Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 23 (2010)

Heft: 6-7

Artikel: Musik am Fluss : die Elbphilharmonie wird Hamburgs neues Wahrzeichen werden

Autor: Huber, Werner

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-154432

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

MUSIK AM FLUSS

Hamburg wendet sich mit der Hafencity wieder der Elbe zu. Zum neuen Wahrzeichen des Quartiers wird die Philharmonie.

Text: Werner Huber, Fotos: Elbe & Flut, Hafencity Hamburg

Im Zeitlupentempo kriecht die Laufkatze hoch über dem Boden der Fassade entlang. Zwei Männer sorgen dafür, dass der Wind die kostbare Last nicht erfasst, die hier an ihre Position gefahren wird: ein Fassadenelement der Elbphilharmonie. Jedes Glas ist ein Unikat, bedruckt mit einem scheinbar zufälligen, aber genau berechneten Muster von spiegelnden Rasterpunkten und anschliessend konkav oder konvex gewölbt. Ende Mai feierte der Neubau Aufrichte, 2012 soll er eröffnet werden. Bisher hat das Projekt von Herzog & de Meuron vorallem mit Verzögerungen, Kostenüberschreitungen und Klagen Schlagzeilen gemacht. Einmal eingeweiht, wird die Elbphilharmonie aber das neue Wahrzeichen der «Freien und Hansestadt Hamburg» sein. Der Komplex umfasst neben den drei Konzertsälen – der grösste für 2150 Besucherinnen und Besucher – auch ein Hotel und Wohnungen.

An prominenter Lage, an der Spitze des Sandtorhafens, ragt das spitz zulaufende Haus 25-geschossig in den Flussraum der Norderelbe hinein. Als Sockel dient ihm der Kaispeicher A, in den Sechzigerjahren von Werner Kallmorgen als Lager für Kaffee und Kakao erstellt. Der ausgehöhlte Backsteinblock wird an die Vergangenheit des Quartiers erinnern. Heute gibt es hier Kaffee nur noch geröstet, gemahlen und aufgebrüht als Espresso, Capuccino oder Latte Macchiato in einem der zahlreichen Restaurants. Aus dem früheren Hafenquartier, das hier ab Mitte des 19. Jahrhunderts entstand, ist ein neues Stück Hamburg entstanden, das es vor zehn Jahren noch nicht gab: die Hafencity.

PERLENKETTE DER ARCHITEKTUR Im Rücken der Elbphilharmonie sind die Neubauten wie Perlen an einer Schnur entlang dem Kaiserkai aufgereiht. Wohn- und Geschäftshäuser unterschiedlicher Architekten stehen nebeneinander. Die Liste der Beteiligten liest sich wie ein «Who is who», zumindest der deutschen Architekturszene. Bei den internationalen Architekten figurieren neben Herzog & de Meuron auch Rem Koolhaas' OMA, Richard Meier, David Chipperfield, Massimiliano Fuksas, Ortner + Ortner, Antonio Citterio, Baumschlager Eberle und Bob Gysin + Partner. Die meisten dieser Objekte sind noch im Projektstadium oder im Bau.

Nicht jeder Neubau am Kaiserkai ist ein Edelstein. Einige stehen selbstverständlich an ihrem Ort, andere machen viel Spektakel – aber es gibt hier auch Banales. Gemeinsam bilden die Bauten jedoch ein städtisches Gefüge: im Rücken die Strasse, nach vorne das Becken des Sandtor- oder des Grasbrookhafens. Anders am Sandtorkai: Hier stehen auf der einen Strassenseite historische Speicherhäuser: imposante Backsteinburgen aus der Gründerzeit. Ein nur wenig befensterter Sockel begleitet die Strasse auf der Neubauseite. Die wenigen Öffnungen lassen sich hermetisch verschliessen. Etwa zweimal pro Winterhalbjahr droht Sturmflut. 1962 richtete sie in der Hansestadt verheerende Schäden an, jetzt versucht man, sich dagegen zu wappnen. Deshalb hat man in den Neubauquartieren der Hafencity das Erdgeschossniveau um eine Etage angehoben.

