

**ELBPILHARMONIE**

Baubeginn fürs Leuchtturmprojekt S.2

SANDTORPARK

Schule St. Katharinen kehrt zurück S.2

SANDTORHAFEN

Traditionsschiffe gehen vor Anker S.4

HAFENCITY SCHAFFT PLATZ

Die Hafencity erhält ihren größten Wasserplatz: Im Spätsommer werden die Marco-Polo-Terrassen, die südliche Dalmannkaipromenade und der Vasco-da-Gama-Platz eröffnet

GRASBROOK Erst öffentliche Stadträume machen einen Stadtteil lebendig: Plätze, Promenaden und Parks laden ein, um hier zu verweilen, spazieren zu gehen, frische Luft zu schnappen; sie bieten Raum für Veranstaltungen, Sport und Spiel, zum Arbeiten oder einfach nur für Müßiggang.

Bei der Planung der Hafencity spielten die öffentlichen Stadträume daher von Anfang an eine wichtige Rolle. Der erste Platz des Stadtteils – die Magellan-Terrassen – erfüllt schon heute seine Funktion als sozialer Mittelpunkt. Zu manchen Veranstaltungen kommen mehrere Tausend Menschen. Nach einem übergreifenden Freiraumkonzept werden jetzt auch weitere öffentliche Räume in der westlichen Hafencity entwickelt.

Über ihren Gestaltungsrahmen war bereits 2002 entschieden worden; EMBT, ein Architekturbüro aus Barcelona, gewann den internationalen Wettbewerb. Gekonnt verbanden die siegreichen Entwerfer mediterrane Leichtigkeit mit hafentypischer Funktionalität. Die



Noch sind die Bauarbeiten an den Marco-Polo-Terrassen nicht abgeschlossen. Ab September bieten die neuen Stadträume dann viel Platz für Erholungssuchende



Magellan-Terrassen wurden dann im Frühsommer 2005 fertiggestellt, bis zum Spätsommer 2007 folgen nun zentrale öffentliche Räume der westlichen Hafencity.

Mit den Marco-Polo-Terrassen entsteht dabei auch der großzügigste Wasserplatz der Hafencity: Er liegt zwischen Dalmannkai und Strandkai am Kopf des Grasbrookhafens und misst stolze 6.400 m². Trotz ihrer Größe wirken die Marco-Polo-Terrassen nahezu intim. Auf variierenden Höhenniveaus entwickeln sie sich zum Wasser. Begrünte Böschungen bieten Liegeplätze, Bäume laden ein, in ihrem Schatten eine Pause zu machen. Als Sitz- und Liegeflächen stehen direkt am Wasser auch Holzdecks zur Verfügung. An der Südseite des Platzes ist ein Gebäude geplant, in das unter anderem ein gastronomischer Betrieb einzieht.

Von den Marco-Polo-Terrassen aus führt die ca. 400 m lange und 12 m breite Südpro-

nade Dalmannkai, ein grünes baumgesäumtes Band, bis zur Elbphilharmonie. Sie ist von Kirschbäumen gesäumt und wird ebenfalls bis zum Spätsommer fertiggestellt – mit Ausnahme ihres äußersten westlichen Abschnitts: Seine Fläche wird noch für die Bauarbeiten der Elbphilharmonie benötigt.

Auf dem Weg zur Elbphilharmonie passiert die Promenade den Vasco-da-Gama-Platz, einen klassischen Quartiersplatz. Hier werden Anwohner ihre Stadtteilfeste feiern, die farbige Spielfläche nutzen oder einfach die Außengastronomie genießen. Weiter westlich schließen sich die Dalmannkaitreppen als kleiner grüner Ort an; eine gestalterische Lösung zur Erinnerung an die Zerstörung der Kaianlagen im 2. Weltkrieg. Die Treppen senken sich zum Wasser hinab. Von ihren vier begrünten, gestuften Ebenen eröffnen sich unverbaute Ausblicke auf die Elbe.

Trotz der unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten ist der Zusammenhang der verschiedenen Freiflächen schon auf den ersten Blick zu erkennen: Die Warftwände sind durchgehend mit speicherstadttypischen Piktogrammen in Backstein ornamentiert. Auf allen Stadträumen in der westlichen Hafencity wird auch ein einheitliches Beleuchtungskonzept umgesetzt – was an charakteristischen, den Hafenkranen nachempfundenen Leuchten erkennbar ist.

Mit einem großen Eröffnungsfest werden die neuen Stadträume vom 7. bis zum 9. September eingeweiht. Der NDR präsentiert die Musikbühne, daneben unterhalten Theatergruppen mit ihren Vorstellungen, natürlich ist auch für kulinarische Köstlichkeiten gesorgt. Die Hamburger dürfen schon jetzt gespannt sein – und im Spätsommer endlich ein weiteres Stück Hafencity entdecken.

EDITORIAL



Wenn es ein zentrales Erfolgskriterium für die Entwicklung der Hafencity gibt, dann ist es das Erreichen einer hohen Qualität

an Urbanität. Mag der Begriff noch so schwer zu definieren sein, wir wissen, was gemeint ist; mit dem Dalmannkai, seinem mit 630 Wohnungen hohem Wohnanteil, unterschiedlich großen Bürogebäuden, publikumswirksamen Erdgeschossnutzungen, aber auch der Einfassung durch breite, abwechslungsreich gestaltete Promenaden und Plätze sowie durch den Bau der Ganztagsgrundschule und mit dem Traditionsschiffhafen, der zudem die Sandtorkaibeauung mit einbindet, wird ein erster großer Schritt erreicht sein, um die urbane Qualität der Hafencity zu realisieren und zu spüren.

