

Die HafenCity in Hamburg Transformation von Hafen- und Uferzonen

In vielen Städten bieten sich Chancen brach gefallene Bereiche und suboptimal genutzte Areale neuen Nutzungen zuzuführen. Defizite von Monostrukturen, die dem Bodenpreismechanismus in westlichen Ländern – aber auch planerischen Leitbildern geschuldet sind – können damit „nachgebessert“ werden. In Seehafenstädten sind es – neben den auch in anderen Städten brach gefallenen Bereichen – besonders noch innenstadtnahe Gebäude und Infrastrukturen an Hafen- und Uferzonen aus der Zeit der Früh- und Hochindustrialisierung (Mitte des 19. bis Mitte des 20. Jahrhunderts).

Das Brachfallen von Arealen wie den Hafen- und Uferzonen ist – langfristig betrachtet – ein „normaler Vorgang“ der Stadtentwicklung, der unter günstigen Bedingungen zu einer schnellen Umnutzung führen kann. Die üblichen Zeitspannen für Bestandsaufnahmen, Aufbereitungen, Planungen, Implementierung und neuer Nutzung liegen in Europa zwischen 10-15 Jahren¹.



Metropolregion Hamburg

Strukturwandel in Seehafenstädten

Der tiefgreifende Strukturwandel des Seegüterverkehrs und der damit verbundenen Hafenwirtschaft bewirkte eine totale Neuorganisation des Hafenbetriebs und die Lockerung der vormals engen funktionalen und räumlichen Einheit von Beziehungen zwischen Hafen und Stadt seit Ende der 1960er Jahre. Die Gründe für das Brachfallen und damit auch die Chancen der Umnutzung sind auf globaler und lokaler Ebene zu finden. Weltweit sind es vor allem drei Gründe:

- Containerisierung des Güterumschlags und neue Logistikformen. Menschenleere Sterilität kennzeichnet die modernen Hafenanlagen.
- Der Rückgang der transatlantischen Passagierschiffahrt. Fliegen ist schneller und preiswerter.
- Rückgang des Schiffbaus in Europa und Nordamerika und Konzentration auf wenige Standorte, vorwiegend in Asien.

Die Arbeit im Hafen hat sich qualitativ verändert und räumlich verlagert. Die traditionellen Hafenanlagen mit den schmalen „finger-piers“, „multi purpose terminals“ und Kaischuppen konnten den neuen Ansprüchen nicht genügen. Kaischuppen und Lagerhäuser, in denen früher Waren gegen Witterung geschützt zwischengelagert wurden, sind nicht mehr erforderlich. Viele Häfen oder Hafenteile haben ihre frühere Bedeutung nicht nur als Warenumschriftsorte

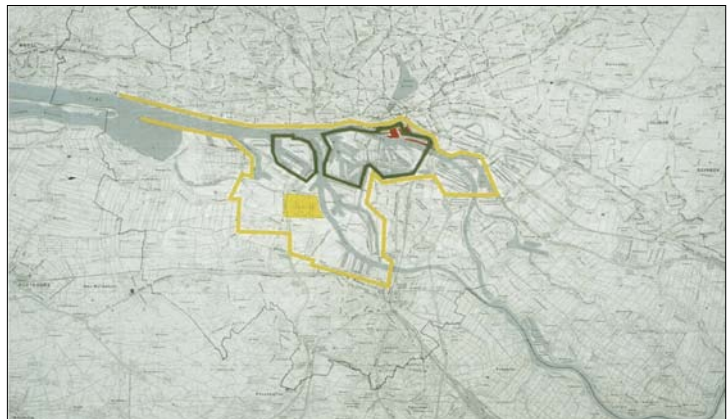
¹ Vgl. Schubert, Dirk (Hg.); Hafen- und Uferzonen im Wandel, Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten, Berlin 2002

sondern auch als Standort maritimer Produktionszweige verloren. Der tiefgreifende strukturelle Wandel, dem viele Hafenstädte seit Ende der sechziger Jahre unterlagen, lässt sich als Zyklus wie folgt beschreiben:

- Rückzug und Verlagerung des Hafens
- Vernachlässigung von älteren, meist innenstadtnahen Hafenbereichen
- Brachfallen von älteren, innenstadtnahen Gebäuden und Hafenbereichen
- Entwicklung von Planungen und Konzepten zur Umnutzung
- Implementierung der Planung
- Revitalisierung, Aufwertung und Umnutzung der älteren, innenstadtnahen Hafenbereiche

Großprojekt: HafenCity Hamburg

Das Areal der zukünftigen HafenCity liegt südlich der Innenstadt und der Speicherstadt und nördlich der Norderelbe und erstreckt sich in etwa von den Landungsbrücken im Westen bis zu den Elbbrücken im Osten. Die Planung und der Bau der HafenCity in Hamburg im vormaligen Hafengebiet ist eines der bedeutendsten Stadtentwicklungs- und Stadtumbauvorhaben in Europa.