Die erhöhten Fussgängerbrücken, die durch die älteren Quartiere Richtung Innenstadt führen, sind Fluchtwege, auch wenn sie als Architekturpromenaden hervorragende Dienste leisten. Der Bezug zum Wasser ging trotz der Aufschüttungen nicht verloren, denn gegen die Hafenbecken blieb das ursprüngliche Niveau erhalten. Hier führen öffentliche Fussgängerpassagen dem Wasser entlang, die Magellan-Terrassen und die Marco-Polo-Terrassen verbinden oben und unten, Brücken erschliessen die schwimmenden Pontons des Traditionsschiffhafens und der geplanten Sportboot-Marina.

SPANNENDES PLANUNGSKONZEPT Die Anfänge der Hafencity liegen bald zwanzig Jahre zurück. 1991 liess Bürgermeister Henning Voscherau die Umwandlung des innerstädtischen Hafenrands siehe Seite 46 «Wiederholter Wandel im Hafen» überprüfen. Nur wenige wussten davon, was der Stadt erlaubte, die Kontrolle über weite Gebiete zu gewinnen. Ein Grossteil der Flächen war zwar in städtischem Besitz, nicht aber die Gebäude. Architekt Volkwin Marg legte eine erste städtebauliche Studie vor, die 1997 als «Vision HafenCity» vorgestellt wurde. Gleichzeitig gründete die Stadt das «Sondervermögen Stadt und Hafen», in das sie ihre Grundstücke einbrachte. Das «Sondervermögen» sollte aber auch den neuen Containerterminal finanzieren – und zwar aus dem Verkaufserlös der Grundstücke in der Hafencity. Das niederländisch-deutsche Team «Hamburgplan» mit Kees Christiaanse und ASTOC gewann 1999 den städtebaulichen Ideenwettbewerb. Daraus entstand der Masterplan, den der Hamburger Senat 2000 verabschiedete. Für die Entwicklung des Gebiets gründete die Stadt die Hafencity Hamburg GmbH.

Die Realisierung der Hafencity erfolgt nicht per Verkauf an den Meistbietenden, sondern über ein «Anhandgabeverfahren». Einem Investor wird das Grundstück zunächst nicht verkauft, sondern «anhand» gegeben. Während einer bestimmten Zeit kann er dann einen Architekturwettbewerb durchführen, die Baukosten ermitteln und die Bewilligung beantragen. Gegen Ende der Planung verhandeln Bauherr und Hafencity den Kauf. Kommt ein Investor seinen Verpflichtungen nicht nach, kann ihm das Grundstück wieder entzogen werden. Die Stadt kann so die Qualität sichern, ein Investor muss den Kaufpreis für das Grundstück erst dann entrichten, wenn er ein baufertiges Projekt hat. Beide Seiten minimieren ihre Risiken. Bei der Hafencity »

MIT «HOCHPARTERRE REISEN» NACH HAMBURG

Im September reist Hochparterre nach Hamburg. Die Tour führt unter kundiger Führung durch die Hafencity und zu einem Besuch auf der Baustelle der Elbphilharmonie. Zudem zeigt und erklärt Manfred Sack, langjähriger Architekturkritiker der «Zeit», sein Hamburg. Die Reise ist eine Veranstaltung von Hochparterre Reisen und Girsberger Seating. Die reisetechnischen Belange besorgt Kuoni.

› Datum: Freitag bis Sonntag, 10.–12. September 2010
› Angebot: Flug, Transfers, 2 Nächte mit Frühstück im Empire Riverside Hotel (D. Chipperfield), Führungen
› Kosten pro Person: CHF 1090.– im Doppelzimmer, CHF 1390.– im Einzelzimmer, inkl. CO_2-Kompensation. Hochparterre-Abonnenten erhalten CHF 100.– Rabatt.
› Die Teilnehmerzahl ist auf 25 Personen beschränkt.
› Info und Anmeldung: reisen@hochparterre.ch

