HafenCity Hamburg

Transformationsraum Oberhafen

Informationen zum neuen
Kultur- und Kreativquartier

HafenCity
Hamburg

INHALT

3 VORWORT

4 QUARTIERE DER HAFENCITY

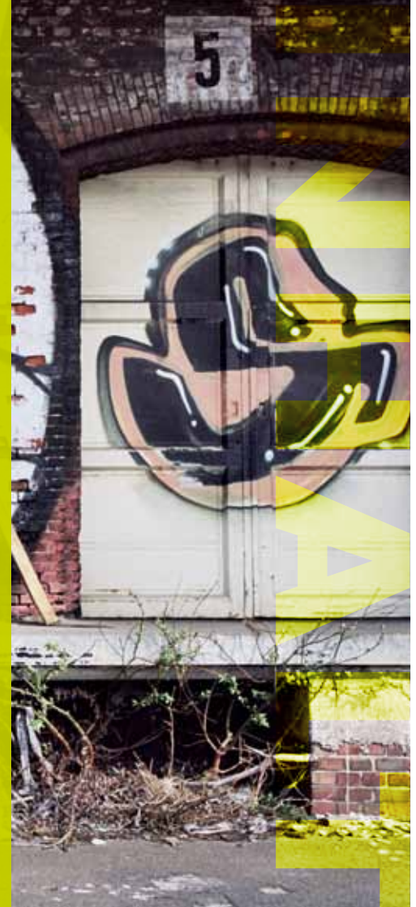
6 EINLEITUNG

10 GESCHICHTE

14 BESTANDSAUFNAHME

20 ENTWICKLUNG KREATIVQUARTIER

24 KREATIVE PIONIERE



VORWORT

Diese kleine Broschüre soll erstmalig die Entwicklungsbedingungen des Quartiers Oberhafen in der HafenCity aufzeigen. Das Quartier hat im Rahmen der Masterplanüberarbeitung 2010 eine Repositionierung vom Gewerbequartier zu einem Kultur- und Kreativquartier durchlaufen. Heute ist es noch überwiegend Logistikstandort und durch einfache Lagergebäudestrukturen und Gleisanlagen physisch und rechtlich als Bahnareal geprägt, obwohl es sich seit 2003 im Eigentum des Sondervermögens „Stadt und Hafen“ vertreten durch die HafenCity Hamburg GmbH befindet.

Durch seine zentrale Lage, seinen Wasser- und Kulturmeilenbezug und gleichzeitig seine räumliche Abgrenzung ist das Quartier jedoch ein herausragender Möglichkeitsraum für eine eigenständige und gleichzeitig citybezogene Entwicklung als Kreativ- und Kulturquartier. Das Nachdenken über die Möglichkeiten des Quartiers erfolgt in Hamburg auf vielen Ebenen. So hatte die HafenCity Hamburg GmbH bereits 2008 mit „Kreativer Archipel“ eine Studie zur Kreativwirtschaft im Umfeld der HafenCity durch ein Team um Prof. Dr. Dieter Läpple erarbeiten lassen, um Überlegungen für das Quartier Oberhafen anzustoßen*. Diese Broschüre dient allerdings nicht dem Zweck, die vielfältigen Möglichkeiten der Entwicklung des Quartiers zu erörtern, sondern beschreibt den Ist-Zustand und die Entwicklungsvoraussetzungen, um eine möglichst breite Öffentlichkeit für ein Weiterdenken des bedeutenden Ortes zu gewinnen.

Jürgen Bruns-Berentelg
Vorsitzender der Geschäftsführung der HafenCity Hamburg GmbH

* Läpple, D., Kröger, S., Peters, B., Schreiner, S. (2011): Kreativer Archipel – Untersuchung kreativer Orte in der HafenCIty und Hamburg. Materialien zur HafenCity, Band 2 (im Erscheinen)

QUARTIERE DER HAFENCITY

EINLEITUNG

KREATIVITÄT UND CITY

Das Oberhafenquartier liegt direkt inmitten der Hamburger City, attraktiv an der Wasserfläche des Oberhafens, gleichzeitig durch den undurchdringlichen Bahndamm von der HafenCity abgegrenzt und (noch) ohne verbindende Brücke zum gegenüberliegenden Großmarktareal.

Hier in der östlichen HafenCity schmücken Graffiti die Giebelwände kleiner Backsteinbauten, an die sich lange Schuppenreihen anschließen. Schwere Lkws stehen in den Ladestraßen und werden an den Toren beladen. Auf dem letzten erhaltenen Teil des Hannoverschen Bahnhofs, einstiger Hauptgüterbahnhof der Stadt, werden die Lagerhallen auf einigen Gleisen noch von Güterwaggons bedient, die unter der schützenden Gleisüberdachung entladen werden.

Gleichzeitig liegen die neu entstehenden Quartiere der HafenCity und die bestehende City nur einen Katzensprung entfernt. In wenigen Minuten erreicht man den Hauptbahnhof und die Kunstmeile mit Deichtorhallen, Kunstverein, Museum für Kunst und Gewerbe, sowie Galerie der Gegenwart und Kunsthalle zu Fuß. Das Areal des Großmarkts mit dem wellenschlagenden Dach des denkmalgeschützten Hermkes-Baus liegt am Nordufer des Oberhafens; nicht weit vom Marktgeschehen, das ab 2034 verlegt werden könnte, schließen sich die City Süd, Rothenburgsort und der Brandshof an. Südlich und westlich wächst die HafenCity als neue Cityerweiterung mit dem Elbtorquartier, der HafenCity Universität und dem Designport heran.

Eingebettet in dieses räumliche Spannungsfeld – exponiert und geschützt zugleich –, ist das Oberhafenquartier weit mehr als ein bloßes Reststück: Aus der zentralen Lage seiner Bestandsbebauung, der räumlichen Möglichkeit der Weiterführung der Kunstmeile und seiner Funktion als erster Entwicklungsimpuls für das Gesamtareal um die Wasserfläche des Oberhafens ergeben sich einzigartige dauerhafte Nutzungspotenziale für kulturwirtschaftliche und kreative Milieus.

ZIEL UND RAHMEN

Der alte HafenCity Masterplan 2000 sah das Oberhafenquartier als Gewerbegebiet vor, insbesondere für Handwerksbetriebe. Heute soll das 6,7 Hektar große Gelände als Kultur- und Kreativquartier genutzt werden, was auch immer das in Zukunft bedeutet. Laut Masterplanüberarbeitung 2010 soll ausgehend von den Bestandsgebäuden ein neues Quartier geformt werden, das vielleicht einmal den Kern eines viel größeren bildet, wenn das Großmarktareal verfügbar wird.

