

HAFENCITY HAMBURG

Jürgen Bruns-Berentelg

DIE HAFENCITY HAMBURG – IDENTITÄT, NACHHALTIGKEIT UND URBANITÄT



Jürgen Bruns-Berentelg

DIE HAFENCITY HAMBURG – IDENTITÄT, NACHHALTIGKEIT UND URBANITÄT

DISKUSSIONSPAPIER ZUR HAFENCITY NR. 3

Hamburg, September 2014 / überarbeitete Fassung

Der vorliegende Text zur HafenCity ist die Langfassung eines Buchbeitrags,
der 2013 erschienen ist in:

ST. KATHARINEN

Die Hauptkirche und ihr Viertel – eine Wiederentdeckung

Herausgegeben von der Hauptkirche St. Katharinen

ELBE&FLUT Edition/Junius-Verlag (2013)

ISBN: 978-3-88506-026-4

www.hafencity.com/de/informationenmaterialien-der-hafencity.html

ABSTRACT:

Wie lassen sich die über den Masterplan hinausreichenden handlungsleitenden Perspektiven der HafenCity-Entwicklung charakterisieren, die die Produktion von Stadt als Prozess beschreiben? Der Beantwortung dieser Frage widmet sich der vorliegende Beitrag. Im Laufe der Entwicklung der HafenCity haben sich – so wird argumentiert – drei überlappende, materielle und nicht-materielle Betrachtungs- und Handlungsperspektiven herauskristallisiert: die Identitäts-, die Nachhaltigkeits- und die Urbanitätsperspektive. Mit dieser mehrdimensionalen Ausrichtung ist ein sehr hoher globaler und lokaler Anspruch verbunden, der sich mit den Stadtraumdimensionen als „New Downtown“- und „Waterfront“-Projekt überschneidet.

AUTORENKONTAKT:

Jürgen Bruns-Berentelg

HafenCity Hamburg GmbH

Osakaallee 11, 20457 Hamburg

E-Mail: bruns-berentelg@hafencity.com

Der Autor ist seit 2003 Vorsitzender der Geschäftsführung der HafenCity Hamburg GmbH und Professor für Integrierte Stadtentwicklung an der HafenCity Universität Hamburg.

DIE HAFENCITY HAMBURG – IDENTITÄT, NACHHALTIGKEIT UND URBANITÄT

Radikale urbane Transformationen im Umfeld der HafenCity haben eine lange Tradition, seien sie nun geplant oder nicht geplant gewesen. Zu den ungeplanten gehörten der große Brand in Hamburg 1842 und die massiven Zerstörungen während des Zweiten Weltkriegs mit dem nachfolgenden Aufbau erheblich veränderter Stadtstrukturen. Zu den geplanten gehörte der Stadtumbau im Bereich der heutigen Mönckebergstraße und des Kontorhausviertels, der im Wesentlichen in den ersten 30 Jahren des 20. Jahrhunderts stattfand. Eine besonders radikale Transformation hatte es zuvor bereits am südlichen Rand des Stadtkörpers gegeben: durch den Abriss eines Barockviertels, die Vertreibung von mehr als 20.000 Bewohnern und den Neubau der rein gewerblich genutzten Speicherstadt zwischen 1885 und 1927.

Das Areal der HafenCity wurde vor rund 150 Jahren erstmals drastisch verändert. Von den 1860er-Jahren bis zum Ende des 19. Jahrhunderts wurde das Gebiet zum zentralen neuen Hafen- und Industrieareal Hamburgs, geprägt durch den modernen Hafenumschlag vom Wasser direkt aufs Land und durch den Anschluss an ein hochleistungsfähiges Transportnetz. Was ursprünglich Marschland mit vielfältigen kleinen Nutzungen gewesen war, von Kleingärten und kleinen Industrieanlagen bis zu vor-moderner Hafenvirtschaft, wurde ein hocheffizientes Areal mit tiefen, tideoffenen Hafenbecken, Kai- und Bahnanlagen, Schuppen, Industrie- und Produktionsanlagen. Mit der Spezialisierung als exklusiver Hafenraum, der Absperrung durch den Zollkanal und den Zollzaun bekam das Areal den Charakter einer Enklave. Dem Einfluss urbaner Diversität war der Raum weitgehend entzogen. Der Betrieb des Hafens vollzog sich in Sichtweite, aber weitgehend außerhalb des städtischen Lebens.

Auch wenn die Intensität der Hafennutzung in verschiedenen Phasen stark geschwankt und über das 20. Jahrhundert erheblich abgenommen hat, gab es auf dem Gebiet der heutigen HafenCity auch Ende des 20. Jahrhunderts noch hafentypische Nutzungen. Ab den 1990er-Jahren gab es zwar nur noch wenige Schiffsbewegungen, dafür aber neue Produktionsorte (z. B. eine große Kaffeedämpferei), ein Kraftwerk und einen immer noch erheblichen Güterumschlag in teilweise neuen Schuppen. Auch die Zentrale der heutigen Port Authority, früher das Amt für Strom und Hafenbau, befand sich hier. Von einem städtischen, urbanen Charakter aber war der Standort weit entfernt.

Umso mehr gilt die 1997 vom damaligen Ersten Bürgermeister Henning Voscherau angekündigte und im selben Jahr von Senat und Bürgerschaft beschlossene Entwicklung eines neuen, dicht bebauten, gemischt genutzten Cityraums als besonders radikale Transformation des Ortes – vielleicht radikaler, als den Initiatoren klar sein konnte.

Die Radikalität der Transformation ist durch zwei Faktoren bedingt. Im Gegensatz zu den hochwertigen Backsteinbauten der Speicherstadt war das Areal der HafenCity mit überwiegend relativ anspruchslosen funktionalen Bauten, mehrheitlich eingeschossigen Lagerschuppen, bebaut, wie sie heute noch am Oberhafen vorhanden sind. Es gab nur wenige Ausnahmen wie den historischen Kaispeicher B, dessen imposanter Backsteinbau heute als Sitz des Internationalen Maritimen Museums Hamburg dient. Eine behutsame Stadtentwicklung mit gradueller Integration eines wesentlichen Teils der traditionellen Hafengebäude in einen neuen, intensiv städtisch genutzten Kontext mit Hochbauten entsprechend der heutigen City wurde durch diese bauliche Struktur ausgeschlossen. Zweitens musste wegen des besonderen Hochwasserschutzkonzepts der HafenCity eine neue Erschließungsinfrastruktur geschaffen werden. Der Hochwasserschutz in der HafenCity basiert nicht auf einer Eindeichung, sondern auf einem Warftkonzept, das die maritime Atmosphäre und den direkten Wasserbezug des Gebiets bewahrt und schafft. Dafür wird ein neues Stadtniveau für die Gebäude auf 8,00 m bis 8,80 m ü NN und für die Straßen auf 7,50 bis 8,30 m ü NN geschaffen, während sich das Niveau des alten Hafenareals auf 5,00 bis 5,50 m ü NN befand. Die neue Topografie schließt eine größere Zahl alter, niedrig gelegener Gebäude als Teil der Gesamtbebauung aus.

Die von der berühmten amerikanischen Urbanistin Jane Jacobs gepriesene Mischung aus Alt und Neu mit hoher Nutzungsvielfalt war somit nicht umsetzbar. Die HafenCity begann notwendigerweise als eine durchgehende Neuerfindung von Stadt auf der Grundlage modernen Städtebaus und moderner Architektur – allerdings im Kontext der Hafenlandschaft des 19. Jahrhunderts.

In Europa war die Phase des radikalen Stadtumbaus der 1960er- und 1970er-Jahre mit seinen oftmals verheerenden Folgen Ende der 1980er-Jahre vorbei. Konzeptionell erscheint die HafenCity folglich als ein, wenn auch gut begründetes, verspätetes



Vor Beginn des Transformationsprozesses war das Areal der HafenCity mit Schuppen, Speichern und Industrieanlagen bebaut.

Stadtentwicklungsprojekt – das allerdings aufgrund erfolgter Lerneffekte auch die Nachteile des radikalen Stadtneubaus verhindern kann.

Tatsächlich begann die Entwicklung der HafenCity auch im Vergleich zu großen internationalen Waterfront-Projekten, z. B. in Baltimore, Boston, Barcelona oder London, spät. Das lag nicht nur daran, dass das zu entwickelnde Areal, anders als in den genannten Städten, eben keineswegs weitgehend brachlag. Vielmehr spielen, wie zuvor beim Bau des modernen Hafens und der Speicherstadt, übergreifende historische Entwicklungen eine zentrale Rolle: der Fall des Eisernen Vorhangs und die Wiedererlangung des großen, bis 1989/90 abgeschnittenen wirtschaftlichen Hinterlands Hamburgs kaum 50 km östlich der Stadt. Diese Faktoren setzten einen starken doppelten wirtschaftlichen Wachstumsimpuls frei, zum einen in Bezug auf die erneute Expansion und Modernisierung des Hafens, zum anderen in Bezug auf den Ausbau des Dienstleistungssektors. Letzterer war in diesem Fall gleichbedeutend mit einer Stärkung der City und ihrer Funktionen.

Die Entstehung der HafenCity löste – ein scheinbares Paradoxon – beide Aufgaben zumindest temporär. Der Verkauf der Grundstücke, die im Wesentlichen im Besitz der Stadt Hamburg waren, sorgte für die Entwicklung besonders werthaltiger City-Nutzungen und schuf zugleich die Voraussetzungen für die Finanzierung des dringend benötigten neuen Containerterminals Altenwerder¹. Durch den Entzug von Hafenumflächen wurde der Hafen somit auch gestärkt.

