehen, ist die Öffentlichkeit des Wege- und Raumkonzepts langfristig vertraglich gesichert, das Erdgeschoss rund um die Uhr begehbar und offen und somit auch die Offenheit des Überseequartiers garantiert.

Neue Architektur im Süden

Außer der Überarbeitung des Nutzungskonzepts und der städtebaulichen Struktur wurden im Jahr 2015 für alle elf Gebäude des südlichen Überseequartiers neue Architekturen entworfen. Neben den international renommierten Architekten Christian de Portzamparc (7, 11) und UN Studio (10) verantworten die bedeutenden deutschen Architekturbüros Carsten Roth (1), léonwohlhage (2), kbnc (3), Hild und K (4, 9), Böge Lindner K2 (5, 8) sowie Lederer Ragnarsdóttir Oei (6) die hochbaulichen Entwürfe. Das Innendesign stammt von Saguez & Partners, der aufwendige Dachentwurf von Werner Sobek. Eine hochkomplexe Glas-Metall-Konstruktion schützt die zentralen Einkaufsbereiche südlich der U4-Haltestelle stärker vor Wind und Regen und vermittelt zwischen den markanten Einzelarchitekturen. Wie generell in der HafenCity üblich, werden auch im südlichen Überseequartier hohe Nachhaltigkeitsstandards gesetzt. Alle Gebäude entstehen nach den strengsten Kriterien des HafenCity Umweltzeichens oder werden nach hohem BREEAM Excellent Standard zertifiziert.

Offenes und urbanes Einkaufsviertel mit Integrationspotenzial

Auch wenn das Nutzungskonzept und die städtebauliche Struktur des südlichen Überseequartiers erkennbar an die ursprüngliche Planung anknüpft, wurde der Neustart genutzt, durch neue Elemente wesentlich bessere Voraussetzungen für einen langfristig erfolgreichen Betrieb als mischgenutztes kommerzielles

Herz der HafenCity zu schaffen. Große Anker-nutzer im Einzelhandel, neue Entertainmentangebote, darunter ein großes Multiplex-Kino mit über zehn Sälen und 2.700 Sitzen, ein hoch leistungsfähiges und attraktives Kreuzfahrtterminal und nicht zuletzt eine neue Waterfront mit architektonisch herausragenden Gebäuden werden im Überseequartier zu allen Jahreszeiten für eine hohe Besucherfrequenz sorgen, die auch unter der Woche und in den Abendstunden nicht abebbt und somit großes Potenzial hat für eine durchweg belebte „24-Stunden-Stadt“.

Insgesamt entsteht im südlichen Überseequartier somit ein offenes und urbanes, nicht klimatisiertes, aber gleichzeitig wettergeschütztes Einkaufsviertel, das durchmischt ist mit gut vernetzten weiteren publikumswirksamen Nutzungen sowie Wohn-, Büro- und Hotelflächen. Durch die Verknüpfung mit dem neu entstehenden Kreuzfahrtterminal entwickelt sich ein Gesamtareal, das in dieser Intensität von Nutzung, Mischung und Größe zumindest europaweit bislang einzigartig ist und von dem wiederum kleinere und mittlere Läden und die vielen Erdgeschosslagen in der gesamten HafenCity profitieren werden.

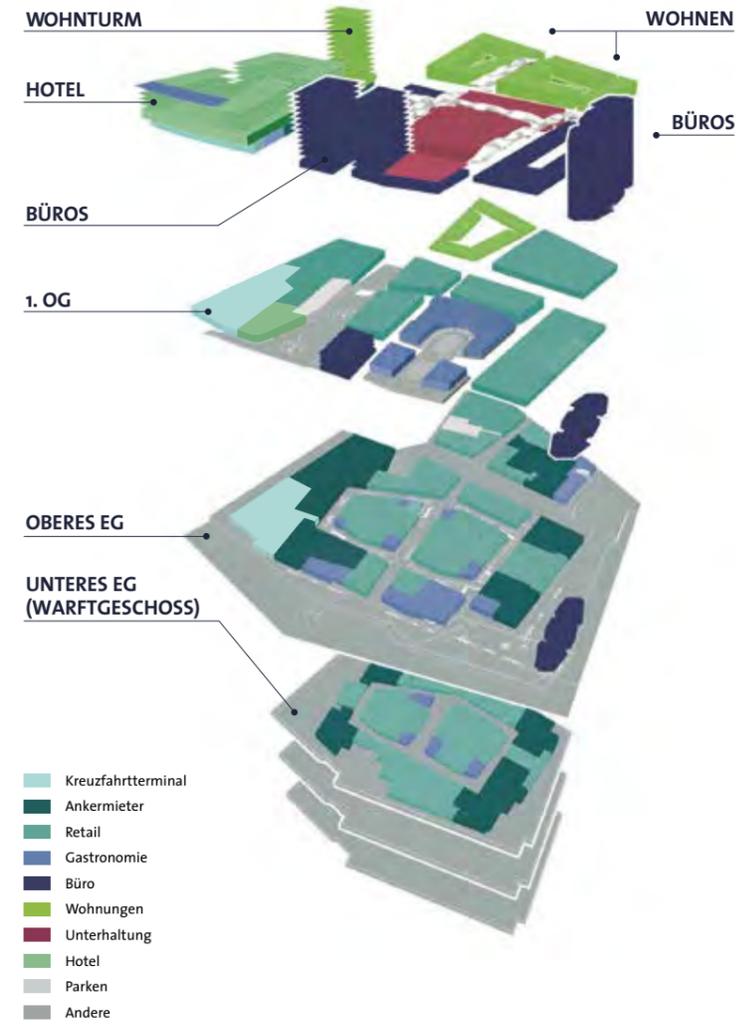
Vor allem durch die offene städtebauliche Struktur, ohne Klimagrenzen und ohne ein klares „Innen“ und „Außen“, wird das gesamte Überseequartier eine hohe integrative Kraft für die ganze HafenCity entfalten und eine spürbare Vernetzungswirkung haben. Nicht nur die Laufbeziehungen zwischen Elbphilharmonie, Kaiserkai, Strandkai und Überseequartier gewinnen. Alle Institutionen in der HafenCity, die Museen, der Lohsepark und die gesamten Einzelhändler profitieren von einer erhöhten Grundfrequenz. Denn die offene Struktur inspiriert auch Kunden, die primär zum Einkaufen kommen, dazu, den Stadtteil insgesamt zu erkunden.

Neben der schon existierenden innerstädtischen Verknüpfung durch die neue U4 und die Verbindung zwischen Elbphilharmonie, Landungsbrücken und Rödingsmarkt sollten die etablierten Innenstadt-Einkaufslagen zukünftig weiter mit der HafenCity vernetzt werden und eine Vielzahl weiterer Wegeverbindungen entstehen. Dieses Zusammenwachsen erfordert auch hohe private Investitionen und Unternehmen, die sich an neuen Orten zwischen HafenCity und KernInnenstadt ansiedeln. Denn bisher haben das weitere Wachstum des Einzelhandels in der City und die Entwicklung von Business Improvement Districts (BIDs) zwar zu einer deutlichen Qualitäts- und Angebots-

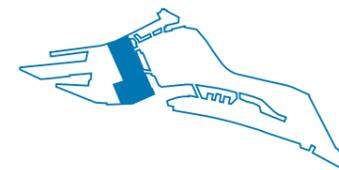
verbesserung geführt, aber noch nicht zum schrittweisen „Aufeinanderzuwachsen“ von City und HafenCity. Mit der Etablierung eines starken Pols wie dem Überseequartier können daher auch die Voraussetzungen geschaffen werden, um eine integrierte Laufbeziehung zwischen Mönckeberg-, Spitalerstraße und Hafen-City unter Einbeziehung der Speicherstadt schrittweise aufzubauen.

Baubeginn erfolgt

Nachdem schon im Oktober 2016 das temporäre Terminal 2 des Cruise Centers Hafen-City zurückgebaut wurde (Terminal 1 bleibt in allen Funktionen bis 2021 als Hamburgs zentrale innerstädtische Anlaufstelle für Kreuzfahrtschiffe erhalten), erfolgte Anfang 2017 der Baubeginn. Da das südliche Überseequartier eine Flachgründung erhält, werden zunächst eine Spundwand gebaut und fast eine Million Kubikmeter Boden für die riesige, nahezu 7 m unter N.N. tiefe Baugrube ausgehoben, bevor anschließend die eigentlichen Hochbauarbeiten beginnen. Für 2021 wird mit der Fertigstellung der zentralen Flächen mit Einzelhandel, Gastronomie, Entertainment, Kreuzfahrtterminal, Hotel und einem Teil der Büro- und Wohnflächen gerechnet. Zwei Gebäude werden im Anschluss nachgezogen. Hintergrund sind die mittlerweile in der HafenCity erheblich begrenzten Logistikflächen außerhalb der Großbaustelle.



Das südliche Überseequartier: Während das Areal in den unteren Geschossen funktional miteinander verknüpft ist, hat es oberirdisch den Charakter eines Ensembles einzelner Gebäude



Überseequartier	Nutzungsarten (BGF)	ca. 150
Größe 14 ha Gesamt BGF: ca. 410.000 m ²	Einzelhandel: ca. 94.000 m ² Büro: ca. 97.000 m ² Wohnen: ca. 123.000 m ² Kultur/Entertainment: ca. 14.000 m ²	Hotel: ca. 550 Gastronomie: ca. 300 Kreuzfahrtterminal: ca. 40 Insgesamt: ca. 6.140
Wohnungen ca. 1.100	Hotel: ca. 55.000 m ² Gastronomie: ca. 16.000 m ² Kreuzfahrtterminal: ca. 8.000 m ²	Entwicklungszeitraum 2007 bis 2017 (Nordteil) 2017 bis 2021 (Südteil) 2021 bis 2023 (zwei nachlaufende Gebäude)
Besondere Einrichtungen Altes Hafenamts, U4-Station Überseequartier, vertikal strukturiertes Kreuzfahrtterminal, Großraumkino, Premiumkino	Arbeitsplätze (Vollzeit) Einzelhandel: ca. 1.900 Büro: ca. 3.200 Kultur/Entertainment:	

Elbtorquartier

Zentral, abwechslungsreich und zukunftsweisend

Östlich des Magdeburger Hafens entsteht ein abwechslungsreiches Quartier mit vielen zukunftsweisenden Gebäuden und Nutzungen

Zwischen Magdeburger Hafen, Brooktorhafen und dem Quartier Am Lohsepark entsteht ein belebtes und abwechslungsreiches Quartier, dem nicht nur die Hafencity Universität (HCU) mit 2.500 Studierenden und weitere zukunftsweisende Vorhaben ein ganz besonderes Flair verleihen. Mit seiner städtebaulichen Konzeption greift das Elbtorquartier ganz unterschiedliche Gebäudetypologien auf. Während im Süden bis zu 70 m hoch gebaut wird, entsteht im Osten, anknüpfend an den Bestand an der Hongkongstraße, eine rund 170 m lange Blockstruktur, die auch am Magdeburger Hafen aufgenommen wird.

Markante Brücke verbindet West und Ost

Von der Speicherstadt führt ein Fußweg über die von dem österreichischen Architekten Dietmar Feichtinger und dem Hamburger Ingenieurbüro WTM Engineers entworfene León-Brücke direkt in den denkmalgeschützten Kaispeicher B (40) hinein. Der älteste Bau der Hafencity, 1879 nach den Entwürfen von Wilhelm Emil Meerwein und Bernhard Hanssen errichtet, wurde umfassend nach Plänen von MRLV Markovic Ronai Voss Architekten (Hamburg) umgebaut und beherbergt seit Sommer 2008 das Internationale Maritime Museum Hamburg.

Über die durch das Museum führende Passage gelangt man auf einen geräumigen Vorplatz, an dessen Wasserkante im Sommer 2012 der erste Barkassenanleger in der zentralen Hafencity eingeweiht wurde. Die daran anschließende Elbtorpromenade führt auf der Pier vor den Elbarkaden den Magdeburger Hafen entlang und geht über den Buenos-Aires-Kai weiter bis ins Quartier Baakenhafen. Fußgänger und Radfahrer haben somit eine vollständig barriere- und autofreie Verbindung zwischen dem Elbufer am Baakenhafen und der Ericusspitze.

Dabei passiert man mit der renovierten Busanbrücke über den Magdeburger Hafen auch die für Fußgänger und Radfahrer bedeutendste Ost-West-Verbindung in der zentralen Hafencity. Die historische Querung verknüpft die westlichen und zentralen Quartiere mit den östlichen Bereichen. Wie die umliegenden Promenaden ist auch hier der von Beth Galí entworfene Freiraum mit streifenförmigem Naturstein gepflastert und großzügig nutzbar.

Einzigartige Elbarkaden

Im nördlichen Bereich des Quartiers bezog 2011 das Hauptzollamt Hamburg-Stadt seinen von Winking Froh Architekten (Hamburg/Berlin) entworfenen Standort (46). Der Erweiterungsneubau der Unternehmenszentrale der Gebr. Heinemann direkt gegenüber (42) wurde im Sommer 2016 fertiggestellt. Nach dem Entwurf von gmp Architekten von Gerkan, Marg und Partner (Hamburg) dockt ein gläserner Verbindungsbau das neue Gebäude mit sechs Bürogeschossen und zwei Staffelgeschossen nach den Anforderungen des Umweltzeichens Hafencity in Gold an den bestehenden „Heinemann-Speicher“ an.

Südlich der Busanbrücke, am gesamten Ostufer des Magdeburger Hafens, eröffnete Ende 2013 mit den nach Entwurf von Bob Gysin + Partner BGP Architekten (Zürich) entstandenen Elbarkaden (43–45) eines der innovativsten und nachhaltigsten Gebäude Europas. Statt einer einfachen Promenade bietet der nach Anforderungen des Umweltzeichens Hafencity in Gold entstandene Gebäudekomplex eine hochwassergeschützte, in das Gebäude integrierte Arkade, 170 m lang, 8 m hoch und 10 m tief. Dem vorgelagert führt eine öffentliche Pier den Magdeburger Hafen entlang – die Elbtorpromenade. Auf dem Dach befinden sich Gärten und eine Spielfläche.



Die insgesamt 130 entstandenen Wohnungen ermöglichen unterschiedlichste Nutzungen – von Mehrgenerationenwohnungen über Wohn- und Arbeitslofts sowie Maisonnetten bis hin zu barrierefreien Seniorenwohnungen. Einige Wohnungen greifen durch integrierte Ateliers zudem den Charakter der Elbarkaden als zentrale Hamburger Designstätte auf.

Den Kreativaspekt treiben gleich mehrere Nutzer voran: Mit designxport, dem wichtigsten Netzwerk der Hamburger Designszene, der iF International Forum Design GmbH, die unter anderem den Designpreis iF Award vergibt, sowie der Agentur PSBZ um den renommierten Designer Peter Schmidt haben einige herausragende Kreativakteure die Elbarkaden als Standort gewählt. Sukzessive entsteht damit am Magdeburger Hafen ein Schaufenster der Kreativbranche, in dessen unmittelbarer Nähe entlang der Hongkongstraße sich zunehmend Agenturen und Start-ups ansiedeln.

Der Südtteil des Neubaus (45) mit den weithin sichtbaren Windrädern ist Greenpeace vorbehalten. Die Umweltschutzorganisation vereint hier verschiedene lokale und überregionale Einrichtungen unter einem Dach. Im Eingangsbereich informiert Greenpeace in einer öffentlichen Ausstellung über Arbeitsthemen

und Kampagnen. Highlight ist ein sechs Meter hoher Totempfahl – ein Dankesgeschenk der Nuxalk-Indianer für den Einsatz für ihre Heimat. Das Energiekonzept auch dieses Gebäudeteils ist vorbildlich: Es besticht durch hohe Effizienz, geringen Verbrauch und sehr hohen Einsatz regenerativer Energien; dazu zählen Geothermie, Fotovoltaik und die Windräder auf dem Dach.

Universität mit Elbblick

Prägend für die gesamte Hafencity ist die im April 2014 eröffnete Hafencity Universität (HCU) eingangs des Baakenhafens. Nach Entwurf des Architektenbüros Code Unique (Dresden) öffnet sich der ästhetisch überzeugende Neubau (54) gleichzeitig zum Vorplatz, zum Baakenhafen sowie zum Lohsepark. Das ökologische Gesamtkonzept auch dieses Gebäudes wurde mit dem Umweltzeichen Hafencity in Gold vorzertifiziert.

Direkt nebenan, zwischen HCU und Magdeburger Hafen bauen das Hamburger Unternehmen ECE und die Strabag Real Estate auf einem 9.100 m² großen Grundstück das Gebäudeensemble Watermark, Freeport und Shipyard mit insgesamt rund 32.000 m² BGF. Nach Entwürfen von Störmer Murphy and Partners (Hamburg) erhält die Hafencity hier als stilprägende

Landmarke einen rund 70 m hohen und 18-geschossigen Büroturm am Wasser (52). Hinzu kommen zwei weitere Gebäude (53), die unter anderem Raum für 46 Wohnungen und für publikumsbezogene Nutzungen im Erdgeschoss bieten. Zusammen mit der HCU entsteht so auch ein öffentlicher Platz. Die Fertigstellung ist für Mitte 2018 vorgesehen.

Ökumenisches Forum neben Musikerhaus

Sozial und spirituell: Weitere hervorragende Projekte, wie das Ökumenische Forum (49a) an der Shanghaiallee, prägen das Leben im Elbtorquartier. Seit Sommer 2012 tragen mittlerweile 20 christliche Kirchen dieses deutschlandweit einzigartige religiöse Gemeinschaftsprojekt mit Begegnungsstätte und Café im öffentlichen Erdgeschoss sowie einer Kapelle als stillem Rückzugsort. Neben dem Laurentiuskonvent lebt in den oberen Etagen zudem eine ökumenische Hausgemeinschaft.



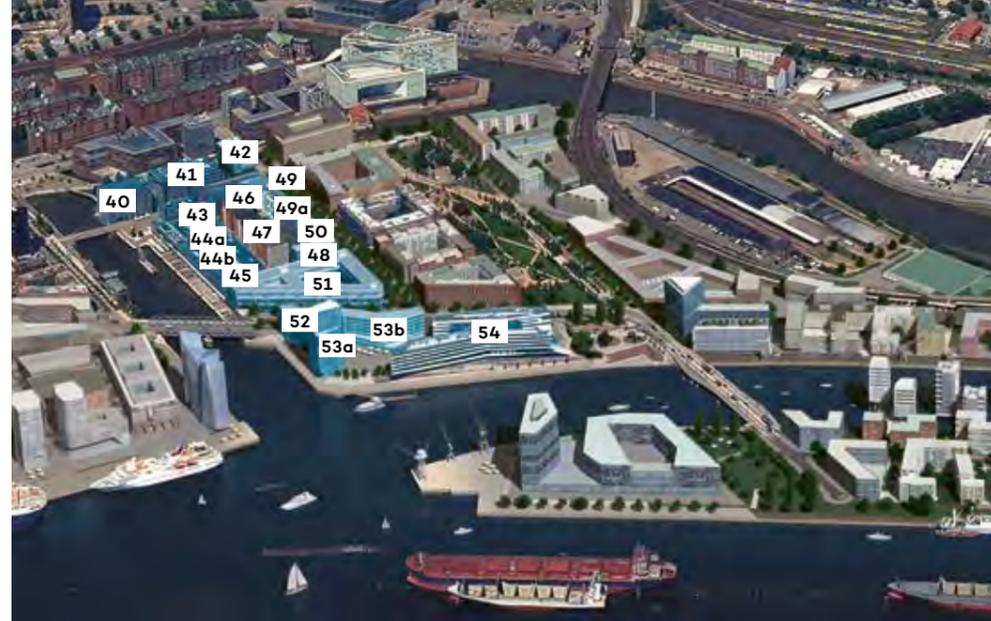
Die Hongkongstraße entwickelt sich zunehmend zu einem kreativen Hotspot für Agenturen und Start-ups

Direkt nebenan wurde im Herbst 2014 das Musikerhaus (50) erfolgreich fertiggestellt. Künstler und Kreative verwirklichen hier in teilweise schallentkoppelten Privaträumen und flexibel nutzbaren Gemeinschaftsräumen ihren Traum vom kreativen Austausch und Musizieren in den eigenen vier Wänden.

Mit dem Stadthaushotel (48) entsteht im Elbtorquartier zudem Europas größtes integratives Hotel: 40 der 80 Angestellten sollen Menschen mit Behinderung sein und die 180 Zimmer und das Restaurant des Drei-Sterne-Hotels bieten auch Gästen mit Mobilitätseinschränkungen besonderen Komfort. Träger ist der Verein Jugend hilft Jugend e. V., unterstützt durch private Förderer und durch die Stadt Hamburg. Den Architekturwettbewerb haben die Architekten Huke-Schubert Berge aus Hamburg für sich entschieden. Längst fertig ist indes das seinerzeit erste mit dem Umweltzeichen HafenCity in Gold prämierte Wohngebäude der HafenCity, die private Baugemeinschaft NIDUS an der Shanghaiallee (49).

Auch an den ÖPNV ist das Elbtorquartier hervorragend angebunden. Während im nördlich angrenzenden Kontorhausviertel die U-Bahnstation Meßberg der Linie U1 liegt, nahm im August 2013 die neue Linie U4 ihren regulären Betrieb an der für ihr Lichtkonzept prämierten Haltestelle HafenCity Universität auf.

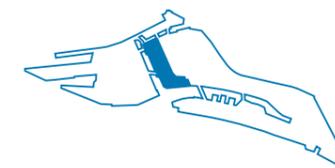
Die Shanghaiallee entwickelt als zentraler Straßenzug zwischen Speicherstadt und Überseeallee zunehmend den Charakter einer urbanen Geschäfts- und Wohnstraße. Seit der endgültigen Fertigstellung des großstädtischen Boulevards im Herbst 2016 wird der Radverkehr hier nun – ganz im Sinne einer erhöhten Verkehrssicherheit – auf einem gesonderten Radfahrstreifen entlang der Fahrbahn geführt. Zudem wurde so eine Vereinheitlichung mit dem umgebenden Radverkehrsnetz erreicht und die Nebenflächen den urbanen Anforderungen angepasst. Entstanden sind u.a. großzügige Fußwege mit Sondernutzungsmöglichkeiten, Fahrradabstellbügeln, Anliefer- und Behindertenparkplätzen sowie einigen kostenpflichtigen Stellplätzen, überwiegend für die Kunden der anliegenden Geschäfte.



