

news

April 2021 Ausgabe 62



Gelebte Vielfalt

↑ Auf dem Weg zur Inklusion: Zu den Pionieren in der HafenCity gehört „Leben mit Behinderung Hamburg“. In einer Wohngemeinschaft in der Shanghaiallee bringt der Verein seit 2015 Menschen mit und ohne Handicap zusammen (Foto: Imbhh/Eibe Maleen Krebs)

Im Quartier Baakenhafen in der östlichen HafenCity entsteht eine besonders vielfältige Nachbarschaft. Immer mehr soziale Projekte sorgen dafür, dass Inklusion gelebt wird

Ben Dieterich wollte schon lange von zu Hause ausziehen, um in einer neuen Gemeinschaft zu leben. Doch das ging nicht. Der 28-jährige Hamburger gehört zu den Menschen, für die der klassische Wohnungsmarkt wenig bietet: Seit der Geburt an spastischer Zerebralparese erkrankt, ist er rund um die Uhr auf Assistenz angewiesen. „Wenn man älter wird, möchte man dennoch so selbstbestimmt wie möglich leben. Daher habe ich mich vor drei Jahren auf die Suche nach einer passenden Wohnung gemacht“, berichtet er. Im Dezember 2020 kam der große Tag, an dem er in das Wohnprojekt „Festland“ im Quartier Baakenhafen zog. Im fünften Stock des Neubaus an der Baakenallee hat er jetzt „eine echte Wohnung mit persönlicher Atmosphäre“, wie er betont, denn auch dies ist keine Selbstverständlichkeit für Wohnungssuchende wie ihn, auf die in sozialen und medizinischen Einrichtungen oftmals standardisierte Zimmer warten.

Die HafenCity kannte Dieterich bereits, er war schon mehrfach in der Elbphilharmonie gewesen. „Das war genau der Stadtteil, in den ich gerne

wollte“, erzählt er. „Mit seinen modernen Gebäuden hat er mich immer schon angesprochen.“ Von hier kommt er auch gut zur Hochschule für Angewandte Wissenschaften, die ebenfalls im Hamburger Zentrum liegt, und an der er Sozialarbeit studiert: „Ich wohne mittendrin und kann über den Tellerrand schauen, was sonst passiert. Ich kann am Leben der Stadt teilnehmen.“

Ein Heim für chronisch Kranke

„Festland“ wird von Hamburg Leuchtfeuer betrieben. Das Gebäude der gemeinnützigen Organisation wurde nicht zuletzt dank großzügiger Spendengelder erbaut. Es ist komplett barrierefrei und teilweise rollstuhlgerecht. Insgesamt 27 Ein- bis Dreizimmerwohnungen verteilen sich auf sieben Etagen. Chronisch kranke Menschen, die zum Beispiel mit HIV, multipler Sklerose oder den Folgen eines Schlaganfalls leben, finden hier langfristig ein Zuhause, auch wenn sie aktuell oder zukünftig auf Unterstützung und Pflege angewiesen sind. In demselben Gebäude

ist auch „Aufwind“ eingezogen, eine psychosoziale Begleitung für Menschen mit HIV oder anderen chronischen Erkrankungen, die ebenfalls unter das Dach der Stiftung Hamburg Leuchtfeuer gehört.

Sobald Corona es zulässt, wollen die neuen Bewohner in den beiden Gemeinschaftsräumen mit Küche zusammenkommen: kochen, Filme sehen, Spiele spielen, Besucher und Nachbarn einladen, alles natürlich freiwillig. „Gerade für diese Menschen ist es wichtig, dass kein Druck entsteht, denn sie sind aufgrund ihrer Krankheit nicht immer in der Lage, die Angebote anzunehmen“, sagt Festlands Leiterin Jeannine Kontny. „Vielleicht gibt es Tage, an denen es ihnen gerade nicht so gut geht und sie nicht teilnehmen können. Sich dafür nicht rechtfertigen zu müssen ist eine enorme Erleichterung.“

Fortsetzung auf Seite 2 →

Bestrickend

Nachhaltiges Modedesign in HafenCity und Umgebung

Seite 5–7



Verbindend

Anspruchsvoller Tunnelbau zur Integration des Oberhafenquartiers

Seite 8–9



Auf dem Weg zur Inklusion

Seit 2015 nimmt inklusives Wohnen in der Hafencity zunehmend Formen an. Damals war „Leben mit Behinderung Hamburg“ der Pionier: Im Quartier Am Lohsepark wurde ein Projekt mit fünf gemischten Wohngemeinschaften eröffnet. Jeweils vier Mieter, zwei Menschen mit und zwei ohne geistiges oder körperliches Handicap, teilen sich eine Wohnung mit einer offenen Küche und einem Gemeinschaftsraum. Die Bewohner ohne Behinderung sind Studierende und übernehmen zehn Stunden pro Woche Aufgaben der Alltags- und Freizeitbegleitung. Dafür wohnen sie mietfrei. Zwei weitere Wohngemeinschaften ohne studentische Mitbewohner kommen hinzu. Für die Pflege und Betreuung der Menschen mit Handicap sind professionelle Mitarbeiter zuständig. Für den Verein, in dem sich 1500 Familien mit behinderten Angehörigen zusammengeschlossen haben, war dies ein neues Modell. „Es war eine große Herausforderung, denn wir mussten ganz neue Strukturen entwickeln. Doch es hat sich gelohnt. Die Nachfrage nach inklusivem Wohnen ist groß“, sagt die Pressesprecherin Stefanie Könnecke.



Ben Dieterich kann trotz seiner chronischen Erkrankung in „Festland“ eigenständig wohnen (Foto: Miguel Ferraz)

Quartier der Generationen

Das Quartier Baakenhafen wurde von vornherein auf Vielfalt angelegt. Baugenossenschaften und -gemeinschaften, aber auch große Wohnungsgesellschaften schaffen auf Basis der Anforderungen der Hafencity Hamburg GmbH in diesem Quartier Wohnraum für Familien, Studierende und Senioren. Rund 40 Prozent der Wohnungen werden öffentlich gefördert. Die GWG-Gruppe verantwortet gemeinsam mit der Richard Ditting GmbH nur ein paar Hundert Meter weiter westlich vom Wohnprojekt „Festland“ das „Quartier der Generationen“. Hier sind sogar 80 Prozent der 373 Wohnungen für Studierende, Alleinstehende, Familien und Senioren öffentlich gefördert. Die Preisspanne liegt hier bei 6,60 bis 11,22 Euro pro Quadratmeter. Die Mieten der übrigen Wohnungen im „Quartier der Generationen“ sind preisgedämpft. Die Innenhöfe sind als Plätze der Begegnung konzipiert. In den Erdgeschoss rund um den zentralen Lola-Rogge-Platz ziehen der Discounter Aldi und ein Frischemarkt von Edeka ein. Auch die barrierefreie Gestaltung der öffentlichen Freiräume bildet einen wichtigen Schritt in Richtung Inklusion.

Zudem hat die GWG drei soziale Träger eingebunden: Die Hamburger Martha Stiftung wird 52 barrierefreie Wohneinheiten für ältere Menschen betreiben, die bei Bedarf ein Service- oder Pflegeangebot

in Anspruch nehmen können. Ein weiterer Partner ist die Alsterdorf Assistenz West mit 24 Wohnungen für Menschen mit körperlicher Behinderung. Zudem ist BHH Sozialkontor mit zwölf Apartments für Menschen mit geistiger Behinderung dabei. „Uns war es wichtig, dass wir bei diesen inklusiven Konzepten Partner mit an Bord holen, die ein entsprechendes Know-how mitbringen“, sagt Andreas Engelhardt, Vorstandsvorsitzender der GWG-Gruppe. „Ich hoffe, dass das Quartier von den Menschen angenommen wird und von Lebendigkeit und Verständnis füreinander getragen wird.“

An Ben Dieterich soll es nicht liegen. Er freut sich schon auf das Einkaufen und die Begegnungsmöglichkeiten in seiner neuen Heimat rund um den Lola-Rogge-Platz ab Sommer 2021. „Da können sich viele Synergieeffekte ergeben“, glaubt er. „Hier ist ein Ort, um nicht nur von Teilhabe zu reden, sondern sie wirklich zuzulassen.“

- www.hamburg-leuchtfeuer.de
- www.lmbhh.de
- www.gwg-gruppe.de
- www.martha-stiftung.de
- www.alsterdorf.de
- www.sozialkontor.de