Alle Grundstücke (und Gebäude) im Oberhafenquartier befinden sich im Eigentum des Sondervermögens Stadt und Hafen der Freien und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die HafenCity Hamburg GmbH als städtischer Entwicklungsgesellschaft. Um preisgünstige Mieten in den (zu modernisierenden) Bestandsgebäuden sicherzustellen, bleibt dies auch weiterhin so: Grundstücke werden nicht verkauft, wie in der sonstigen HafenCity. Hamburg behält so die Kontrolle über Grund und Boden und Gebäude. Intensiv entwickeln lässt sich das Oberhafenquartier erst ab dem Jahr 2015. Bis dahin ist das Areal noch eisenbahnrechtlich gewidmet. Auf dem Bahnhofsareal erfolgt – wenn auch in begrenztem Maße (etwa 70 Waggons pro Monat werden abgefertigt) – noch Güterverkehrsnutzung, und die Lagerhallen werden überwiegend für Logistikzwecke genutzt. Ein langer vorlaufender Entwicklungshorizont von drei bis vier Jahren bietet jedoch noch Zeit für Möglichkeiten, um ein für Hamburg wichtiges Quartier gemeinsam zu denken und zu diskutieren.

Durch den Bahndamm von den Nachbarquartieren der wachsenden HafenCity abgegrenzt, generiert das Quartier mit seinen Schuppen und den teilweise noch genutzten Bahngleisen zur Wasserfläche des Oberhafens einen potenziell sehr markanten öffentlichen Raum

TOPOGRAFIE UND NACHBARQUARTIERE

Lang gezogen erstreckt sich das Quartier Oberhafen über circa 1.300 Meter zwischen Oberhafen-Kantine im Nordwesten nahe den Deichtorhallen und dem nur wenige Meter breiten Streifen zwischen Bahndamm und Hafenbecken im Osten. Die maximale Breite der Landfläche zwischen Bahndamm und Oberhafen beträgt 150 Meter. Eingeschossige Güterhallen und kleine Kopfbauten aus Backstein prägen das Erscheinungsbild. Während es sich einerseits zum Hafenbecken hinwendet, trennt ein hoher Bahndamm es auf gesamter Länge von seinem Nachbarquartier Am Lohsepark in der HafenCity ab. Dort liegt der vorgesehene Park, es wird gewohnt, gearbeitet, es entstehen Kindergärten, eine Schule und kleine Geschäfte. Aber auch Büros und einige kulturnahe Nutzungen haben sich bereits angesiedelt (Automobilsammlung Prototyp, Künstleragenturen, Medienunternehmen).

Der Zugang zum Quartier Oberhafen ist momentan nur nahe der windschiefen Oberhafen-Kantine über die Stockmeyerstraße von Westen her möglich. Von dort sind es auf der doppelstöckigen Oberhafenbrücke nur 100 Meter bis zu den Deichtorhallen. In wenigen Jahren wird ein zweiter Zugang geschaffen: ein neuer Fußgänger- und Fahrradtunnel, der den Bahndamm im Zentrum des Quartiers unterqueren und so auch einen direkten Zugang zur Haltestelle HafenCity Universität der neuen U-Bahnlinie 4 bieten wird. Mittelfristig soll eine Brücke über den Oberhafen hinzukommen; so entsteht eine Verbindung zum Großmarktareal, aber auch zur City Süd.

Von der U4-Haltestelle HafenCity Universität kann ein neuer Zugang geschaffen werden

Das Vorfeld einer Halle bei extremem Hochwasser

GESCHICHTE

GEMÜSEKÄHNE UND INDUSTRIEPIONIERE

Wie die gesamte HafenCity liegt das Areal des Oberhafens auf dem Grasbrook, einer ehemals südlich der Stadtmauer gelegenen Insel, deren feuchtes Marschland als Weidegrund fürs Vieh diente. Das im 17. Jahrhundert geschaffene Hafenbecken des Oberhafens bildete als östliche Einfahrt in den Hamburger Hafen jahrhundertelang ein Zentrum für die Flussschifffahrt. Hier wurden vor allem Elbkähne umgeschlagen, mit denen die Gemüsebauern aus den elbaufwärts gelegenen Vier- und Marschlanden ihre Waren zum Markt am Deichtor brachten. Rund um die Deichtorhallen prägte nach der Zusammenlegung der Märkte am Messberg und Hopfenmarkt von 1911 bis 1962 der Handel des zentralen Großmarkts das tägliche Leben.

Frühe Darstellungen Mitte des 19. Jahrhunderts zeigen bereits eine kleinteilige Industriebebauung im Oberhafenquartier, darunter die Maschinenfabrik Schmilinsky's Eisengießerey. Deren genaues Entstehungsdatum ist zwar unbekannt, ihre am Ufer angelegten Gebäude prägten jedoch noch bis um 1895 das Gesicht des Areals.

Anfang des 20. Jahrhunderts entwickelt sich das Quartier als intensiv genutzter Güterbahnhofsstandort mit Hafenanschluss. Seit 1906 ist es über den neuen Bahndamm und die doppelstöckige Oberhafenbrücke mit dem heutigen Hauptbahnhof verbunden

Vier- und Marschländer Gemüse wurde am Oberhafen umgeschlagen und an den Deichtorhallen vermarktet, um 1911

Hannoverscher Bahnhof, Bahntrasse und Quartier Oberhafen, 1931

UMNUTZUNG ALS BAHNHOFSAREAL

Mit dem Bau des Hannoverschen Bahnhofs im heutigen, westlich angrenzenden Quartier Am Lohsepark war ab 1872 auch der schnelle Weitertransport der auf dem Wasserweg angelandeten Güter und Waren gewährleistet. Daraus resultierte auch die Umnutzung der Flächen des Oberhafenquartiers zu einem Bahnhofsareal. Das Transportgut wurde hier mithilfe der Kaikräne ohne Umweg schnell vom Schiff auf die Schiene oder Straße verladen, möglich war aber auch die Lagerung in Schuppen. Im Laufe des 19. Jahrhunderts entstand so jene hafentypische Struktur mit uferparallelen Schuppen, Gleisanschlüssen und Straßen, die im Oberhafenquartier noch heute in Grundzügen nachvollziehbar ist.