Jung, urban, lässig: die zentrale HafenCity



Am Eingang des Magdeburger Hafens entsteht das rund 32.000 m² BGF umfassende Gebäudeensemble mit einem rund 70 m hohen Bürohaus am Wasser und zwei weiteren Gebäuden (Watermark, Freeport und Shipyard), u. a. mit 46 Wohnungen



Elbtorquartier	ronomie, Dienstleistungen, Hotel, Wissenschaft	Ökumenisches Forum, designxport hamburg
Größe 9 ha Gesamt BGF: 200.000 m ²	Wohnungen 370	Entwicklungszeitraum 2007 bis 2018 (Grundstück 51 als Logistikfläche für den Bau des Überseequartiers zurückgestellt)
Arbeitsplätze ca. 3.700	Besondere Einrichtungen Elbarkaden, HafenCity Universität, Internationales Maritimes Museum Hamburg,	
Gewerbliche Nutzungen Büro, Einzelhandel, Gast-		



Familienfreundliches Wohnen und Arbeiten direkt am Park: das Quartier Am Lohsepark als zentrales grünes Stadtquartier

Am Lohsepark

Zentrales grünes Stadtquartier mit Geschichte

Auf historischem Industrie- und Bahnhofsgelände entsteht ein familienfreundliches Wohnquartier mit der größten Grünfläche der Hafencity

Mit dem Quartier Am Lohsepark entsteht in der zentralen Hafencity ein überaus attraktiver Stadtraum mit dem Lohsepark als grünem Zentrum. Indem sich sämtliche Gebäude westlich und östlich an die Grünanlage anschließen, wird Hamburgs Tradition weitergeführt, inmitten von Wohn- und Arbeitsquartieren ausgedehnte Parks zu schaffen. Ausgangspunkt der Quartiersentwicklung war das z. T. denkmalgeschützte Backsteinensemble „Hildebrandtblock“ zwischen Lohseplatz und Shanghaiallee, u. a. Sitz des privat geführten Automuseums Prototyp. Das hervorragend renovierte architektonische Schmuckstück ist ein ehemaliges Firmengebäude der Harburger Gummi-Kamm-Compagnie, einem Pionier der Industrialisierung Hamburgs. Grundsätzlich werden im Quartier geschlossene Blockstrukturen mit fünf bis sieben Geschossen realisiert, die sich um den Lohsepark herum gruppieren. Die direkte Verbindung über den Brooktorhafen nach Norden sichert die seit Juni 2014 sanierte Ericusbrücke – eine 1870 erbaute, ehemalige Eisenbahndrehbrücke.

Familienfreundliches Wohnen am Park

Das erste der drei direkt am Park gelegenen, jeweils rund 20.000 m² BGF umfassenden Gebäude eines urbanen Areals aus insgesamt fast 500 Miet-, Sozial-, Baugemeinschafts- und Eigentumswohnungen sowie studentischem Wohnen und einem Hotel wurde Ende 2015 fertiggestellt. In dem mischgenutzten Gebäudekomplex (70) befinden sich neben Büro-, Praxis- und Gewerbeflächen sowie sozialen Einrichtungen und Kindertagesstätten insgesamt 159 z. T. öffentlich geförderte Wohnungen – darunter die erste inklusive Hausgemeinschaft der Hafencity. 19 Menschen mit Behinderung und zehn Studenten leben hier gemeinsam in sieben Wohngemeinschaften

des Vereins „Leben mit Behinderung“. In den Erdgeschossflächen zur Shanghaiallee betreibt u. a. Deutschlands jüngster Drei-Sterne-Koch Kevin Fehling das Spitzenrestaurant „The Table“ unmittelbar neben den Einrichtungen des pme Familienservices. Gleichzeitig gehen die Bauarbeiten für das Wohngebäude auf dem südlichen Nachbargrundstück (71) zu Ende. Nachdem die von Stattbau Hamburg und Conplan betreute Baugemeinschaft aus insgesamt 70 Bauherren (Dock 71) im Sommer 2016 in den fertiggestellten nördlichen Gebäudeteil eingezogen ist, wird der von Behrendt Wohneigentum, dem Altonaer Spar- und Bauverein sowie der Baugenossenschaft Hamburger Wohnen verantwortete Südteil voraussichtlich bis Ende 2017 bezugsfertig sein. Der gesamte Gebäudekomplex besteht aus Eigen-



In der zentralen Hafencity entsteht ein attraktiver Stadtraum mit dem Lohsepark in seiner Mitte

tumswohnungen, geförderten Mietwohnungen, gewerblichen Erdgeschossnutzungen sowie einer Kita. Eine Projektgemeinschaft aus ECE, Harmonia Immobilien und dem Studierendenwerk Hamburg baut seit Sommer 2016 auf dem südlich angrenzenden Eckgrundstück (72) zwischen Lohsepark und HCU einen insgesamt ca. 21.000 m² BGF umfassendes Vorhaben aus Holiday-Inn-Hotel mit 265 Zimmern, 125 öffentlich geförderten Studentenapartments sowie 45 frei finanzierten Wohneinheiten. Während die Wohnungen nach den Entwürfen von KSP Jürgen Engel Architekten (Braunschweig) entstehen, wurde der Hotelbereich von Kister Scheithauer Gross Architekten und Stadtplaner (Köln) geplant. Die Fertigstellung ist für Herbst 2018 vorgesehen.

Drei insgesamt rund 15.200 m² umfassende, zusammenhängende Grundstücke östlich vom Park (74–76) werden ab 2021 von Gruner & Jahr genutzt. Das Verlagshaus wird hier ab 2019 mit einem Bauherrn, der noch bestimmt wird, einen Neubau für seine rund 2.000 Mitarbeiter errichten lassen. Es entstehen insgesamt 66.000 m² BGF, davon mindestens 36.000 m² für Gruner & Jahr. Weitere 6.000 m² BGF stehen für zusätzliche Büros zur Verfügung. Wohnungen, von denen die Hälfte öffentlich gefördert wird, umfassen 17.000 m² BGF. Im Erdgeschoss sind zudem 2.000 bis 3.000 m² BGF für kulturelle Nutzungen vorgesehen, die als Ausstellungsflächen dienen sollen. Da Gruner & Jahr das Areal nicht selbst entwickelt, sondern einen Mietvertrag über eine Laufzeit von mindestens zwölf Jahren bis ca. 2033 abschließt, veranlasst das Medienhaus in der ersten Jahreshälfte 2017 einen Investorenwettbewerb. Anschließend wird die Architektur des teilweise 13 bis 15 Stockwerke hohen Gebäudeensembles definiert.

Südlich von Gruner & Jahr entsteht bis 2021 das zentrale Schulzentrum der HafenCity mit Gymnasium und Stadtteilschule (77). Das zwischen Park, Bahnanlagen und U-Bahnstation günstig gelegene Areal wird auch eine Dreifeldsporthalle umfassen und vermutlich durch eine bis 2019 errichtete Bahnunterführung direkten Zugang zum Quartier Oberhafen erhalten. Dort befinden sich ebenfalls ab 2018/19 ein Fußballplatz und weitere Schulsportanlagen. Auf der zukünftigen Gruner & Jahr-Fläche bleibt der beliebte HafenCity-Bolzplatz daher zunächst erhalten. Ebenfalls temporär angelegt ist die neue, im Dezember 2016 für zwei Jahre eröffnete Kita zwischen Gruner & Jahr und Schulgrundstück. Innerhalb von sechs Wochen entstand hier ein auf zwei Stockwerke verteiltes 850 m² großes, buntes Integrationsprojekt für 120 deutsche und geflüchtete Kinder.



Der 4,4 ha große Lohsepark umfasst weitreichende stadträumliche, soziale und ökologische Funktionen

Das ehemalige Zollgrundstück nordwestlich der Grünanlage (66) ist eines der wenigen nicht im Eigentum des Sondervermögens befindlichen Grundstücke und bietet ca. 9.000 m² BGF Nutzfläche. Darüber hinaus sind weitere Wohnungen im Zusammenhang mit der Blockschließung beim Automuseum Prototyp vorgesehen

Der größte Park der HafenCity

Der Lohsepark selbst ist seit Juli 2016 vollständig fertiggestellt. Mit 4,4 ha Gesamtfäche ist er die größte zusammenhängende Grünanlage der HafenCity mit weitreichenden stadträumlichen, sozialen und ökologischen Funktionen. Geprägt durch eine freie Sichtachse von der Ericusspitze bis zum Baakenhafen, erstreckt sich der 550 m lange und 100 m breite Park wie ein langes grünes Band von Wasser zu Wasser. Großzügige, von einem lockeren Wegenetz durchzogene Rasenflächen mit Sitzgruppen und Spielmöglichkeiten, eingefasst von über 500 Bäumen, laden zum Verweilen ein. Das im südlichen Teil geplante Spiel- und Gemeinschaftshaus erhält ein Café und öffentliche, behindertengerechte Toiletten.

Gedenkort im Zentrum des Parks

Mit dem „denk.mal Hannoverscher Bahnhof“ umfasst der Lohsepark auch ein in vieler Hinsicht beeindruckendes Mahnmal zur Hamburger

Deportationsgeschichte. Mit der sogenannten Fuge, einer vom ehemaligen Bahnhofsvorplatz am heutigen Lohseplatz quer durch den Park bis zum historischen Bahnsteigrelikt führenden Nachzeichnung des seinerzeitigen Gleisverlaufs, ist seit Juli 2016 ein erstes Element begehbar. Am 10. Mai 2017 wird der zentrale historische Gedenkort am unter Denkmalschutz stehenden Relikt des Bahnsteigs unmittelbar östlich des Parks eröffnet. Namenstafeln erinnern an die mindestens 8.071 von hier aus deportierten Juden, Sinti und Roma.

Für das unmittelbar westlich am Lohsepark gelegene Grundstück (68/69) wird derzeit der Bauherr ausgewählt. In direkter visueller Beziehung zum historischen Gedenkort entsteht im Erdgeschoss des entstehenden Bürogebäudes ein zum denk.mal Hannoverscher Bahnhof gehörendes Dokumentationszentrum. Die dortige Ausstellung wird auf der temporären Dokumentation „In den Tod geschickt“ basieren, die in Teilen seit September 2013 im InfoPavillon Hannoverscher Bahnhof am Lohseplatz zu sehen ist. Für die neuen, endgültigen Räumlichkeiten wird sie überarbeitet und erweitert, Betreiber ist die KZ-Gedenkstätte Neuengamme. Die Entwürfe für das Gebäude stammen von Wandel Lorch Architekten (Frankfurt/Saarbrücken). Vorgesehen ist ein siebengeschossiger Neubau mit ca. 6.600 m² BGF inklusive der Ausstellungs- und Veranstaltungsräume.

Firmen komplettieren urbanen Stadtraum

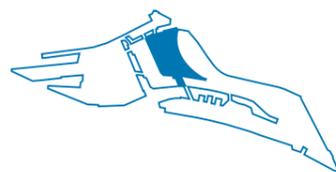
An der Ecke Shanghaiallee/Koreastraße hat der Hamburger Mineralölkonzern Marquard & Bahls im Spätsommer 2016 seine neue Unternehmenszentrale (65) mit rund 700 Arbeitsplätzen auf 18.000 m² BGF bezogen. Im Erdgeschoss sind Einzelhandel und Gastronomie angesiedelt. Außergewöhnlich ist nicht nur der dreigeschossige Stadtbalkon entlang des Brooktorhafens, durch den im Erdgeschoss angesiedelten Einzelhandel und die dortige Gastronomie hat das Gebäude auch einen öffentlichen Charakter. Eine weitere Besonderheit des von Gewers & Pudewill (Berlin) entworfenen Neubaus ist ein Außenaufzug, der bis zu 20 Personen direkt zu einem Boot im Brooktorhafen befördern kann. Auch durch das erfolgreiche Ende der Umbau-



arbeiten im Herbst 2016 nimmt die Shanghai-allee mit ihren breiten Bürgersteigen und einem aufgrund des Durchgangsverkehrs vergleichsweise hohen Verkehrsaufkommen immer mehr den Charakter einer urbanen Geschäfts- und Wohnstraße an. Als hochwassergeschützte große Achse schon früh angelegt, verläuft der zentrale Straßenzug von der Speicherstadt im Norden bis zur Hafencity Universität an der Überseeallee im Süden. Den Eindruck eines großstädtischen Boulevards vermitteln schon jetzt die bereits fertigen Gebäude NI-DUS, Ökumenisches Forum und Musikerhaus im gegenüberliegenden Elbtorquartier sowie das Automuseum Prototyp und die zunehmend fertiggestellten großen Wohngebäude direkt am Lohsepark. Im Laufe der kommenden Jahre kommen mit der Entwicklung weiterer Gebäude noch zusätzliche Läden und andere publikumsbezogene Erdgeschossnutzungen mit urbanem Charakter hinzu.



Als Teil des denk.mals Hannoverscher Bahnhof führt die sogenannte Fuge seit Juli 2016 quer durch den Lohsepark und zeichnet den historischen Gleisverlauf nach. Der zentrale historische Gedenkort am Bahnsteigrelikt (im Hintergrund) folgt im Frühjahr 2017



Am Lohsepark

Größe
12,5 ha,
Gesamt BGF: 240.000 m²

Arbeitsplätze
ca. 4.700

Gewerbliche Nutzungen
Büro, Dienstleistung,

Hotel, Gastronomie,
Einzelhandel

Wohnungen
650

Besondere Einrichtungen
Dokumentationszentrum
denk.mal Hannoverscher
Bahnhof, Automuseum
Prototyp,

Schulcampus Hafencity,
bestehend aus Gymnasium
und Stadtteilschule,
Kitas

Entwicklungszeitraum
2012 bis 2021

Oberhafen

Kreativ- und Kulturquartier Oberhafen

Südlich des Oberhafens entsteht in zentraler Lage ein vielseitiges Kultur- und Kreativquartier mit neuen Potenzialen für die Stadt Hamburg

Nukleus Oberhafen: In dem lange Zeit überwiegend aus Bahnflächen bestehenden Quartier mit seinen großen Lagerhallen gibt es schon seit über zehn Jahren immer wieder abwechslungsreiche Kreativnutzungen. Ob Kurzfilmfestival, Tanzperformances, kreative Co-Working-Spaces oder Orte wie die Halle 424 (ein Hallenabschnitt, der Produktionsort für Kulissenbau, Fotostudio und lässige Jazz- und Klassiklocation in einem ist): Die örtlichen Gegebenheiten bieten besondere Voraussetzungen für die Entstehung eines lebendigen Kunst- und Kulturstandorts mit Impulswirkung, vernetzt mit der übrigen Hafencity, der Kunstmeile, aber auch mit Rothenburgsort, der City Süd und den dort neu entwickelten Kulturaktivitäten. Hierfür wird der „eigentliche“ Entwicklungsprozess der Hafencity allerdings auf den Kopf gestellt. Statt einer städtebaulichen Neukonzeption ist die neue und intensivierte Nutzung der Bestandsgebäude Ausgangspunkt einer Neupositionierung, die in einem schrittweisen Transformationsprozess unter Einbindung der Mieter erfolgt. Die Grundstücke mit den überwiegend eingeschossigen Güterhallen werden dazu nicht verkauft, sondern verbleiben im städtischen Eigentum des Sondervermögens Stadt und Hafen (Hafencity Hamburg GmbH), auch um die Entwicklung im Interesse Hamburgs zu gestalten und die wirtschaftliche Basis für die Entwicklung gewährleisten zu können.

Dialogorientierte Entwicklung

Die möglichen Entwicklungsoptionen für das Quartier werden laufend und im Rahmen eines intensiven Dialogprozesses erarbeitet. Ein





Ausgehend von den Bestandsbauten ist bereits, abgetrennt durch den Bahndamm und vier Gleise einer Hauptverbindung zum Hamburger Hauptbahnhof, ein Nukleus für die Kreativwirtschaft entstanden

langer zeitlicher Entwicklungsrahmen von bis zu einem Jahrzehnt bildet dessen Grundlage. Während der gesamten Phase arbeitet die Hafencity Hamburg GmbH eng mit der Hamburg Kreativ Gesellschaft mbH zusammen. Gleichzeitig findet ein reger Ideenaustausch mit Kreativunternehmen, Kulturschaffenden und unterschiedlichen weiteren Beteiligten statt. So sind seit den ersten Impulsen des internationalen Auftaktsymposiums im Frühjahr 2011 bis heute viele Veranstaltungen, Diskussionen und Entwicklungsschritte gefolgt, in deren Rahmen

sich unterschiedliche Akteure wie der Oberhafen e. V. für eine behutsame und nachhaltige Entwicklung des Quartiers zu einem lebendigen Kunst-, Kultur- und Kreativstandort einsetzen.

Chancen für Kultur und Kreativwirtschaft

Das Erscheinungsbild des Oberhafenquartiers wird durch lang gestreckte Lagergebäude, die lange Zeit überwiegend durch Logistikunternehmen genutzt wurden, sowie mehrstöckige Kopfbauten geprägt. Da die Flächen erst seit 2015 nicht mehr offiziell als Bahnhof dienen, kann nun die Umgestaltung zum Kreativquartier erfolgen, wodurch die Bauten einen stark öffentlichen Charakter erhalten. Gleichzeitig sind für die neuen, kreativwirtschaftlichen Produktionsflächen neue Nutzungsgenehmigungen und erhebliche Modernisierungen sowie gebäudebezogene Hochwasserschutzmaßnahmen erforderlich.

Langfristig können im Oberhafenquartier bis zu 500 Arbeitsplätze in verschiedenen Kultur- und

Bis 2018/19 entstehen ein Fußballplatz mit Leichtathletikflächen für den Schul- und Vereinssport sowie evtl. ein Tunnel unter dem Bahndamm zur U4. Eine Brückenverbindung über den Oberhafen ist ebenfalls geplant



Kreativwirtschaftsbranchen entstehen – als Basis eines dauerhaften kreativen Milieus, das über eine geplante Brückenverbindung zukünftig sogar das östlich gelegene Großmarktareal mit einbeziehen könnte. Kleine gastronomische Angebote sowie Ausstellungs- und Präsentationsflächen werden die öffentliche Funktion des Quartiers ebenfalls stärken und dessen Integration in die weitere Hafencity befördern.

Wegen dieser sehr komplexen Ausgangsbedingungen wurde erstmals Anfang 2012 mittels eines Interessenbekundungsverfahrens ein Nutzungskonzept für eine freie Fläche gesucht. Aus 15 eingereichten Konzeptvorschlägen wählte eine interdisziplinäre Jury die „Hanseatische Materialverwaltung“ aus. Das erfolgreiche Konzept stützt Hamburger Kultureinrichtungen, öffentliche Schulen, Universitäten, Vereine, aber auch engagierte Bürger mit Requisiten und Kulissen für soziale, ökologische oder kreative Projekte aus.

Im September 2013 startete eine weitere Auslobung der Hamburg Kreativ Gesellschaft und der Hafencity Hamburg GmbH. Diesmal wurden für verschiedene große Flächeneinheiten in der Halle 4 für insgesamt ca. 6.000 m² neue Kreativnutzer ausgewählt, die bis Sommer 2017 einziehen können. Derzeit werden die Räumlichkeiten in einzelne Mieteinheiten unterteilt und renoviert. Die ursprünglich ebenfalls einbezogene Suche nach Betreibern für eine Gastronomie- und eine Ausstellungsfläche wird derzeit in getrennten Verfahren weiterverfolgt. Für die noch ausstehende Entscheidung zur Gleisüberdachung zwischen zwei alten Lagerhallen läuft derzeit eine detaillierte Untersuchung und Planung, aber auch eine solide Ermittlung der Kosten. In einem öffentlichen Workshop-Verfahren sollen für die darunterliegende Fläche mögliche Nutzungskonzepte ausgelotet werden.

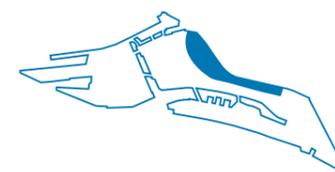
Sportplatz direkt am Wasser

Neben der kulturellen und kreativen Nutzung bietet das Quartier dort, wo es nicht bebaut ist, zudem hervorragende Möglichkeiten für Sport-

und Freizeitaktivitäten abseits dichter Wohnbebauung. Direkt am Ufer des Oberhafens entsteht bis 2018/19 ein wettkampfgerechtes „9er-Fußballfeld“, insbesondere für Kinder und Jugendliche aus der Innenstadt und der Hafencity, das auch von Vereinen genutzt werden kann. Dem Gymnasium, der Stadtteilschule und den beiden Grundschulen der Hafencity steht das Areal mit seinen Leichtathletikflächen zudem für den Schulsport zur Verfügung. Zur besseren Anbindung soll es ab 2019 mit einer Bahnunterführung für Fußgänger und Radfahrer eine weitere direkte Verbindung zwischen Oberhafenquartier, dem Quartier Am Lohsepark und der dortigen U-Bahnstation geben. Dazu müssen allerdings noch einige komplexe Aufgaben gelöst werden.