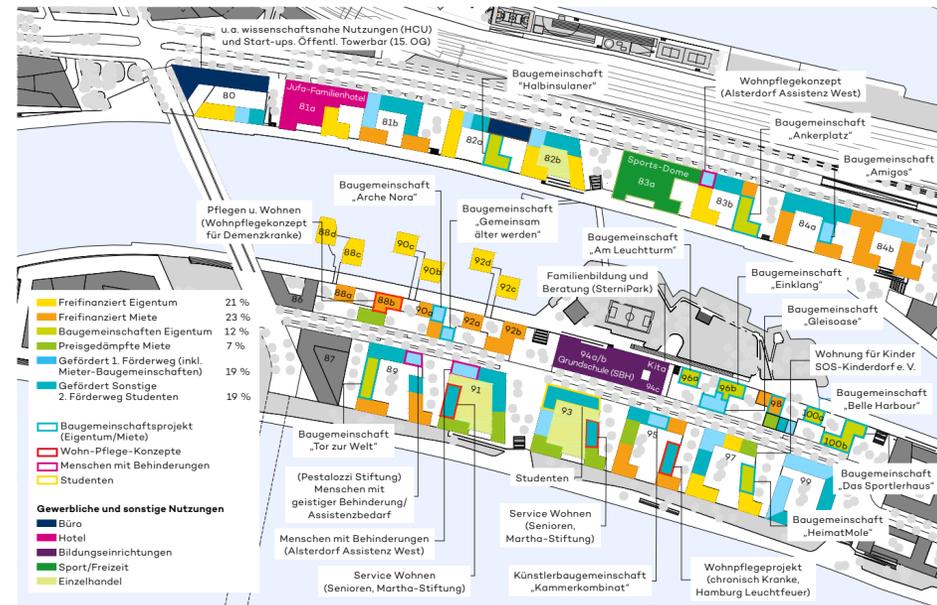


Jeannine Kontny kümmert sich um die täglichen Bedarfe der Bewohner von „Festland“ (Foto: Miguel Ferraz)

Gemeinsam kochen, Spiele spielen und mehr: die Wohngemeinschaft von „Leben mit Behinderung Hamburg“ 2016 (Foto: Miguel Ferraz)



Nach der Pandemie sollen sich auch die Gemeinschaftsorte in „Festland“ mit Leben füllen (Foto: Miguel Ferraz)



Übersicht zu den Wohnformen und Akteuren im Quartier Baakenhafen (Plan: Hafencity Hamburg GmbH)

Wohnalltag in der Hafencity

In der Reihe „Diskussionspapiere zur Hafencity“ liegt eine neue Studie zum Wohnen vor: Die Soziologen Marcus Menzl und Toralf González untersuchten auf Basis ausführlicher Interviews Zuzugsmotive und Lebensentwürfe von Bewohnerinnen und Bewohnern der zentralen Hafencity. Angehörige verschiedener Haushaltsformen (z. B. Alleinstehende, Paare, Familien) wurden befragt. Auch nachbarschaftliche Beziehungen und unterschiedliche Wohnformen (z. B. in Baugemeinschaften und -genossenschaften) kommen zur Sprache. Die Autoren können Vergleiche zu einer vor zehn

Jahren durchgeführten Erhebung in der westlichen Hafencity ziehen und damit sowohl Kontinuitäten als auch Veränderungen in der Wahrnehmung des Stadtteils als Wohnort deutlich machen.

Diskussionspapier zur Hafencity Nr. 4: Marcus Menzl/Toralf González: Wohnalltag in der Hafencity – Lebensentwürfe, Alltagsmuster und Nachbarschaften in der zentralen Hafencity, Juni 2020, 52 Seiten, kostenfrei

Download unter: www.hafencity.com/mediathek

„Gemeinschaft zum Aufwachsen“

Im Quartier Baakenhafen eröffnet auch eine Wohngruppe für Kinder und Jugendliche Torsten Rebbe, Leiter des SOS-Kinderdorfs Hamburg, erklärt die Hintergründe.

Sie bieten Kindern, die von ihren Familien getrennt werden, ein Zuhause. Unter welchen Umständen kommt es dazu?

Wenn Gewalt und Missbrauch an der Tagesordnung sind, kann das Familiengericht entscheiden, dass Kinder ein alternatives Zuhause erhalten. Unser neues Projekt im Quartier Baakenhafen wird acht Kindern und Jugendlichen zwischen 6 und 18 Jahren einen solchen Ort bieten. Das Projekt wird zu 95 Prozent durch ein staatliches Entgelt vom Jugendamt finanziert, zu 5 Prozent durch Spenden, etwa für Ferienfreizeiten, ein neues Fahrrad oder einen Computer. Fünf bis sechs Betreuerinnen und Betreuer sind im Schichtdienst vor Ort: Sie kommen zum Mittagessen und empfangen die Kinder, wenn sie aus der Schule oder von der Ausbildungsstätte zurückkehren. Sie machen mit ihnen Hausaufgaben, gestalten die Freizeit oder begleiten sie zu Terminen. Nach dem Abendbrot übernachten sie

dort, wecken die Kinder morgens, bringen sie auf den Weg zur Schule, waschen, kochen. Das ganze Programm eben ...

In welcher Phase befindet sich das Projekt?

Die Bauarbeiten haben vor Kurzem begonnen, im Sommer 2023 wollen wir einziehen. Der Bauherr Antaris wird eine vielfältige Nutzung schaffen: von sozialem Wohnungsbau über Eigentumswohnungen bis zu Geschäften. Die soziale Infrastruktur wird von Anfang an mitgedacht. Wir werden knapp 200 Quadratmeter mieten, verteilt auf zwei Etagen und verbunden durch eine Innentreppe, und eine preisgedämpfte Miete zahlen. Es ist schwierig, im Stadtgebiet so einen Ort mit bezahlbaren Flächen zu finden. Uns hat aber auch gereizt, dass in der Hafencity gerade etwas ganz Neues entsteht, das man mitgestalten kann.

Welche Rolle spielt die Nachbarschaft für Ihr Projekt?

Wir sind darauf angewiesen, dass die Nachbarn Verständnis für die Kinder haben und auch auf sie achten, als soziales Korrektiv. Wenn insgesamt acht Kinder und Jugendliche auf einem Haufen leben, dann ist da immer ein bisschen Thermik drin ... Umso mehr hoffen wir, mit den Nachbarn eine Gemeinschaft einzugehen, in der man Synergie schafft und in der Kinder gut aufwachsen können. Schließlich braucht es ein ganzes Dorf, um ein Kind zu erziehen.



Torsten Rebbe, 52, Leiter des SOS-Kinderdorfs Hamburg (Foto: Christina Koerte)

www.sos-kd-hamburg.de

Editorial



Eine „Tiefenkrise“, wie es der Zukunftsforscher Matthias Horx nennt, hat mit der COVID-19-Pandemie sichtbar gerade unsere Städte erfasst. Das Urbane und die Begegnungsfähigkeit an sich scheinen infrage zu stehen. Gerade die Hafencity Hamburg GmbH, die vier große Stadtentwicklungsvorhaben in Hamburg verantwortet, muss sich der Frage nach den Konsequenzen stellen. Wie kann die Post-Pandemie-Ausrichtung der inneren Stadt aussehen? Können die Leitbilder der gesunden Stadt zur Orientierung dienen? Oder ist, etwas weiter gefasst, die Resilienz der Stadt das neue Paradigma?

Anders als manche anderen glaube ich nicht, dass wir das Leitbild der kompakten Stadt zu den Akten legen müssen. Oder sollten. Es muss uns künftig sogar eine „doppelte kompakte“ Stadt gelingen: durch Bebauung verdichtet, aber auch durch durchdrachte Grün- und Freiraumqualitäten sowie durch noch flexiblere Wohn- und Arbeitsformen geprägt. Wir werden künftig zwei Arbeitsorte haben. Büros werden sich dadurch verändern, aber nicht notwendigerweise verkleinern. Wir brauchen daher innovative nachhaltige Bürogebäude – wie z. B. im Quartier Elbbrücken –, die sich flexibel auf die Arbeitsbedürfnisse des hybriden und mobilen Arbeitens einstellen. Neue Wohnformen werden sich – wie im Quartier Baakenhafen – mit neuen Gemeinschaften und inklusiven Angeboten durchsetzen.

Ganze Stadtteile müssen – wie der Innovationsstadtteil Grasbrook – ressourcenschonend und klimaneutral entwickelt werden. Diese Aufgabe stellt sich in der Post-Coronastadt besonders. Die „Stadt der kurzen Wege“ mit ihrer Nutzungsmischung und aktiven Mobilität wird wichtiger denn je. Wie aufwendig diese im Einzelnen aber herzustellen ist, zeigen wir mit unserer Reportage über einen neuen Verbindungstunnel zwischen dem Oberhafenquartier und der zentralen Hafencity. Innenstädte müssen unterdessen ihre Nutzungsmischung verstärken, wie es etwa das Überseequartier vorlebt.

Doch es kommt nicht nur auf „große Vorhaben“ an, sondern auf die Haltung des Einzelnen. Wie viel jede und jeder von uns bewegen kann, zeigt unser Porträt einer Hafencity-Bewohnerin, die sich für Bildung zum Thema Ozeane und Klima einsetzt. Auch Produktion und Lieferketten können, nicht zuletzt dank des wachsenden Bewusstseins aufseiten der Konsumenten, nachhaltiger gestaltet werden. Welche Chancen darin liegen, zeigt unser Bericht über drei ungewöhnliche Modelabels aus der Hafencity und ihren Nachbarquartieren Rothenburgsort und Veddel.

