



HAFENCITY HAMBURG STÄDTEBAU, FREIRAUM UND ARCHITEKTUR



**HAFENCITY HAMBURG
STÄDTEBAU, FREIRAUM
UND ARCHITEKTUR**

Bernd Tiedemann
Geschäftsführer GHS



Der Bau der Hafencity ist für die Freie und Hansestadt Hamburg unter mehreren Gesichtspunkten von historischer Bedeutung:

Nach über tausend Jahren verlässt der Hamburger Hafen die Stätte seiner Geburt im Quellgebiet zwischen Alster und Bille auf dem Nordufer der Elbe.

Noch vor rund 125 Jahren hatte sich der Senat unserer Stadt gegenteilig entschieden und den Bau der Speicherstadt an ihrem heutigen Standort wegen dessen „Nähe zu Rathaus und Börse“ gewählt und dafür über 20.000 Menschen umgesiedelt.

Der von Senat und Bürgerschaft im Jahre 1997 beschlossene Bau der Hafencity führt Hamburgs Innenstadt dagegen wieder an die Elbe heran und vergrößert sie so um gut 40 Prozent.

Hamburg macht seinen Bürgern mit der Hafencity vielfältige neue Angebote städtischen Lebens, auch und gerade des Wohnens.

Die Potenziale der Hafencity ermöglichen es Hamburg, städtebaulich, wirtschaftlich und kulturell zur Spitzengruppe europäischer Metropolen aufzuschließen.

Vor diesem Hintergrund versucht diese Schrift aus der Reihe der Arbeitshefte zur Hafencity eine weitere Standortbestimmung. Sie konzentriert sich auf die Themen Städtebau, Architektur und Freiraumgestaltung und ihre Bedeutung für die dauerhaft erfolgreiche Entwicklung der Hafencity.

B. Tiedemann



Jörn Walter

Oberbaudirektor der Freien und Hansestadt Hamburg

STADTBAUKULTUR IN DER HAFENCITY

Hamburgs Ruf gründet nicht nur auf dem Hafen, der wirtschaftlichen Anziehungskraft der Stadt oder der unvergleichlichen naturräumlichen Lage, sondern auch der großartigen städtebaulichen Gestalt, die sie infolge ihrer bewegten und immer dynamischen wirtschaftlichen und sozialen Geschichte gefunden hat. Mit der HafenCity schlägt Hamburg ein neues Kapitel in der Reihe der großangelegten Stadterweiterungen auf, die exemplarisch mit den Gründerzeitgebieten rund um die Außenalster und der Wohnstadt der zwanziger Jahre das heute so bewunderte Bild der Stadt wesentlich geprägt haben. Nicht minder bedeutsam wird die HafenCity sein, herausragend und prominent, wie sie gelegen ist.

Dies ist nicht nur eine Chance, sondern auch eine stadtbaukünstlerische Herausforderung. Sie stellt sich in einer Zeit, in der Schnelligkeit oft vor Nachhaltigkeit rangiert, Flexibilität vor Konzeptionstreue und sich auch die Meinungen innerhalb der planenden Disziplinen in völlig konträre Lager zwischen „kontextuellem“ und „singulärem“ Städtebau aufgespalten haben. Gerade deshalb ist es von Bedeutung, sich zu vergegenwärtigen, dass eine ästhetische Qualität des neuen Stadtteiles nicht von alleine entsteht, sondern auch in der heutigen Zeit an bestimmte strukturelle und prozessuale Voraussetzungen gebunden ist, die originärer Gegenstand der städtebaulichen Planung sind. Eine Stadt, die sich vom investiven und architektonischen Einzelereignis und den Zufälligkeiten des Tagesgeschäftes leiten lässt, läuft Gefahr, ihre räumliche Kontinuität und Ordnung zu verlieren.

Damit dies nicht geschieht, braucht die HafenCity ein städtebauliches Regelwerk. Es leitet sich zum einen von den übergeordneten inhaltlichen Zielen ab, die mit dem Masterplan beschlossen wurden: Die HafenCity als Teil der Hamburger Innenstadt zu entwickeln und nicht als selbstständigen Satellit „vor den Toren“ der Stadt; eine gemischte, vielfältige und lebendige Nutzungsstruktur anzustreben im Gegensatz zu den Monostrukturen des zwanzigsten Jahrhunderts; zukunftsorientierte, langlebige, material- und ressourcensparende Bau- und Versorgungsstrukturen zu errichten anstelle der verschwenderischen „Wegwerfssysteme“ der Vergangenheit; und nicht zuletzt: die Geschichte des Ortes mit seinen prägenden Speicherbauten, Hafen- und Uferanlagen zu bewahren anstatt sie zu ignorieren und durch Wurzelloses zu ersetzen.

Das Regelwerk leitet sich im weiteren von der Überlegung ab, dass das Spannungsverhältnis zwischen kompakter Stadt und amorpher Agglomeration, zwischen den damit einhergehenden Typologien des Stadtblocks und selbstbezogener Solitäre, zwischen Kontinuität und Flexibilität, ein städtebauliches Ordnungssystem verlangt, das sich nicht einseitig auf diese oder jene Seite schlägt, sondern der Wirklichkeit der baulich-physischen Fragmentierung der Gesellschaft ebenso wie deren Angewiesenheit auf Austausch und Vernetzung Rechnung trägt. Konzeptionell haben die Preisträger des städtebaulichen

Wettbewerbs, das Team hamburgplan mit Kees Christiaanse/ASTOC, dazu den Vorschlag unterbreitet, das Gesamtgebiet der HafenCity in sich deutlich unterscheidende Quartiere zu gliedern. Sie differenzieren sich nach den Anteilen und der Charakteristik der Nutzungen, nach der Größe und Körnung der verwendeten Bautypologien, nach der Offenheit und Geschlossenheit der städtebaulichen Systeme, der räumlichen Gestalt und Höhenentwicklung der Abschnitte, ihrer hierarchischen Bedeutung, geschichtlichen Verantwortung und lageabhängigen Begabung.

Es ist der Versuch, die vielfältigen Bedarfslagen, Anforderungen und Erwartungen an die HafenCity in einem großräumig heterogenen, kleinräumig aber homogenen System zu ordnen. Insofern spielt in diesem Konzept der öffentliche Raum nicht nur eine herausragende Rolle, weil es sich um hochattraktive Wasserrandlagen handelt, sondern auch, weil seiner Gestaltung die übergeordnete Aufgabe zukommt, den Zusammenhang zwischen den Quartieren herzustellen und die HafenCity als Ganzes für jedermann unmittelbar erkennbar und erfahrbar zu machen.

Das städtebauliche Regelwerk für die HafenCity soll neben den inhaltlichen Zielen und dem stadträumlichen Ordnungssystem aber noch aus einer weiteren Komponente bestehen: Dem Willen, mit dem Projekt Zukunft auch in architektonisch-künstlerischer Hinsicht zu begründen. Dies setzt Mut und Risikobereitschaft voraus, den kreativen Kräften der Gesellschaft den notwendigen Spielraum zu ihrer Entfaltung zu geben, aber auch diesen nicht nur zur Selbstdarstellung, sondern dem Ganzen verpflichtet zu nutzen. Die vielen Nachkriegsjahrzehnte eines zunächst eher technisch-pragmatischen und später dann eher retrospektiv-traditionalistischen Baugeschehens in Deutschland lassen für ein so einzigartiges Projekt wie die HafenCity erhoffen, dass die zarten Sprossen der jüngst wieder vielfältiger gewordenen Strömungen in der Architektur erneut jene visionäre Kraft entwickeln mögen, wie sie einst die Architekten und Künstler des frühen zwanzigsten Jahrhunderts hatten.

Ein solches Ziel bedarf ebenso wie die anderen Elemente des städtebaulichen Regelwerkes der instrumentellen Förderung. Bewusst wurden im Masterplan noch keine detaillierten städtebaulichen Festlegungen getroffen, sondern auf folgende Verfahren verwiesen. Davon ist in den vergangenen zwei Jahren vielfach in den unterschiedlichsten Formen Gebrauch gemacht worden: Mit den Preisträgern im Wege einer Vertiefung des städtebaulichen Wettbewerbsergebnisses, mit vielen anderen aus Hamburg und der Welt im Wege von beschränkten und offenen Workshops und Wettbewerben. Über einen Zwischenstand der Diskussion und ihrer Ergebnisse berichtet diese Broschüre. Sie ist mehr als ein Anfang, aber noch lange kein Ende eines Prozesses, indem sich Hamburg hinsichtlich der stadtbaukulturellen Bestimmung der HafenCity befindet.

INHALT

HAFENCITY - DIE ZUKUNFT HAMBURGS AM HAFEN	8
NACHBARSCHAFTEN DER HAFENCITY	10
SPEICHERSTADT	10
CITY-SÜD UND GROSSMARKT	12
NÖRDLICHES ELBUFER	13
ROTHENBURGSORT UND VEDDEL	14
VERKNÜPFUNG MIT DER INNENSTADT	15
DER MASTERPLAN	18
DAS STÄDTEBAULICHE KONZEPT DES MASTERPLANS	21
STADTSILHOUETTE	26
HOCHWASSERSCHUTZ UND STÄDTEBAU	28
FREIRAUM	29
PARKS, PLÄTZE UND PROMENADEN	29
MATERIALVERWENDUNG	33
STRASSENMOBILIAR UND BÄUME	34
BELEUCHTUNG	35

QUARTIERE WESTLICHE HAFENCITY	36
AM SANDTORKAI	38
DALMANNKAI KAISERKAI	43
KAISERHÖFT KAISPEICHER A	51
GRASBROOK	55
ST. ANNEN BROOKTORKAI ERICUS	58
STRANDKAI	61
MAGDEBURGER HAFEN	64
KIBBELSTEG-ACHSE	70
WASSERNUTZUNGEN	73
TRADITIONSHAFEN	73
MARINA GRASBROOKHAFEN	75
KREUZFAHRTTERMINAL	76
HAFENFÄHREN UND WASSERTAXIS	77
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT KESSELHAUS	78



HAFENCITY – HAMBURGS ZUKUNFT AM HAFEN

Mit dem Strukturwandel in der Hafenwirtschaft – vom Stückgut- und Schüttgutumschlag zur Containerlogistik – verändert sich das Aussehen der Hafenstädte weltweit. Hamburg wird diese Chancen nutzen, um ein neues Kapitel seiner Stadtgeschichte aufzuschlagen. Die Hafengebiete südlich der Speicherstadt sollen zu einem neuen Teil der Hamburger City umgestaltet werden. Die Innenstadt wird sich in 20 bis 25 Jahren um rund 40 Prozent schrittweise vergrößern. Etwa 155 Hektar Land- und Wasserfläche machen die HafenCity zum derzeit größten innerstädtischen Entwicklungsprojekt Europas. Seit den Wiederaufbauplanungen nach den Kriegszerstörungen von 1943 hat es in der inneren Stadt kein Vorhaben dieser Größenordnung gegeben.



In dem neuen Stadtgebiet soll gearbeitet, aber auch gewohnt werden, hier wird es Kulturbauten und Einrichtungen zur Freizeitgestaltung geben. Auch der Tourismus bekommt, u. a. durch ein Kreuzfahrtterminal, Museen, Einkaufsmöglichkeiten und Restaurants, neue Impulse. Es entstehen etwa 5.500 Wohnungen und mehr als 20.000 Arbeitsplätze in den Wirtschaftsbereichen Dienstleistung, Handel und Gewerbe. Dafür stehen etwa 100 Hektar Landfläche zur Verfügung, auf denen Gebäude mit insgesamt ca. 1,5 Millionen Quadratmeter Bruttogeschossfläche gebaut werden können. Mit dieser Mischung von Kultur, Tourismus, Wohnungen und Arbeitsplätzen in verschiedenen Branchen der Wirtschaft und ihrer dichten, kompakten Bebauung nimmt der neue Stadtteil einen ähnlich metro- politanen Charakter an, wie ihn die City heute schon auszeichnet. Dabei unterstreicht die HafenCity Hamburgs Eigenarten als Hafenstadt und Weltmetropole. Ihre innerstädtische und gleichzeitig maritime Atmosphäre, der Bezug zum Wasser, die hafentypischen Strukturen mit ihrer Nachbarschaft von Land und Wasser, das Flair der Kaianlagen, Schuppen, Schiffe und Kräne verleihen diesem Gebiet einen ganz besonders hamburgtypischen Charakter.



NACHBARSCHAFTEN DER HAFENCITY

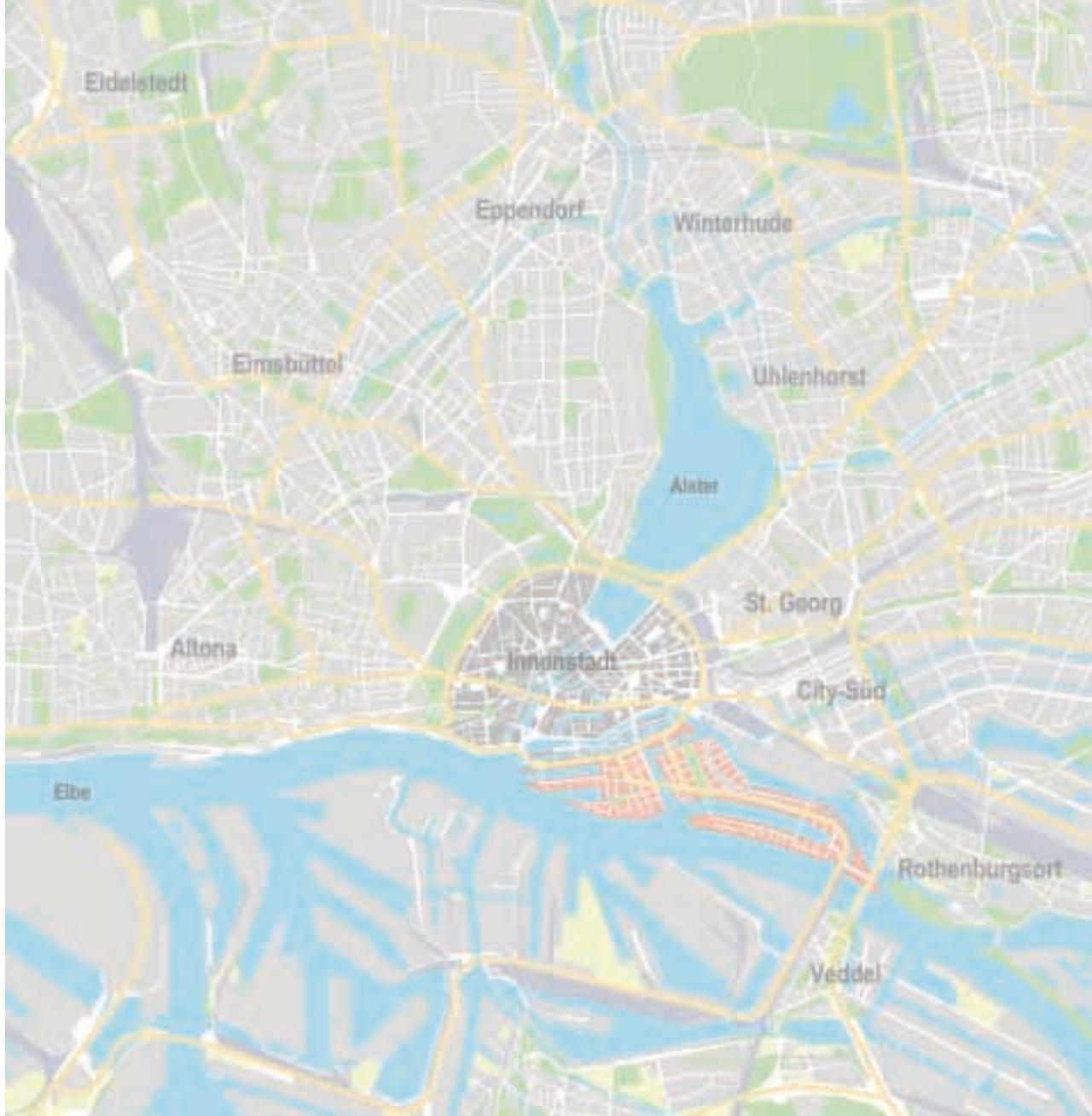
Die Lage der HafenCity im Zentrum Hamburgs in unmittelbarer Nähe zum Rathaus und zum Hauptbahnhof ermöglicht die einmalige Chance, die Innenstadt in Richtung Elbe zu erweitern. Dabei sollen die historisch gewachsene Identität der Hamburger City und die Speicherstadt den städtebaulichen Maßstab vorgeben.

Die Zentralität des neuen Stadtgebietes ist unter anderem auch dadurch gekennzeichnet, dass in weniger als zwei Kilometer Entfernung zwei Staatstheater, die Staatsoper und eine Vielzahl der Hamburger Museen liegen. Die Entfernungen zu Rathaus und Hauptbahnhof betragen ca. 1000 Meter. Verkehrlich ist das Gebiet gut an das innerstädtische, regionale und überregionale Straßennetz angebunden. Eine leistungsfähige Erschließung der HafenCity durch den öffentlichen Personennahverkehr ist eine Grundvoraussetzung für die Attraktivität der Grundstücke und ihre werthaltige Vermarktung.

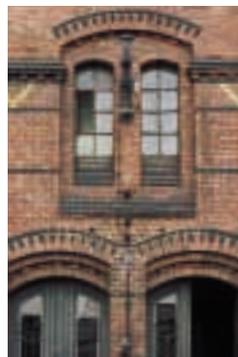
SPEICHERSTADT

Die HafenCity grenzt unmittelbar südlich an die Speicherstadt an. Zwischen dem Zollkanal und den Straßenzügen Am Sandtorkai/Brooktorkai ist nach dem Anschluss Hamburgs an den deutschen Zollverbund im Jahre 1881 ein einzigartiges Ensemble aus Gebäuden, Brücken, Kaimauern und Wasserflächen entstanden. Diese Stadt der Lagerhäuser ist mittlerweile zu einem Kulturdenkmal von internationalem Rang geworden. Das Milieu ihrer aufwändig gestalteten historischen Gebäude und das Flair ihrer bis heute weitgehend benutzten Lagerbauten wird auch den Charakter der HafenCity nachhaltig beeinflussen. Sie bildet im Nordwesten ein Entree zum neuen Stadtgebiet, das Maßstäbe für die Qualität der zukünftigen Bebauung setzt.





Die HafenCity und ihre Nachbarschaften: Die Hamburger Innenstadt im Norden, die City-Süd und das Großmarktareal im Nordosten, die Wohngebiete Rothenburgsort und Veddel im Osten und Südosten



CITY-SÜD UND GROSSMARKT

Im Nordosten grenzen – durch den Oberhafen getrennt – die City-Süd und der Großmarkt an das Planungsgebiet der HafenCity. Wie die City-Nord in Winterhude ist die City-Süd als Entlastungsangebot für die Büroflächennachfrage in der Innenstadt konzipiert. Als ehemaliger Industriestandort ist die City-Süd von Kanälen durchzogen. Entlang des Mittelkanals sind in den letzten Jahren die Uferbereiche neu gestaltet und damit deutlich aufgewertet worden. Die Achse des Mittelkanals soll im Stadtgrundriss der HafenCity weitergeführt werden. Damit werden die beiden Stadtbereiche visuell miteinander verknüpft. Eine Brücke über den Oberhafen im Bereich der historischen Hammerbrookschleuse am Ende des Mittelkanals soll für eine schnelle Wegeverbindung zwischen der HafenCity und der City-Süd sorgen.

Nördlich des Oberhafens liegt der Großmarkt Hamburg mit der dominanten Markthalle. Bernhard Hermkes erbaute sie 1958 bis 1962; 1982 bis 1984 erweiterte er sie um den Blumengroßmarkt. Die Konstruktion der Halle steht seit 1996 unter Denkmalschutz.



Die Großmarkthalle von Bernhard Hermkes ist eines der markantesten Bauwerke des Gebietes



Bürohaus VTG-Center an der Amsinckstraße von den Architekten Léon & Wohlhage



Der direkte Bezug zum Wasser prägt auch die Bürostadt City-Süd. Bürohaus am Heidenkampsweg von den Architekten Dieter Sievers + Michael Piatscheck + Lothar Pulst, Fassadenentwurf: Böge Lindner Architekten

NÖRDLICHES ELBUFER

Zwischen Övelgönne im Westen und der Kehrwiederspitze im Osten ist in den letzten Jahren auf ehemals hafenwirtschaftlich genutzten Flächen eine Reihe Bauten von außergewöhnlich hoher architektonischer Qualität entstanden. Weitere Projekte sind in der Planung oder bereits im Bau. Hamburg hat sich über eine Strecke von fünf Kilometer eine neue Stadtansicht zur Elbe gegeben. Es sind Wohnungen, Büros, Läden, Restaurants und Cafés entstanden, die von dem großartigen Blick auf den Hafen unmittelbar profitieren können.