Energiezentrale Oberhafen

Auch bei der Energieversorgung der östlichen Hafencity spielt das Quartier derzeit eine große Rolle. Von außen lediglich durch einen Schornstein erkennbar, erzeugt das Unternehmen energycity in einem Teilbereich der Halle 4 temporär die Wärmeenergie für die östliche Hafencity. Hinter der Backsteinfassade produziert eine Kraft-Wärme-Kopplungsanlage eine Gesamtwärmeleistung von 10 Megawatt. Auf kleinstem Raum befindet sich modernste Technik: u. a. ein Blockheizkraftwerk, zwei mit Erdgas (bilanzielles Biomethan) betriebene Heizkessel, eine Wärmespeicheranlage sowie eine Umspannstation für die Stromspeisung in das örtliche Stromnetz – mit 92 Prozent wird nahezu die gesamte eingesetzte Energie regenerativ erzeugt. Lediglich die Spitzenlast wird noch konventionell produziert. In den kommenden Jahren soll die Anlage zugunsten einer Wärmeversorgung durch Aurubis-Prozessabwärme ersetzt werden – was eine noch nachhaltigere Versorgung garantiert.



Oberhafen

Größe
8,9 ha
Gesamt BGF: 25.000 m²
(Bestand)

Arbeitsplätze
ca. 500

Gewerbliche Nutzungen

Kreativ- und Kulturwirtschaft, Gastronomie

Besondere Einrichtungen

Kultur- und Kreativquartier, Sportflächen im Osten, temp. Energiezentrale

Entwicklungszeitraum

Entwicklung ausgehend

von den Bestandsbauten mit eventuell hinzukommenden Neubauten, detaillierte Konzeption im Rahmen eines intensiven Dialogprozesses

Fertigstellung

Umsetzung erfolgt schrittweise, erste Phase 2030 abgeschlossen

Baakenhafen

Wohnen, Freizeit und Arbeiten in doppelter Wasserlage

Stadt für alle: Das größte Hafenbecken der HafenCity bietet eine dichte (soziale) Mischung aus Wohn- und Freizeitnutzung, grünen Freiräumen und Arbeitsplätzen

In den kommenden Jahren entsteht rund um den Baakenhafen ein nachhaltiges „urbanes Dorf“ inmitten der Großstadt. Auf beiden Seiten des längsten Hafenbeckens der HafenCity entwickelt sich ein grünes, sozial gemischtes Wohn- und Freizeitquartier mit einem differenzierten, intensiv öffentlich geförderten Wohnangebot (derzeit 39 Prozent) für Familien, Studenten und Senioren, das unterschiedliche soziale Träger in die Entwicklung der Wohnkonzepte einbindet – aber auch mit vielen Arbeitsplätzen. Topografisches Zentrum wird der Baakenpark, eine 1,6 ha große, künstlich angelegte Halbinsel, die weitreichende Funktionen erfüllt: einerseits als Grünfläche, Erholungsgebiet und als optisch-ästhetischer Blickfang, andererseits als Verbindung zwischen dem nördlichen und dem südlichen Quartiersteil. Vor-

raussichtlich 2021 wird das gesamte Quartier bis auf Einzelvorhaben im Nordosten fertiggestellt sein.

Den städtebaulichen Wettbewerb für das Quartier hatte im August 2011 das Büro APB Architekten (Hamburg) für sich entschieden. Der Entwurf überzeugt insbesondere mit einer moderaten Höhenstaffelung der Gebäude. Durchweg entstehen sieben Geschosse mit an der Südseite mitunter auch halb offenen Blockstrukturen sowie einige kleinere offene Varianten. Zur Elbe öffnen sich großzügige Höfe und bilden dort eine prägnante Stadtkante.

Die rhythmisierte Blockbebauung der nördlich, zwischen Hafenbecken und Versmannstraße gelegenen Grundstücke gewährleistet einen



Wegweisende Architekturentscheidungen erzeugen ein ausdrucksstarkes hochverdichtetes städtebauliches Gesamtbild an der Elbe

deutlichen Schutz vor den Lärmauswirkungen der Straße und der Bahntrasse: U-förmig öffnen sich die Gebäude zum Baakenhafen und bilden damit gleichzeitig einen Riegel zur Straße. Dadurch werden die wasserseitigen Höfe und die Wohnungen effektiv vor Lärm geschützt und alle zukünftigen Bewohner profitieren von der Wasserseite.

Grüne Halbinsel im Hafenbecken

Im April 2012 entschied das Atelier Loidl (Berlin) den international ausgelobten Freiraumwettbewerb zum Quartier Baakenhafen für sich. Der Siegerentwurf verbindet die abwechslungsreich geplanten Freizeitnutzungen geschickt mit der besonderen Hafenumgebung des Baakenhafens. Herzstück ist die 1,6 ha große Halbinsel Baakenpark, die ab Frühjahr 2018 mit Spielplatz, Spiel- und Gemeinschaftshaus, Bäumen und Wiesen sowie dem imposanten „Himmelsberg“ zur aktiven Freizeitgestaltung und zum Erholen einlädt. Eine Fußgängerbrücke nach Norden nach Entwurf der Hamburger Architekten von Gerkan, Marg und Partner (gmp) sowie Knippers Helbig Advanced Engineering (Stuttgart) wird Mitte 2017 eingehängt und sorgt für eine weitere räumliche Integration zwischen den beiden Landlagen.

Erster Baubeginn

Einen wichtigen ersten Schritt in der Quartiersentwicklung markierte die Eröffnung der vielfach prämierten Baakenhafenbrücke im August 2013. Die 170 m lange Querung ist weit mehr als eine Quartiersbrücke. Sie sichert die Erschließung der östlichen HafenCity und zeitweilig – während des Neubaus der Versmannstraße und

der Verlängerung der U4 – die Verkehrsführung von und nach Hamburgs Süden. Das Mittelstück der Brücke ist mittels Tidekraft aushebbar.

Der erste Spatenstich eines Hochbauprojekts (81a/b) fand im Frühsommer 2015 statt. Bis Mai 2018 baut DS-Bauconcept ein Familienhotel für die Jufa-Gruppe mit 575 Betten und gezielten Angeboten für Kinder und Jugendliche. Gleichzeitig verantwortet die Justus Grosse Projektentwicklung GmbH den Bau von rund 150 öffentlich geförderten und frei finanzierten Wohnungen. Die Planungen stammen von KBNK Architekten und PFP Architekten (beide Hamburg). Im Mai 2016 ging der benachbarte Campustower in Bau (80). Hier entstehen in einem 15-geschossigen Turm Bürokonzepte mit gedeckelten Mieten für Start-ups und Gründer, Flächen der gegenüberliegenden HCU sowie der Hauptsitz des für das gesamte Projekt verantwortlichen Unternehmens GARBE. Hinzu kommen geförderte Mietwohnungen sowie Eigentumswohnungen in einem ruhig am Wasser gelegenen Wohngebäude mit Ausrichtung auf den Baakenhafen. Die Entwürfe für die Büroflächen der insgesamt rund 22.000 m² BGF stammen von Delugan Meissl Associated Architects (Wien). Die Wohnflächen haben sop architekten (Düsseldorf) geplant.

Für den östlich am Gerda-Gmelin-Platz gelegenen Sports-Dome (83a) wurde im Juni 2016 der Architekturwettbewerb entschieden. Das Projekt der PB Sports-Dome Management GmbH ist eine vielfältige und gleichzeitig energieeffiziente Indoor-Freizeitanlage für über 25 Trendsportarten. Der Entwurf von Hascher Jehle Architektur umfasst auf insgesamt sieben Ebenen und rund 12.000 m² BGF u. a. einen 25 m

hohen Tauchturm sowie eine ebenso hohe Bodyflying-Anlage, die den freien Fall eines Fallschirmspringers simuliert. Auch der HSV will die Anlage nutzen. Die Eröffnung ist für Mitte 2019 geplant.

Urbanes Dorf

Auf dem südlichen Quartiersteil entsteht rund um den zentralen Lola-Rogge-Platz ein „urbane Dorf“, der den Bewohnern der östlichen HafenCity einen attraktiven Marktplatz sowie Freizeit-, Sport- und Kulturangeboten bietet. In den Erdgeschossen werden ein Frischemarkt, kleine Läden und Gastronomie eröffnen. Direkt nebenan (Baufeld 94a–c) entsteht bis 2019/20 ein Bildungs- und Familienzentrum mit einer vierzügigen Grundschule und einer Kita für 200 Kinder. Eine öffentliche Tiefgarage unter dem Lola-Rogge-Platz stärkt das Nahversorgungszentrum und berücksichtigt die Bring- und Holverkehre rund um den Bildungsbereich. Viele der umliegenden Bauvorhaben beginnen Mitte bis Ende 2017 mit den Bauarbeiten. Auf den Grundstücken 91, 92a/b und 93 realisieren die GWG AG (Stuttgart) und die Richard Ditting GmbH & Co. KG nach Entwürfen von Lorenzen (Hamburg), Max Dudler (Berlin), KPW (Hamburg), Meck (München), Schenk + Waiblinger (Hamburg) sowie 6a (London) insgesamt 436 Wohnungen mit Elb- und Baakenhafengebäudeblick. Die Projekte umfassen u. a. Mehr-Generationen-Wohnen für Familien, Studierende, Senioren sowie Menschen mit Behinderung. Auf den Grundstücken 89 und 95 errichten vier Baugenossenschaften (Allgemeine Deutsche Schiffszimmerer-Genossenschaft, Hamburger Wohnen, Bauverein der Elbgemeinden sowie HANSA Baugenossenschaft), verschiedene soziale Träger sowie vier Baugemeinschaften ein äußerst vielfältiges und sozial gemischtes und gefördertes Wohnungsangebot. Dazu gehören die Familien-Baugemeinschaft „Tor zur Welt“ mit dem ersten großen überwiegend in Holzbauweise entstehenden innerstädtischen Wohngebäude Hamburgs, die Baugemeinschaft „Arche Nora“, die sich an Frauen unterschiedlicher Generationen wendet, die Mieterbaugemeinschaft „Gemeinsam älter werden“ sowie die Baugemeinschaft „Kammerkombinat“ aus künstlerisch und kulturell aktiven Menschen. Familien- und altersgerechtes Wohnen sind somit in die im Januar 2016 präsentierten Entwürfe der Hamburger Büros Schaltraum, LRW, bof, Huke-Schubert Berge sowie KADEN + LAGER aus Berlin und florian kriegler aus Darmstadt ebenso integriert wie Sozial- und Therapieprojekte. Ab Anfang 2018 bauen auf dem Grundstück 90a mit dem Altonaer Spar- und Bauverein eG und der Baugenossenschaft FLUWOG NORDMARK eG zwei weitere Genossenschaften Mietwoh-



Die Wasserhäuser (oben) prägen die Architektur des Quartiers. Der erste Spatenstich fand bereits im Frühsommer 2015 statt (Bild unten, im Vordergrund). Es entstehen ein Familienhotel sowie rund 150 geförderte und frei finanzierte Wohnungen



nungen, von denen gut die Hälfte öffentlich gefördert wird.

Weitere Anhandgaben

Anhandnehmer für die Grundstückseinheit 82a/b sind das Unternehmen GARBE und die Baugemeinschaft Halbinsulaner. Neben den Baugemeinschaftswohnungen sollen geförderte Mietwohnungen, frei finanzierte Eigentumswohnungen sowie Flächen für urbane Produktionsbetriebe (Manufakturen) im Erdgeschoss entstehen. Die zur Grundstückseinheit mit dem Sports-Dome gehörende Fläche (83b) wurde indes an die FRANK-Gruppe und die Baugemeinschaft Ankerplatz anhandgegeben. Hier sollen neben dem Wohnraum der Baugemeinschaft frei finanzierte Miet- und Eigentumswohnungen sowie geförderter Wohnraum (u. a. für die Altdorf Assistenz) entstehen. Auf dem Grundstück 96a/b kamen die drei Baugemeinschaft-

ten GleisOase, Am Leuchtturm sowie Einklang zum Zug, während das Grundstück 97 an das Unternehmen Antares mit der HIH-Gruppe sowie die Baugemeinschaft Heimatmole anhandgegeben wurde. Auch hier sind Baugemeinschaftswohnungen, Eigentumswohnungen und geförderte Wohnungen sowie preisgedämpfter Wohnungsbau vorgesehen. Die SAGA GWG realisiert zudem auf dem Grundstück 99 ein Wohnbauprojekt ausschließlich mit geförderten Mietwohnungen.

Letzte Auslobung

Da im Frühjahr 2017 drei weitere Grundstücke (84a/b, 98 und 100a/b) für fünf Gebäude in attraktiver wasserseitiger Lage zum Baakenhafen mit insgesamt rund 300 Wohneinheiten, Büro- sowie Gewerbenutzungen für über 400 Arbeitsplätze ausgelobt wurden und auch das Grundstück 87 anhand gegeben werden kann, sind im Quartier Baakenhafen alle Wohnbaugrundstücke bis Ende 2017 vergeben.

Häuser im Wasser

Wegweisend für den anspruchsvollen Gesamtcharakter des Quartiers ist die Architektur der sechs im Hafenbecken entstehenden nachhaltigen „Wasserhäuser HafenCity“ (88d/c, 90b/c, 92d/c) nach Entwürfen des japanischen Pritzker-Preisträgers Shigeru Ban sowie von Szyszkowitz-Kowalski aus Graz. Als moderne Interpretation des Bauens auf dem Wasser fügen sich die filigranen Wohntürme organisch in die maritime Architektursprache am Baakenhafen. Ihre Realisierung ist bis Ende 2021 vorgesehen.

Verkehrlich perfekt angebunden

Verkehrlich wird das Quartier Baakenhafen hervorragend erschlossen sein. Schon 2011 wurde mit dem Bau der Erschließungsstraßen und mit der Sanierung der historischen Kaimauern begonnen. Bis Mitte 2017 wird die zentrale Versmannstraße auf das hochwassergeschützte Niveau von mehr als 8 m ü. NN aufgehöhht und für zukünftige Verkehrsanforderungen ausgelegt. Die offizielle Inbetriebnahme erfolgt jedoch erst später, da die Straße als Vorstauffläche für die großen Baustellen in der westlichen und zentralen HafenCity dient. Zeitgleich zum Straßenbau erfolgt die Verlängerung der U4 von der Haltestelle HafenCity Universität bis zur Haltestelle Elbbrücken. Die Bauarbeiten schreiten zeitgerecht voran, die Inbetriebnahme der Strecke sowie der U-Bahnhaltestelle und der S-Bahnstation an den Elbbrücken erfolgt Dezember 2018. Dann wird die U4 auch die östlichen Quartiere der HafenCity an das Hamburger U-Bahnnetz anbinden und einen Übergang zur S-Bahn bie-



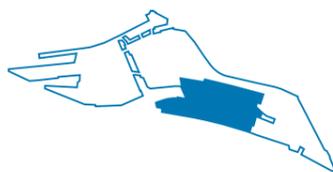
Stadt für alle: dazu gehört auch das Musikschiff MS Stubnitz, das bis mindestens 2026 am Kirchenpauerkai liegt

ten. Die Strecke zwischen den Haltestellen Hafencity Universität und Elbbrücken ist etwa 1,3 Kilometer lang, die Fahrzeit dauert rund zwei Minuten. Bis zur Baakenwerder Straße befindet sich die Bahn unterhalb der dann hochgelegten Versmannstraße und taucht in Richtung der Elbbrücken bis auf Brückenhöhe auf.

Nachhaltige Mobilität

In den östlichen Quartieren entsteht darüber hinaus Europas größtes quartiersbezogenes Innovationsprojekt für Carsharing und Elektromobilität. Zielsetzung ist es nicht nur, die Nutzung privater Pkws deutlich zu reduzieren, jedes einzelne Gebäude sowie die gesamten Quartiere an sich sollen für die Nutzer sozial und ökologisch attraktiv gestaltet werden. Gleichzeitig werden die Baukosten durch den regelmäßigen Wegfall eines ganzen Geschosses deutlich reduziert. Da in diesem Rahmen nur noch 40 Pkw-Stellplätze pro 100 Wohnungen entstehen, werden so alleine schon 30.000 bis 40.000 Euro je entfallendem Parkplatz eingespart. Ein Drittel der Stellplätze wird zudem

Teil eines Carsharing-Systems, das bis 2025 ausschließlich aus Elektromobilen bestehen soll. Für viele Bewohner wird ein eigenes Fahrzeug somit überflüssig, da jederzeit Carsharing-Fahrzeuge im eigenen Haus zur Verfügung stehen. Kombiniert mit E-Bikes und Fahrradnutzung verringert das die Kosten der Individualverkehrsmobilität der Haushalte erheblich. Gleichzeitig wird der öffentliche Raum durch nicht notwendige Stellplätze aufgewertet und der CO₂-Verbrauch bei gleicher Fahrleistung durch regelmäßige Modernisierung der Fahrzeuge und durch den steigenden Anteil von Elektrofahrzeugen reduziert. Die Ausschreibung und Auswahl des Mobilitätsanbieters erfolgt in 2017.



Baakenhafen

Größe
24 ha
Gesamt BGF: 395.000 m²

Arbeitsplätze
ca. 4.500 (inklusive Baakenhöft)

Gewerbliche Nutzungen

Büro, Freizeiteinrichtungen, Hotel, Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen

Wohnungen

ca. 2.200

Besondere Einrichtungen

1,6 ha großes, künstlich aufgeschüttetes Grünareal für Spiel und Freizeitangebote im Baakenhafen, Grundschule, Kita

Entwicklungszeitraum

2012 bis 2022
(bis auf Einzelvorhaben im Nordosten)

Elbbrücken

Metropolitanes Geschäfts- und Wohnquartier mit Weitblick

Spektakuläre Hochhäuser und eine erstklassige Anbindung für neue Arbeitswelten mit hoher Innovationskraft

Das Quartier Elbbrücken wird neben dem Überseequartier das zweite urbane Zentrum der Hafencity. Spektakuläre Hochhäuser, Wasserflächen zu drei Seiten und ein großer, zentraler Platz kennzeichnen den hochverdichteten Geschäfts- und Wohnstandort. Ermöglicht wird das durch eine hervorragende ÖPNV-Anbindung mit neuer, verbundener U-Bahnhaltestelle und S-Bahnstation. Rund 60 Prozent des Gebiets sind für Büronutzung und rund 10 Prozent für Gastronomie und Sondernutzungen eingeplant – ein Potenzial für

13.000 Arbeitsplätze. Für Wohnen verbleibt somit 30 Prozent der Flächen – je nach Größe sind das rund 1.100 Wohnungen. Der erste Preis im städtebaulichen Wettbewerb ging im September 2015 an das Schweizer Büro Hosoya Schaefer Architects aus Zürich, dessen Entwurf den östlichen Eingang der Hafencity klar definiert und ein robustes Grundgerüst für die weitere Entwicklung vorgibt. Der Freiraumwettbewerb wurde im November 2016 entschieden. Wie schon im benachbarten Quartier Baakenhafen setzte sich das Berliner Atelier Loidl durch. Der Entwurf, so die Jury, orientiert sich sichtlich an der Backsteinästhetik des Baakenhafens und wertet den gut 10.000 m² großen Amerigo-Vespucci-Platz gleichzeitig zu einem neuen Fokus im Quartier auf. Dadurch wird der Platz auch zu einem zentralen, flexibel für Veranstaltungen nutzbaren Treffpunkt – dem größten in der gesamten Hafencity.

U- und S-Bahnstation

Schon seit Juni 2013 sind die Arbeiten an der Streckenverlängerung der U4 in Richtung Elbbrücken sowie der Bau an der nach Entwurf des Hamburger Büros von Gerkan, Marg und Partner (gmp) entstehenden U-Bahnhaltestelle Elbbrücken in vollem Gange. Die Inbetriebnahme ist für Ende 2018 geplant. Gleichzeitig errichtet die Deutsche Bahn AG an den Elbbrücken eine neue S-Bahnstation. Der Bahnhof soll die östliche Hafencity sowie Teile des nordwestlich gelegenen Stadtteils Rothenburgsort erschließen und eine bessere Verknüpfung mit dem HVV-Netz bieten. Das gesamte Bauvorhaben S-Bahnstation Elbbrücken umfasst neben dem Zugangs-



gebäude u. a. eine 70 m lange und 5 m breite verglaste Fußgängerbrücke zur U-Bahnhaltestelle Elbbrücken. Dieser ÖPNV-Knoten ist der Treiber der verdichteten Bebauungssituation.

Auch der Bau der Haupteerschließungsstraßen, der Kaimauerzonen und die Flächenfreimachung haben längst begonnen und wurden teilweise bereits beendet. So wurde bis Sommer 2016 die Brücke Zweibrückenstraße komplett neu gebaut und verbreitert sowie die nördliche Schleife der Zweibrückenstraße entschärft und die Straße direkt an die Baakenwerderstraße angeschlossen. Damit erhielt die Zweibrückenstraße nicht nur eine breitere Durchfahrt und bessere Fahrrad- und Fußwege, sie ist auch erheblich besser gegen Hochwasser geschützt.

Nachhaltige Mobilität

Eine exzellente ÖPNV-Anbindung ist im Quartier gesichert. Gemeinsam mit dem benachbarten Quartier Baakenhafen gehört das Elbbrückenquartier aber auch zu Europas größtem quartiersbezogenen Innovationsvorhaben für Carsharing und Elektromobilität. Zielsetzung ist es nicht nur, die Nutzung privater Pkws deutlich zu reduzieren, jedes einzelne Gebäude sowie die gesamten Quartiere an sich sollen für die Nutzer sozial und ökologisch attraktiv gestaltet werden.

In diesem Rahmen entstehen im Gebiet nur noch 40 Pkw-Stellplätze pro 100 Wohnungen. Ein Drittel davon wird zudem Teil eines Carsha-

ring-Systems, das bis 2025 ausschließlich aus Elektromobilen bestehen soll. Für viele Bewohner und Beschäftigte wird ein eigenes Fahrzeug somit zunehmend überflüssig. Gleichzeitig wird der öffentliche Raum durch nicht notwendige Stellplätze aufgewertet. Speziell das Elbbrückenquartier wird überdies zum Abminderungsgebiet im Sinne der HBauO. Gleichzeitig gelten die E-Mobilitätsanforderungen (d.h. die Ausstattung mit E-Ladesäulen) auch für gewerbliche Nutzungen. Die Reduktion der Stellplätze führt nicht nur zu einer erheblichen Kostensparnis beim Bauen, sie schafft gleichzeitig eine Basis für eine Ausschreibung und Auswahl des Mobilitätsanbieters für das Carsharing in 2017.