Es sind ohne Frage hochgradig anspruchsvolle Aufgaben an uns und an die Stadtentwicklung der Zukunft. Aber es sind auch Chancen, die eine Ermöglichungsplanung meistern muss. Wenn es uns gemeinsam gelingt, erhält die Pandemie im Rückblick vielleicht eine andere Funktion: Dann wäre sie ein Beschleuniger, der neue intelligente Entwicklung forciert und zu ihrem Durchbruch beiträgt.

Viel Spaß bei der Lektüre wünscht Ihr

J. Bruner-Berendy

Überseequartier und City

Ist das Überseequartier eine Gefährdung für den Kern der inneren Stadt Hamburgs oder ist es für die Post-Corona-Stadt besonders zukunftssicher und resilient aufgestellt?

Ein Diskussionsbeitrag von Prof. Jürgen Bruns-Berentelg

Im Kern der inneren Stadt überlagern sich gegenwärtig zwei Bedrohungskulissen: einerseits der grundsätzliche Bedeutungsverlust des stationären Einzelhandels – der Kaufhäuser, der Fachgeschäfte und der Ketten – durch den stark zunehmenden Onlinehandel und andererseits der grundsätzliche Bedeutungsverlust stationärer Büroarbeit trotz noch im letzten Jahrzehnt steigender Nachfrage. Eine zunehmend hybride Arbeitskultur, die bereits vor der Coronakrise sichtbar war, erfordert künftig zwar immer noch einen festen, aber zumindest auch einen mobilen Arbeitsplatz. Tendenziell hat das auch Einfluss auf die traditionelle Nutzung der Obergeschosse in den Citys der großen deutschen Städte, und Hamburg bildet keine Ausnahme. Die aktuellen Pandemiebeschränkungen, die mit Schließungen der Einzelhandelsgeschäfte und Gastronomie verbunden sind, sind aber auch die Büros bis auf wenige Arbeitsplätze entleeren, verstärken diese Effekte dramatisch. Das ganze Geschäftsmodell der City mit der Konzentration auf zwei profitable Kernfunktionen und in deren Gefolge der Externalisierung weniger wertschöpfender Nutzungen, in den letzten Jahrzehnten getrieben durch immer höhere Boden- und Immobilienpreise, ist infrage gestellt. Fachleute sind sich einig: Die City benötigt einen weitreichenden Diversitätswandel (z. B. Sascha Anders, Stefan Kreutz, Thomas Krüger: *Corona und die Folgen für die Innenstädte IZR Informationen zur Raumentwicklung 4/2020*).

Was bedeutet das vor diesem Hintergrund für die Hafencity und insbesondere für das Überseequartier? Stellt seine Entwicklung eine Gefährdung für den Kern der inneren Stadt Hamburgs dar oder ist es für die Post-Corona-Innenstadt besonders zukunftssicher und resilient aufgestellt?

Diversifizierte Nutzungsmischung

Das Überseequartier weist genau jene markante Nutzungsmischung auf, die von der City so oder so ähnlich von Stadtforschern für die Zukunft gefordert wird. Einem Anteil von 23 Prozent Handelsflächen stehen 30 Prozent Wohnflächen (mit über 1000 Wohnungen) und 24 Prozent Büroflächen gegenüber. Als weitere Differenzierungsnutzungen kommen 14 Prozent Hotel, 4 Prozent Gastronomie, 3 Prozent Kultur und 2 Prozent Kreuzfahrtterminalflächen auf gut 14 ha hinzu. Die Handelsflächen im Südtel werden rund 200 Läden umfassen, im Nordteil finden sich bereits rund 40 Geschäfte und zehn Gastronomiebetriebe sowie drei Hotels und ein Kino. Die Größenordnung lässt ein touristisch attraktives und breites Angebot zu. Die Einzelhandelsnutzungen sind eingebettet in einen attraktiven urbanen Nutzungsmix, darunter zwei Kinos, zusätzliche Entertainmentnutzungen, Gastronomie und wassernahe öffentliche Flächen. Die Attraktivität auch für eine Abendnutzung ist damit erkennbar höher als die in bestehenden Citystrukturen. Ökonomisch ist eine solche Struktur viel resilienter und kann im Laufe der Zeit besser mit strukturellen Anpassungen reagieren, aber auch antizipierend mit Nutzungsinnovationen Vorreiter sein.

Weiterentwicklung statt Replikation

Zum maritimen und architektonisch anspruchsvollen Markenkern Hamburgs zählen die Alster und

die Elbe. Die gewachsene innere City berührt die Binnenalster; die Hafencity und insbesondere das Überseequartier aber dehnen die Cityfunktionen bis zur Elbe aus. Dem Überseequartier fällt dabei die wichtige Rolle zu, das „Place Making“ für den erweiterten Markenkern Hamburgs in Elblage zu übernehmen: Seine architektonische Einbettung, seine städtebaulich offene Struktur und die vielfältigen dort angesiedelten Funktionen sorgen für einen fließenden Übergang der Cityaktivitäten bis zum Elbufer und zur Hafenslandschaft. Visuell gelingt dank der Gebäudekubaturen und der Backsteinfassaden zudem die Anknüpfung an die Speicherstadt. Die Referenz an die maritime Tradition wird durch den Baustein des Kreuzfahrtbetriebs weiter gestärkt. Besucherinnen und Besucher des Überseequartiers werden nicht nur in eine Einkaufswelt versetzt. Sie spüren die Nähe zur Elbe über Gerüche, Hafengeräusche oder die sehr präsenten Wasservögel.

Das Überseequartier ist durch einen anspruchsvollen Prozess der architektonischen und konzeptionellen Gestaltung gegangen, statt sich mit dem Bau einer geschlossenen, zeitgeistig geprägten Handelsimmobilie zu arrangieren. In dem noch im Bau befindlichen Süden besteht sie aus vierzehn separaten, aufeinander abgestimmten Gebäuden, im Norden aus zehn. So verspricht dieser Ort eine Stärkung der City-Identität mit einem neuen Einkaufsmilieus und damit auch eine neue Anziehungskraft für den zurzeit daniederliegenden nationalen und internationalen Tourismus Hamburgs zu entfalten.

Positive Effekte für Kultur

Das Überseequartier generiert mit seinem Besucherüberschuss auch positive Effekte für die kulturellen Institutionen im Umfeld – die Elbphilharmonie, das Internationale Maritime Museum, der Designxport, das Weltkulturerbe Speicherstadt oder künftig das neue Ballettmuseum und das Dokumentationszentrum zum Gedenkort Hannoverscher Bahnhof: Alle diese Orte werden von einer zusätzlichen Besucherdichte durch Kuppelwirkungen profitieren. Die Zahl der künftigen Besucher des Überseequartiers wird auf 30.000 bis 50.000 an normalen Tagen geschätzt. Die kulturellen Institutionen liegen in kurzer, fußläufiger Entfernung und schaffen einen zusätzlichen Anlass, durch die Hafencity zu flanieren, diese Orte gezielt anzustreben oder von ihnen ausgehend das Überseequartier aufzusuchen. Auf dem Weg kann die eine oder andere besondere Nutzung in den Erdgeschossen entdeckt werden. So können auch Lagen wie der Kaiserkai, rund um den Magdeburger Hafen oder am Lohsepark neben ihrer eigenen Zielkundschaft von den zusätzlichen Besuchern profitieren. Die Geschäfte, Gastronomiebetriebe, Manufakturen und Dienstleister in den Erdgeschossen können sich weiter ausdifferenzieren und auch ökonomisch stabilisieren, sodass der urbane Charakter der Hafencity mit seiner Vertikalität der Nutzungsmischung insgesamt gestärkt wird.

Beitrag zu nachhaltigem Konsum?

Aus einer konsumkritischen Nachhaltigkeitsperspektive mag sich die Frage stellen, ob unter den Bedingungen des „Überkonsums“ heute zusätzlicher Einzelhandel überhaupt noch gerechtfertigt werden kann. Die Frage lässt sich im Übrigen für die

City insgesamt stellen, aber der alleinige Blick auf die stationären Einzelhandelsflächen wird der Diskussion nicht gerecht – und er verstellt eher den Blick auf die zugleich stetig wachsende Bedeutung des Onlinehandels, die durch eine Ausdünnung des City-Einzelhandels nicht aufgehoben wird. Die Frage müsste daher eher lauten, welchen Beitrag das Überseequartier zu einem stärker nachhaltig orientierten Konsum leisten kann. Hier ist von Vorteil, dass die institutionelle Struktur des Überseequartiers nicht auf hohen Boden- und Mietpreisen wie die der im Wettbewerb eher atomistisch agierenden Grundeigentümer der City basiert, sondern auf einem anderen Preisniveau auch für Produkte des nachhaltigen Konsums und neue Trends, die sich erst einen breiten Markt erobern müssen, anschlussfähig ist (vgl. den Bericht über nachhaltige Mode S. 5–7). Zudem bricht das institutionelle System des in einer Hand gebündelten Eigentums der Handelsflächen in den vierzehn Häusern des südlichen Überseequartiers mit der Dynamik der Ertragsmaximierung einzelner Gebäude. In der City fehlt im Gegensatz hierzu ein starker kollektiver Akteur, der ein ambitioniertes breites Produktangebot über die Differenzierung der Anbieter entwickeln kann – ein Angebot, in dem sich natürlich die klassischen Angebote des Einzelhandels wiederfinden, aber verstärkt auch Aspekte des nachhaltigen Konsums. So kann der Standort nicht nur für das klassische Kundenspektrum, sondern auch für alternative Kundennilieus attraktiv gemacht werden.