Die Erweiterung der Hamburger Innenstadt bleibt eine zentrale Entwicklungsaufgabe. Die HafenCity umfasst 123 ha Landfläche und 157 ha Gesamtfläche (einschließlich der Wasserflächen) und erfordert nahezu 2,5 Mrd. Euro öffentliche Investitionen, davon ca. 1,5 Mrd. Euro aus Grundstückserlösen, und gut 8 Mrd. Euro private Investitionen (nach Berechnungen von 2012). Sollten gemäß Masterplan von 2000 lediglich 1,5 Mio. m² Bruttogeschosfläche Neubauvolumen realisiert werden, so sind es heute 2,3 Mio. m². Statt der zunächst geplanten 20.000 entstehen gut 45.000 Arbeitsplätze, statt 5.500 nun bis zu 7.000 Wohnungen. Hinzu kommen viele Einrichtungen und Qualitäten, die vor gut einem Jahrzehnt nicht denkbar erschienen, ob nun einzelne Gebäude wie die Elbphilharmonie oder die HafenCity Universität für Baukunst und Metropolenentwicklung (HCU) – beide werden nicht durch die öffentlichen Mittel des Sondervermögens getragen – oder Qualitäten wie die bereits erkennbare hohe Urbanität und Nachhaltigkeit der HafenCity. Diese Erweiterung und gleichzeitig Neuinterpretation einer Kerninnenstadt durch eine moderne New Downtown, wie die Berliner Urbanistin Ilse Helbrecht die HafenCity als Typus genannt hat, ist zumindest im europäischen Kontext in seiner Bedeutung und Größe einmalig.

¹ Diese Aufgabe sollte dem Hamburger Haushalt mit seinem wachsenden Defizit bereits in den 1990er-Jahren nicht mehr zugemutet werden. Der Finanzierungsbeitrag für die Infrastruktur des Hafens in Höhe von ca. 440 Mio. DM wurde deshalb von dem Sondervermögen Stadt und Hafen übernommen, in welches die städtischen Flächen der HafenCity eingebracht worden waren. Erst 2011/2012 erfolgte ein Ausgleich für diese langfristig nicht tragbaren Lasten – eine Maßnahme, die einige Stadtentwicklungsspezialisten, z. B. Prof. Dieter Läßle, schon länger für sinnvoll erachtet hatten. Zu Beginn der HafenCity-Entwicklung allerdings entstand durch die zusätzliche Finanzierungsaufgabe des Sondervermögens eine konfliktfreie politische Legitimation für die Herausnahme der Flächen aus dem operativen Hafensareal. Der Bau von Altenwerder ist heute längst vollzogen.

DIE HAFENCITY HEUTE

Mit der radikalen Transformation des ehemaligen Hafensareals und der umfangreichen Expansion der Hamburger Innenstadt bis an die Elbe gewinnt das Zentrum Hamburgs eine neue urbane Qualität und gleichzeitig eine neue Wasserlage. Das Zollgebiet wurde aufgelöst, die Speicherstadt zwischen City und HafenCity eingebettet und, so anspruchsvoll eine New-Downtown-Entwicklung ist, das Areal der HafenCity wird schrittweise auch zu einer normal funktionierenden Stadt.

2014 ist der Bau der HafenCity trotz der New-Economy-Krise, die zu Beginn der Entwicklung um die Jahrtausendwende einsetzte, und trotz der Finanzkrise zwischen 2008 und 2011 weit fortgeschritten. Von den zehn Quartieren sind drei Quartiere jeweils bis auf ein Gebäude fertiggestellt, fünf weitere im Bau, und für die beiden letzten wird intensiv geplant und die Infrastruktur gebaut. Mit der Masterplan-Überarbeitung für die östliche HafenCity im Jahr 2010 wurde das Projekt in groben Zügen bis an die Elbbrücken zu Ende gedacht. Über 60 Gebäude sind realisiert oder im Bau. Die Anbindung an die Speicherstadt und die City ist von der Elbphilharmonie bis zur Ericusspitze bis auf ein Grundstück, das für Baulogistikzwecke genutzt wurde, abgeschlossen. Die Verkehrsverbindungen sind hergestellt; auch die neue U-Bahn-Linie U4 hat bis zur Haltestelle HafenCity Universität ihren Betrieb aufgenommen und wird bis zu den Elbbrücken weitergeführt.

Die urbanen Qualitäten der HafenCity sind erkennbar. 2014 leben hier gut 2.000 Menschen in unterschiedlichen Wohnkontexten – etwa als Mieter im sehr dicht bebauten Überseequartier, in luftigen, luxuriösen Eigentumswohnungen im Marco-Polo-Tower oder in eigenen Baugemeinschafts- oder gemieteten Genossen-



Als langgezogene Insel erstreckt sich die HafenCity südlich der bestehenden City zwischen Speicherstadt und Norderelbe.



Studenten und Mitarbeiter der HafenCity Universität bezogen im Frühjahr 2014 ihr neues Gebäude nördlich des Baakenhafens.

schaftswohnungen quer durch die westliche und zentrale HafenCity. Gut 10.000 Menschen arbeiten inzwischen in der HafenCity. Es gibt Unternehmen mit mehr als 1.000 Beschäftigten wie die Spiegel-Verlagsgruppe, den Konsumgüterkonzern Unilever und den maritimen Dienstleister Germanischer Lloyd sowie andere große Unternehmen wie Kühne + Nagel. Die Bandbreite der über 500 Unternehmen der HafenCity ist groß: Sie reicht von kleinen lokalen Dienstleistern, Einzelhandel und Gastronomie bis zu nationalen und internationalen Champions wie z. B. China Shipping mit seiner Europazentrale am Sandtorkai. Mit Blick auf die Branchen lassen sich gewisse Konzentrationen beobachten: Als Erstes waren verstärkt Unternehmen der maritimen Branche mit ihrem Spektrum von Reedereien, Logistikern, Zertifizierungs- und Beratungsunternehmen vor Ort. Gezielt siedelten sich auch Firmen aus den Bereichen nachhaltige Energie und neue Technologien an. Die HafenCity wird aber auch zum Ort der Hamburger Design-, Medien- und Kulturwirtschaft. Die Wissenschaftsgesellschaft hat zunächst mit der Kühne Logistics University und drei weiteren privaten Hochschulen in den Feldern Wirtschaft und Gesundheit Fuß gefasst. 2014 hat die HafenCity Universität für Baukunst und Metropolenentwicklung (HCU) ihr neues Gebäude im Elbtorquartier bezogen. Die Nahversorgung der HafenCity wird im nördlichen Überseequartier und an verschiedenen anderen Orten sichergestellt. Seit 2009 gibt es eine Grundschule und eine erste Kindertagesstätte mit Krippe und Kindergarten, welche eng mit der Hauptkirche St. Katharinen verbunden sind und ihren Namen tragen. Fünf weitere Kitas sind in der Planung oder Realisierung, ebenso eine weitere Grundschule und ein Gymnasium².

Die bereits entstandenen öffentlichen Stadträume werden durch eine Vielzahl von Akteuren genutzt. Es finden zahlreiche Kulturveranstaltungen und Events statt. Ebenso sind zivilgesellschaftliche Organisationen entstanden. Starke soziale Netzwerke charakterisieren die HafenCity: Sie verbinden Bewohner, Unternehmen und andere Institutionen innerhalb und außerhalb des Gebiets. Die HafenCity ist also

² Die Katharinenkirche samt Kita wurde 2009 eröffnet – trotz des Beschlusses des Senats, Schulen in der Innenstadt zu schließen, und übrigens auch teilweise gegen den Rat von Kita-Fachleuten, die erst die Nachfrageentwicklung abwarten wollten. Die bauliche Realisierung erfolgte als Public-private-Partnership.



„Keimzelle“ der HafenCity: der Große Grasbrook mit den Marco-Polo-Terrassen und dem Sichtbezug zur Katharinenkirche

längst nicht mehr nur Planungsareal und Baustelle, sondern eine belebte Stadt im physischen, ökonomischen, sozialen und kulturellen Sinn – ein ganz normales Stück neuer Kerninnenstadt, und das viel schneller, als viele Hamburger erwartet hatten³. Diese Schnelligkeit ist allerdings nicht mit einem Qualitätsverlust, wie so häufig in Großprojekten, einhergegangen. So schrieb Bruce Katz von der berühmten Denkfabrik Brookings Institution in Washington D.C. nach einem Besuch der HafenCity 2012: „I was struck by the scale and smartness of the vision and strategy ... and the potential for US cities and practitioners to learn from what is clearly one of the most transformative projects underway in mature cities today.“ (Persönliche Mitteilung an den Autor)

Wo aber liegt die besondere Qualität der HafenCity, was unterscheidet ihr Konzept von anderen, wo bleibt sie auch in der einsetzenden Normalität außergewöhnlich? Ganz wichtig sind die feinkörnige horizontale und vertikale Nutzungsmischung und die Gliederung in verschiedene Quartiere mit einer jeweils eigenen Identität. Entscheidend sind ferner die hervorragend vorstrukturierten städtebaulichen Achsen zur bestehenden City und zu neuen städtebaulichen Knoten. Die HafenCity schafft selbst bedeutende öffentliche Räume am Wasser, sie knüpft aber ebenso gut an bestehende Räume an. Ihr Städtebau unterliegt einem alten und gleichzeitig neuen Modell: Im Hintergrund steht die europäische Stadt mit ihrer hohen baulichen Dichte und ihrem hohen Urbanitätspotenzial. Doch das Modell der HafenCity ist insofern neu, als es zwar Idealbilder für die europäische Stadt in ihrer Gesamtheit, nicht aber für ihren Kern, die City, gibt. Die HafenCity stellt sich der Aufgabe, den City-Kern im Sinne der europäischen Stadt neu zu definieren. Der Masterplan von Kees Christiaanse/Astoc hat hier neue internationale Standards gesetzt, obwohl es natürlich weltweit größere und – gerade in ihrer Höhenentwicklung – viel imposantere, expressivere und schneller wachsende Stadtbaustellen, besonders in Asien, gibt.

³ Besonders pessimistisch waren die Erwartungen nach dem Scheitern Hamburgs im Frühjahr 2003 bei der Bewerbung für die Olympischen Sommerspiele 2012. Denn das Quartier Baakenhafen im Ostteil der HafenCity war als Olympisches Dorf und die Hochhausbebauung an den Elbbrücken als Pressezentrum vorgesehen. Ohne die Spiele, so unkten viele, würde der HafenCity eine ausreichende Eigendynamik fehlen.