PLANLEGENDE

1_Elbphilharmonie
2_Maritimes Museum
3_Unilever-Gebäude
4_Sandtorhafen (Traditionsschiffhafen)
5_Grasbrookhafen (künftige Marina)
6_Elbtorquartier
7_Speicherstadt
■ _Neubauten der Hafencity
■ _bestehende Gebäude

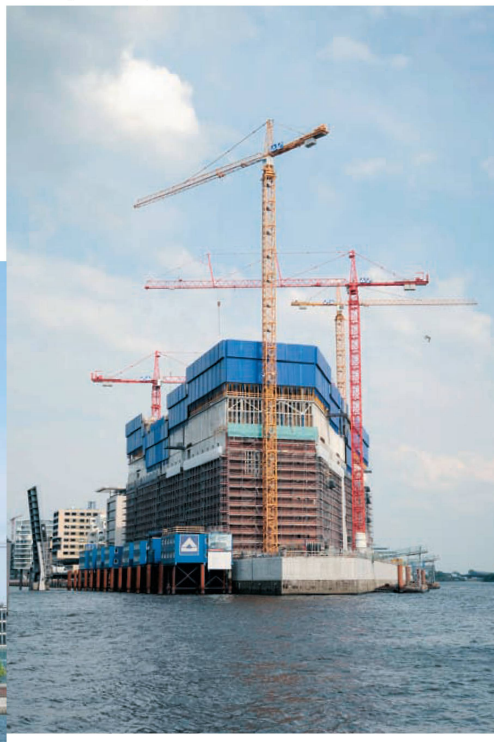
MEHR IM NETZ

Ein Flug im Helikopter über Hamburg und die Hafencity sowie direkte Links zur Elbphilharmonie.
› www.hochparterre.ch/links

⌄Hamburgs Marco-Polo-Terrassen vermitteln zwischen der Stadt und dem Becken des ehemaligen Grasbrookhafens. Foto: Tim Corvin Kraus

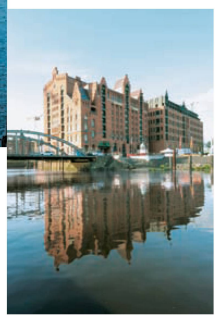
<Von den Magellan-Terrassen geht der Blick über das Becken des Sandtorhafens. Im Hintergrund die Baustelle der Elbphilharmonie.

⌄Das Gebäude, das hier entsteht, wird das Wahrzeichen der Hafencity und ganz Hamburgs: die Elbphilharmonie.



<An der Dalmannkai-Promenade reihen sich die Bauten von verschiedenen Architekten. Gut zu erkennen ist der eingeschossige Hochwasserschutz-Sockel.

^Das Becken des Sandtorhafens dient künftig dem Traditionsschiffhafen.



^Das Internationale Maritime Museum residiert im Kaispeicher B von 1879, dem ältesten erhaltenen Speicher Hamburgs.

^Die Hafencity und die Speicherstadt im Überblick.

» Hamburg GmbH steht nicht allein der grösstmögliche Gewinn im Zentrum, sondern die ausgewogene Durchmischung, die gewährleistet, dass nicht nur Luxus-, sondern auch Genossenschaftswohnungen entstehen.