Ankerpunkt für Transformation

Vor diesem Hintergrund müssen die zwei zentralen Einwände gegen das Überseequartier – dass es den Einzelhandel in der bestehenden City bedrohe und dass weitere Einzelhandelsflächen per se völlig überflüssig seien – bewertet werden. Die Gefährdung der City geht eher von dem einzelbetrieblichen wirtschaftlichen Handeln der Grundstückseigentümer aus – von der Maximierung von Bodenpreisen und Mieten mit der Folge eines langanhaltenden Verlustes an urbaner Diversität und Kapazität im Wettbewerb der Gebäudeeigentümer. Dies ist eine Selbstgefährdung, die dringend einer Korrektur bedarf und nur durch starkes kooperatives Handeln und durch institutionelle Koordination überwunden werden kann. Unterdessen erzeugt das Überseequartier unter dem Aspekt neue Chancen, dass es den urbanen maritimen Markenkern Hamburgs ausweitet, die Integrationswirkung prägender kultureller Orte ergänzt, die Urbanität und die vertikale Nutzungsmischung der Hafencity stärkt und das Potenzial neuer Konsumpfade anlegt. Das Überseequartier ist keine Gefährdung, sondern ein Ankerpunkt für die notwendige Transformation der City. In der Post-Corona-Stadt wird es noch bedeutsamer.

www.ueberseequartier-nord.de
www.ueberseequartier.de



Fairträglich

Qualität und Regionalität, soziales Engagement und Integration: Drei Modelabels setzen in der Hafencity und Umgebung auf nachhaltige Standards

↑ Stefan Eckerts jüngste Kollektion im Showroom auf dem Überseeboulevard (Foto: Miguel Ferraz)

„Mit dem Handwerk fängt es an“

Stefan Eckert hat sein gleichnamiges Modelabel im Jahr 2009 gegründet. Zuvor arbeitete der 43-Jährige für den berühmten Designer Alexander McQueen und besuchte die renommierte Meisterklasse des Central Saint Martins Colleges in London. Seine Kollektion fertigt er in der Hafencity

Was bedeutet Nachhaltigkeit für Sie?

Für mich hat Nachhaltigkeit drei wichtige Aspekte: die soziale Komponente, die Materialherkunft und die Beständigkeit des Produkts. Alle drei gehören zwingend zusammen. Wenn ich Biomaterialien verwende und die von Kindern in Bangladesch zusammennähen lasse, dann ist das nicht nachhaltig. Dasselbe gilt, wenn ich in Deutschland produziere und billiges Material nehme, das nach wenigen Wochen auseinanderfällt. Legt man diese Kriterien an, ist längst nicht alles nachhaltig, was unter diesem mittlerweile inflationär gebrauchten Begriff verkauft wird.

Wie spiegeln sich die Prinzipien zum Beispiel in Ihren exklusiven Lederjacks wider?

Wir produzieren hier in der Hafencity. Wir arbeiten ausschließlich mit Tierhaut, die sonst bei der Fleischproduktion weggeworfen wird, und machen ein hochwertiges Kleidungsstück daraus, das man theoretisch ein Leben lang tragen kann. Die Kunden kommen zu uns, um sich besondere Stücke anfertigen zu lassen. Einige sparen sogar eine Weile dafür. Auch ich selbst besitze nicht zehn Lederjacks. Die, die ich gerade an habe, habe ich seit einem Jahr und trage sie jeden Tag.

Trotz Ihres prägnanten Stils verstehen Sie Ihren Beruf vor allem als Handwerk. Woher kommt diese Bodenständigkeit?

Als gelernter Schneider bin ich überzeugt: Das Handwerk zu beherrschen ist der Anfang von allem. Erst auf dieser Basis kann man kreativ werden. Wer sein Handwerk nicht liebt und sich nicht mit Schnittkunst, Verarbeitung und Passform auseinandersetzt, kann auch kein gutes Design machen. In einem wertigen Kleidungsstück steckt vor allem sehr viel Wissen und Arbeit.



Seit wann haben Sie Ihr Atelier in der Hafencity und warum haben Sie den Standort gewählt?

Seit November 2013 sind wir hier am Überseeboulevard. Für mich ist die Hafencity Hamburgs spannendster Stadtteil, weil sie offene, kreative und individuelle Leute anzieht. Hier herrscht Aufbruchsstimmung, das inspiriert mich.

www.stefan-eckert.com

↑ Lederjacks sind sein Markenzeichen: Stefan Eckert in seinem Atelier (Foto: Miguel Ferraz)

Fortsetzung auf Seite 6 →

Avantgarde aus Rothenburgsort: Thomas i Punkt



↑ Langjähriges Know-how: Thomas i Punkt pflegt sein Team mit erfahrenen Näherinnen und Strickerinnen. (Foto: Miguel Ferraz)

Egal ob verrückt, verlottert oder dezent – Kleidung ist unsere Wohnung auf der Bühne des Lebens. Niemand weiß, ob man sich mit ihrer Hilfe zeigen, verhüllen oder gar verschwinden will. So entsteht Freiheit, Vergnügen, Spaß, Rollenspiel.“ Die Kleidung, die den Theaterintendanten Joachim Lux zu diesen Gedanken über Mode und Identität inspiriert hat, stammt aus dem Hamburger Stadtteil Rothenburgsort. Nahe der Billhorer Brückenstraße im Stadtteil Elbbrücken entsteht die Marke OMEN von Thomas i Punkt, die nicht nur Lux als Leiter des renommierten Hamburger Thalia Theaters, sondern viele andere Kulturschaffende schätzen. Der integrierte Prozess vom Entwurf bis zu Fertigung und Verkauf (normalerweise in zwei Geschäften in der Hamburger Innenstadt, pandemiebedingt auch über einen neuen Online-shop) hat hier bereits seit Jahrzehnten Tradition.

Regionale Produktion

„Seit den Anfängen in den 1970er-Jahren haben wir stets eng mit regionalen Näh- und Strickbetrieben zusammengearbeitet. Doch Ende der 1990er-Jahre mussten immer mehr dieser Betriebe schließen. Wir haben viele Mitarbeiter und ihr Know-how übernommen und auf diese Weise unsere eigene Produktion aufgebaut“, erklärt Iris Friese, die Thomas i Punkt gemeinsam mit ihrem Vater und ihrer älteren Schwester leitet. Von Woll- und Stofflagern über Strick- und Nähmaschinen bis zu Foto- und Designstudio samt ca. 40 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern: All das findet in dem unauffälligen Backsteingebäude Platz, das Thomas Friese in den 1980er-Jahren übernahm, um seiner Idee von Mode Gestalt zu verleihen: ganzheitlich und avantgardistisch, hochwertig und prägnant, zugleich aber auch bodenständig und lebensnah. „Manche Kunden bitten uns, dass wir das gleiche Kleidungsstück, das sie zehn Jahre oder mehr getragen haben, genauso wieder anfertigen“, berichtet Iris Friese.



Zukunftspläne

Der wachsende Trend zu nachhaltiger fairer Mode gehört somit zur Firmen-DNA von Thomas i Punkt ebenso wie das Motto „think global, act local“. Während die Kleidungsstücke von OMEN bis nach Südafrika verschickt werden, ist der Betrieb in Rothenburgsort fest verwurzelt. Das zeigt sich seit 2015 auch in dem Projekt Entenwerder1: Auf einem Schwimmponton am nahe gelegenen Elbpark Entenwerder haben die Friese einen lebendigen Treffpunkt für Nachbarn und Besucher geschaffen. In Kooperation mit der Freien und Hansestadt Hamburg realisierten sie eine begehbare Skulptur, die für Ausstellungen und Meetings genutzt werden kann, kombiniert mit einem Café und sozialen Angeboten für Kinder.