Die Entwicklung des nördlichen Elbufers wird mit der HafenCity weitergeführt. Damit wird Hamburg auch im zentralen Bereich der Innenstadt eine neue Stadtansicht erhalten. Mit der HafenCity wird zudem das letzte fehlende Bindeglied des hamburgischen Elbuferswanderweges zwischen Wedel und den Vier- und Marschlanden geschlossen.



Elbspeicher, BHL Architekten - v. Bassewitz, Hupertz, Limbrock (links) und Stadtlagerhaus, Alsop & Störmer (rechts)



Verlagsgebäude Gruner + Jahr, Otto Steidle und Uwe Kiessler mit Schweger + Partner



Wohnen und Arbeiten am Holzhafen, Kees Christiaanse und ASTOC



Polderbebauung Neumühlen, Architekten (von links nach rechts): Architektencontor Schäfer, Ferdinand, Agather, BRT - Bothe, Richter, Teherani, Antonio Citterio & Partners, Grüntuch und Ernst Architekten und BHL Architekten - von Bassewitz, Hupertz, Limbrock



Bürogebäude Elbkaihaus, von Gerkan, Marg und Partner



Lofthaus Elbberg, BRT - Bothe, Richter, Teherani

ROTHENBURGSORT UND VEDDEL

Östlich der HafenCity befinden sich die Wohngebiete Rothenburgsort und Veddel. Obgleich diese Quartiere sehr nahe an der Innenstadt liegen, gibt es momentan keine attraktiven Fuß- und Radwegeverbindungen. Die enge Nachbarschaft zu Industrie- und Hafennutzung, großräumigen Bahn- und Straßentrassen machen Rothenburgsort und Veddel zu Inseln in der Stadt. Mit der Entwicklung der HafenCity werden völlig neue Möglichkeiten geschaffen, diese beiden Stadtteile an das Zentrum Hamburgs anzubinden. Die Bewohner von Rothenburgsort können die Innenstadt zukünftig über den Elbpark Entenwerder, eine neue Brückenverbindung über den Oberhafenkanal und den neuen Elbuferpark am Kirchenpauerkai zügig erreichen. Für die Anbindung von Veddel ist ein Ausbau des bestehenden Fuß- und Radweges auf der Freihafenelbbrücke vorgesehen. Mit der Entwicklung des Elbbrückenzentrums soll es eine zusätzliche S-Bahn-Haltestelle im östlichen Bereich der Hafen-City geben, die auch den westlichen Teil von Rothenburgsort erschließen wird.



Das Wohngebiet Veddel liegt heute wie eine Insel in der Stadt



Rothenburgsort aus der Luft betrachtet



Der Elbpark Entenwerder soll das Verbindungsglied zwischen der HafenCity und Rothenburgsort werden

VERKNÜPFUNG MIT DER INNENSTADT



Die zentrale Lage der HafenCity unterscheidet sie nicht nur geografisch von vielen anderen Hafenumstrukturierungsprojekten weltweit. Dazu kommt die Zielvorstellung, auf die ökonomischen und sozialen Herausforderungen des 21. Jahrhunderts städtebaulich mit einem innenstadtorientierten Konzept zu reagieren: Eine wachsende Metropolregion ist im internationalen Wettbewerb auf ein wachsendes und identitätsbildendes Zentrum angewiesen. Die HafenCity ist insoweit kein beliebiges Stadterweiterungsprojekt, sondern soll integrativer Bestandteil der Hamburger Innenstadt werden – so wie es über kurz oder lang auch zwischen Altstadt und Neustadt gelungen ist.

Dieses Ziel verfolgen die funktionalen und stadträumlichen Festlegungen für die HafenCity selbst: So soll die künftige Innenstadt von einem deutlich höheren Wohnungsanteil geprägt sein, weshalb der einzig verbliebene Wohnungsschwerpunkt rund um den Michel in der Neustadt durch zwei weitere rund um den Sandtor- und Grasbrookhafen sowie beidseits des Baakenhafens mit insgesamt 5.500 Wohnungen ergänzt werden soll. Zugleich bietet das Flächenpotenzial der HafenCity die Chance, attraktive innerstädtische Standortangebote für die wachsenden Wirtschaftszweige der Zukunft anzubieten, die sich hier in besonderem Maße mit den Stichworten „Neue Medien“ und „unternehmensbezogene Dienstleistungen“ verbinden. Aber auch der überregional bedeutsame Einkaufsstandort City soll mit zusätzlichen Geschäftsangeboten rund um den Magdeburger Hafen ebenso gestärkt werden wie die Aufenthalts- und Freizeitqualität der Innenstadt durch Uferpromenaden, öffentliche Plätze, Gastronomie- und Freizeiteinrichtungen.



Von der HafenCity können Speicherstadt und die heutige Hamburger Innenstadt mit Binnenalster und Rathaus zu Fuß erreicht werden

Umgekehrt muss aber auch in der heutigen Innenstadt eine Reihe von Maßnahmen ergriffen werden, um eine enge Verbindung mit der HafenCity zu ermöglichen. Zwar sind die kurzen fußläufigen Entfernungen zum Rathaus, zur Binnenalster, zum Kontorhausviertel, zur Mönckebergstraße und zum Hauptbahnhof ebenso offensichtlich wie die Gunst, dass der neue Stadtteil von der attraktiven Infrastrukturausstattung der Innenstadt mit ihren Theatern und Museen, den Schulen und Versorgungseinrichtungen und nicht zuletzt auch der Lebensqualität in den gewachsenen Quartieren profitieren kann. Gleichwohl – der mit den Gegebenheiten Vertraute weiß, dass die entlang des Zollkanals gelegenen Quartiere heute eher isoliert sind und die fußläufigen Nord-Süd-Verbindungen noch wenig Attraktivität besitzen. Entlang der bedeutenden Zugangswege sind deshalb eine Reihe von Planungen in Angriff genommen worden, die die enge Verknüpfung der Innenstadt mit der HafenCity verbessern und entwickeln sollen. Dazu zählen entlang der wichtigsten Verbindung vom Magdeburger Hafen zum Jungfernstieg ein neues Nachdenken über die künftige städtebauliche Integration des Spiegelviertels, die wünschenswerte Umgestaltung des Parkhauses an der Ecke Brandstwierte/Ost-West-Straße und die dringlicher gewordene Bebauung des Domplatzes, aber auch Projekte wie die Europa-Passage und die gestalterische Aufwertung der Wegeverbindung vom Jungfernstieg über Bergstraße, Speersort und Brandstwierte bis hin zur Gestaltung des Platzes St. Annen.

Entlang des Wallrings von der Oberbaumbrücke zum Hauptbahnhof kann die Neubebauung des Hühnerpostens und der unglückseligen Scheiben der City-Hochhäuser eine dringend notwendige Aufwertung bringen, wie sie sich mit dem Bau des Deichtorcenters bereits andeutet. Klosterwall und Deichtor sollten bei Beibehaltung ihrer verkehrlichen Leistungsfähigkeit gestalterisch dahingehend aufgewertet werden, die fußläufigen Verbindungen und Verknüpfungen entlang der Kulturmeile und zwischen den Stadtteilen deutlich zu verbessern. Weitere Einzelmaßnahmen dienen dem gleichen Ziel, wie etwa der schon lange überfällige Bau einer Tiefgarage unter dem Burchardplatz, um dem weltberühmten Kontorhausviertel endlich eine würdige Mitte, aber auch einen stadträumlich interessanten Platz auf dem Weg von der Innenstadt zum Messberg in die Speicherstadt zu geben.

Herauszuheben sind im Zusammenhang mit einer engen Verknüpfung von Innenstadt und HafenCity aber vor allem noch zwei Maßnahmenbündel: Das eine bezieht sich auf eine spürbare Verbesserung der Querungsmöglichkeiten der Domstraße und der Ost-West-Straße, das andere auf eine leistungsfähige und hochattraktive öffentliche Nahverkehrsanbindung der HafenCity an die zentralen Umsteigepunkte der Innenstadt. Für beide Aufgaben werden zur Zeit vertiefende planerische Untersuchungen durchgeführt.



**Galerie der Gegenwart,
Oswald Mathias Ungers**



**Historisches Ensemble
Deichstraße**



Domplatz aus der Vogelperspektive



Der Plan zur Einbindung der Hafencity in die Innenstadt wurde von der damaligen Stadtentwicklungsbehörde zur Vorbereitung auf den städtebaulichen Wettbewerb erstellt. Er zeigt wichtige Anknüpfungspunkte und Verbindungen



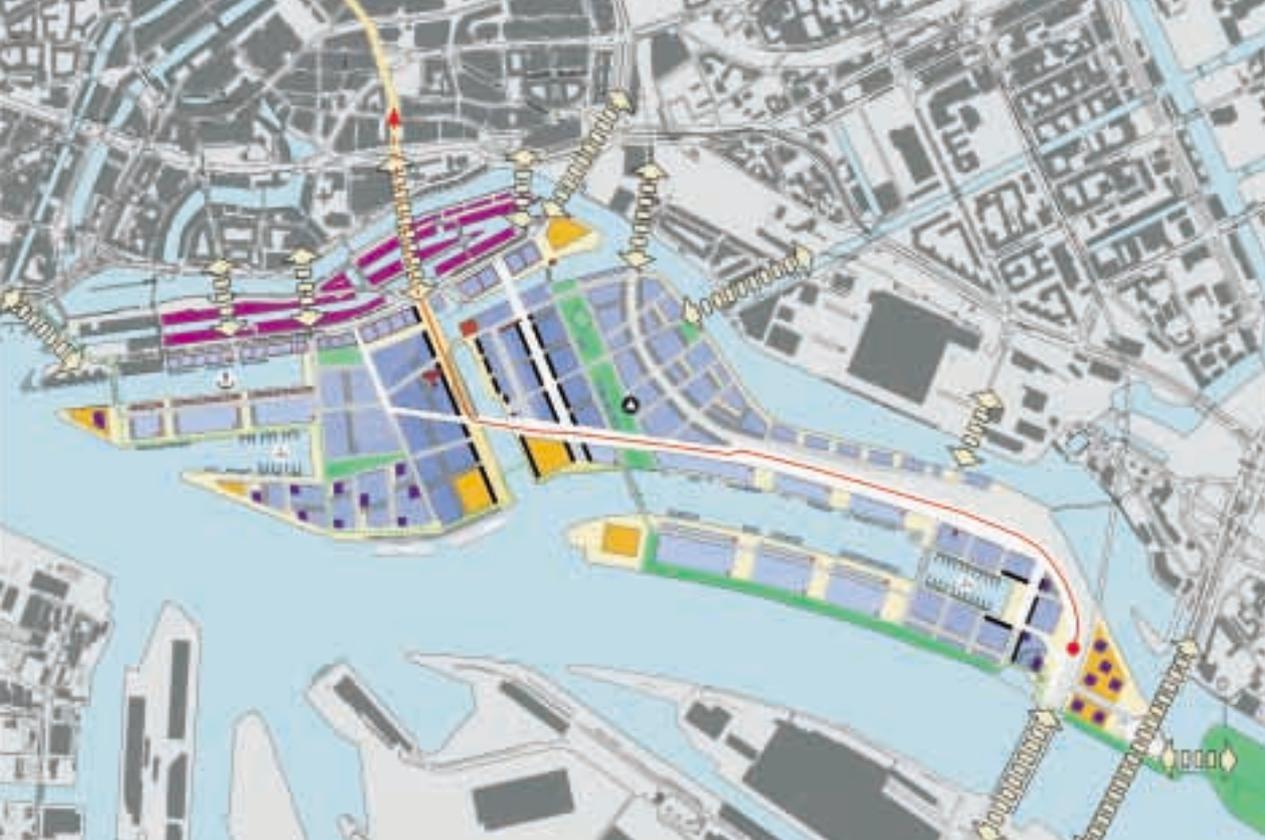
Hamburger Rathaus



Alsterarkaden



Blick über die Binnenalster



Strukturkonzept des Masterplans

Nutzungen	Wasserstraßen + Freizeitanlagen	Erneuerung	Denkmalschutz
Zentraler Bereich, Magdeburger Hafen	Grünanlagen	Freizeitanlagen, Sportplätze, Sommerkino, nicht festgelegt	Baudenkmal, Sporthalle
Bereiche gemischter Nutzung	Gedenkstätten, Museen, Marktplatz, Hafen	Sommerkino, keine Anlagenspezialität, geringfügig, nicht festgelegt	architektonische Denkmäler
Bereiche absonderlicher Nutzung	Promenaden und landschaftsarchitektonische Freizeitanlagen	Sommerkino, keine Anlagenspezialität, nicht festgelegt	
Gärten, Inseln, Inseln, Bänke	Traditionsmarkt	Stationen	
Handlungsfelder, zentraler Bereich, zentraler Bereich	Marine	Kulturvermittlung	
Festivals, Feste	Kreuzfahrtschiffe	Werftanlagen	
offene Bereiche	Hochhausentwicklung		
U-Bahnstation			



Der Masterplan für die Hafen-City wird mit einer Veranstaltungsreihe und zwei Bürgerversammlungen einer breiten Hamburger Öffentlichkeit vorgestellt





DER MASTERPLAN

Für die Entwicklung der HafenCity ist ein Masterplan erarbeitet worden. Die Grundlage dazu lieferte ein Entwurf, der 1999 im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs mit dem ersten Preis ausgezeichnet wurde. Die Hamburger Architektengruppe hamburgplan, bestehend aus den Architekturbüros Schwegler und Partner und BPHL: von Bassewitz Patschan, Hupertz, Limbrock (heute: BHL) und den Landschaftsarchitekten Kontor Freiraumplanung Möller Tradkowsky, hatte sich gemeinsam mit dem niederländischen Architekten Kees Christiaanse und dessen Partnerbüro aus Köln, ASTOC Architects & Planners, am Wettbewerb beteiligt.

Der Masterplan besteht aus einem Strukturkonzept, einem städtebaulichen Plan, Fachplänen zu den Themen Nutzungsverteilung, Freiraumgestaltung, Hochwasserschutz und Verkehr sowie verbalen Leitsätzen. Die Ziele des Masterplans hat der Hamburger Senat im Februar 2000 als verbindliche Planungsvorgaben beschlossen.

Im Sommer und Herbst 2000 – direkt im Anschluss an die Erarbeitung des Masterplans – wurde eine weitere Qualifizierung des Plans für die westliche HafenCity erarbeitet. Die für den Masterplan gebildete Architektengruppe hat dabei gemeinsam mit der Stadtentwicklungsbehörde (STEB) und der GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH einzelne Fragestellungen zum Städtebau und zur Freiraumplanung vertieft. Die Charakteristika spezieller Quartiere, ihre Verknüpfung, aber auch ihre Abgrenzung voneinander sind dabei präzise herausgearbeitet worden.



Ein mehrtägiges Forum mit acht internationalen Teams aus Architekten, Stadtplanern, Verkehrs- und Wirtschaftsfachleuten bildet den Auftakt für den städtebaulichen Ideenwettbewerb für die HafenCity
Linkes Bild: Der damalige Erste Bürgermeister Ortwin Runde begutachtet das Entwurfsmodell des ersten Preises





Modell des mit dem ersten Preis ausgezeichneten Entwurfs der Architektengruppe hamburgplan mit Kees Christiaanse/ASTOC



Städtebauliches Konzept des Masterplans



Ausstellungen in der Kaffeebörse und im Hamburger Rathaus präsentieren Pläne, Skizzen und Modelle aller acht Teams des städtebaulichen Ideenwettbewerbs

DAS STÄDTEBAULICHE KONZEPT DES MASTERPLANS

Städtebauliche Konzepte sind Ausdruck von Werthaltungen und Leitbildern, die für eine zukunftsfähige Gestalt der Stadt für wesentlich erachtet werden. Sie sind geprägt von den positiven und negativen Erfahrungen, die gesammelt wurden, aber auch den neuen Aufgaben, die bewältigt werden sollen und für die noch keine Standardlösungen parat stehen. Die wichtigsten Leitvorstellungen, die der Masterplan verfolgt, sind:

1. die Bewahrung der Geschichte des Ortes (Hafen, Speicherstadt usw.) als wesentliches Element für die zukünftige Identität des neuen Stadtteils, seine Besonderheit und seinen spezifischen Reiz
2. eine vielfältige und gemischte Nutzungsstruktur, um der Einseitigkeit, Monotonie und Unflexibilität der Bürostädte, Gewerbegebiete und Großwohnsiedlungen zu entgehen
3. Die Innenstadt von morgen soll neben traditionellen Funktionen (wie z. B. als Einkaufs- und Bürostandort) eine deutlich größere Wohn-, Aufenthalts- und Freizeitqualität haben. Die Sicherung eines hohen Wohnanteils, die Nutzung der reizvollen Wasserlagen, die ansprechende Gestaltung der Uferpromenaden, Boulevards, Plätze und öffentlichen Räume ist deshalb neben der Bereicherung um weitere Kultur- und Freizeiteinrichtungen wesentliches Ziel der Planung
4. Stadt braucht Hierarchie, Haupt- und Nebenlagen, spektakuläre und unspektakuläre Orte, Enge und Weite, Dichte und Freiraum
5. Ökologische, ökonomische und soziale Nachhaltigkeit sind keine Modebegriffe, sondern müssen Grundprinzipien eines zukunftsgerechten Städtebaus sein. Es kommt auf die ganzheitliche Betrachtung und Minimierung des Energie- und Stoffverbrauchs, die Erneuerbarkeit der Ressourcen und die Langlebigkeit der städtebaulichen Strukturen an
6. Identifikation mit der Stadt folgt nicht nur rationalen Kriterien (was ist vernünftig?), sondern ist sehr stark durch emotionale Faktoren bestimmt. Insoweit ist der kulturell-künstlerischen Seite des Projektes, der Qualität der Architektur und der öffentlichen Freiräume höchste Aufmerksamkeit zu schenken
7. Die HafenCity soll als Teil und eng verknüpft mit der bestehenden Innenstadt und den benachbarten Stadtteilen entwickelt werden

Stadträumlich sucht der städtebauliche Entwurf des Masterplans die enge Verknüpfung mit der heutigen City: Dies wird an den großen kompositorischen Themen wie der Fortführung des ersten grünen Wallrings über den Lohseplatz zum Baakenhöft ebenso deutlich wie an der stadträumlichen Ausrichtung der zentralen Quartiere zur heutigen Innenstadt im Kontrast zu zwiebel-förmigen Erweiterungen, die in anderen Arbeiten des städtebaulichen Wettbewerbs vorgeschlagen wurden. Das Straßen- und Wegenetz der neuen Hafencity setzt die Twieten der alten Hamburger Innenstadt auf kürzestem und direktem Weg bis zur Elbe fort und sichert umgekehrt vom Ufer eine eindeutige Blick- und Wegeorientierung zum historischen Herz der Stadt. Die Voraussetzungen hierfür sind nicht nur durch die einmalige und gut verteilte Brückenfamilie der Speicherstadt günstig, sondern werden durch zusätzliche Maßnahmen – wie etwa die gerade errichteten Kibbelsteg Brücken – noch verbessert.



Weitere bestimmende Faktoren für das städtebauliche Konzept sind die Größe des Gebietes von über 150 Hektar mit dem sich daraus ergebenden langen Entwicklungszeitraum, der notwendige Hochwasserschutz und eine Reihe von technischen Vorgaben zur verkehrlichen und sonstigen Erschließung der HafenCity. Die überzeugende Idee des ersten Preisträgers aus dem städtebaulichen Wettbewerb, dem Team hamburgplan mit Kees Christiaanse/ASTOC, war, dieses komplexe Problemfeld durch die Ausgestaltung unterschiedlicher Teilquartiere zu strukturieren. Je nach Lage, örtlichen Gegebenheiten und stadträumlichen Voraussetzungen unterscheiden sie sich voneinander durch die unterschiedliche Mischung der Nutzungen und eine damit korrespondierende unterschiedliche städtebauliche Gestalt. So können nach und nach einzelne überschaubare Stadtbereiche entstehen, die eigenständig lebensfähig sind, eine abschnittsweise Erschließung ermöglichen und eine eigene Identität entfalten.



Piktogramme der städtebaulichen Strukturen der verschiedenen Quartiere



Städtebauliches Konzept des Masterplans



Die Quartiere der HafenCity

Darüber hinaus ist es möglich, die später zu entwickelnden Teilquartiere den jeweils aktuellen Bedarfslagen im Jahr 2005, 2010 oder 2015 anpassen zu können, ohne das städtebauliche Gesamtkonzept infrage zu stellen.