Hafen- und Freihafen Hamburg (Hafengebiet gelb; Freihafengebiet grün). (Marg, V.: Studie zur Entwicklung des innerstädt. Hafenrandes zwischen Grasbrook und Baakenhafen, RWTH Aachen 1996)

Seit Jahrzehnten gilt für das Hamburger Hafengebiet (7.425 ha) ein besonderes Planungsrecht. Die Wirtschaftsbehörde – das Amt für Strom und Hafenbau – ist hier für Planungen zuständig. Das Hafengebiet ist nach dem Hafenentwicklungsgesetz (HafenEG) von 1982 planungsrechtlich Gegenstand von Sonderplanungen. Eigentümer der Grundstücke im Hafen ist vorwiegend die Stadt, Flächen werden in der Regel über einen Zeitraum von ca. 30 Jahren verpachtet, nur in Ausnahmefällen gibt es privates Grundeigentum. Das HafenEG ist ein

² Vgl. Schubert, Dirk; Harms, Hans, Wohnen am Hafen, Leben und Arbeiten an der Wasserkante – Stadtgeschichte – Gegenwart – Zukunft – Das Beispiel Hamburg, Hamburg 1993

landesgesetzliches Sonderplanungsrecht für einen Hafen mit überregionaler Bedeutung. Es dient der Hafenerweiterung und legt die Grenzen des Hafens fest. Nicht hafenzugehörige Nutzungen, wie Wohnungen, Hotels, Gaststätten etc. sind in diesem Bereich nicht zulässig².

Ein Teil des Hafengebietes unterliegt als Freihafen (1.620 ha) besonderen Zollregularien und kann nur über Kontrollstellen erreicht werden. Die Veränderung der Zollgrenzen muss durch die Europäische Union erfolgen. Das Areal der HafenCity lag zunächst fast vollständig im Freihafengebiet. Zur Realisierung des Projektes wurden inzwischen die Hafen- und Freihafengrenzen (mehrfach) verändert. Unter „Wahrung höchster Vertraulichkeit“ war 1997 die Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung (GHS, 2003 in HafenCity Hamburg GmbH umbenannt), gegründet worden, die Grundstücke im Areal der HafenCity aufkaufte und die Beendigung bzw. Nichtverlängerung von Pachtverträgen betrieb. Die Gesellschaft war zunächst als Tochter der stadteigenen Hamburger Hafen und Lagerhaus Aktien Gesellschaft (HHLA) eingerichtet worden und betrieb „unauffällig“ den Grunderwerb. Von Prof. Volkwin Marg wurde 1997 ein Gutachten erstellt, das Möglichkeiten aufzeigte, wie dieser Teil des Hafens als Cityerweiterung genutzt werden könnte. Im Mai 1997 präsentierte der damalige Bürgermeister H. Voscherau die Vision der ‚HafenCity‘ und zwei Wochen später wurde auch die Bürgerschaft informiert.

Der Bürgermeister hatte also die Idee geboren und entscheidende verbindliche Weichenstellungen festgelegt, ohne den Senat, Bürgerschaft und Öffentlichkeit zu beteiligen. Der Öffentlichkeit wurde die Geheimniskrämerei als geschickter Schachzug des Bürgermeisters verkauft, der damit die Spekulation ausgehebelt hätte. Für europäische Planungskulturen ein sehr „ungewöhnliches“ Vorgehen.

Partner des Projektes von Beginn an war auch die HHLA, zu 100 Prozent im Besitz der Hansestadt und der größte Hafenbetrieb in Hamburg. Die HHLA und ihre Tochter die GHS erwarben gezielt Beteiligungen an Betrieben im Gebiet der HafenCity. So konnte auf betriebliche Entscheidungen Einfluss genommen werden, nicht mehr am alten Standort zu investieren, bzw. sich der Verlagerung nicht zu widersetzen.