Die Oberhafenbrücke wurde als Verbindung zum im Jahr 1906 neu eröffneten Hamburger Hauptbahnhof gebaut. Ihre Konstruktion ist bis heute besonders: Während unten Fußgänger und Pkws Platz finden, rollen oben die InterCitys und Güterwaggons über die Bahngleise – knapp an der Oberhafen-Kantine vorbei. Im Zuge des Brücken- und Bahnhofsneubaus entstand auch der hochgelegte Bahndamm, der das Oberhafenquartier zur Landseite abschirmt. Der Hannoversche Bahnhof war fortan nur noch Güterbahnhof. Ausgehend vom damaligen Bahnhofsgebäude im heutigen Quartier Am Lohsepark wurden zwischen 1940 und 1944 mehr als 7.000 Juden, Roma und Sinti in die Vernichtungslager des Dritten Reichs deportiert; hieran wird zukünftig ein Gedenkort im Park erinnern.

ICE und Güterbahn fahren haarscharf an der Oberhafenkantine vorbei; während westlich der doppelstöckigen Oberhafenbrücke das neue Quartier Ericus / Brooktorkai, u. a. Standort für die Spiegel-Gruppe, aufwächst

Im Jahr 2007/2008 wurde das stählerne Wahrzeichen der Oberhafenbrücke nach historischem Vorbild neu konstruiert. Sie ist nach wie vor eine Hauptschlagader für den Bahnverkehr; sämtliche Eisenbahnverbindungen zwischen dem Hamburger Hauptbahnhof und den südlichen und westlichen Bundesländern führen über sie.

WIEDERAUFBAU UND AUFGABE DER BAHNHOFSNUTZUNG

Weil der Hafen im Zweiten Weltkrieg als kriegswichtiger Verkehrsknotenpunkt und Industriestandort genutzt wurde, war er damit auch Ziel alliierter Bombenangriffe: Circa 70% der Speicher und fast 90% der Kaischuppen wurden zerstört. Bald nach 1945 begann der Wiederaufbau, auch im Oberhafenquartier, wo die Anlagen dabei sogar noch einmal für Bahnbetriebszwecke modernisiert wurden: Etliche der Gebäude wurden neu errichtet bzw. instand gesetzt.

Während der Betrieb des Hauptgüterbahnhofs westlich des Bahndammes schrittweise ab Mitte der 1970er Jahre eingestellt wurde, blieb der Betrieb als Umschlagpunkt für den Empfang und Versand von Stückgut dennoch bis heute, vor allem im Oberhafenquartier bestehen. Noch heute, lange nachdem der Senat 1997 beschloss, auf den Flächen des Grasbrooks eine neue City, die HafenCity, entstehen zu lassen, werden die Schuppen teilweise von Zügen beliefert und die Güterwagen unter der Gleisüberdachung im Oberhafenquartier entladen.

Die Güterhallen werden vorwiegend durch Lkws angedient

Zwei Gleise, die unter die Überdachung zwischen den Hallen 2 und 3 führen, werden bis heute regelmäßig von Güterzügen genutzt

BESTANDSAUFNAHME

BAHNHOFSNUTZUNG

Die überwiegend eingeschossigen Güterhallen und mehrstöckigen Kopfbauten bieten zusammen rund 21.000 m² Bruttogeschossfläche überwiegend auf einer Ebene. Anknüpfend an die Entwicklungsgeschichte des Quartiers ist das Areal heute noch mehrfach rechtlich gebunden.

Ein Großteil der Flächen ist bis Ende 2013 für Logistikzwecke mehrheitlich an ein Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG vermietet. In enger Verbindung damit unterliegen die Eisenbahnbauwerke einem Gleisanschlussrecht; das gesamte Areal ist bis 2014/15 noch als Bahnfläche gewidmet, auch wenn das Sondervermögen Stadt und Hafen durch den Kauf im Jahr 2003 Eigentümerin der Grundstücke und Gebäude wurde. Das Quartier kann deswegen auch erst nach seiner bahnrechtlichen Entwidmung (Freistellung) und dem Rückbau der Bahnschienen voraussichtlich ab 2015 intensiver als öffentliches Quartier genutzt werden.

HOCHWASSERGEFAHR

Im Unterschied zur übrigen HafenCity wird das Oberhafenareal nicht auf hochwassersicheres Niveau aufgehöht. Ansonsten müssten die Bestandsgebäude zumindest überwiegend abgerissen werden. Um die Gebäude wenigstens teilweise oder mehrheitlich erhalten zu können, muss auf den klassischen Hochwasserschutz durch Aufhöhung der Straßen verzichtet werden. Das auch weiterhin tief liegende Oberhafenquartier ist daher im Fall einer Sturmflut ab einem Wasserstand von 5,20 Meter über Normalnull überflutungsgefährdet. Deshalb kann im Oberhafenquartier nicht gewohnt werden, es sei denn, es entstehen später noch einzelne neue Gebäude, die hochwassersicher angebunden werden.

BESTAND

Gebäude, Ladestraßen und Verkehrsflächen des Quartiers wurden nicht für den Aufenthalt von Menschen, sondern für den Transport und die Lagerung von Gütern gebaut

GEBÄUDEZUSTAND

Seit in den 1980er Jahren die Kaianlagen am Oberhafen erweitert wurden, haben sich Gebäudestruktur und -substanz mit Ausnahme einer Gleisüberdachung zwischen den Güterhallen 2 und 3 kaum verändert. Die Lagerschuppen machen mit etwa 15.200 m² Bruttogeschossfläche den größten Teil der Gebäudeflächen aus und sind fast am Ende ihrer technischen Lebensdauer. Überschwemmungen, Temperaturschwankungen, unzureichende Instandhaltung zu Zeiten der Bahnhofsnutzung und natürlich die üblichen Abnutzungen haben den teils über 100 Jahre alten Hallen zugesetzt.