Dieses im Masterplan abstrakt niedergelegte Quartierskonzept findet im städtebaulichen Entwurf eine erste räumliche Konkretisierung: So zeigt sich z. B. eine offene Bautypologie zur Speicherstadt (die weiträumige Blickbeziehungen aus der HafenCity zur Speicherstadt langfristig sicherstellen soll), die kleinteilig aus einzelnen Häusern aufgebaute Quartiersstruktur für das erste große Wohngebiet zwischen Sandtorhafen und Grasbrookhafen auf dem Dalmannkai, die verdichtete und mit Höhenakzenten versehene Bebauung am Strandkai für große Unternehmen, Hotels und städtisches Wohnen mit weitläufigen Blickbeziehungen oder etwa eine großstädtisch geprägte Blockstruktur im zentralen quadratischen Baufeld rund um den Magdeburger Hafen. Am Oberhafen gegenüber der Großmarkthalle findet man demgegenüber eine gewerbliche Typologie, während das ehemalige Afrikaterminal südlich des



Baakenhafens eine offene kleinteilige Wohnbebauung andeutet und am Elbrückenzentrum hoch verdichtete Dienstleistungsstrukturen mit markanten Gebäuden am Eingang nach Hamburg entstehen sollen.

Mit diesem städtebaulichen Konzept aus zwölf Teilquartieren, einem nur diese festschreibenden Masterplan und einer jeweils aktuellen Konkretisierung des städtebaulichen Entwurfs zum Zeitpunkt der Bebauung der einzelnen Quartiere werden sowohl die häufigen Fehler der Vergangenheit vermieden, einen bis in alle Details geregelten Entwurf zu verfolgen, der schon nach kurzer Zeit durch die aktuellen Entwicklungstrends überholt ist und deshalb stadträumlich immer unvollendet bleibt, wie auch die häufigen Fehler der Gegenwart, Stadt nur noch als eine beliebige Addition von Bauwerken ohne konzeptionellen Zusammenhang zu begreifen und damit jeden stadtbaukünstlerischen Anspruch im Sinne des Gesamterscheinungsbildes aufzugeben.

STADTSILHOUETTE

Die Hamburger Stadtsilhouette wird noch immer vorwiegend durch die Türme der Hauptkirchen und des Rathauses geprägt. Sie ist ein besonderes Identitätsmerkmal der Hansestadt und sollte nicht maßgeblich gestört werden. Die Höhenentwicklung der neuen Bebauung in der HafenCity wird daher auf die wichtigsten Sichtbezüge in der Stadt abgestimmt. Die HafenCity wird Hamburg eine ganz neue Stadtansicht von der Elbe aus geben. Die Höhe ihrer Bebauung ist aber grundsätzlich an der Bauhöhe in der Speicherstadt orientiert. Nur besondere Orte, wie die sehr markanten Höfte, der Strandkai oder das an den Elbbrücken geplante Zentrum, rechtfertigen es, Höhenakzente zu setzen. Die Entscheidungen werden im Einzelfall in Abstimmung mit der Nachbarschaft und mit Bezug auf die Fernwirkung getroffen. Das entscheidende Kriterium für die Gebäudehöhe in der HafenCity ist die Stadtsilhouette, wie sie sich von der Lombardsbrücke im Norden der Innenstadt beziehungsweise von der Straße Bellevue an der Außenalster zeigt. Dieses Bild wird nicht gestört, wenn die Bauten der HafenCity eine Höhe von 70 Meter über dem Geländeniveau nicht überschreiten. Das entspricht in etwa der Bebauung an der Kehrwiederspitze. Deshalb darf von dieser maximalen Höhe nur dann abgewichen werden, wenn Architektur und Städtebau es rechtfertigen und eine Bereicherung der Stadtsilhouette entsteht.



Studien zum Einfluss der Bauhöhen in der HafenCity auf die Hamburger Stadtsilhouette am Beispiel des Kaispeichers A



Vor allem das Rathaus und die Türme der Hauptkirchen prägen die Silhouette Hamburgs



Beim Blick von der Lombardsbrücke über die Binnenalster ...



... zeigt sich die "Schöne Hamburgerin". Sie ist das Wahrzeichen der Hansestadt



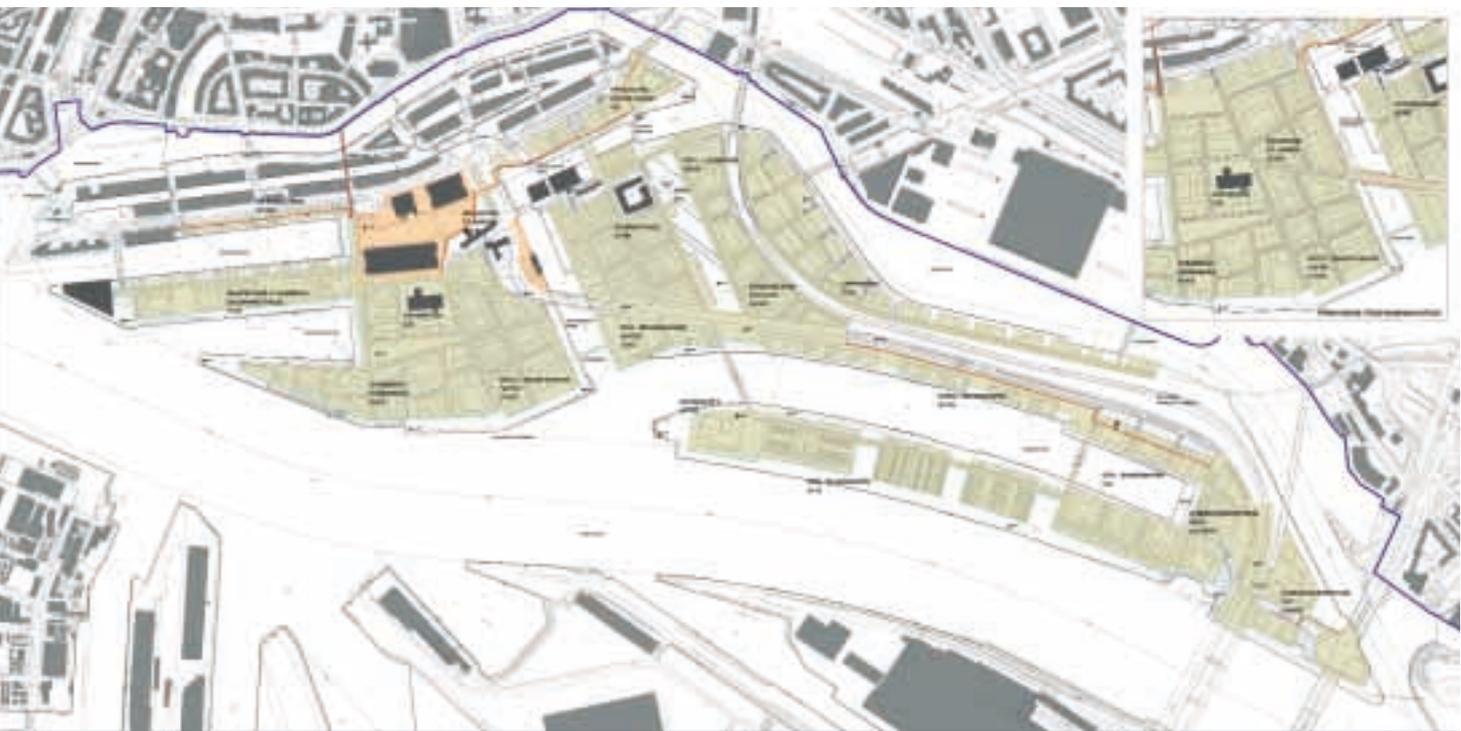
Das Rathaus und ...



... die Türme der Hauptkirchen zeichnen ihr Bild

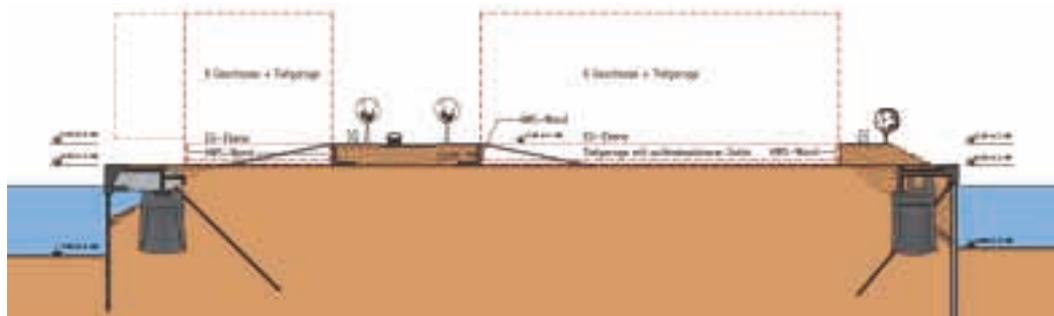
HOCHWASSERSCHUTZ UND STÄDTEBAU

Das Gebiet der HafenCity liegt zwischen der öffentlichen Hochwasserschutzlinie (Hauptdeichlinie) der Innenstadt und der Norderelbe. Große Bereiche befinden sich also im Überflutungsbereich der Elbe. Das Konzept der HafenCity sieht deshalb vor, Teile des Gebietes von jetzt 4,4 bis 7,2 Meter üNN auf durchgängig 7,5 Meter üNN zu erhöhen. Wie Warften sind diese Gebiete dann durch ihre hohe Lage vor Überflutungen geschützt. Außerdem werden hoch liegende Rettungswege für Feuerwehr und Rettungsdienste geschaffen. Da die alten Kaianlagen in der Regel aber keine zusätzlichen Lasten aufnehmen können, haben die aufgehöhten Flächen einen Abstand von bis zu 20 Metern von den Kaimauern. So bleibt entlang der Uferzonen Platz für öffentliche Räume, insbesondere für Kaipromenaden. Die engen hafentypischen Bezüge zu den Wasserflächen und die vorhandenen Kaimauern bleiben dadurch weitgehend erhalten.

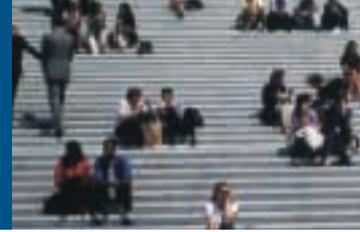


Das Hochwasserschutzkonzept des Masterplans

- | | | | |
|--|------------------------------|--|---|
| | Wart
Höhe = +1,80 m ü. NN | | Fußweg |
| | Detailierte Planung | | vorhandene Hauptdeichlinie |
| | Detailierter Bestand | | Luv-seitige Schutzlinie
bis +0,30 m ü. NN |
| | Neuentwicklungsfläche | | Sperrwerk / Gully neuer
Hochwasserschutzwand
am langfristigen Tiefort |



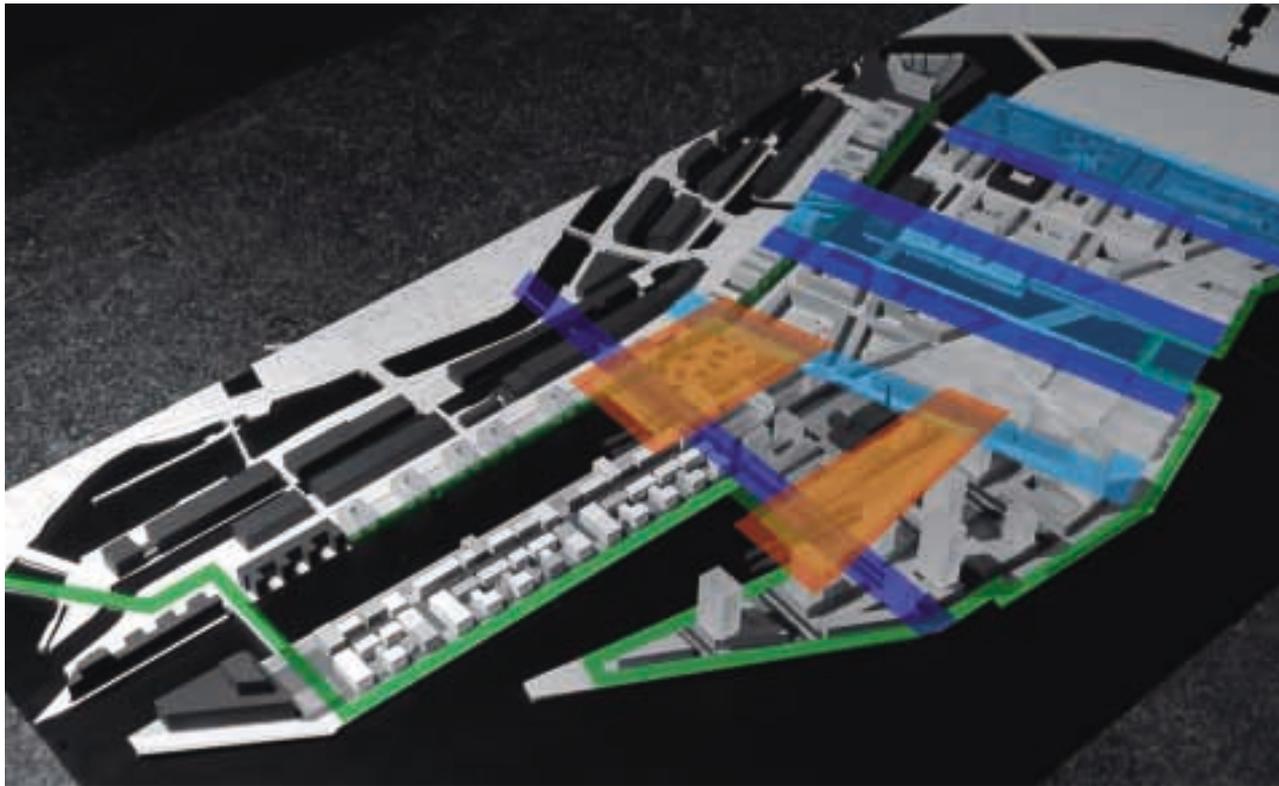
Für die neue Bebauung werden „Warften“ aufgeschüttet, die von den Kaimauern Abstand halten und so reizvolle Promenadenzonen schaffen



PARKS, PLÄTZE UND PROMENADEN

Eine gezielt angelegte Abfolge von städtischen Freiflächen und Grünräumen ergänzen in der HafenCity die städtebaulichen Charaktere der Quartiere und verbinden sie miteinander. Städtische Freiräume wie Straßen, Plätze und Promenaden schaffen optimale Verknüpfungen der alten mit der neuen Stadt und stärken die Verbindungen innerhalb der HafenCity. Dadurch entsteht hier ein Wegenetz, das sich sehr unkompliziert in die übergeordneten Wegebeziehungen mit der Innenstadt und in den Verlauf des Elbwanderwegs einfügt. Die Kaispitzen und Höfte sind wie auch alle Kaibereiche in der HafenCity besondere und damit öffentlich zugängliche Orte. Das gilt ebenfalls für die Aussichtsplätze entlang des Strand- und des Kirchenpauerkais. Sie sind jeweils als Endpunkte der von Norden nach Süden verlaufenden Straßenachsen an der Elbe angelegt.

Ein wichtiger Grünzug verläuft entlang der großzügigen parkartigen Promenade am Kirchenpauerkai an der Elbe. Er schafft eine durchgängige Verbindung vom Baumwall bis zum Elbpark Entenwerder und schließt die letzte Lücke, die im Verlauf des Elbwanderweges noch besteht. Davon profitiert auch die Hamburger Innenstadt. Sie kann an das Grünflächensystem im Südosten des Stadtgebietes angeschlossen werden.



Modellstudie aus der Masterplanqualifizierung

Der Lohsepark ist ein weiteres wichtiges Element im Freiraumkonzept für die HafenCity. Er wird östlich des Zentrums um den Magdeburger Hafen angelegt. Der Park verbindet den Ericus-Graben mit dem Baakenhafen und verknüpft die Elbe mit dem innerstädtischen Wallring. Der ehemalige Vorplatz des Pariser oder auch Hannöverschen Bahnhofs, der während des Zweiten Weltkrieges zerstört wurde, ist ein wichtiger Bestandteil des Parkes. Dieser Vorplatz, der Lohseplatz, ist noch gut erkennbar und bleibt als zeitgeschichtliches Dokument erhalten. Er erinnert an die besondere Geschichte dieses Ortes, von dem während des „Dritten Reiches“ die meisten Deportationen aus Hamburg ausgingen. Am Sandtor- und am Grasbrookhafen sind jeweils an ihren östlichen Hafenköpfen zwei größere Freianlagen bzw. Plätze vorgesehen. Von dort ist elbabwärts ein weiter Blick durch die Hafenbecken nach Westen zur untergehenden Sonne möglich.

Ergänzt wird dieses System der Grünzüge, Promenaden, Freiflächen und Parkanlagen durch kleine „Pocketparks“, die beispielsweise am Strandkai, eine – auf das Quartier bezogene – besondere Funktion haben.

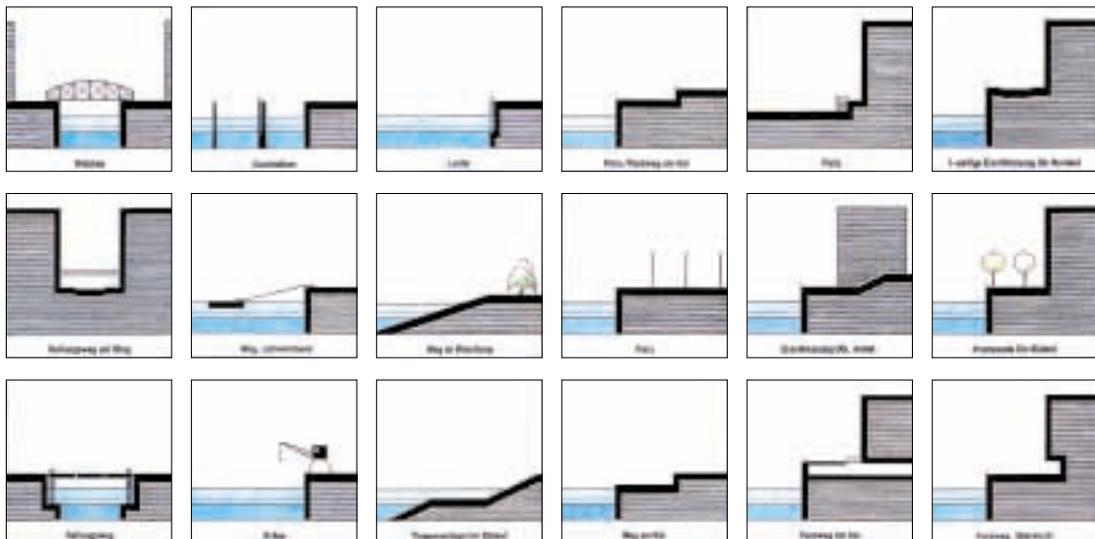


Freiraumkonzept des Masterplans

 Öffentliche Grünflächen	 Hauptgrünzüge
 Private Grünflächen mit öffentlicher Nutzung	 Private Erweiterung
 Private Grünflächen	 bestehender zu erhaltender Baumbestand
 Promenaden, Plätze	 Kulturverbreitung
 Plätze mit basistypischer Wasserbindung	



Der enge Bezug zum Wasser wird die Freiräume der HafenCity auf besondere Weise prägen. Dabei können u.a. Plätze, Promenaden und Cafés an Alster, Elbe und in der Hamburger Innenstadt als Vorbilder dienen



Profilstudien für die Ausbildung der Wasserkanten in der HafenCity im Rahmen der Masterplankonzeption



Vorschlag des Landschaftsplanungsbüros WES & Partner für die Gestaltung von Kaipromenaden



Die Kaipromenaden haben in der HafenCity einen hohen Freizeitwert. Daher wird auf ihre Gestaltung besonderer Wert gelegt



Skizze des Landschaftsplanungsbüros WES & Partner

MATERIALVERWENDUNG

Für die Verwendung von Bodenbelägen in der HafenCity ist bereits im Rahmen der Masterplan-Qualifizierung ein eigenes Konzept entwickelt worden. Es werden grundsätzlich zwei Bereiche unterschieden: einerseits die auf dem bisherigen Niveau belassenen Flächen, die die alten Bodenmaterialien weitgehend behalten, und andererseits die für den Hochwasserschutz erhöhten Flächen auf den „Warften“, die neue Oberflächenbeläge bekommen. Die neuen Beläge wie Betonplatten und -steine, kleinformatiges Natursteinpflaster oder Asphalt haben dabei eher innerstädtischen Charakter, während auf den bestehenden Niveaus der Kaianlagen hafentypische Materialien wie große Betonplatten, großformatiges Natur- oder Betonsteinpflaster erhalten bleiben, aber teilweise auch neu verlegt werden sollen. Die Spuren der früheren Nutzung wie Schienen oder Poller sind dadurch weiter sichtbar. Dieses Verhältnis der Materialien spiegelt die in der HafenCity typische Spannung von Alt und Neu wider.