DREI PERSPEKTIVEN

Die HafenCity soll im guten Sinne der europäischen Stadt „normal“ funktionieren. Doch die europäische Stadt ist ein Idealbild. Tatsächlich weisen unsere Städte als Produkte geplanter und nicht geplanter Entwicklung zahlreiche strukturelle Schwächen auf. Vor diesem Hintergrund bedarf es für das gute Funktionieren eines neuen Stadtteils in Wahrheit besonderer Ambitionen, die weit über bloße Größe, über eine Expansion im Rahmen bestehender City-Strukturen und über eine zügige Realisierung hinausreichen. Im Folgenden soll daher die Entwicklung der HafenCity unter drei spezifischen Blickwinkeln dargestellt werden, die die mit ihr verbundenen Anstrengungen beschreiben:

- 1.) Wie kann die Identität der Stadt Hamburg im Zuge des radikalen Um- und Neubaus südlich der Speicherstadt weiterentwickelt werden, sodass trotz der internationalen Bedeutung der HafenCity und ihrer touristischen Funktion eine lokale Identität durch Wohnnutzung, Arbeitsplätze und Kultur entsteht? Eine Identität wohlgeformt, die hoffentlich ein Jahrhundert oder länger trägt, Hamburg positiv prägt und unverwechselbar gestaltet.
- 2.) Wie lässt sich Nachhaltigkeit im Zentrum der Stadt, wo es nicht bloß um eine ökologisch nachhaltige Wohnsiedlung gehen kann, als Kernperspektive heutiger Stadtentwicklung schaffen? Wie lassen sich dafür allgemeine Setzungen und Anreize der Stadtentwicklung nutzen und wie Marktmechanismen und zivilgesellschaftliches Engagement einbinden? Lässt sich auf diesem Wege vielleicht sogar eine in höherem Maße nachhaltige Stadt schaffen, als das heute bei den meisten internationalen Großprojekten der Fall ist? Wie also kann die HafenCity eine Vorreiterrolle jenseits der Entwicklung kleinerer experimenteller Vorhaben und jenseits von massiv subventionierten Vorhaben (z. B. im Fall der Ökostadt Masdar in Abu Dhabi) spielen? Kann sie, um einen internationalen Begriff zu benutzen, in erheblichem Maße eine „Eco-City“ werden, ohne dass sie als solche konzipiert wurde? Lassen sich jenseits der ökologischen auch ökonomische und soziale Nachhaltigkeitsaspekte für die Kerninnenstadt aufzeigen, die Langlebigkeit und Wandlungsfähigkeit annehmen lassen?
- 3.) Wie wird die HafenCity zu einem urbanen Stadtteil, nicht nur in ihren Kernarealen, sondern über die gesamte Fläche? Wie lässt sich diese Urbanität konkret über die lebendige, abwechslungsreiche Nutzung der Erdgeschosse generieren, wo doch Einzelhandel heute in konzentrierten Einkaufsmaschinen (geschlossenen Shoppingcentern) am besten zu funktionieren scheint⁴? Wie lässt sich in der HafenCity ein Modell entwickeln, das diesem Trend entgegensteht? Und wie lassen sich große nationale und internationale Firmen räumlich und konzeptionell integrieren? Große Unternehmen sind in den vergangenen Jahrzehnten oftmals noch größer geworden

⁴ Shoppingcenter rücken inzwischen auch in die Innenstadt Hamburgs als Wettbewerbsmaßstab für den Handel vor, ausgenommen für Läden im Hochpreissegment. Die kleinteilige, disperse Handelsstruktur sowie inhabergeführte Geschäfte sind nahezu verschwunden.

und haben sich aus belebten Stadtkontexten in Bürostädte zurückgezogen, weil sie als „Büromaschinen“ am besten zu funktionieren schienen. Oder sie haben große Teile der Kerninnenstadt übernommen, sodass diese bis auf den Einzelhandel vom Stadtleben weitgehend entleert wurde. Lässt sich in der HafenCity auch in diesem Punkt eine – vielfach gewünschte – bessere Integration erreichen? Dies ist umso wichtiger, als sich die Voraussetzungen für Urbanität in den letzten Jahrzehnten insbesondere wirtschaftlich drastisch verändert haben. Stadtqualität stellt sich nicht als bloßes Resultat planerischen Willens ein. Dem Wunschbild von Jane Jacobs, der großen New Yorker Verfechterin einer lebendigen Vielfalt in unseren Städten, fehlen heute, zumindest für eine Kerninnenstadt, viele ihrer ökonomischen Grundlagen.

Urbanität bedeutet darüber hinaus auch die Fähigkeit von Stadt, soziale Kohäsion und Begegnungsfähigkeit auszubilden, ein Ort des Austausches von Ideen und ökonomischen, sozialen und kulturellen Fähigkeiten zu werden. Diese Kraft existiert nur noch an wenigen Orten und ist der Kerninnenstadt weitgehend verloren gegangen. Auch das Ziel einer funktionierenden Nachbarschaft gehört in diesen Kontext. Georg Simmel hatte in seinem Aufsatz „Die Großstädte und das Geistesleben“ zu Beginn des 20. Jahrhunderts ein eher pessimistisches, von Blasiertheit und Gleichgültigkeit geprägtes Bild des Stadtmenschen entworfen. Lässt sich über ein Jahrhundert später eine neue Art von Nachbarschaft, ein soziales, kooperatives und gleichzeitig für andere offenes Umfeld schaffen? So stellt sich insgesamt die Frage, wie eine Kerninnenstadt wie die HafenCity ein öffentlicher Ort im politischen und sozialen Sinn sein kann, ein erfolgreicher ökonomischer Ort und ein Wohnort für viele, die sich nicht ausgrenzen, sondern eine gute Gemeinschaft im Zentrum der Stadt schaffen wollen.

An diesen Perspektiven wird deutlich, dass sich die Entwicklung der HafenCity auf vielen Ebenen gegen quasi natürliche Trends von Stadtentwicklung stemmt. Ihre primäre Erfolgsfrage ist nicht, ob hier eine im herkömmlichen Sinne erfolgreiche „normale“ Kerninnenstadt wie die jetzige City entsteht, sondern ob es gelingt, Normalität von Stadt gegen einige vorherrschende Trends neu zu bestimmen. Es geht dabei im Wesentlichen nicht um die planerische Bestimmung von Stadt, sondern um Wege und Instrumente, mit denen die aufgeführten Fragestellungen im Realisierungsprozess erfolgreich beantwortet werden können. Für die ambitionierte Entwicklung der HafenCity müssen aber auch über die physische Realisierung hinaus die Rahmenseetzungen im Auge behalten werden. Es müssen Mechanismen der Realisierung sowie ökonomische und soziale Anreize gefunden werden – eine Aufgabe, die weit über die Instrumente der Stadtplanung hinausreicht. Die Aufgabe umfasst vielmehr eine Bündelung von traditionellen Planungsmechanismen mit ökonomischen, informatorischen, sozialen und kulturellen Prozessen der „Fähigkeitsausbildung“ von Stadt, die ich an anderer Stelle „Prozesse der urbanistischen Kapitalbildung“ genannt habe.

Diese Entwicklungsfragen der Hafencity – und die Liste ist noch deutlich länger – müssen beantwortet werden, auch im Sinne der ökonomischen Machbarkeit, denn die Hafencity soll sich im Wesentlichen selbst finanzieren, was ihr wohl aus den privaten Investitionen und den öffentlichen Investitionen des Sondervermögens Stadt und Hafen (vertreten durch die Hafencity Hamburg GmbH) auch gelingen wird⁵.

⁵ Mit der Hafencity Hamburg GmbH, zu Beginn der Entwicklung noch Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH (GHS) genannt, hat Hamburg eine stadteneigene, aber privatrechtliche Organisationsform für die Entwicklung des Gebiets gefunden. Gespeist aus den Erlösen der Grundstücksverkäufe realisiert sie die Straßen, Parks, Plätze, Kaimauern, Brücken und Promenaden. Ausgenommen sind externe Infrastrukturmaßnahmen, insbesondere die U4, die Schulen und die Hafencity Universität und große Kultureinrichtungen wie die Elbphilharmonie oder das Internationale Maritime Museum Hamburg.

IDENTITÄT

Die Identitätsbildung der Hafencity vollzieht sich keineswegs nur, aber in hohem Maße auf der physisch-materiellen Ebene. Das raue Milieu der Elbe und des südlich gelegenen Hafens ist grundsätzlich bestimmend. Es wird aber durch die baulichen Strukturen weitgehend verändert – durch die Hochbauten, vor allem aber durch die Zwischenräume⁶. Diese Räume werden wie die Gebäude nahezu vollständig neu geschaffen und prägen daher unsere Wahrnehmung von der Identität der Hafencity ganz erheblich. Jenseits dessen wird die Identität durch die Nutzungen, durch Menschen und ihre Aktivitäten geformt. Es entstehen einerseits spezifische Atmosphären und Kulturen an den unterschiedlichen Orten der Hafencity, andererseits unverwechselbare, für Hamburg spezifische Formen, welche die weitgehend neu gebaute Hafencity trotz der Notwendigkeit, auch globalen ökonomischen Anforderungen genügen zu müssen, nicht zum Abklatsch globalen Städtebaus werden lassen.

Möglich wird das wiederum auf der physisch-materiellen Ebene nur durch einen offenkundigen baulichen Konservatismus. In der Hafencity dominiert Städtebau gegenüber expressiver Architektur. In der Höhenentwicklung knüpft er an die bestehende Struktur der Kerninnenstadt an, abgesehen von sechs sorgfältig gesetzten Hochpunkten in jeweils einem inneren und äußeren städtebaulichen Dreieck. Die Hafencity ist im Sinne der europäischen Stadt des 19. Jahrhunderts eine dichte horizontale Stadt. Die Silhouette der Kirchtürme des Hamburger Stadtzentrums überragt nicht nur die Hafencity; St. Katharinen, St. Petri und die Nikolaikirche prägen sie sogar von vielen Punkten, z. B. vom Magdeburger Hafen aus, über sorgfältig geplante Sichtachsen. Die Hafencity, die Speicherstadt und die bestehende City mit ihren markanten Gebäuden verschmelzen visuell. Möglich wird das nicht nur durch die Horizontalität und die Sichtachsen, sondern auch durch die offene Bauweise in der Hafencity. Es ist das erklärte Ziel, keine übergroßen geschlossenen Baublöcke zu schaffen, sondern an die Strukturen der bestehenden City anzuknüpfen: im Westen an die kleinteiligen Strukturen des Cremon-Viertels, im Zentrum an die größer dimensionierten des Kontorhausviertels. Sichtbezüge zum Wasser bleiben möglichst offen. Die Anknüpfung an die Speicherstadt und die City zeigt sich auch in der Materialwahl und in der Farbgebung. Im Zentrum der Hafencity und gegenüber der Speicherstadt dominieren Klinker und rote Farbtöne, während an der Elbe die Material- und Farbwahl größere Freiheitsgrade aufweist.

