

Zeitschrift: Centrum : Jahrbuch Architektur und Stadt
Herausgeber: Peter Neitzke, Carl Steckeweh, Reinhart Wustlich
Band: - (2000-2001)

Artikel: Hamburg Transcripts : HafenCity. Stadt der Pläne. Stadt der Schichten. Stadt der Bilder. Ein Gespräch mit Jörn Walter
Autor: Wustlich, Reinhart
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1072524>

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: 13.01.2026

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

Mit dem Gespür für den Gegensatz zwischen dem Noblen und dem Aufässigen, dem Großangelegten und dem Widerständigen registriert die Wahrnehmung, daß die *Londoner Themse-Front* durch ein *Zwei-Welten-Theorem* geprägt ist. Von den Houses of Parliament bis zur Tower Bridge steht das steinerne Ufer unter dem Regime einer veritablen Platanenallee. Unzweifelhaft ist es dennoch kein romantisches, sondern ein „technisches“ Ufer, und der metropolitane Zuschnitt der Architekturen der Stadtkante steht klar über den Baumkronen: *Charing Cross Station, Victoria Embankment, St. Paul's District, London Bridge, Billingsgate Market* mit den Türmen der City im Hintergrund. Die große Stadt präsentiert sich. Östlich der Tower Bridge jedoch, mit dem Beginn der Docklands, wird deutlich, wieviel Atmosphäre, wieviele Korrespondenzen dadurch verloren gehen, daß auf dem steinernen Flußufer zwischen *St. Katharine's Dock, Wapping und Limehouse*, kurz vor der Isle of Docks, kein Platz für einen Boulevard, kein Raum für eine Baumkulisse verfü-

Ein Gespräch mit Jörn Walter

Hamburg Transcripts

HafenCity. Stadt der Pläne. Stadt der Schichten. Stadt der Bilder

bar ist, keine Handbreit wurde an den früheren Naturraum des Flusses zurückgegeben: die Stadtkante – erstarrt über den Spundwänden der Flutmauer. „Das linke Ufer sah aus wie der Abdruck einer riesigen Molluske namens Zivilisation. Die ausgestorben war“ (Brodsky) über Petersburg. Die Promenaden sind es – die *Brooklyn Heights* grüßen, die die Grenzlinien zwischen Wasser und Land herausheben. Vom südlichen Ufer der Norderelbe aus ist die Kernstadt *Hamburgs* als Ort lesbar, der dem großen Raum der Elbe indigniert den Rücken zukehrt. Hamburg gruppiert sich im Stadtkern so elitär wie *introvertiert* um die *Binnenalster*, um die *Fleete* und *Kanäle* – und macht sich dabei ganz eng: *labyrinthische Stadt*. Würde die Metropole sich traditionell zum Strom geöffnet haben, der Stadt wäre bewußt, daß zu ihrer Realität gehört, dem großen Raum zwischen der Kernstadt und Harburg den Rücken zu kehren, den Raum zur *exterritorialen Zone* werden zu lassen. So *exterritorial*, wie das Londoner *East End* der City, wie *Feijenoord* und *Kop van Zuid* südlich der Maas für *Rotterdam*, wie die Küste von der *Moll de la Fusta* bis *Poble Nou* für *Barcelona*, wie *Aker Brygge*, das Werftenufer, für *Oslo*. Die Ausgangslagen wurden neu interpretiert. Die Städte haben sich neu erfunden.

Notizen der Dramaturgie „Hamburg leidet unter einem althergebrachten wirtschaftspolitischen Grundverständnis“, sagte der frühere Oberbaudirektor Egbert Kossak 1994 im Gespräch, „an einer Art nostalgischem ‚Hans-Albers-Phänomen‘. Es ist der Mythos vom Hafen und der von diesem abhängigen Industrie als dominante wirtschaftliche Existenzgrundlage der Stadt. Dieser Mythos steht ganz in der Tradition des neunzehnten und zwanzigsten Jahrhunderts. Er begründet die *Autonomie* des Seehafens, denn Hafen und hafenabhängige Industrie garantierten *damals* den Wohlstand der Stadt. Noch heute ist konsequenterweise der Hafen nicht Bestandteil des Planungsraumes Hamburg.“¹