Nur mit erheblichen finanziellen Mitteln lassen sich ihre momentanen Nutzungen langfristig (über zehn Jahre hinaus) fortführen. Notwendig sind oft Sanierungen des äußeren Mauerwerks, des Hallenbodens und/oder des Dachs, außerdem Klempnerarbeiten und eine Ertüchtigung der Brandwände, um sie auch zu dauerhaften Arbeitsorten umzugestalten. Denn im Gegensatz zu vielen Kultur- und Kreativquartieren in Bestandsarealen, die in Produktionsstätten entstanden sind, ist der technische Standard der Gebäude im Oberhafen sehr niedrig. Will man Gebäude kostengünstig weiter- oder umnutzen, so muss dies berücksichtigt werden. Je nach erforderlichem Ausbau und entsprechender Höhe der Investitionen in die Gebäudesubstanz können unterschiedlich hohe Nutzungsentgelte erforderlich werden. Die meisten Büro- und Werkstattflächen befinden sich im Vergleich zu den Hallen in recht gutem Zustand, sie können deswegen wie bisher weiterbetrieben werden. Allerdings repräsentieren sie nicht einmal 30% der gesamten Gebäudeflächen.

Der Gebäudebestand im Oberhafenquartier besteht hauptsächlich aus eingeschossigen Lagerhallen. Kleine, mehrgeschossige Büro- und Werkstattgebäude befinden sich am Kopf der Güterhallen und im Mittelteil der rund 400 Meter langen Güterhalle 4, an die sich ein breites Gleisvorfeld zum Oberhafenufer hin anschließt

OBERHAFEN-KANTINE

Nicht nur räumlich bildet die Oberhafen-Kantine das Entree des Oberhafenquartiers. Die letzte erhaltene „Kaffeeklappe“ des Hafens bildet auch im übertragenen Sinn das Tor zu einem Quartier, das die Bestandsgebäude auch für neue Nutzungen zugänglich macht.

ZOLLAMT UND GÜTERHALLE 4

Angrenzend an die denkmalgeschützte Kantine am Kopf der Güterhalle 4 befindet sich das Zollamt, wo heute u. a. wechselnde Kunstausstellungen gezeigt werden. Durch ein eingebautes Flutschutztor trägt es als einziges Gebäude dem Hochwasserschutz Rechnung. Über einen internen Zugang gelangt man in die Güterhalle 4. In mehrere Mieteinheiten unterteilt, streckt sich dieses längste zusammenhängende Lagergebäude über rund 400 Meter die Wasserkante des Oberhafens entlang; in der Mitte wird es durch einen Verwaltungsbau mit Büros und Werkstatt unterbrochen. Auf der Fläche zwischen der Güterhalle und dem Oberhafenbecken liegen noch Gleise, die allerdings nicht mehr genutzt werden. Wie die anderen Güterhallen ist auch die Halle 4 weder beheizt noch hochwassergeschützt; trotz jüngeren Baudatums muss für ihren Erhalt erheblich investiert werden. Sie bietet aber mit der Landvorfläche am Wasser und der Orientierung zum Oberhafen das größte konzeptionelle Potenzial.

Die alte Hafenklappe von 1925 verköstigt heute auch die „neuen Hafenarbeiter“

In der stützenfreien Güterhalle 4 werden heute verschiedene temperaturunempfindliche Güter gelagert

GÜTERHALLEN 2 UND 3, BAHNMEISTEREI UND GÜTERABFERTIGUNG

An der Ladestraße gegenüber der Halle 4 liegt die Güterhalle 3. Über eine Gleisfeldüberdachung ist diese mit der ungefähr gleichlangen Güterhalle 2 verbunden. Im südlichen Teil der Halle 2 schließen sich die ehemalige Bahnmeisterei und der frühere Lokschuppen als Endbau an. Die Bausubstanz der Bahnmeisterei, eines viergeschossigen Ziegelmauerwerks, muss für eine längerfristige Nutzung grundsaniert werden. Im nördlichen Hallenteil – das vermutlich älteste noch bestehende Bauwerk des Gebiets – wurde die Heizzentrale der Nahwärmeversorgung für den Bereich Oberhafen eingebaut. Der Massivbau der ehemaligen Güterabfertigung bildet eine Klammer für die Hallen 2 und 3 mit Blick zum zentralen Platz – und der geschichtsträchtigen Oberhafen-Kantine im Hintergrund. Die Güterhalle 2 liegt dem viel befahrenen Bahndamm am nächsten und ist entsprechend lärmexponiert.

Neben Güterabfertigung und Halle 2 liegen die hoch und tief liegenden Gleise des Bahndamms

Bei der alten Bahnmeisterei ist die Tunnelverbindung unter dem Bahndamm zur U4-Haltestelle geplant

ENTWICKLUNG KREATIVQUARTIER

NUKLEUS FÜR KULTUR UND KREATIVITÄT

Während das Gebiet am Oberhafen im Masterplan 2000 nur eine untergeordnete Rolle spielte, hat sich zehn Jahre später mit seiner Überarbeitung eine neue Kernidee herausgebildet: Innerhalb eines langen, auf möglicherweise bis zu 15 Jahre angelegten Entwicklungszeitraumes soll das Oberhafenquartier zum Nukleus eines dauerhaften Kultur- und Kreativquartiers in der HafenCity und nicht, wie ehemals vorgesehen, Gewerbefläche werden.

Die im Oberhafenquartier vorhandenen Gebäudestrukturen und die heute durch erste Nutzungen bereits vorhandene Vorprägung bieten eine gute Basis für einen Mix aus kurz- und langfristigen Entwicklungs- wie Nutzungskonzepten, sowohl für etablierte als auch für niedrigschwellige Projekte im kreativen und künstlerischen Bereich.

Der übliche Entwicklungsprozess der HafenCity wird deswegen quasi auf den Kopf gestellt: Die Entwicklung erfolgt ausgehend von den Bestandsgebäuden und nicht, wie in der HafenCity sonst üblich, ausgehend von einem vollkommen neuen städtebaulichen Konzept. Durch den Verbleib der Grundstücke im städtischen Sondervermögen Stadt und Hafen anstelle der Weiterveräußerung wird eine größere Vielfalt der Entwicklungsformen und Realisierungsmodelle möglich.

