Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen

Herausgeber: Bund Schweizer Architekten

Band: 91 (2004)

Heft: 7/8: Hamburg

Artikel: Ringen um das "Kunstwerk Hamburg" : das Dilemma des Auseinanderdriftens von Architektur und Stadtplanung

Autor: Frank, Hartmut

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-67778

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: 04.12.2025

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

Ringen um das «Kunstwerk Hamburg»

Das Dilemma des Auseinanderdriftens von Architektur und Stadtplanung

Hartmut Frank Mit einer expansiven Planungspolitik sollen Hamburgs riesige Hafenbrachen in hochwertige City-Lagen verwandelt werden. Kritische Anmerkungen zu Europas derzeit wohl grösstem Stadtumbau.

Das neueste Hamburg wird eine weiträumige Stadt in ewig strahlendem Sonnenschein sein – zumindest wird es in den Werbebroschüren für das ehrgeizige Entwicklungsprojekt «Hafencity» so vorgestellt. Fröhliche junge Menschen lümmeln in Deckchairs auf lichten Terrassen, flanieren auf Uferpromenaden vor stilvollen Marinas oder träumen in Cafés von überraschenden Begegnungen und unerhörten Abenteuern. Kein Schlepper und kein Containerschiff deuten auf normale Hafentätigkeit hin, wenn man von den stromlinienförmigen Kreuzfahrtschiffen absieht: aber jene passen ins Bild. Sie transportieren keine unerwünschten Erinnerungen an die ausgelöschte Arbeitswelt dieser Orte mit ihrer Eile, ihrem Durcheinander, ihrem Schweiss, ihrem Rauch, Schmutz, Nebel und Dauerregen.

Hamburgs Innenstadt, mit Blick nach London stolz «City» genannt, soll weite Teile des bisherigen Hafengebietes erobern und zum «Sprung über die Elbe» ansetzen. Ebenfalls durch das Londoner Vorbild angeregt, begannen in den neunziger Jahren die Planung

Aufräumen für die HafenCity, im Hintergrund die Speicherstadt (links) und die Kehrwiederspitze (rechts). – Bilder: M. Dorfmüller und M. Kröger

und jüngst der Bau einer Hafencity genannten Stadterweiterung. Dieses Entwicklungsgebiet südlich der historischen Speicherstadt ist aber lediglich als erstes Gefecht eines noch umfassenderen Feldzuges gedacht. Die nächsten Areale im Hafengebiet von Veddel und Wilhelmsburg sind bereits im Visier der Planer. Die Umnutzung und Entwicklung der immer weniger genutzten Hafen- und Industriegebiete beidseits des Reiherstiegs, der wichtigsten Nord-Süd-Wasserstrasse im riesigen Hamburger Hafengebiet, sollen die jetzige City mit dem südlich gelegenen, durch den Hafen abgetrennten Stadtteil Harburg verbinden, der erst 1937 mit dem Groß-Hamburg-Gesetz zu Hamburger Staatsgebiet geworden war.

wandernder Hafen

Mit wachsender Schiffsgrösse wandern in Hamburg wie auch andernorts die Hafenfunktionen stromabwärts. Dort entsteht ein Containerumschlagplatz nach dem anderen. Der denkmalgeschützte alte Elbtunnel liegt wie eine Barriere im Flussbett, macht jede weitere Vertiefung des Stromes flussaufwärts sinnlos und so die dortigen Verladeinrichtungen und Schuppen für grössere Schiffe unerreichbar. Seine Aufzüge für Automobile, die jahrzehntelang als technisches Wunder bestaunt worden waren, sind heute romantisches Ziel von Touristen. Die Massen von Hafenarbeitern, die hier täglich zu ihren Arbeitsplätzen transportiert wurden, sind längst vergessen, eher wird der Tunnel noch als Drehort von Wim Wenders Film «Der amerikanische Freund» erinnert. Mit dieser Entwicklung erlosch nicht alle Aktivität im Bereich des flussaufwärts gelegenen Hafengebietes, aber es entstand zunehmend Raum für nicht hafengebundene, oft temporäre Nutzungen, für spontane Biotope und für Brachen.

Hafen und Stadt waren im nachmittelalterlichen Hamburg unterschiedliche Wege gegangen. Der Hafen war aus der Stadt mit seinen engen Fleeten, Kaufmannshäusern und Gängen hinausgewachsen in das südlich der Stadtbefestigungen liegende Marschland im tidenabhängigen Stromteilunggebiet von Norder- und Süderelbe; schliesslich war er mit den benachbarten