Die Umschreibung, der Hafen sei konsequenterweise (sic!) „nicht Bestandteil des Planungsraumes Hamburg“, bezeichnet das historische Spannungsverhältnis zwischen dem Flächennutzungsplan für die „übrige“ Stadt und dem Flächen- und Raumanspruch des Hafens als industrieller Stadt-in-der-Stadt. Oder anders: das Spannungsfeld zwischen Stadtentwicklungspolitik und Wirtschaftspolitik. Der Status Hamburgs im neunzehnten Jahrhundert war der einer kompakten, von großflächig freier Landschaft, von „Weichbildern“ umgebenen Stadt. Erst ab Mitte des neunzehnten Jahrhunderts kam es im Urstromtal der Elbe Zug um Zug zu einer technologischen Überformung: die breite Zone zwischen Stadtkern im Norden und der Stadt Harburg am südlichen Geestrand des Urstromtals, die Zone des Stromspaltungsgebiets, wird dem Raumanspruch der technischen Infrastrukturen überantwortet: den Häfen, den Werften, den Umschlag- und Lagereinrichtungen, den daran anschließenden Hafenwirtschaftszonen, der Eisenbahn. Stadtentwicklung war hier Domäne der Bauingenieure, bis zu dem Zeitpunkt, an dem auch diese Zuständigkeiten auf den 1909 nach Hamburg berufenen Fritz Schumacher übergingen.

Seit der Schaffung der raumgreifenden technischen Struktur der Landschaft ‚zwischen den Städten‘ wird mit der *Umwandlung* des nördlich der Elbe an die Kernstadt angedockten Hafenareals zwischen Kehrriederspitze, Speicherstadt, Grasbrookhafen, Strandkai, Baakenhöft, Baakenhafen, Elbbrücke, Oberhafen und Ericusspitze zum ersten Mal ein technologisch geprägter Entwicklungsprozeß nicht aus sich selbst heraus angehalten und überprüft. Er wird, angestoßen durch die übergreifenden Bedingungen der Stadtentwicklung, „von innen“ – von der Standortentwicklung des Hafens, und „von außen“ – von der Stadtentwicklung, zum unabweisbaren Thema gemacht.

Nach einem Internationalen städtebaulichen Ideenwettbewerb, der 1999 für den *Masterplan HafenCity* als kooperatives Verfahren ausgelobt war, einem Auswahlver-



Hamburg.
HafenCity, Bastion
Kaispeicher A
Fotos:
Reinhart Wustlich

43

fahren und einer Endrunde mit acht Teilnehmergruppen internationaler Besetzung, wurde am 1. und 2. Oktober 1999 die Entscheidung im Wettbewerbsverfahren getroffen. Die Jury vergab den 1. Preis an *hamburgplan mit Kees Christiaanse | Astoc* (hamburgplan: ASP Architekten Schweger + Partner; BPHL Architekten von Bassowitz, Patschan, Hupertz, Limbrock; Kontor Freiraumplanung Möller und Tradowsky; Wasser- und Ingenieurbau Windels, Timm, Morgen; Verkehrsplanung Masuch + Olbrisch), als ökonomischer Partner war Arthur Andersen eingebunden.²

Bereits am 29. Februar 2000 wurde, nach einer eingehenden Überarbeitung des Entwurfs der Preisträger und der Masterplankonzeption aus dem Jahre 1998 mit ihren planerischen Annahmen und technischen Grundaussagen das Planwerk des *Masterplans HafenCity* vom Senat der Freien und Hansestadt Hamburg als *Entwicklungsgrundlage* beschlossen. Im Kontext der Planungsbiografien vergleichbarer Projekte in Europa, die administrative Verfahren für die grundlegende Umwandlung von Infrastrukturen und Standorten mit zuvor gänzlich anders orientierten Entwicklungslinien zu durchlaufen haben, im Kontext des metropoliten politischen Umfeldes der parlamentarischen Entscheidung, wurden Überarbeitung und Beschluß in außergewöhnlich kurzer Zeit realisiert.³ Gleichwohl gibt es auch hier eine längere Planungsbiografie, die bereits 1985 mit dem II. Hamburger Bauforum

und der Erfindung der „Perlenkette“ beginnt: Stadt am Hafen. Hafenstadt.