Die Bodenbeläge auf dem neuen Niveau der „Warften“ werden durch neue Materialien ...



... von dem historischen Niveau der Promenaden deutlich unterschieden. Hier bleiben die Beläge authentisch

STRASSENMOBILIAR UND BÄUME

Außer den Bodenbelägen bestimmen auch die Vegetation, die Art der Beleuchtung und das Design der Straßenmöbel über den baulichen Charakter der Quartiere und ihrer öffentlichen Räume. Deshalb sind in den Quartieren jeweils unterschiedliche Baumarten vorgesehen. Darüber hinaus soll die Art der Bepflanzung den Unterschied zwischen den alten und den neuen Niveaus betonen und die wichtigsten Straßenachsen kennzeichnen, die die HafenCity mit der Innenstadt verbinden.



Die Art der Bepflanzung unterstreicht die jeweiligen Charaktere der einzelnen Quartiere



BELEUCHTUNG

Auch mit der Beleuchtung der öffentlichen Räume sollen in der Hafencity Akzente gesetzt werden. Das Konzept hebt auf eine besondere nächtliche Wirkung bestimmter Bereiche ab. Höfte, Kaipromenaden und Parkanlagen sollen gezielt in Szene gesetzt, der Magdeburger Hafen als Herzstück der Hafencity hervorgehoben und der Elbuferwanderweg in seinem Verlauf besonders gekennzeichnet werden.



Das Beleuchtungskonzept der Masterplanqualifizierung sieht vor, besondere, öffentlich zugängliche Orte in der Hafencity bei Nacht durch Lichtakzente hervorzuheben

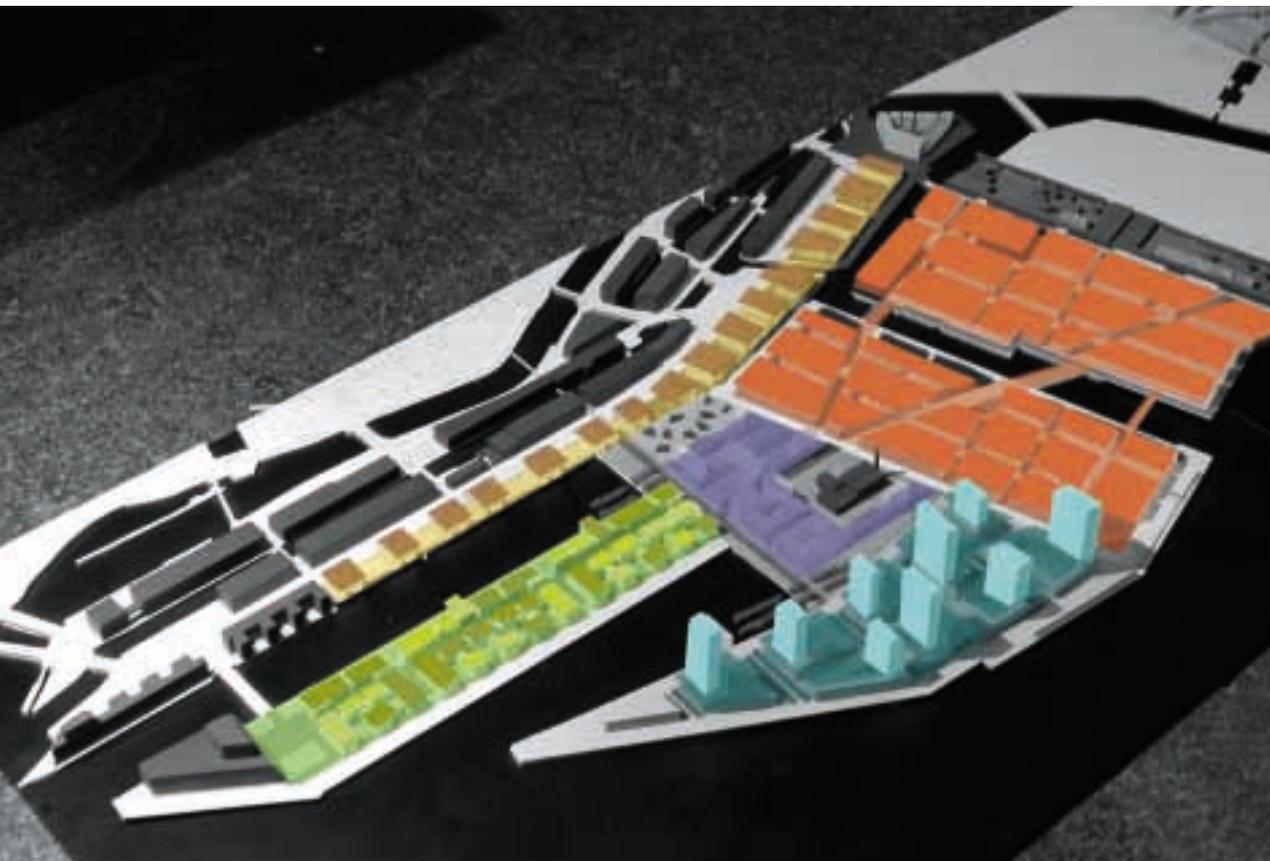


Beispielhaft könnte die Illumination der Speicherstadt sein, die Architekturdetails, Brückenbögen und Wasserflächen auf behutsame Weise in Szene setzt



QUARTIERE WESTLICHE HAFENCITY

Die HafenCity entwickelt sich in einem Zeitraum von über 25 Jahren. Sie wird schrittweise von Westen nach Osten in überschaubaren Abschnitten realisiert. Dafür ist das Gebiet in einzelne Quartiere unterteilt, die jeweils einen eigenen baulichen Charakter annehmen. Sie sollen als eigenständige Einheiten funktionieren, überschaubar bleiben und den Bewohnern oder Benutzern die Möglichkeit geben, sich mit ihrer Umgebung zu identifizieren. Ihre besondere städtebauliche Struktur ergibt sich aus den Bedingungen des jeweiligen Ortes, seiner Nutzungsstruktur und seinen Nachbarschaften außerhalb der HafenCity. Trotz ihres eigenständigen Charakters sollen sich die Quartiere in das städtebauliche Gesamtbild der HafenCity harmonisch einfügen. Sie sollen nicht beziehungslos nebeneinander liegen. Die Freiräume, die sich zwischen ihnen befinden, sollen eine verbindende Funktion übernehmen – stadt-räumlich, aber auch gestalterisch. Den von Norden nach Süden verlaufenden Freiraumachsen kommt dabei eine besonders wichtige Funktion zu. Über den gesamten Entwicklungszeitraum entsteht in der HafenCity so eine ganze Familie von Quartieren, die miteinander verwandt sind, aber trotzdem jeweils ihren eigenen Charakter haben.



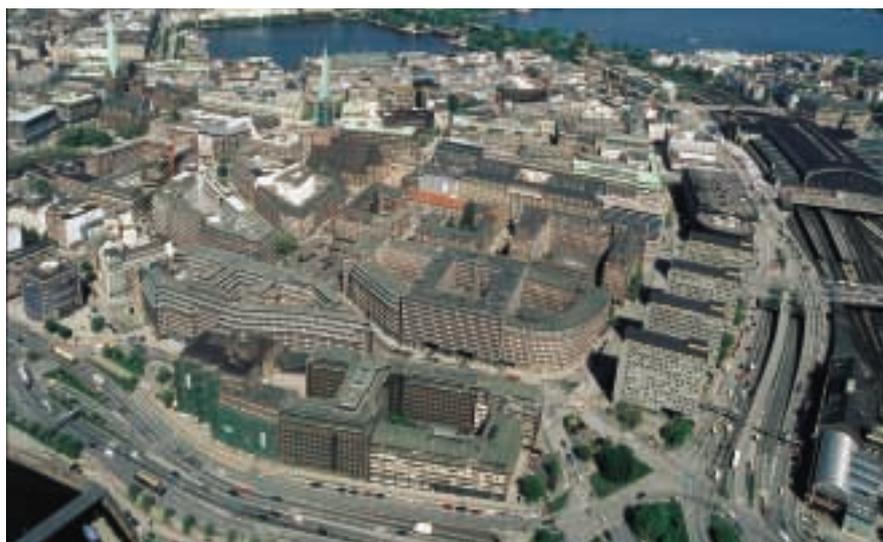
Die Quartiere der westlichen HafenCity sollen jeweils eine eigene Identität ausbilden und sich dennoch zu einem harmonischen Gesamtbild fügen



Die Stadtvilla des 19. Jahrhunderts prägt in ihrer strengen Blockrandbebauung und den grünen Innenhöfen das Quartier Harvestehude



In anderen Stadtteilen Hamburgs wie in Eppendorf bestimmen Schlitz- und Terrassenbauten das städtebauliche Gefüge des Quartiers



Nicht nur Wohngebäude sondern auch Bürogebäude bilden Quartiere. Das zeigt das Hamburger Kontorhausviertel in der östlichen Altstadt



AM SANDTORKAI

Am Sandtorkai wird das erste Quartier in der Hafencity realisiert. Es liegt 800 Meter von der heutigen Innenstadt entfernt, am Sandtorhafen. Nördlich grenzt die Speicherstadt an. Der Masterplan sieht eine aufgelockerte Bebauung in Einzelbaukörpern vor. Die Speicherstadt soll durch den „Filter“ der Neubebauung Am Sandtorkai auch in den Quartieren Dalmannkai, Strandkai und Grasbrook erlebbar bleiben. Die Bebauung besteht aus neun Gebäuden mit unterschiedlichen Nutzungen. Vier der Baukörper werden als Bürogebäude dienen; sie stehen am Anfang, am Ende und in der Mitte dieser rhythmischen Reihung. Dazwischen sind Wohnhäuser geplant. In geeigneten Erdgeschosslagen sollen auch Cafés und Restaurants entstehen.

Die Neubauten kennzeichnen durch ihre konsequent moderne Architektursprache den Anfang eines neues Stadtquartiers. Gleichzeitig sollen sie sich durch die Aufnahme der Bauhöhen und in der Wahl des Baumaterials explizit auf die Speicherstadt beziehen. Die Wohnbauten nehmen mit ihrer Gebäudehöhe, die auf maximal 25 Meter begrenzt ist, die Höhe der markanten Zwerchgiebel an den Speichern auf. Die Bürobauten orientieren sich in ihrer Höhe an der Firstlinie der Speicher. Ihre Gebäudehöhe soll 30 Meter nicht wesentlich überschreiten.

Ein wichtiger Planungsgrundsatz für die Hafencity ist neben der Vergabe auf internationalem Niveau in vielen Quartieren auch eine kleinteilige Vergabe der Grundstücke an Einzelinvestoren und die Planung der Gebäude durch möglichst viele unterschiedliche Architekturbüros. So soll eine Vielfalt der Nutzergruppen und der Architekturen entstehen. Wie die Erfahrungen vieler Städte zeigen, ist die „Kleinteiligkeit“ neuer Stadtgebiete eine essenzielle Voraussetzung für das Entstehen lebendiger Quartiere. Am Sandtorkai werden die ersten acht Baufelder dementsprechend von acht unterschiedlichen Investoren mit jeweils unterschiedlichen Nutzungskonzepten und unterschiedlichen Architekturbüros entwickelt. Um die gestalterische Vielfalt in einen gemeinsamen städtebaulichen Kontext zu stellen, sind Vorgaben zum Umfang der Gebäude entwickelt worden. Die Wohnbaukörper werden eine Grundfläche von 30 Meter mal 30 Meter in Anspruch nehmen. Die Bürobauten sind mit einer Tiefe von 30 Meter und einer Breite von 18 Meter geplant. Die Neubauten sollen sich an der Straßen- wie an der Wasserseite an den Fluchtlinien des westlich angrenzenden Hanseatic Trade Center (HTC) orientieren.

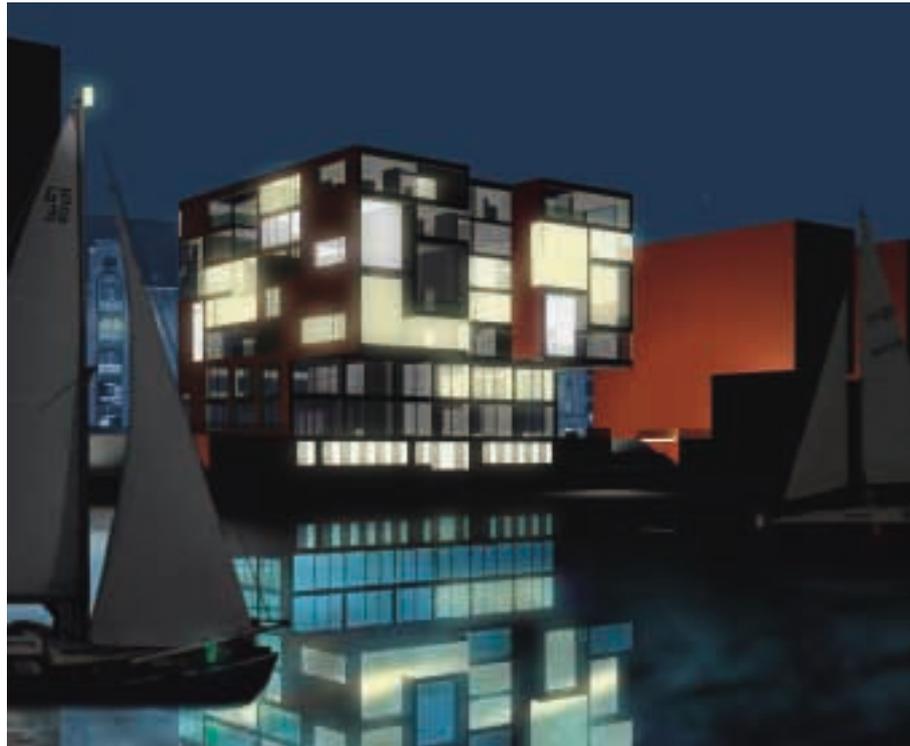
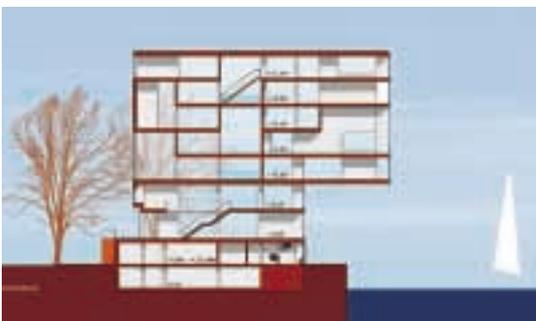
Die Wettbewerbsergebnisse für das erste Quartier in der Hafencity: Jedes der acht Gebäude wird eine eigene, unverwechselbare Identität haben. Zusammen ergibt das Gebäudeensemble ein variantenreiches und dennoch harmonisches Gesamtbild. Die Ziffern bezeichnen die einzelnen Baufelder

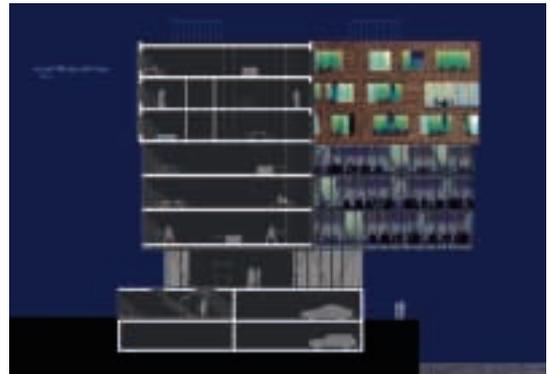




Der Entwurf von Ingenhoven, Overdiek und Partner für das **Baufeld 1** bewältigt die weite Auskragung über die Promenade durch ein symmetrisches, außenliegendes Tragsystem. Die Stützenkonstruktion und die umlaufenden Glasfassaden geben dem Gebäude eine technische Ausprägung und stellen so Bezüge zur Hafearchitektur her

Für das **Baufeld 2** entwickeln die Architekten Böge Linder-Böge ein intelligentes System von ineinander verschränkten Wohnungen. Das Konzept des Loft-Wohnens wird durch Wohnungen mit doppelgeschossigen Räumen sehr gut umgesetzt. Die Fassaden des Gebäudes bilden einerseits die Struktur des Gesamtbaukörpers, andererseits aber auch die Vielfalt der Wohnungstypen ab

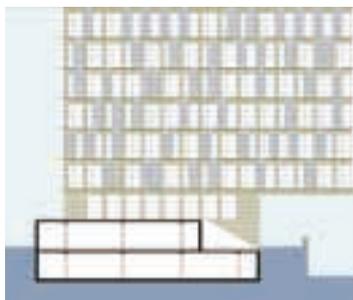




Auf dem **Baufeld 3** behandeln die Architekten Spengler & Wiescholek die Nutzungen Wohnen und Büro grundlegend unterschiedlich: Der Wohnungsbau bekommt eine Ziegel-Lochfassade, die Büronutzung wird mit einer Glasfassade versehen. Der mäandrierende Ziegelbaukörper liegt auf dem Glasbaukörper auf. So entsteht eine interessante Durchdringung unterschiedlicher Baustrukturen

Ein gemeinsames Projekt aller Bauherren am Sandtorkai ist das durchgehende Sockelgeschoss, das mit einer Höhe von 7,50 Meter üNN hochwassersicher erstellt werden muss. Es dient als Garage und ist bei einer Sturmflut für die Feuerwehr und die Rettungsdienste als Rettungsweg befahrbar. Die Sockelbebauung ist von der Kaikante so weit zurückgesetzt, dass entlang des Hafenbeckens eine fünf Meter breite öffentliche Promenade entsteht. Die Gebäude werden über die Promenade auskragen. Wo es mit dem Hochwasserschutz vereinbar ist, wird das Sockelgeschoss auch Cafés und Restaurants aufnehmen. Am Sandtorkai ist eine alte Kaimauer erhalten, die mit ihrer Abdeckung aus Naturstein noch weitgehend in ihrem Originalzustand des 19. Jahrhunderts erhalten ist. Sie wird im Zuge der Baumaßnahmen

Die Architekten Schweger und Partner, die den Zuschlag für das **Baufeld 4** erhalten haben, legen Wert auf eine zweckmäßige und rationale Grundstruktur, die nach außen ablesbar ist. Dadurch entstehen eine hohe Variabilität und günstige Voraussetzungen für attraktive Wohnungen



Der Entwurf von BRT - Bothe Richter Teherani für das **Baufeld 5** arbeitet mit Motiven, die dem Hafenumschlag entlehnt sind. So erinnert z.B. die außenliegende Tragstruktur an die mächtigen Containerbrücken auf der gegenüberliegenden Elbseite. Es entsteht ein ausdrucksstarkes Gebäude mit einer ganz eigenen Identität



restauriert und teilweise erneuert. Mit der historischen Kaianlage und dem im Sandtorhafen geplanten Traditionshafen kann das spezifisch maritime Flair des Sandtorkais erhalten und weiterentwickelt werden. Die nach Süden ausgerichtete Promenade, Cafés und Restaurants mit Blick auf Traditionshafen und Elbe und die Nähe zur Innenstadt werden den Sandtorkai zu einem der attraktivsten Orte der HafenCity machen.

Von Oktober 2001 bis Januar 2002 sind in einem gemeinschaftlichen Wettbewerbsverfahren die Entwürfe für die acht westlichen Gebäude Am Sandtorkai ermittelt worden. Ein freiraumplanerisches Wettbewerbsverfahren zur Gestaltung des Sockelgeschosses wird sich anschließen.



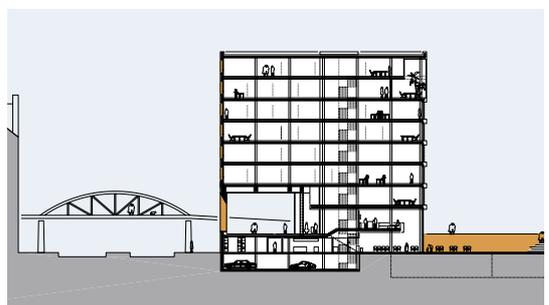
Für das **Baufeld 6** hat Marc-Olivier Mathez ein Gebäude entworfen, das sehr differenzierte Wohnungsgrundrisse aufweist. Dieses vielfältige Wohnungsangebot spiegelt sich auch in der abwechslungsreichen Fassadengestaltung wider



Das Gebäudekonzept des Architekturbüros APB für das **Baufeld 7** unterscheidet sich grundlegend von den anderen Wohnungsbauentwürfen. Der Baukörper wird in zwei Riegel aufgelöst, die über eine gebäudehohe zentrale Halle verbunden sind. Dadurch erhält jede Wohnung Sichtbeziehungen sowohl zur Speicherstadt als auch zum Sandtorhafen



Der Entwurf des Büros Jan Störmer Architekten für das **Baufeld 8** definiert baulich das Ende des Polders. Das Gebäude bildet zur Speicherstadt und zum Kibbelsteg eine geschlossene Lochfassade und öffnet sich nach Süden und Westen zum Sandtorhafen. Im Sockelgeschoss wird die Lagegunst am Ende des Hafenbeckens für ein Restaurant mit einer großzügigen Terrasse genutzt





Auf der Kaizunge zwischen dem Sandtorhafen und dem Grasbrookhafen sollen überwiegend Wohnungen entstehen. Das Quartier Dalmannkai/Kaiserkai bildet mit ca. 650 geplanten Wohnungen den wichtigsten Wohnungsbauschwerpunkt für den ersten Entwicklungsabschnitt der Hafencity. Darüber hinaus sind Läden zur Versorgung der Bewohner und ergänzende Büroflächen vorgesehen.