Hafengebieten in Wilhelmsburg und Harburg zu einer riesigen künstlichen Landschaft von Kanälen, Hafenbecken, Kaianlagen, Lagerhäusern und Fabrikanlagen verschmolzen. Die Wohngebiete entwickelten sich überwiegend auf den höher gelegenen Geestrücken im Norden und Süden der Elbniederung. Die Hafen- und Industriezone in der feuchten Marsch war nicht nur höchst überschwemmungsgefährdet, sondern wegen ihres feuchten Mikroklimas auch ungeeignet für qualitätvolle Wohnstätten, was in der Hamburger Siedlungspolitik bis in die jüngste Zeit weitgehend berücksichtigt wurde. Dieser Trennungsprozess von Stadt und Hafen fand in den 1880er Jahren seinen Abschluss mit der Gründung eines Freihafens und dem Bau der «Speicherstadt», beides notwendige Folgen der Eingliederung Hamburgs in das Zollgebiet des kurz zuvor gegründeten Deutschen Reiches. Die durch den Zollkanal vom Stadtgebiet getrennte Speicherstadt wurde auch architektonisch zu einer Barriere zwischen der Arbeitswelt des Hafens und der Geschäfts- und Wohnwelt der Stadt. In der Folgezeit war dieses Gebiet der Hamburger Stadtplanung weitgehend entzogen, welche sich erst seit der Aufhebung der Freihafenprivilegien (als Nebenfolge der europäischen Einigung) schrittweise den Gebieten zuwenden darf, die für eine Hafennutzung uninteressant geworden sind.

wachsende Stadt

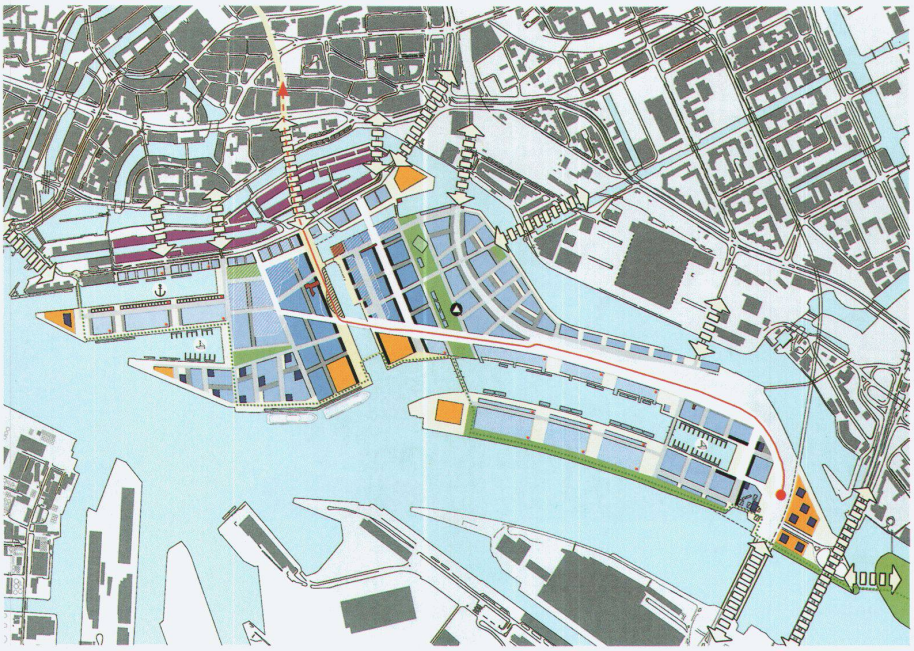
Bereits unter dem Oberbaudirektor Egbert Kossak begann die Sequenz von Planungen, die sich erst dem Elbufer und dann dem Hammerbrook und der Speicherstadt zuwandte. Unter seinem Nachfolger Jörn Walter wurde sie mit der Planung für die Hafencity fortgesetzt. Durch Hamburgs Olympiabewerbung erhielt sie kurzzeitig einen starken zusätzlichen Impuls, bevor dann jüngst während des «Hamburger Architektursommers 2003» erstmals der «Sprung über die Elbe» für die genannten Gebiete angedacht wurde. Die Stadtentwicklungsbehörde weiss hierbei die politischen Repräsentanten der Freien und Hansestadt hinter sich, die offiziell eine Politik der «wachsenden Stadt» ausgerufen haben. Die Abwanderung von Steuerzahlern ins Umland soll gestoppt werden und die für die Berechnung der Hamburger Zahlungen in den Topf des Länderfinanzausgleich entscheidende Bevölkerungszahl soll möglichst kontinuierlich erhöht werden. Neue Arbeitsplätze im tertiären Bereich und zusätzlicher Wohnraum entsprechender Qualität sind für den Erfolg dieser Politik unabdingbar. Es darf deshalb nicht verwundern, dass die Politik die brach gefallenen Gebiete des Hafens, mitten im geographischen Zentrum eines metropolitanen Siedlungsgebietes von mehreren Millionen Einwohnern, entdeckt hat und trotz prekärster Staatsfinanzen vehement deren Reversion und Erschliessung fordert.