Die Weichenstellung der Konversion der *HafenCity* erfaßt einen Stadtbereich mit einer Gesamtfläche von 155 Hektar, einem Nettobauland von 60 Hektar, Wasserflächen von 55 Hektar, einer ambivalenten Stadtstruktur mit nahezu zehn Kilometern Kailänge – und einem urbanen Kräftefeld in bequemer, fußläufiger Entfernung zum Rathaus wie zum Hauptbahnhof.

From a distance Durch den Konversionsprozeß, der durch den Masterplan *HafenCity* angestoßen wird, gibt die exterritoriale Zone des Hafens der *Stadt* zum ersten Mal etwas zurück.

Eine unmittelbar an der Kernstadt liegende Zone, von der Technologie des neunzehnten und zwanzigsten Jahrhunderts überformte *Landschaft*, wird der *Stadt* „vererbt“: der Stadt. Mit gleichem Recht wäre zu fragen, ob der Hafen der *Landschaft* nichts zurückzugeben hätte, da die Ausgangssituation der historischen Landschaft angestaut war und der Raumanspruch der Technik, nicht der der Landschaft, obsolet geworden ist. Könnte das *re-naturiertes Land* sein, das in großen *Freizügen* die ursprünglichen Linien des Urstromtals nachzeichnete? Gäbe es dafür einen Begriff: die Elbeachse des Hamburger Landschaftsachsenmodells? Oder könnte diese Rückgabe, diese *Erinnerung* an die Landschaft – der *Stadt* beige-

geben werden, könnte sie in besonderen Formen der *Horizontalen* zum *Teil des Städtebaus* werden? Könnte die *Öffnung der Stadt zum Wasser* als wesentliche Bestimmungsgröße gesehen werden – und zugleich als Bestimmungsgröße der Landschaft?

Ein Masterplan ist *nicht* einfach ein Planwerk mit (noch) großer Abstraktion, sondern bereits eine *Transkription*, in der die *Grammatik der Sprache der zukünftigen Stadt*



angelegt ist. Diese kann sich später als „einförmig“ und „lakonisch“, als *reduzierte* Sprache oder als *große Erzählung* herausstellen: *urbane Kultur* drückt sie in jedem Fall aus. Vom südlichen Ufer der Norderelbe ist die Stadt nicht „aus der Stadt heraus“, sondern mit dem Gespür für das Offene, mit dem Gespür für die Landschaft zu lesen.

Introvertiert sein. Sich ausdehnen So lange die Wahrnehmung in der Stadt bleibt, wird sie sich *konstruktiv* gebärden: sie schafft sich ihren *eigenen*, begrenzten *Raum* und besteht darauf, daß dieser die ganze *Realität* sei. Aus dem Gegenüber ist ersichtlich, daß die Elbe ein *Urstromtal* prägt, das den Raum in großen, langen, langsamen, manchmal unmerklichen Linien formt, einen Raum, der durch die verschiedenen, eingelagerten Orte der Stadt verdeckt, überformt, kleingeteilt wird.