Untersuchungen über den hamburgischen Wohnungsmarkt haben ergeben, dass in Hamburg im Bereich des sozialen Wohnungsbaus die Lage sich durch die umfangreichen Neubauten in den 90er Jahren entspannt hat. Woran es mangelt, sind Angebote für mittlere und gehobene Einkommensgruppen, die gern in innerstädtischen, gemischten Stadtteilen leben möchten. Naturgemäß sind Neubaupotenziale in den bestehenden Stadtquartieren begrenzt. Aus diesem Grund soll mit dem Wohnungsbau am Dalmannkai/Kaiserkai insbesondere ein Angebot für diese Nachfragegruppe entstehen. Das Wohnquartier Dalmannkai/Kaiserkai bietet die Chance für freiraumbezogenes, attraktives Wohnen in der Innenstadt.

Im Januar 2001 fand aufbauend auf den Masterplan ein städtebaulicher Entwurfsworkshop statt, in dem sechs international renommierte Architektur- und Stadtplanungsbüros ihre Überlegungen zum Dalmannkai vorstellten. Beteiligt waren die Büros Baumschlager/Eberle & Grassmann (Lochau, Österreich), Brunow & Maunula (Helsinki), Thomas Herzog (München), Carsten Lorenzen (Kopenhagen), Markovic, Ronai & Lütjen, (Hamburg) und Trojan, Trojan & Neu (Darmstadt). Ihre Entwürfe wurden mit Vertretern der Wohnungswirtschaft, mit Projektentwicklern, Investoren und Behördenvertretern diskutiert. Die Ergebnisse dieser Diskussion sind in einen Funktionsplan eingeflossen, der im Anschluss an den Workshop durch das Büro Kees Christiaanse/ASTOC erstellt wurde. Der Funktionsplan lieferte die Grundlage für den Bebauungsplan.

Für das Areal besteht folgendes Planungskonzept: Im nördlichen Drittel des Quartiers ist eine neue Straße vorgesehen, die zweiseitig bebaut wird und dadurch von ihrem Charakter her einem innerstädtischen Straßenraum entspricht. Die meisten Wohnungen werden nach Süden zum Grasbrookhafen



Funktionsplan für das Quartier Dalmannkai/Kaiserkai

ausgerichtet. Die Bauten sollen überwiegend fünf bis sechs Geschosse haben. Das entspricht den in innerstädtischen Quartieren üblichen Bauhöhen. Punktuell sind sieben bis acht-geschossige Häuser vorgesehen. Sie sollen an wichtigen Orten städtebauliche Akzente setzen. Das Quartier wird in seiner Höhenentwicklung differenziert gestaltet. Von den Hafenbecken aus gesehen, wird die rhythmisierte Höhenentwicklung eine abwechslungsreiche Ansicht schaffen.

Im Süden der neuen Straße wechseln sich zum Grasbrookhafen geöffnete Blöcke mit Durchgängen zum Dalmannkai ab. Winkelförmige Gebäuderiegel und kubische Einzelbaukörper mit bis zu sieben Geschossen schaffen in diesen Höfen sonnige Wohnungen mit weiter Sicht über Hafen und Elbe. Nördlich der neuen Straße sollen parallel zur Straße sechsgeschossige Gebäuderiegel entstehen. Großzügige Lücken in der Bebauung schaffen Durchgänge zum Kaiserkai und lassen Ausblicke auf den Sandtorhafen und die Innenstadt zu. Einzelne Bauten setzen mit acht Geschossen Akzente. Sie nehmen damit auf die Bauten Am Sandtorkai Bezug.

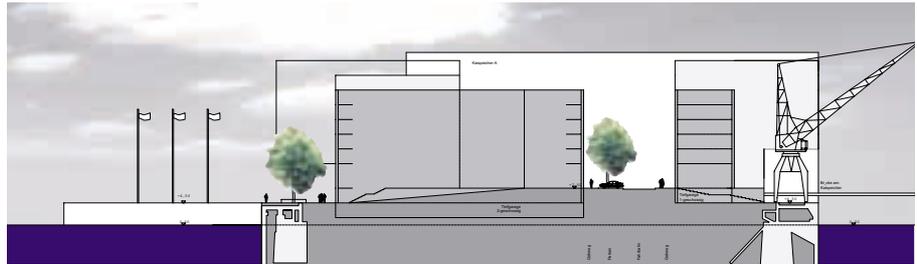
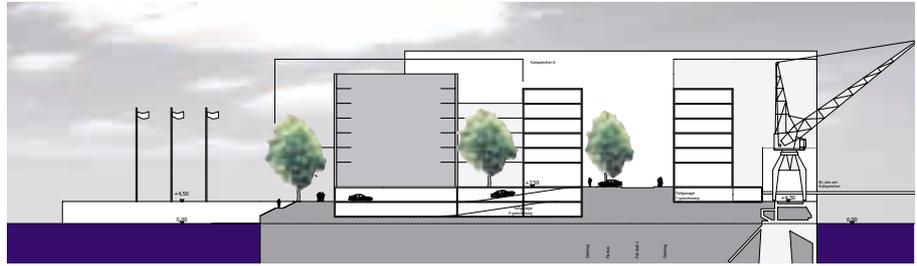
Die Erdgeschosszonen entlang der Straße haben besondere Ausbauhöhen, die mit 5 Meter das sonst im Wohnungsbau übliche Maße überschreiten und dadurch flexibler nutzbar sind. Hier können Büros, Geschäfte, aber auch Wohnungen mit Galeriegeschossen eingerichtet werden, wenn die Nachfrage es ergibt.



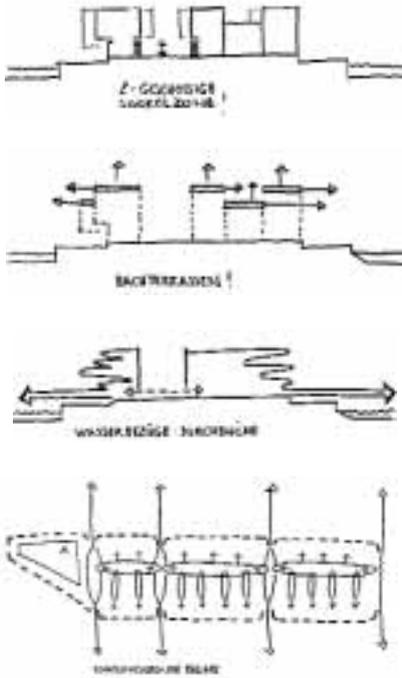
Das Quartier Dalmannkai/Kaiserkai in einer 3D-Simulation

Die städtischen Freiräume korrespondieren mit den Bebauungsvorstellungen in diesem Gebiet. Zwischen den südlichen Wohnhöfen sind kleine Plätze, so genannte Quartierplätze vorgesehen, die direkt am Kaispeicher A und in Verlängerung der Blickachse Brooksbrücke–Auf dem Sande liegen. Sie gehen im Süden in die Promenade am Dalmannkai über. Mit ihrem großzügigen Profil von 12 bis 15 Meter Breite besitzt sie als Teil des Elbuferwanderweges eine hohe Bedeutung. Die Kaimauer am Dalmannkai ist in ihrem westlichen Drittel im Krieg weitgehend zerstört worden. Sie kann in diesem Bereich durch Böschungen, Terrassen und Treppenanlagen ersetzt werden.

Die nördliche Promenade, der Kaiserkai, eignet sich besonders gut als Liegeplatz für größere Schiffe des Traditionsschiffhafens. Die Kaianlage wird dort nicht nur erhalten bleiben, sondern auch weiterhin Hafenzwecken dienen.

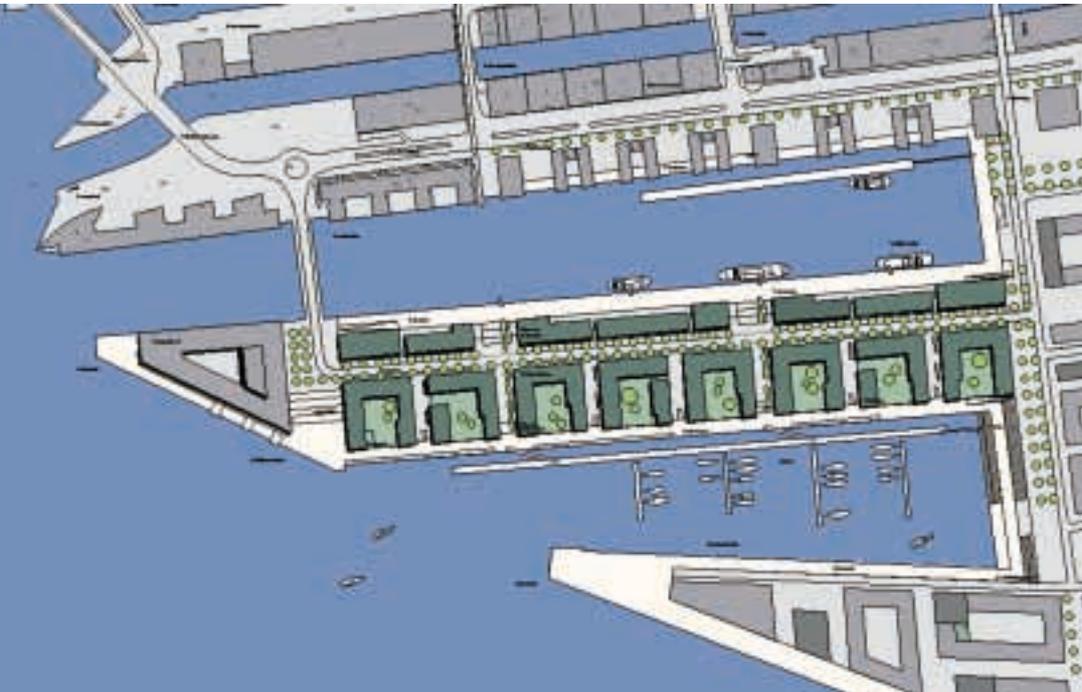


Schnitte durch das Quartier Dalmannkai/Kaiserkai

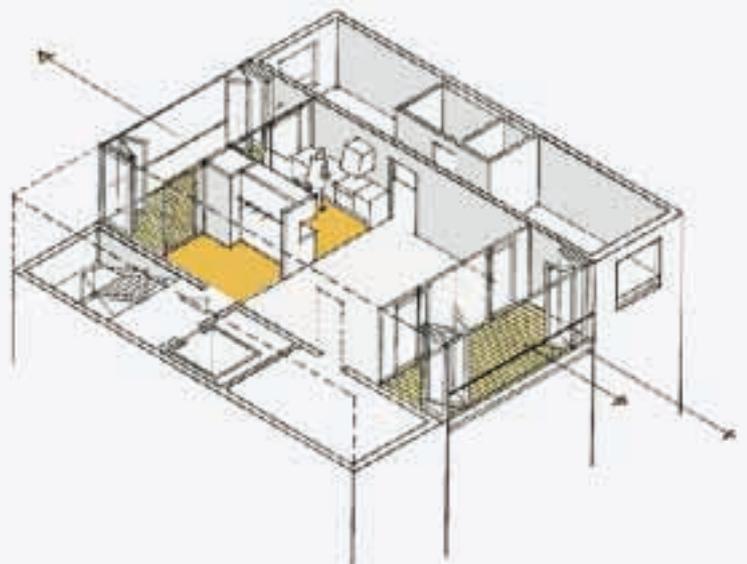
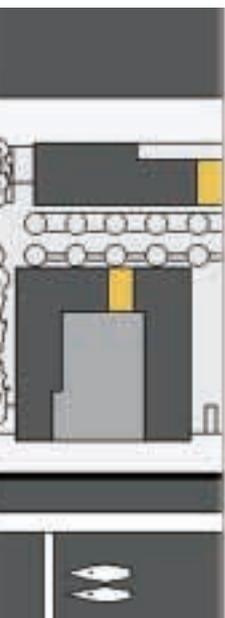


Die nach Süden ausgerichtete Promenade am Dalmannkai lädt zum Flanieren ein und bietet weiträumige Ausblicke auf den Hamburger Hafen und die Elbe

ENTWÜRFE LORENZEN



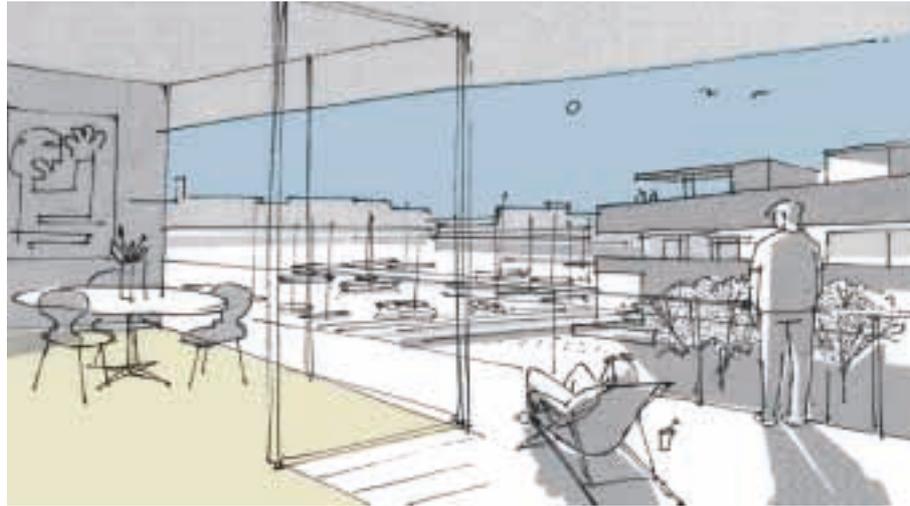
Der städtebauliche Entwurf von Carsten Lorenzen (Kopenhagen) ist wesentlich an der Idee der Wohnhöfe orientiert



An der Haupteinfahrtstraße sieht Carsten Lorenzen Wohnungen vor, die sich hervorragend zum "Durchwohnen" eignen und damit für Nord-Süd-orientierte Wohnungen ideal sind. Sie haben einen großzügigen, offenen Wohn- und einen geschlossenen, ruhigen Rückzugsbereich



Die Skizzen des Büros Carsten Lorenzen vermitteln einen Eindruck, wie die Gebäude am Dalmannkai mit den Freiräumen verbunden werden können. Es entstehen dadurch attraktive Blickbeziehungen aus den Wohnungen auf die Marina



ENTWÜRFE BAUMSCHLAGER & EBERLE



Baumschlager/Eberle & Grassmann (Lochau, Österreich) bieten eine gänzlich neue städtebauliche Struktur an, die eine gleichwertige Ausrichtung zu beiden Hafenbecken ermöglicht. Die in einer Schlangenlinie angelegten Bauten sollen verschiedene Nutzungen aufnehmen. Außer Wohnungen sind auch Büros, Geschäfte und Hotels vorgesehen

ENTWÜRFE TROJAN, TROJAN & NEU



Modell des Workshopentwurfs von Trojan, Trojan & Neu



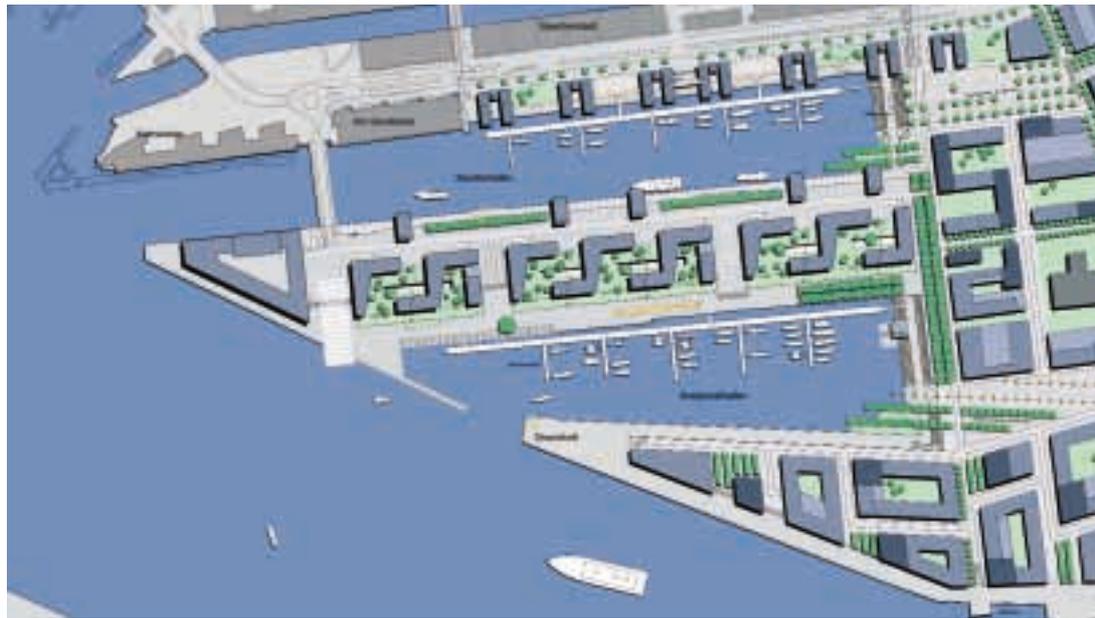
Skizzen zum Entwurf Trojan, Trojan & Neu.