In unserem Newsletter können Sie lesen, wie wir uns diesem Ziel Stück für Stück nähern und natürlich auch, wie sich die Hafencity an anderen Orten verändert.

J. Braun
J. Braun, Vorsitzender

Vorsitzender der Geschäftsführung,
Hafencity Hamburg GmbH

MUSEUMSREIFE BRÜCKE

Seit Anfang Mai führt eine neue Fußgängerbrücke über den Magdeburger Hafen – und direkt ins zukünftige Internationale Maritime Museum Hamburg

MAGDEBURGER HAFEN Fast scheint sie frei zu schweben: Die 60 Meter lange, schlanke Museumsbrücke ist freitragend, benötigt also keine stützenden Elemente. Stattdessen wurde sie – für Passanten unsichtbar – am Nordufer des Magdeburger Hafens eingespannt. So entsteht der Eindruck, das Bauwerk komme komplett ohne Tragwerk aus.

Architekt Dietmar Feichtinger hatte bereits die benachbarte Shanghai-Brücke konstruiert, in beiden Fällen ist seine Handschrift unverkennbar. Auch die Shanghai-Brücke verbirgt ihr Tragwerk. Die Konstruktionen wirken daher mehr wie Promenaden oder Plätze denn wie klassische Brücken. Als gestalterisches Merkmal fällt bei der Museumsbrücke darüber hinaus der horizontale 25-Grad-Winkel in ihrer Mitte auf, der allerdings durch das Kuhmühlenstammsiel begründet ist, das eine Querung mit geradem Verlauf nicht zuließ. Ein besonderes Element sind auch ihre hölzernen Handläufe: Hier sind innovative LED-Leuchten integriert.

Ebenso komplex wie die Architektur der Museumsbrücke war ihr Entstehungsprozess: In zwei Teilen entstand sie zunächst an Land. Am 25. April wurde dann das 40 Tonnen schwere südliche Teilstück eingeschwommen. Dafür musste es bei Tiedehochwasser auf einen Schwimmponton verlagert werden; das Niedrigwasser senkte es danach bis zu der ihm



Schlank und elegant überspannt die Museumsbrücke den Magdeburger Hafen

Maritimen Museums Hamburg, das im Frühjahr 2008 eröffnet wird. Über den Museumsvorplatz wird dann auch in den nächsten Jahren eine Fußgänger Verbindung bis zur Elbe hergestellt. Hier lässt sich dann am Magdeburger Hafen entlang promenieren.

vorbestimmten Position ab. Der gesamte Vorgang dauerte zwölf Stunden. Acht Tage später setzte ein Schwerlastkran auch das 35 Tonnen schwere nördliche Teilstück ein.

Vom Platz St. Annen führt die Museumsbrücke jetzt direkt in den Kaispeicher B, also in die Passage des Internationalen

INTERVIEW

Kulturprojekte stärken Unternehmensstandort

HafenCity News: Schon jetzt ist sicher, dass die HafenCity eine ungeheure Anziehungskraft entfalten wird – sowohl wirtschaftlicher als auch kultureller und touristischer Art. Wo sehen Sie die Schwerpunkte der Bedeutung der HafenCity?

Dr. Dreyer: Die HafenCity hat in den letzten Jahren eine fast unerwartet große Dynamik entfaltet. Die Entscheidung für die U-Bahn-Anbindung, die über großzügige Spenden von Hamburger Mäzenen zu realisierende Elbphilharmonie und natürlich auch die Entscheidung über den Bau des Überseequartiers haben die HafenCity verstärkt in das



Dr. Karl-Joachim Dreyer, Präses der Handelskammer Hamburg, Vorsitzender des Beirats der HafenCity Hamburg GmbH

Blickfeld der internationalen Immobilieninvestoren gerückt. Die Ansiedlung bedeutender Firmenzentralen und das zu erwartende Kultur- und Erlebnisangebot werden der HafenCity und damit Hamburg auf Jahre eine hohe internationale Aufmerksamkeit im Standortwettbewerb sichern. Aufgrund ihrer einzigartigen Wohnlagen wird sie auch als Wohnquartier ein Magnet für Menschen sein, die eine ganz besondere Urbanität bevorzugen.

HafenCity News: Wird durch die HafenCity auch der Tourismus in Hamburg weiter angekurbelt, und welchen Anteil wird z. B. die Kreuzfahrtbranche daran haben?

Dr. Dreyer: Mit der Elbphilharmonie, dem Science Center, dem Traditionsschiffhafen der Stiftung Hamburg Maritim und dem Internationalen Maritimen Museum Hamburg werden weitere herausragende touristische Anziehungspunkte geschaffen. Dies trägt dazu bei, dass Hamburg bereits im Jahr 2010 rund 9 Millionen Übernachtungen haben wird. Pro Tag werden im Schnitt 166 Euro für Hotel, Gastronomie und im Einzelhandel ausgegeben. Die mittlerweile 80 Kreuzfahreranläufe pro Jahr sind in diesem Kontext wichtig. Erfreulich ist die Tatsache, dass wir zunehmend nicht nur Anläufe von Kreuzfahrtschiffen haben, sondern auch Passagierwechsel in Hamburg durchgeführt werden, wie bei der AIDA Vita. Das wird sich mit der Fertigstellung des neuen Kreuzfahrtterminals noch deutlich verstärken.

HafenCity News: Nicht zuletzt die kulturellen Leuchtturmprojekte steigern schon jetzt international den Bekanntheitsgrad von Hansestadt und HafenCity. Wird sich die Kultur im neuen Stadtteil auch zum Wirtschaftsmotor entwickeln?