Figur und Grund (Hintergrund), horizontal Die Silhouette der Stadt ist Ausdruck der Struktur. Wird eine neue Orientierung eingeführt – die Öffnung zum Strom ist eine solche – entwickelt sich ein neues *Stadtbild*. Vom südlichen Ufer ist ablesbar: Obgleich die traditionelle Kernstadt sich von der Elbe abwendet, ist es die *Gesellschaft der Türme* der Hauptkirchen und des Rathauses, die diese Abwendung dialektisch wandelt: die Gesellschaft der Türme wendet sich, als *Stadtkontur*, auch nach außen. Die Silhouette, die, in der Wahrnehmung gestützt

durch die mittelalterlichen Veduten, als „Schicht“ gedeutet ist, wird in dem Maße zum Grund, zum Hintergrund, in dem *vor ihr* eine *neue Bühne am Wasser* eingerichtet wird. Tatsächlich repräsentiert die Gesellschaft der Türme bereits jetzt die *Stadt hinter der Stadt* (hinter der Speicherstadt), die sich in drei Kontexten ausdrückt: dem *Kontext der Türme* über der Dachlandschaft; dem Kontext der *labyrinthisch bebauten Stadt*; dem Kontext der *Wege und Sichtachsen* zum Fuß der Türme, in die kompakte Stadt *hinein*, aus der kompakten Stadt *heraus*, zu den *Zielen* an den neu angeeigneten Hafenbecken, am neu angeeigneten Ufer, zu den *Zielen am Wasser*. Die Speicherstadt wirkt für diesen Kontext als dramatischer Filter (Weite-Enge-Weite-Enge).

Bereicherung der Stadt, fiktives Gut Unter dem Stichwort „historische Silhouette“ der Stadt handelt der Masterplan mit einem *fiktiven Gut*. Wenn der Text zum Plan ausführt, „ohne Beeinträchtigung der historischen Silhouette sind im Bereich des Strandkais Akzentuierungen in der Höhe *denkbar*“⁴, heißt das: das Figur-Grund-Problem des Stadtbildes muß in mehreren Schichten gedacht werden, Hochhäuser vor der historischen Stadtsilhouette eingeschlossen. Die historische Stadtsilhouette ist vom inneren Ufer der HafenCity aus *nicht*, oder nicht in

Hanseatic Trade Center.
Welche Art von Zukunft für die HafenCity?





der Gesamtheit zu sehen. Die Mündung des Magdeburger Hafens bietet (noch) die weitestgehende Perspektive, verengt sich jedoch durch zukünftige Bebauungen.

Ein Blick auf die „historische Silhouette“ als Ganze? Man muß sich vergegenwärtigen, daß das heißt: *Rundumblick*, in *Augenhöhe der Türme* – vom Altonaer Ufer über die Türme der Stadt bis zur Dove-Elbe, die restlichen 180 Grad gibt es als Zugabe.

Hintereinanderliegende Schichten Die Stadt wird, von der HafenCity ausgehend, eine neue, markante Uferlinie ausbilden: das Stadtbild der *ersten Schicht*, in vorderster Linie geprägt durch die Basis der Kailinie, und durch solitäre Situationen: Sandtorhöft, Kaispeicher A, Strandhöft, das Kreuzfahrt-Terminal, Baakenhöft und Elbbrückenzentrum: jeweils besondere „Akteure“ an der vorderen Rampe der Stadt. Über zwei herausgehobene, neue *Türme* vor dieser ersten Schicht ist zu reden: am Kreuzfahrtterminal und am Kaispeicher A. Man erinnere sich der berühmten *einfachen Vergnügen*: Vor dem Umbau wurde das Pariser *Centre Georges Pompidou* täglich von Tausenden von Neugierigen besucht, die nicht das Museum, nur die Aussicht vom höchsten Deck genießen wollten. Die große Rolltreppe wurde zum kollektiven Spektakel, ohne billigen Zirkus zu bieten.

Kaiserhöft und Kaispeicher A werden als Medienstandort (Funktion) – als „leuchtender“ Ort bei Nacht gedacht:

Masterplan
HafenCity.
Modellfoto:
Überarbeitung
des Entwurfs des
1. Preises des
Wettbewerbs und
der Masterplan-
konzeption von
1998
Masterplan:
hamburgplan mit
Kees Christiaanse/
Astoc
Foto:
H. Leiska/GHS

ein *nach außen* gekehrter *Times Square* mit Medienfassaden, deren Lichtflächen zur Mündung des Sandtorhafens (wo die Wand auf dem Kai steht) vor dieser Wand auf Stützen im Hafenbecken stünden (Luftrechte über Infrastruktur). Ein provokatives Bild: doch wo wird das Experiment der *medialen Architektur* vor den Kais der HafenCity zu *Neuem* genutzt? Die denkmalwerten Relikte des Stadtgrunds, des Hafens: die Grundfigur der Hafenbecken, die langen Linien der Kais, der Schuppen – und kaiseitig – der Hafenkräne, landseitig der Bahnlinien, sind nur die eine Seite der Medaille. Die andere waren die großen, ehemals filigranen Volumen der Seeschiffe: vergangen. Und doch könnte deren Fiktion an wenigen, definierten Stellen durch Bauvolumen auf Stützen in der Wasserfläche ersetzt werden: durch die Erfindung von Elementen einer „schwimmenden Stadt“. Der Hafen als Aggregatzustand zwischen massiven und filigranen Strukturen. Das städtebauliche *Denken auf Landgang* könnte sich experimentell und *amphibisch* erweitern: der Hafen der ergreifenden Leere, verlassen, wie er ist, war nicht im Sinne seiner Erfinder. Hier liegt die Alternative zur Höhenentwicklung *vieler* Türme, die zur Konkurrenz der „historischen Stadtsilhouette“ würden. Die filigrane Architektur, die daraus resultierte, konterkarierte zugleich ein wenig das häufige Vorkommen der Hamburger „Nadelstreifen-Investorenarchitektur“.

Geschichte im Stadtgrund Die Zukunft der ausgestorbenen Zivilisation beinhaltet Folien der Geschichte, Widersetzlichkeiten, Störungen durch den historischen Bestand. Für den Ort der *Erinnerung*, für den Widerspruch zur clearen, von Reizstoffen befreiten Architektur der vorgehängten Fassaden aus Glas, des hanseatischen Backsteins oder der Sandsteinsandwiches bedarf es der widersetzlichen Aromen der historischen Gebäude des Hafens – und wenn sich die durch sie induzierten Brüche mit dem *Neuen* als noch so groß erwiesen. Die Stadt hat sich, auch im Bestand, neu zu erfinden. HafenCity – das wäre ein praller, vielschichtiger, lebendiger, widerspruchsvoller Name. Kein Firmenname: HafenCity Inc. R. W.

Nachgefragt – Jörn Walter im Gespräch

„Die Politik hat in sehr unterschiedlicher Weise [...] auf Entwicklungsfaktoren reagiert oder sie gesteuert. Beispielsweise hat in den zwanziger Jahren die Politik [...] Fritz Schumacher das Programm vorgegeben. Heute – seit zwei, drei Jahrzehnten insbesondere – gibt die Politik, und das ist ein entscheidender Unterschied, keine Programme für die Stadtentwicklung vor. Es gibt also keine *Visionen* der Politiker mehr.“ (Egbert Kossak)
 „Es gibt natürlich Ausnahmen. Und es stellt sich die Frage, was ist Ursache und was ist Wirkung. Oft versucht die Verwaltung, Einfluß zu nehmen und die Politik für bestimmte Dinge zu gewinnen, und oft machen sich dann auch die Politiker *Visionen* oder Vorstellungen von Stadtentwicklung zu eigen, gelegentlich verinnerlichen sie diese auch.“ (Jörn Walter)⁵

CENTRUM: Bei der Beschreibung der Entwicklungsmöglichkeiten strukturell sehr hart geforderter Städte, Ihre Arbeitsbiografie ist mit der Stadtentwicklung Dresdens und nun Hamburgs verbunden, ist gelegentlich von „Visionen“ die Rede. Was können „Visionen“ bewirken? Sind sie „Werkzeuge“, ganzheitliche Vorstellungen – und sind sie der Debatte überhaupt zugänglich? Bedeutet eine „Vision“ nicht alles andere, als sich saturiert in einer Stadt einzurichten, die bereits gebaut ist? Karl Ganser, der frühere Direktor der Internationalen Bauausstellung Em-scher Park behauptete, keinen Gesamtplan zu haben, eine „Vision“ sei ein Konstrukt der Phantasie von Stadtplanern und Architekten, für die sich die Öffentlichkeit nicht interessiere.