Der Entwurf von Trojan, Trojan & Neu (Darmstadt) geht wie Carsten Lorenzen von einer nördlich gelegenen Haupteinschließung des Quartiers und nach Süden geöffneten Wohnhöfen aus. Durch unterschiedliche Baukörper mit verschiedenen Höhen entsteht ein lebendiges Bild des neuen Quartiers. Zwei Plätze östlich des Kaispeichers A und in Verlängerung der Achse Brooksbrücke / Kesselhaus gliedern die Kaizunge



ENTWÜRFE MARKOVIC, RONAI, LÜTJEN & VOSS



Strukturplan des Entwurfs von Markovic, Ronai, Lütjen & Voss (Hamburg)



Der Entwurf von Markovic, Ronai, Lütjen & Voss sieht eine weiter nördlich verlaufende Erschließungsstraße vor. Die südlich gelegenen Höfe sind entlang diagonal gelegter Sichtachsen so konzipiert, dass attraktive Blickbeziehungen auf die Speicherstadt und den Hafen entstehen. Der Entwurf betont insbesondere die Blickbezüge auf die Speicherstadt und die Innenstadt. Um diese Sichtachse freizuhalten, ist der Kaiserkai nur punktuell bebaut



ENTWÜRFE BRUNOW & MAUNULA



Modellstudien und beispielhafte Ansicht zum Entwurf Brunow & Maunula



Das Büro Brunow & Maunula (Helsinki) verfolgt ein grundsätzlich anderes Konzept. Die Haupterschließungsstraße auf dem Kaiserkai wird durch eher halböffentliche Straßen und Wege ergänzt, die das Quartier in Nord-Süd-Richtung durchziehen. Hierdurch entsteht eine hohe Vernetzung und Intimität. Die Bebauung ist sehr kompakt. Die vielfältigen Bauformen lassen abwechslungsreiche städtebauliche Situationen entstehen



Modell der Hofstruktur

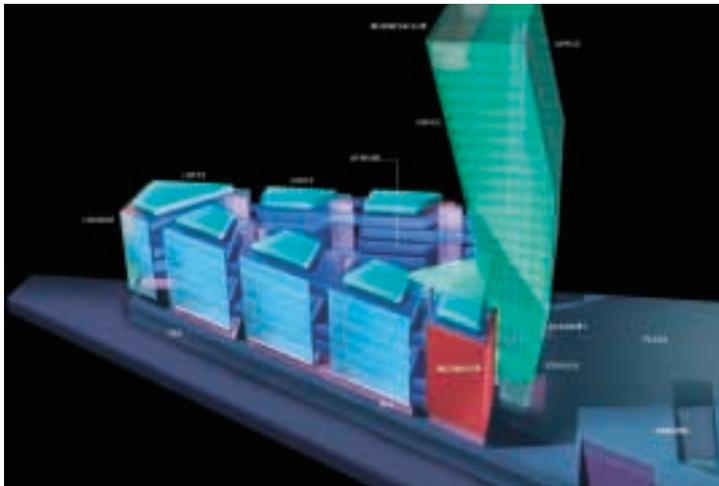
KAISERHÖFT | KAISPEICHER A



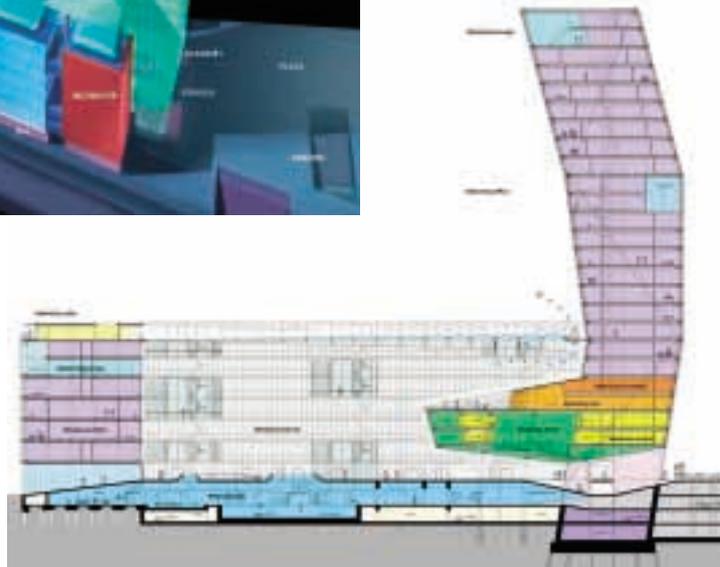
Das Kaiserhöft hat an der Spitze der Kaizunge Dalmannkai/Kaiserkai für die Hafencity eine herausragende städtebauliche Bedeutung. Hier stand seit 1875 der historische Kaiserspeicher mit seinem Turm mit Zeitball und Wasserstandsanzeiger, der um die Jahrhundertwende das Wahrzeichen des Hamburger Hafens darstellte. Nachdem der Kaiserspeicher 1882 bereits teilweise ausgebrannt war, wurde er im Zweiten Weltkrieg bis auf den Turm zerstört. Die Ruine stand bis 1963, in diesem Jahr wurde sie durch den Kaispeicher A nach einem Entwurf des Hamburger Architekten Werner Kallmorgen ersetzt. Der Speicher nimmt heute den Großteil der Grundstücksfläche an der Kaispitze ein und ist eines der markantesten Gebäude in der Hafencity. Von den Landungsbrücken oder von Altona im Westen aus ist er weithin sichtbar. Seine stringente Form und die zurückhaltend, aber außerordentlich gut proportionierten Fassaden zeichnen den Kaispeicher A als besonders charakteristisches Bauwerk der Hafencity aus. Das Gebäude wird umgebaut und erweitert. Mit dem so genannten MediaCityPort soll hier eine „Medienstadt unter einem Dach“ geschaffen werden. Es entsteht ein Ensemble mit rund 50.000 Quadratmeter Fläche. Ein Großteil sind flexibel gestalteten Büros für Unternehmen aus der Medien- und Kommunikationsbranche vorbehalten. Darüber hinaus werden eine Medienakademie, Ausstellungs- und Veranstaltungsräume sowie Wohnlofts und Wellness-Einrichtungen einziehen.



Der historische Kaiserspeicher mit seinem charakteristischen Zeitball



Nach dem Entwurf von Benthem Crowel können verschiedene Nutzungen wie in einem Baustein-system zusammengefügt werden. Die Struktur des Kaispeichers A wird aufgenommen und neu interpretiert



Der neu gewonnene Innenhof bietet vor allem durch die Auskragung des Hochhauses neue Raumerlebnisse

Für den Umbau des Kaispeichers A zum MediaCityPort wurde im Frühjahr und Sommer 2001 ein zwei-stufiges hochbauliches Wettbewerbsverfahren durchgeführt. Unter hundertelf europaweit eingereichten Arbeiten wurde sieben Teilnehmer für die zweite Phase ausgewählt und fünf weitere international renommierte Büros zusätzlich zur Teilnahme eingeladen. Das niederländische Architekturbüro Benthem Crowel (Amsterdam) erarbeitete nach dem Urteil des Preisgerichtes die beste Lösung. Die strukturelle Substanz des alten Gebäudes bleibt erhalten. Die Figur und die Proportion des alten Baukörpers wird auch in dem neuen Gebäudekomplex mit seinen Glasfassaden erkennbar sein. Der neue Baukörper kann die verschiedenen Nutzungen wie in einem Baustein-system aufnehmen. Ergän-zend sehen die Architekten ein etwa 90 Meter hohes Hochhaus vor, dessen skulpturale Form seine signifikante Wirkung als Landmarke unterstreicht.



Der Kaispeicher A ist heute eines der markantesten Bauwerke in der HafenCity

1. PREIS

Das Amsterdamer Architekturbüro Benthem Crouwel gewann den ersten Preis im Wettbewerb um den MediaCityPort (MCP) am Kaiserhöft. Sie überzeugten mit der Idee, den Kaispeicher teilweise zu erhalten, seine Struktur durch neue Bauteile zu ergänzen und mit einem signifikanten Hochhaus eine neue Landmarke zu setzen



Die neue Bebauung setzt neue Maßstäbe. Die Skulptur des Hochhauses ist weithin erkennbar

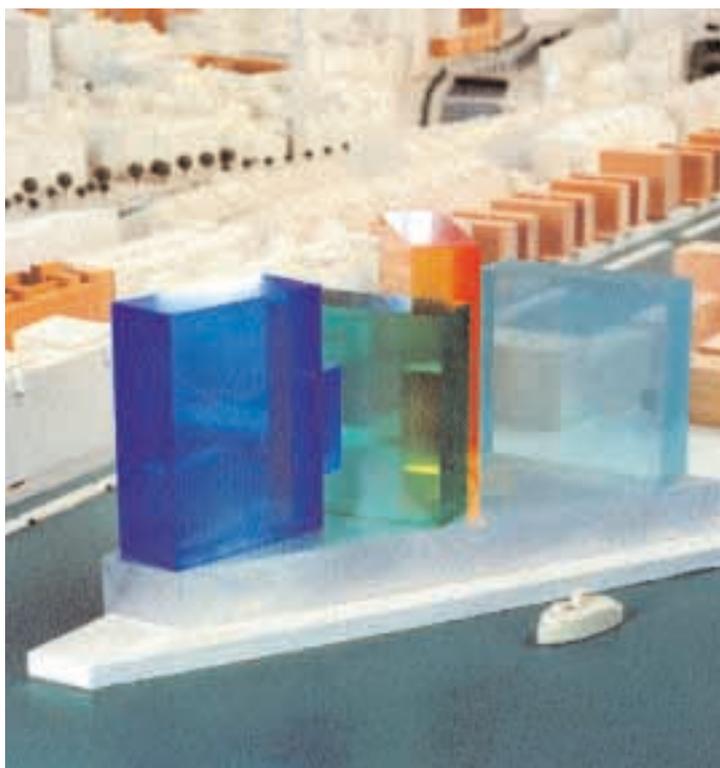
2. PREIS



Dominique Perrault (Paris) belässt in seinem Entwurf die Ziegelfassaden des Kaispeichers, organisiert das Innere jedoch komplett neu. Neben dem bestehenden Gebäude ist ein Glashochhaus als Kontrapunkt zum Backstein-Block des Speichers geplant. Die Höhe des Hochhauses über dem Kaispeicher entspricht seiner Breite, so dass ein quadratischer Baukörper entsteht. Das Hochhaus ist im Bereich der Ostfassade des Kaispeichers aufgeständert. Dadurch bildet sich ein öffentlicher Raum, der durch Treppen, Aussichtsplattformen und eingeschobene Decks differenziert gestaltet ist

3. PREIS

Das Büro von Annette Gigon und Mike Guyer (Zürich) schlägt eine gänzlich neue Lösung am Kaiserhöft vor. Die alte Bebauung wird abgetragen und durch einen dreigeschossigen Sockel ersetzt, auf dem vier Türme mit unterschiedlich gefärbten Fassaden ruhen. Durch die verdreht zu einander angeordneten Türme bietet jede Veränderung der Blickrichtung eine völlig neue Ansicht des Gebäudes. Die Höhe der Türme orientiert sich an der gegenüberliegenden Bebauung auf der Kehrwiederspitze (Hanseatic Trade Center). Der Sockel beherbergt öffentlich zugängliche Nutzungen, in den Türmen sind Büros untergebracht



Die neue Bebauung soll Durchblicke auf die Speicherstadt und den Brooktorhafen zulassen



Der Masterplan sieht für das Quartier Grasbrook einen Schwerpunkt für Büronutzung und Dienstleistungen vor. Wohnungen sind an wenigen dafür geeigneten Stellen geplant. Die sehr gute fußläufige Anbindung an die Innenstadt über die neu angelegten Kibbelsteg Brücken schafft für dieses Quartier einen besonderen Lagevorteil.

Die Bebauung soll überwiegend sechs bis acht Geschosse aufweisen. Einzelne Bauten können aber auch höher sein, um für ihre besondere Nutzung besondere Akzente zu setzen. In der exponierten Lage an den Kopfenden des Grasbrook- und des Sandtorhafens haben die Bauten gestalterisch wichtige raumbildende Aufgaben. Sie sollen den Häfen und den daran direkt angrenzenden Parks klare Raumkanten geben und gleichzeitig dafür sorgen, dass das vorhandene Heizwerk städtebaulich eingebunden ist.



Das Quartier Grasbrook wird insbesondere durch großzügig gestaltete Freiräume an den Kopfenden von Sandtorhafen und Grasbrookhafen eine eigene Qualität ausbilden



Der damalige Erste Bürgermeister Ortwin Runde, die Ministerpräsidentin von Schleswig-Holstein Heide Simonis und Niedersachsens Ministerpräsident Sigmar Gabriel pflanzen den „Baum der Nachhaltigkeit“ in der HafenCity

SAP - GESCHÄFTSSTELLE UND SCHULUNGSZENTRUM

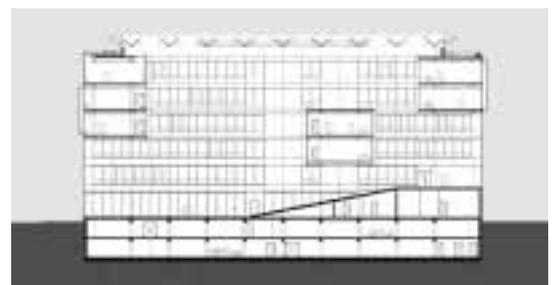
Am Kopfende des Grasbrookhafens errichtet die Stuttgarter Häussler-Gruppe für das Softwareunternehmen SAP eine Geschäftsstelle mit Schulungszentrum mit einer Fläche von rund 12.500 Quadratmeter Bruttogeschossfläche. Das Hamburger Architekturbüro Spengler & Wiescholek, das das Gebäude im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens entworfen hat, sieht hier einen flach gestreckten kubischen Baukörper mit einer Bauhöhe von sechs Geschossen vor, der mit dem angrenzenden Gebäude einen klar definierten Raumabschluss des Grasbrookhafens herstellt. Die zweite Hauptfassade des Hauses ist nach Süden zum neuen Platz ausgerichtet. Auch sie ist durch eine ruhige Haltung gut geeignet, das städtische Raumgefüge zu festigen. Die beruhigende Geometrie des Baukörpers und die klare Struktur seiner Fassaden bedingen im Inneren aber keine eintönige oder schematische Aufteilung der Grundrisse. Ein wesentliches Element des Gebäudes ist seine zentrale Halle, die im Norden wie im Süden jeweils durch einen Gebäuderiegel flankiert wird. Beide Gebäudeteile sind wiederum auf unterschiedlichen Geschosshöhen durch brückenartige Elemente verbunden. So ergibt sich ein vielfältiger und interessanter Raumeindruck im Inneren des Hauses.



Das Gebäude der SAP AG von den Architekten Spengler & Wiescholek macht den Anfang der Raumgestaltung am Kopf des Grasbrookhafens



Ein Ständchen zum ersten Spatenstich des SAP-Gebäudes



Die zentrale Halle des Gebäudes mit zweigeschossigen Brückenelementen ist ein wesentliches Element seiner Architektur



BÜROGEBÄUDE SPS | POET

Direkt neben dem SAP-Gebäude an der neuen Parkanlage errichtet die SPS Erste Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH für die Poet Software GmbH und andere Technologieunternehmen ein weiteres Bürogebäude. Mit den Nutzern aus der Softwarebranche wird am Grasbrookhafen ein neues Zentrum der Informationstechnologien entstehen. Den dafür durchgeführten Architektenwettbewerb gewann das Architekturbüro Wilfried Kneffel im September 2001. Auch dieser Entwurf sieht einen sehr ruhig gestalteten Baukörper vor. Er verlängert die Fassade des SAP-Gebäudes zu einer klar definierten Platzwand und bindet gleichzeitig das Heizwerk auf intelligente Weise in den neuen städtebaulichen Zusammenhang ein. Der Verzicht auf jede Höhenstaffelung des Baukörpers unterstreicht diese ordnende Funktion des Gebäudes. Die unpräntiöse, aber deutliche Entwurfshaltung schlägt sich auch in der Gestaltung der beiden Hauptfassaden nieder. Ein gut proportionierter Dachüberstand und Holzlamellen schützen die zum Platz nach Süden gerichtete Frontfassade vor zu üppiger Sonneneinstrahlung und bieten gleichzeitig eine feingliedrige Fassadenstruktur, die den Stadtraum auf eine bestimmende und doch zurückhaltende Weise zu fassen vermag. Die rückwärtige Fassade bildet auf ihrer gesamten Fläche einen Wintergarten, der über seine klimatischen Vorzüge hinaus auch die Blicke der Nutzer auf das Heizwerk zuvorkommend filtert.

Über die gesamte Fassade zum Heizwerk hin entsteht ein Wintergarten



Gebäudeansicht von Süden



Das Bürogebäude SPS/POET von Wilfried Kneffel bildet eine klar definierte Platzwand aus



Schnitt durch das Gebäude mit Darstellung der einzelnen Nutzungsbereiche



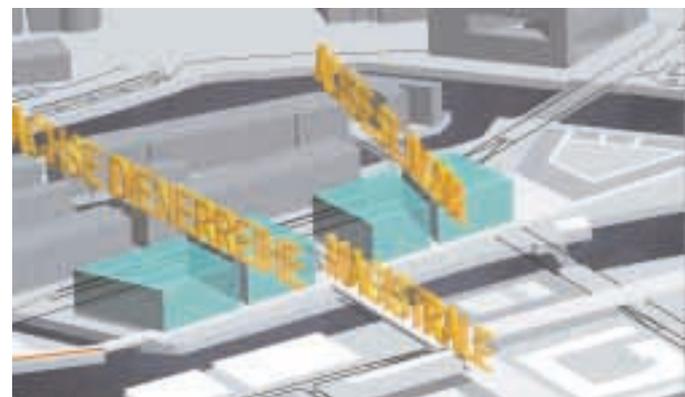
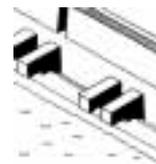


ST. ANNEN | BROOKTORKAI | ERICUS

Das Quartier St. Annen/Brooktorkai/Ericus grenzt wie auch das Gebiet Am Sandtorkai unmittelbar an die Speicherstadt an und hat dadurch eine ähnlich vermittelnde Position zwischen dem historischen Ensemble der Speicher und der neuen Hafencity. Das wird besonders im Bereich der Straßen Am Brooktor/St. Annen deutlich. Hier liegt heute das Zentrum der Speicherstadt mit dem Hauptverwaltungsgebäude der Hamburger Hafen- und Lagerhausgesellschaft AG (HHLA), dem „Rathaus der Speicherstadt“. Der Platz an St. Annen bildet darüber hinaus den Übergang zu dem zentralen Bereich der Hafencity, dem Magdeburger Hafen. Durch die neue Bebauung im Süden bekommt dieser Platz eine zusätzliche räumliche Begrenzung, die ihn auch als Stadtraum deutlich definiert.



Am Brooktor/St. Annen liegt das Zentrum der Speicherstadt mit dem Hauptverwaltungsgebäude der Hamburger Hafen- und Lagerhausgesellschaft AG (HHLA), dem „Rathaus der Speicherstadt“

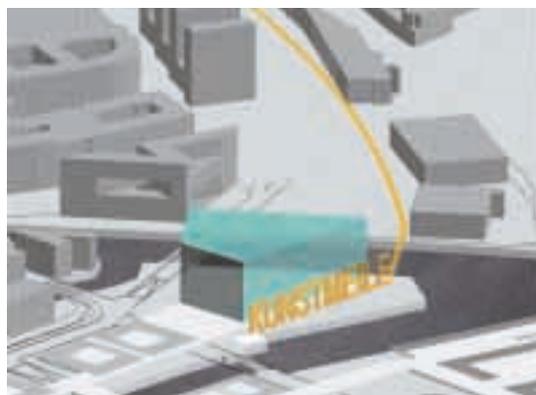
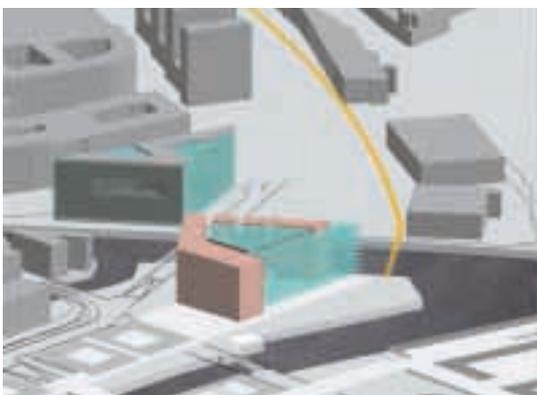


Die Sicht- und Wegebeziehungen in die Innenstadt haben für dieses Quartier eine besondere Bedeutung



Durch die neue Bebauung bekommt der Platz Am Brooktor/St. Annen eine zusätzliche Begrenzung, die ihn als Stadtraum definiert. Er bildet gleichzeitig den Übergang in das Zentrum der HafenCity, den Magdeburger Hafen

Auch die Ericusspitze bildet einen markanten Eingang in die HafenCity. Hier besteht über die Oberbaumbrücke eine direkte Verbindung zum Wallring und damit zum Hauptbahnhof. Die Kulturmeile entlang des Wallrings und die Deichtorhallen liegen in unmittelbarer Nähe. Das Kontorhausviertel befindet sich genau gegenüber auf der anderen Seite des Zollkanals. Das Quartier St. Annen/Brooktorkai/Ericus ist demnach schon jetzt hervorragend erschlossen. Aufgrund der Nutzungen in der Nachbarschaft liegt eine Kerngebietsnutzung mit den Schwerpunkten Dienstleistung, Kultur und Handel nahe.



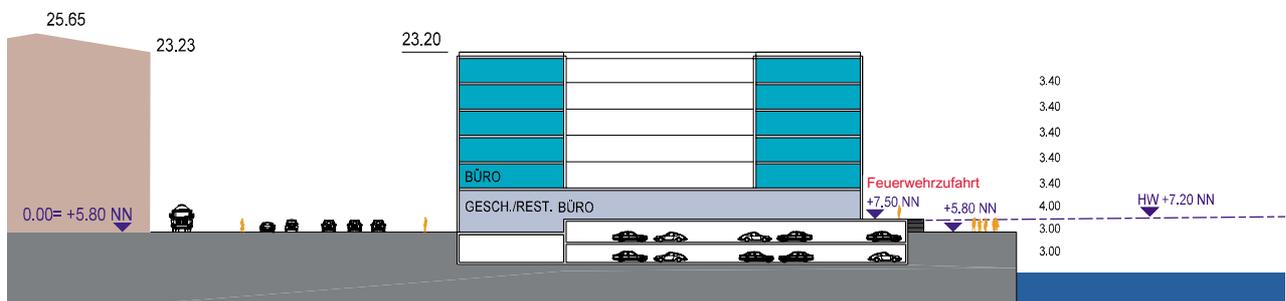
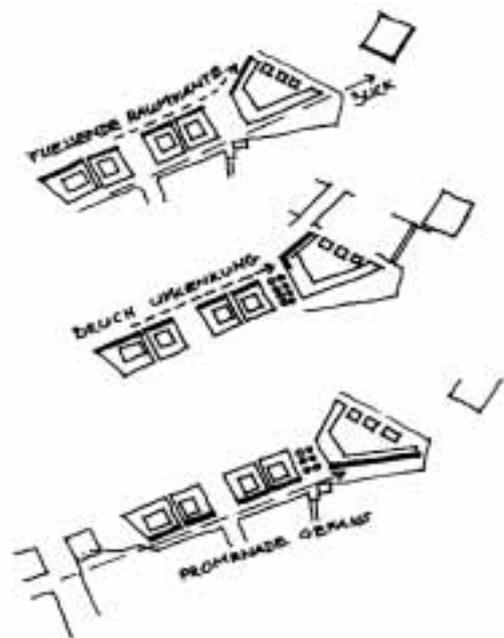
Studien zur Bebauung an der Ericusspitze

Dem Bereich Brooktorkai kommt die schon beschriebene vermittelnde Aufgabe zwischen Speicherstadt und HafenCity zu. Es soll eine kompakte Bebauung mit sechs bis acht Geschossen entstehen. Breite Lücken innerhalb der Bebauung schaffen spannungsreiche Ausblicke auf die Speicherstadt und den Brooktorhafen.

