

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

**Artikel:** Stadt denkt "Hafen" denkt "Stadt : ein Gespräch mit Bernd Tiedemann  
**Autor:** Wustlich, Reinhart  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1072525>

#### 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>**



Atmosphäre am Sandtorhöft

Foto:  
Reinhart Wustlich

Bei der Umwandlung des innerstädtischen 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 innerstädtisch 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 innerstädtischen Hafenrandes stärkt die City gegenüber den Bezirks- bzw. Bezirksentlastungszentren.“<sup>6</sup>

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 Frachtabbindungen 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 Hafenzenonen sind traditionell im Besitz der Stadt, im Bereich der künftigen Hafen-

City zu 83 Prozent. Die gewerblichen Gebäude und Einrichtungen im Eigentum der Firmen sind in Verträgen über Nutzungsrechte mit dreißig Jahren Laufzeit und Verlängerungsoption gebunden, das ermöglicht den flexiblen Wandel.

1997 wird ein Jahr der Weichenstellungen, das die planerische Phantasie „des Hafens“ herausfordert. Bernd Tiedemann, Geschäftsführer der GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbh, betont nicht von ungefähr den Anteil der „Hafenleute“ an der Kurskorrektur, an den neuen Perspektiven des Bereichs hinter der Speicherstadt. Wenn auch zunächst Finanzierungsstrategien für die Hafenerweiterung in Altenwerder im Vordergrund stehen, so geht es doch um konkurrierende „Zukünfte“ für die HafenCity: Infrastrukturstandort vs. Neue Stadt am Wasser. In der Tradition der *funktionalen Stadt*, in der Tradition der Funktionentrennung der siebziger und achtziger Jahre, konnte der Standort der HafenCity zu einem Zentrum der *Citylogistik* umgewandelt werden, zu einer Versorgungs- und Verkehrsdrhehscheibe für Kaufhäuser, Märkte und Handel in der Kernstadt. Daß eine solche Standortentscheidung, die in der Tradition der Logistik-Institution Hafen gelegen hätte, nicht gefällt wurde, in einer „logischen Sekunde“, in der Interessen für eine solche Lösung bereitstanden, ist auch das Verdienst des „Hafens“, in neuen städtebaulichen Kategorien zu denken. Vor der Hamburger Bürgerschaftswahl 1997 präsentierte der Erste Bürgermeister – nicht der Oberbaudirektor – eine Entwicklungsstudie Volkwin Marg: das Generationenprojekt der HafenCity wurde vorgestellt, die „Rückkehr der Innenstadt an das Wasser“ proklamiert. Eine Broschüre der GHS (Stand: Dezember 1999) zitiert: „Als der damalige Bürgermeister Dr. Hen-

ning Voscherau 1997 die Pläne für die Entwicklung der HafenCity ankündigte, hat er sie in eine Reihe historischer Entscheidungen gestellt, die für die Entwicklung und das Wohlergehen Hamburgs lebenswichtig waren.“<sup>7</sup> Die GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH, ursprünglich eine Tochter der Hamburger Hafen- und Lagerhausgesellschaft, seit September 1999 eine hundertprozentige Tochter der Stadt, hat die Aufgabe eines Entwicklers und Koordinators des Prozesses der Entwicklung der HafenCity, eine delikate Funktion, die die Mitfinanzierung des neuen Containerterminals in Altenwerder (Hafenentwicklung) und die Investitionsaufgabe HafenCity (Standortentwicklung) koppelt, nicht zuletzt, um der übergreifenden Entwicklungspolitik, die erstmals Belange der Hafen- und Stadtentwicklung miteinander verknüpft, keine unkalkulierbaren Risiken aufzubürden.