Prominenter Unternehmenssitz

Citynah und mit U- und S-Bahn hervorragend an den öffentlichen Nachverkehr angebunden, entsteht im Quartier Elbbrücken ab 2018 ein hochverdichteter Geschäftsstandort, eine Adresse für Großunternehmen ebenso wie für kleinere, wachsende Unternehmen. Mit seinen engen Wasserbezügen zur Elbe, zum Baakenhafen und zum Billhafen sowie zur grünen Insel Entenwerder hat das Quartier Elbbrücken – intelligente Lärmschutzlösungen vorausgesetzt – aber auch große Potenziale als attraktiver Wohnstandort.

Leben und Arbeiten am Wasser

Um Wohngebäude lärmverträglich zu positionieren, wurde der Baakenhafen an seinem öst-



Das Quartier Elbbrücken: neben dem Überseequartier das zweite urbane Zentrum der HafenCity mit Hochpunkten im Zentrum

lichen Ende im Frühjahr 2016 teilweise verfüllt. Die Neubauten können nun in doppelter Reihe gesetzt werden und höhere, außen liegende Gewerbebauten die innen liegenden wasserseitigen Wohngebäude schützen. Rund um das Kopfende des Baakenhafens mit dem 2019 eröffnenden Amerigo-Vespucci-Platz entsteht so ein dichtes Wohnquartier, das sich durch vielfältige hochwertige publikumsbezogene Erdgeschossnutzungen wie Gastronomie und Einzelhandel entlang der Promenade und am Platz auszeichnet.

An der Versmannstraße werden überwiegend Blockstrukturen für Büros mit sechs bis sieben Geschossen und Hochbauten gebaut. Die bauliche Fassung vor der östlich gelegenen Freihafen-Elbbrücke und den Bahngleisen bilden hingegen noch größere Gebäude mit Hochpunkten sowie einem Turm mit 110 bis 115 m Höhe. Das breite Angebotsspektrum und die sehr gute Erreichbarkeit schaffen ein ideales Umfeld für dynamisches Unternehmens- und Stadtwachstum. Die Büro- und Hotelnutzungen dominieren, je weiter man in den Osten des Quartiers kommt. Durch diese intelligente Struktur werden trotz der Verkehrsbelastung, die sich durch die Brückenquerung des Bahnbetriebs und die Versmannstraße ergeben, lärmgeschützte Zonen geschaffen, in denen es sich auch hervorragend wohnen lässt.



Als neues, südliches Entree der inneren Stadt ist an der östlichsten Spitze des Quartiers zwischen Bahntrasse und Bundesstraße ein herausragendes Hochhaus unmittelbar an den Elbbrücken möglich – unter der Voraussetzung, dass Marktbedingungen für die Realisierung bestehen. Als Nutzungen kommen Büro, Hotel und ggf. Wohnen in Betracht. Das international herausragende Projekt wird derzeit ausgelobt und könnte noch bis Ende 2017 vergeben werden.

Erste Bauvorhaben

Drei Projekte sind im Quartier Elbbrücken bereits anhandgegeben. Für das erste Hochbauvorhaben, ein zentral zwischen Promenade, U-Bahnhaltestelle, S-Bahnstation und Amerigo-Vespucci-Platz gelegenes Schlüsselgrundstück (121), wurde im Frühjahr 2017



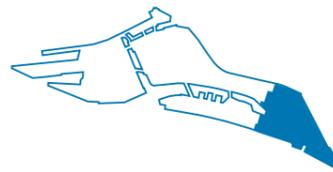
Im Zuge des Weiterbaus der U4 entstehen an den Elbbrücken eine neue U-Bahnhaltestelle und eine S-Bahnstation, die miteinander verbunden werden und Ende 2018 in Betrieb gehen

der Architekturwettbewerb entschieden. Ab 2018 entsteht ein rund 28.500 m² BGF umfassendes gemeinsames Präventionszentrum der Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege (BGW) sowie der Verwaltungsberufsgenossenschaft (VBG) für jährlich 30.000 bis 35.000 Seminarteilnehmer und Veranstaltungsgäste. Zwei weitere Grundstücken bieten Platz für fortschrittliche neue Arbeitswelten und hohe Innovationskraft: Östlich angrenzend (118) wird das international agierende Fotovoltaikunternehmen Enerparc seinen Unternehmenssitz errichten. Zum innovativen Gebäudekonzept gehört nicht nur die Integration von Mitarbeiter-Start-ups. Es umfasst zudem ambitionierte Nachhaltigkeitsstandards im Bereich der Mobilität wie z. B. eine außergewöhnlich hohe Stellplatzabminderung auf 25 Prozent, wobei 75 Prozent der Stellplätze mit Ladeanschlüssen für Elektrofahrzeuge ausgestattet werden, sowie die umfassende Integration von Solartechnologie.

Die OVG Real Estate GmbH, Bauherr des laut „Immobilien Zeitung“ derzeit vielleicht fortschrittlichsten Bürogebäudes der Welt, „The Edge“ in Amsterdam, realisiert nördlich davon ein noch innovativeres „High-Tech Smart-Building“ (110). Es soll als neuer Beschäftigungsmotor verschiedenen Unternehmen ein herausragendes Wachstumsumfeld bieten. Dazu entsteht es nach höchsten Digitalisierungs- und Nachhaltigkeitsstandards für einen erheblichen Anteil kurzlaufender Mietverträge sowie eine bedeutende Anzahl von Co-Working-Spaces.

Nächste Auslobung

Im Frühjahr 2017 werden drei weitere Grundstücke (112, 114 und 116) mit attraktiver Südseite und Wasserblick an der Elbe ausgelobt. Hier sind rund 220 Wohnungen, Wohn- und Arbeitskonzepte sowie öffentliche Erdgeschossnutzungen vorgesehen. Darüber hinaus könnten auch die Grundstücke 101, 102, 103, 106, 109 sowie 119 noch in 2017/8 anhandgegeben werden und damit weitere spannende mischgenutzte Büro-, Wohn- sowie ein besonderes Kongresshotelprojekt in die Realisierung gehen.



Elbrücken

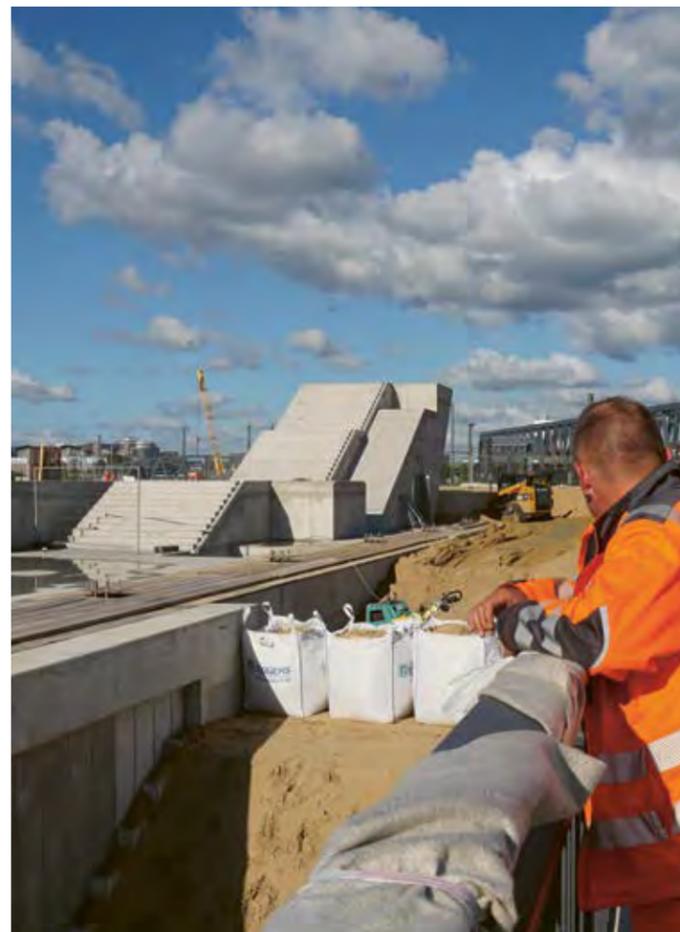
Größe
21,4 ha
Gesamt BGF: 560.000 m²

Arbeitsplätze
ca. 13.000

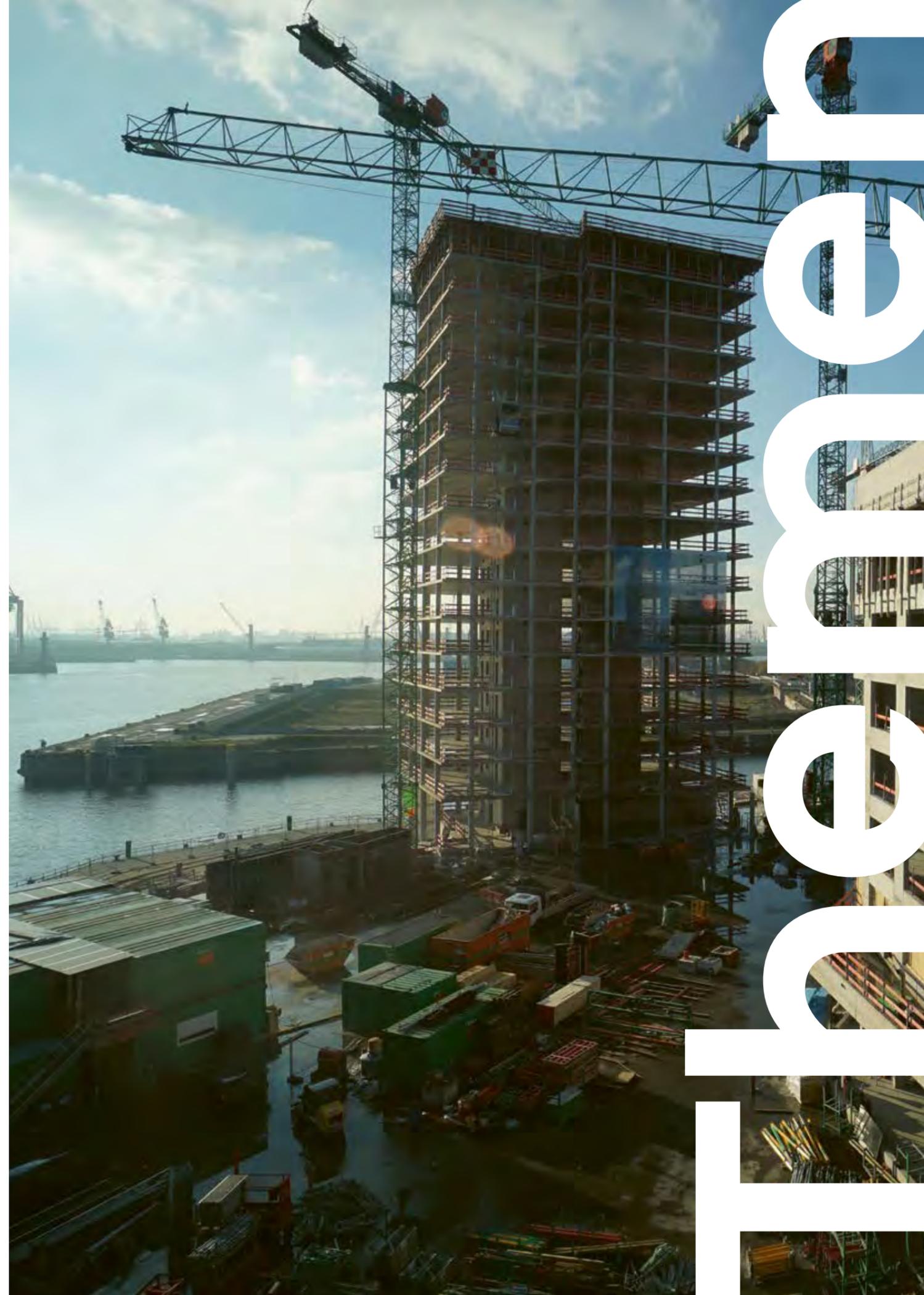
Gewerbliche Nutzungen
Büro, Dienstleistung, Hotel,
Einzelhandel, Gastronomie

Wohnungen
ca. 1.100

Entwicklungszeitraum
2016 bis 2025



Der Bau der Infrastruktur hat längst begonnen und wurde teilweise schon erfolgreich abgeschlossen. Hier die Treppenanlage der U-Bahnhaltestelle



Nachhaltigkeit

Willkommen in der Stadt des 21. Jahrhunderts

Die HafenCity setzt zukunftsweisende Standards durch nachhaltige Stadtentwicklungsstrategien

Deri Viertel der Weltbevölkerung werden nach Schätzungen der Vereinten Nationen im Jahr 2050 in Städten leben, in Deutschland sind es heute schon mehr als 70 Prozent. Urbanisierung wird global zur entscheidenden Herausforderung für nachhaltiges Wachstum und Transformation. Gleichzeitig sind urbane Gebiete eine Hauptquelle von Treibhausgasen und verantworten derzeit rund 70 Prozent des weltweiten Energieverbrauchs. Städte spielen somit eine Schlüsselrolle im Klimawandel. Als weltweit größte Ressourcenverbraucher können deshalb Steuerungsmechanismen und neue Stadtstrukturen im urbanen Kontext besonders viel bewirken.

Auch vor diesem Hintergrund definiert die HafenCity einen Typus Stadt, der den Herausforderungen der Zukunft in besonderer Weise begegnet. Nicht nur weil die Organisation der gesamten Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Freizeitaktivitäten sowie des Verkehrs, aber auch das individuelle Verhalten und der Konsum sich aufgrund der Größe der HafenCity spürbar auf die Klimabilanz Hamburgs auswirken. Da die HafenCity als neu gebaute Stadt auch eine Vorbildfunktion einnimmt, schafft sie auf unterschiedlichen Wegen und Feldern vielfältige Voraussetzungen für nachhaltigen Städtebau sowie resiliente, multidimensionale Stadtentwicklung. Sie ermöglicht damit auch nachhaltige Lebensstile, macht ebenso Angebote zur sozialen Integration und sorgt so für gesellschaftlichen Zusammenhalt, wo Städte sonst der Gefahr einer steigenden Polarisierung unterliegen.



Auf ehemaligem Hafen- und Industriegebiet (im Bild der Vasco-da-Gama-Platz) entstanden in den vergangenen Jahren neue dicht bebaute und gemischt genutzte Quartiere mit hohem Freiraumanteil

Die HafenCity setzt daher auch zukunftsweisende Standards durch nachhaltige Stadttransformation. Zielsetzung ist es z. B., eine kompakte, durchmischte und dicht bebaute Stadtstruktur, eine hohe Qualität der öffentlichen Räume, ein zukunftsweisendes Mobilitätskonzept, eine hohe Energieeffizienz bei der Wärmeversorgung sowie die „grüne Qualität“ der Gebäude effektiv miteinander zu verbinden.

Bereits grundsätzlich entspricht die Entwicklung der HafenCity einem wichtigen Nachhaltigkeitskriterium der Stadtentwicklung, da sie das Hamburger Stadtgebiet nicht auf Flächen in der Peripherie erweitert, sondern stattdessen ehemaliges innerstädtisches Hafengebiet wiederverwertet. Neben einem Flächenrecycling findet mit der HafenCity eine Innenverdichtung statt, die darüber hinaus noch viele weitere primär ökologische, aber auch ökonomische und soziale Nachhaltigkeitsaspekte umfasst.

Hamburg wächst: Wo und wie wächst die Stadt?

Wirtschaftliches Wachstum mit Bevölkerungszunahme erfordert einen effizienten Umgang mit Bodenressourcen. Mit der Entwicklung der HafenCity erfährt ehemaliges Hafengebiet (sog. Brownfield) eine deutliche Aufwertung und Regeneration zugunsten einer integrierten, ressourcenschonenden und langfristig produktiven Raum- und Flächennutzung in der inneren Stadt. Im Gegensatz zur funktionsgetrennten Stadt der 60er, 70er oder 80er Jahre kommt in der HafenCity ein Konzept zum Tragen, in dem aus Nähe und Nachbarschaft soziale, ökonomische und ökologische Synergien entstehen: Eine feinkörnige, vertikale und horizontale Mischung der kommerziellen und nicht kommerziellen Nutzungen schafft die Voraussetzungen für wirtschaftliche und soziale Diversität und Innovation. Öffentliche Orte fördern den sozialen, kulturellen und politischen Austausch unter Bewohnern, Beschäftigten und Besuchern. Gleichzeitig bietet die HafenCity der Stadt Hamburg die Chance, Wohnraum und Arbeitsplätze flächeneffizient bei relativ hoher Dichte mitten in der Stadt zu schaffen.

Rechnerisch befinden sich in der HafenCity auf einem Hektar Landfläche ca. 354 Arbeitsplätze und 110 Bewohner. Mit dieser sozialen Dichte wird das städtebauliche Bild der horizontal organisierten europäischen Stadt für die HafenCity nicht gebrochen, wohl aber an Erwartungsgrenzen geführt – denn schließlich ist Hamburg nicht Manhattan. Baulich bedeutet diese Dichte eine Geschossflächenzahl (GFZ) je nach Quartier von 3,7 bis 6,1. Für das Wohnen wird diese Dichte mitunter als hoch empfunden, aufgrund der zentralen, urbanen Lage der Quartiere, der Nähe zum Wasser sowie der Begegnungsfähigkeit in der HafenCity in Kauf genommen oder sogar explizit gewünscht. Wasser schafft in Form „blauer Freiräume“ zudem Luft und Licht.

Trotz der intensiven Bebauung werden 25 Prozent der Landfläche als öffentliche Freiflächen genutzt. Zum Vergleich: In der bisherigen City zwischen Speicherstadt und Binnenalster sind es nur 5 Prozent. Hinzu kommen in der HafenCity weitere 13 Prozent privater Freiflächen, die öffentlich zugänglich sind. Dabei werden hier aufgrund der vielfach linearen Struktur der Freiräume am Wasser nahezu alle Standorte einbezogen. Im Vergleich zur City mit 42 Prozent ist der Anteil der reinen Straßenverkehrsflächen in der HafenCity auf 24 Prozent zurück-



Die HafenCity ist eine „walkable & bikeable City“ mit kurzen, attraktiven Wegen (im Bild die Busanbrücke über den Magdeburger Hafen)

gedrängt. Damit wird in der HafenCity nicht nur eine neue Nutzungsmischung, sondern auch eine Bodennutzungseffizienz erreicht, die kompaktes Wohnen und Arbeiten mit großzügigen öffentlichen Räumen verbindet. So wird über eine einfache Fortschreibung hinaus die deutliche Transformation des Kerninnenstadtbilds erreicht – und nicht nur durch die Neubauten selbst.

Warften statt Deiche: Hochwasserschutz in der HafenCity

Da die HafenCity im hochwassergefährdeten Bereich der Elbe liegt, schafft ein neues Hochwasserschutzkonzept die Voraussetzungen für die urbane Dichte, eine intensive Nutzung und die Entstehung von Wohnraum. Zugleich prägt es die außergewöhnliche Topografie des neuen Stadtteils. Das Prinzip: Alle Gebäude entstehen auf künstlich angelegten und schrittweise entstehenden Gebäudesockeln, deren Höheniveau von 8 bis 9 m ü. NN auch extreme Hochwasser nicht erreichen und die sich mit der neuen Straßeninfrastruktur zu Warften verbinden. Denn Straßen und Brücken befinden sich ebenfalls auf hochwassergeschütztem Niveau mindestens 7,8 bzw. 8,5 m ü. NN, sodass der Verkehr in der HafenCity sowie zwischen ihr und der inneren Stadt selbst im Sturmflutfall störungsfrei unter Umgehung der niedrig liegenden Speicherstadt erfolgt.

Indem die Promenaden an den Wasserseiten auf dem niedrigen ehemaligen Hafenniveau verbleiben, bleibt das Erlebnis der direkten Nähe zum Wasser und dessen Sichtbarkeit für Bewohner, Beschäftigte und Besucher erhalten. Die Warftgeschosse dienen zudem der Schaffung von Pkw-Stellplätzen und entlasten die Straßen von einem großen Teil des ruhenden Verkehrs sowie den Stadtraum vom Parkaufkommen. So entsteht eine kostengünstige

Mehrfunktionsinfrastruktur. Gleichzeitig stehen dem Wasser mit den niedrigen Promenaden Räume zur unschädlichen Ausbreitung bei Hochwasser zur Verfügung – ein effektives Mittel zur Reduktion des Wasserscheitels bei extremem Hochwasser.

Die offene Bauweise der HafenCity wirkt sich in der Nähe zu großen Wasserflächen klimaschonend aus. Eine daraus resultierende Reduktion des sommerlichen Hitzeinseleffekts der Stadt mindert den Bedarf an Klimatisierung, während der Wohn- und Arbeitskomfort steigt. Dennoch führt die mit der Wasserlage verbundene Nähe zum Hafen – genauso wie der Verkehrslärm in der östlichen HafenCity – zu besonders hohen Anforderungen an Lärmschutz. Die Anordnung der Gebäude, die Orientierung der Aufenthaltsräume und spezielle Fensterlaibungen unterstützen die Verminderung von Lärmauswirkungen. Die Hafenplanungsverordnung begrenzt darüber hinaus Emissionen aus dem Hafen, der südlich der Elbe weiterhin in Betrieb ist.