Jörn Walter: Ich glaube schon, daß es, jedenfalls was Dresden und Hamburg betrifft, einige übergeordnete Themenfelder gibt, die Teil einer »Vision« sind. Trotz allen Realitätssinns, trotz aller Offenheit für das Projekt, es gibt etwas, was darüber hinausgeht. Es gibt zwei Seiten der Medaille.

Entspricht eine »Vision« einem Aneignungsprozeß, mit dem die übergroße Komplexität der Stadt für die eigene Wahrnehmung reduziert wird – reduziert auf ein allgemeines Verständnis?

Das ist eine der Möglichkeiten, zu »Visionen« zu kommen. Bezüglich der Problematik der Reduktion von Komplexität kann ich der These nicht folgen, daß »Vision« nur ein Thema des »Lesens« von Stadt,



nur ein Thema der räumlichen Reduktion von Komplexität ist. Auch der Annahme, man könne die Entwicklung nur noch dadurch steuern, daß man sich mit kleinen Einheiten, mit Projekten befasse, aus denen sich eine Gesamtentwicklung quasi additiv ergebe, kann ich nicht zustimmen.

Gerade dann nicht, wenn ich Städte wie Dresden oder Hamburg vor Augen habe. Die Qualität dieser Städte hat viel damit zu tun, daß dort immer auch in größeren Zusammenhängen gedacht worden ist. Historisch zählt sich die übergreifende Perspektive aus, und historisch hat die Charakteristik, die Unverwechselbarkeit einer Stadt etwas mit einer »Vision« zu tun.

Hamburg hat durch die Umstrukturierung des Hafens vor allem die Chance, sich ein neues Stadtbild zu geben. In dieser Chance liegt eine stadtbaukünstlerische Herausforderung. Und ein übergeordnetes Thema, denn es hat mit der Möglichkeit zu tun, daß die Stadt sich noch einmal dem Fluß gegenüber anders positioniert, als es in der Vergangenheit der Fall war. Darauf läßt sich eine »Vision« aufbauen, die über Einzelgrundstücke, über Einzelprojekte weit hinausreicht. Es geht, zum Beispiel, um das Ankommen in der Stadt vom Fluß aus.

Damit ist nur ein Teilaspekt herausgegriffen eines ...
 ... anderen Stadtbewußtseins? Hamburg hat historisch

Anknüpfung an die Gesellschaft der Türme – Binnenhafen und Speicherstadt

mit dem Rücken zur Elbe gelebt. Diese Positionierung würde sich jetzt, wenigstens zu einem Teil, umwenden. Hamburg steht vor einer fundamentalen Änderung seiner räumlichen Entwicklungsschwerpunkte. Seit über einhundert Jahren – mit der Speicherstadt hat die Entwicklung begonnen – hat sich Hamburg in seiner Stadtentwicklung, Schumachers Ära eingeschlossen, vom Fluß abgewendet und sich in andere Richtungen ausgedehnt. Das »Schema der natürlichen Entwicklung des Organismus Hamburg« zeigt es, andere Pläne vollziehen diese Tendenzen nach.

Dabei strukturiert sich der Kern introvertiert. Im Gegensatz zur Hamburger These der weltoffenen Stadt ist die Bewegung in der Kernstadt nach innen gewendet. Jetzt dreht sich da etwas um, verändert sich die Entwicklungsrichtung. Die bisherige Konvention der Kernstadt wird es weiter geben, zugleich verändert sich, bedingt durch die Westwanderung des Hafens (Anpassung an die neuen Technologien des Container-Umschlags) das Zentralitätsgefüge. Hamburg gewinnt so die Möglichkeit, sich von Altona bis Rothenburgsort den Fluß neu zu erschließen.

Diese Entwicklung beginnt auch im Süden, im Harburger Binnenhafen. Und natürlich gehört nicht mehr allzuviel dazu, sich vorzustellen, daß eines Tages der Reiherstieg ein sehr konkretes Thema sein wird, womit sich für Wilhelmsburg neue Chancen ergeben.