Die Hafencity und die künftigen Planungsgebiete im Hafen liegen ausserhalb der Hauptdeichlinie und sind deshalb permanent hochwassergefährdet. Sie für eine dauerhafte städtische Nutzung vorzubereiten, ist technisch äusserst aufwändig und wirtschaftlich entsprechend riskant. Die mühsame Debatte um die Frage, ob das gesamte Gebiet aufgehöht, die Deichlinie vorverlegt oder die einzelnen Baublöcke auf Warften errichtet werden sollten, ist letztlich aus wirtschaftlichen Erwägungen zugunsten der Warftenlösung entschieden worden. Für die Gestaltung des neuen Quartiers hat dies weitreichende Konsequenzen und macht die Behauptung, die Hafencity könne zu ihrer Identitätsfindung die Anmutung der Speicherstadt aufgreifen, von vornherein zu einer inhaltsleeren und folgenlosen Metapher. So bleibt die Nachempfindung der quartierstypischen, doppelten Erschliessung der Speicher vom Wasser und von der Strasse her unmöglich, denn die Neubauten der Hafencity auf ihren Warften müssen Abstand zum Wasser halten. Die historischen Kaimauern müssen in ihrer bisherigen Höhe erhalten werden, wenn man ihre überflüssig gewordene Infrastruktur nicht neu errichten will. Die Aufhöhung des Baulandes von jetzt 4.4m auf durchgängig 7.5m über Normalnull erfordert dann die Einrichtung breiter Abstandszonen zwischen Bebauung und Wasserflächen.

Düstere Geschichtlichkeit, gläserne Modernität

Es überrascht nicht, dass der nach mehreren Wettbewerbsstufen und Überarbeitungen schließlich im Februar 2000 verbindlich beschlossene Masterplan von «hamburgplan» und «Kees Christiaanse/ASTOC» kaum auf die Speicherstadt Bezug nimmt. Er negiert ihre Typologie ebenso wie ihr räumliches Dispositiv und wendet sich von ihr ab. «Die Bewahrung der Geschichte des Ortes» wird «als wesentliches Element für die künftige Identität des Stadtteils» unter den konzeptionellen Leitlinien an erster Stelle genannt. Ausser dem Erhalt der Hafenbecken und der Markierung des Vorplatzes des nicht mehr existierenden Pariser Bahnhofs im Lohsepark, von dem aus die meisten Deportationszüge der Nazis in die Konzentrationslager abgefahren sind, sucht man vergeblich nach einer solchen Bewahrung. Anregung dazu hätte es durchaus gegeben, nicht nur die real erhaltene Speicherstadt mit ihren Architekturen von Franz Andreas Meyer und den kongenialen modernen Neubauten der Nachkriegsjahre von Werner Kallmorgen, sondern auch die jetzt in rascher Folge abgebrochenen Bauten der Arbeitswelt, die legendäre Hinrichtungsstätte des Seeräubers Klaus Störtebeker oder die durchaus noch nachweisbaren Spuren des einst auch hier im Süden geschlossenen Befestigungsringes um die Hamburger Altstadt.

In einer ersten Realisierungsstufe entstehen am Sandtorkai, noch im Bereich der Speicherstadt selbst, neun nahezu quadratische Kuben, die der düsteren Geschichtlichkeit der nur schwer umzunutzenden Lagerhäuser ihre gläserne Modernität entgegensetzen.



Nutzungen
- Zentraler Bereich Magdeburger Hafen
- Bereiche gemischter Nutzungen
- Bereiche überwiegender Wohnnutzung
- Standorte besonderer Bedeutung
- Handel und Gastronomie in den Erdgeschossbereichen
- Restriktionsflächen
- offene Bebauung
- Gemeinbedarf

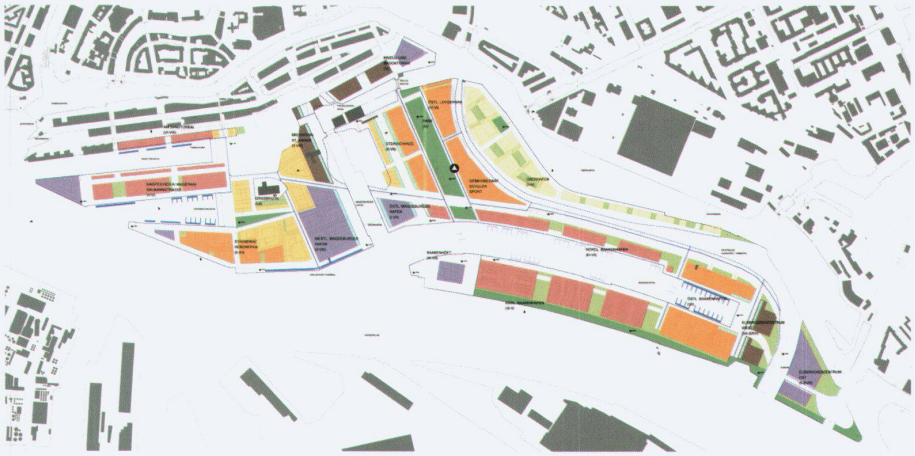
Stadtstruktur und Freiraum
- Grünanlagen
- Gestaltungsschwerpunkt Magdeburger Hafen
- Promenaden und quartiersgliedernde Freiflächen
- Traditionshafen
- Marina
- Kreuzfahrtterminal
- Hochhausstandorte

Erschliessung
- Hauptverkehrsstrassen bzw. Sammelstrassen räumlich festgelegt
- Sammelstrassen bzw. Anliegerstrassen geringfügig räumlich variabel
- Sammelstrassen bzw. Anliegerstrassen räumlich variabel
- Stadtbahn
- Elbuferwanderweg
- Verknüpfungen