Nachhaltige Mobilität: attraktiv nicht nur für Fußgänger und Radfahrer

Schon die westliche und zentrale HafenCity zeichnet sich durch eine Vielzahl nachhaltiger Maßnahmen aus, die sie zu einer „walkable & bikeable City“ mit kurzen, attraktiven Wegen macht. Durch die Nutzungsmischung liegen die verschiedenen Stadtnutzungen Wohnen, Arbeiten, Bildung, Kultur, Freizeit und Handel dicht beieinander. Unterstützt durch eine hohe gestalterische und funktionale Qualität (z. B. durch öffentlichkeitsbezogene Nutzungen im EG) werden Wegbeziehungen topografisch und gefühlt gemindert und gleichzeitig Anreize zu aktiver Mobilität geschaffen. Hinzu kommen bislang sechs Stadtrad-Stationen (Angebot wird noch erweitert) sowie – mit der U-Bahnlinie U4, dem Anschluss an die S-Bahnstation Elbbrücken, mehreren Fähranlegern sowie einem Busverkehrssystem auf Wasserstoffantriebsbasis – ein hervorragend ausgebauten ÖPNV-System. Mit mehreren öffentlichen Ladestationen (darunter Hamburgs erste Schnell-Ladesäule) ist die HafenCity außerdem Teil der Modellregion Elektromobilität Hamburg. Busse und Pkws tanken seit Februar 2012 zudem klimafreundlich an einer öffentlichen Wasserstofftankstelle gegenüber vom Spiegel-Verlagshaus. Seit Mai 2015 können selbst Kreuzfahrtschiffe während der Liegezeit am Kreuzfahrtterminal über eine LNG Hybrid Barge emissionsarm mit Energie aus Flüssigerdgas (LNG) versorgt werden.

Sehr gute ÖPNV-Qualität, feinkörnige Nutzungsmischung, hohe Dichte, gute Fußgänger- und Radfahrqualitäten, Fahrradstationen: Neben den typischen Smart-Mobility-Maßnahmen umfasst das Thema zukunftsgerichtete Mobilität in der HafenCity weitere Aspekte. In den östlichen Quartieren entsteht derzeit Europas größtes quartiersbezogenes Innovationsprojekt für Carsharing/Elektromobilität. Ziel ist es nicht nur, die Nutzung privater Pkws deutlich zu reduzieren, die Mobilitätsvorrichtungen jedes einzelnen Gebäudes sowie der gesamten Quartiere an sich sollen für die Nutzer sozial und ökologisch attraktiv gestaltet werden. In diesem Rahmen entstehen im Gebiet nur noch 40 Pkw-Stellplätze pro 100 Wohnungen. Ein Drittel davon wird zudem Teil eines Carsharing-Systems, das bis 2025 ausschließlich aus Elektromobilen bestehen soll. Für viele Haushalte und Beschäftigte wird ein eigenes Fahrzeug somit zunehmend überflüssig. Gleichzeitig werden die Baukosten deutlich reduziert, da regelhaft ein ganzes Geschoss für Parkplätze entfällt. Weiterhin wird der öffentliche Raum durch nicht notwendige Stellplätze aufgewertet. Speziell das Elbbrückenquartier wird überdies zum Abminderungsgebiet im Sinne der HBauO, Gleichzeitig gelten dort die E-Mobilitätsanforderungen (d. h. die Ausstattung mit E-Ladesäulen) auch für gewerbliche Nutzungen. Durch die Kostenersparnis bei den Stellplätzen kann die Ausschreibung und Auswahl des Mobilitätsanbieters für das Carsharing in 2017 erfolgen.

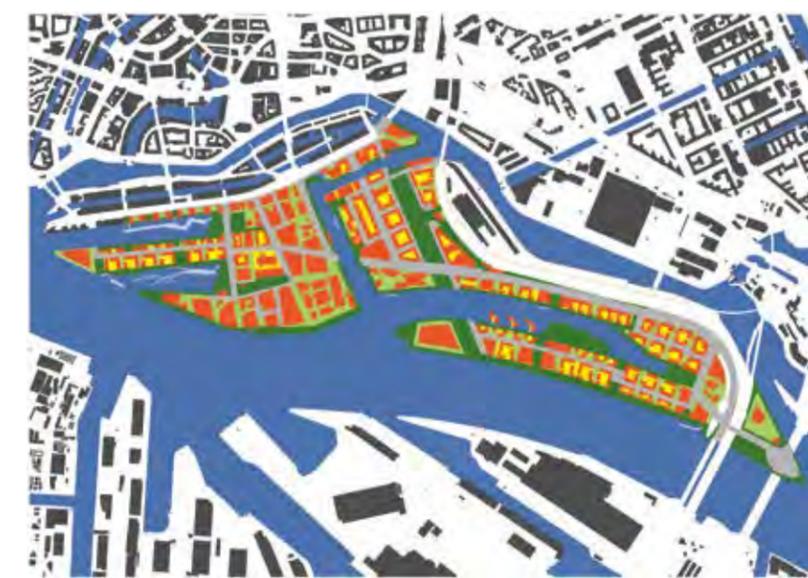
Emissionsarme Wärmeenergie

Nachhaltig ist seit Langem schon die Wärmeenergieversorgung der HafenCity. Sämtliche Gebäude der westlichen HafenCity sind an das auf Kraft-Wärme-Kopplung basierende Hamburger Fernwärmenetz des Betreibers Vattenfall angeschlossen, das in der HafenCity noch ergänzt wird durch Solarthermie (1.800 m² solarthermische Anlagen auf den Dächern der westlichen Quartiere decken 40 Prozent des dortigen Warmwasserbedarfs) sowie weiteren CO₂-senkenden Erzeugungsanlagen (etwa einer Dampfturbine im Heizwerk HafenCity) und dadurch seit 2002 einen effizienten Energiemix mit einer CO₂-Emission von 175 g/kWh ermöglicht. Zum Vergleich: „Klassische“ umweltstandardgerechte neue gebäudebezogene Wärmeversorgung produziert eine durchschnittliche CO₂-Emission von 240 g/kWh.

Ein dezentrales und modulares Nahwärmeverorgungsnetz ermöglicht in der östlichen HafenCity seit 2009 sogar CO₂-Emissionswerte von nur noch 89 g/kWh. Aufgrund der dezentralen

Struktur kann dieses von Enercity, einem Tochterunternehmen der Stadtwerke Hannover, betriebene Versorgungssystem gemeinsam mit dem Stadtteil wachsen. Erster Netzbaustein ist die temporäre Energiezentrale im Oberhafen. Das Wärmekonzept der östlichen HafenCity zeichnet sich durch eine maßgebliche Verwendung erneuerbarer Energien aus: Mit 92 Prozent wird nahezu die gesamte eingesetzte Energie regenerativ erzeugt – lediglich die Spitzenlast bleibt ausgenommen. Der Primärenergiefaktor liegt bei 0,11.

Zukünftig soll die Prozessabwärme der einer Kupferhütte von Aurubis die östliche HafenCity mit Wärme versorgen. Der Vorteil: Abwärme verursacht so gut wie keine zusätzliche



Der Anteil an Plätzen, Promenaden und Parks ist in der HafenCity besonders hoch, die Ressource Boden wird durch ein dichte Bepflanzung und das Warftprinzip effektiv genutzt. Es entstehen eng vernetzte Freiräume

Flächenverteilung

Wasserfläche*		28,1 ha
 Pontons auf Wasserfläche		1,4 ha 5 %
Landfläche*		100 ha
 Verkehrsfläche		25,5 ha 23 %
 Gebäudefläche		34,7 ha 31 %
 Öffentliche Freifläche (öffentliche Plätze, Parks, Promenaden, Fußwege)		27,4 ha 25 %
 Private Freiflächen, öffentl. zugänglich		14,7 ha 14 %
 Private Freiflächen nicht öffentl. zugänglich		7,3 ha 7 %
 Quartier Oberhafen		8,6 ha

*ohne Quartier Oberhafen, Bahntrasse DB, Hochbahnfläche



Schon heute umfasst die Hafencity-Konzeption eine Vielzahl an typischen Smart-Mobility-Aspekten

CO₂-Belastung und keinen Stickoxid-Ausstoß. Damit ist keine eigene Erzeugungsanlage in der Hafencity mehr notwendig.

Ein Zeichen für die Umwelt

Seit 2007 vergibt die Hafencity Hamburg GmbH das Umweltzeichen Hafencity, das erste Zertifizierungssystem für nachhaltiges Bauen in Deutschland. Seit 2010 ist die Zertifizierung eine Voraussetzung für die Anhandgabe von Grundstücken. Bisher wurden 36 Gebäude mit dem Hafencity Umweltzeichen zertifiziert oder wurden vorzertifiziert. Im Jahr 2017 wurde das Umweltzeichen zum dritten Mal umfassend überarbeitet. Zukünftig gibt es in Anlehnung an den DGNB-Standard statt der Zertifizierungen „Silber“ die Auszeichnung „Gold“, statt der Auszeichnung „Gold“ die Zertifizierung „Platin“. Gleichzeitig wurden die Kategorien zum Teil neu strukturiert, Ergänzungen eingearbeitet und das System an aktuelle gesetzliche Vorgaben und geänderte Normung angepasst sowie neue Standards gesetzt.

So wurden u. a. neue E-Mobilitätsanforderungen aufgenommen, Dämmvorgaben wegen ihrer mangelhaften positiven Gesamtbilanz nicht weiter verschärft, dafür aber mehr (solare) Energiegewinnung sowie weitere Gebäudelebenszyklusansätze integriert. Verstärkt wurden auch – wie beim Standard der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB), bei der die Hafencity Gründungsmitglied ist – erste Konzepte des sog. „Cradle to Cradle“-Ansatzes operationalisiert. Gleichzeitig wurde das energetische Monitoring auf alle Gebäudetypen ausgeweitet.

Eine Auszeichnung setzt voraus, dass mindestens drei von fünf Kategorien in Platin erfüllt

werden, die weiteren in Gold. Damit können die Bauherren trotz der allgemeinen Verbindlichkeit eigene Akzente setzen. Die Kategorie 1 „Nachhaltiger Umgang mit energetischen Ressourcen“ bleibt davon unbenommen Pflichtkategorie. Die Nutzungen Wohnen, Büro, Hotel, Gewerbe/Handel, Versammlungsstätten und Bildungseinrichtungen werden zudem nun in ihren Anforderungen deutlich unterschieden.

Osaka 9: der NachhaltigkeitsPavillon

Einen umfassenden Überblick über das gesamte Nachhaltigkeitskonzept bietet der Hafencity NachhaltigkeitsPavillon Osaka 9 an der Uferpromenade des Magdeburger Hafens. Kernthemen der Ausstellung sind Konzepte der nachhaltigen Bodennutzung sowie der mischgenutzten Citystruktur, einer ressourcensparenden Mobilitätsstruktur sowie der nachhaltigen Energieversorgung und „grüner“ Gebäude. Der Infopavillon ist zudem Ausgangspunkt für Führungen sowie ein beliebter Veranstaltungsort direkt am Wasser.

Infrastruktur

Innovative Infrastruktur

Wassernähe, Bodenverhältnisse und Hochwasserrisiko stellen besondere Herausforderungen dar

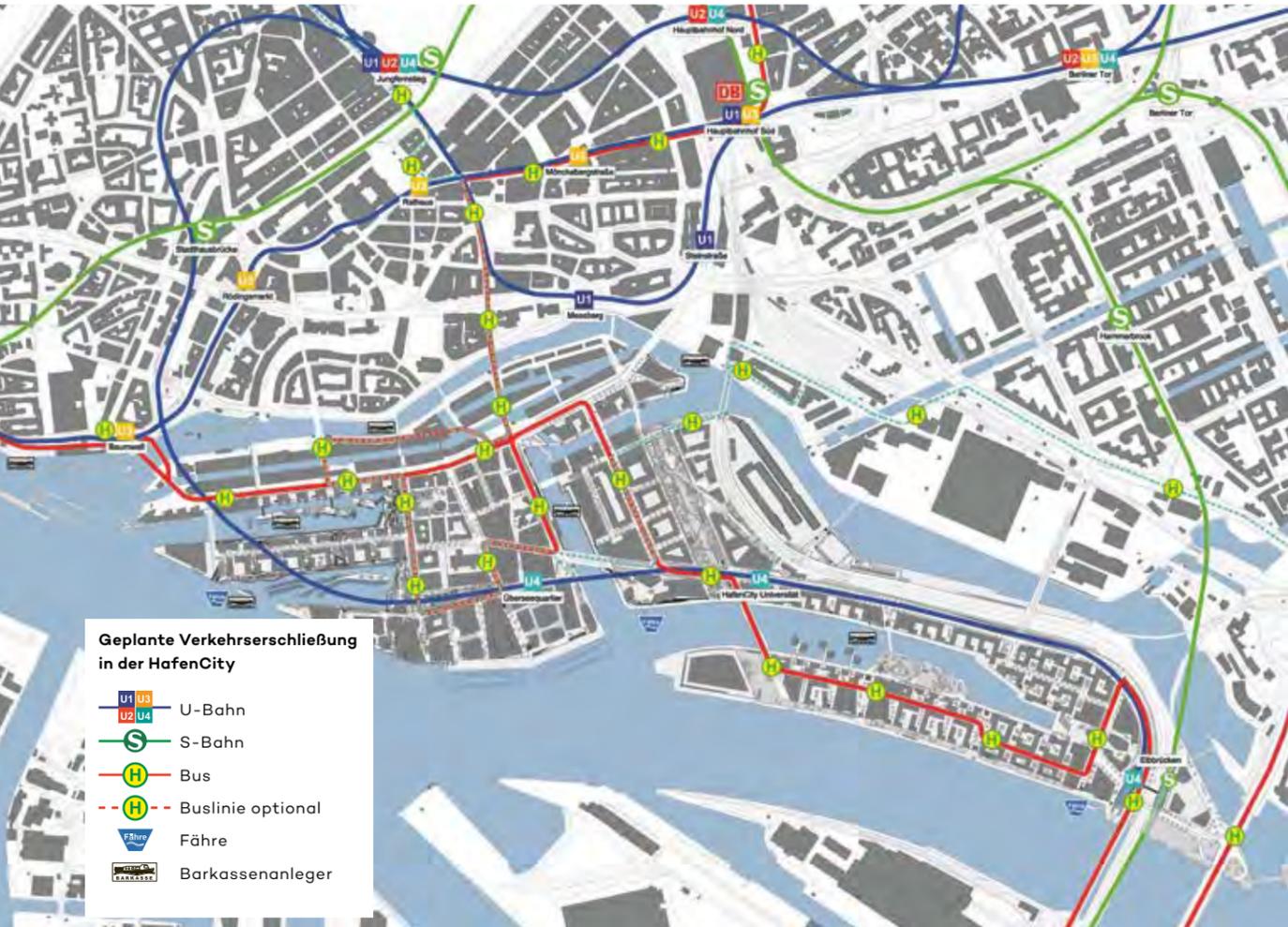
Das Areal der Hafencity war in der Vergangenheit lange Zeit ein Industrie- und Hafengebiet. Mit dem Ausbau künstlicher Hafenanlagen ab 1862 erhielt es seine bis heute typische Charakteristik aus Hafenbecken und Kaimauern. Als niedrig liegende Insel in der Norderelbe prägen die Hafencity zudem weitere besondere gebietsspezifische Merkmale, sodass nicht nur neue externe und interne Verbindungen wesentliche Voraussetzung für die urbane Nutzung des Geländes sind, es bedarf überdies eines effektiven Hochwasserschutzes.

Herausfordernd erwiesen sich hierbei zunächst die Ost-West-Lage der Speicherstadt, die ebenfalls in Ost-West-Richtung verlaufenden Wasserzüge sowie die breite Willy-Brandt-Straße, die sich allesamt wie ein breiter Riegel zwischen Hafencity und City legen. Das führte u. a. dazu, dass eine leistungsfähige Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nur unterirdisch als U-Bahn gut funktioniert. Da sich die Hafencity überdies außerhalb der Hauptdeichlinie Hamburgs auf einem nicht hochwassergeschützten Niveau von 4–5,5 m ü. NN befindet, sind ganz besondere Hochwasserschutzmaßnahmen notwendig.

Effektiver Hochwasserschutz als Grundbedingung

Auf eine Eindeichung wurde bewusst verzichtet, da ein Deich für die insgesamt 127 ha große Landfläche bereits vollständig vor Realisierung der ersten Hochbauten hätte hergestellt werden müssen. Ein zügiger Beginn der Hafencity-Entwicklung wäre ebenfalls nicht möglich gewesen, gleichzeitig wären erheblich höhere Kosten verursacht worden. Stadträumlich hätte ein Deich zudem die den Stadtteil prägenden Wasserbezüge zumindest aus Erdgeschosslagen verhindert.

Stattdessen werden die neuen Gebäude und Straßen auf Warften gebaut: Diese Sockel bilden im Anschluss an die aufgehöhten Straßen neues Höhenniveau von 8–9 m ü. NN und schützen so vor Überflutung. Zudem bieten Warften Raum für hochwassergeschützte Tiefgaragen. Die Promenaden und teilweise auch die Plätze verbleiben dagegen auf dem bisherigen Niveau des Gebiets von etwa 4,5–5,5 m ü. NN, wodurch der enge Bezug zum Wasser erhalten bleibt und hochwertige, gut nutzbare öffentliche Räume entstehen. Sämtliche Straßen werden auf einem hochwassergeschützten Niveau von mindestens 7,5 bzw. 8,3 m ü. NN gebaut. Neue



Ein ebenso komplexes wie leistungsfähiges Verkehrssystem erschließt die HafenCity. Der öffentliche Nahverkehr übernimmt dabei die Hauptrolle. Zentrale Verkehrsader ist die neue U-Bahnlinie U4 und der Anschluss an die S-Bahnstation Elbbrücken, ergänzt um ein Linienbusnetz

Brücken werden hochwassergeschützt errichtet bzw. alte Brücken saniert und angehoben.

Eine Ausnahme von der Straßenerhöhung bildet der direkt zwischen HafenCity und Speicherstadt verlaufende Straßenzug. Dessen Aufhöhung in der gesamten Breite Am Sandtorkai/Brooktorkai war aufgrund der angrenzenden Speicherstadt schwer möglich und baukulturell nicht sinnvoll und erfolgte daher nur in deren östlichen Abschnitt.

Für die seltenen und zeitlich begrenzten Fälle einer Sturmflut wurden daher zunächst die Kibbelstegbrücken als neue hochwassergeschützte Verbindung zwischen deichgesicherter Innenstadt und HafenCity errichtet: Im Alltag eine attraktive Querung für Fußgänger und Radfahrer, garantieren sie bei Hochwasser sogar die Zufahrt für Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge. Die zweite hochwassergeschützte Verkehrsachse zur weiteren Innenstadt verläuft über die Oberbaumbrücke sowie die Straßen Brooktorkai, Shanghaiallee und Überseeallee. Letz-

tere ist im Hochwasserfall auch von privaten Fahrzeugen nutzbar. Weitere hochwassergeschützte Verbindungen werden mit der Freihafenelbbrücke, die an die hochwassergeschützte Versmannstraße anknüpft und evtl. mit der Großmarktbrücke hergestellt.

Neue Straßen und Wege

Eine weitere Herausforderung stellt der Baugrund des Stadtteils dar. Die HafenCity befindet sich im Einflussbereich des Elbstroms, der sogenannten Elbmarsch. Ihre oberen Bodenschichten bestehen zumeist aus Klei und Geschiebemergel, die als sogenannte bindige Bodenschichten über eine hohe Wasseraufnahmefähigkeit verfügen und damit für schwere Lasten nicht tragfähig sind. Erst in tieferen Schichten befinden sich tragfähige Sande. Deswegen stehen nahezu alle Gebäude in der HafenCity auf Pfählen. Sie reichen in der Regel rund 20 m tief in den Erdboden und führen das auf ihnen lastende Gewicht in die tragfähigen Sandschichten ab. Im Quartier Strandkai

und im südlichen Überseequartier wird derzeit erstmalig von der sogenannten Pfahlgründung abgewichen, indem die Untergeschosse tatsächlich bis hinab zu den tragfähigen Sanden, an einigen Stellen auf bis zu 7 m unter NN, ausgebaut werden.

Im Straßenbau findet das sogenannte Vorbelastungsverfahren mit einer temporären Überhöhung des Straßenkörpers auf ca. 11–12 m ü. NN Anwendung: Dabei drückt das Gewicht von aufgeschüttetem Sand zunächst den Wasserranteil aus den bindigen Bodenschichten heraus und erzeugt so einen für den Straßenbau geeigneten festeren Untergrund. Wenn dieser Prozess abgeschlossen ist, wird der Sandkörper auf die Höhe des künftigen Straßenniveaus abgetragen, sodass anschließend Leitungen eingebracht und Straßen gebaut werden können.

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

Mit dem Auto durch die City

Vier Straßenbrücken stellen derzeit die Anbindungen der HafenCity zur Hamburger Innenstadt her. Zentrale nördliche Erschlie-

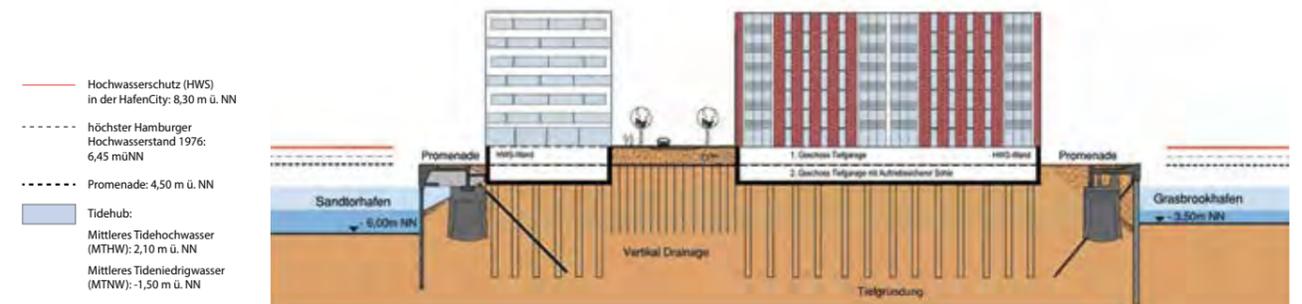
ßungsachse ist die Straße Am Sandtorkai/Brooktorkai. Von ihr aus wird der Verkehr in Richtung Süden vor allem durch die Shanghaiallee und die Osakaallee aufgefächert. Deren nördliche Fortsetzung führt direkt über die Kornhausbrücke und bildet die Verlängerung der Domplatz-Achse. Wichtigste östlichste Erschließungsachse ist die Versmannstraße, die seit Sommer 2013 parallel zur Verlängerung der U4 bis zu den Elbbrücken als vierspurige aufgehöhte Allee, z. T. oberhalb der U-Bahntrasse neu errichtet wird. Die temporäre Verkehrsführung verläuft derzeit über die Baakenhafenbrücke direkt an der Elbe entlang bis zu den Elbbrücken. Nach der Wiederinbetriebnahme kann der Verkehr auf die Versmannstraße zurückverlegt und das Elbufer als breite grüne Promenade mit Fuß- und Radwegen neu gestaltet werden.