Dr. Dreyer: Die kulturellen Projekte werden der HafenCity vor allem eine unverwechselbare Identität verleihen. Internationale Beachtung wird zweifelsohne vor allem durch die Elbphilharmonie erzeugt werden. In der Folge wird sicher auch die Bedeutung der HafenCity als Unternehmensstandort steigen. Man kann also sagen, dass durch die kulturellen Projekte der HafenCity Investitionen auch von international operierenden Unternehmen angeregt werden. Auch die weiteren Projekte werden ihre Wirkung sicher nicht verfehlen und zu einer zusätzlichen Stärkung der Kulturstadt Hamburg führen.

AUFTAKT IM SPEICHER

Jetzt entsteht das neue Wahrzeichen für Hamburg und die HafenCity: Der Bau der Elbphilharmonie hat begonnen

DALMANNKAI Ole von Beust ist sichtlich stolz: „Wie ich während meines Aufenthalts in New York feststellen konnte, ist man weltweit neugierig auf unser Wahrzeichen“, sagt Hamburgs Erster Bürgermeister. Am 2. April wurde der Grundstein für das neue Leuchtturmprojekt der Hansestadt gelegt, innerhalb von drei Jahren verwandelt sich der Kaispeicher A jetzt in die Elbphilharmonie.

Zunächst wurde damit begonnen, das Gebäude zu entkernen. Gleichzeitig wird auch an der Gründung gearbeitet: Noch ruht das Bauwerk auf 1.111 Pfählen, die im Elbschlick stecken. Allein können sie das Gewicht der neuen Elbphilharmonie aber nicht halten, schon ihr wellenförmiger Aufbau wiegt 78.000 Tonnen. Also müssen rund 500 zusätzliche Pfähle im Boden versenkt werden.

Im Herbst 2007 beginnt dann der Bau des neuen Sockels. Hier ist Raum für den Backstage-Bereich und die musikpädagogischen Angebote. Auch ein Parkhaus mit 510 Plätzen und ein Restaurant kommen im Sockel unter; sein Dach wird eine zu allen Seiten offene und frei zugängliche Aussichtsplattform bieten.

Die Arbeit am Aufbau startet im Frühsommer 2008. Über der monolithischen Form des ehemaligen Kakaospeichers entstehen zwei Konzertsäle (2.150 und 550 Plätze), ein Fünf-Sterne-Hotel (247 Zimmer) und 45 Wohnungen. Ab Herbst 2009 wird dann die



Zunächst wird der Kaispeicher A komplett entkernt, nur die Fassaden bleiben erhalten

16.000 m² große Glasfassade montiert.

Maßstäbe setzt nicht nur der architektonische Entwurf der beiden Schweizer Stararchitekten Jacques Herzog und Pierre de Meuron. Der Japaner Yasuhisa Toyota wird für die Akustik der Elbphilharmonie verantwortlich sein; er zählt zu den weltweit führenden Fachleuten auf dem Gebiet. Vor allem mit dem größeren der beiden Konzertsäle ist ein akustisches wie optisches Juwel geplant: Orchester und Dirigent werden hier mitten im Raum untergebracht, die Ränge sind unregelmäßig ineinander verwoben, sie öffnen sich zu einem Zuschaueressel. An der Decke sorgt ein spitz zulaufender Reflektor für herausragende Akustik.

Ab Sommer 2010 können sich die Hamburger hier einem einzigartigen Hörgenuss hingeben. Dann nimmt die Elbphilharmonie mit einem Festival ihren Spielbetrieb auf. Anschließend folgt ihre erste reguläre Spielzeit. Das renommierte NDR-Sinfonieorchester hat den Zuschlag als Hausorchester erhalten. Als Intendant wurde Christoph Lieben-Seutter, bisher Generalsekretär des Wiener Konzerthauses, benannt. Er wird gleichzeitig auch die Leitung der Laeishalle übernehmen – und beide Häuser so unter einer Generalintendanz vereinen. Einem elitären Kulturbegriff erteilt er eine Absage. „Wir machen ein Programm für alle“, verspricht Lieben-Seutter.

EINSCHULUNG AM SANDTORPARK

Der neue Stadtteil setzt ein klares Signal für junge Familien: Ab Sommer 2007 entsteht die neue Grundschule mit Kita und Hort am Sandtorpark



Im Grünen: Das Grundschulgebäude entsteht direkt am Sandtorpark

SANDTORPARK Jetzt kehrt sie zurück: Ursprünglich war die Grundschule „Bei der Katharinenkirche“ nahe dem Sandtorkai gegründet worden, im Jahr 1888 musste sie dann der Speicherstadt Platz machen. Nun steht ein erneuter Umzug an: Das neue Schulgebäude wird am Sandtorpark in der HafenCity gebaut – und damit wieder in der Nähe des Sandtorkais. Noch im Sommer 2007 beginnen die Bauarbeiten. Schon während des Schuljahres 2008/09 nimmt die dreizügige Schule den Betrieb an ihrem neuen, alten Standort auf.

Nicht nur junge Familien, die in der HafenCity sowie der Umgebung wohnen, oder Eltern, die in der HafenCity arbeiten und ihr Kind dort

einschulen wollen, dürfen sich freuen: Die Grundschule dient den umliegenden Quartieren als sozialer Mittelpunkt. Ihre Klassenzimmer lassen sich abends für die Erwachsenen- und Seniorenbildung nutzen, im Foyer und in der Turnhalle finden auch außerschulische Veranstaltungen statt. So öffnet sich die Schule zum Stadtteil: Nach Schulschluss ist ihr Gelände allgemein zugänglich, es stellt dann eine Verbindung zwischen der Straße Am Dalmannkai und dem Sandtorpark dar.