Manchem Nutzer gefällt es nicht unbedingt, sich einer historisch gewachsenen stadträumlichen Identität zu unterwerfen, statt seine eigene Identität in einem besonders expressiven Gebäude ausleben zu können. Er bekommt zwar ein neues Gebäude, aber eines mit zurückhaltendem Charakter. Dieses Unbehagen gilt auch für einen Teil der Architekturkritik, die sich teilweise ausschließlich an den heutigen Möglichkeiten von Architektur, aber nicht an der langfristigen Bedeutung von Stadtbildern und -räumen orientiert. Architekturen haben aber oft sehr kurze

⁶ Gemeint sind damit sowohl die Räume zwischen den Gebäuden als auch die Räume zwischen den Gebäuden und den Hafenbecken.



Der Überseeboulevard mit dem Blickbezug zur Petrikirche bildet das Herzstück des dicht bebauten Überseequartiers mit Büros, Wohnungen, Einzelhandel- und Gastronomieflächen.

Halbwertszeiten; und es gilt, den zeitlichen Identitätsbogen der HafenCity über die Stadtentwicklungsgeschichte Hamburgs zurückzuspinnen, während Neues geschaffen wird. So knüpft das Überseequartier zwar in seinen Strukturen an das Kontorhausviertel an und lässt vom Überseeboulevard einen wunderbaren Blick auf St. Petri über die sogenannte Domplatzachse zu, schafft aber mit seiner Nutzungsmischung, die im nördlichen Überseequartier bereits gut zu erkennen ist, eine völlig andere städtische Struktur. Hier gibt es Einzelhandel, Gastronomie, Wohnen, Büroarbeitsplätze und ein erstes Hotel. Identität wird hier also einerseits fortgeschrieben, andererseits neu erfunden.

Als Identitätsbildner der HafenCity spielt auch die Elbphilharmonie eine besondere Rolle. Obwohl sie überwiegend ein Konzerthaus sein wird⁷, ist der häufig gewählte Vergleich mit dem weltbekannten Stadtsymbol Sydneys, dem Opernhaus, aufschlussreich. Die Elbphilharmonie ist wie das australische Opernhaus nicht einfach eine herausragende Architekturikone; sie greift an der Schnittstelle zwischen Elbe und Innenstadt mit Musik- und Kulturtradition das immer noch dominierende Bild von der Hafenstadt Hamburg auf und erweitert es zugleich auf unübersehbare Weise. Architektonisch erfolgt dies durch das scheinbare Aufsetzen der Elbphilharmonie auf das Gebäude des Kaispeichers A, der zwar nur mit seinen Außenmauern als räumliches Simulacrum erhalten geblieben ist, aber ein wichtiges Element der modernen Hafentradition darstellt. Aber auch die öffentliche Plaza, die auf der Ebene zwischen Kaispeicher und eigentlicher Philharmonie in 35 Metern Höhe entsteht, erscheint als Begegnungsort von Alt und Neu. Sie schafft einen Wahrnehmungsort von besonderer Größe und Lage für Hamburg. Der Kern Hamburgs mit City, Speicherstadt und HafenCity wird hier mit dem Elbraum neu synthetisiert. Die Elbphilharmonie wird ein Identitätsbildner einmal durch das Gebäude selbst, aber auch durch ihre Rolle als Ort der Stadtwahrnehmung und als öffentlicher Ort. Diese Rolle reicht über die der Sydney Opera hinaus, aber auch weit über die kulturelle Kernrolle der Elbphilharmonie.

⁷ In der Elbphilharmonie werden darüber hinaus ein Hotel, Wohnungen, eine öffentliche Plaza und eine Hochgarage untergebracht.



Von den Marco-Polo-Terrassen eröffnet sich ein eindrucksvoller Blick Richtung Elbphilharmonie. Entlang des Dalmannkais erstrecken sich verschiedene Wohntypologien – von Genossenschaftswohnungen bis zu Luxusapartments.

Die öffentlichen Orte der HafenCity sind stark vom physischen Milieu des Wassers, des Gezeitenwechsels und von den Strukturen des Hafens der Moderne geprägt. Sie manifestieren sich überwiegend als Promenaden, Pieranlagen und Wasserplätze und erst in zweiter Linie als Parkanlagen.

Die Dominanz des Hafenmilieus allerdings wird in doppelter Weise gebrochen. Zum einen entstand die traditionelle Fleetbebauung mit ihren Gebäudekanten unmittelbar am Wasser – diese Hamburger Tradition ist heute noch gut zu sehen am Hanseatic Trade Center im Westen der Speicherstadt, in der Speicherstadt selbst oder im Cremon-Viertel. Die Kanten des modernen Hafens allerdings blieben als Kaiumschlagsflächen immer offen, was die Anlage der wassernahen öffentlichen Orte in der HafenCity legitimiert. Zwar bricht die HafenCity mit der Hamburger Tradition der Fleetbebauung, aber dies mit historisch-räumlicher Präzision. Die öffentlichen Freiräume der HafenCity entsprechen zum anderen insofern der Hafentradition, als sie harte Strukturen mit wenig Grün ausbilden. Gleichzeitig aber werden sie mit neuen, materiell eigenständigen, teilweise verspielten, differenzierten und einprägsamen Formen überzogen, die eine vielfältige Nutzbarkeit und eine hohe Wiedererkennbarkeit gewährleisten. Die Besucher- und Bewohnerakzeptanz dieser öffentlichen Räume ist hoch – die intensive Nutzung der Wasserlagen leistet einen wichtigen neuen Beitrag zur Identität der HafenCity.

Nutzungsangebot und Nutzer, Akteure und Aktivitäten bilden mit den materiellen Strukturen ein eng verbundenes Identitätsbild. Hierzu gehört auch die Integration der Kreuzschiffahrt: Der frühzeitige Bau zweier provisorischer Terminalgebäude und die Aktivitäten um die Schiffsbesuche seit 2004 haben eine weit über die HafenCity hinausreichende öffentliche Wirkung entfaltet und ihren maritimen Charakter wesentlich bestimmt. Der „harte“ Hafen von einst weicht mehr und mehr einem „Soft Harbour“, dessen Bild von Kontemplation und Vergnügen geprägt ist.

Der Traditionsschiffhafen im Sandtorhafen und die geplante Marina im Grasbrookhafen reihen sich in diese Spannung von Kontinuität und Wandel ein.

Doch die Identität der HafenCity ist, wie weiter oben bereits angedeutet, auch abhängig von den Institutionen, Nutzungen und Menschen, die sie prägen. Hier zeigen Dutzende von Läden und Gastronomieeinheiten, dass die HafenCity auf einem guten Weg ist, ein lebendiger neuer Stadtteil zu werden. Seit der Eröffnung der Katharinen-Grundschule samt Kita 2009 hat die Familientauglichkeit des Gebiets eine wichtige Grundlage erhalten. Mit dem Ökumenischen Forum „Die Brücke“ und dem Engagement der Katharinenkirche fand auch die spirituelle Begleitung der HafenCity ihren Ausgangspunkt. Zudem ist erkennbar, dass große Unternehmen wie Unilever mit ihren Gebäuden nicht nur Arbeitsorte, sondern öffentliche Orte zu kreieren vermögen und Menschen in der HafenCity sich z. B. mit dem Netzwerk HafenCity e. V. als Teil einer urbanen Nachbarschaft verstehen. Diese Elemente prägen die entstehende soziale, ökonomische und kulturelle Identität der HafenCity. Sie zu stimulieren und auf diese Weise eine urbane Identität zu erzeugen stellt fraglos eine der anspruchsvollsten Aufgaben von Stadtentwicklung dar. Hier ist Stadtentwicklung am wenigsten planbar, u. a. weil viele Handelnde daran beteiligt sind.

Die Identität der HafenCity wird nicht zuletzt durch Binnen- und Außenwahrnehmung geprägt, z. B. durch die Medien. In der Berichterstattung findet man die wiederholte Stigmatisierung der HafenCity als „Reichenviertel“, trotz der differenzierten Bewohnerstruktur. Dabei entsteht eine eigenständige Identitätsfigur von zweifelhafter Validität, aber erheblicher Reichweite.

Die Identität der HafenCity als globaler und gleichzeitig lokaler Ort, als physischer, sozialer und wahrgenommener Ort ist somit längst in ihren Grundzügen erkennbar. Aber sie ist immer noch erst im Werden. Beispielsweise entstehen mit der Verdichtung und Erweiterung der Nutzungen immer wieder Veränderungen. In der östlichen HafenCity werden zudem Quartiere entstehen, die viel weniger von der bestehenden City geprägt sein werden als die der westlichen und zentralen HafenCity.

Mit Blick auf die östliche HafenCity, besonders auf das künftige Quartier Baakenhafen, stellt die physisch-materielle Ebene der Identitätsbildung eine besonders anspruchsvolle Aufgabe dar. Hier wird es rund um den und im Baakenhafen – dem größten Hafenbecken der HafenCity – mehrere neue Elemente geben: eine künstliche, 1,5 ha große grüne Insel, die auf der Insel geplanten „Tower of Talkers“, eine haushohe Doppelskulptur des international renommierten Künstlers Thomas Schütte, eine neue Eingangsbrücke zum Quartier, die 2013 eröffnete und mit mehreren Preisen ausgezeichnete Baakenhafenbrücke, und sechs Wasserhäuser. Aber auch die Freizeit- und Kulturnutzung ist bereits in zentralen, identitätsstiftenden Ansätzen absehbar. Sie wird auf Schiffen und an Land stattfinden, zumindest als Zwischennutzung das Baakenhöft umfassen sowie mittel- und langfristig ab 2014/15 kreativwirtschaftliche Nutzungen im Oberhafenquartier beinhalten.