DAS QUARTIER WÄCHST Zurzeit ist rund die Hälfte des im Masterplan vorgesehenen Bauvolumens realisiert, im Bau oder gesichert. 1500 Menschen leben in der Hafencity, 6000 arbeiten hier. Gemäss Plan wächst der Stadtteil von Nordwesten nach Südosten. In dieser Entwicklungsrichtung wächst auch der Massstab der Quartiere, deren Grundflächen und Gebäude grösser werden. Der Osten der Hafencity ist noch weitgehend Planungsgebiet. Im Elbtorquartier beginnt diesen Sommer der Bau der Hafencity Universität, bereits im Bau sind die Greenpeace-Zentrale und das Dienstleistungszentrum Designport Hamburg nach Plänen des Zürcher Büros Bob Gysin + Partner. Die U-Bahn-Linie U4 wird ab 2012 die Hafencity mit der Innenstadt und dem Hauptbahnhof verbinden.
Um klima- und energiefreundliches Bauen zu gewährleisten, führte die Hafencity 2007 ein Zertifizierungssystem für nachhaltiges Bauen ein. Ein Drittel der Gebäude im zentralen und östlichen Teil sollen dem «Nachhaltigkeits-Siegel in Gold» genügen, Wohnhäuser sollen nur nach dem Goldstandard möglich sein.
Bis 2020 oder 2025 erstreckt sich der Entwicklungszeitraum für die Hafencity. Flankiert von Brachen steht, wie ein Vorposten der künftigen Elbfront, das Verwaltungsgebäude von Unilever am Strandkai. Stephan Behnisch hat ein Bürogebäude entworfen, dessen Innenhof als öffentliche Passage direkt ans Ufer der Norderelbe führt. Hier wendet sich die Hamburger Innenstadt wieder ihrem Fluss zu – so wie früher, bevor sich die Hansestadt von der Elbe ab- und der Alster zuwandte. Die Freie und Hansestadt Hamburg hat ihren neuen Stadtteil mit Elbanschluss bereits willkommen geheissen: 2003 fiel die alte Zollgrenze, seit März 2008 ist Hafencity – zusammen mit der Speicherstadt – ein eigenständiger Stadtteil des Bezirks Mitte.

WIEDERHOLTER WANDEL IM HAFEN

Nicht zum ersten Mal verändert sich der Hamburger Hafen zum Stadtquartier. Seit Jahrhunderten ist er das Lebenselixier des Stadtstaates. Weil die Interessen des Aussenhandels Priorität hatten, verzichtete 1834 die Freie und Hansestadt Hamburg auf den Beitritt zum Deutschen Zollverein. Erst auf Druck des Reichskanzlers Otto Bismarck unterzeichnete Hamburg 1881 den Zollanschlussvertrag – mit vorteilhaften Bedingungen. So erhielt die Stadt das Recht, einen Freihafen einzurichten, in dem Waren weiterhin zollfrei gelagert, veredelt und weiterverarbeitet werden durften.
Die bislang eng verflochtene Stadt- und Hafenstruktur mussten darauf getrennt werden, denn die Speicher lagen nun im Zollinland. Als Standort der neuen Freihafenspeicher wählte die Stadt die Brookinseln im Süden der Innenstadt. Sie lagen auf halbem Weg zwischen den Häfen auf dem Grossen Grasbrook und den Handelskontoren der Innenstadt. 16 000 Menschen, vor allem Arbeiter und Handwerker, verloren ihre Wohnungen auf den Brookinseln. Die Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft baute die erste Etappe der Speicherstadt, die 1888 mit Inkrafttreten des Zollanschlussvertrags bereitstand. Hinter den mittelalterlich anmutenden Backsteinfassaden verbargen sich Skelettbauten aus Eisen oder Holz, 310 000 Quadratmeter Lagerfläche insgesamt. Der Zollkanal trennte Speicherstadt und Hafen von der Innenstadt, die damit ihren direkten Bezug zur Elbe verloren hatte.
Die Luftangriffe im Zweiten Weltkrieg beschädigten Speicherstadt und Hafen schwer. Dem «Kaiserspeicher» von 1875, der mit seinem Turm mit Zeitball das Wahrzeichen des Hamburger Hafens war, folgte Kallmorgens Neubau, der nun die Elbphilharmonie trägt. Allerdings nahm man den Wiederaufbau nur halbherzig in Angriff, denn die Wassertiefe war so gering, dass nur kleine Schiffe hier anlegen konnten. Mit dem Container gerieten die citynahen Häfen vollends ins Abseits. In der Speicherstadt nisteten sich Orientteppichhändler ein und machten Hamburg in den 1980er-Jahren zum grössten Teppichhandelszentrum der Welt .

Mehr Informationen zur Badkollektion Axor Urquiola und der Designerin Patricia Urquiola, sowie weitere Designerkollektionen von Philippe Starck, Antonio Citterio, Jean-Marie Massaud und Phoenix Design finden Sie unter **www.axor.ch**

AXOR®
hansgrohe