R. W.

### Nachgefragt – Bernd Tiedemann im Gespräch

*CENTRUM: Bei der gegebenen Konstellation, in der die GHS als Agentur des Strukturwandels zwischen Hafenentwicklung (Altenwerder) und Standortentwicklung (HafenCity) fungiert – wo liegt die Priorität?*

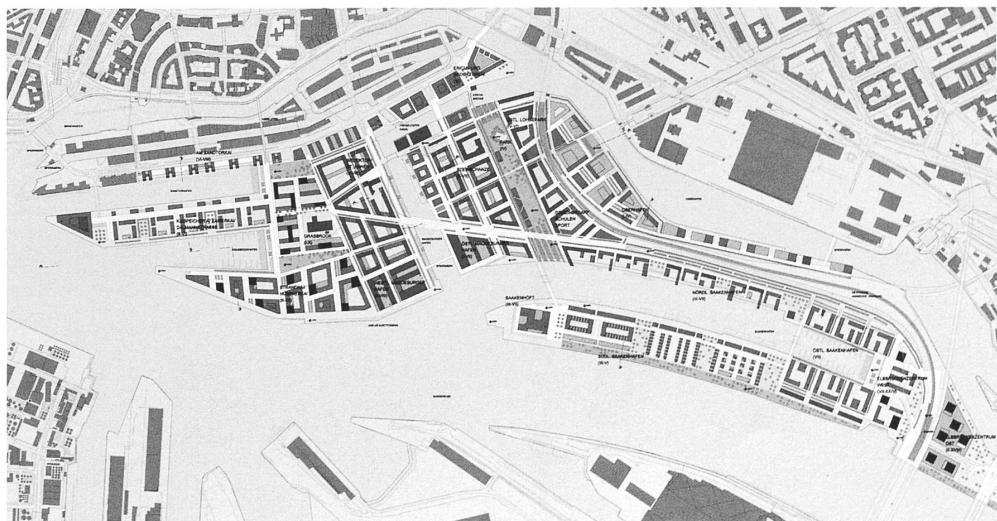
49

*Bernd Tiedemann: Die Frage nach der Priorität ist klar zu beantworten: Priorität hat die Gestaltung des Gebiets der HafenCity.*

*Welche Funktion wird der Masterplan für die Strategie der GHS haben, wird es weitere, nachgeschaltete Planungsschritte geben, die mit Wettbewerben verbunden sind?*

*Der Masterplan begründet keine förmlichen Bau-rechte sondern stellt Leitlinien beziehungsweise*

Masterplan  
HafenCity.  
Städtebauliches  
Konzept  
Masterplan:  
hamburgplan mit  
Kees Christiaanse/  
Astoc



Ein Gespräch mit Bernd Tiedemann

einen Rahmenplan dar, an den der Senat sich mit gewissen Kernaussagen politisch bindet. Mit dem Beschuß über den Masterplan ist ein Aufstellungsbeschuß über einen ersten Bebauungsplan für das Gebiet um den Sandtorhafen verbunden, der von Wohnnutzungen, Loftstrukturen für eine Verbindung von Wohn- und Büronutzung, vom Kaispeicher A als Dienstleistungsstandort (Thema Medien) bis zur Nahversorgung reicht.

Für die Erschließung der nachfolgenden Gebiete, für die Erarbeitung der Bebauungspläne gibt es eine Zeitdisposition, die es erlaubt, Entwicklungen konkret zu beantworten.

Die GHS ist mit vielen Interessenten aus dem Medien- und Informationssektor im Austausch, um spezialisierte Ansiedlungen zu ermöglichen, andererseits neue kombinierte Wohn- und Arbeitsformen zu erproben, die im Bereich der Loftnutzungen ansiedelt sein können.

Die Analysen zur Auslastung der Flächen der Kernstadt innerhalb des Wallrings ergeben, daß zusammenhängende Flächen von über 1.000 Quadratmetern für Büronutzungen demnächst nicht mehr verfügbar sein werden. Die Tendenz einer zeitnahen

Nachfrage nach solchen Flächen wird sich auf die HafenCity ausdehnen, sie ist stark geprägt durch den Sektor Medien und digitale Wirtschaft. In Anbetracht der Wachstumstendenzen dieses Sektors muß das Flächenangebot flexibel sein. Die HafenCity kommt dem Trend der Zuwanderung individueller Wohn- und Arbeitsformen – weg von der Peripherie, hin zu den Innenstädten – entgegen.