Den Schulkindern bietet die Bildungseinrichtung nicht nur an mehreren Tagen eine Ganztagsbetreuung – sondern auch vielfältige Spiel- und Sportmöglichkeiten: Dafür steht neben der Turnhalle und einem 835 m² großen ebenerdigen Gelände vor dem Schulgebäude vor allem der ca. 1.142 m² große Pausenhof auf dem Dach zur Verfügung. Bei entsprechender Beaufsichtigung kann außerdem der Bolzplatz im Sandtorpark genutzt werden.

Das fünfgeschossige Schulgebäude entsteht als Teil eines größeren Gebäudekomplexes, zu dem noch ein weiteres, siebengeschossiges Haus gehört. Verbunden werden die beiden Einheiten durch einen eingeschossigen Zwischenbau. Das Gebäude wird vom Hamburger Architekturbüro Spengler Wieschokle geplant, es bietet auch Platz für eine Kindertagesstätte mit ca. 100 Plätzen sowie 30 Zwei- bis Dreizimmer-Wohnungen.

PILOTPROJEKT FÜR TERMINAL

Hamburg plant eine der ersten europäischen Landstromanlagen – und könnte so die Schadstoffemissionen am Kreuzfahrtterminal weiter senken

ÜBERSEEQUARTIER

Die Hansestadt will ein Pilotprojekt an die Elbe holen: Mit Fördermitteln der EU soll eine Landstromanlage entstehen. Bisher erzeugen am Kai liegende Schiffe die von ihnen benötigte elektrische Energie selbst, neben weiteren Schadstoffen entweicht dabei vor allem Schwefeldioxid.

Auch am Kreuzfahrtterminal in der HafenCity stellen solche Emissionen eine Belastung dar – was bei der Planung des Stadtteils aber

von Anfang an berücksichtigt wurde. Im vergangenen Herbst bestätigte ein Gutachten die zugrunde gelegten Annahmen, weshalb Wohnen z. B. nur im Norden des Überseequartiers vorgesehen ist.

In der direkten Nachbarschaft des Kreuzfahrtterminals, im südlichen Überseequartier, sind daher nur Geschäftsgebäude vorgesehen. Während der Liegezeiten der Kreuzfahrtschiffe wird eine kontrollierte Belüftung verpflichtend.

Aber schon kurzfristig werden die Emissionen am Kreuzfahrtterminal drastisch sinken. Neue EU-Richtlinien schreiben einen verminderten Schwefelanteil von Schiffskraftstoffen vor: Statt bisher 4,5 Prozent sind ab August 2007 nur noch 1,5 Prozent zulässig. 2010, also vor der Fertigstellung des südlichen Überseequartiers, soll der Schwefelanteil auf 0,1 Prozent abgesenkt werden.

Durch eine Landstromanlage ließe sich der Schadstoffausstoß

noch einmal radikal reduzieren. Zurzeit fehlen aber internationale Standards für Anschlüsse sowie Stromstärke und -spannung. Alleingänge einzelner Häfen sind sinnlos; wegen der zu erwartenden Mehrkosten könnten Reedereien auf andere Städte ausweichen. Umso wichtiger ist es da, mit einem Pilotprojekt neue Maßstäbe zu setzen: Ihrer Vorreiterrolle in der nachhaltigen Stadtentwicklung wird die HafenCity also auch künftig gerecht werden.

NACHHALTIGE ÖKOLOGISCHE STADTENTWICKLUNG DER HAFENCITY HAMBURG

Aufgrund der zentralen Lage in einem wiedergenutzten Areal (international brownfield genannt), der intensiven feinkörnigen Nutzungsmischung, der hohen städtebaulichen Dichte und der nunmehr durch die U4 sehr guten Nahverkehrsanbindung bietet die Hafencity hervorragende Voraussetzungen für eine hohe Nachhaltigkeit. Diese Nachhaltigkeit ist ökonomisch, sozial und kulturell

Die Hafencity ist von Anfang an als nachhaltiges Stadtentwicklungsprojekt angelegt. Dabei greifen viele Ebenen ineinander. Um diese Überlegungen zu bündeln, hat die Hafencity Hamburg GmbH die Themen für die Gespräche mit dem Zukunftsrat, dessen Mitglied sie ist, zusammengefasst. Hier ein Auszug.



bestimmt, aber in besonderem Maße auch ökologisch. Auf die ökologische Nachhaltigkeit konzentriert sich der folgende Beitrag.

Hafencity als „brownfield development“

Die Hafencity ist ein Musterbeispiel ökologisch nachhaltiger Stadtentwicklung durch die Wiederverwendung ehemals gewerblich genutzter Flächen und durch die Entwicklung einer nachhaltigen Stadtstruktur durch qualitätsvolle und intensive Landnutzung.

Die Hafencity-Entwicklung ist grundsätzlich ökologisch besonders nachhaltig, weil sie eine Wiedernutzung von gewerblich genutzten Landflächen beinhaltet, statt – wie noch bis in die 80er Jahre für Großprojekte üblich – eine Flächenexpansion im Außenbereich darzustellen (greenfield development). Die in den 90er Jahren des 20. Jahrhunderts überwiegend brachliegenden, ehemaligen Hafengebiete werden nunmehr innerstädtischen Nutzungen zugeführt. Gleichzeitig wird die ökologische Qualität der Flächen verbessert. Die Hafencity wird mit Freiräumen von hoher Aufenthalts- und Freizeitqualität aufgewertet (Promenaden, Plätze und Parks mit einer Gesamtfläche von ca. 22 ha). Damit wird auch die ehemals vorhandene umfassende Bodenversiegelung trotz intensiver Bebauung deutlich reduziert.