In Zukunft möchte Thomas i Punkt auch die geplante Öffnung des früheren Branntweinmonopolgeländes für den Stadtteil voranbringen. Das Konzept für eine Verlagerung der Produktion in die nahe gelegene denkmalgeschützte Halle ist erarbeitet und könnte mit den Nutzungskonzepten von Stadtteilinitiativen kombiniert werden.

www.thomaspunkt.de

↑ Iris Friese im Wolllager: Von der Materialwahl bis zu den letzten Verarbeitungsschritten geht es um Ausdruckstärke und Qualität (Foto: Miguel Ferraz) ↓

Jochen Ambacher, Lucia Stolle, Ahmad Deeb, Zübeyde Bildir und Nesrin Kaya (v. l. n. r.) vor der mittlerweile zu eng werdenden Produktionsstätte (Foto: Miguel Ferraz)



Strickkunst und soziale Integration: das Atelier Made auf Veddel

Wenn Zübeyde Bildir über ihre Arbeit spricht, geht ein Leuchten über ihr Gesicht. Die 48-Jährige kam als junge Frau aus Istanbul nach Hamburg. Für das Atelier Made auf Veddel im stark migrantisch geprägten Nachbarbezirk der Hafencity kann sie in ihrem Beruf arbeiten, der zugleich ihre große Leidenschaft ist. Gemeinsam mit ihren 14 Kolleginnen und Kollegen strickt, häkelt und schneidert Bildir hochwertige Einzelstücke, bestimmt für die Couture-Kollektion der Hamburger Designerin Sibilla Pavenstedt ebenso wie für andere Modeschöpfer, Start-ups und Unternehmen. Ihre Handwerkskunst ist sogar ganz offiziell Kunst: Für die Hamburger Kunsthalle hat sie Bilder berühmter Maler nachgestrickt, die bei einer Auktion versteigert wurden.

Gegründet wurde Made auf Veddel vor zwölf Jahren von Sibilla Pavenstedt als Verein zur Integration und Förderung von Frauen mit Migrationshintergrund. Der Gedanke dahinter: In den Herkunftsländern der Frauen hat Handarbeit eine lange Tradition. Ihr oftmals großes Geschick auf diesem Gebiet soll es ihnen ermöglichen, in Deutschland ihr eigenes Geld zu verdienen.

Gemeinschaft stärken

Für die Frauen, die hier auch Deutschunterricht bekommen, ist es aber noch viel mehr: Durch die gemeinsame Arbeit fühlen sie sich in eine Gemeinschaft eingebunden. Kolleginnen sind Freundinnen geworden und umgekehrt. Viele von ihnen arbeiten von zu Hause und können sich die Arbeitszeit frei einteilen. Für Zübeyde Bildir war das besonders wichtig, als ihre heute erwachsenen Kinder noch jünger waren.

„Mittlerweile sind wir ein Unternehmen“, erklärt Jochen Ambacher, Designer bei Sibilla Pavenstedt, der das Atelier Made auf Veddel gemeinsam mit einer Kollegin leitet. Auch der erste Mann ist mit im Produktionsteam: Ahmad Deeb. Der 45-jährige Industrieschneider aus Syrien arbeitete sechs Jahre in Teilzeit für Made auf Veddel und hat gerade einen Vollzeitvertrag unterschrieben. Auch für ihn ist das ein Glücksfall. Auch er strahlt, wenn er davon erzählt.

Immer häufiger ist bei Made auf Veddel auch die ökologische Nachhaltigkeit Thema: In Kooperation mit der Manufaktur des Möbelhauses Cramer hat



↑ Häkelkunst: Handarbeitstraditionen aus verschiedenen Ländern werden bewahrt und weitergegeben (Foto: Miguel Ferraz)

das Atelier aus alten Sesseln und Stoffresten neue einzigartige Vintage-Sessel gefertigt. Für die Bezüge der Upcycling-Möbel wurden ausschließlich Verschnitte aus der Cramer Polstermanufaktur verwendet.

Positiver Corona-Effekt?

Insgesamt sei man bisher glimpflich durch die Pandemiezeit gekommen, berichtet Ambacher: „Wir haben sehr früh Masken genäht, die von der Drogeriekette Budnikowsky verkauft wurden. Zu dem Zeitpunkt war das noch ganz neu.“ Aufgrund von Reisebeschränkungen und Lieferengpässen werde das Unternehmen zudem sogar verstärkt als alternativer Produktionsstandort wahrgenommen. „Zuvor war es gängige Praxis, Aufträge nach Asien oder Osteuropa zu vergeben, doch diese Praxis funktioniert jetzt nicht mehr so uneingeschränkt“, erklärt Ambacher. Ob das Re-Shoring der Textilproduktion ein dauerhafter Effekt ist, bleibt abzuwarten – wenn es aber so wäre, hätte die Coronakrise sogar einen positiven Effekt auf die nachhaltige Entwicklung der Modebranche.

www.madeaufveddel.de

Bye-bye Fast Fashion

Das Modelabel JAN 'N JUNE in der Speicherstadt wird von Anna Bronowski und Juliana Holtzheimer betrieben. Für ihre nachhaltigen Shirts, Pullover und Blazer verwenden die jungen Designerinnen Baumwolle und Leinen in Bioqualität, Stoffe aus Holzfasern sowie Kunststofffasern aus Recyclingmaterial. Gefertigt wird die Damen- und Herrenmode in Portugal und Polen. Der Name JAN 'N JUNE ist übrigens aus Januar und Juni, den Geburtsmonaten der beiden Gründerinnen, zusammengesetzt.

www.jannjune.com



↑ Die Baustelle mit Blick auf die Pfeilerbahn vom Quatier Oberhafen aus gesehen (Foto: Thomas Hampel)

Ein neuer Tunnel soll die zentrale HafenCity mit dem Oberhafenquartier verbinden. Der Bau verläuft mitten unter den Gleisen zum Hamburger Hauptbahnhof

An einem kalten sonnigen Februartag steht Nicolas Körting am Rande einer großen Brachfläche im Oberhafenquartier. Baufahrzeuge und schwere Maschinen machen sich auf dem verschneiten Boden zu schaffen, im Hintergrund gleitet ein ICE vorbei. „Das gesamte Gelände in diesem Teil der HafenCity war früher von Bahninfrastruktur bestimmt. Hier befanden sich der frühere Hamburger Hauptgüterbahnhof, die Hafenbahn und vieles andere. Heute verläuft hier die Hauptstrecke des Bahnverkehrs in Richtung Bremen und Hannover zwischen dem Hamburger Hauptbahnhof und den Elbbrücken“, erzählt Körting, der das Büro Körting Ingenieure leitet. Das Hamburger Familienunternehmen in dritter Generation kennt sich mit der Entwicklung des Gebiets aus – auch damit, dass sich der Oberhafen seit 2010 stetig zum Kreativ- und Sportquartier wandelt. Werkstätten, Co-Working-Spaces, Veranstaltungsräume und Gastronomie haben sich in den lang gestreckten ehemaligen Lagerhallen, die von der HafenCity Hamburg GmbH (HCH) sukzessive ausgebaut werden, bereits angesiedelt. Auf der Brache im hinteren Teil entstehen ein Fußballfeld und Schulsportflächen, die vom künftigen Schulzentrum am Lohsepark, aber auch von Vereinen und Nachbarschaftsakteuren gemeinsam genutzt werden können. Dafür müssen sie jedoch besser erreichbar werden, und hier kommt Körting ins Spiel. „Wir steuern im Auftrag der HCH die Planung und Herstellung eines neuen Zugangs direkt in der Mitte des Quartiers: ein Tunnel unter den Gleisen“, erklärt er.



↑ Nicolas Körting im Oberhafen (Porträt: Bina Engel)

Boden verankert“, erklärt Körting. Der eigentliche Tunnel wird dann nicht bloß unter einem mächtigen Bahndamm, sondern auf einer Länge von insgesamt 88 Metern auch unter einer benachbarten ebenerdigen Gleisanlage hindurchgeführt. Deshalb entsteht auch ein Tunnel und nicht nur ein Durchstich des Damms. Als Projektsteuerer übernimmt Körting die Koordination zahlreicher Firmen, die am Bau beteiligt sind – zum Beispiel Planungsbüros, Gutachter und Baufirmen –, sowie die Schnittstelle zu Projektpartnern und betroffenen Dritten.

Bereits der Masterplan für die HafenCity sah eine Verbindung vor. Sie war allerdings noch für Autoverkehr gedacht und befand sich an fast der gleichen Stelle, nur leicht verschoben. Als die Deutsche Bahn 2009 die alte Pfeilerbahn mit dem heutigen Damm ersetzte, brachte sie – ebenfalls bereits in Abstimmung mit der HCH – vorsorglich zwei Spundwände in den Boden ein – für eine spätere Verbindung des Oberhafenquartiers, aber auch des Großmarktareals zur U-Bahn. „Wir ergänzen jetzt zunächst weitere Spundwände und legen die ebenerdigen Gleise auf einen Unterbau aus Gleisbrücken, um sie über die Baugrube zu führen. Danach können innerhalb der Baugrube und unterhalb der Gleise die eigentlichen Arbeiten für den Tunnel beginnen“, berichtet Körting.

Ausgang hochwassergeschützt

Am gegenüberliegenden Ende an der Versmannstraße sind die Bauarbeiten ebenfalls bereits gestartet. Der Tunnel wird dort direkt von der U-Bahn-Station HafenCity Universität abgehen.