*Die klassische Stadt ist komplex, hat ihre Widersprüche, ihre Wildheit, ihre Ungeordnetheit – aus dem Reflex darauf entsteht der Sinn für atmosphärische Strukturen wie die der Speicherstadt, die große städtebauliche Klarheit und eindrucksvolle Konturen hat, aber ebenso das andere, das Ungebärdige, das historisch Angereicherte, das städtebaulich Waghselige.*

Die Tendenz von Unternehmen, sich zum Hafenrand und in die Speicherstadt zu verlagern, ist erstaunlich. Die Atmosphäre des Hafens wird als Standortvorteil erfahren, die Medienagenturen waren eine Avantgarde, die sich zuerst in den Hafen gewagt hat. *Die Entwicklungsprognose für die HafenCity, der Um- und Ausbau des Standorts innerhalb von fünfundzwanzig Jahren, setzt einen Rahmen für die bisherige Hafenwirtschaft. Wird es in Teilbereichen Mischformen geben,*

HafenCity  
mit Norderelafen,  
Sandtorhafen, Gras-  
brook-, Magdeburger  
Hafen, Baakenhafen,  
Speicherstadt –  
im Mittelgrund:  
Kernstadt mit  
Binnen- und  
Außenalster (1999)  
Foto:  
Matthias Friedel/GHS



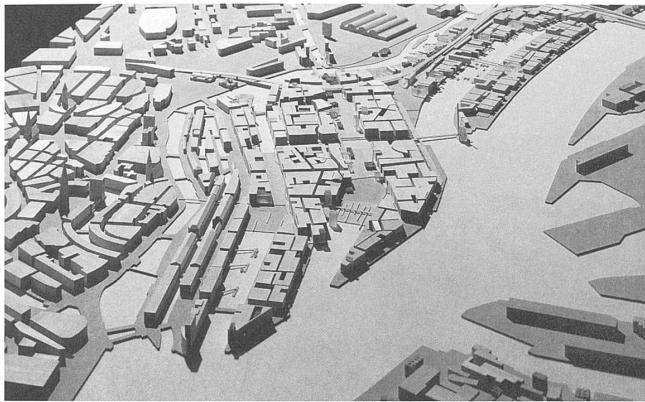
Ein Gespräch mit Bernd Tiedemann

*in denen sich ortsgebundene Betriebe auch in Zukunft erhalten werden?*

Diese Perspektive ist heute bereits weitgehend geregt. Die Kaffelagerei hat, sofern sie das weiter möchte, eine fünfundzwanzigjährige Standortsicherheit, andere Betriebe werden umgelagert. Der Stückgutumschlag hat eine auslaufende Tendenz. Der Abriß des großen Kraftwerks hat begonnen. Der Prozeß wird so gesteuert, daß möglichst wenig Brachflächen ent-

tet werden? Man kann auch volkswirtschaftlich argumentieren: Historische Gebäudebestände sind Werte, die Diskussion über die Konversion von Gebäuden hat so kreative Möglichkeiten hervorgebracht, Alltagsbestände aufzunehmen, daß es lohnenswert wäre, sie in die Entwicklungsperspektive der HafenCity aufzunehmen.

Richtig. Doch die großflächige Nutzung des Hafena-reals lässt nur wenige kleinmaßstäbliche Gebäude