Denkmalschutz
- Baudenkmal Speicherstadt
- erhaltenswürdige Gebäude

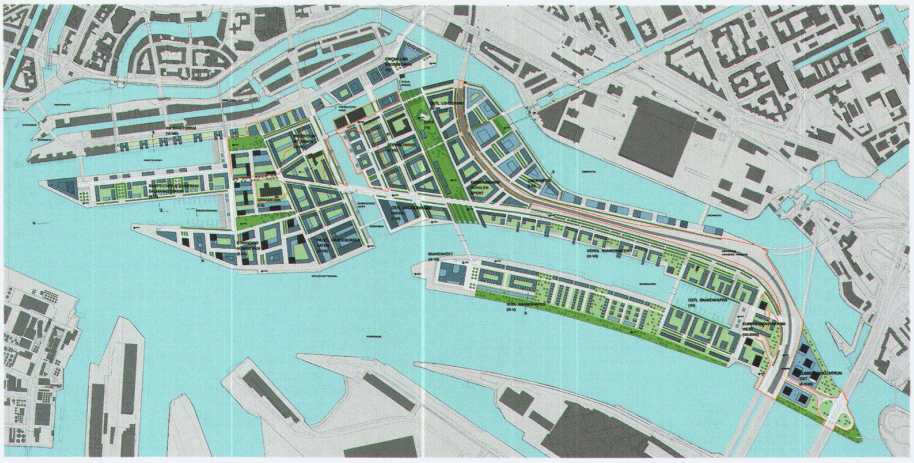
Strukturkonzept. – Bilder: HafenCity Hamburg GmbH

0 250 500



- Wohnnutzung
- Gemischte Nutzung: Wohnen ca. 50%
- Gemischte Nutzung: Wohnen ca. 20%
- Gemischte Nutzung: Modernes Gewerbe/Dienstleistungen/Wohnen ca. 10%
- Kerngebietstypische Nutzung
- Sondernutzung: Kultur/Einzelhandel/Feizeit/Dienstleistungen
- Privates Grün
- Öffentliches Grün
- Gemeindebedarf/Schulen/Sport
- Teilgebiete
- EG Einzelhandel

Räumliche Verteilung von Art und Mass der Nutzung



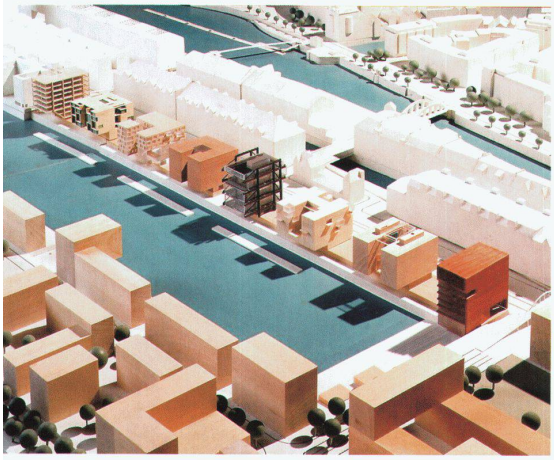
Städtebauliches Konzept

HafenCity, Gesamtperspektive. – Bild: Korol (Modell), Schiebel HafenCity Hamburg GmbH (Illustration)

Mit seiner Aufforderung zu einer konsequent modernen Architektursprache ermuntert der Masterplan die Architekten explizit, sich von der Speicherstadt zu distanzieren. Dass für die Baureifmachung des Geländes erste Speicherbauten Kallmorgens abgebrochen wurden, erstaunt deshalb nicht. Entsprechend wird auch die Typologie der Speicherstadt mit ihren langgestreckten Baukörpern und ihrer ausdrucksstarken Materialität von den Neubauten krass negiert. Hier kann wegen der niedrig gelegenen Nachbarbebauung nicht auf Warften gebaut werden, weshalb die weit über die Uferlinie auskragenden Einzelbauten sich über einem durchlaufenden gemeinsamen Sockel erheben, der für Hochwasserschutz und flutsichere Feuerwehrzufahrt sorgt.

Ähnlich ergeht es dem Bezug zur City. Er erfolgt räumlich über die bestehenden Brücken des Zollkanals, ergänzt durch den «Kippelsteg», eine Folge von neuen Fussgängerbrücken. Dieser Steg stellt tatsächlich eine schnelle fussläufige Verbindung der Innenstadt mit den westlichen Teilbereichen der Speicherstadt her. Ansonsten aber wird deren Einbindung in das Verkehrsnetz der Stadt problematisch bleiben. Abgesehen vom geplanten, beschränkten Bus-Liniennetz wird die Hafencity noch längere Zeit nur Autofahrern zugänglich bleiben, nachdem die vorgesehene Tramlinie gestrichen worden ist und die Planung einer neuen U-Bahn-Linie gerade erst begonnen hat.