Es geht um eine generelle Veränderung des übergreifenden Standortgefüges in Hamburg. Das ist das große, perspektivische Thema.

Standort mit Schlüsselrolle Eine Schlüsselrolle spielt dabei die Entwicklung der HafenCity, weil es nun nicht mehr nur um einen schmalen Uferstreifen geht, wie noch bei der »Perlenkette«, sondern um 155 Hektar, auf denen sich Stadt neu entfalten kann. Ein Standort für neue Entwicklungen steht zur Verfügung, der – nicht nur vom Wohnungsbau, sondern auch von vielen Zweigen des Gewerbes – angenommen wird und Hamburg im internationalen Wettbewerb neu positioniert.

Leitet man die zukünftige Stadtstruktur Hamburgs aus dem regionalen Standortgefüge ab, so dürfte die Stadt sich nicht länger an den »Fingern« (den Entwicklungsachsen) ins Umland hinein entwickeln, sondern könnte sich, den Geboten der Kreislaufwirtschaft folgend, den riesigen Flächenreserven zwischen Hamburg und Harburg zuwenden, die bereits faszinierende, dennoch zunächst stadtfremde, Strukturen aufweisen: Nicht nur Infrastrukturen, auch räumliche

Strukturen von Wasser und Land, ungenutztes Land. Die Entwicklung der HafenCity gleicht einem vorweggenommenen Ausschnitt daraus, einem Modell, anhand dessen systematisch erprobt werden kann, was Sinnvolles aus dieser kostbaren Ressource, ehemals »zukunftssichernden«, nunmehr auf neue Weise zukunftssichernden, Strukturen entstehen kann. Die HafenCity zeigt, daß Konversion ein Modell ist, das auf Stadtstrukturen insgesamt angewendet werden kann. Zukunftsszenarium kontra Beharrungskraft des Bestandes – an dieser Korrespondenz zeigt sich, was eine »Vision« bewirken könnte. Können solche Rahmenbedingungen öffentlich diskutiert werden?

Ich habe keine Probleme damit, diese Entwicklungslinien öffentlich zu diskutieren. Diese Veränderungen deuten den räumlichen Rahmen des Strukturwandels an, den Hamburg in den nächsten Jahrzehnten vollziehen wird.

Der Masterplan der HafenCity ist Teil einer übergreifenden Struktur und ist dahingehend zu entwickeln, daß er auch für die Region Hamburg insgesamt Anknüpfungspunkte und Optionen wahr.



47

Masterplan
HafenCity.
Modellfoto:
Blick über Baaken-
hafen
Foto: H. Leiska/GHS

Atmosphäre am
Sandtorhöft
Foto:
Reinhart Wustlich



Bei der Umwandlung des innenstädtischen Hafenrandes geht es zunächst um eine Erweiterung der Hamburger Innenstadt. Die HafenCity hat aber eigentlich die Aufgabe, ein Zentrum für die sehr viel größer gewordene Metropolregion in einer globaler organisierten Welt überhaupt erst herzustellen und zugleich die Identität der Stadt zu wahren. Dazu gehört eine sorgfältige Konzeption für zukunfts-fähige Nutzungen im Zentrum, die Integration der Geschichte des Ortes, ein neues Stadtbild zum Fluß. Begreift man eine integrierte Hafen- und Stadtentwicklung vor einem langen Horizont, dann relativieren sich die Probleme, und die Chancen gewinnen an Gewicht.

Bei vergleichbaren Strukturwandlungen gibt es Modelle für unterschiedliche Stadien der Stadtentwicklung, von Barcelona bis Rotterdam. Auch in Rotterdam gibt es die Ost-West-Wanderung des Hafens, ein aus der historischen Infrastruktur Heraus-, ein in die neue Stadtstruktur Hineinwachsen. Die HafenCity zielt auf die Urbanisierung eines infrastrukturbestimmten Ortes.