Erfolgreich abgeschlossen wurde im Sommer 2016 die Erneuerung und Verbreiterung der Brücke Zweibrückenstraße. Gleichzeitig wurde dabei die nördliche Schleife der Zweibrückenstraße entschärft und die Straße direkt an die Baakenwerderstraße angeschlossen. Durch den Neubau hat die Zweibrückenstraße nicht nur eine breitere Durchfahrt und bessere Fahrrad- und Fußwege erhalten, sie ist aufgrund eines ressourcenschonenden Pump- und Dränagensystems nun auch erheblich besser gegen Überflutung geschützt.

Neue Brücken über den Baakenhafen

Gleich zwei Brücken verbinden den nördlichen Teil des Quartiers Baakenhafen mit dem Südtteil. Vielfach wegen ihrer zahlreichen Funktionalitäten gelobt und prämiert – unter anderem als „Bauwerk des Jahres“ des Architekten- und Ingenieurvereins Hamburg (AIV) –, markierte

Wertkonzept und Hochwasserschutz in der HafenCity (am Beispiel Kaiserkai)



Die Straßen und Gebäude in der HafenCity werden auf Warften entwickelt. So ergibt sich eine neue Stadttopografie, wie hier die Prinzipskizze für den Kaiserkai zeigt

die im August 2013 eröffnete, 170 m lange Baakenhafenbrücke zudem einen wichtigen Meilenstein in der Entwicklung der östlichen HafenCity. Ergänzt wird die Querung durch die zentrale, im Frühsommer 2017 fertiggestellte Fußgängerbrücke zwischen dem Nordteil und der Halbinsel Baakenpark, die gleichzeitig auch als Träger der gesamten Ver- und Entsorgungsleitungen des südlichen Baakenhafens dient.

Die zentrale Lage und die Erreichbarkeit der HafenCity laden zunehmend dazu ein, auf das Auto zu verzichten. Vor allem wegen ihrer kurzen Wege ist die HafenCity ideal für Fahrradfahrer und Fußgänger, das weit verzweigte Wegenetz zudem außergewöhnlich engmaschig. Die Mehrzahl der Fuß- und Fahrradwege verläuft abseits des Autoverkehrs auf Promenaden, Stegen und Plätzen, viele davon direkt am Wasser. Entlang der stark befahrenen Straßen sind Radfahrstreifen Standard.

Auch Menschen mit eingeschränkter Mobilität und Sehkraft bewegen sich in der HafenCity problemlos. Eine Fülle von Maßnahmen macht die Freiräume trotz der Höhendifferenz weitgehend barrierefrei. Die wichtigsten Lauf- und Fahrwege werden durch behindertengerechte Rampen erschlossen, an Ampeln können akustische Signale abgerufen werden. Bei den Oberflächen der Promenaden wurde im Hinblick auf die Geh- und Rollqualität geschnittenes (und damit ebenes) Großkopfsteinpflaster verwendet.

Wesentliche Voraussetzung, um die HafenCity mit ihrer dichten Nutzungsmischung und ihrer hohen Besucherfrequenz nachhaltig zu entwickeln, ist zudem ein effizientes System des ÖPNV. Im Dezember 2012 nahm daher mit der neuen, im Masterplan 2000 nicht vorgesehenen

U4 an der Haltestelle Überseequartier ein zentraler Mobilitätsbaustein den regulären Betrieb auf und verbindet die HafenCity seither direkt mit Jungfernstieg und Hauptbahnhof. Im August 2013 folgte die Inbetriebnahme der Haltestelle HafenCity Universität, zwei Monate zuvor erlebte die Verlängerung der U4 bis zu den Elbbrücken ihren ersten Spatenstich. Der letzte, 1,3 Kilometer lange Streckenabschnitt führt von der Haltestelle HafenCity Universität zur neuen Haltestelle Elbbrücken und bindet ab 2018 die östlichen Quartiere mit ihren über 3.000 Wohnungen und ca. 20.000 Arbeitsplätzen effektiv an.

U-Bahn, Fähren und Busse

Im Zuge des Weiterbaus der U4 entsteht an den Elbbrücken seit April 2015 nicht nur eine neue oberirdische U-Bahnhaltestelle nach Plänen des Hamburger Büros von Gerkan, Marg und Partner (gmp). Gleichzeitig errichtet die Deutsche Bahn AG eine neue S-Bahnstation Elbbrücken. Der Bahnhof wird ab 2018 die östliche HafenCity sowie Teile des nordwestlich gelegenen Stadtteils Rothenburgsort erschließen und gleichzeitig eine bessere Verknüpfung mit dem HVV-Netz bieten. Das gesamte Bauvorhaben S-Bahnstation Elbbrücken umfasst neben dem Zugangsgebäude u. a. auch eine 70 m lange und 5 m breite verglaste Fußgängerbrücke zwischen den Bahnhöfen.

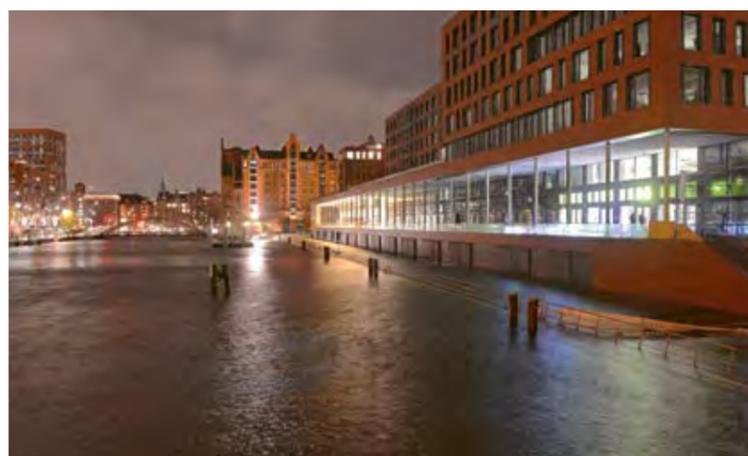
Weiterhin gibt es ein dichtes Netz an Busstationen: Der MetroBus 6 fährt bis zur Haltestelle „Auf dem Sande“ in der Speicherstadt, die Hafensrandlinie 111, „Hamburgs günstigste Stadtrundfahrt“, führt vom Fischereihafen in Altona durch die HafenCity zunächst bis an den Baakenhafen, später bis an die Elbbrücken. Und auch ein erster Fähranleger wurde nahe der Elbphilharmonie errichtet – zwei weitere könn-



Ein dichtes Radwegenetz mit Fahrradwegen und -streifen zieht sich durch die HafenCity. Die Radwege werden zunehmend besser auch mit der bestehenden City und innerhalb der HafenCity vernetzt

ten an der HafenCity Universität und an den Elbbrücken folgen. Dazu kommen verschiedene Barkassenanleger, u. a. im Magdeburger Hafen und im Baakenhafen.

Planung und Bau der komplexen Infrastrukturmaßnahmen verantwortet (außer auf den privaten Grundstücken) die stadt-eigene HafenCity Hamburg GmbH als Bauherrin. Finanziert werden diese durch Grundstücksverkäufe im Planungsgebiet. Ausnahme ist die U4, die von der Hamburger Hochbahn AG geplant und realisiert und über den Haushalt der Freien und Hansestadt Hamburg sowie über Zuschüsse aus Bundesmitteln finanziert wird. Während die Weiterführung wiederum vom Sondervermögen Stadt und Hafen getragen wird, erfolgen die Finanzierung der externen Anbindung der HafenCity, der geplante Umbau des Deichtorplatzes sowie der Bau von Brücken zwischen der HafenCity und anderen Stadtquartieren überwiegend aus dem Hamburger Haushalt.



Hochwassergeschützte HafenCity: Gebäude und Straßen werden auf Warften gebaut, deren Sockel ein neues Höhenniveau von 8–9 m ü. NN bilden und vor extremen Sturmfluten schützen; Promenaden und Plätze können indes bei extremen Hochwasserereignissen überflutet werden (Bild links v. 6. 12. 2013)

Kulturelle Entwicklung

Vorhang auf: die Hafencity als Bühne für Kultur

Es entstehen neue Ort für spannende Kunst- und Kulturaktivitäten jeder Größenordnung neben Institutionen mit internationaler Strahlkraft

Michael Batz ist mit seinem „Hamburger Jedermann“ eine der ganz wenigen Ausnahmen. Schon seit 1994 führt er in jedem Sommer seine Fassung des Hugo-von-Hofmannsthal-Stücks in der Speicherstadt auf. Ansonsten war das gesamte Gebiet südlich des Zollkanals bis weit ins neue Jahrtausend ein großer weißer Fleck auf Hamburgs künstlerisch-kultureller Landkarte. Erst 2003, mit der Aufhebung des Freizonenstatus, verlor das ausschließlich Hafennutzung erlaubende Hafenentwicklungsgesetz hier seine Gültigkeit. Kunst und Kultur konnten daran anschließend allmählich ihren Ort in der Hafencity finden. Seitdem spielen kulturelle sowie künstlerische Nutzungen eine sehr wichtige Rolle als Impulsgeber im Entwicklungsprozess des neuen Stadtteils. Die öffentlichen Räume der Hafencity mit ihrer Vielfalt und Diversität werden zunächst als temporäre, nicht endgültig fertiggestellte Flächen gebaut – als gestaltete Möglichkeitsräume, die eine Grundlage für Unterhaltsames, Nachdenkliches oder auch Provokantes bieten. Infolgedessen zieht es die Kunst und Kulturwirtschaft zunächst temporär in die Hafencity, woraufhin sich Übergangsprozesse ausbilden, die in eine Verstetigung des Angebots münden. So entstehen neben großen institutionellen Kultureinrichtungen wie der Elbphilharmonie und dem Internationalen Maritimen Museum Hamburg viele neue Schauplätze für Kunst und Kultur mit Geschichte –

und am südlichen Ufer des Oberhafens sogar ein gesamtes und dauerhaftes Kultur- und Kreativquartier.

Gleichzeitig ziehen neben mitunter sehr hochwertigen gastronomischen Angeboten zunehmend spezifische kulturelle Nutzungen in die durchweg öffentlichen Erdgeschosslagen in der Hafencity. Mit dem KinderKulturHaus und den Märchenwelten am Strandkai sowie den kulturellen Erdgeschossnutzungen im Gruner & Jahr-Neubau entstehen alleine weit über 5.000 m² an Kulturflächen. Mittlerweile hat sich die Hafencity aber auch zu einem bedeutenden Kunsthandelsort entwickelt. Bislang befinden sich 15 Galerien zwischen Elbphilharmonie und Lohsepark. Das ausgestellte Angebot reicht von klassischer Malerei über afrikanische Skulpturen bis hin zu zeitgenössischer Kunst.

Kulturszene mit zahlreichen Akteuren

Im Laufe der Zeit sind zudem immer wieder besondere Kooperationen und Organisationsstrukturen mit Hafencity-Bezug entstanden. Neben Initiativen wie der „Musikalischen Landart“ war dabei die Kooperation von Hamburgerischer Kulturstiftung, Körber-Stiftung und Hafencity Hamburg GmbH mit ihrer Auslobung eines ersten Künstlerwettbewerbs 2004/2005 eine wichtige Etappe der kulturellen Entwicklung des Gebiets. Seither folgten viele kleinere



Aufsehenerregende Architektur, unvergleichliche Lage: Wie eine große gläserne Welle erhebt sich die Elbphilharmonie über dem Gebäude des ehemaligen Kaispeichers A. Mit dem Konzerthaus ist in der Hafencity ein spektakuläres internationales Wahrzeichen und ein großer Musikort entstanden

Ausstellungen und regelmäßige Musikveranstaltungen etwa im Maßmer Momentum oder in der Lobby des Hotels 25hours, aber auch große Inszenierungen, wie die Sommerprogramme in der Zeltbühne des Thalia Theaters, die ebenso wie das Hafencity Open Air des NDR Elbphilharmonie Orchesters ein großes Publikum auf dem Baakenhöft begeisterten. Gleichzeitig förderte die Kooperation „Kunst und Kultur in der Hafencity“ erfolgreich neue Projekte: Zusammen mit drei großen Akteuren der Hamburger Kulturszene (Kulturfabrik Kampnagel, Hamburger Kunstverein und Deichtorhallen) wurden ab 2011 mehrere Kunstprojekte initiiert, die den Diskurs über die Möglichkeiten des Zusammenlebens der neu zu konstituierenden Stadtöffentlichkeit in der Hafencity thematisierten. Durch den Koordinierungskreis Kultur Hafencity werden die zahlreichen Akteure und Aktionen gebündelt. Im Mai 2005 hatte die Kulturbehörde dieses Expertenforum auf Wunsch der Hafencity Hamburg GmbH einberufen, dessen Vertreter regelmäßig zusammenkom-





Mit zahlreichen Veranstaltungen und Ausstellungen ist die HafenCity an vielen Orten kultureller Anziehungspunkt für Bewohner, Beschäftigte und viele Besucher

men, um die kulturelle Entwicklung der HafenCity voranzutreiben. Das Gremium erörtert und begleitet die Entwicklung, entwickelt aber auch Ideen und Konzepte und übernimmt so eine wichtige Rolle in der Diversifizierung des kulturellen Angebots in der HafenCity. Zur weiteren Koordination aller kulturellen öffentlichen Aktivitäten und zur Initiierung neuer künstlerischer und kultureller Angebote wird 2017 zudem ein Kulturkoordinator für die HafenCity ausgewählt.

Bunte Programme für ein abwechslungsreiches Publikum

War Michael Batz mit seinem „Jedermann“ noch ein kultureller Pionier, ist die HafenCity inzwischen ein sehr beliebter und häufig schon fest etablierter Ort für Veranstaltungen nahezu jeder Größenordnung, von der spontanen kleinen Street-Performance bis hin zum großen Event. Dazu zählt mit dem Harbour Front Festival die größte Literaturveranstaltung Norddeutschlands, die regelmäßig Autoren aus aller Welt nach Hamburg lockt. Hinzu kommen die Lange Nacht der Museen, der Hamburger Architektur Sommer, das Elbjazz-Festival sowie mit dem Theater der Welt auch Deutschlands wichtigstes internationales Theaterfestival, das im Sommer 2017 auf dem Baakenhöft gastiert und dort auch sein Festivalzentrum hat. Sehr beliebt sind zudem der jährliche „Sommer in der HafenCity“ mit Tango, Swing und Poetry Slam

unter freiem Himmel, Lesungen in abendlicher Hafematmosphäre und rege besuchte Kinderbaustellen sowie die stets hochkarätig besetzte Diskussionsreihe der Körber-Stiftung, zu denen diese regelmäßig ins KörberForum lädt.

Ein immer bunter werdendes Publikum findet daher mittlerweile ein sehr breites und zunehmend dauerhaftes Angebot vor, zu dem u. a. auch das Musikschiiff MS Stubnitz am Kirchenpauerkai gehört (ein ehemaliges, bis mindestens 2026 in der HafenCity liegendes DDR-Kühlschiiff, auf dem pakistanischer Jazz ebenso seine Nische findet wie Hardcore-Electro), darüber hinaus auch die Kulturveranstaltungen und Lectures an den Hochschulen oder der entspannte Club 20457 an der Osakaallee sowie die Afterwork-Veranstaltungen in der Sunset Lounge vor Unilever im Sommer.

Neue Impulse für die Kreativwirtschaft

Zu einem zentralen Impulsgeber entwickelt sich dabei zunehmend das Kreativ- und Kulturquartier Oberhafen (siehe S. 43). Schon seit gut zehn Jahren finden hier unterschiedlichste Kreativnutzungen sowie kleinere und größere kulturelle Veranstaltungen statt. Doch ob Kurzfilmfestival, Tanzperformances, Co-Working-Spaces, temporäre Nutzungen des Hamburger Gängeviertels e. V. oder Orte wie die Halle 424, ein alter Schuppenabschnitt, der Fotostudio, Kullissenbauwerkstatt und coole Jazz- und Klas-

siklocation in einem ist: Spätestens seit ein Großteil der Flächen Kunst- und Werkstattnutzungen zur Verfügung steht, entwickelt sich das Oberhafenquartier endgültig zum Kreativ- und Kulturstandort, der mit der übrigen HafenCity, aber auch mit Rothenburgsort, der City Süd und den dort neu entwickelten Kulturaktivitäten sowie der Museumsmeile hervorragend vernetzt sein wird.

Neben dem Quartier Oberhafen rückt auch das Elbtorquartier zunehmend auf die kreativ-kulturelle Landkarte. Nach iF Design im Jahr 2013 eröffnete im Juli 2014 mit dem Hamburger Design-Netzwerk designxport ein weiterer wichtiger Kreativakteur seinen Standort in der HafenCity. Sukzessive entsteht damit am Magdeburger Hafen ein Schaufenster für die lokale, regionale, aber auch internationale Designbranche, in dessen unmittelbarer Nähe entlang der Hongkongstraße sich zunehmend Agenturen und Start-ups ansiedeln.

Museen zwischen gestern und heute

Eine besondere Prägung erhielt die HafenCity im Sommer 2008 durch die Eröffnung des Internationalen Maritimen Museums im alten, 1879 erstmals fertiggestellten Kaispeicher B (Architekten: Wilhelm Emil Meerwein, Bernhard Hanssen), dem ältesten Speichergebäude in der HafenCity und der Speicherstadt. Seit Mit-

te 2005 wurde der Speicher im Elbtorquartier unter Federführung von Architektin Mirjana Markovic aufwendig saniert und zum Museum umgebaut, wobei die charakteristische Architektur des denkmalgeschützten Speichergebäudes unangetastet blieb. Die zehn Decks des Museums zeigen auf 11.500 m² Nutzfläche eine Ausstellung der privaten maritimen Sammlung des 2016 verstorbenen Gründers Peter Tamm. Auch das Institut für Schifffahrts- und Marinegeschichte sowie eine Bibliothek mit Archiv sind hier und im Nachbargebäude Heinemann-Speicher untergekommen.

Ungefähr zur gleichen Zeit zog auch das erfolgreiche Automuseum Prototyp in die HafenCity. Die Dauerausstellung in dem denkmalgeschützten ehemaligen Firmengebäude der Harburger Gummi-Kamm-Compagnie an der Shanghaiallee basiert ebenfalls auf der privaten Sammlung der Museumsgründer und umfasst seltene Automobilikonen, darunter den legendären Porsche Typ 64 sowie originale Rennwagen von Sebastian Vettel und Michael Schumacher.

In unmittelbarer Nähe der historischen Speicherstadt befinden sich zudem weitere kreative und kulturelle Nutzungen, und mehrere Museen erzählen von der Vergangenheit des UNESCO-Weltkulturerbes.



Im Entwicklungsprozess der HafenCity spielen kulturelle sowie künstlerische Nutzungen eine sehr wichtige Rolle als Dialoggeber



In der Hafencity entstehen viele neue Schauplätze für Kunst und Kultur – bei gutem Wetter auch unter freiem Himmel

Elbphilharmonie

Das international herausragende Wahrzeichen hat die Hafencity mit der Elbphilharmonie erhalten. Nach Plänen des Architekten Werner Kallmorgen war der mächtige Kaispeicher A von 1963 bis 1966 einst als Kakao-Speicher gebaut worden. Auf diesem Gebäude wurde nach Entwurf der Schweizer Architekten Herzog & de Meuron ein spektakuläres Konzerthaus errichtet. Während Kubatur und Fassade des Speichers erhalten blieben, entstand ein weltweit einmaliger architektonischer Hybrid aus Konzerthaus, Hotel mit 244 Zimmern, 44 Wohnungen und einem Parkhaus mit rund 500 Stellplätzen. Den ehemaligen Speicher krönt eine wellenförmig geschwungene, bis zu 110 m hohe Glaskonstruktion. Auf diese Weise verbinden sich historische Hafenarchitektur und zeitgenössische Baukunst mit Hafentradition und der neuen Identität des Stadtteils. Zwischen Bestandsgebäude und neuer Wellenkronen ist als Schnittstelle zwischen öffentlichem Stadtraum und den weiteren Nutzungen eine frei zugängliche Plaza in 37 m Höhe entstanden, mit fantastischem Ausblick auf den Hafen, die Hafencity, die Elbe und die weitere Stadt.

Das entkernte Speichergebäude wird als Parkhaus sowie als Backstage-Bereich und als Raum für umfassende musikpädagogische Angebote genutzt. Der gläserne Neubau bietet zwei Konzertsäle für 2.150 und für 550 Besucher. Schon die Eröffnung am 11. Januar 2017 mit zwei festlichen Eröffnungskonzerten des NDR Elbphilharmonie Orchesters, die in ein stilistisch sehr abwechslungsreiches dreiwöchiges

Festival mündete, untermauerte den Anspruch der Erbauer weiter, „ein offenes Haus für alle“ erschaffen zu haben. Dass damit ein großer Wurf gelungen ist, zeigt sich nicht zuletzt in der Architekturkritik der „Neuen Zürcher Zeitung NZZ“, die unisono mit vielen anderen Medien weltweit die Elbphilharmonie als einen einzigartig gelungenen „Jahrhundertbau“ rühmt, der stets neue Hochgefühl wecke.