Erschließungs- und Verkehrssystem

Die Hafencity als Stadt des 21. Jahrhunderts bildet eine städtebauliche Konfiguration, in welcher eine hohe bauliche Dichte mit Offenheit gegenüber den Wasserflächen und potentieller Urbanität gepaart sind.

Das Bebauungsmuster unterscheidet sich von den uns bekannten städtebaulichen Strukturen des 19. Jahrhunderts bei einer ähnlich hohen Dichte durch kleinere, kompakte, jedoch häufig aufgelöste Blockstrukturen. Dies ermöglicht den einzelnen urbanen Bausteinen einen direkten Wasserbezug und die Anordnung größerer Freiräume.

Die Hafencity wird neuer integrierter Bestandteil der Innenstadt: mit der neuen U-Bahnlinie U4 sowie über die im Norden und Westen vorhandenen Anbindungen durch die U-Bahnen U1 und U3 erhält die Hafencity mit ihren etwa 40.000 Tagesbesuchern allein im Kernbereich eine mit anderen Innenstandorten vergleichbare Qualität der Nahverkehrsanbindung. Der Landflächenverbrauch konnte durch die Entscheidung für eine unterirdische Linien-

führung der U-Bahn reduziert werden. Die Qualität des entstehenden Stadtraums wird dadurch deutlich erhöht und eine zusätzliche Lärmemissionsquelle vermieden.

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr wird hingegen gegenüber den Anfangsannahmen des Verkehrsmodells (2025) durch die zusätzliche Verdichtung, durch die hohe Qualität des geschaffenen und geplanten Fuß- und Fahrradwegesystems und aufgrund der gesteigerten Leistungsfähigkeit des ÖPNV (U-Bahn) deutlich reduziert.

Es ist aus ökologischer Sicht besonders wünschenswert, wenn ein hoher Anteil der täglichen Wege mit den sogenannten Verkehrsarten der Nahmobilität (zu Fuß/mit dem Fahrrad) zurückgelegt werden können. Ein dichtes Netz von Rad- und Fußwegen durchzieht die Hafencity. Im Vergleich mit einem gründerzeitlichen Stadtquartier wie beispielsweise Eimsbüttel sind die Blockgrößen in der Hafencity kleiner, und es entstehen dort deutlich mehr Fuß- und Radwege im Verhältnis zur Länge des Straßennetzes (9:5 statt 6:5). Die Wahlmöglichkeiten der Fußgänger, attraktive Wege in der Hafencity zu nutzen, sind hoch und damit die Anreize, Wege in der Hafencity und zwischen Hafencity, Speicherstadt und innerer Stadt energieeffizient zu bewältigen, was den einen oder anderen neuen Haushalt in der Hafencity dazu gebracht hat, den Zweit-Pkw abzuschaffen.

Die Nutzungen

Bedingt durch die Innenstadtlage des Wohnens, die Qualitäterschließung der Hafencity sowie aufgrund des Nutzungsmixes werden sich sowohl die Pkw-Fahrten der Hafencity-Haushalte reduzieren als auch ein Verzicht auf Zweitwagen oder eine Pkw-Ausstattung überhaupt als Trend herausbilden. Fahrten zum Arbeitsplatz werden energieeffizienter erfolgen.

In vollem Umfang wird sich die ökologische Nachhaltigkeit der Hafencity über verkürzte Wege und eine effiziente Transportmittelnutzung erst einstellen und nachweisen lassen, wenn mit der Betriebsaufnahme der U-Bahnlinie U4 und einer umfassenden Versorgungs- und Freizeitinfrastruktur des Überseequartiers sich alle wesentlichen innenstadtbezogenen Bedürfnisse in Fußgänger- oder zumindest in Fahrradfahrentfernung erledigen lassen.

Im Einzelhandelssektor wird die Energieeffizienz der Hafencity durch den Verzicht auf

ein geschlossenes Shoppingcenter mit Mall-Erschließung erheblich gesteigert. Diese Effizienzsteigerung konzentriert sich primär auf das Überseequartier, in dem ca. 55.000 m² BGF Einzelhandelsflächen (nicht „Verkaufsflächen“) entstehen. Die Flächeneffizienz (Nutzfläche/BGF) beträgt dort mit dem entwickelten Einzelhandelskonzept ca. 80%, im Falle eines Shoppingcenters mit geschlossener Mall liegt diese nur bei ca. 55–65%. Der

zusätzliche Energiebedarf durch die niedrigere Flächeneffizienz wäre erheblich. Da die Grundstruktur der Hafencity eine Mall-Konzeption nicht mehr zulässt, ist zumindest über die Lebensdauer der Gebäude (80–100 Jahre) eine erhebliche Effizienzsteigerung (Heizleistung, Kühlleistung sowie Stromersparnis) für das offene gegenüber dem geschlossenen System bei gleicher Verkaufsfläche erreicht.

Wärmeenergieversorgung

Nahwärmesysteme steigern die Öko-Effizienz: Bereits im Jahre 2002 hat die Hafencity Hamburg GmbH (vorher GHS Gesellschaft für Hafencity- und Standortentwicklung mbH) im Rahmen eines europaweiten Vergabeverfahrens nach VOL und EU-Lieferkoordinierungsrichtlinie nicht nur einen Lieferpreiswettbewerb initiiert, sondern eine maximale Emissionskennzahl für CO₂ von 200 kg/MWh für die an die Kunden gelieferte Wärme an der Übergabegrenze im Gebäude zugrunde gelegt.