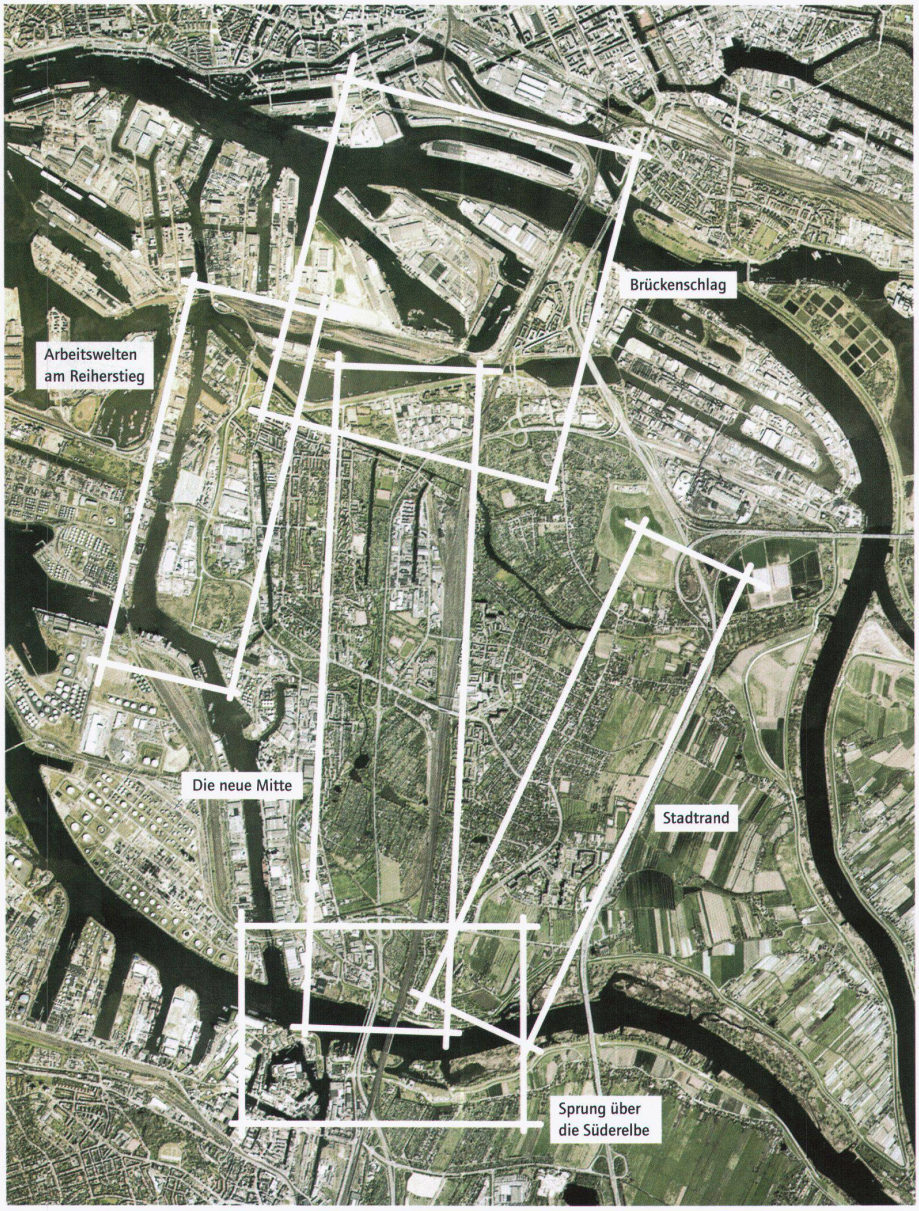
HafenCity, Neubauten am Sandtorkai, Modell. – Bild: Christoph Gebler, HafenCity Hamburg GmbH



Shopping-Urbanität

Eine echte Ergänzung der City erwarten die Planer im Bereich des Magdeburger Hafens, dem sie innerhalb der Hafencity zentrale Qualitäten zusprechen und wo gerade einigen Grossinvestoren die ersten Areale erworben haben. Ob deren Rechnung aufgehen wird, hier attraktive Einkaufsstätten schaffen zu können, bleibt abzuwarten – es ist in jedem Falle zu bedauern, dass Urbanität hier offensichtlich mit «Shopping» gleichgesetzt wird. Ein Aquarium und ein maritimes Museum werden dieser Akzentsetzung nur schwer entgegenwirken können, und die Finanzlage der Stadt erlaubt bisher nicht, in der Hafencity irgendwelche repräsentativen Gemeinschaftsbauten zu errichten.