Dort treffen die unterirdischen Baumaßnahmen übrigens auf Vorgängerarbeiten für den Bau der U-Bahn vor einigen Jahren: Bis zu 1,20 Meter dicke Schlitzwände aus Beton befinden sich im Umfeld der Station im Erdreich. Sie hatten seinerzeit die gleiche Funktion wie die Spundwände übernommen und die Baugrube gebildet, in der das eigentliche U-Bahn-Bauwerk hergestellt worden ist. Jetzt erhält die Station einen zusätzlichen Aufzug, der den neuen Tunnel barrierefrei zugänglich macht. Von einem Niveau von -3 m unter Normalhöhennull (Höhe über dem Meeresspiegel – kurz: NHN) an der Station steigt dieser sanft nach Norden an. Der Ausgang im Oberhafen wird mit einer Rolltreppe und einem weiteren Aufzug versehen. Er liegt 12,70 m höher bei +8,70 m NHN auf einer neuen hochwassergeschützten Wegeverbindung zum Oberhafenkanal, über den künftig auch eine Brücke für Radfahrer und Fußgänger führen soll. „Über diese Achse werden die HafenCity und die U4, besonders aber das Großmarktareal und der Innovationsstandort Hammerbrooklyn angebunden“, so Körting. Aber nicht nur das: „Mit dem Tunnel wird auch eine neue Stromtrasse für den Anschluss der HafenCity an das Umspannwerk im Oberhafenquartier hergestellt. Oberhalb des Tunnels werden in zwei Stahlrohren etwa 50 neue Stromleitungen geführt, die die Energieversorgung der HafenCity auch mit Blick auf die Elektromobilität langfristig für die Zukunft sichern.“ Weil alle Arbeiten während des laufenden Bahnbetriebs stattfinden, sind größere Maßnahmen nur in bestimmten, Jahre im Voraus festgelegten Sperrzeiten möglich. Die erste Periode begann nach Ostern 2021, weitere folgen. Die Fertigstellung des Tunnels ist gegen Ende 2023 vorgesehen.

Sportanlagen und Schulzentrum

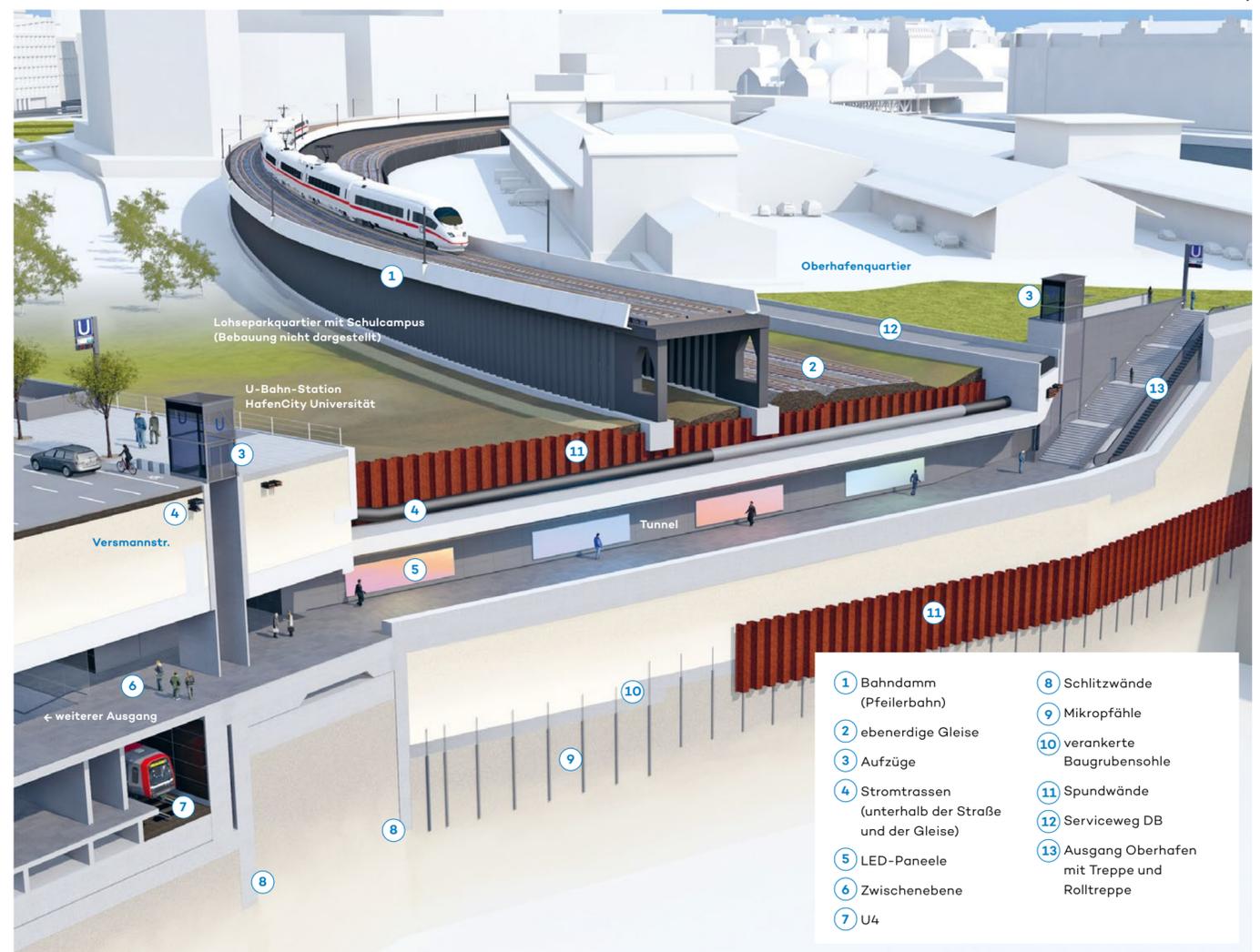
Auch die Bauarbeiten für die Sportanlagen haben bereits begonnen, die Fertigstellung soll ebenfalls gegen Ende 2023 erfolgen. Der „Campus HafenCity“ (CHC) als Schulzentrum mit Stadtteilschule und Gymnasium startet bereits im August 2021 den Unterricht für zwei fünfte Klassen in einem temporären Schuldorf im Lohsepark. Mit den Jahren wächst er auf und erhält sein eigenes festes Gebäude. Die Anlagen im Oberhafen sind gezielt auch für den Schulsport konzipiert und können dann auf kurzem Wege erreicht werden.



- 1 Biotop
- 2 Beachvolleyball-Felder
- 3 100-Meter-Sprint
- 4 Kugelstoßen
- 5 Weitsprung
- 6 Hochsprung
- 7 Areal für Trendsportarten
- 8 Basketballfeld mit Kletteranlage außen
- 9 Quartierstreffpunkt mit Umkleiden, Duschen und Kursräumen
- 10 Neuer Fußballfeld mit kleiner Zuschauertribüne
- 11 Tunnel unter den Bahngleisen
- 12 öffentliche Promenade
- 13 Brücke für Fußgänger und Fahrradfahrer (geplant)
- 14 Versmannstraße
- 15 U-Bahn-Station HafenCity Universität mit Eingang zum Tunnel, überbaut durch ein Hotel

↑ Die Sportanlagen im Oberhafenquartier (Infographik: Jochen Stuhmann)

↓ Der Tunnel von Süden gesehen (Infographik: Christian Eisenberg)



- 1 Bahndamm (Pfeilerbahn)
- 2 ebenerdige Gleise
- 3 Aufzüge
- 4 Stromtrassen (unterhalb der Straße und der Gleise)
- 5 LED-Paneele
- 6 Zwischenebene
- 7 U4
- 8 Schlitzwände
- 9 Mikropfähle
- 10 verankerte Baugrubensohle
- 11 Spundwände
- 12 Serviceweg DB
- 13 Ausgang Oberhafen mit Treppe und Rolltreppe

„Nachhaltigkeit ist nicht nur Verzicht“

Birte Lorenzen-Herrmann hat ein Schulprogramm gestartet, um Kindern und Jugendlichen die Ozeane und den Klimawandel nahezubringen



↑ Birte Lorenzen-Herrmann auf den Magellan-Terrassen (Foto: Stefan Groenveld)

„My Ocean Challenge“: Der Titel des Bildungsprogramms von Birte Lorenzen-Herrmann liest sich so eingängig, persönlich und herausfordernd, wie Kinder es lieben. Es verrät auf den ersten Blick, wie viel Engagement und Herzblut hineingeflossen ist. „Das Programm verbindet Segeln, Wissenschaft und Bildung“, erklärt die gebürtige Kielerin, die sich seit vielen Jahren mit dem Ozean und dem Klimawandel beschäftigt. In ihrer Arbeit als Lehrerin stellte sie fest, dass Schülerinnen und Schüler ein großes Interesse an diesen Themen haben, oftmals aber die richtige Vermittlung fehlt. Gemeinsam mit ihrem Mann, dem Profi-Segler Boris Herrmann, und einem Team aus Expertinnen und renommierten Wissenschaftlern entwickelte sie das internationale Wissenschafts- und Bildungsprojekt samt Schulunterlagen, mit dem Kinder zwischen 9 und 14 Jahren spielerisch in die Meeresforschung und den Schutz der Ozeane eintauchen können. Boris Herrmann nahm 2021 an der weltweit schwierigsten Segelregatta, die Vendée Globe, teil. Zusammen mit dem Gründer des Teams Malizia, Pierre Casiraghi, und seinem Boot „Seoexplorer“ tritt er als Botschafter des Projekts auf. „Er hat es mitbegründet und arbeitet aktiv mit Wissenschaftlern und Kindern dafür zusammen. Die Nachfrage ist in Deutschland und Frankreich besonders hoch. Kinder identifizieren sich mit den coolen Seglern, die die Weltmeere entdecken – so

schaffen wir über den Sport und die Herausforderung ein Interesse, das in andere Bereiche direkt übergeht“, berichtet Lorenzen-Herrmann.

