



## Das Projekt HafenCity

Hier wächst Hamburg: Die HafenCity – das größte innerstädtische Stadtentwicklungsprojekt Europas – ist ein Modell für die Entwicklung einer europäischen City am Wasser



Die HafenCity wird von Westen nach Osten und von Norden nach Süden entwickelt. 59 Projekte sind fertiggestellt, weitere 53 Vorhaben in Bau oder Planung (© Kuhn/Fotofrizz)

Mit der Entwicklung eines neuen City-Raums entlang der Elbe setzt Hamburg mindestens europaweit neue Maßstäbe: Auf einer Fläche von 157 ha entsteht eine lebendige Stadt mit maritimem Flair. Anders als reine büro- und einzelhandelsdominierte City-Räume verbindet sie die verschiedenen Nutzungen Arbeiten, Wohnen, Kultur, Freizeit, Tourismus und Einzelhandel miteinander. Was die HafenCity ebenfalls von anderen großen Stadtentwicklungsvorhaben in Wasserlage unterscheidet, sind ihre besonders zentrale Lage und der hohe Qualitätsanspruch, der sich u. a. in der feinkörnigen Nutzungsmischung, dem Anspruch an Urbanität und ökologische Nachhaltigkeit, soziale Mischung und Begegnungsfähigkeit sowie einem innovativen Entwicklungsprozess niederschlägt.

Als einzigartig können auch die intensiven Wechselbeziehungen von Land und Wasser gelten, da die HafenCity nicht eingedeicht, also nicht vom Wasser abgeschnitten wird. Vielmehr wird das Gebiet, mit Ausnahme der Kai- und Uferpromenaden sowie der Wasserlagen der Plätze, auf ca. 8-9 m ü. NN angehoben. Durch diese Warftkonzeption erhält das frühere Hafen- und Industrieareal eine neue charakteristische Topografie, die den Zugang zum Wasser und das hafentypische Milieu bewahrt und gleichzeitig den Hochwasserschutz gewährleistet.

### Definition eines völlig neuen Stadtteil

Die Zielsetzungen der HafenCity-Entwicklung sind sehr weitreichend. Es gilt, ein neues Stück Stadt am Wasser städtebaulich-architektonisch, nutzungs- und identitätsbezogen, aber auch emotional neu zu definieren. Dass die HafenCity fast ausschließlich aus Neubauten besteht, hat verschiedene Gründe: Zunächst erfordert der Hochwasserschutz eine völlig neue Stadtebene mit neuer Infrastruktur. Darüber hinaus war das Areal früher - neben einigen markanten Gebäuden - überwiegend mit eingeschossigen Schuppen bebaut, von denen, außer im Quartier Oberhafen, nur wenige erhalten werden konnten oder überhaupt erhaltenswert waren. Insgesamt werden daher mehr als 2,4 Mio. m<sup>2</sup> Bruttogrundfläche (BGF) neu gebaut. Es entstehen 6.500 bis 7.000 Wohnungen für mehr als 14.000 Einwohner. Dienstleistungsflächen (nicht nur Büroflächen) mit bis zu 45.000 Arbeitsplätzen, Bildungseinrichtungen, Gastronomie, Einzelhandels-, Kultur- und Freizeitangebote sowie Parks, Plätze und Promenaden - für rund 80.000 Besucher täglich, die nach der Gesamtfertigstellung prognostiziert werden.

Die städtebauliche und architektonische Neuerfindung des Ortes orientiert sich dabei auch an den gewachsenen Strukturen



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

### **Eine neue Kerninnenstadt entsteh**

Die Entwicklung der HafenCity stützt sich im Wesentlichen auf den am 29. Februar 2000 vom Hamburger Senat beschlossenen Masterplan, der 2010 nach intensiver öffentlicher Diskussion für den Ostteil der HafenCity weiterentwickelt wurde. Zehn Jahre lang hatte sich der Masterplan mit seinem Konzept urbaner horizontaler und vertikaler Nutzungsmischung und seinem flexiblen Grundgerüst unterschiedlicher Stadtquartiere als guter Ausgangspunkt für die Entwicklung der einstigen Hafenterrassen südlich der Innenstadt erwiesen. Für die drei östlichen Quartiere Oberhafen, Baakenhafen und Elbbrücken enthielt er jedoch keine ausreichende Planungsgrundlage.

Nicht zuletzt veränderten sich auch die Rahmenbedingungen während des ersten Jahrzehnts: Die östliche HafenCity war zunächst als eher vorstädtische Stadtlage angesehen worden, während sie mittlerweile, auch wegen der U-Bahnbindung, bereits als Teil der neuen Kerninnenstadt gelten kann. Federführend bei der Masterplan-Überarbeitung waren die HafenCity Hamburg GmbH, die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen sowie der Verfasser des ersten Masterplans, Kees Christiaanse mit ASTOC. Gleichzeitig erfolgte eine intensive öffentliche Diskussion mit über 40 Veranstaltungen. Seither wird der überarbeitete Entwurf in weiteren Schritten u. a. durch städtebauliche Wettbewerbe, Freiraumwettbewerbe, Bebauungspläne und durch die architektonischen Wettbewerbe der privaten Bauherren zunehmend verfeinert.