Besonders deutlich wurde diese Konzeptlosigkeit bei der Suche nach einer Nutzungsmöglichkeiten für die den Hafen beherrschende Landmarke des um 1960 von Werner Kallmorgen errichteten Kaispeichers A. Sein Abbruch oder zumindest seine Verstümmelung bis zur Unkenntlichkeit war bereits beschlossen, bis eine Privatinitiative vorschlug, ihn nach einem Entwurf von Herzog & de Meuron in den Bau einer neuen Philharmonie zu integrieren. Die Philharmonie hätten die Planer der Stadt gern an den noch immer gesichtslosen Magdeburger Hafen verlegt. Nur gibt es dort den Speicher nicht, den der Geniestreich der Basler Architekten nicht nur an seinem Ort erhalten, sondern darüber hinaus mit einer gläsernen Struktur bekrönen und in seiner Wirkung als hafenbeherrschende Landmarke potenzieren will. Das Philharmonieprojekt kann kaum genug gelobt werden, denn mit seiner Hilfe konnte eine der bisher wohl krassesten architektonischen Fehlentscheidungen für die Hafencity gestoppt und gezeigt werden, dass qualitätvolle Alter-



Sprung über die Elbe, Übersicht der Bearbeitungsgebiete, aus: Intenationale Entwurfswerkstatt Hamburg 2003, Sprung über die Elbe, Hamburg 2003.

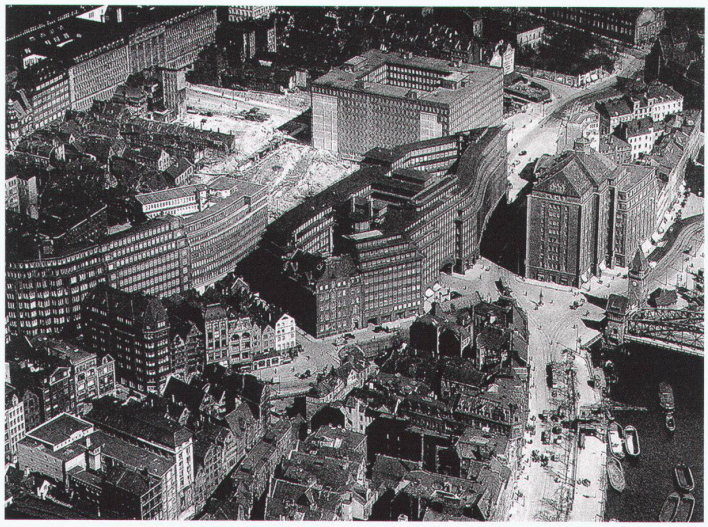
nativen zu den bisher vorgelegten Projekten ohne Missachtung von Investorenerwartungen möglich sind, wenn von den Entwerfern kreativ auf den örtlichen Kontext und seine Eigenheiten eingegangen wird.

Das Auseinanderdriften der Disziplinen

Es gibt keine «Schuldigen» für die schon absehbare Langeweile und die Austauschbarkeit der Hafencity. Sowohl die Stadtplanung wie die bisher erkennbaren Architekturen sind auf der Höhe der Zeit. Das Dilemma ist nicht einzelnem Versagen geschuldet, sondern dem Auseinanderdriften der Disziplinen, das nun bereits mehr als eine Generation lang anhält. Stadtplanung und Architektur waren in der ersten Hälfte des 20.Jh. aufs Engste miteinander verflochtene Disziplinen. Sie haben sich erst seit den 1960er Jahren voneinander getrennt, mit eigenen Institutionen und Ausbildungsstätten, und verteidigen seither ihre Unabhängigkeit voneinander zum Schaden des öffentlichen Raumes und seiner Gestalt. Stadtplanung hat sich zu einer im Wesentlichen organisatorisch koordinierenden, eher wissenschaftlichen Disziplin entwickelt, die ihre faktische Einflussnahme auf die Gestalt der Stadt negiert, und die Architektur zu einer sich wieder mehr künstlerisch autonom verstehenden, die immer weniger Interesse an ihrer Wirkung im Kontext des öffentlichen Raumes hat, sofern diese die Gefahr einer Beschneidung der künstlerischen Freiheit bergen könnte. Architekturen müssen ihre Individualität zur Schau stellen, um ihrem Investor

eine vermeintlich optimale Verwertungschance zu sichern. Dass auch die Gestalt des städtischen Ganzen entscheidend wertbestimmend wirkt, ist offenbar bei der Immobilienwirtschaft ebenso in Vergessenheit geraten wie bei Architekten und Stadtplanern.

Es überrascht, dass diese Tendenz gerade in Hamburg so krass zutage treten kann, denn hier hatte es die Stadtplanung unter der Ägide von Fritz Schumacher in den Jahren vor 1933 besonders effizient geschafft, stadt- und regionalplanerische Ziele mit klaren Gestaltungsvorgaben für den öffentlichen Raum und die architektonische Gestaltung der gesamten Stadt zu verknüpfen. Trotz gründlicher Berücksichtigung von technisch-infrastrukturellen, sozialen und administrativen Aspekten der Stadtplanung hatte Schumacher dabei nie die inhaltliche Sinngebung aus den Augen verloren, die nur über raumkünstlerische Festlegungen durch die Verfasser und Koordinatoren städtebaulicher Planungen zu leisten sei. Lange vor seinem Amtsantritt in Hamburg im Jahre 1909 hatte er auf dem von ihm mitorganisierten 1. Deutschen Städtetag in Dresden 1903 seinen Wunsch artikuliert, einer durch ihre Modernisierung so gesichtslos gewordenen, reichen, modernen Grossstadt wie Hamburg durch bewusstere Gestaltung der öffentlichen Bauten als soziale Monumente und eine gezielte raumkünstlerische Kontrolle der zahlreichen Stadtentwicklungsgebiete zu einem zeitgemässen individuellen Erscheinungsgebiet zu verhelfen.