Grundlage der Wärmeversorgung nach einem technologieoffenen Ausschreibungsverfahren ist ein Mix aus Fernwärme und Wärme aus dezentralen Wärmeerzeugungsanlagen in der Hafencity selbst (BHKW, Brennstoffzellen und 1.800 m² Solaranlagen auf den Wohngebäuden zur Warmwasserversorgung). Die ma-

Hafencity geplant, der bereits im Entwurfsstadium ökologische Standards festschreibt. Der Investor kann den durch messbare Indikatoren festgestellten Nachhaltigkeitsgrad seines Gebäudes zertifizieren lassen und als Vermarktungsinstrument einsetzen.

Das dabei untersuchte Maßnahmenpektrum umfasst baulichen Wärmeschutz, die Bereiche Klima/Heizung/Lüftung, den Warmwasserbedarf, die Beleuchtung sowie auch Energiemanagement und Gebäudeautomation.

Mit der Einführung dieses Umweltzeichens schafft die Hafencity Hamburg GmbH primär ein Anreizsystem über Marktwettbewerb und eine hohe standortspezifische Informationsdichte.

Lärmschutz

In der Hafencity treffen die Hamburger Innenstadt und der Hamburger Hafen aufeinander. Insbesondere der nächtliche Lärm



Die Südausrichtung am Dalmannkai ist prädestiniert für Solarenergienutzung, deren Fläche in der westlichen Hafencity mindestens 1.800 m² betragen wird und der Warmwasserversorgung der Wohnbauten dient

ximal zulässige CO₂-Kennzahl für die Wärmeversorgung der westlichen Hafencity ist nach Maßgabe internationaler Klimaschutzziele dynamisiert und wird jedes Jahr durch Sachverständigenutachten geprüft. Der am Ende der Vertragslaufzeit zu erreichende Zielwert liegt bei 175 kg/MWh.

Der gewählte Technologiemix und die zentrale Wärmeversorgung führen zu einer Emissionsreduktion von ca. 27% im Vergleich zu einer individuellen gebäudebezogenen Wärmeversorgung mit Erdgas. Im Vergleich zur Verwendung anderer fossiler Brennstoffe (z. B. Heizöl oder Kohle) läge die Emissionsreduktion noch deutlich höher.

Im Zusammenhang mit der zentralen Wärmeversorgung der westlichen Hafencity wurde bereits eine Hochtemperaturbrennstoffzelle als Pilotanlage installiert, die ca. 200 Wohnungen und Büros mit Wärme und Energie versorgt. Diese neue Technologie zeichnet sich durch besonders niedrige Emissionswerte bei gleichzeitig hohem Wirkungsgrad aus. Im Weiteren wurde für die westliche Hafencity verpflichtend festgelegt, dass mindestens 30% des Warmwasserbedarfs für den Wohnungsbau regenerativ zu erzeugen sind. Die Gebäudedächer der Wohngebäude werden mit solarthermischen Anlagen ausgerüstet.

Nachhaltiges Bauen im Hochbau

Die Hafencity Hamburg GmbH hat sich bereits seit 2004 intensiv mit Fragen ökologischen Bauens beschäftigt. Für Gebäude in der Hafencity ist die Vergabe eines speziellen Umweltzeichens und eines Umweltpreises

aus Produktion und Containerumschlag im Hafengebiet erfordert Schutzmaßnahmen zur Gewährleistung der Nachtruhe der künftigen Bewohner der Hafencity zumindest insoweit als die Lärmimmissionen aus gewerblicher Nachbarnutzung auf die Hafencity nicht steigen. Das wurde in einer Hafenplanungsverordnung festgelegt.

Für die Hafencity wurde eine spezielle Lärmschutzfestsetzung in die Bebauungspläne aufgenommen, die in den Schlafräumen während der Nachtzeit die Einhaltung eines Innenraumpegels von 30 dB(A) auch bei gekipptem Fenster gewährleistet. Dafür wurden spezielle Lärmschutzfenster entwickelt.

Durch diese Rahmenseetzungen erhalten die Bauherren eine größere Wahlmöglichkeit bei der Ausgestaltung der Lärmschutzmaßnahmen. Sie können auf Doppelfassaden verzichten. Dieser Gesamtansatz führt zu einer höheren Verträglichkeit von Wohnnutzung und Hafencitybetrieb.

Fazit

Die strukturellen Voraussetzungen der Hafencity nachhaltig zu gestalten und durch spezifische technische und rechtliche Maßnahmen zu verbessern bestimmt noch nicht das endgültige Nachhaltigkeitspotential der Hafencity. So wird z. B. für die östliche Hafencity eine Wärmeenergieversorgung mit noch niedrigeren CO₂-Emissionsstandards vorbereitet, für den Wohnungsbau soll zumindest der KfW-60-Standard verpflichtend werden, und ökologische Nachhaltigkeit soll verstärkt in die Gebäudeplanung einfließen.

TELEGRAMM

Fit für den Sommer

Ein entstehender Stadtteil will erkundet werden: Im Sommer 2007 locken viele Events in die HafenCity. Am 30. Juni und 1. Juli verwandelt sich das Hamburg Cruise Center in einen Konzertsaal, das Schleswig-Holstein Musikfestival macht erstmalig einen Abstecher in die HafenCity.



„Sommer auf den Magellan-Terrassen“

In der Reihe „HafenCity Dialoge“ geht es am 5. Juli ab 18.00 im Hamburg Cruise Center um das Thema „Architektur & Urbanität – eine Zwischenbilanz“. Kreuzfahrt-Fans sollten sich den 26. Juli und den 23. August vormerken, dann werden die Anläufe der Queen Mary 2 gefeiert. Fast schon ein Klassiker ist der „Sommer auf den Magellan-Terrassen“. An Sonntagen im Juni, Juli und August kommen mehrere hundert Menschen auf den Platz, geboten werden Lesungen, Tango-, Theater- und Kinderveranstaltungen.