Erstrangiger Kulturort Hafencity

Obwohl zunächst gar nicht in dieser Form geplant, ist die Hafencity somit durch ein breites Engagement zu einem Kulturort erstrangiger Qualität geworden. Kultur konzentriert sich hier nicht nur auf einen Ort oder eine einzelne Repräsentationsform. Jeder Tag, jeder Abend bietet unterschiedlichste kulturelle Möglichkeiten. Die gesamte Bandbreite wird dabei von der MS Stubnitz, der Elbphilharmonie, den Galerien und dem Oberhafen, von den vielen Lesungen, Konzerten und Ausstellungen indes nur unzureichend repräsentiert. Längst wird in der östlichen Hafencity über neue Möglichkeiten nachgedacht: Ideen zu besonderen Theaterformen, Ausstellungen, Künstlerbaugemeinschaften sind nur einige der möglichen Umsetzungsformen. Das Kammerkombinat befindet sich unterdessen schon in der Realisierung – und Kultur allgemein ist, nach durchaus verzögertem Start, mitten in der Hafencity angekommen.





Die Vielfalt an Konzepten, Preisniveaus und Architekturen in einer urbanen Umgebung am Wasser überzeugt viele Menschen vom Leben in der Hafencity

Soziale Entwicklung

Leben in der Innenstadt

In der westlichen Hafencity ist bereits ein urbaner Ort mit ca. 2.500 Bewohnern entstanden. Hier wohnen Menschen mit ganz unterschiedlichen Lebensumständen und -entwürfen, die schon viele Verbindungen untereinander geknüpft haben

Rund 7.000 vorgesehene Wohnungen machen das Wohnen in der Hafencity zu einer äußerst vielfältigen Kernnutzung. Das Angebot umfasst bereits heute in kleinräumiger Mischung Miet- und Eigentumswohnungen auf unterschiedlichen Preisniveaus, wobei das Spektrum von öffentlich geförderten Mietwohnungen bis hin zum Luxussegment reicht und auch spezifische Bedarfe wie die von Musikern, Designern, Künstlergemeinschaften, Senioren sowie von körperlich eingeschränkten oder chronisch kranken Menschen unterschiedlichen Alters berücksichtigt. Große Bedeutung bei der Entwicklung des Wohnungsangebots der Hafencity haben Baugenossenschaften und Baugemeinschaften. Sie bedienen ein mittleres Preissegment und setzen oftmals sehr wichtige Impulse für die Bildung von nachbarschaftlichen Strukturen. Diese Rolle konnten sie von Beginn an einnehmen, weil der Großteil der Wohnungen (z. B. auf dem Dalmannkai) zwischen 2003 und 2010 zu Festpreisen ausgeschrieben wurde. Seit 2010 wurden in der Hafencity Wohnbaugrundstücke aufgrund der besonders in innerstädtischen Lagen stark gestiegenen Miet- und Kaufpreise überdies zu 20 Prozent für geförderten Wohnungsbau ausgelobt, seit 2011 sogar zu einem Drittel. Gleichzeitig wurde in der Hafencity auf eine modifizierte Konzeptausschreibung umgestellt, bei der das Konzept zu 70 Prozent, das Grundstückspreisangebot zu 30 Prozent berücksichtigt wird. Damit wird die Diversität des Wohnungsangebots nochmals erhöht und es lässt bei mindestens einem Drittel der Wohnungen

auch Mieten im geförderten Wohnungsbau von 6,20 Euro/m² (1. Förderweg) und 8,30 Euro/m² (2. Förderweg) im unteren Preissegment zu.

Die Vielfalt an Konzepten, Preisniveaus und Architekturen überzeugt viele Menschen vom Leben in der Hafencity. Nicht zuletzt sorgt die Nähe zu Arbeitsplätzen, Nahversorgung, Kitas, Schulen, öffentlichen Plätzen und Freizeiteinrichtungen für spürbar niedrigere Mobilitätsausgaben. Auch wird so eine bessere Work-Life-Balance ermöglicht, da sich hierdurch Kinder oder die Versorgung pflegebedürftiger Angehöriger und Berufstätigkeit flexibler kombinieren lassen. Auch deswegen nehmen einige Haushalte mitunter höhere direkte Wohnkosten in Kauf, während die indirekten (z. B. Mobilitätskosten) deutlich geringer sind.

Familienfreundliches Wohnen

Der Anteil der in der Hafencity gemeldeten Haushalte mit Kindern steigt weiter an. Die Zusammensetzung der Bewohnerschaft folgt dabei einem klaren Trend. Mit mittlerweile 18,4 Prozent hat die Hafencity längst andere beliebte Innenstadt-Stadtteile wie Eimsbüttel (12,7 Prozent), Winterhude (12,9) oder die Neustadt (11,4) überholt und liegt so über dem Hamburger Durchschnitt von 17,6 Prozent.

Die Familienorientierung wird in den nächsten Jahren mit dem wirksam werdenden Anteil besonderer Konzepte sowie durch die vielen Baugemeinschaftswohnungen und den geförderten

Wohnungsbau noch deutlicher zunehmen als in den gewachsenen Wohnquartieren der inneren Stadt. Um den Ansprüchen der vielen Kinder und Jugendlichen auch zukünftig gerecht zu werden, wird die soziale Infrastruktur ständig erweitert: Schon heute gibt es vier Kitas mit rund 350 Betreuungsplätzen. Weitere zwei am Baakenhafen und am Grasbrookpark befinden sich in fortgeschrittener Planung. Temporär angelegt ist die im Dezember 2016 für zwei Jahre eröffnete integrative Kita am Lohsepark für 120 deutsche und geflüchtete Kinder.

Das bestehende Grundschulangebot durch die Katharinenschule wird bis voraussichtlich 2019 am Baakenhafen um eine Grundschule für 460 Schüler und bis 2021 am Lohsepark um ein Schulzentrum mit Gymnasium, Stadtteilschule und Dreifeldsporthalle ergänzt. Besondere Bedeutung kommt zudem den drei geplanten Spiel- und Gemeinschaftshäusern im Grasbrookpark, im Lohsepark und am Baakenhafen zu sowie dem KinderKulturHaus und den Märchenwelten am Strandkai, die voraussichtlich 2021 eröffnet

werden. Nicht zuletzt sind die kurzen, gut vernetzten Wege und die öffentlichen Freiräume in der HafenCity für Familien attraktiv. Plätze, Parks und Promenaden warten mit vielfältigen Freizeitangeboten auf. So finden sich neben Spielplätzen und Fitnessgeräten unter freiem Himmel auch zwei Basketballplätze und ein temporärer Bolzplatz im Angebot. Im Quartier Oberhafen entsteht ab 2018 überdies ein für Kinder und Jugendliche wettkampfgerechtes „9er-Fußballfeld“ mit Leichtathletikanlagen, die auch von Vereinen und den Schulen genutzt werden können. Im Baakenpark entstehen bis 2018 ein Kunstrasenspielfeld und ein Streetballfeld. Neben jungen Familien trifft man in der HafenCity auch häufig auf Paare im Alter jenseits der 50. Oftmals haben diese sich nach dem Auszug ihrer Kinder neu orientiert und sich gezielt für die HafenCity als Wohnsitz entschieden. Für das Aufschlagen eines neuen (wohn-)biografischen Kapitels wählen sie einen Lebensmittelpunkt, der Kulturangebote sowie ein sozial lebendiges Umfeld und die direkte Nachbarschaft zu jungen und berufsorientier-

ten Paaren und Singles bietet. Besonders reizvoll sind für die Bewohner zudem die emotional positiv besetzte Wasserlage, die individuellen Wohntypologien sowie die gute Verkehrsinfrastruktur.

Die Quote der Single-Haushalte liegt mit 46,9 Prozent hingegen unter dem Hamburger Durchschnitt von 54,4 Prozent und sehr signifikant unter dem Durchschnitt der inneren Stadtteile, der vielfach bei über 60 Prozent liegt.

Eigeninitiative und Dialog stärken

Ob für Familien, Sportler oder Kulturliebhaber – in der westlichen und zentralen HafenCity ist bereits eine anregende soziale Gemeinschaft gewachsen. Viele Bewohner sind aktiv und organisieren etwa das virtuelle Bewohnerforum hafencityleben.de, die von Bewohnern in Eigenregie betriebene HafenCity-Zeitung oder die Initiative Freunde des Lohseparks. Es finden regelmäßig Nachbarschaftstreffs, ein Trödelmarkt sowie Sommer- und Nachbarschaftsfeste statt. Und während der Störtebeker SV ein breites Sportprogramm bietet, hat sich der Spielhaus HafenCity e.V. die Förderung des nachbarschaftlichen Zusammenlebens im Sinne der jüngsten Bewohner der HafenCity zur Aufgabe gemacht.

Die Selbstorganisation von Bewohnern, Gewerbetreibenden und Eigentümern soll zukünftig noch durch ein spezielles Quartiersmanagement unterstützt werden, dessen Grundlagen derzeit gelegt werden. Hierzu wird eine geeignete Institution gegründet, die sich aus kleinen Beiträgen aller Eigentümer und Nutzer finanziert. Mit den Einnahmen sollen u. a. der Betrieb der Gemeinschaftshäuser, aber auch andere nachbarschaftliche Aufgaben finanziell unterstützt werden.

Die HafenCity Hamburg GmbH fördert insgesamt die Identifikation der Bewohner mit dem Stadtteil, indem sie die Initiativen unterstützt und regelmäßig den Dialog mit den Bewohnern sucht – sowohl im direkten Kontakt als auch z. B. über Informations- und Diskussionsveranstaltungen. Sie versteht es als Teil ihrer Aufgabe, die intensive Mischung verschiedener Nutzungen und sozialer Milieus nicht nur herzustellen, sondern auch dazu beizutragen, ihre nicht immer reibungsfreie Verknüpfung auszubalancieren. Proaktiv werden Impulse für die Entwicklung sozialer Nachbarschaften gesetzt und dieser Prozess beratend begleitet. So wurde der erste Spielplatz gemeinsam mit ansässigen Eltern entwickelt.

Und während in die Planung von Grasbrook- und Lohsepark zahlreiche Ideen und Anregungen eines Schülerbeirats der Katharinenschule einflossen, fand 2015 sogar ein Beteiligungs-camp für den Baakenhafen statt, bei dem Vorschüler und Kinder der 1. bis 3. Klasse ihre Gestaltungswünsche bei der Freiraumplanung miteinbrachten.

Schon seit 2009 besteht zur Stärkung der Mitverantwortung der Verein Netzwerk HafenCity e. V., der sich starkmacht für kooperative Lösungen bei den Alltagsfragen der HafenCity-Bewohner. Außerdem initiiert der Verein Veranstaltungen und Feste, zunehmend auch im Zusammenwirken mit den umliegenden Stadtteilen und trägt damit maßgeblich zum nachbarschaftlichen Miteinander bei – in der HafenCity und darüber hinaus. Seit Mai 2013 besteht unter dem Dach des Netzwerks zudem die Interessengemeinschaft Gewerbe (IGG). Ihr Ziel ist die Schaffung einer effizienten Vernetzung aller Gewerbetreibenden der HafenCity zur gemeinschaftlichen Kommunikation und weiteren Standortstärkung.



In der HafenCity wohnen Menschen mit ganz unterschiedlichen Lebensumständen und -entwürfen, die schon viele Verbindungen untereinander geknüpft haben

Öffentliche Stadträume

Stadt der Plätze, Parks und Promenaden

Die Stadträume am und auf dem Wasser sind in der HafenCity städtebauliche Klammer sowie eigenständige, das Stadtbild prägende Elemente

D icht bebaute Orte benötigen besonders qualitätsvolle und flexible öffentliche Stadträume. Eindrucksvoll lässt sich ihre hohe Bedeutung für die HafenCity schon an wenigen Eckdaten ablesen: 25 Prozent ihrer Landflächen, immerhin rund 28 ha, werden zu öffentlichen Freiflächen. Sie sind Erholungspark, Begegnungsort, Spiel- oder Bewegungsfläche und liegen durchweg als Parks oder Promenaden am Wasser. Gleichzeitig entstehen 10,5 km öffentliche Uferlinie. Zu den öffentlichen Freiräumen, die gut vernetzt und untereinander verbunden sind, kommen noch 13 Prozent private öffentlich nutzbare Freiflächen hinzu. Lediglich sieben Prozent der gesamten Freiflächen sind ausschließlich privat. Dazu kommen die nicht in Zahlen zu fassenden „blauen“ Flächen der Elbe und der Hafenbecken, die auch große Frischluftinseln und Sichertäume bieten.

Mediterrane Leichtigkeit mit Hafengrenze

Die großenteils fertiggestellten Stadträume der westlichen HafenCity wurden überwiegend vom Architekturbüro EMBT Arquitectes Associats (Barcelona) entworfen. Kunstvoll gestalteten die Planer das Wechselspiel von Wasser und Land, hafentypisch strengere Formen kontrastieren mit mediterranen, leichten Einflüssen. Zwei große terrassierte Platzanlagen ent-

standen am Sandtorhafen und Grasbrookhafen: Die 2005 fertiggestellten, an ein Amphitheater erinnernden Magellan-Terrassen (5.600 m²) treppen sich auf mehreren Ebenen zum Wasser hinab. Harte, der ehemaligen Hafennutzung geschuldete Oberflächen und ungewöhnliche Architektur sorgen für einen urbanen, starken (Hafen-)Charakter mit vielen Nutzungsmöglichkeiten. Von den Terrassen schweift der Blick über den 2008 eröffneten Traditionsschiffhafen im Sandtorhafen. Dessen 5.800 m² große schwimmende Pontonanlage hebt und senkt sich mit den Gezeiten und bietet einen festen Liegeplatz für bis zu 30 historische Wasserfahrzeuge.

Die 2007 eröffneten Marco-Polo-Terrassen (7.800 m²) hingegen werden von Grasinseln, Holzdecks und Bäumen kleinteilig strukturiert. Sie wirken geschützt, grün und weich. Kaipromenaden verbinden diese abwechslungsreichen Stadträume miteinander. Südlich der Marco-Polo-Terrassen erreicht man über den Großen Grasbrook und die öffentliche Passage im Unilever-Gebäude die vor allem bei Kreuzfahrtfreunden beliebten Elbterrassen, während der ebenfalls an einer Promenade liegende Vasco-da-Gama-Platz mit Basketballspielfläche und Außengastronomie ein beliebter Quartierstreffpunkt ist.



Stadt der kurzen Wege: Das feinmaschige Fuß- und Radwegenetz liegt in den meistens Fällen abseits des Autoverkehrs, häufig sogar direkt am Wasser

Großzügige Grün- und Spielflächen

Im Nordwesten schafft der mit Hügeln, Bäumen und einer Spielwiese für verschiedenartige Nutzungen gestaltete, ca. 6.000 m² große Sandtorpark eine städtebauliche Klammer, indem sich die Materialien und die Bodengestaltung der Magellan-Terrassen auch auf den Freiflächen rund um den Park fortsetzen. Die seit April 2011 bestehende Grünfläche wird auch von Kindern der angrenzenden Katharinen-schule rege genutzt.

Unweit davon eröffnete im Sommer 2013 der an der südlichen Schnittstelle zum Quartier Strandkai gelegene Grasbrookpark. Als grüner Spielpark mit vielen, von Grundschulern mitgestalteten Spiel- und Freizeitmöglichkeiten für Kinder und Erwachsene sowie dem Spielschiff in seiner Mitte ist er weit über die Grenzen der HafenCity hinaus bekannt und ein beliebter Treffpunkt.

Das bunte Herz der HafenCity

Die zentrale HafenCity mit dem Überseequartier und dem Elbtorquartier entsteht unterdessen nach Entwurf der renommierten katalanischen Landschaftsarchitektin Beth Galí mit ihrem Büro BB + GG Arquitectes (ebenfalls Barcelona), deren Konzept die HafenCity mit

der Hamburger City und der Speicherstadt verbindet. So wächst auch durch das lebendige Areal rund um den Magdeburger Hafen HafenCity und bestehende City weiter zusammen. Schließlich sind Binnenalster und Magdeburger Hafen lediglich 900 Meter und damit nur wenige Gehminuten voneinander entfernt und über die zentrale Domplatz-Achse fußläufig erreichbar. Auch innerhalb der HafenCity werden Überseequartier, Elbtorquartier und Brooktorquartier eng miteinander verknüpft – etwa über die Ende 2010 neu gestaltete historische Busanbrücke. An der Westseite des Magdeburger Hafens, entlang der Osakaallee, erstreckt sich eine bis zu 10 Meter breite Uferpromenade. Rampen, Treppen und grüne Böschungen führen vom neuen Straßenniveau auf die historische Kaiebene. In den Höhengsprung ist der NachhaltigkeitsPavillon Osaka 9 integriert, der seit 2011 einen Überblick über das Nachhaltigkeitskonzept der HafenCity bietet. Am Kopf des Magdeburger Hafens ist als wichtigstes Entree zur zentralen HafenCity der Dar-es-Salaam-Platz entstanden – ein attraktiver Ort mit Südausrichtung zum Hafenbecken und mit weiten Blicken bis zur Elbe.

Die León-Brücke verbindet den Platz mit der Brooktorpromenade, die seit 2010 entlang des Gebäudeensembles von DNVGL bis zur Ericus-spitze mit dem Spiegel-Gebäude führt. Beson-



Auf der Brooktoraipromenade steht ein 30 Meter langes Steinsofa mit besten Aussichten auf die Hafenecken

derheit ist hier ein 30 Meter langes Steinsofa. Die Ericuspromenade lädt als Fortsetzung der Brooktorpromenade seit Herbst 2011 mit einer großzügigen Stufenanlage zum Wechsel der Ebenen ein. Gestaltet wurden diese Freiräume von WES & Partner Landschaftsarchitekten (Hamburg).

Am Ostufer des Magdeburger Hafens führen die Wege seit Herbst 2013 auf zwei Ebenen entlang der neuen Elbarkaden – am Wasser über eine neue Pieranlage mit integriertem Barkassenanleger sowie auf hochwassergeschütztem Warftniveau im Gebäude – entlang dem Hafenecken weiter bis zur neuen HafenCity Universität (HCU). Sie verbindet damit den Platz vor dem Kaispeicher B mit den Freiräumen an der HCU, da die Pier seit Herbst 2014 unter der Magdeburger Brücke nach Süden weiterführt und so eine durchgehende Verbindung ohne Straßenquerung zum Lohsepark, zum Baakenhafen und zur Elbe ermöglicht. Diese wasser-nahen Promenadenunterquerungen der hochliegenden Brücken – ob Baakenhafenbrücke, Shanghai-Brücke oder Magdeburger Brücke – sind funktionales und herausragendes Merkmal der HafenCity. Hervorragend verbinden sie die vielen Räume am Wasser miteinander.

Der Lohsepark im Zentrum

Planerische Grundlage des zentral gelegenen Lohseparcs – mit 4,4 ha Gesamtfläche die größte zusammenhängende Grünanlage der HafenCity mit weitreichenden stadträumlichen, sozialen und ökologischen Funktionen – ist das ebenfalls aus einem Wettbewerb hervorgegangene Freiraumkonzept von Vogt Landschaftsarchitekten (Zürich). Großzügig-

Die Stadträume der westlichen HafenCity greifen das Wechselspiel von Wasser und Land auf. Sie kombinieren hafentypisch strenge Formen mit leichten, mediterranen Einflüssen



ge, von einem lockeren Wegenetz durchzogene Rasenflächen, Sitzgruppen und Spielmöglichkeiten laden junge und alte Bewohner, aber auch auswärtige Besucher und die Beschäftigten in der HafenCity zum Verweilen ein. An den Längsseiten schließen „Bastionen“ genannte Terrassen zur Straße auf und verbinden die Grünfläche barrierefrei mit den umgebenden städtischen Quartieren und vermitteln gleichzeitig zwischen bebauten Strukturen und Freiraum. Seit Juli 2016 ist der Lohsepark vollständig fertiggestellt. Elementarer Teil der Grünanlage ist mit dem dreiteiligen „denk.mal Hannoverscher Bahnhof“ auch ein Mahnmahl zur Hamburger Deportationsgeschichte, von dem über 8.000 namentlich bekannte Juden, Roma und Sinti während der Jahre 1940 bis 1945 deportiert wurden. Es umfasst neben dem bis Mai 2017 fertiggestellten zentralen historischen Gedenkort am unter Denkmalschutz stehenden Relikt des Bahnsteigs 2 eine seit Sommer 2016 begehbare „Fuge“. Diese führt quer durch den Park und zeichnet den historischen Gleisverlauf vom ehemaligen Bahnhofsvorplatz bis zum denkmalgeschützten Bahnsteigrelikt nach. Ein Dokumentationszentrum entsteht in direkter visueller Beziehung zum historischen Gedenkort auf der Westseite des Parks an der Stein-schanze.



Die 2005 fertiggestellten Magellan-Terrassen erinnern an ein Amphitheater und treppen sich auf mehreren Ebenen zum Wasser hinab

Grüner Osten der HafenCity

Der Lohsepark wird als grüne städtebauliche Fuge und Fortsetzung des nur noch teilweise grünen Innenstadtrings über den Baakenhafen mit dem Park Baakenhöft an der Elbe weitergeführt und geht in die Promenade am Kichenpauerkai über. Die attraktive grüne Uferzone wird 30 m breit und fast einen Kilometer lang. Sie schafft im Osten eine stadträumliche Anbindung an die grüne Elbinsel Entenwerder. Im landschaftsplanerischen Wettbewerb für das Quartier Am Baakenhafen hatte sich das Atelier Loidl (Berlin) auch durch den Entwurf für den Baakenpark durchgesetzt. Die künstlich aufgeschüttete Spiel- und Freizeithalbinsel im Baakenhafen sorgt ab 2018 für eine räumliche Integration der beiden Landlagen und bietet zusammen mit einer Brücke der Hamburger Architekten gmp sowie Knippers Helbig Advanced Engineering (Stuttgart), die im Frühsommer 2017 eingehängt wird, eine wichtige direkte Fußgänger-Verbindung zwischen nördlichem und südlichem Ufer des Hafeneckens. Gleichzeitig lädt dieser nachbarschaftliche Erholungs- und Begegnungsort durch seine spannungsvolle Topografie und Vegetation zum Verweilen ein. Es entsteht ein fast 15 m hoher „Himmelsberg“, Bäume werden gepflanzt und Wiesen locken

ebenso wie eine großzügige, zusammenhängende Spiellandschaft mit ca. 3.000 m² Grundfläche und einem altersübergreifenden Spielplatz. Die Promenaden Versmannkai im Norden und Petersenkai im Süden bilden den Quartiersrahmen und formen einen zusammenhängenden Gesamttraum am Wasser. Mehrere kleine Quartiersplätze gehören mit Gastronomie- und Einzelhandelsangeboten in den Erdgeschossen zu den zentralen öffentlichen Orten innerhalb des Stadtraums und übernehmen wichtige Kommunikations- und Vernetzungsfunktionen.