Kontorviertel, Luftbild, aus: Hamburg und seine Bauten 1918–1929, Boysen & Maasch, 1929.

genius loci

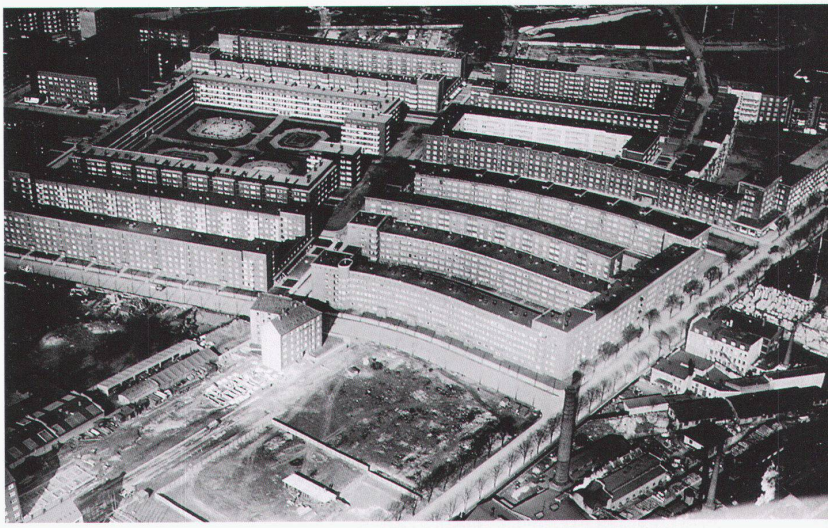
Schumachers Strategie beschränkte sich nicht auf die Pflege der in Hamburg traditionell wenig geachteten historischen Spuren oder gar auf Sichtbezüge der Neubaugebiete zu den erhaltenen Monumenten oder Freiräumen, sondern kümmerte sich offensiv um die Gestaltung der Neubaugebiete, um die «Geschäftsstadt», für die er bedenkenlos Teile der zu Slums gewordenen historischen Wohnviertel in der Innenstadt abbrechen liess, ebenso wie um die «Wohnstadt», den dichten Ring sozialer Wohnungsbauten, deren Qualitäten nach Kriegszerstörung und Wiederaufbau auch heute noch erfahrbar sind. Im Gegensatz zu den «Staatsbauten», mit denen er beispielhaft seine stilistischen Vorgaben für Hamburg definierte, baute er diese Quartiere nicht selbst, sondern entwickelte sie in enger Kooperation mit den lokalen Architekten, deren gestalterische Divergenzen er mit seinen Formvorgaben und Materialbindungen zwar ausglich, aber nie ganz unterdrückte. Im Gegenteil, auch einem heutigen Besucher von Stadtvierteln wie dem Dulsberg oder der Jarrestadt wird schnell klar, dass die Gestaltungskontrolle durch die Stadtplanung und die kooperativen Entwurfsprozesse die Quelle ihrer charakteristischen Erscheinung sind, dass die Architekturen durch die Zügelung nicht an Qualität verloren, sondern im Gegenteil gewonnen haben.

Da Schumacher seine Tätigkeit nicht auf die architektonische und stadtplanerische Arbeit beschränkte, sondern diese mit zahlreichen schriftstellerischen Arbeiten begleitete, haben wir die Möglichkeit, die Geisteswelt kennenzulernen, aus der sein Bild der modernen Grossstadt und ihres Gestaltungsbedarfs entsprungen ist. In unserem Kontext verdient die kleine Schrift von 1920 «Wie das Kunstwerk Hamburg nach dem großen Brande entstand» besondere Aufmerksamkeit, eine Schrift, mit der er sein Konzept für Hamburg in eine historische Genealogie einbettet, indem er die Überlegungen von Gottfried Semper und Alexis de Chateauneuf für eine gründliche Neugestaltung Hamburgs nach dem Brand von 1842 gründlich analysiert. Diese kleine Schrift sollte man auch heutigen Planern, die sich über den Weiterbau Hamburgs und die Erweiterung ihrer City Gedanken machen, zur Pflichtlektüre geben, denn sie behandelt durchaus immer noch entscheidende Fragen des «genius loci», wie Stadtraum und Wasser, klima- und kontextgerechte Materialität, einheitliche Gestaltung der Baumassen, kurz: «die Umformung der Zufallsform zu einem architektonischen Gebilde».