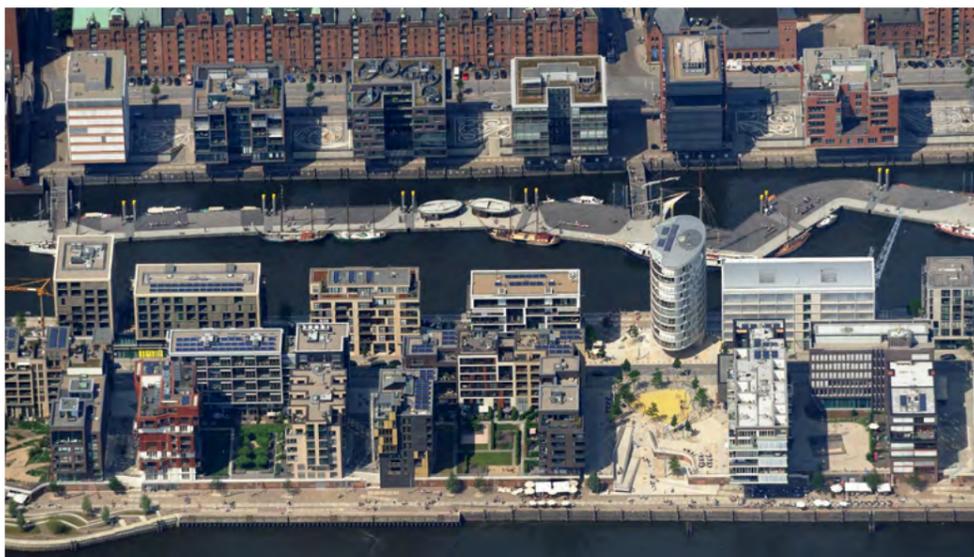
NACHHALTIGKEIT

Die Nachhaltigkeitsperspektive spielte im Text des Masterplans (2000) für die HafenCity noch eine untergeordnete Rolle. Dennoch wäre es falsch anzunehmen, diese Perspektive hätte gefehlt. Vielmehr wird häufig, wenn über nachhaltige Stadtentwicklung gesprochen wird, vorschnell an die ökologischen Aspekte im engen Sinne und an technologische Handlungskonzepte gedacht. Im Mittelpunkt stehen dann Aspekte wie Energieeffizienz, nachhaltige Gebäude, intelligente Verkehrssysteme und emissionsärmere Fahrzeuge. Die Entwicklung der HafenCity hingegen begann grundsätzlicher: Der Masterplan thematisierte von Anfang an die Frage einer nachhaltigen Stadtstruktur. Hierzu gehört, dass die HafenCity im Zentrum Hamburgs wächst, in Anbindung an die vorhandene Infrastruktur, in räumlicher Lagegunst mit hoher Erreichbarkeit, und dass sie untergenutzte Industrie- und Hafenumflächen aufwertet. Diese Flächen, darunter auch der frühere Standort eines Gaswerks, wurden zunächst saniert. Langfristig wird in der HafenCity ein beträchtlicher Grünanteil realisiert, auch wenn manche Beobachter ihn als noch zu niedrig empfinden. Allein dadurch sind für die HafenCity zentrale Voraussetzungen der nachhaltigen Stadtentwicklung gegeben⁸. Noch in den 1990er-Jahren dagegen baute Hamburg intensiv am Stadtrand.

Für die HafenCity stellt sich vor dem Hintergrund der positiven räumlichen Grundsatzentscheidung die Frage, wie die Metropole Hamburg in ihrem Kern nachhaltige Stadtstruktur gestalten will, wie sie eine effiziente Bodennutzung und eine angemessen hohe urbane Nutzungsdichte erzielen will. Dafür wurde der Masterplan für den Westen und das Zentrum graduell optimiert und für die östliche HafenCity 2010 grundlegend überarbeitet. Im Durchschnitt (bei hypothetisch völliger Gleichverteilung der Nutzungen) sind pro Hektar Grundstücksfläche ca. 350 Arbeitsplätze und 95 Bewohner zu erwarten. Mit dieser Dichte wird das Bild der horizontal organisierten europäischen Stadt für die HafenCity nicht gebrochen, wohl aber an ihre Grenzen geführt. Baulich impliziert diese Dichte eine Geschossflächenzahl (GFZ) je nach Quartier von 3,2 bis 5,2 entsprechend der Baunutzungsverordnung, was rechnerisch bei einer 50-prozentigen Überbauung der Grundstücksfläche 6,4 bis 10,4 Geschosse impliziert. Für das Wohnen wird diese Dichte als hoch empfunden, aber noch akzeptiert angesichts der zentralen Lage der Quartiere und der Nähe zum Wasser. Letztere schafft in Form „blauer Freiräume“ Luft und Licht. Zudem werden trotz der intensiven Bebauung 24 % der Landfläche der HafenCity als öffentliche Räume genutzt – in der City zwischen Speicherstadt und Binnenalster sind es nur 5 %). Dabei werden aufgrund der oftmals linearen Struktur der Freiräume nahezu alle Standorte begünstigt.

Im Vergleich zur City ist der Anteil der reinen Straßenverkehrsflächen in der HafenCity auf 24 % zurückgedrängt – in der City zwischen Speicherstadt und Alster beträgt er 42 %, ohne die Willy-Brandt-Straße. Damit wird gegenüber der City nicht

⁸ Das gilt im Übrigen auch für die Internationale Bauausstellung IBA Hamburg, die zwischen 2006 und 2013 in den Projektgebieten Wilhelmsburg, Veddel und Harburger Binnenhafen stattfand.



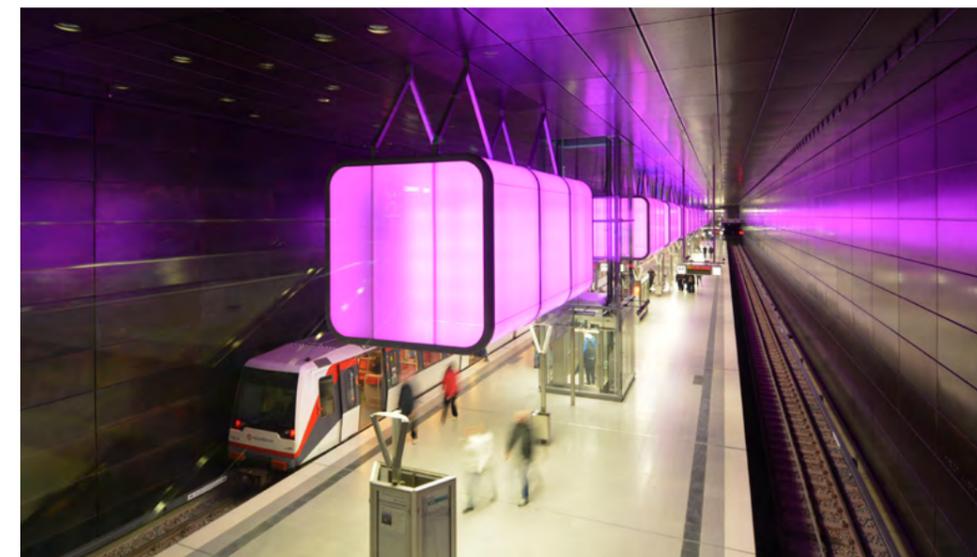
Die ressourcensparende Bodennutzung in der HafenCity ist im Quartier Am Sandtorkai/Dalmanntai gut erkennbar. Unterhalb der hochwassergeschützten Warftebene erstrecken sich entlang der Kaianten drei Promenaden mit direkten Wasserbezügen.

nur eine neue Nutzungsmischung, sondern auch eine Bodennutzungseffizienz erreicht, die dichtes Wohnen und Arbeiten mit großzügigen öffentlichen Räumen verbindet – eine deutliche Weiterentwicklung des Kerninnenstadtideals.

Die effiziente Bodennutzung in der HafenCity wird auch durch das Warftsystem erzeugt. Anders als das Flutschutzsystem der City aus Deichen oder Mauern benötigt dieses System keine eigenen Flächen, sondern ergibt sich durch die Aufhöhung des Geländes. So wird der Hochwasserschutz flächensparend auf Deichkronenniveau – in der östlichen HafenCity um 80 cm erhöht – und kostensparend überwiegend als Teil des privaten Hochwasserschutzes realisiert. Zudem schafft das Warftsystem ein Element, das man der sozialen Nachhaltigkeit zurechnen könnte: die Abgrenzung zwischen den Wohnlagen und den niedriger gelegenen öffentlichen Promenaden durch die unterschiedlichen Höhengniveaus. Trotz der hohen Dichte wird somit topografisch eine verträgliche Mischung aus privatem Wohnen und öffentlichem Besucherverkehr geschaffen.

Die HafenCity-Entwicklung stellt damit eine sehr weitgehende Optimierung unter stadtstrukturellen Effizienzkriterien dar, auch wenn sie im Kontext der europäischen Stadt und mit Referenz zur bestehenden City entwickelt wird. Auf diese grundsätzlichen Nachhaltigkeitsmerkmale setzt ihre Mobilitätsstruktur auf.

Vergleichsanalysen von Infas haben gezeigt, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in der HafenCity mittelfristig bei 20 bis 25 % aller zurückgelegten Wege liegen kann. Für Hamburg insgesamt liegt der Anteil derzeit bei 47 % – ein auch im Vergleich zu anderen europäischen Metropolen, z. B. Wien oder Kopenhagen, sehr hoher Anteil. Die positive Erwartung ist gut begründbar. Die HafenCity ist in außerordentlich hohem Maße eine „Stadt der kurzen Wege“, eine „Walkable City“,



Die U4-Station HafenCity Universität nahm 2013 den regelhaften Betrieb auf. Zwölf Leuchtcontainer an der Decke erzeugen wechselnde Lichtstimmungen.

wie es in der internationalen Einordnung heißt. In der HafenCity kann man auf das Auto gut verzichten – dank der Nutzungsmischung, dank der zahlreichen und immer weiter wachsenden Angebote an Einzelhandel, Gastronomie und Service in den dafür eigens gestalteten Erdgeschosszonen, dank des feingliedrigen Fußwegenetzes, das viele Wegeoptionen und Laufmöglichkeiten jenseits der Straßen zulässt und bessere Werte aufweist als in vergleichbaren, dichter gewachsenen Wohnvierteln Hamburgs⁹.

Selbst der ruhende Verkehr wird in der HafenCity nur deutlich reduziert im Straßenverkehrsraum zugelassen. Außer in der Elbphilharmonie und in einem Bestandsgebäude wird er in den unterirdischen Bereich „verbannt“ und in das Warftkonzept des Hochwasserschutzes integriert.