Hohe Wellen

Wenn Schulklassen und Segelgruppen aus verschiedenen Ländern auf der „Seoexplorer“ zu Gast sind, hört das Team oft ähnliche Fragen: „Wie schläft man während eines Rennens? Wie hoch schlagen die Wellen? Wie hält man eine solche Tour durch?“ Aber auch das mobile Labor, mit dem die Jacht weltweit Ozeandaten sammelt, findet Lorenzen-Herrmann zufolge großen Anklang. Das Team arbeitet mit dem Max-Planck-Institut für Meteorologie, Hamburg, und dem Geomar zusammen. Partner ist auch die Intergovernmental Oceanographic Commission der Unesco (IOC Unesco). Da Birte Lorenzen-Herrmann vor Kurzem selbst Mutter geworden ist, betreut die 37-jährige Pädagogin das Projekt aktuell ehrenamtlich in der Elternzeit. Sie plädiert dafür, auch kleineren Kindern schon komplexe Sachverhalte zuzutrauen. Als Beispiel nennt sie CO₂-Emissionen und den Treibhauseffekt, auf den „My Ocean Challenge“ ein besonderes Augenmerk legt und der im Unterrichtsmaterial altersgerecht erklärt wird.

„Mein Ziel ist es zu sensibilisieren, Motivation zu schaffen und Lösungen anzubieten – ohne dabei

belehrend zu wirken. Die Kinder sollen das Gefühl haben, dass sie selbst aktiv werden und etwas bewirken können – sei es durch ihr Handeln im Alltag oder ihre spätere Berufswahl. Wir wollen zeigen, dass Nachhaltigkeit nicht nur Verzicht bedeutet, sondern auch Spaß bringen kann“, sagt sie. Nicht selten würden auch die Eltern vom Eifer mit angesteckt, denn viele Kinder verstünden es durchaus, gelernte Verhaltensweisen zu hinterfragen und Veränderungen anzuregen.

Dass sich im Kleinen bereits einiges bewirken lässt, sieht Birte Lorenzen-Herrmann jedoch nicht als Entschuldigung für Entscheidungsträger in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft, die ihrer Ansicht nach mehr Initiative ergreifen müssen. „Wir befinden uns in einem Wettlauf gegen die Zeit“, betont sie. Optimierungsbedarf sieht sie unter anderem beim Thema Mobilität. Im Rahmen des Schulprogramms beschäftigt sie sich daher auch mit klimaneutralen Treibstoffen für den Einsatz in der Schifffahrt.

Kurze Wege

Sie selbst achtet ebenfalls darauf und ist in ihrem Quartier „Am Lohsepark“ in der zentralen HafenCity nach Möglichkeit mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs. „Was hier toll ist, sind die kurzen Wege und die dörfliche Struktur: Park und Spielplatz sind direkt vor der Tür. Ich habe andere Familien mit Kindern um mich herum und eine tolle Nachbarschaft. Wir fühlen uns hier sehr wohl.“

Obgleich die Entscheidung für den jetzigen Wohnort eher zufällig fiel, reizte es die Familie, „in einen Stadtteil zu ziehen, der sich noch entwickelt und den wir mitgestalten können“, so Lorenzen-Herrmann. Dass in der HafenCity viele engagierte Menschen leben und arbeiten, bereichere ebenfalls ihren Alltag. Inspirierende Gespräche fand sie früher oft in der Mensa der HafenCity Universität, wo sie beim Mittagessen auf angehende Architektinnen und Architekten traf. Auch die Yokohama Coffee Bar gehört zu ihren Lieblingsorten für Gespräche und Begegnungen. „Es gibt immer noch viel nachbarschaftlichen Austausch, aber ich hoffe, dass spontane Zusammenkünfte demnächst wieder häufiger stattfinden können“, sagt sie.

Wenn sie die HafenCity mitgestalten könnte, würde sie noch mehr Grün und Freiflächen schaffen. „Das wünschen sich viele, die hier wohnen“, sagt sie. Auch für Gebäude aus alternativen Rohstoffen würde sie sich engagieren, denn „gerade im Bausektor liegt eine große Chance für mehr Nachhaltigkeit“. Da kommen die Eröffnung des Amerigo-Vespucci-Platzes und weiterer Promenaden sowie verschiedene Bauvorhaben mit Holz und komplett rückbaubaren Materialien in der östlichen HafenCity gerade recht.

„My Ocean Challenge“ gibt es zum Download in verschiedenen Sprachen unter: www.borisherrmannracing.com/education

↓ Die Bildungsmaterialien von „My Ocean Challenge“ reihen sich in die maritime Bildungstradition der HafenCity ein. So unterstützt die HafenCity Hamburg GmbH seit Jahren das kostenfreie Schulprogramm „Wetter.Wasser.Waterkant“ mit zahlreichen Vorträgen, Projekten und Exkursionen für Hamburger Schülerinnen und Schüler. Die nächste Ausgabe von „Wetter.Wasser.Waterkant“ ist vom 20. 09. bis 01. 10. 2021 vorgesehen. (Copyright: Team Malizia)



↑ Christian Barg (ganz links) und sein Team von Edeka Böcker vor dem Pop-up-Markt auf dem Überseeboulevard (Foto: Bina Engel)

Frisch aus dem Container

Pop-up-Container statt wochenlanger Schließung: Der zentrale Supermarkt der HafenCity erfindet sich neu

Grün steht für Obst und Gemüse, gelb für Butter und Milchprodukte und braun für Brot, Nudeln & Co: Wer in diesen Tagen auf dem Überseeboulevard vorbeikommt, stößt auf dem Platz vor dem Hotel 25hours Altes Hafenam auf sechs farbig markierte Container mit ausgewählten Lebensmitteln. Seit Januar kann man hier den Basis-Einkauf für zu Hause oder den Snack zwischendurch tätigen. Was als Notlösung zum Überbrücken von Umbaumaßnahmen begann, hat sich im Laufe der Wochen für die Betreiber Christian Barg und Markus Böcker zu einem lohnenden Experiment entwickelt. „Als zentraler Nahversorger wollten wir unseren Kundinnen und Kunden zunächst vor allem signalisieren, dass wir sie nicht vergessen. Gerade in Pandemiezeiten wollten wir ein Zeichen setzen, dass es weitergeht, auch mit unkonventionellen Mitteln“, erinnert sich Barg.

Allein mit dem Aufstellen von Containern war es dafür nicht getan, sondern ein gutes Konzept muss-

te her. Die Produktauswahl musste im richtigen Mix von sonst rund 26.000 im Markt auf 500 reduziert und in den Containern ansprechend präsentiert werden. Das Personal brauchte einen Schichtplan mit höchstens vier bis fünf Stunden Einsatz bei den winterlichen Außentemperaturen und einen warmen Aufenthaltsraum für die Pausen. Aus Sicht von Barg hat sich die Mühe jedoch in jedem Fall gelohnt. „Das Angebot wird sehr gut angenommen. Wir kommen mit den Menschen viel intensiver ins Gespräch und tragen gleichzeitig zur Belebung des Platzes bei.“ An der Nachfrage konnte Barg unter anderem ablesen, wie viele Familien mittlerweile in der HafenCity wohnen: „Mittags kann man auf dem Platz locker bis zu 15 Kinderwagen zählen“, sagt er. Auch in der eigenen Branche gebe es viel Anerkennung für die Pionierleistung – und erste Nachahmer.

Voraussichtlich Anfang Mai wird der Pop-up-Markt abgebaut und der Edeka Böcker auf dem Überseeboulevard wieder eröffnet. „Wir haben den

Umbau zum Anlass genommen, den Markt neu zu gestalten. Zum Beispiel haben wir die Kühlmöbel auf den neuesten technischen Stand gebracht, um noch mehr Energie einzusparen als zuvor schon“, erzählt Barg. Für das Sortiment hat er die Entwicklung der Kundschaft im Blick: „Wir haben einen wachsenden Kundenstamm von Bewohnern, aber wir erwarten, dass auch Touristen und Angestellte langsam wieder zurückkehren.“ Eine ganz besondere Zielgruppe sind die Bauarbeiter. „Auf der benachbarten Baustelle im südlichen Überseequartier geht es bald richtig los und wir stellen uns natürlich auch auf diese Bedarfe ein“, so Barg.