Mit dem Masterplan der HafenCity wird ein neues Thema auf einer Ebene oberhalb der Fachplanungen behandelt, begründet durch die Dimension und den spezifischen Charakter des Vorhabens. Die Spezifik ergibt sich aus der »Waterfront«-Lage und der Hafenlandschaft mit ihren großen und langgestreckten Becken, den Kränen, Schuppen und Speichern. Die HafenCity gibt Anstöße, »Visionen« zu entwickeln, weil es die Größe, die konzeptionelle Dimension, die Zentralität hat und in einem übergreifenden Sinne auch mit Aufbruch zu tun hat: es sind Lebenszusammenhänge neu zu definieren. Dazu gehört auch ein Verständnis von Wandel, das nicht vom »Nacheinander« sondern vom »Nebeneinander« der Funktionen ausgeht. Eine besondere Qualität des Wettbewerbssiegerentwurfes haben wir immer darin gesehen, daß er wie kaum ein anderer die schrittweise Entwicklung zum Thema gemacht hat.

Ein Gespräch mit Bernd Tiedemann Stadt denkt „Hafen“ denkt „Stadt“

Agentur des Strukturwandels Die städtebaulichen Überlegungen zur Hamburger „Perlenkette“ hatten noch nicht die metropolitane Statur, die sich in den gewandelten Perspektiven für die Hafen-City andeuten. Immerhin wurde mit dem Hamburger Bauforum von 1989 zum ersten Mal die Barriere der Speicherstadt übersprungen, um die Areale um Sandtorhafen, Grasbrookhafen und Magdeburger Hafen in den Blick zu nehmen.

Das Stadtentwicklungskonzept von 1996 geht noch von der traditionellen Zweiteilung des Planungsraums zwischen der Kernstadt und Harburg, der Teilung in Stadt und Hafen aus, läßt aber in ersten Formulierungen eine Umsteuerung erkennen:

„Eine innenstädtisch dichte, metropole Entwicklung des Bereichs HafenCity entspricht einer ‚flächenschonenden‘ Stadtentwicklung, d. h. einem sparsamen Umgang mit den begrenzten Flächenressourcen. Die angestrebte Mischung von Wohnen, Arbeiten, Kultur und Freizeit ist gleichfalls Ziel des Stadtentwicklungskonzeptes. Die Umwandlung des innenstädtischen Hafenrandes stärkt die City gegenüber den Bezirks- bzw. Bezirksentlastungszentren.“⁶

Der Leitorientierung „Stadtgestalt“ zufolge, so die Studie, hat Hamburg eine besondere Identität als „Stadt am Fluß, als grüne Metropole und als nach außen orientierte bedeutsame Seehafenstadt.“ Sie korrigiert damit ihr traditionelles Selbstbild der um die Binnenalster und Alster introvertiert orientierten Kernstadt.

Hinter den Eckdaten der Umsteuerung kommen die institutionellen Vorbereitungen in Gang. Geopolitische Rahmenbedingungen, so der Wandel der Technologie der Transportsysteme und die Konkurrenz zu den Hafenstandorten Rotterdam (Massengut-) und Antwerpen (Container-Umschlag), die Debatte um schnelle Frachtverbindungen im europäischen Schienenverkehr, erfordern einen logistischen Strukturwandel des Hafens. Das Projekt des Container-Terminals in Altenwerder nimmt Gestalt an. Damit wird, analog zu vergleichbaren Entwicklungen in der europäischen Hafenwirtschaft, die Westwanderung der Hafeninfrastruktur forciert, eine räumliche Schwerpunktverlagerung, die an ihrem östlichen Ende, durchaus der Rotterdamer Situation vergleichbar, Bindungen lockert, die Umwertung von Standortpotentialen ermöglicht. In einer Zeit, in der alle Welt über die Bedeutung langfristiger Bodenvorratspolitik der großen Städte debattiert, ist Hamburg gerade auf diesem Feld bestens gerüstet: Grund und Boden der Hafenzonen sind traditionell im Besitz der Stadt, im Bereich der künftigen Hafen-