Das Fahrradverkehrssystem der HafenCity wird des Öfteren kritisiert. Doch mit der Zeit wird sich seine hohe Attraktivität und nachhaltige Qualität erweisen. Noch ist das Wegenetz nicht vollständig ausgebaut; zukunftsweisend sind dennoch bereits die für Fußgänger und Radfahrer gemeinsam angelegten Promenaden, die wachsende Dichte der StadtRAD-Stationen, die niedrige Zahl der Pkw-Stellplätze im öffentlichen Raum und der seit 2012 auch genehmigungsrechtlich geforderte Fahrrad-Stellplatzschlüssel auf privaten Grundstücken – ein Stellplatz für jedes Zimmer einer Wohnung. Die Attraktivität für Radfahrer würde sich allerdings noch deutlich erhöhen, wenn auch die Verkehrssituation und die Qualität der Radwege in der bestehenden City erheblich verbessert werden würden.

Nachträglich zum Masterplan erfolgte die Entscheidung zum Bau der U4, zunächst bis zur Haltestelle HafenCity Universität. Die neue U-Bahn-Linie verbindet die Haf-

⁹ Die HafenCity verfügt über einen hohen Anteil von Laufwegen am Wasser und viele Querungen zwischen den Promenaden und Straßen, die oftmals über private Grundstücke verlaufen. Auf einem langen Laufweg am Wasser wird man z.B. von der Ericusspitze in der zentralen HafenCity bis ans östliche Ende der HafenCity gelangen können, ohne jemals eine Straße zu überqueren.



Niedrigenergiemobilität in der HafenCity: Vier StadtrAD-Stationen sind bereits gebaut, weitere in Planung.

City mit dem Jungfernstieg, dem Hauptbahnhof und dem Knotenpunkt Berliner Tor. Sie schafft eine hohe Netzintegration nicht nur für Bewohner, sondern auch für Beschäftigte und Besucher. Später wurde beschlossen, die U4 bis an die Elbbrücken weiterzuführen, mit der S-Bahn-Linie zu verknüpfen und somit die HafenCity auch an den Hamburger Süden anzubinden. Erst diese U-Bahn-Verlängerungsentscheidung hat die Basis dafür geschaffen, dass in der Überarbeitung des Masterplans 2010 eine höhere Verdichtung der östlichen HafenCity möglich wurde und hat dabei zugleich die Grundlage für ihre eigene indirekte Finanzierung über höhere Grundstückserlöse aufgrund der erhöhten Dichte mitgeliefert.

Die Mobilitätsstruktur der HafenCity ist damit insgesamt auf einem hohen Nachhaltigkeitsniveau, das aus langfristig denkbaren Einschränkungen des MIV im Innenstadtbereich noch zusätzlichen Nutzen ziehen würde. Andererseits hat eine Verkehrssimulation gezeigt, dass auch eine Reduzierung des MIV-Anteils um 40 % im endgültigen Nutzungszustand der HafenCity nicht zu einem reduzierten Straßenprofil und damit zu einem geringeren Bedarf an Straßenflächen führen würde. Der Durchgangsverkehr auf den Achsen Versmannstraße, Überseeallee, Shanghaiallee und Brooktorkai/Sandtorkai wird immer eine Belastung bleiben. Dennoch scheinen die Mobilitätskonzepte der Zukunft mit der geplanten Stadtstruktur unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten langfristig kompatibel. Die Chancen dieser Strukturen müssen nun von Bewohnern, Beschäftigten und Besuchern zunehmend genutzt werden. Bereits heute wollen künftige Hausgemeinschaften massiv auf Stellplätze verzichten und sich für den „Rest“ des motorisierten Individualverkehrs kleine Carpools halten. Strukturelle Nachhaltigkeitspotenziale werden so zu Wohnqualitäten, bei denen die Bewohner von den geringen potenziellen Mobilitätskosten der HafenCity profitieren. Die zentrale Lage, die Nutzungsmischung und das dichte



Die 170 m lange Baakenhafenbrücke ist das größte und innovativste Brückenbauprojekt der HafenCity.

Wegenetz des Gebiets sparen Wege und Kosten. Die Bewohner sind nicht zwangsmobil, sondern erhalten mehr Souveränität über ihre Zeitverwendung und damit Lebensqualität. Strukturelle ökologische Nachhaltigkeit kann so in soziale Nachhaltigkeit übergehen.

Auch die primär ökologischen Aspekte und technologischen Handlungskonzepte sind in der Nachhaltigkeitsstruktur der HafenCity fest verankert. Ein wichtiges Element dieser Strategie war ab 2002 die an einem CO₂-Grenzwert von 175 g/kWh Wärmeleistung (Vertrag 2003) orientierte, technologieoffene Wärmeenergieversorgung der westlichen HafenCity. 2009 folgte eine zweite europaweite Ausschreibung für die östliche HafenCity, mit dem Ziel, den jährlich nachzuweisenden CO₂-Grenzwert weiter zu reduzieren. Mit einer Emissionskennzahl von 89 g CO₂/kWh werden die Werte nochmals deutlich unter denen der westlichen HafenCity liegen. Die Wärmeenergieversorgung der östlichen HafenCity wird zu gut 90 Prozent über ein lokales Netz aus regenerativen Energiequellen erfolgen. Nur die Spitzenlast wird noch durch fossile Brennstoffe abgedeckt.

Nachhaltigkeitsthemen werden in der HafenCity darüber hinaus auf vielen weiteren Ebenen im Detail verfolgt und verfeinert. So wurde 2013 erstmals eine nach Nachhaltigkeitskriterien optimierte große Stahlbrücke fertiggestellt, die 170 m lange Brücke über den Baakenhafen.

Ein anderer großer technischer Schritt war ab 2007 die Einführung des Umweltzeichens HafenCity für Gebäude. Dieses Zertifizierungssystem setzte als Erstes seiner Art in Deutschland nicht nur energetisch hohe Standards für Büro- und Wohngebäude; zwischenzeitlich wurde es auf alle Gebäudetypen erweitert und der Stan-

¹⁰ Mit zukünftig höheren energetischen Standards in Europa werden die Bemessungsgrundlagen nochmals angepasst.

dard 2010 nochmals erhöht¹⁰. Das Umweltzeichen HafenCity weist zudem die internationale Besonderheit auf, dass die energetische Effizienz eines Gebäudes nach einem Betriebsjahr nachgewiesen werden muss. Dieses Element beeinflusst konkret das Nutzerverhalten, nicht nur die technologische Gebäudeauslegung. Durch den Wettbewerb der Bewerber, aber auch durch die mittlerweile eintretenden Lerneffekte bei der Planung und Realisierung von Gebäuden entstehen die meisten Projekte, die sich derzeit in der HafenCity in der Planung oder Entwicklung befinden, nach dem sehr anspruchsvollen Goldstandard des Umweltzeichens HafenCity.

Das Zertifizierungssystem soll trotz des mittlerweile vorhandenen deutschen Standards der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) beibehalten werden. Denn es erlaubt eine schnellere Anpassung an neue technische Möglichkeiten, die Einstellung auf die Situation vor Ort und insgesamt schnellere Lernprozesse. Das Umweltzeichen HafenCity generiert so einen langfristig wirksamen Entwicklungsvorsprung für die Gebäude in der HafenCity sowie die Voraussetzungen dafür, dass die Standards im Interesse der Beschäftigten und Bewohner langfristig erhalten bleiben und die Gebäude eine lange Lebensdauer aufweisen.

Die ökologischen Nachhaltigkeitsansprüche der HafenCity ergeben sich somit aus mehreren Faktoren: durch stadtstrukturelle Voraussetzungen, die darauf aufsetzenden Mobilitätskonzepte, die technischen und wirtschaftlichen Fortschritte im nachhaltigen Bauen und Betreiben von Gebäuden sowie durch neue Marktmöglichkeiten. Sie müssen aber letztlich auch zu einem stärker an den Möglichkeiten und Notwendigkeiten nachhaltiger Lebensstile orientierten Angebot kommen. Insofern steht die HafenCity zeitlich erst in der Mitte ihrer ökologischen Nachhaltigkeitsentwicklung.

Darüber hinaus Kriterien zur wirtschaftlichen und sozialen Nachhaltigkeit einer „New Downtown“ zu bestimmen, ist mit erheblich größerer Unsicherheit behaftet als Setzungen zur ökologischen Nachhaltigkeit vorzunehmen. Dennoch sollen einige Anmerkungen dazu folgen.

Ökonomisch ist die HafenCity durch ihre zehn unterschiedlichen Stadtquartiere mit jeweils verschiedenen Gebäudetypologien und -größen für eine Vielzahl von unterschiedlichen Unternehmen geeignet. Die auf publikumsbezogene Angebote ausgelegten Erdgeschosse, die in der Regel eine lichte Höhe von fünf Metern aufweisen, lassen viele unterschiedliche Nutzer, auch sehr viele kleine Nutzer, einen geeigneten Platz finden, gestärkt durch die Politik moderater Grundstückspreise für Erdgeschosslagen¹¹. Die risikobehafteten Prozesse für große Büroentwicklungen werden durch einen hohen Anteil von großen Eigennutzern stabilisiert. Auf eine Spezialisierung der Unternehmensansiedlungen im Sinne von Clustern wird bewusst verzichtet, zumal der Masterplan 2000 seinen Schwerpunkt auf Informationstechnologie

und Internetfirmen gelegt hatte – eine Spezialisierung, die sich in der New-Economy-Krise als nicht marktgerecht erwiesen hatte. Hier war Korrekturbedarf im Sinne ökonomischer Nachhaltigkeit notwendig.

Im Zusammenhang mit den Erdgeschossnutzungen muss man auch die großen und kleinen touristischen Aktivitätszentren der HafenCity erwähnen, die für das Geschäft der Läden, Gastronomen usw. wichtig sind. Diese Anziehungspunkte verteilen sich räumlich über die HafenCity und umfassen verschiedene Konzepte, sodass die Belastung der Bewohner an einzelnen Orten nicht über im urbanen Kontext vertretbare Grenzen hinaus strapaziert wird und die Besucherströme an mehreren Orten gleichzeitig die Geschäftsentwicklung stützen. Würden die Touristen temporär ausbleiben, aus welchen Gründen auch immer, wäre die Qualität der HafenCity aber nicht grundsätzlich gefährdet. Sie kann sich anpassen. Die Grundlagen dafür bilden die städtebaulich ausdifferenzierte Struktur, die räumliche Verteilung der Nutzungen und die risikoreduzierenden Parameter der Entwicklung. Solange man zumindest ein niedriges bis moderates Wachstum Hamburgs unterstellt, hat die HafenCity im Hinblick auf zukünftige Rahmenbedingungen eine hohe Adaptionskraft und damit eine hohe ökonomische Nachhaltigkeit – viel stärker als viele andere Waterfront-Projekte.