Mehr Infos unter www.HafenCity.com

Fit für die Zukunft

Die HafenCity Hamburg GmbH ist Neumitglied im Hamburger Zukunftsrat. Schon bislang galt Nachhaltigkeit als wichtiges Gestaltungsprinzip bei der Entwicklung des neuen Stadtteils. Beispielsweise kann der geplante Anschluss an den öffentlichen Personennahverkehr als vorbildlich gelten, ebenso die Wärmeenergieversorgung in der westlichen HafenCity. Weitere Zielvorstellungen für eine nachhaltige Stadtentwicklung werden entwickelt. Der Zukunftsrat gilt als Forum für Unternehmen, Organisationen, Institutionen und Initiativen, die ihre Heimatstadt fit für die Zukunft machen wollen.

Fit für Europa

Auch im europäischen Vergleich setzt der entstehende Stadtteil schon Maßstäbe – und stellt sich deshalb jetzt in Brüssel vor. Am 9. Juli lädt das Hanse-Office, die gemeinsame EU-Vertretung von Hamburg und Schleswig-Holstein in Brüssel, ein. Ole von Beust, Erster Bürgermeister der Hansestadt, spricht ein Grußwort. Als Gäste werden vor allem Mitarbeiter der Europäischen Kommission und Vertreter der Mitgliedsstaaten erwartet.

IMPRESSUM

Verlag: HafenCity Hamburg GmbH, Osakaallee 11, 20457 Hamburg
Verantwortlich im Sinne des Presserechtes: Susanne Bühler
Design: lab3 mediendesign, Geibelstraße 54, 22303 Hamburg
Redaktion: Sascha Borrée **Schlussredaktion:** Oliver Holzweißig
Druckerei: Langebartels & Jürgens, Friedensallee 120, 22763 Hamburg
Bildnachweis: Bert Brüggemann: Seite 4 links; Christoph Gebler: Seite 4 Mitte; Thomas Hampel/ELBE&FLUT: Seite 1 oben & unten, Seite 2 oben, Seite 3, Seite 4 unten; HafenCity Hamburg GmbH: Seite 4 oben; Handelskammer Hamburg: Seite 2 links; Boris Rostami: Seite 1 Mitte links; Spengler Wiescholek Architekten: Seite 2 unten.
 Die Veröffentlichung von Texten oder Textauszügen darf nur nach Genehmigung der HafenCity Hamburg GmbH erfolgen. Die in dieser Publikation enthaltenen Informationen sind für die Allgemeinheit bestimmt; sie erheben weder Anspruch auf Vollständigkeit noch auf Richtigkeit.
 9. Auflage, Hamburg, Juni 2007; © 2007 All rights reserved

EIN ORT DER ERINNERUNG

Der Lohseplatz zählt zu den bedeutenden historischen Stätten in der HafenCity. Jetzt berät ein Kolloquium, wie sich der Ort in den geplanten Lohsepark integrieren lässt

LOHSE PARK Erst mit der Entwicklung der HafenCity kehrt bei vielen Hamburgern auch die Erinnerung an den Lohseplatz zurück. Vom Hannoverschen Bahnhof, dessen Vorplatz der Lohseplatz war, wurden zwischen 1940 bis 1945 mindestens 7.112 Juden, Sinti und Roma deportiert. Ziel der Transporte waren Ghettos, Konzentrationslager oder Vernichtungslager in Mittel- und Osteuropa, fast 90 Prozent der Deportierten verloren dort ihr Leben.

Künftig ist der Lohseplatz Bestandteil des Lohseparks. Daher wird jetzt ein Dialog über seine Gestaltung angeregt: Die Frage, wie am Lohseplatz an die Opfer des Nationalsozialismus erinnert werden kann, steht zunächst im Mittelpunkt eines Kolloquiums. Zu der Veranstaltung im Kesselhaus sind auch Vertreter

des Zentralrats der Juden sowie der Sinti- und Roma-Organisationen geladen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg war der beschädigte Hannoversche Bahnhof gesprengt worden. So verschwanden sichtbare Spuren, die sonst von dem dunklen Kapitel der Stadtgeschichte hätten zeugen können. Seit 2005 steht eine Informationstafel am Lohseplatz. Durch die in diesem Jahr erfolgte Begrünung und die Einrichtung einer Sitzgelegenheit wurde der Ort für ein würdiges Erinnern und Gedenken hergerichtet. Bei der weiteren Gestaltung des Orts werden unter anderem Erfahrungen aus anderen deutschen Städten berücksichtigt.

Der Lohsepark selbst entsteht erst ab 2018. Er zieht sich dann vom Magdeburger Hafen im



Heute informiert eine Tafel über die Historie des Orts

Norden durch die HafenCity – und endet im Süden an der HafenCity Universität. Auch vor der Entwicklung der Parkanlagen wird aber weiter an die Deportationen erinnert. Die Kulturbehörde, die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt sowie die HafenCity Hamburg GmbH organisieren dazu eine Veranstaltungsreihe. Im kommenden Jahr ist auch eine Ausstellung über die Deportationen geplant.

MODERNE MIT TRADITION

Historische Schiffe für einen zukunftsweisenden Stadtteil: Die HafenCity bekommt einen Traditionsschiffhafen. 2008 gehen die ersten Boote vor Anker



Zur Eröffnung der Magellan-Terrassen 2005 legten bereits Traditionsschiffe im Sandtorhafen an

SANDTORHAFEN Nach Jahrzehnten der Brache wird der Sandtorhafen, das älteste moderne Hafenbecken Hamburgs, wieder neu belebt. Zwischen Dalmannkai und Sandtorkai entsteht ein El Dorado für Schifffahrtfans: Der Sandtorhafen verwandelt sich in einen Traditionsschiffhafen.