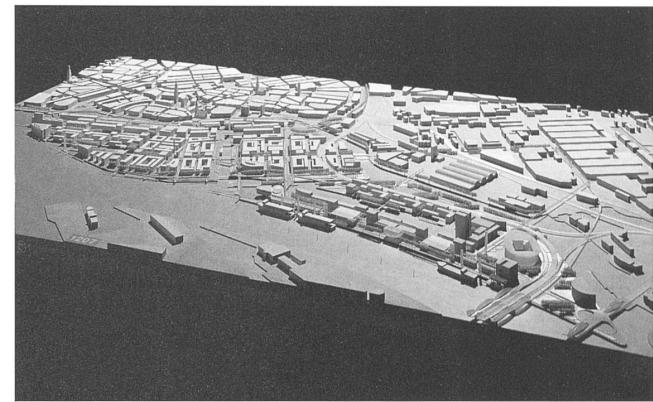


HafenCity.  
Alternative 1 zum  
Thema Komplexität  
Entwurf:  
PPL – Planungs-  
gruppe Professor  
Laage/ Brunow und  
Maunula/Bendtfeldt,  
Schröder, Franke  
3. Preis Städtebau-  
licher Wettbewerb

stehen, zugleich aber kurzfristiger Wandel möglich ist. Der Strukturaustausch hat zur Folge, daß mit der Ausschreibung des Wettbewerbs und mit der Leitlinie des Masterplans auch Entscheidungen über die gewachsenen historischen Strukturen des Gebiets vorgegeben werden. Der Hamburger Kunsthistoriker Hermann Hipp äußerte anlässlich der Präsentation der preisgekrönten Arbeiten des Wettbewerbs die generelle Kritik, die städtebaulichen Lösungen setzten sich zu sehr über die gewachsenen Strukturen des Gebiets und dessen feinkörnige bis grob geschnittene Bestände hinweg, sie erweckten den Eindruck, sie seien für die „grüne Wiese“ konzipiert.

Die Charakteristik des Hafens muß erhalten werden – das ist zunächst die Struktur des Gebietes, die geprägt wird durch die Wasserflächen, die Hafenbecken. Wie läßt sich das damit verbundene Milieu erhalten? Der Sandtorhafen, als das älteste moderne Hafenbecken, soll zu einem Traditionshafen umgewandelt werden. Die unter Denkmalschutz stehenden Gebäude sind im Masterplan hervorgehoben, viel mehr – auch nicht denkmalgeschützte, wenngleich denkmalwerte Gebäude – haben wir im Plangebiet nicht. Hinter der Frage steht ja die Überlegung: Wie stiftet man Identität für dieses Gebiet?

Die Frage ist zunächst: Muß nicht aus der Atmosphäre des Hafenquartiers so viel wie möglich herüberget-



zurück. Vielfach sind Bestände, etwa der linearen Schuppen am Baakenhafen, mit den neuen Nutzungskonzepten, mit dem Wohnen am Wasser nicht vereinbar. Die Grundfrage bleibt, was macht die Charakteristik des Gebiets aus, die die Menschen anlockt. Das ist das Thema Wasser und Hafen, dieser Bezug ist es, der gesucht wird.

Interviews und Kommentare: Reinhart Wustlich

HafenCity.  
Alternative 2  
zum Thema  
Komplexität  
Entwurf: TTN –  
Trojan, Trojan,  
Neu/Hallmann  
Ankauf Städte-  
baulicher Wettbe-  
werb  
Fotos:  
Jörg Hempel/GHS

- 1 Strukturbindung – der Mythos des 19. Jahrhunderts. Ein Gespräch mit Hamburgs Oberbaudirektor Egbert Kossak, in: DAB 9/1994, 1322
- 2 Reinhart Wustlich, HafenCity Hamburg. Internationaler städtebaulicher Wettbewerb Masterplan HafenCity, in: das bauzentrum | spezial 2/2000, 40 f
- 3 HafenCity Hamburg. Der Masterplan, Herausgeber: GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH, Reihe Arbeitshefte zur HafenCity Nr. 4, Hamburg, März 2000
- 4 ebenda, 13
- 5 Im Gespräch: Egbert Kossak und Jörn Walter, in: Architektur in Hamburg, Jahrbuch 1999, Hamburg 1999, 96 f
- 6 Masterplankonzeption, Herausgeber: GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH, Reihe Arbeitshefte zur HafenCity Nr. 2, Hamburg 1999, 32
- 7 HafenCity. Die neue Stadt mitten in Hamburg, GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH, Hamburg 1999