EINZIGARTIGE INHALTLICHE CHANCEN

Durch die zentrale und gleichzeitig geschützte Lage des Areals können die von hier ausgehenden kulturellen und kreativwirtschaftlichen Impulse mit einem besonders öffentlichen Stadtcharakter verbunden werden und viele interessierte Hamburger und Besucher anziehen. Welche Nutzungen und Konzepte unter diesen Prämissen inhaltlicher Kern des Kultur- und Kreativquartiers sein sollen, ist heute offen. Die verbleibende Zeit bis zum Verfügbarwerden größerer Flächen soll für

MÖGLICHKEITEN

Masterplan 2000 – Gewerbestandort

Masterplan Überarbeitung 2010 – Neuausrichtung als Kreativquartier

einen intensiven Gedanken- und Diskussionsprozess zur Neudefinition des spannenden Wechselverhältnisses von kreativen Nutzungen und Stadtraum genutzt werden. Eines ist als Prämisse jedoch klar: Die Chancen, die das Oberhafenareal bietet, sind einzigartig. Um einen möglichst hohen öffentlichen und gesellschaftlichen Nutzen zu erzielen, müssen nicht nur Nutzungen mit Bedacht bestimmt, sondern auch Teilhabemöglichkeiten möglichst Vieler durch eine angemessen hohe Nutzungsdichte gesichert werden. Gleichzeitig verweist die weithin sichtbare denkmalgeschützte Architektur des Großmarktgebäudes am Nordufer des Oberhafens auf das langfristige Potenzial zur Erweiterung des neuen Kultur- und Kreativquartiers spätestens nach 2034.

SCHRITTE ZUM DAUERHAFTEN KREATIVQUARTIER

Das Oberhafenquartier soll kein Durchlauferhitzer sein, sondern einen dauerhaften Kern für kulturelle und kreativwirtschaftliche Nutzungen in der HafenCity und der City bilden. Die Bestandsflächen sind heute nahezu vollständig durch die angestammten Lagernutzer, kleine Flächenanteile auch durch einige neue Mieter aus kulturellen und kreativwirtschaftlichen Bereichen belegt.

VERNETZUNG

Neuvermietungen frei werdender Flächen an Zwischen- oder auch langfristige Nutzer erfolgen in Kooperation mit der Hamburg Kreativ Gesellschaft mbH, die im März 2010 als Anlauf- und Beratungsstelle für alle kreativen Akteure der Stadt gegründet wurde. Für eine Umnutzung der Lagerhallen und Backsteinbauten müssen allerdings in der Regel Baugenehmigungen erlangt werden, da die Gebäude nicht für den Aufenthalt von Personen, sondern für die Lagerung von Gütern gebaut wurden. Ihre oft schlechte Bausubstanz erfordert außerdem je nach Nutzung unterschiedliche Modernisierungsmaßnahmen. Ab 2014/2015 wird der Entwicklungsprozess für das Oberhafenareal durch den dann (nach der Entwidmung) entbehrlichen Gleisanschluss in die stärker umsetzungsorientierte Phase eintreten: Gebäude können großmaßstäbiger als heute für neue Nutzungen verfügbar gemacht werden, und auch das Vorfeld der Güterhalle 4 am Oberhafen kann als öffentlicher Ort für vielfältige große und kleine Veranstaltungen genutzt werden, nachdem die Gleise zurückgebaut und ein sicherer Zugang geschaffen wurde.

LOW-BUDGET-KONZEPTE UND WOHNEN

Dass die Quartiersentwicklung im Prinzip vom Bestand aus gedacht wird, schließt eine Ergänzung durch Neubauten mittel- bis langfristig keineswegs aus. Wichtige Prämisse: Private oder genossenschaftliche Investitionen müssen im Low-Budget-Segment und für die Kultur- oder Kreativnutzung erfolgen. Denn neue wie alte Flächen sollen ihren Nutzern relativ preisgünstig und flexibel angeboten werden. Durch eine solche Kombination von Neu und Alt könnte im

Oberhafenquartier Raum für bis zu 1.500 Akteure geschaffen werden. Die Bestandsflächen können vermietet oder verpachtet werden, für Neubauten kommen Erbbaurechte in Betracht. Wenn Investitionen durch Nutzer getätigt werden, können entsprechend lange Laufzeiten der Verträge vereinbart werden. Wohnen ist wegen der Lärmexposition durch den Bahnbetrieb und Großmarkt sowie den erforderlichen Hochwasserschutz in den Bestandsgebäuden schwer möglich. Das Wohnthema soll aber trotzdem weiter mitgedacht werden, da z. B. die Kombination von Wohnen und Arbeiten für einige Kreativschaffende interessant sein dürfte. Wie eine Nutzung als Wohnraum aussehen könnte, ist detailliert zu erarbeiten und wird nur in Verbindung mit ergänzenden Neubauten weiterentwickelt werden können.

ANBINDUNG UND VERNETZUNG

Obwohl die kreativen Nutzungskonzepte im Oberhafen langfristig dominieren werden, bietet das Quartier zusätzlich auch Möglichkeiten für Sport- und Freizeitaktivitäten für Bewohner, Beschäftigte und Besucher der City. Mit dem überarbeiteten Masterplan werden diejenigen Sportanlagen realisiert, die im Lohsepark wegen des Gedenkortes Hannoverscher Bahnhof keinen Platz mehr finden. Die Sportanlagen, die unter anderem auch als Schulsportflächen für die Grund- und weiterführende Schule am Lohsepark dienen sollen, werden östlich der Bestandsgebäude auf heutigen Gleisflächen direkt am Ufer des Oberhafens entstehen. Erreichbar und auf direktem Weg angebunden an die neue U-Bahnlinie 4 werden die Sportflächen ab 2014/15 auch über den neuen Fußgänger- und Radfahrertunnel unter dem Bahndamm, der an die Haltestelle HafenCity Universität anbindet.

Einzigartig für das Kultur- und Kreativquartier Oberhafen ist auch die bereits heute absehbare Erweiterungsperspektive auf dem Großmarktareal nach dem Jahr 2034. Die beginnenden Überlegungen zur Entwicklung eines dauerhaften Kultur- und Kreativquartiers müssen daher gerade diese Weiterentwicklungs- und Wachstumsmöglichkeit mitdenken, damit die Chance der Vernetzung und Synergien mit der City Süd und Rothenburgsort intensiv genutzt werden können. Aber vor allem sollen auch die Verknüpfungen zu den sich entwickelnden Kultur- und Kreativnutzungen der neuen HafenCity, ob nun zur HafenCity Universität für Baukunst, zum Designzentrum Designport, zu Medienunternehmen oder zu den zarten Pflanzen der Musikaktivitäten, geschaffen werden.