Insgesamt acht Pontons werden hier 2008 eingeschwommen. Zusammen bieten sie rund 5.600 m² schwimmende Platzfläche, das entspricht der Fläche eines kleinen Fußballfelds. Aufbauten stellen Raum für das Büro des Hafenmeisters, Toiletten sowie für voraussichtlich Gastronomie und Verkaufsstände zur Verfügung. Über drei historische Brücken sind die Pontons der Öffentlichkeit jederzeit zugänglich. An ihnen können dann mehr als 20 historische Schiffe aus den verschiedenen Epochen der Hamburger Schifffahrtsgeschichte festmachen. Schon in diesem Jahr beginnen die vorbereitenden Arbeiten. Zunächst muss das

Hafenbecken ausgebaggert werden. Nachdem ca. 30 Jahre nicht ausgebaggert wurde, bietet es jetzt keine ausreichende Tiefe mehr.

Die Gestaltung des Traditionsschiffhafen ist Teil des Freiraumkonzepts, das das Architekturbüro EMBT schon 2002 für die westliche HafenCity vorgelegt hatte. Öffentliche Stadträume, so die Planer, sollten hier so nah wie möglich ans Wasser heranführen. Durch die schwimmenden Pontons ergeben sich bei den unterschiedlichen Wasserständen neue stadträumliche Perspektiven und werden Orte auf dem Wasser geschaffen. Und bei aller Modernität der HafenCity erinnern die historischen Schiffe so auch in Zukunft an die Geschichte des Orts.

Vor allem Segler werden hier bald festmachen, doch für einige Dampfer stehen ebenfalls Liegeplätze zur Verfügung. Die Schiffe lassen sich besichtigen – oder auch für Ausfahrten auf die Elbe chartern. „Das wird kein Museum, sondern ein sehr lebendiger Ort“, sagt Klaus Braasch, Geschäftsführer der Stiftung Hamburg Maritim.

Seine Organisation wird den Traditionsschiffhafen betreiben. Sie hat es sich zur Aufgabe gemacht, an die Seefahrtsgeschichte in der Hansestadt zu erinnern. Bereits heute unterhält sie einige historische Schiffe. Der Traditionsschiffhafen wird aber natürlich auch Schiffen anderer Halter offen stehen. Kürzere Liegezeiten mehrerer historischer Schiffe sind möglich, so können den Hamburgern möglichst viele verschiedene Wasserfahrzeuge vorgestellt werden.

Bisher machen historische Schiffe – teilweise fast versteckt – an zahlreichen, über die Hansestadt verteilten Liegeplätzen fest. Mitunter sind sie so nur für Eingeweihte aufzuspüren. Lediglich der Museumshafen Övelgönne ist sehr bekannt, inzwischen aber auch voll belegt. Mit dem Sandtorhafen bekommen Schifffahrtfans jetzt also endlich eine zentrale Anlaufstelle in Hamburg; aber der Museumshafen in Övelgönne mit seinen Schiffen bleibt natürlich erhalten.

BACH KOMMT DOCH NOCH NACH HAMBURG

Die Hauptkirche St. Katharinen, die Kirche der HafenCity, bekommt eine neue Orgel

HAFENCITY Als Johann Sebastian Bach im Jahre 1701 zum ersten Mal nach Hamburg kam, war das Gelände der heutigen HafenCity noch matschiges Schwemmland. In Richtung Innenstadt erhob sich allerdings die Hauptkirche St. Katharinen, deren Organist Johann Adam Reinken den 16-jährigen Lateinschüler J. S. Bach aus Lüneburg magisch anzog. Zwei Jahrzehnte später spielte der Komponist 1720 auf diesem von ihm als „vortrefflich“ gerühmten Instrument vor, um beruflich nach Hamburg zu wechseln. Doch da die Kirchenoberen 4.000 Mark Courant von dem jungen Familienvater haben

wollten, entschied er sich für Leipzig. Hamburg hatte die Chance vertan, Bach-Stadt zu werden. Jetzt soll dem großen Meister eine kleine Wiedergutmachung zukommen: Die Stiftung Johann Sebastian (www.stiftung-johann-sebastian.de) baut Bachs Orgel in der Kirche St. Katharinen wieder auf. Jetzt konnte der erste Bauabschnitt bei dem niederländischen Orgelbauer Flentrop in Auftrag gegeben werden. Das sogenannte Rückpositiv wird dann Ende 2008 in St. Katharinen (www.Katharinen-Hamburg.de) erklingen.

Die Hauptkirche St. Katharinen ist gut 700 Jahre älter als die HafenCity und braucht daher



Von der HafenCity aus gesehen: die Hauptkirche St. Katharinen

eine bauliche Überholung. Ein „Stein für St. Katharinen“ heißt deshalb die Spendenaktion, deren Kommunikation die Hamburger Werbeagentur DMCGroup übernommen hat. Hauptpastorin und Pröpstin Ulrike Murmann schaut von ihrem Arbeitszimmer in Katharinen direkt auf den neuen Stadtteil HafenCity und die alte Speicherstadt. „Das ist ein faszinierendes Labor neuer Möglichkeiten“, sagt Murmann, „wir wollen gerne unseren Teil dazu beitragen, die HafenCity zum klingen und denken zu bringen.“ Und dazu muss auch St. Katharinen zumindest an Stein und Orgel erneuert werden.