Schlusspunkt im Osten

Heute nimmt bereits das Quartier Elbbrücken seine Form an. Im Herbst 2015 wurde der letzte städtebauliche Wettbewerb für die HafenCity erfolgreich abgeschlossen. Der Siegerentwurf von Hosoya Schaefer Architects vermittelt geschickt zwischen Offenheit und räumlicher Fassung. Wie schon im benachbarten Quartier Baakenhafen setzte sich im anschließenden Freiraumwettbewerb das Berliner Atelier Loidl durch. Der siegreiche Entwurf, so die Jury im Dezember 2016, orientiert sich an der Backsteinästhetik des Baakenhafens und wertet den Amerigo-Vespucci-Platz zu einem neuen Fokus im Quartier auf. Er wird damit zu einem

robusten, flexibel für Veranstaltungen nutzba-
ren Stadtplatz – dem größten in der gesamten
HafenCity. Neben den öffentlichen Stadträu-
men können in der HafenCity auch viele Pri-
vatflächen von Bewohnern, Beschäftigten und
Besuchern genutzt werden. Öffentlicher und
privater Grund sind eng miteinander verzahnt,
für viele in Privatbesitz befindliche Flächen
bestehen Gehrechte oder – wie im Übersee-
quartier – Rechte, vergleichbar denen auf öf-
fentlichen Wegeflächen. So wird u. a. sicherge-
stellt, dass Privatflächen zwischen einzelnen
Gebäuden für Fußgänger sowie z. T. sogar für
Radfahrer passierbar bleiben und diese somit
ein engmaschiges Wegenetz und gut vernetzte
Aufenthaltsflächen nutzen können.

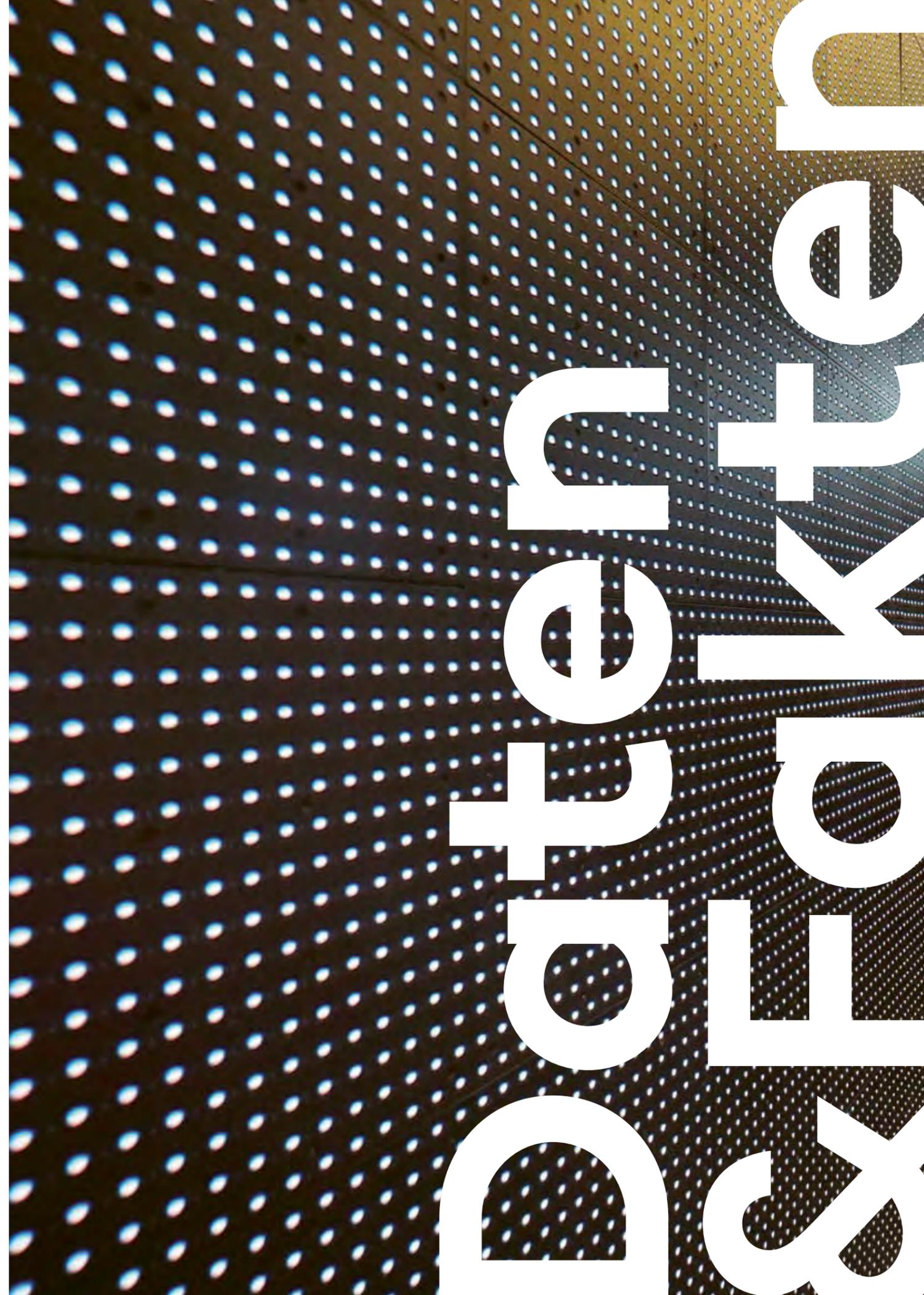
Die öffentlichen Räume der HafenCity sind
bedeutende Flächen nicht nur für die später
gut 14.000 Bewohner und 45.000 Beschäftig-
ten, sondern auch für zahlreiche Besucher. Die
Stadträume sind hochdifferenziert und eignen
sich für eine Vielzahl von Aktivitäten. Sie sind
laut und leise, sportlich oder kontemplativ, aus
Gras oder Stein, hart oder weich – und zeigen,
was alles aus Hafenterrassen entstehen kann.
Nicht zuletzt sind sie als ganz besonderer Teil
der HafenCity immer aber auch blau, vom Was-
ser und der Atmosphäre des ehemaligen Ha-
fens und seinen Kaikanten geprägt. Geschichte
wird sicht- und spürbar transformiert und nicht
versteckt.



Der Grasbrookpark hat sich zu einem weit über die Grenzen der HafenCity hinaus bekannten und beliebten Spielpark entwickelt



Die Plätze, Promenaden und Parks der HafenCity sind eigenständige, das Stadtbild prägende Elemente mit unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten



Entwicklungsmanagement

HafenCity Hamburg GmbH



V. l.: Giselher Schultz-Berndt, Geschäftsführer, und Prof. Jürgen Bruns-Berentelg, Vorsitzender der Geschäftsführung der HafenCity Hamburg GmbH

Sitz der HafenCity Hamburg GmbH am Magdeburger Hafen. Das gut 25 Jahre alte Bestandsgebäude nutzte früher eine Reederei



Große Stadtentwicklungsprojekte bedürfen eines intensiven Zusammenwirkens und der Bündelung von Ideen, Konzeption und Realisierung. Aufgrund der engen Verknüpfung öffentlicher Investitionen (ca. 2,4 Mrd. Euro, davon ca. 1,5 Mrd. aus Grundstücksverkaufserlösen) mit der notwendigen Bindung hoher privater Investitionen (ca. 8,5 Mrd. Euro) besteht in der HafenCity eine erhebliche Komplexität der Aufgaben sowie ein hoher Steuerungsbedarf. Für das Entwicklungsmanagement wurde daher 1997 die Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung GHS (seit 2004 HafenCity Hamburg GmbH) gegründet. Sie verantwortet das „Sondervermögen Stadt und Hafen“, in das die Grundstücke im Gebiet der HafenCity im Eigentum Hamburgs eingebracht wurden. Aus deren Verkauf wird der größte Teil der öffentlichen Investitionen für die HafenCity, insbesondere in Straßen, Brücken, Plätze, Parks, Kaimauern und Promenaden, getätigt.

Neben dieser Finanzierungsaufgabe betreibt die HafenCity Hamburg GmbH die Flächenfreimachung und -vorbereitung, die Planung und den Bau der öffentlichen Räume sowie der Infrastruktur, die Akquisition und vertragliche Bindung von Grundstücksentwicklern sowie großer Nutzer, die Öffentlichkeitsarbeit und die Kommunikation. Gleichzeitig generiert die HafenCity Hamburg GmbH Innovationspfade für die Stadtentwicklung insbesondere mit Urbanitäts- und Nachhaltigkeitsbezug. Zu den Nachhaltigkeitsaspekten gehören eine innovative Wärmeversorgung, eine eigene Nachhaltigkeitszertifizierung für Gebäude sowie nachhaltige Mobilitätskonzepte, aber auch der Hochwasserschutz und die Entwicklung einer insgesamt nachhaltigen Stadtstruktur. Die



Kernthema im NachhaltigkeitsPavillon Osaka 9 ist das gesamte Nachhaltigkeitskonzept der HafenCity

HafenCity Hamburg GmbH profitiert bei ihrer integrierten Stadtentwicklungsaufgabe unter anderem durch eine sehr breite fachliche Aufstellung: Ingenieure, Stadtplaner, Grundstücksentwickler, Ökonomen, Kulturwissenschaftler, Geistes- und Sozialwissenschaftler, Geografen und Landschaftsarchitekten arbeiten eng zusammen und versuchen, diesen Ansatz der Wertschöpfung von Stadt zu nutzen.

Hohe staatliche Steuerungsfähigkeit

Die HafenCity Hamburg GmbH ist eine hundertprozentige Tochter der Freien und Hansestadt Hamburg. Sie entwickelt die HafenCity im Auftrag Hamburgs. Öffentliche Kontrolle, Kooperation und Arbeitsteilung sind intensiv: Wegen ihrer hohen Bedeutung für die Gesamtentwicklung Hamburgs ist die HafenCity 2006 zum Vorranggebiet ernannt worden. Daher wird die HafenCity-Entwicklung nicht auf der Ebene des Bezirks Hamburg-Mitte, sondern gesamtstädtisch gesteuert. Der Aufsichtsrat der HafenCity Hamburg GmbH wird – unter Vorsitz des Ersten Bürgermeisters – von Senatsmitgliedern gestellt. Grundstücksverkäufe und sogenannte Anhandgaben (Grundstücksoptionen mit Planungsverpflichtung) werden durch die Kommission für Bodenordnung beschlossen, Bebauungspläne in der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) von der Arbeitsgruppe HafenCity erarbeitet sowie von der Kommission für Stadtentwicklung (jeweils überwiegend aus Bürgerschafts- und Bezirksversammlungsmitgliedern zusammengesetzt) beraten und beschlossen. Baugenehmigungen werden für die HafenCity von der BSW erteilt. In den Wettbewerbsjournys für die städtebaulichen und Freiraumwettbewerbe sowie die hochbaulichen Wettbewerbe sind, neben freiberuflichen Architekten und den Vertretern der privaten Bauherren, die BSW (Oberbaudirektor), die

Bezirksverwaltung, die Geschäftsführung der HafenCity Hamburg GmbH und Politiker (Bezirk Hamburg-Mitte oder Bürgerschaft) vertreten.

Diese Bündelung von nicht hoheitlichen Aufgaben in einer eigenen Gesellschaft Hamburgs sichert bei intensiver Arbeitsteilung und Kontrolle die Effizienz und Qualität der Stadtentwicklungsaufgabe und garantiert gleichzeitig eine hohe staatliche Steuerungsfähigkeit.

Neue Tätigkeitsfelder

Heute betreut die HafenCity Hamburg GmbH auch neue Aufgaben. Über ihre Tochtergesellschaft Billebogen Entwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG (BBEG) verantwortet sie die Entwicklung des „Billebogens“, einem ca. 72 ha



Das InfoCenter Kesselhaus dokumentiert umfassend das gesamte Geschehen in der HafenCity

umfassenden Areal nordöstlich im Anschluss an die HafenCity, das bebaute und unbebaute Flächen, wie den Neuen Huckepackbahnhof, umfasst. In den kommenden rund 20 Jahren sollen die Entwicklung eines hochwertigen, vornehmlich arbeitsplatzorientierten, gewerblich geprägten und an die HafenCity angrenzenden Stadtentwicklungsraums mit urban verdichteten Strukturen vorangetrieben und wichtige Impulse für den gesamten Hamburger Osten und die innere Stadt gesetzt werden. Die Entwicklung stärkt nicht nur die stadträumlichen Qualitäten des durch Verkehrsstraßen geprägten Eingangstors zur inneren Stadt, es werden auch neue Arbeitsplätze u. a. in vertikal gestaffelten Flächen neuer Gebäude entstehen.

HafenCity: Aus Hafen entsteht Stadt



- Gesamtfläche: **157 ha** ehemaliges Hafen- und Industriereal
- Erweiterung der Hamburger City-Fläche um **40 Prozent**
- **10,5 km** neue Wasserpromenaden (inklusive Elbufer)
- **3,1 km** „Riverfront“ entlang der Elbe
- Entfernung vom Zentrum der HafenCity zum Rathaus: **800 m**
- **Dichte Nutzung** für Büro, Wohnen, Einzelhandel, Bildung, Kultur und Freizeit
- Bebauungsdichte: **3,7 bis 6,1** Geschossflächenzahl (GFZ)
- Durchschnittliche Einwohnerdichte: **110/ha** (Landfläche)
- Durchschnittliche Beschäftigungsdichte: **354/ha** (Landfläche)
- Gebäudeneubaufäche Bruttogeschossfläche (BGF) oberirdisch: **2,4 Mio. m²**
- Bis zu **45.000** Arbeitsplätze, davon ca. 35.000 Büroarbeitsplätze
- Rund **7.000** Wohnungen (davon ca. **1.500 bis 2.000** gefördert) für ca. **14.000** Bewohner

Daten und Fakten

Gesamtinvestitionsvolumen Hafencity

ca. 10,9 Mrd. Euro (vorläufige Schätzung)



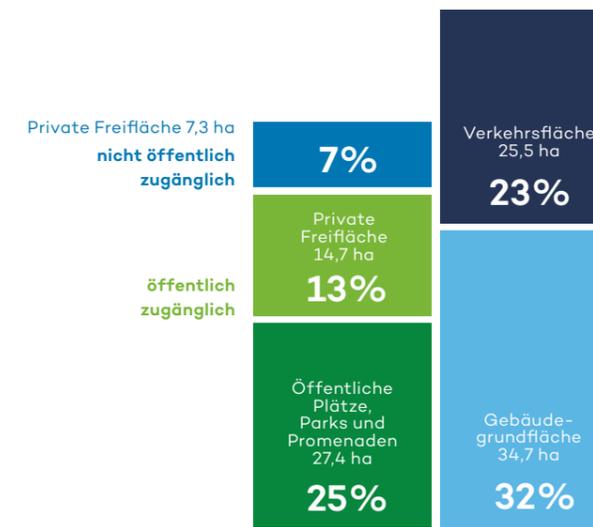
Nutzungsverteilung der Land- und Wasserflächen

Gesamtfläche: 157 ha



Nutzungsverteilung der Landflächen*

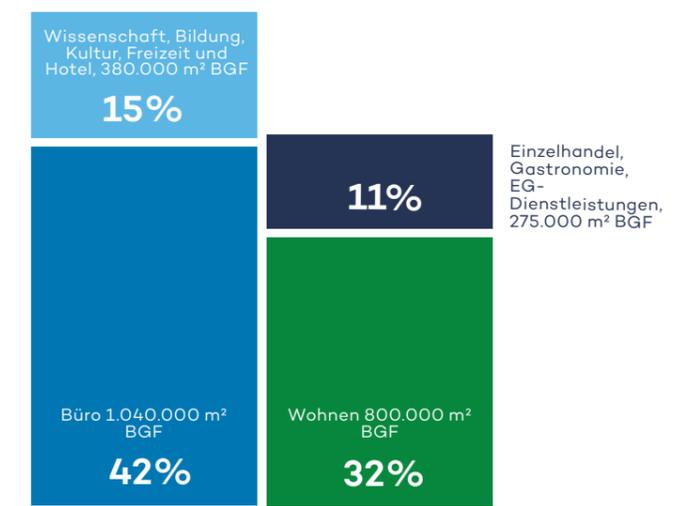
Insgesamt 127 ha



* ohne Quartier Oberhafen und ohne Gleisanlage DB

Nutzungsverteilung der Gebäudeflächen

Insgesamt 2,4 Mio m² BGF



Wichtige Entwicklungsschritte der Hafencity



Straßen- verzeichnis

Straßen

Am Dalmankai [D3]
 Am Grasbrookpark [D3]
 Am Hannoverschen Bahnhof [D5]
 Am Kaiserkai [D2]
 Am Lohsepark [D4]
 Am Sandtorkai [D2–3]
 Am Sandtorpark [D3]
 Am Strandkai [E3]
 Baakenallee [E5–6]
 Baakenwerder Straße [E7]
 Brooktorkai [C4]
 Grandeswerder Straße [E5]
 Großer Grasbrook [D3]
 Hongkongstraße [D4]
 Hübenerstraße [D3/E3]
 Kirchenpauerstraße [E7/F7]
 Kobestraße [D4]
 Koreastraße [C4]
 Lucy-Borchardt-Straße [E7]
 Osakaallee [C3/D3–4]
 Poggenmühle [C4]
 San-Francisco-Straße [D3/E3]
 Shanghaiallee [C4/D4]
 Singapurstraße [D3]
 Steinschanze [D4]
 Stockmeyerstraße [C4–5]
 Tokiostraße [D3]
 Überseeallee [D3–4]
 Überseeboulevard [D3]
 Vancouverstraße [E3]
 Versmannstraße [D5–6/E6–7]
 Zweibrückenstraße [F7–8]

Brücken

Baakenhafenbrücke [E5]
 Busanbrücke [D4]
 Ericusbrücke [C4]
 Freihafenelbbücke [F7]
 Kibbelstegbrücke [C3]
 León-Brücke [C4]
 Magdeburger Brücke [D4]
 Mahatma-Gandhi-Brücke [D1]
 Oberbaumbrücke [C4]
 Oberhafenbrücke [C5]
 Shanghaibrücke [C4]

Plätze, Parks

Amerigo-Vespucci-Platz [E7]
 Baakenhöft [D4]
 Baakenpark [E6]
 Dar-es-Salaam-Platz [C3]
 Ericusspitze [C4]
 Gerda-Gmelin-Platz [D6/E6]
 Grasbrookpark [D3]
 Gretchen-Wohlwill-Platz [E6]
 Liselotte-von-Rantzau-Platz [E6–7]
 Lohsepark [C4/D4–5]
 Lola-Rogge-Platz [E6]
 Magellan-Terrassen [D2–3]
 Marco-Polo-Terrassen [D3]
 Platz am 10. Längengrad [D4]
 Sandtorpark [D3]
 Strandhöft [E2]
 Überseeplatz [E4]
 Vasco-da-Gama-Platz [D2]

Promenaden

Brooktorpromenade [C4]
 Buenos-Aires-Kai [D4–5]
 Elbarkaden [D4]
 Elbtorpromenade [D4]
 Ericuspromenade [C4]
 Störtebeker Ufer [D4]



Bildnachweis

Aug Prien: S.26-27 unten,

Bina Engel: S.42, S.82 oben

bloomimages: S.27

Fotofrizz: S.8-9, S.15, S.19, S.23 unten, S.25, S.35, S.36, S.43, S.46, S.51, S.94/95

Hamburger Hochbahn AG: S.2-3 oben mitte, S.52 unten

Thomas Hampel/ELBE & FLUT: S.2 oben rechts/unten links, mitte, S.04-07, S.18, S.21-22, S.23 oben alle, S.24, S.29, S.37 oben links / unten, S.38, 40-41 oben, S.44 oben, S.48-49 unten, S.50 unten, S.54-58, S.60, S.64, S.67-79, S.80 links/oben, S.81, S.82 unten, S.83

HafenCity: S.12, S.44 unten, S.59, S.62, S.63, S.65,

Hosoya Schaefer Architects: Titel, S.53

Michael Korol: U3-4, S.1, S.10/11, S.26 oben, S.31 oben, S.37 oben links, S.41 unten, S.50 oben

Moka-Studio: S.3 unten, S.47

Tomas Nowak: S.17, S.39

Shigeru Ban Architects: S.48/49 oben

Unibail-Rodamco: S.3 rechts oben, S.30/31 oben links/ unten

Impressum

Herausgeber: HafenCity Hamburg GmbH,
Osakaallee 11, 20457 Hamburg

V. i. S. d. P.: Susanne Bühler

Redaktion: André Stark

Design: ROCK&STARS digital GmbH

Druckerei: Langebartels & Jürgens, Hamburg

27. Ausgabe, Hamburg, März 2017,

© 2017 All rights reserved

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



Diese Publikation wurde auf umweltfreundlichem, FSC®-zertifiziertem Papier gedruckt.



Weitere Informationen

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

HafenCity InfoCenter im Kesselhaus,
Ausstellung und Café
Am Sandtorkai 30, 20457 Hamburg,
Speicherstadt

Öffnungszeiten:

Di.–So. 10.00–18.00 Uhr, Mo. geschlossen

Telefon: 040 - 36 90 17 99

Telefax: 040 - 36 90 18 16

Osaka 9, HafenCity NachhaltigkeitsPavillon
Osakaallee 9, 20457 Hamburg, HafenCity

Öffnungszeiten:

Di.–So. 10.00–18.00 Uhr

Mo. geschlossen

Telefon: 040 - 37 47 26 60

hafencity.com