Soziale Nachhaltigkeit ist ebenfalls in der HafenCity angelegt, trotz der zunächst getroffenen Entscheidung der Hamburger Exekutive im Jahr 2000, keinen geförderten Wohnungsbau zu integrieren. Mit der Strategie der Grundstücksvergabe der HafenCity Hamburg GmbH, die seit 2003 auf Festpreisen basiert, wurde dennoch frühzeitig eine breite Typologie von Wohnformen und Trägern, von Genossenschaften, Baugemeinschaften und Bauträgern mit privaten Bauherren, eingebunden. Umgekehrt wurde das Anliegen von Genossenschaften, am Kaiserkai ein reines Genossenschaftsquartier und damit weitgehende soziale Homogenität zu schaffen, nicht verfolgt. 2010 schließlich wurde die Entscheidung, zunächst keinen geförderten Wohnungsbau zu realisieren, revidiert¹². Die HafenCity wird daher künftig Luxuswohnungen, verschiedene mittlere Preissegmente des Wohnungsbaus und geförderten Wohnungsbau kombinieren und eine sozial breit durchmischte Stadtstruktur ermöglichen.

Die HafenCity Hamburg GmbH hat sich intensiv darum bemüht, Begegnungsmöglichkeiten für die Bewohner und verschiedene andere Akteure sowie vernetzende Institutionen zu schaffen (vgl. auch die Ausführungen zum Urbanitätsaspekt). Die Aktivitäten zielen darauf ab, Grundlagen des Miteinanders für die HafenCity und die City zu entwickeln, die eine hohe soziale Nachhaltigkeit begründen. Erst mit dieser institutionellen Verankerung sozialer Begegnung und Nachbarschaft, so zeigen internationale Forschungen, wird auch eine soziale Stadtqualität mit hohem Wohlbefinden in den Quartieren geschaffen.

¹¹ In der ersten Entwicklungsphase der HafenCity konnten die Voraussetzungen für publikumsbezogene Erdgeschossnutzungen in großen Bürogebäuden (z. B. in den Gebäuden von SAP, Kühne + Nagel und Germanischer Lloyd), am Sandtorkai und in einem Teil der Wohnbauten am Kaiserkai nicht oder nur sehr eingeschränkt realisiert werden.

¹² Dieser Schritt war im Interesse der distributiven Gerechtigkeit aufgrund der gestiegenen Neubaupreise und Wohnkosten in Hamburg notwendig.

Die großen Linien der ökologischen, ökonomischen und sozialen Nachhaltigkeit in der HafenCity sind somit vorgezeichnet – ihre Ausbreitung an neuen Orten, ihre Vertiefung und die Bewältigung von Problemen stehen weiterhin an. Schadstoffemissionen von Kreuzfahrtschiffen müssen reduziert und langfristig beseitigt werden, der MIV-Anteil wird mit der U4 und der Weiterentwicklung des Fahrradverkehrsnetzes reduziert und die Verträglichkeit des verbleibenden MIV durch Elektromobilität gesteigert. Die Nachhaltigkeitsstandards der Gebäude müssen z. B. durch Smartgrids (intelligente Stromnetzsteuerung und Energiespeicherung) nochmals erhöht werden, sodass die Stromversorgung der HafenCity noch ressourcenschonender gestaltet werden kann.

Die sozialen Institutionen sollen in ihrer Dichte und Reichweite eine stärkere Wirkung entfalten, beispielsweise durch ein wirksames, langfristiges Quartiersmanagement. Die ökonomischen Voraussetzungen für kleine Unternehmen müssen auch abseits der Laufwegen und im Kultur- und Kreativquartier Oberhafen durch die Akquise von Leitnutzern, durch wirtschaftliche Rahmensetzungen und die Unterstützung von Kooperationen zwischen den Akteuren geschaffen werden. Nachhaltigkeit bedeutet somit keine Statuszuschreibung für die HafenCity, sondern einen ambitionierten Prozess. Aus dem Identitäts- und Urbanitätskontext ist sie bereits heute nicht mehr wegzudenken.

URBANITÄT

Urbanität ist die weitreichendste und zugleich die am schwierigsten zu greifende Qualitätsperspektive der Stadtentwicklung. Einerseits verbinden sich für viele Menschen unterschiedlich gelagerte, generell positive Bestimmungen von Stadt mit dem Begriff der Urbanität. Andererseits wird mit der Generalisierung städtischer Lebensstile Urbanität aus sozialwissenschaftlicher Sicht als ubiquitär vorhanden interpretiert, sodass ihr die differenzierende Qualität fehlt. Aber möglicherweise ist letztere Haltung weniger von den normativen und praktischen Potenzialen eines Entwicklungsprojekts wie der HafenCity getragen als von einer zu weitgehenden Verallgemeinerung von Urbanitätsprozessen und -merkmalen.

Die Entwicklung der HafenCity mit Blick auf ihre Urbanität kann vereinfacht auf zwei Ebenen beschrieben werden: der kommerziellen und der nicht kommerziellen. Auf der ersten Ebene findet sich eine im Wesentlichen kommerziell gestützte Nutzungsintensität, getragen von Bewohnern, Beschäftigten und Besuchern als Kunden und Konsumenten. Als Kerninnenstadt ist die HafenCity auf kommerziell erfolgreiche Urbanität angewiesen. Gegenüber anderen, überwiegend durch Wohnbebauung geprägten Stadtteilen Hamburgs zieht sie ihren Bedeutungsüberschuss auch aus dem Zustrom von Touristen und Besuchern. Die Entwicklung von Urbanität besitzt zweitens aber auch eine emanzipatorische Dimension, die eine Kerninnenstadt nach meinem Verständnis charakterisieren sollte: Sie muss ein Begegnungsort sein, um den sozialen, politischen und kulturellen Austausch zu fördern. Ob ein solcher Doppelcharakter der Urbanität in der HafenCity entwickelt werden kann, ist heute nicht abschließend zu prognostizieren, zumal dort, wo in der bestehenden City-Struktur kommerzielle Tragfähigkeit herrscht, andere Formen der Urbanität bis auf wenige Rückzugsorte nur ein Nischendasein führen, z. B. in den geschlossenen Räumen eines Theaters.

Aber selbst kommerzielle Urbanität ist in der HafenCity nicht einfach zu entwickeln. Die Nähe der bestehenden City bedeutet auch die Nähe zu einem mit über 330.000 m² Verkaufsfläche dominierenden Handelskern. Und dieser kann nicht kurzfristig bis in die HafenCity expandieren¹³. Die HafenCity muss daher über einen längeren Zeitraum, bis ein solches Zusammenwachsen möglich ist, ihre kommerzielle Urbanität zusammen mit der Speicherstadt relativ autonom entwickeln. Immerhin erfolgte mit der Eröffnung der U4 Ende 2012 ein wichtiger verkehrlicher Schritt der Integration.

Erschwerend kommt eine andere quantitative Dimension hinzu. In der HafenCity entstehen Erdgeschossflächen von weit über 300.000 m² Bruttogeschossfläche (BGF), was etwa der Fläche von sechs mittelgroßen Einkaufszentren entspricht. Um die Lebendigkeit dieser Lagen sicherzustellen, braucht man an den wesentlichen Laufwegen publikumsbezogene, kommerziell tragfähige Nutzungen für ca. die Hälfte dieser Erdgeschossflächen. Unter solche Nutzungen fallen nicht nur Einzel-

¹³ Von den zentralen kommerziellen Arealen der City beträgt die Länge der Laufwege in die HafenCity über 1.000 m, und viele Gebäude in der Zwischenzone, inklusive der Speicherstadt, sind nicht für eine solche Expansion ausgelegt.

handel, sondern auch Gastronomie, Dienstleistungen, Ausstellungsflächen, Museen, Schulen und Hochschulen, Orte mit Treffpunktcharakter wie Hotels, private Theater und Kinos sowie andere Kultur- und Event-Angebote.

Die horizontale Mischnutzung aus Wohnen und Arbeiten schafft eine hohe Dichte – ca. 12.000 Menschen werden in der HafenCity einmal wohnen und ca. 45.000 hier arbeiten. Dennoch ist rechnerisch erkennbar – der Nachweis soll hier nicht geführt werden –, dass diese Voraussetzungen keineswegs ausreichend sind, um die Urbanitätsstrukturen in den Erdgeschossen nachdrücklich zu tragen, geschweige denn sie zu generieren. Und der regelhafte Bau der fünf Meter hohen Erdgeschosszonen schafft per se keine breite Nutzungsvielfalt, sondern allenfalls deren elementare Voraussetzung. Zudem sollte sich eine urbane Nutzungsvielfalt nicht nur auf die besonders frequenzstarken Sommermonate stützen.

Aus diesen Gründen ist das zentrale Überseequartier in seiner Konzeption und Rolle so wichtig, unabhängig davon, ob es 2019 oder 2020 fertiggestellt wird. Denn das Überseequartier mit einer anspruchsvollen kommerziellen Nutzungsmischung wird gegen den Trend der geschlossenen Shoppingcenter konzipiert, der in der Hamburger City zuletzt an der 2006 fertiggestellten Europapassage, einem klassischen Einkaufszentrum, ablesbar war.

Im Überseequartier werden sich bei ausreichend kritischer Masse Besucher- und Konsumentenfrequenzen mit den Potenzialen einer offenen Stadtstruktur mit Wasserbezügen verbinden, sodass auch die Besucherfrequenzen und Nutzungen außerhalb des Areals gestärkt werden. Dazu bedarf es neben der besonderen, offenen baulichen Form, die das Überseequartier von Einkaufszentren unterscheidet, und der kritischen Masse an Besuchern (langfristig durchschnittlich ca. 40.000 bis 50.000 Kunden pro Tag) auch einer Angebotsstruktur, die vom üblichen Shoppingcenter-Angebot deutlich abweicht. Der Schwerpunkt einer freizeitorientierten, stärker internationalen und mit Kreuzfahrtaktivitäten verbundenen Konzeption kann die langfristige Basis dafür liefern. Durch den Nordteil des Quartiers wurde die räumlich notwendige Anbindung an die Speicherstadt und die bestehende City geschaffen. Zugleich wurde der erste Nahversorgungsschwerpunkt entwickelt, der sich zurzeit trotz des fehlenden Südteils schrittweise weiter ausdifferenziert.