Die Ericusspitze ist die einzige im Stadtgrundriss noch nachvollziehbare Bastion der Hamburger Wallanlagen. Sie hat, durch ihre Geschichte begründet, eine exponierte Lage. Von drei Seiten ist dieses außergewöhnliche Grundstück einsehbar: vom Wallring, von der Hafenrandstraße und vom Brooktorhafen. Die Architektur hat hier die Aufgabe, die Torsituation auch symbolisch zu markieren. Die angemessene Gebäudehöhe kann nur im Zusammenhang mit dem Entwurf geklärt werden.



Die Ericusspitze bildet einen markanten Eingang in die HafenCity. Ihre Bebauung hat eine wesentliche raumbildende Funktion

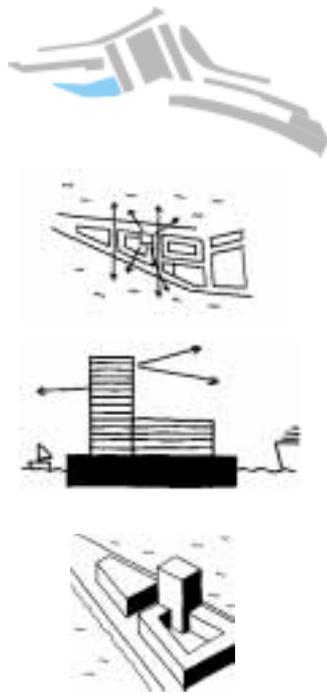


Studie zur Höhe und Nutzungsverteilung an der Ericusspitze



Die Kaizunge zwischen dem Hübener- und dem Strandkai gehört zu den Spitzenlagen in der HafenCity. Das Quartier hat zum Grasbrookhafen und zur Norderelbe hin zwei Wasserseiten. Einen weiteren Vorzug stellt die Nähe zum großzügig zu gestaltenden Platz im Norden dar, der das Quartier vom Grasbrookquartier trennt. Die Kaispitze am Strandhöft ist wie das Kaiserhöft schon weit von Westen aus sichtbar. Von hier aus lässt sich ein weiter Blick über den Hafen und die Stadt hinaus elbabwärts genießen. Am Strandkai formiert sich die neue Stadtansicht der HafenCity zur Elbe, hier entsteht eine Skyline, die Teil der Visitenkarte Hamburgs wird.

Die besondere Lage des Quartiers legt es gerade mit seinen eindrucksvollen Bezügen zu den Wasserflächen nahe, nicht nur markante, sondern auch hohe Gebäude zu errichten. Dennoch soll auch am Strandkai ebenfalls ein im städtebaulichen Maßstab ausgewogenes Ensemble entstehen, das in seiner Höhenentwicklung die historische Stadtsilhouette nicht beeinträchtigt. Wie in der gesamten westlichen HafenCity sollen also hier Gebäude mit einer Höhe von über 70 Metern die Ausnahme bleiben. Auch innerhalb des Quartiers soll ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den Gebäudehöhen und den Dimensionen der städtischen Freiräume herrschen. Es soll zudem kleinmaßstäblich gestaltete Bereiche mit hohen Aufenthaltsqualitäten geben.



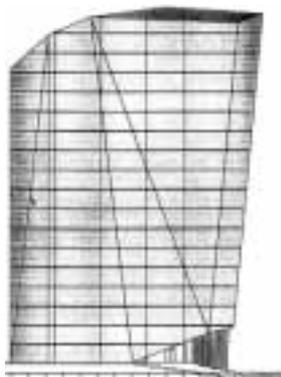
Das Quartier zwischen Hübener- und Strandkai hat zum Grasbrookhafen und zur Norderelbe zwei Wasserseiten

Der Masterplan sieht dafür in seinem städtebaulichen Entwurf eine klassische innerstädtische Blockstruktur mit fünf bis sieben Geschossen vor, die durch kleinere Stadtplätze gegliedert wird. Diese Struktur bietet die Möglichkeit, angenehme Straßenräume zu schaffen. Akzente werden durch Turmaufsätze auf diesen Blöcken gesetzt. Sie gliedern das Quartier, ermöglichen auch aus der zweiten Reihe einen Blick auf Hafen- und Flusslandschaft und haben eine signifikante Fernwirkung.

Diese vertikale Einteilung in Sockel- und Turmzonen soll durch die Materialwahl unterstrichen werden. In den Sockelzonen sollen Materialien verwendet werden, die ein geschlossenes, massives Bild vermitteln. Denkbar sind Lochfassaden aus Ziegel, Naturstein oder Ähnlichem. Die Hochhäuser sollten in Glas und Stahl entstehen. Ihre Standorte, ihre Höhe und ihre Proportionen müssen genau überprüft werden.

Das Quartier am Strandkai ist gut erschlossen, liegt von der Innenstadt aber im Vergleich zu den Nachbargebieten relativ weit entfernt. Eine zusätzliche Erschließung durch Hafenfähren und Wassertaxis kann hier für einen reizvollen Ausgleich sorgen.

Hochhäuser treten im Hamburger Stadtbild markant hervor. In der Stadtsilhouette halten sie sich aber zurück



Hochhaus am Holzhafen (Kees Christiaanse/ASTOC, Neppi, im Bau), Höhe 57 Meter



HEW-Verwaltungsgebäude (Arne Jacobsen und Otto Weitling, 1962-1963), Höhe 46 Meter



Finnland-Haus (Helmut Hentrich & Hubert Petschnigg, 1961), Höhe 57 Meter

Modellstudie mit einer Begrenzung der Bauhöhen im Quartier Strandkai/Hübenerkai auf 60 Meter



Blick von den Landungsbrücken nach Osten auf das Gebiet der späteren HafenCity



Studie aus der Qualifizierung des Masterplans zur Ausbildung der Hochpunkte: Im rechten Bild haben alle Hochhäuser in etwa die gleiche Höhe. Im linken Bild ist die Höhenentwicklung differenziert



Spiegel-Hochhaus (Werner Kallmorgen, 1967-1968), Höhe 48 Meter



Verwaltungsgebäude der Hamburg-Süd Reederei (Cäsar Pinnau, 1958), Höhe 54 Meter



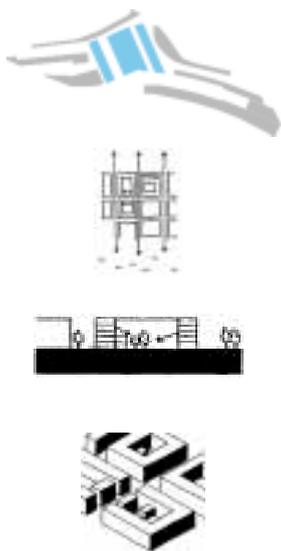
Blick vom gegenüberliegenden Elbufer



MAGDEBURGER HAFEN

Der Magdeburger Hafen soll zum künftigen Mittelpunkt der HafenCity werden. Hier sollen sich die zentralen Einrichtungen des öffentlichen Lebens konzentrieren, und er soll gemeinsam mit der Binnenalster Anfangs- und Endpunkt eines unvergleichlichen städtebaulichen Ensembles bilden: zwei durch eine geschlossene Bebauung räumlich gefasste „Wasserplätze“, die durch die kürzestmögliche Wegeverbindung über Brandstwierte und Bergstraße – vorbei an städtebaulichen Glanzlichtern wie St. Annen, dem neu gestalteten Domplatz und der St. Petri-Kirche – miteinander verbunden sind. Die die Stadtbaugeschichte Hamburgs prägende Bipolarität aus aufgestauter Alster und tidebeeinflusster Elbe, aus dem verputzten weißen und dem backsteinernen roten Hamburg, aus deichzugewandtem, repräsentativem und fleetzugewandtem Dielenhaus könnte hier eine im städtebaulichen Maßstab plausible und spannungsvolle Ergänzung erfahren. Deshalb ist vorgesehen, die Bebauung rund um den Magdeburger Hafen als einheitliches städtebauliches Ensemble aufzufassen, das eine gemeinsame Bauhöhe von sechs bis acht Geschossen aufweist und vom Material des Backsteins geprägt werden sollte. Insoweit sollen sich die Einzelgebäude am Magdeburger Hafen deutlich der städtebaulichen Gesamtidee unterordnen. Es treten zum quadratischen Wasserraum der rechteckige, zur weißen Fassung die rote, zur Noblesse die Kraft, zur Ruhe die Dynamik usw. als Elemente des Gesamtkunstwerkes.

Diese Zielsetzung soll im öffentlichen Raum ihre Entsprechung finden, weshalb für die Ufer des Magdeburger Hafens auch die höchsten gestalterischen Ansprüche gestellt werden sollen. So ist auf der westlichen Seite ein breiter städtischer Boulevard vorgesehen, der durch Promenaden und Treppenanlagen zum Wasser ein faszinierendes Spiel mit den Höhensprüngen zwischen dem Wasserspiegel, der historischen Kaikante und dem künftigen Warftniveau der HafenCity entfalten und mithilfe einer großzügigen Arkade eine enge Beziehung zu den Geschäften und Cafés im Erdgeschoss der Randbebauung herstellen soll. Auf dem gegenüberliegenden östlichen Ufer sind großzügige Terrassen und kleine Platzeinschnitte vorgesehen, die es ermöglichen, die auf dieser Seite durch die Nachmittags- und Abendsonne begünstigte Lage auch tatsächlich zum Verweilen zu nutzen. Insoweit bieten sich hier Restaurants und gerade auch Wohnungen in den Obergeschossen als wesentliche Nutzungskomponenten der am Wasser gelegenen Gebäude an.

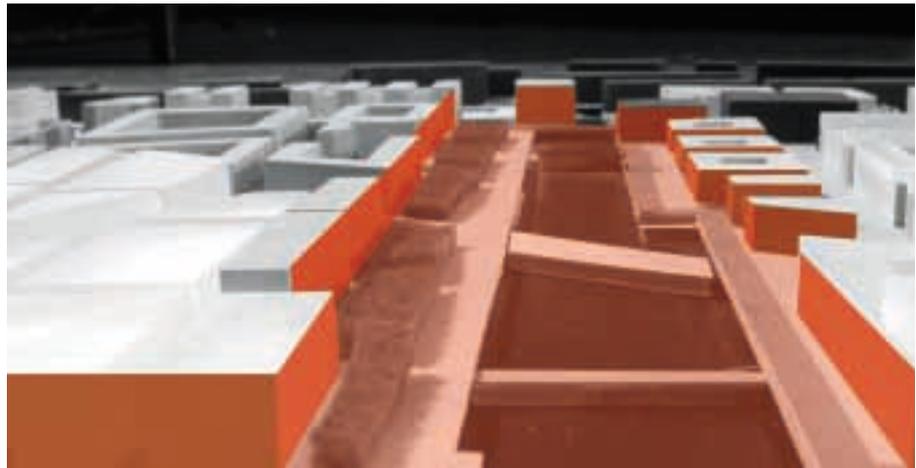


Der Magdeburger Hafen ist das Zentrum der HafenCity

Das Hafenbecken wird von einer sechs- bis achtgeschossigen Bebauung eingerahmt



Ein Boulevard am westlichen Ufer des Hafenbeckens, Arkaden mit Geschäften, Cafés und Terrassen am östlichen Ufer lassen den Magdeburger Hafen zu einem innerstädtischen Wasserplatz werden



Jungfernstieg und Magdeburger Hafen bilden nicht nur die Endpunkte einer direkten städtebaulichen Wegeverbindung, sie haben auch atmosphärische Verwandtschaft



Hafenstädte wie Kopenhagen, Venedig oder Triest (Bild rechts) liefern Beispiele für innerstädtische, enge dreiseitige Bebauung der Hafenanlagen

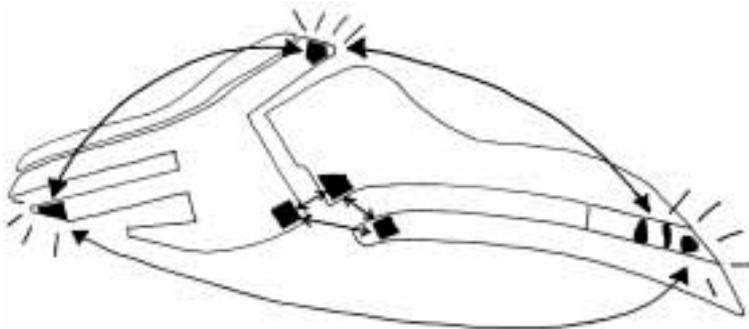


ÜBERSEEQUARTIER

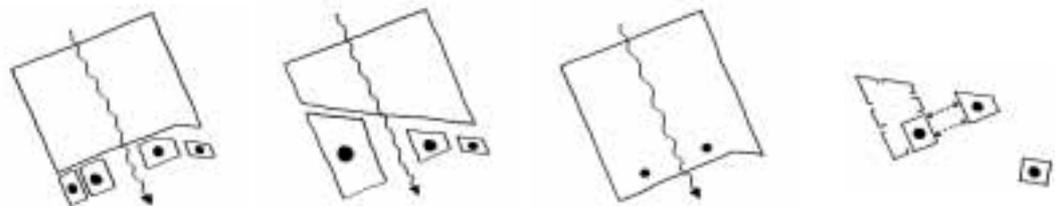
Der städtebauliche Höhepunkt des gesamten Raumes liegt an den südlichen Eckpositionen der Einmündung des Magdeburger Hafens in die Elbe, die zusammen mit dem Baakenhöft einen städtebaulich einmaligen Dreiklang bilden. Dieser Besonderheit trägt der Masterplan Rechnung, indem er an dieser Stelle das Überseequartier mit besonderen Nutzungen aus den Bereichen Kultur und Freizeit vorschlägt und architektonisch besonders herausragende Bauten verlangt.

Mit diesen Kultur- und Freizeiteinrichtungen, Geschäften und Lokalen, aber auch überregional bedeutenden Dienstleistungsflächen soll das Überseequartier rund um die Uhr zu einem pulsierenden Zentrum der HafenCity werden, das seine Qualitäten als innerstädtischer Wohn- und Arbeitsstandort ergänzt und unterstreicht. Dies kann nicht durch einen solitären, innenorientierten und vom übrigen Stadtgebiet völlig losgelösten Megakomplex erreicht werden, sondern nur durch einzelne Bausteine, die in einem inhaltlichen Zusammenhang entwickelt werden müssen, sich in die Körnung des städtebaulichen Gefüges einordnen und sich über die öffentlichen und halböffentlichen Räume mit der übrigen Stadt verflechten.

Der thematische Zusammenhang soll aus dem Genius Loci entwickelt sein, dem ehemaligen Hafenstandort mit all seinen vielfältigen maritimen und internationalen Bezügen, die die Geschichte und das Bild von Hamburg prägen. Daraus abgeleitete Themen wie Überseehandel und globale Wirtschaftsbeziehungen, Schifffahrt und aquatische Lebenswelten, Reise und Migration, Heimweh und Sehnsucht nach der Fremde, alte und neue Kommunikationsnetze sollen die inspirierende Klammer für die einzelnen Nutzungskomponenten sein. Ein Maritimuseum könnte als kulturelle Landmarke den Weg für die Entwicklung des Überseequartiers weisen. Von ebenfalls herausragender Bedeutung wird das Kreuzfahrtterminal sein, das in Kombination mit einem Hotel zwei Liegeplätze von 260 bzw. 240 Metern bedienen wird und schon heute seinen provisorischen Betrieb aufgenommen hat.



Die südlichen Eckpositionen an der Einmündung des Magdeburger Hafens in die Elbe bilden zusammen mit dem Baakenhöft einen städtebaulichen Dreiklang. An diesen attraktiven Lagen sind besondere Nutzungen aus dem Bereich Freizeit und Kultur vorgesehen, die im Zusammenhang mit dem Überseequartier stehen. Dieser Ort hat eine ähnlich prägnante Bedeutung wie das Kaiserhöft, die Ericusspitze oder das Zentrum nahe den Elbbrücken



Studie über die Einbindung bzw. Separation des Überseequartiers in das Quartier Magdeburger Hafen

Standorte besonderer Bedeutung: Magdeburger Hafen



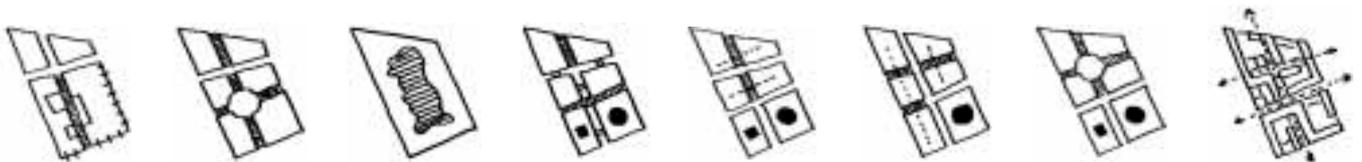
Das Kreuzfahrtterminal im Überseequartier lässt die Kreuzfahrer mitten im Zentrum der HafenCity landen



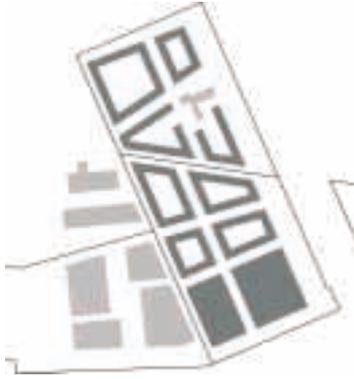
Von der Geschichte der Schifffahrt und des Reisens bis hin zum modernen Hafenumschlag könnten Themen des Überseequartiers sein



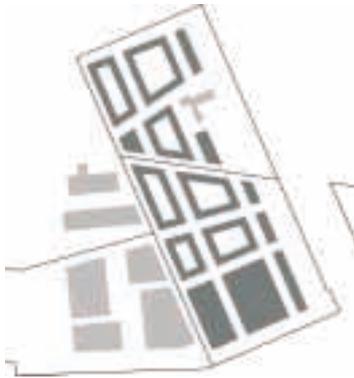
Ein Maritimuseum könnte zum kulturellen Wahrzeichen für die HafenCity werden



Vorstudien zu den städtebaulichen Strukturen des Überseequartiers



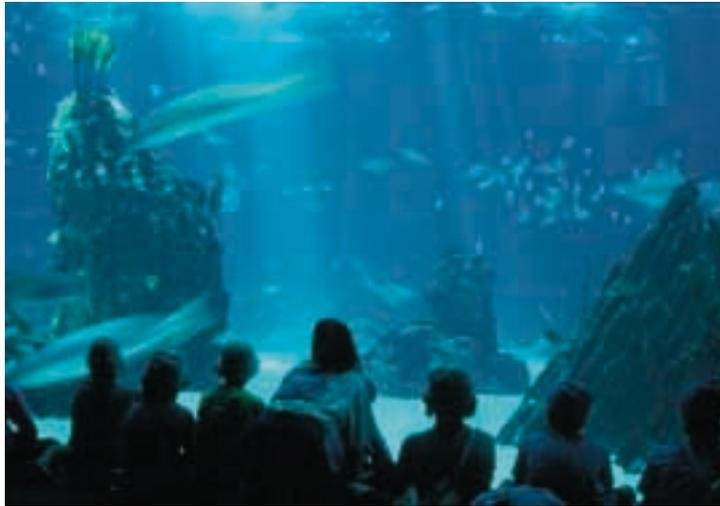
Modellstudie zur städtebaulichen Gliederung des Überseequartiers, die zur Qualifizierung des Masterplans angefertigt wurde. Variante mit annähernd gleichen Blockgrößen