Es ist müssig, immer wieder nach einem neuen Schumacher als Retter des Hamburger Städtebaus zu rufen. Das heutige Hamburg muss unter den gegenwärtigen Bedingungen ebenso unsentimental und selbstbewusst weitergebaut werden, wie Schumacher es aufbauend auf den Werken seiner Vorgänger gemacht hat. Kallmorgen hat beim Wiederaufbau der Speicherstadt gezeigt, was eine zeitgemässe Aufnahme vorgefundener, als qualitätvoll eingestufter Typologien leisten kann. Und bei Schumacher können wir noch immer etwas über die Fragen der Sinngebung städtischen Raumes erfahren, über die es sich lohnt, aus

heutiger Perspektive nachzudenken. Der Städtebau ohne Gestaltungsanspruch leistet die Stadt nicht. Die aus den Zwängen städtebaulicher Gestaltungsvorgaben entlassenen Architekten können vielleicht den Einzelbauten ihre Handschrift aufprägen, dem städtischen Raum Sinn geben können sie so nicht. Es täte Hamburg insgesamt und insbesondere seiner HafenCity gut, sich an ihre grosse stadtgestalterische Tradition zu erinnern und diese in zeitgemässer Weise weiterzuentwickeln. ■

Hartmut Frank, Architekt, Dipl.-Ing. (TU Berlin), lebt und arbeitet in Hamburg als Professor für Architekturtheorie an der Hochschule für bildende Künste, veröffentlichte zahlreiche Arbeiten zur Geschichte der Architektur und des Städtebaus im 19. und 20. Jahrhundert und organisierte eine Reihe von Ausstellungen. Mitbegründer des Hamburgischen Architekturarchivs und dessen Schriftenreihe.



Jarrestadt, Luftbild. – Bild: Fritz-Schumacher-Institut an der Hochschule für bildende Künste, Hamburg

Complexe «œuvre d'art Hambourg» *Le dilemme de la dérive de l'architecture et de l'urbanisme*

À Hambourg comme ailleurs, les fonctions portuaires se déplacent en aval à mesure que les navires grandissent. Avec une politique de planification expansive, Hambourg veut transformer ses friches portuaires de grande valeur au centre ville: c'est la raison pourquoi l'aménagement de la cité portuaire à laquelle la candidature aux Jeux olympiques a récemment donné une forte impulsion a été initiée dans les années 1990. Les autorités en charge du développement urbain savent qu'elles bénéficient de l'appui des représentants politiques qui ont officiellement proclamé une politique «de croissance urbaine». La migration de contribuables dans les environs doit être stoppée, ce qui rend indispensable la création de nouvelles places de travail et de logements supplémentaires. Il n'est donc pas étonnant que les politiciens ont découvert les friches portuaires en plein milieu du centre géographique comme zones d'habitation métropolitaine.

Le plan directeur de «hamburgplan» et de «Kees Christiaanse/ASTOC» adopté en février 2000 à cet effet ne se réfère guère à la ville des entrepôts, il nie la typologie existante tout comme le dispositif spatial, bien que les auteurs revendiquent la «conservation de l'histoire du lieu». Parmi les rares exemples d'un traitement créatif du contexte urbain, le projet pour une nouvelle philharmonie paraît d'autant plus remarquable de ce fait. Il s'élèverait tout en haut du «Kaispeicher A» ainsi préservé de la démolition. Le dilemme du centre portuaire est, en dernier ressort, significatif de la dérive des disciplines urbanistiques et architecturales qui étaient étroitement liées durant la première moitié du XXe siècle. Précisément l'urbanisme hambourgeois sous Fritz Schumacher dans les années précédant 1933 peut être considéré comme un exemple particulièrement manifeste de comment peuvent être liés des visées urbanistiques et le traitement architectural de toute une ville. Il serait bon si Hambourg se rappelait cette grande tradition urbanistique et la développait de manière contemporaine. ■

Complex "Work of Art Hamburg" *The dilemma of the drifting apart of architecture and urban planning*

In Hamburg and elsewhere, the functions of the port are drifting down river with the increasing size of the ships. With an expansive planning policy, Hamburg is gradually changing its huge vacant port areas into high-quality city districts. For this reason, planning for the HafenCity began during the 1990s and received an additional strong but short-lived impetus through Hamburg's application for consideration as the venue for the Olympic Games. The urban development authorities are aware that they have the support of the political representatives of the official policy of the "growing city". There is a move to stop the migration of taxpayers to the surrounding countryside, and for this new jobs and additional accommodation are essential. It is thus not surprising that the politicians have discovered the vacant port areas in the geographical centre of a metropolitan urbanisation zone.

The masterplan conceived by "hamburgplan" and "Kees Christiaanse/ASTOC" barely takes the historic warehouse complex known as the Speicherstadt into consideration and negates the existing typology and spatial disposition despite the fact that the aim is ostensibly to "preserve the history of the area". This makes one of the few examples of a creative way of handling the local context all the more remarkable: a design for a new philharmonic hall planned for the top section of the "Kaispeicher A", which would thus be preserved from demolition.

The dilemma of the HafenCity is also the dilemma of the ever-increasing gap between the disciplines of urban planning and architecture, which were closely intermeshed during the first half of the 20th century. The urban planning of Hamburg under Fritz Schumacher before 1933 is a particularly vivid example of the successful association between urban development programmes and architectural design. Hamburg would do well to remember this great tradition of urban design and to develop it in keeping with the times. ■