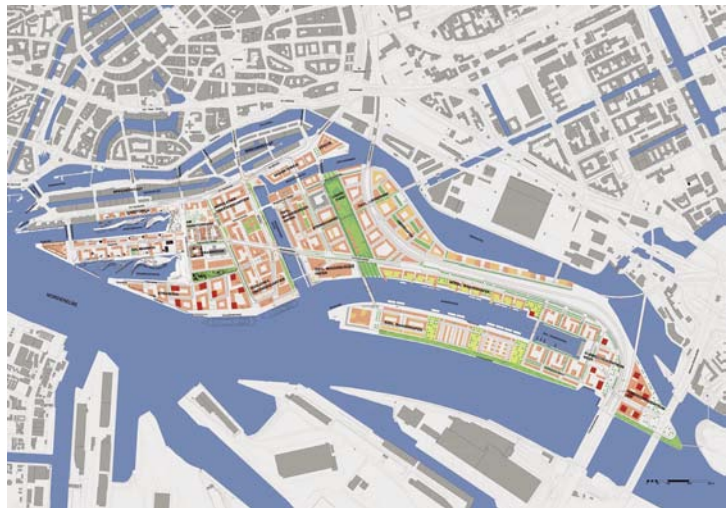
1997 wurden weitere wichtige Beschlüsse für die HafenCity gefasst. Die Finanzierung der Hafenerweiterung Altenwerder sollte über Grundstückserlöse aus der HafenCity refinanziert werden. Zirka 300 Millionen Euro sollen die Grundstückskäufe aus der HafenCity erbringen.

Die Stadtentwicklungsbehörde erarbeitete eine Grundlage für eine Masterplankonzeption, die für einen (städtebaulichen) Wettbewerb diente. Gemeinsame Auslober des Wettbewerbs



Leer stehende Gebäude und Schuppen am Magdeburger Hafen/Baakenhafen

waren die GHS, die Freie und Hansestadt Hamburg und die Deutsche Bahn Immobiliengesellschaft (DBImm). Der Wettbewerb wurde Anfang 1999 ausgelobt, mehr als 175 Teams bewarben sich. Acht Teams wurden nach einer Vorprüfung zur Weiterbearbeitung ausgewählt. Anfang 2001 traf die Jury die Entscheidung. Die Gruppe Hamburgplan/Kees Christianse/ASTOC gewann den ersten Preis, der die Grundlage für die Erarbeitung des Masterplans bildete. Im März 2000 wurde der Masterplan HafenCity fertiggestellt.



Masterplan HafenCity

Das Planwerk³ besteht im Kern aus einem Strukturkonzept mit verbalen Leitzielen, die durch einen städtebaulichen Plan und verschiedene Fachpläne konkretisiert werden. Durch einen auf ca. 20 Jahre angelegten Planungs- und Realisierungsprozess sollen ca. 155 ha Hafenumflächen (incl. Wasserflächen) unmittelbar südlich der Hamburger Innenstadt umstrukturiert werden. Es sollen hier ca. 1,5 Millionen Quadratmeter Bruttogeschossfläche mit einer gemischten Nutzung aus Wohnen, Kultur, Freizeit, Tourismus, Handel und Gewerbe entstehen. Geplant sind Wohnungen für 10.000-12.000 Einwohner und Dienstleistungsflächen für mehr als 20.000 Arbeitsplätze.

Im Mai wurde die „frühzeitige Bürgerbeteiligung“ für den Bebauungsplanentwurf des ersten Bauabschnitts der HafenCity durchgeführt, im Dezember 2000 das Info-Center am Sandtorkai eröffnet. Im Januar 2001 führten STEB und GHS einen Wettbewerb mit acht eingeladenen Architekturbüros für die Wohnbebauung auf dem Dalmannkai/Kaiserkai durch. 2001 begann der Bau des SAP-Schulungsgebäudes und im April 2001 der Bau der 220 Meter langen Kibbelsteg-Brücken über den Zollkanal, das Brooksfleet und die Straße Am Sandtorkai. Der Brückenbau war aus Gründen des Hochwasserschutzes erforderlich. Im August 2001 werden die ersten Grundstücke Am Sandtorkai versteigert.

³ GHS, Reihe Arbeitshefte zur HafenCity, Der Masterplan, Hamburg 2000

Die HafenCity bietet die einmalige Gelegenheit – als Jahrhundertchance - die Wohnfunktion im Bereich der inneren Stadt zu stärken. Die Realisierung soll von Westen nach Osten erfolgen. Bei der Umsetzung des Masterplanes ist eine gezielte Bildung von unterschiedlichen Stadtquartierstypen intendiert.