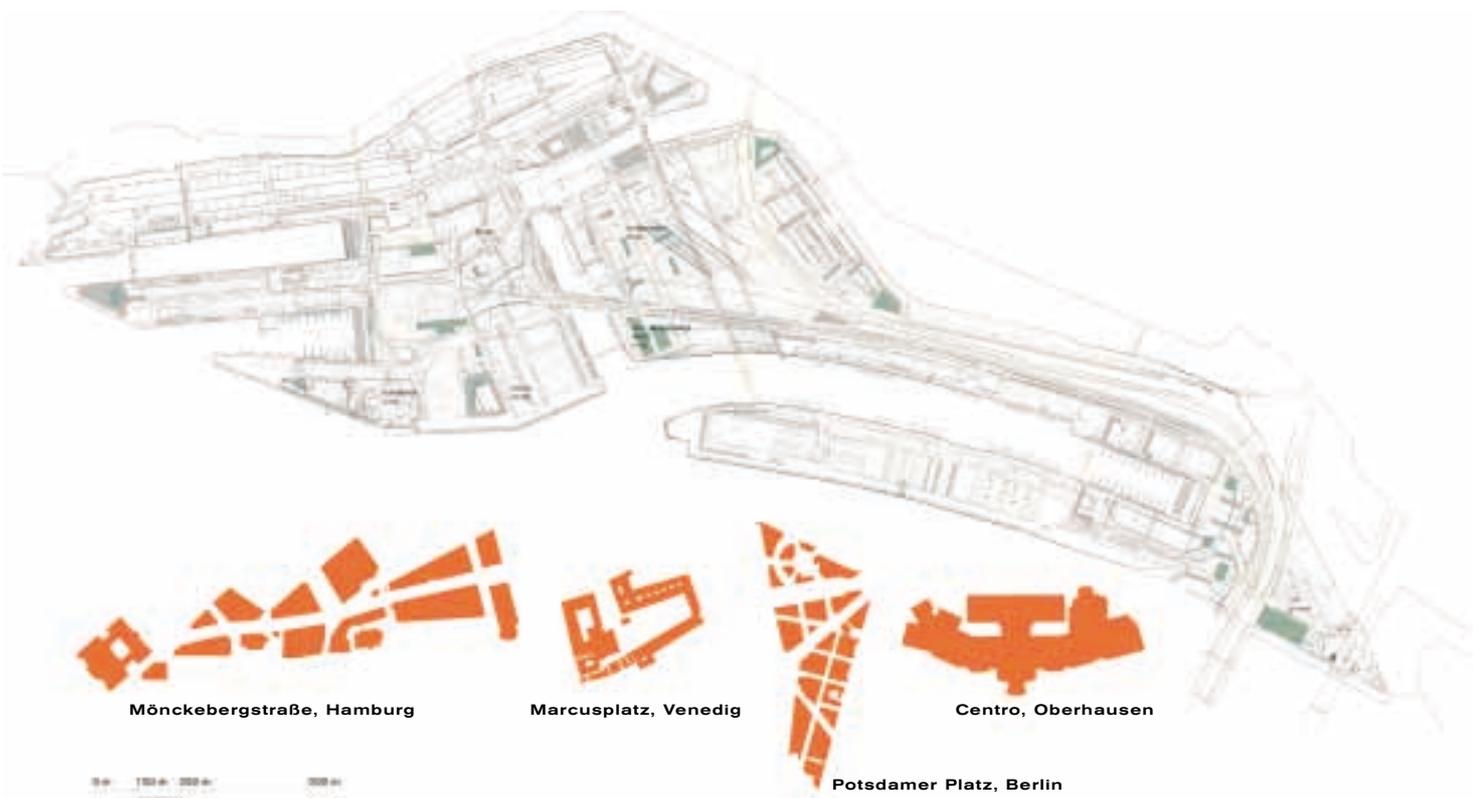
Modellstudie zur städtebaulichen Gliederung des Überseequartiers. Variante mit kleineren Blöcken und einer Bauzeile am Magdeburger Hafen



Modellstudie zur städtebaulichen Gliederung des Überseequartiers. Variante mit einer Diagonalstraße, die zwei städtische Plätze verbindet



Ein Aquarium und Einkaufsmöglichkeiten als denkbare Bausteine des Überseequartiers



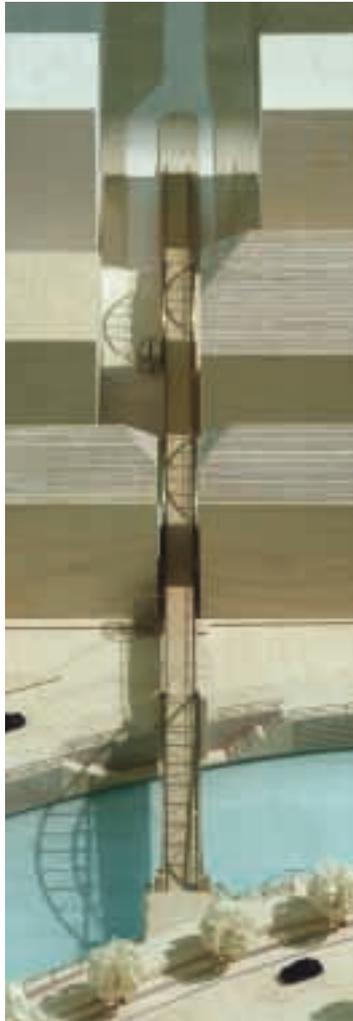
Das Überseequartier im nationalen und internationalen Größenvergleich



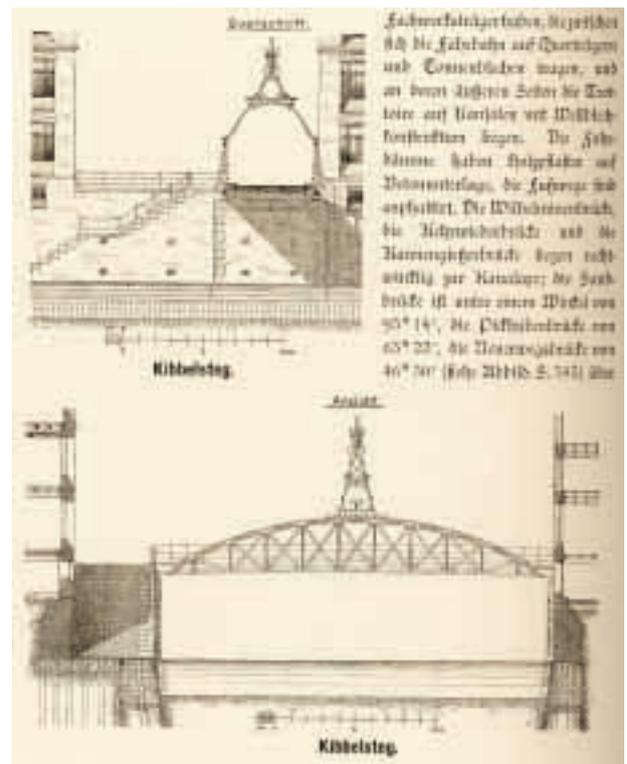
KIBBELSTEG-ACHSE

Die Kibbelsteg Brücken bilden für Fußgänger und Radfahrer eine neue direkte Wegeverbindung zwischen der heutigen Hamburger Innenstadt und der HafenCity. Bei Sturmflut dient sie als Zufahrt für Feuerwehr, Polizei und Sanitätsfahrzeuge. Die drei Brücken führen über den Zollkanal, das Brooksfleet und die Straße Am Sandtorkai und sind insgesamt 220 Meter lang. Das Architekturbüro von Gerkan Marg und Partner und das Ingenieurbüro Windels, Timm und Morgen haben die Brücken geplant. In ihrer Gestaltung orientieren sie sich an einer alten Brücke, die 1884 über das Brooksfleet gebaut und im Zweiten Weltkrieg zerstört wurde. Das stählerne Fachwerk und die Holzbohlen sind in Anlehnung an das historische Vorbild übernommen.

Die südlich an das Brückensystem anschließende Straße Kibbelsteg ist eine der zentralen Verkehrsachsen in der HafenCity. Sie verbindet die Straße Am Sandtorkai mit dem Strandkai. Die abwechslungsreichen Raumfolgen, die angrenzenden Hafenbecken, Parks und Plätze machen sie zu einem der attraktivsten Wege in der HafenCity.



Mit den Kibbelsteg Brücken wird eine neue Wegeverbindung zwischen der heutigen Innenstadt und der HafenCity hergestellt



Der historische Kibbelsteg führte seit 1884 über das Brooksfleet. Die Brücke wurde im Zweiten Weltkrieg zerstört

Am 9. April 2001 läutet der damalige Wirtschaftssenator Dr. Thomas Mirow den ersten Rammschlag für die Brücken Kibbelsteg ein



Der Kibbelsteg ist eine der wichtigsten Verbindungen der HafenCity. Die Innenstadt wird über diese Achse direkt mit dem Elbufer am Strandkai verbunden. Die Hafenecken im Westen und die neuen Parks bzw. Plätze im Osten machen den Kibbelsteg zu einer der abwechslungsreichsten Wegeverbindungen des neuen Stadtteils



Bei Nacht bieten die Brücken Kibbelsteg eine besondere Attraktion: In die Handläufe sind Leuchten eingelassen, die die Brücken als ein durchgängiges Band erscheinen lassen



Die Kibbelsteg Brücken sind nur Fußgängern und Radfahrern zugänglich,...



... im Notfall steht dieser hochwassersichere Weg den Rettungsdiensten zur Verfügung

Der Lageplan der Straße Kibbelsteg vor Kopf der Hafenbecken Sandtorhafen und Grasbrookhafen zeigt die Verknüpfung von Straßen- und Freiraumplanung. Für die Gestaltung des öffentlichen Raums in der HafenCity müssen Verkehrs- und Freiraumplanung Hand in Hand gehen



TRADITIONSHAFEN

Der alte Sandtorhafen ist der traditionellen Schifffahrt gewidmet. Die Kaianlage im Süden am Kaiserkai bleibt erhalten. Hier können größere Schiffe festmachen. Im Norden, entlang des Sandtorkais, und in der Mitte des Hafenbeckens sollen Pontons angelegt werden, an denen kleinere Traditionsschiffe des Hamburger Hafens ihre Liegeplätze haben. Die Pontons nehmen außerdem Pavillons und Kioske auf, in denen Waren verkauft und Informationen zu den Schiffen angeboten werden können. Die Pontonanlage wird so ausgebildet sein, dass kleinere Boote und Hafenbarkassen sie umfahren können. Sie wird über Stege erschlossen.



Der Sandtorhafen ist der traditionellen Schifffahrt gewidmet – eine Reminiszenz an seine Geschichte



Im Sandtorhafen konnten ab 1866 die Schiffe erstmals direkt am Kai festmachen und ihre Waren löschen





Der Hamburger Hafen hat eine über 800 Jahre währende Geschichte, ...



... deren Zeugnisse sein Bild auch weiter prägen sollen



In Zukunft werden im Sandtorhafen Traditionsschiffe des Hamburger Hafens anlegen



Die Pontonanlage in der Mitte des Sandtorhafens kann von kleineren Schiffen umfahren werden

MARINA GRASBROOKHAFEN

Der neue Grasbrookhafen zwischen dem Dalmann- und Kaiserkai im Norden und dem Strandkai im Süden wird für Freizeit- und Sportaktivitäten eingerichtet. Hier sollen rund 100 bis 150 Liegeplätze für Sportboote und einige Sonderliegeplätze für größere Boote mit einer modernen Sportboot-Marina und den entsprechenden Serviceeinrichtungen entstehen. Ein schwimmender Wellenbrecher in der Hafeneinfahrt kann in der Innenseite als Liegeplatz für Wassertaxis genutzt werden.

Das Kopfende des Grasbrookhafens soll, ähnlich wie am Sandtorhafen, mit Treppen attraktiv gestaltet werden. Hier bietet es sich zusätzlich an, ein Hafencafé einzurichten. Die Marina im Grasbrookhafen wird dem gesamten Quartier ein maritimes Flair verleihen. Insbesondere vom Wohngebiet am Dalmannkai und aus seinen wasserorientierten Wohnungen, aber auch vom Strandhöft und von seiner langen Uferpromenade ergeben sich vielfältige Einblicke in das sportliche Hafenleben.



Durch die neue Nutzung des Grasbrookhafens gewinnt das Quartier Dalmannkai eine besondere Attraktion



Funktionsplan der geplanten Marina im Grasbrookhafen

KREUZFAHRTTERMINAL

Die HafenCity wird durch die engen Bezüge zum Hafen und zur Schifffahrt leben. Dies macht den spezifisch maritimen Charakter der HafenCity aus. Die klassische Hafennutzung des Kreuzfahrtterminals hat dafür eine ganz zentrale Bedeutung. Schon heute gibt es zwischen dem Magdeburger Hafen und dem Strandkai zwei Liegeplätze, die den Kreuzfahrtschiffen seeschifftiefes Wasser und neuwertige Kaimauern bieten. Damit haben die Kreuzfahrer in Hamburg die Möglichkeit, mit dem Schiff direkt in das Zentrum der Stadt zu fahren. Das Kreuzfahrtterminal liegt genau in der neuen zentralen Achse vom Jungfernstieg entlang des Magdeburger Hafens bis zur Elbe. Es wird mit den entsprechend darum gruppierten Einrichtungen ein wesentlicher Baustein des Überseequartiers am Magdeburger Hafen sein – dem Zentrum des neuen Stadtteils.



Durch die zentrale Lage des Kreuzfahrtterminals haben die Kreuzfahrer in Hamburg die Möglichkeit, mit dem Schiff direkt in das Herz der Stadt zu gelangen



Schon heute landen an zwei provisorischen Liegeplätzen jährlich etwa 40 bis 50 Kreuzfahrtschiffe an. Rund 3.800 Passagiere können gleichzeitig abgefertigt werden

HAFENFÄHREN UND WASSERTAXIS

Die Hafenbecken und Kanäle der HafenCity sollen auch als Wasserstraßen genutzt werden. Die direkte Lage an der Elbe und die Nähe der Hafenbecken bieten sich für eine regelmäßige öffentliche Fährverbindung an. Im Verkehrskonzept des Masterplans sind am Kaispeicher A, am Strandkai, am Magdeburger Hafen und im Baakenhafen Haltestellen vorgesehen. Wassertaxis können dieses Angebot ergänzen.



Hamburg bietet attraktive Wasserverkehrsverbindungen,...



... die mit der Entwicklung der HafenCity weiter ausgebaut werden sollen



ÖFFENTLICHKEITSARBEIT | KESSELHAUS

Für die Hamburger Stadtentwicklung hat die HafenCity eine herausragende Bedeutung. Es werden fortlaufend Entscheidungen über die Erschließung neuer Flächen, die Gestaltung öffentlicher Räume getroffen. Es werden Wettbewerbe entschieden, Grundsteine gelegt, Baustellen eingerichtet und neue Gebäude eingeweiht. All das geschieht im Dialog mit der Öffentlichkeit, mit den Bürgern und Bürgerinnen der Stadt, mit ihren Besuchern, mit potenziellen Investoren und Fachleuten aus den Bereichen Architektur und Stadtplanung. Im HafenCity InfoCenter im ehemaligen Kesselhaus der Speicherstadt ist für eine solche Kommunikation, aber auch zur Information ein besonderer Ort geschaffen worden. Hier steht ein acht mal vier Meter großes Modell der HafenCity. Hier gibt es eine permanente Ausstellung. Die Geschichte des Planungsgebietes, der Städtebau, der Verkehr, aber auch Umwelt- und Hochwasserschutzfragen werden hier thematisiert und durch vielfältig ansprechende Medien vermittelt. Dazu zählt neben dem großen Modell auch eine Installation der zukünftigen Klangwelten in der HafenCity und ein Terminal mit der Website der HafenCity. Mit dem Studio Andreas Heller ist dieses vielfältige Ausstellungskonzept entwickelt worden. Spontane Gespräche, Diskussionen, aber auch vertiefendes Lesen und Studieren sind im Café des Kesselhauses möglich.



Am grossen städtebaulichen Modell können Besucherinnen und Besucher interaktiv die aktuellen Projekte in der HafenCity erkunden



Wissenstationen bieten mit Blätterbüchern, Hörstationen und Bibliotheken vertiefende Informationen



In der großen Halle des ehemaligen Kesselhauses bietet heute die Dauerausstellung des Hafencity InfoCenters alles Wissenswerte rund um über das Projekt Hafencity



Das Kesselhaus wurde im Jahr 2000 nach den Entwürfen des Architekturbüros von Gerkan, Marg und Partner umgebaut

BILDNACHWEIS

- Behörde für Bau und Verkehr,
Archiv des Oberbaudirektors
Seiten 10 bis 17, 29 oben, 31 Mitte
rechts, 35 Mitte rechts, 37, 52 unten
rechts, 55 unten, 74 oben und
Mitte links, 77 unten
- Frieder Blickle, Bilderberg
Seite 76 unten links
- Claudia Bönecke
Seite 69 rechts
- Karin Desmarowitz
Seite 20 Mitte und unten links
- Dorf Müller + Kröger
Seite 52 unten links und Mitte
- Klaus Frahm
Seite 78 oben, Seite 79 oben
und unten rechts
- Matthias Friedel
Luftbild Seiten 8/9 und 24/25
- Foto-Archiv Fuchs
Seite 51
- Christoph Gebler
Seiten 38 oben und unten,
40 unten, 41 unten
- GHS Gesellschaft für Hafen- und
Standortentwicklung mbH,
Fotoarchiv
Seiten 8 oben, 58 links, 67 oben links
- GM Architekten
Seite 74 unten
- Hamburg und seine Bauten
Seite 70 rechts
- hamburgplan, Kees Christiaanse /
ASTOC, Qualifizierung des
Masterplans
Seiten 29, 33, 34, 35 oben, 36,
58 unten, 59 unten, 60, 62, 63, 65, 68
- Jörg Hempel
Seite 19 oben
- HHLA Hamburger Hafen- und
Lagerhaus AG
Seiten 35 Mitte links, 76 unten rechts
- Milan Horacek, Bilderberg
Seiten 31 oben, 32 Mitte links
- Ingenieurbüro Dr. Binnewies
Schnitt Seite 28
- Joachim Kaiser, Fotoarchiv
Seite 73 unten
- Martin Klimas, Expo 2000
Hannover GmbH
Seite 67 unten
- Knabe + Knabe Ingenieurbüro
Seite 75 unten
- Wilfried Kneffel
Seite 57
- Michael Korol, GHS Gesellschaft für
Hafen- und Standortentwicklung
3D-Modell Seiten 8/9, 10 oben, 24/25,
26, 38, 43, 44, 51, 55, 58, 59 oben, 61,
62/63 unten, 64, 69 unten, 71, 72, 73
- Heiner Leiska
Seiten 19 unten, 70 oben und links,
71 unten
- MCP Media City Port
Seiten 52 oben, 53, 54
- Marian René Menges
Seite 56 unten links
- Reiner Nagel, GHS Gesellschaft für
Hafen- und Standortentwicklung mbH
Seiten 17 Mitte, 31 Mitte links,
69 oben links, 71 links
- Photo Alto
Seite 32 Mitte rechts
- Jan Ole Radach
Seite 78 Mitte und untere Reihe Mitte
- Rainer Schlautmann
Seiten 56 oben, 78 unten links und
rechts, Seite 79 unten links
- Peter Welz
Skizze Seite 45 unten
- Miriam Yousif-Kabota
Seite 18, 21
- Michael Zapf
Seiten 13 unten rechts, 16 unten links, 20
unten rechts, 27, 67 oben rechts, 73 oben
rechts, 75 oben rechts, 77 oben

IMPRESSUM

Herausgeber:

GHS Gesellschaft für Hafen-
und Standortentwicklung mbH
Am Sandtorkai 1
20457 Hamburg

In Zusammenarbeit mit der Behörde
für Bau und Verkehr der Freien und
Hansestadt Hamburg
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

Text:

Barbara Ehlers, Uwe Bodemann,
Olaf Bartels

Design:

Oechsle Büro für Gestaltung

Hamburg, Februar 2002
© 2002 all rights reserved

HAFENCITY



GHS

**Gesellschaft für Hafen-
und Standortentwicklung mbH**

Am Sandtorkai 1

20457 Hamburg

Telefon: +49 - 40 - 37 47 26 - 0

Telefax: +49 - 40 - 37 47 26 - 26

e-mail: info@HafenCity.com

www.HafenCity.com

HafenCity InfoCenter im Kesselhaus

Am Sandtorkai 30

20457 Hamburg

Speicherstadt

Telefon: +49 - 40 - 36 90 17 99

Telefax: +49 - 40 - 36 90 18 16

Behörde für Bau und Verkehr

Alter Steinweg 4

20459 Hamburg

Telefon: +49 - 40 - 42841 - 30 04

Telefax: +49 - 40 - 42841 - 30 10