KREATIVE PIONIERE

MARTEN MATHIES LOJENBURG UND STEFAN MÜNICH, 3DB1 EREIGNISARCHITEKTUR

Wer bei Marten Mathies Lojenburg hinter die Kulissen blickt, der sieht vor allem – Kulissen. In der Werkstatt von 3db1 Ereignisarchitektur, die der Maler/Illustrator Lojenburg mit seinem Kompagnon Stefan Münich, Tischler, am Oberhafen betreibt, verbirgt sich auf 430 m² ein Sammelsurium aus Druckgrafiken, lebensgroßen Plastiken, Stahlrahmen und kitschbunten Kirchenfenstern. Der Geruch frisch gehobelter Holzspäne bezeugt, dass hier echte Handarbeit geleistet wird. „Eine ehrliche Fläche, die für alles zu haben ist“, das suchten Lojenburg und Münich, damals noch Mitglieder einer Künstlerkommune, im Jahr 2000, als sie Platz für einen Großauftrag benötigten. Als man ihnen den mit zwölf Metern Firsthöhe höchsten Schuppen 2 vorschlug, nahmen sie ihn unbesehen.

Das ehemalige Speditionslager erwies sich als „Schmuckstück“, schnalzt Lojenburg. „Kein Nachbar stört sich hier draußen, wenn wir nachts in den Hallen noch drauflos hämmern.“ Gleichzeitig radelt der fünffache Vater in kaum zehn Minuten von seinem Zuhause auf St. Pauli bis zur Werkstatt, was für jemanden ohne Führerschein viel wert ist. „Der Schuppen ist unbezahlbar“, und damit meint Lojenburg eben gerade nicht die günstige Miete. Im Februar 2010 zog Geschäftspartner Münich Holzwände für ein abgeteiltes – vor allem beheizbares – Büro ein, nachdem ihr kleines Büro nahe der Schanze unerwartet abgerissen wurde. Seitdem empfangen sie ihre Kunden – zu denen ein großer deutscher Touristikkonzern ebenso zählt wie das Museum für Kunst und Gewerbe Hamburg, die das Team der „Ereignisarchitekten“ für Veranstaltungen von der Gala über die Filmpremiere bis zur Kunstausstellung buchen – direkt am Ort des Schaffens. Das macht Eindruck, feixt Münich unter seiner Wollmütze. „Der Ort hat für Außenstehende etwas aufregend Verruchtes.“ **Infos unter www.3db1.de**

RAINER BÖRNECKE, TRANSA SPEDITION GMBH

Drei- bis sechsmal am Tag schieben sich Güterwaggons schwerfällig über die zwei einzig intakten Gleise vor die Ladestelle, wo sie der Lagermeister der Transa Spedition in Empfang nimmt. Die 38 Paletten jedes einzelnen Stahlwagens verfrachtet der Kollege ins Lager zu den anderen Produktstapeln, vom Duschgel über Sardinienbüchsen bis zum Massagestuhl. Manche dieser Waren werden bis zu drei Monate auf den 9.000 m² der Lagerhallen 2, 3 und 4 eingelagert. Andere Paletten werden noch am selben Tag durch eine der blauen Luken in Lkws umgeladen, die sie als Komplett- und Teilladungen zu den Transa-Kunden, zumeist international tätige Konsumgüterbetriebe, über die Straße weitertransportieren. Was in seiner Warenmenge und präzisen zeitlichen Abstimmung auf Laien großen Eindruck macht, bezeichnet Rainer Börnecke eher als altmodisch. Als Niederlassungsleiter der DB-Tochter Transa Spedition in Hamburg verantwortet er auch eine im Vergleich hochmoderne Logistikanlage in Harburg.

„Der Oberhafen punktet dagegen mit günstigeren Mieten“, erklärt Börnecke, „und mit spätromantischem Charme.“ Seine Lager- oder Logistikkapazitäten würde der tatkräftige Speditionskaufmann gern auch Künstlern und Kreativschaffenden zur Verfügung stellen. Voraussetzung dafür ist, dass Transa den Mietvertrag ab 2013 verlängert. Dann möchte Börnecke Ideen für mehr Kreativität in den Lagerhallen austüfteln – schon allein, weil er noch immer fasziniert im Lager stehenbleibt, wenn im Sommer dieses „irre Licht“ durch die Fenster fällt. **Infos unter www.transa.de**

TIM SEIDEL UND SEBASTIAN LIBBERT, BETREIBER DER OBERHAFEN-KANTINE

Luftschlösser bauen ist ihre Sache nicht. Tim Seidel und Sebastian Libbert haben eine sehr konkrete Vorstellung davon, wie es ihnen gelingt, dass die Oberhafen-Kantine das Tor zu einem Kreativquartier bildet – ganz so, wie Hamburg sprichwörtlich das Tor zur Welt ist. Mit Kulinarik, Kultur und Kunst wollen die beiden Gastronomen, deren Restaurant Rialto am Alsterfleet schon seit Jahren als Treffpunkt der Theater- und Galerienszene gilt, „mit der Oberhafen-Kantine geografisch wie inhaltlich an die Museumsmeile heranrücken“. Anlässlich ihrer Neueröffnung der hafenweit letzterhaltenen „Kaffeeklappe“ im Februar 2011 luden Tim Seidel und Sebastian Libbert daher gleichzeitig zur Kunstausstellung ins angrenzende Zollamt ein. In dem Ausstellungsraum thronte damals zwar tatsächlich ein goldenes Schlösschen. Aber auch das war kein Hirngespinst, sondern eine konkret erfahrbare Rauminstallation in Gedenken an die frühere Oberhafen-Kantinen-Wirtin Anita Händel. Die „Seele der Oberhafen-Kantine“ hatte sich in all den 72 Jahren, da sie für pausierende Hafenarbeiter Kartoffeln geschält und Frikadellen geknetet hatte, gern mal von ihrem schrägstehenden Backsteinbau fort ins Luftschloss geträumt.

„Der Oberhafen quillt vor Historie förmlich über“, erklärt Gastronom Libbert seine Begeisterung für das Areal, dessen Traditionen er neuen Geist verleihen möchte. „Im Bewusstsein vieler Hamburger war der Oberhafen bisher zu weit weg und deswegen eher ein Geheimtipp in der Off-Kultur.“ Das soll sich ändern. In einer Testphase von zunächst ein bis zwei Jahren soll das frühere Zollamt monatlich wechselnd mit hochwertigen Ausstellungen bespielt werden – kostenlos, wie Tim Seidel mit Verweis auf die steigenden Raummieten in den Trendvierteln St. Pauli oder Schanze betont. Seine Vision? „Hamburgs Künstler nehmen künftig nicht mehr den Zug in die Kulturhauptstadt Berlin, sondern die Brücke übern Oberhafen.“ **Infos unter www.oberhafenkantine-hamburg.de**

HEINZ GERCKE, HERMES-TRANSPORTE FLORIAN LAFER GMBH

„Einem redlichen, aufrichtigen und getreuen Fuhrmann“ gebührt das, was der Eid beschreibt, den Fuhrleute ab 1691 vor den Zunftherren abzulegen hatten, bevor sie deren Güter übernahmen. In Heinz Gerckes Büro hängt eine Abschrift des Fuhrmannseides in vergilbter Fraktur. Der Chef der Hermes-Transporte Florian Lafer GmbH hält große Stücke auf die Tugenden seiner Vorgänger; überhaupt ist der Hamburger Spediteur ganz von alter Schule: Kein PC findet sich auf seinem Schreibtisch, ihm und seinen Mitarbeitern, die alle seit mindestens 30 Jahren dabei sind, genügen Telefon und Fax.