Im Vergleich zur westlichen und zentralen HafenCity sind die drei östlichen Quartiere Oberhafen, Baakenhafen und Elbbrücken dennoch etwas isolierter und weniger in die bestehende City integriert. Zudem erfordert die Nähe zu den Verkehrsstrassen besondere Lärmschutzmaßnahmen - woraus sich auch besondere Chancen ergeben, den Quartieren eine eigene Identität zu geben: Am Baakenhafen entsteht im Schwerpunkt ein Wohn- und Freizeitquartier mit einigen Tausend Arbeitsplätzen, der Oberhafen wird zum Kreativ- und Kulturquartier und das Quartier Elbbrücken zum urbanen Geschäfts- und Wohnstandort.

### **Die Masterplanüberarbeitung 2010**

Durch die Überarbeitung des Masterplans wird in der gesamten HafenCity nun auch deutlich mehr Nutzfläche realisiert: Aufgrund einer höheren Bebauungsdichte und durch die Verlagerung von ehemals im Hafengelände angesiedelten Betrieben erhöht sich die Brutto-grundfläche (BGF) von 1,5 Mio. m<sup>2</sup> auf 2,32 Mio. m<sup>2</sup>. Die Landfläche erhöht sich durch eine Zuschüttung am Ostende des Baakenhafens von 123 auf 127 ha

Mit der Überarbeitung wurde zudem die Anzahl der entstehenden Wohnungen deutlich erhöht. Da in den Quartieren Baakenhafen und Elbbrücken rund 3.000 Wohnungen entstehen, wächst die Zahl der Wohnungen in der HafenCity insgesamt von 5.500 auf 6.500 bis 7.000. Zudem werden Baugemeinschaften bei der Grundstücksvergabe seitdem verstärkt berücksichtigt sowie seit 2011 ein Drittel des entstehenden Wohnraums öffentlich gefördert. Eine weitere Grundschule, ein Gymnasium mit Stadtteilschule sowie mehrere zusätzliche Kitas stärken das familienorientierte Wohnen. Gleichzeitig erhöht sich die Zahl der möglichen Arbeitsplätze in der HafenCity von 40.000 auf 45.000 - vor allem durch eine Steigerung in den Bereichen Freizeit, Einzelhandel, Gastronomie und Hotel.

Auch der grüne Charakter der HafenCity wurde gestärkt: Große und kleine Plätze sowie eine Vernetzung der Orte unterstreichen die urbane Raumintegration. Der Lohsepark führt als zentraler Volkspark der HafenCity über den Park Baakenhöft bis an die Elbe. Im Süden lädt eine Elbpromenade zum Flanieren bis nach Entenwerder ein, und der Baakenhafen erhält mit der künstlich aufgeschütteten Halbinsel Baakenpark ein grünes Spiel- und Freizeitareal. Die öffentlichen Frei-flächen in der gesamten HafenCity



erstrecken sich damit über rund 28 ha statt der zunächst vorgesehenen 24 ha (ohne private öffentlich nutzbare Flächen) und die Uferlinie am Wasser verlängert sich von knapp 10 auf 10,5 km.

Die Prägung der östlichen HafenCity durch Hauptverkehrsstraßen führt im Norden und Osten allerdings zu einer hohen Lärmexposition. Für diese Standorte gibt es daher intelligente städte-bauliche und technische Konzepte: An der östlichen Hauptverkehrsachse Versmannstraße entstehen überwiegend Bürobauten mit breiten Rücken zur Straßenseite, die somit zu schallgeschützten Stadtarealen auf der Südseite führen. Halb geschlossene Wohnensembles wiederum formen Innenhöfe, die ein geschütztes nachbarschaftliches Miteinander gewährleisten.

Die hohen Nachhaltigkeitsstandards der westlichen und zentralen Quartiere werden im Osten zudem noch übertroffen. Neben der Etablierung eines innovativen Wärmeenergiekonzepts entstehen nahezu alle Gebäude nach dem strengsten Standard des Umweltzeichens HafenCity.

Gleichzeitig wird ein quartiersübergreifendes und in den Tiefgaragen verortetes Carsharing-System mit einem zunehmend hohen Elektrofahrzeuganteil eingerichtet. Dadurch werden eigene Fahrzeuge für viele Bewohner zunehmend überflüssig. In Kombination mit E-Bike- und Fahrradnutzung reduzieren sich damit die finanziellen Aufwendungen für Individualverkehrsmobilität, die bereits durch die feinkörnige Nutzungsmischung und die U-Bahnanbindung niedrig sind, nochmals erheblich. Der öffentliche Raum wird hingegen durch viele wegfallende Stellplätze aufgewertet. Die Überarbeitung des Masterplans hat die City-Funktion der HafenCity somit weiter ausgedehnt und gestärkt. Gleichzeitig wurde das Stadtentwicklungsgebiet bis zu seiner östlichen Spitze qualitativ bis zu Ende gedacht.