Überseequartier

Das Überseequartier (ca. acht Hektar) wird das Herzstück der HafenCity bilden. Neben Kultur- und Freizeiteinrichtungen sowie dem Kreuzfahrtterminal (am provisorischen Terminal werden derzeit jährlich zwischen 40 und 60 Kreuzfahrtschiffe abgefertigt), sollen Einzelhandel, Gastronomie, Hotels, Dienstleistungen und Wohnungen entstehen. Im September 2005 fiel die Entscheidung für den Investor, ein deutsch-niederländisches Konsortium ING, Bouwfonds, Groß & Partner. 2007 soll Baubeginn für das 800-Millionen-Euro-Projekt sein. Im Herzstück der HafenCity werden ca. 450 Wohnungen und Büroflächen für ca. 6.000-7.000 Arbeitsplätze entstehen. Ein Aquarium und Science Center werden in das Überseequartier integriert.

Am Dalmannkai – ein langgestreckter Fingerpier – wird dagegen das erste Wohnquartier der HafenCity entstehen. Auf einer Fläche von ca. 120.000 Quadratmeter BGF soll eine Mischung aus Wohnen, Dienstleistungen und Gastronomie entstehen. Für die westlichen Baufelder des Quartiers ist innerstädtisches Wohnen – offene Bauweise, sonnige Wohnungen mit maritimem Flair – vorgesehen. Das maritime Ambiente wird durch öffentlich zugängliche Pontons und Uferpromenaden geschaffen. Die Projekte am Quartier Dalmannkai sollen 2007 abgeschlossen sein.

Am westlichen Ende des Dalmannkais befindet sich der wuchtige Kaispeicher A. Pläne sehen hierfür eine neue



Modell für den östlichen Teil der HafenCity (2005)



HafenCity und „Sprung über die Elbe“, von Osten (Animation). (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Hamburg 2005)

Konzerthalle auf dem Kaispeicher A vor (Architekten Herzog & de Meuron). Das Schifffahrtsmuseum im Kaispeicher B wird neben bestehenden Einrichtungen (Speicherstadtmuseum) ein weiteres kulturelles Highlight bilden. Schwerpunkte für die Wohnnutzung sind weiter in den geplanten östlichen Quartieren (Baakenhafen) vorgesehen.

Nach dem derzeitigen Stand der Planungen soll eine neue U-Bahnlinie die HafenCity mit dem Hauptbahnhof, dem Rathaus und anderen Teilen der Stadt verbinden. Erschwerend und verteuern kommt hinzu, dass viele Kaimauern erneuert/saniert, Altlasten beseitigt werden müssen und aufwendige Gründungen für die neuen Gebäude erforderlich sind. Schließlich liegt die HafenCity außerhalb der Hauptdeichlinie und besondere Vorkehrungen für Sturmfluten sind erforderlich. Nach dem Warftenprinzip werden dabei die Gebäude und Erschließungsstraßen auf ein hochwassersicheres Niveau (7,50 üNN) angehoben und die Gebäudesockel können als Tiefgaragen genutzt werden. Die Investoren für ein Baufeld bilden in der Regel eine Poldergemeinschaft.

Ein neuer Zyklus?

Der Umbau der Hafen- und Uferzonen wird zu einer Daueraufgabe, die einerseits weitere – in der Regel innenstadtf fernere Areale – einbezieht und andererseits bereits umgenutzte Bereiche in einem zweiten oder gar dritten Zyklus weiter umbaut. Die Revitalisierung der Hafen- und Uferzonen ist eine Generationenaufgabe und die Städte werden gut beraten sein, bei ihren Vorhaben auf die lokalen Baukulturen und ihre maritimen Traditionen zu setzen.

Die Phase der „Wiederverwendung“ von „ausgeschiedenen“ Bereichen und die Umstrukturierung der vor- und frühindustriellen, innenstadtnahen Hafenareale mit vielerlei maritimen Baudenkmalern, ist im Rahmen des Flächenrecyclings in vielen Seehafenstädten abgeschlossen oder in der Umsetzung. Inzwischen sind aber längst größere Flächen aus der Zeit der Seehafenindustrialisierung und späteren Zeitphasen brach gefallen und teilweise auch bereits umgenutzt. Diese liegen in der Regel innenstadtferner und weisen Kontaminierungen, kaum Baudenkmalern, andere Flächendimensionen und –Zuschnitte auf. Die Umnutzung dieser Bereiche ist ungleich schwieriger, als die Revitalisierung der citynahen Zonen und wird die große Herausforderung der Hafenstädte für die nächsten Jahrzehnte bilden.

Dr. Dirk Schubert ist Architekt und Stadtplaner und unterrichtet an der HafenCity Universität Hamburg.