Beim Rundgang durch die zwei zusammen 1.400 m² großen Hallen (Abschnitte der Hallen 4 und 3) fühlt man sich ein bisschen wie in Großvaters Hobbykeller. Dieser Eindruck wäre jedoch irreführend: Heinz Gercke weiß genau, wo welche Aktenkisten, Holzpellets oder jene Paletten mit Studentenfutter lagern, die die Universität vor dem Verteilen am Campus hier zwischenlagert. Auch das Segelschiff eines Hobby-Schiffsrestaurateurs ankert mitunter in der Ecke.

Der Umzug vom alten Standort Lohseplatz im November 2009 hat sich so weit gelohnt, dass Spediteur Gercke seinen Mietvertrag über 2013 hinaus verlängern möchte: „Hier stört uns keiner, und es kümmert sich jemand um die Flächen.“ Weil er sich für das Gelände aber auch selbst mitverantwortlich fühlt, packt der markige Herr Jahrgang 1934 mit an, solange er „seine zehn Würste noch bewegen kann“. Getreu dem Motto „Arbeit sehen und machen“ überpinselt er Graffiti, räumt Müll vom Hof oder organisiert für seine Mitarbeiter Heizpilze und Aufstelltoiletten. Heutige Logistiker mögen, so Heinz Gercke, „andere Krabben im Kopf haben“ – er bleibt mit Leib und Seele Spediteur. Unzählige Lkw-Sammlermodelle in Setzkästen, die das Chefbüro bei Hermes zieren, bezeugen dies besonders schön. **Infos unter Hermes-Transporte, Tel. 040 - 32 52 62 72**

GÜNTER KLEIN UND JÜRGEN CARSTENSEN, LIVING ART

Exotisch muteten sie an, damals vor zehn Jahren, als sich Günter Klein und Jürgen Carstensen mit ihrem Unternehmen Living Art als eine der ersten Kreativschaffenden am Oberhafen niederließen. Ganz so ernst nahmen die dort alteingesessenen Spediteure jene zwei Feingeister nämlich nicht, die da in der Speditionshalle 4 tagelang den Ölfilm ihres Vormieters vom Boden schrubbten, bevor sie auf 800 m² Requisitenraum, Werkstatt, Möbellager, Schminkraum, Büro, zwei Studios einrichteten – und später sogar noch eine Öl-Hallenheizung installierten.

„Ein unwirklicher Ort“, fand Fotograf Carstensen schon damals. Auf Besucher wirkt die Halle – in den Worten des Raumgestalters Klein ein „Freiraum mit acht Metern lichter Deckenhöhe für Ideen“ – noch immer unwirklich: Im Team mit bis zu zehn Mitarbeitern und weiteren Freelancern werden hier z. B. Fotostrecken für Einrichtungsmagazine produziert. Wie an einem Filmset steht gerade in der einen Hallenecke ein Frühstückstablett samt blühender Tulpen auf einem scheinbar frisch gerichteten Bett, während in der anderen Ecke eine Steinfassade mit Glastür zum Eintritt ins vermeintliche Heim einlädt. Zu den Spediteuren haben Günter Klein und Jürgen Carstensen heute einen guten Draht. „Deren handfeste Arbeit ist ein gesunder Ausgleich zu Künstlertum und Schickimicki“, raunt Carstensen in einem Tonfall, der verrät, dass er noch nicht so recht weiß, was er von der Einrichtung eines Kreativquartiers halten soll. „Die Idee an sich hat mich gerührt. Aber die Mischung aus Gewerbebetrieb und Kultur sollte bewahrt werden, sie verleiht dem Oberhafen erst seine Back-to-the-Roots-Atmosphäre“, erklärt er. „Alles andere wäre vielleicht schön, aber glatt“, stimmt sein Kompagnon Klein ihm zu. **Infos unter www.livingart.eu**

KAMILLA NOWICKA, FOTOGRAFIN / FILMEMACHERIN, UND SUSANNE HOFFMANN, SCHRIFTSTELLERIN

Ein Ort, an dem alle Metaphern Wirklichkeit werden – das war der erste Eindruck, den Kamilla Nowicka und Susanne Hoffmann vom Oberhafen hatten. „Die Nähe zum Wasser bringt mich an den Hafen, den ich mit Sprachströmen assoziiere, die durch ganz Hamburg fließen, von Jung bis Alt, aus aller Welt“, schwärmt die Schriftstellerin Susanne Hoffmann. „Wir sind direkt an der Elbe und doch mittendrin in der Stadt“, ergänzt Kamilla Nowicka, Fotografin, Dokumentarfilmerin und Medienpädagogin, die nach getaner Arbeit nachts die Licht- und Schattenspiele der Oberhafenbrücke gern noch auf sich wirken lässt.