Im Quartier Baakenhafen entsteht in den kommenden Monaten ein zweiter Nahversorgungsschwerpunkt mit einem Discounter und einem weiteren Frischemarkt rund um den Lola-Rogge-Platz. Die Eröffnungen sind im Sommer geplant.

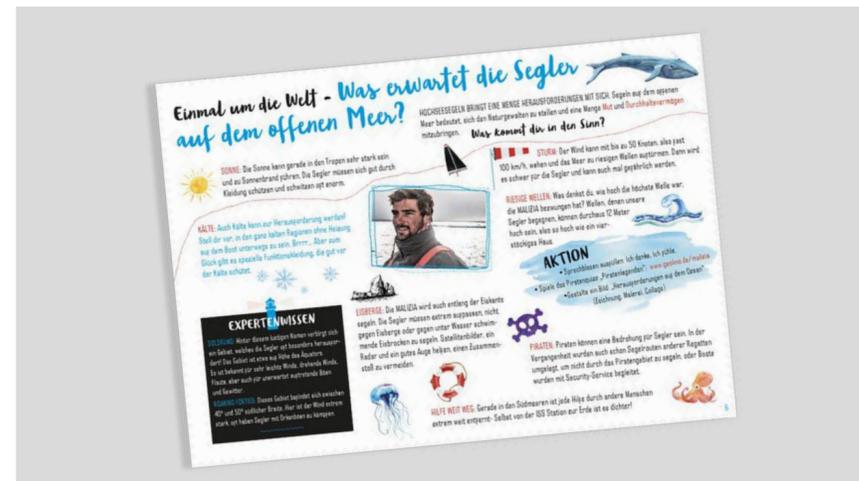
Auf die Plätze

10.000 Quadratmeter neue Freiflächen im Quartier Elbbrücken

Der größte Stadtplatz der gesamten HafenCity lädt demnächst zum Verweilen und individuellen Erkunden ein: Der Amerigo-Vespucci-Platz, mit seinen 10.000 qm so groß wie der Hamburger Rathausmarkt, wird Ende Mai der Öffentlichkeit übergeben. Vom Kopfende des Baakenhafens steigt seine Fläche sanft Richtung Osten an und schafft einen Mittelpunkt für die umliegenden Wohn- und Geschäftsgelände.

Das Quartier Elbbrücken bildet künftig neben dem Überseequartier das zweite urbane Zentrum der HafenCity. Spektakuläre Hochhäuser (darunter der Elbtower) und Wasserflächen zu drei Seiten kennzeichnen den hochverdichteten Standort, der über die U- und S-Bahn-Station Elbbrücken hervorragend an die Hamburger City angebunden ist. Das Quartier bietet vor diesem Hintergrund ein Potenzial für 11.000 Arbeitsplätze, aber auch für 1400 Wohnungen. Der städtebauliche Entwurf stammt von Hosoya Schaefer Architects (Zürich), die Freiräume wurden vom Atelier Loidl (Berlin) gestaltet. Der Amerigo-Vespucci-Platz ist dabei so konzipiert, dass er nach dem Ende der Pandemiebeschränkungen gezielt auch als Treffpunkt für Nachbarschaftsaktivitäten und für Veranstaltungen genutzt werden kann. Über eine Treppenanlage und großzügige Promenaden zu beiden Seiten des Baakenhafens geht er nahtlos in die übrigen Freiräume der östlichen HafenCity über.

Blick auf den Amerigo-Vespucci-Platz im Zentrum des Quartiers Elbbrücken (Foto: Miguel Ferraz)



Großer Bahnhof

Eine Briefmarke für die U-Bahn-Station Überseequartier

Jährlich werden in Deutschland rund 14 Milliarden Briefe verschickt. Die zugehörigen Marken sind auf diese Weise auch in Zeiten der E-Mail immer noch massenwirksame Bildbotschafter: Ein Motiv, das mit einem eigenen Postwertzeichen geadelt wird, geht in die kollektive Erinnerung ein. Diese Ehre wird jetzt der U-Bahn-Station Überseequartier zuteil: In einer Sonderserie zum Thema „U-Bahn-Stationen“ ist sie gemeinsam mit der Haltestelle Westend in Frankfurt vertreten. Für Fahrgäste und Besucher der 2011 er-

öffneten Station Überseequartier entsteht „das Gefühl des Eintauchens in das Blau der Ozeane bis in die fast 20 Meter unter dem Gelände liegende Bahnsteighalle hinab. Hier vermitteln die Wandverkleidung und der Bahnsteigboden den Eindruck einer auf dem Meeresgrund ruhenden Sandbank“, so die Deutsche Post. Die Designerin Jennifer Dengler setzte zudem den imposanten Aufbau der Station mit der großzügigen Verteilerebene und dem tief liegenden Bahnsteig, umrahmt von leuchtenden Fliesen, in Szene. Das Motiv ist auf



Design: Deutsche Post/Jennifer Dengler

95-Cent-Briefmarken für Kompaktbriefe bis 80 g erhältlich. Das Hamburger Bauwerk, das es 2017 zuletzt auf eine Briefmarke schaffte, steht übrigens auch in der HafenCity: die Elbphilharmonie.

Termine

Seit März 2021 PEKING virtuell

Im September 2020 kehrte die frisch restaurierte PEKING in ihren Heimathafen Hamburg zurück und dockte am Hansahafen im Grasbrook an. Da es letzte Arbeiten an Bord und am Liegeplatz sowie die Pandemiebeschränkungen noch nicht erlauben, die prachtvolle Viermastbark direkt zu erkunden, wartet das Hafenumuseum nun mehr mit einem ausgiebigen virtuellen Rundgang an Bord auf. Vom Steuerrad bis zum Frachtraum lässt sich jeder Winkel per 3-D-Animation erkunden. Ein weiterer Link führt zu zwei Zusatzausstellungen zur Geschichte der PEKING und ihrem „Rolling Home“. Der sogenannte „Flying P-Liner“ der Hamburger Reederei F. Laeisz gehörte zu den letzten großen Frachtschiffen, die es zu Beginn des 20. Jahrhunderts noch mit den neuartigen Dampfschiffen aufnehmen konnten. 1911 bei Blohm + Voss vom Stapel gelaufen und bis 1932 rund um die Welt im Einsatz, diente es später als Schulschiff in England und ab 1974 als Museumsschiff in New York. 2017 wurde die PEKING von dort überführt und aufwendig restauriert. Ihren endgültigen Standort erhält sie als Schmuckstück des neuen Deutschen Hafenumuseums, das im Innovationstadtteil Grasbrook entsteht.

www.de/de/hafenumuseum-hamburg

Bis 31. 08. „Survivor“ auf dem Überseeboulevard

Seit fast drei Jahrzehnten porträtiert der Naturfotograf Thorsten Milse Überlebenskünstler der Wildnis: vom Nashorn bis zum Lemuren, vom Gorilla bis zum Eisbären. Die traditionsreiche Reihe „Open Art“ widmet ihm nun eine neue Freiluft-Ausstellung im nördlichen Überseequartier: Rund 50 großformatige Aufnahmen bringen den Betrachter mit den bedrohten Tierarten auf Du und Du. Ihre zerbrechlichen Lebensräume porträtiert Milse ebenso und führt damit eindringlich vor Augen, wie wichtig der Erhalt der ökologischen Vielfalt für die Zukunft unseres Planeten ist.

Zugang rund um die Uhr auf dem Überseeboulevard, unter den jeweils gültigen Auflagen der Pandemie-Verordnung, Eintritt frei
www.überseequartier-nord.de



Foto: Stefan Groenveld



Foto: Thorsten Milse

220

Meter lang sind die Kibbelstegbrücken, die die westliche HafenCity direkt mit der weiteren Hamburger Innenstadt verbinden. Elegant überspannen sie zwei Wasserwege (Brooksfleet und Zollkanal) sowie die Straße Am Sandtorkai. Bei ihrem Baubeginn wurde vor 20 Jahren am 09. April 2001 zugleich symbolisch der Start der integrierten HafenCity-Entwicklung eingeläutet.

Wie grün wird die HafenCity?

Insgesamt werden in der HafenCity bis zum Abschluss der Entwicklung über 3000 neue Bäume gepflanzt. So verwandelt sich das versiegelte ehemalige Hafenareal nach und nach in einen Stadtraum mit grünen und wassernahen „blauen“ Qualitäten – trotz 7500 Wohnungen und 40.000 Arbeitsplätzen. Weitere Informationen auf der neuen Website.

www.hafencity.com

Kontakt & Impressum

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

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

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

62. Ausgabe, Hamburg, April 2021
© 2021 All rights reserved

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