Die beiden Frauen tragen ihre Kurzgeschichten, Filme und Fotografien vom Oberhafen hinaus in die Welt. Dafür müssen sie zuvor ihre Beobachtungen eben dieser Welt, jene Geschichten, die das Leben schreibt, kreativ verarbeiten. In zwei benachbarten Büros im alten Zollamt fanden die Freundinnen nach über zwei Jahren Suche ihre idealen Wirkungsräume: „Ich kann für mich sein, aber auch mit den anderen im Haus zusammenkommen“, sagt Susanne Hoffmann, deren Wandlungsfähigkeit das Publikum ihrer szenischen Lesungen oft verblüfft und zu einem neuen Blickwinkel führt. Nähe und Rückzug, Ruhe und Bewegung, die gegensätzlichen Bedürfnisse vieler Kreativer spiegelt der Oberhafen wider. Kamilla Nowicka beschreibt ihn als „Ort der Geschichte und Veränderung zugleich“. Früh schon begann sie, mit einer alten analogen Lochkamera – ausgerechnet! – die neuesten Entwicklungen der HafenCity ins Bild zu bannen. Im Februar 2011 ist sie selbst mittendrin gelandet. Und kann sich, wie sie fröhlich sagt, „noch immer nicht sattsehen“. **Infos unter www.kn-projekte.jimdo.com (K. Nowicka) und www.sh-gebrauchschriftstellerin.jimdo.com (S. Hoffmann)**

ULRICH BILDSTEIN UND FRANCK-THOMAS LINK, KAMMERKUNSTVEREIN

Hochkarätiges statt Hochglanz, darauf legen der Schauspieler Ulrich Bildstein und der Pianist Franck-Thomas Link bei ihrem Kulturverein Wert. Die kleinen Räume, die seit Oktober 2010 als Standort ihres „Kammerkunstvereins“ in der alten Güterabfertigung dient, tragen diesem Geist dadurch Rechnung, dass ihnen der Charme des Provisorischen anhaftet. Zig Notenblätter und Gesangsbücher warten hier neben- und übereinander gestapelt auf den Moment, da ein Musiker sie zum Leben erweckt; Proben und Aufnahmen finden dann aber nicht im Büro statt, sondern wenige Türen weiter im Studio, das drei dicht an dicht gedrängte Klaviere birgt, eines davon ein abgenutzter Steinway, für den ein Thermo-/Hygrometer die Stabilität von Raumtemperatur und Luftfeuchtigkeit penibel überwacht.

„Wir brennen für die Sache“, begründet Ulrich Bildstein die Anziehungskraft des Vereins, der Veranstalter und Agentur zugleich ist. Was vor zwölf Jahren „als wildes Künstlerkollektiv“ entstand, überzeugt heute mit einem festen Ensemble aus über 30 erfahrenen Musikern und Theaterleuten, ergänzt um einen Pool aus bis zu 200 freien Künstlern. Gemeinsam loten sie in Veranstaltungen – vom Lunchkonzert in der Hamburger Handelskammer bis zum überregional engagierten A-Capella-Ensemble – das Spannungsfeld von Kammermusik, Liedgesang und Rezitation aus. „Inhaltlich fliegen bei uns die Fetzen“, bringt „Tommy“ Link die interdisziplinäre Kulturarbeit verschmitzt auf den Punkt. Umsetzen lasse sich das am besten „an Orten, an denen man sich reibt. Wie der Oberhafen, wo sich die Geschichte des Hafens und seiner Menschen ballt.“ **Infos unter www.kammerkunst.de**

MANFRED JÜRGENSEN, STÖRTEBEKER E. V.

Für Hafenromantik hat Manfred Jürgensen nur einen verächtlichen Pfiff übrig. Nach mehr als vierzig Jahren Schuften an der Elbe kann der frühere Zolldeklarant mehr über den Hafen erzählen als mancher Rundfahrtskapitän; er war Zeuge von Zeiten, als die Elbkanten noch schwarz waren vor Menschen, die morgens zur Schicht strömten, von Schwerstarbeit, Trunkenheit und Prostitution. „Der Hafen“, sagt Jürgensen, „war zeitlebens meine Familie“ – wortwörtlich: schon Großvater, Vater und später auch seine Ehefrau arbeiteten am Kai. Als der Bau der HafenCity begann, fand Jürgensen das gut, mit einer Ausnahme: „Kann doch nicht angehen, dass auf so großen Flächen kein Sport möglich ist!“ Weil nur zu „sabbeln“ nicht sein Ding ist, gründete Jürgensen bald nach Eintritt in den Ruhestand 2007 den ersten Sportverein der HafenCity. Das breite Angebot des Störtebeker e. V. von Kinderfußball bis Karate platzte schnell aus allen Nähten.

Ab 2014 steht dem Verein der zentrale Sportplatz am Oberhafen zur Verfügung. Auf die Unterstützung der vielen kreativen Köpfe rumdum hofft Jürgensen etwa bei den geplanten Sommerfesten; mit denen will er auch Kinder aus benachbarten Stadtteilen wie Rothenburgsort in die HafenCity herüberholen. Denn nicht nur der Sport, auch das Bedürfnis nach einer sozialen Stadtentwicklung bewog ihn dazu, hier einen Sportverein zu gründen: Als Sohn eines Arbeiters, der in Armut aufwuchs, aber auch in einer weltoffenen Hafenstadt wie Hamburg, will Jürgensen „nicht nur der Trägheit zu Leibe rücken, sondern auch Vorurteilen“.
Im Februar 2010 richtete Jürgensen vorab schonmal das erste Vereinsbüro am Oberhafen ein – passenderweise im früheren Zollamt. Für den „Hamborger Jung“ schließt sich der Kreis. **Infos unter www.stoertebekersv.de**

BESUCHEN SIE UNS AUCH IM INTERNET
WWW.HAFENCITY.INFO

WEITERE INFORMATIONEN ZUR HAFENCITY

HafenCity Hamburg GmbH

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

HafenCity InfoCenter im Kesselhaus

Ausstellung und Café
Am Sandtorkai 30, 20457 Hamburg, Speicherstadt
Telefon: 040 - 36 90 17 99, Telefax: 040 - 36 90 18 16
Öffnungszeiten: Di–So: 10.00–18.00 Uhr, Mo geschlossen

Osaka 9
HafenCity NachhaltigkeitsPavillon

Ausstellungshaus und Café-Bar
Osakaallee 9, 20457 Hamburg
Telefon: 040 - 37 47 26 60
Öffnungszeiten: Di–So: 10.00–18.00 Uhr, Mo geschlossen

Bildnachweis

bildarchiv-hamburg.de: S. 11 links; Elbe & Flut / Thomas Hampel: Titel, S. 8, S. 9 rechts, S. 12, S.13, S.15 links, S. 17 rechts, S. 18, S. 19, S. 22; Ferraz, Miguel: S. 2, S. 15 rechts, S. 17 links, S. 24–31; Fotofrizz (Illustration: Michael Korol): S. 4 und 5, S. 7; Hamburger Hochbahn AG: S. 11 rechts; hhla.de / hamburger-fotoarchiv.de: S. 10

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

Hamburg, März 2011; © 2011 All rights reserved

Design: labg mediendesign, Text: Eileen Stiller

HAFENCITY HAMBURG