Während sich über das nördliche Überseequartier hinaus eine kommerziell ausreichende Urbanität am Kaiserkai und um den Sandtorpark eingestellt hat, die später noch durch die Besucher der Elbphilharmonie gestützt wird, sind an anderen Orten erst die Anfänge erkennbar. Für den Strandkai setzt das Unilever-Gebäude mit den Brandshops des Unternehmens und den öffentlichen Nutzungen des Gebäudes einen ersten Impuls. Darüber hinaus ist in der künftigen Bebauung des Strandkais ein Kinderkulturhaus gesichert. Auch das endgültige Kreuzfahrtterminal mit einem integrierten Hotel wird den öffentlichen Charakter des Quartiers stärken.



Die Erdgeschosszone des Unilever-Gebäudes ist von der Straße und von der Elbseite her öffentlich zugänglich. Brandshops, ein Eiscafé sowie der einmal wöchentlich stattfindende „DerDieSein Markt“ prägen das Bild.

Im nördlichen Überseequartier kommt auf den noch unbebauten Grundstücken ein Kino und/oder ein Privattheater hinzu. Am Magdeburger Hafen sind mit den Elbarkaden neue Ausstellungs- und Präsentationsflächen neben dem Internationalen Maritimen Museum Hamburg entstanden. An der Shanghaiallee hat sich das Ökumenische Forum „Die Brücke“ mit dem genossenschaftlich getragenen Weltcafé ElbFaire mit fair gehandelten Produkten angesiedelt. Neben einer Kapelle und dem Café sind Veranstaltungsräume und Treffpunkte entstanden. Gegenüber hat sich bereits 2008 das private Automuseum Prototyp etabliert; am Süden der Shanghaiallee kam Anfang 2014 die HafenCity Universität für Baukunst und Metropolenentwicklung (HCU) als weiterer Anker hinzu.



Das Gebäude Elbarkaden, städtebaulich mit dem Internationalen Maritimen Museum verbunden, bietet Büros, Wohnungen und öffentliche Räume auf zwei Ebenen. Unterhalb des Arkadengangs verläuft auf einer Pieranlage die Elbtorpromenade.

Für das Quartier Baakenhafen in der östlichen HafenCity hat bereits ein intensiver Dialog mit Einzelhändlern begonnen, um frühzeitig und in ausreichender Qualität einen Nahversorgungsschwerpunkt zu etablieren, der wiederum für andere Nutzer als Anker fungieren kann.

Das Ringen um belastbare kommerzielle Urbanitätstreiber schafft also die Voraussetzung dafür, dass die HafenCity – im Unterschied zu manch anderen ähnlich großen Stadtentwicklungsprojekten weltweit – auch auf der Urbanitätsebene erfolgreich sein kann. Allein die baulichen Vorgaben für die Erdgeschossarchitektur und die grundlegende Forderung nach Nutzungsmischung reichen dazu allerdings nicht. Wichtig sind intensive Bemühungen um Kernnutzer für die Erdgeschosslagen, ebenso geeignete Ausschreibungen für die Grundstücke, die preisliche Stützung der Vielfalt der Erdgeschossnutzungen und die Entwicklung und Stärkung der Kooperationsformen der Mieter. Die Investoren müssen überzeugt sein, dass jedes einzelne Bauvorhaben mit Publikumsverkehr in den Erdgeschossen am Ende zu einer ausreichend hohen Besucherfrequenz und damit zu einer positiven kritischen Masse beiträgt. Trotz des Risikos für den Einzelinvestor leistet eine solche Bereitschaft einen wichtigen Beitrag zur hohen kommerziellen Urbanität der HafenCity, was im Sinne Hamburgs wiederum auch den Erfolg des städtischen Zentrums sichert.

Das nachdrückliche Bemühen um die kommerzielle Urbanität der HafenCity wird ihre Entwicklung bis über die bauliche Fertigstellung hinaus lange prägen. Doch es wird noch übertroffen von den Anstrengungen, eine hohe Begegnungsfähigkeit zu generieren, einen im Kern emanzipatorischen Charakter von Urbanität. Zwei Ansatzpunkte dafür sind bereits heute gut erkennbar: Einer liegt in der Qualität der öffentlichen Räume, der andere liegt bei den Bewohnern und ihren Aktivitäten, komplettiert durch bestehende oder neue Institutionen.

Die öffentlichen Flächen der HafenCity sind nicht nur quantitativ im Vergleich zu denen der bestehenden City bedeutender – schließt man die überwiegend als Straßenflächen genutzten Räume aus –, sondern auch bezogen auf ihre Nutzungsvielfalt. Sie werden ganz natürlich und regelhaft als attraktive Flanier- und Aufenthaltsflächen oder als Eventflächen genutzt. Die Aktivitäten von Jugendlichen sind hier erlaubt; sie sind sogar – trotz ihres Störpotenzials für ein ruhiges Wohnen – bewusst im öffentlichen Raum verankert. Das Basketballspielen oder Skaten etwa ist nicht primär auf Sonderflächen verbannt, es ist mitten in der HafenCity möglich. Die öffentlichen Plätze sind mit aktiver Förderung der HafenCity Hamburg GmbH darüber hinaus auch zu Kulturorten geworden. Und auch hier sind sie nicht weitgehend „stille“ Ausstellungsorte z. B. für Skulpturen, wie man international an ähnlichen Orten öfters beobachten kann. In den Freiräumen der HafenCity findet man ein umfangreiches Programm mit Lesungen, Theater, Performances, Musik usw., zum Teil in aktiver und langjähriger Kooperation der HafenCity Hamburg GmbH mit der Hamburgischen Kulturstiftung und der Körber-Stiftung.

Die öffentlichen Orte und manche Gebäude werden mittlerweile auch durch Dritte kulturell intensiv genutzt, z. B. durch das Elbjazz Festival oder das Harbour Front Literaturfestival. Die HafenCity bietet diesen Akteuren einen räumlichen Nukleus und einen neuen Möglichkeitsraum, der letztlich weit über das Gebiet hinausreicht und neue Impulse für Hamburg setzt. Kultur generiert dabei eine besonders kritische und weitreichende Plattform, auch durch die Auseinandersetzung mit der HafenCity selbst. Beispiele hierfür waren in der Vergangenheit das Off-Kunst-Festival „Subvision“ auf dem Strandkai, Performances und Inszenierungen von Kampnagel, dem Thalia Theater und dem Schauspielhaus Hamburg oder ein Dokumentarfilm zu neuen Arbeitswelten von Harun Farocki, der teilweise in der HafenCity gedreht und in den Deichtorhallen gezeigt wurde. Die HafenCity integriert sich über bestehende kulturelle Institutionen, über ihre öffentlichen Orte und den Koordinierungskreis Kultur in die vielfältigen Aktivitäten der Hamburger Kulturszene und gibt schon nach wenigen Jahren der Entwicklung auch neue Impulse.

Dass sie auch im Kontext der politischen Auseinandersetzung ein wichtiger öffentlicher Ort geworden ist, zeigt die größere Zahl von Demonstrationen. Für diese wichtige demokratische Kollektiväußerung ist die HafenCity allerdings überwiegend nicht der Gegenstand, sondern die Plattform des Protestes.

Das emanzipatorische Potenzial von Urbanität also wird großteils über die öffentlichen Orte vermittelt und durch Kultur oder politische Interessen getragen. Dieses Potenzial weiterzuentwickeln bleibt neben der Stärkung eines nicht exkludierenden „Alltagsgebrauchs“ der HafenCity ein langfristiges strategisches Anliegen ihrer Entwicklung.

Auch die Bewohner der HafenCity, ihre Aktivitäten in institutionellen und nicht institutionellen Formen und ihre Auseinandersetzung mit dem Ort spielen eine zentrale Rolle für die Urbanität der HafenCity. Dabei besteht die Gefahr einer Haltung, die international als „Nimby“-Verhalten („Not In My Backyard“) bekannt geworden ist und die hinter nicht wenigen kollektiven Engagements auch in Hamburg steckt. Eine solche Haltung würde an einem völlig neu entstehenden zentralen Ort wie der HafenCity die Gefahr bergen, dass der Charakter des Areals weniger öffentlich ausfiele – die notwendige Privatheit des Wohnens steht immer auch in einem latenten sozialen Konflikt mit dem dezidiert gewollten Charakter als öffentlicher Ort. Planerische und rechtliche Regelungen, die nicht das Miteinander von verschiedenen stadträumlichen Aktivitäten suchen, sondern ihre räumliche Trennung, verschärfen oftmals diesen latenten Konflikt. In diesen Fällen kann die Privatheit sich ausgrenzen, sich bis in die öffentlichen Räume ausdehnen und sie vereinnahmen.

In diesem Spannungsfeld stellt sich für die Stadtentwicklung und die Bewohner selbst die Frage, ob es gelingt, an einem besonders öffentlichen Ort, an dem die Bewohner zahlenmäßig in der Minderheit sein werden, gleichzeitig soziale Kohäsion,



Sommertango auf dem Strandkai, vor dem Unilever-Gebäude: Die Freiräume in der Hafencity bieten großzügige Flächen für Kulturveranstaltungen und Freizeitaktivitäten – und tragen maßgeblich zur Lebendigkeit des neuen Stadtraums bei.

aber auch Offenheit zu generieren, beispielsweise für soziale Netzwerke, die, basierend auf hoher lokaler Informationsdichte und sozialer Verantwortung, das Zusammenleben von Bewohnern untereinander und mit Nicht-Bewohnern fördern. Aus Sicht der Stadtentwicklung erfordert das einen signifikanten Anteil an Bewohnern, die nicht nur die Wasserlagen der Hafencity, das moderne Ambiente oder die Nähe zum Arbeitsplatz schätzen. Sie müssen auch bereit sein, als Urbaniten eine offene und soziale Nachbarschaft zu initiieren, im Gegensatz zu einer eher exkludierenden, traditionellen Nachbarschaft oder gar zu einer, zumindest subtil beanspruchten, „Gated Community“. Deshalb, und nicht nur im Sinne der Verteilungsgerechtigkeit, ist durch die Hafencity Hamburg GmbH von Anfang an auch die Integration von Baugenossenschaften und Baugemeinschaften gefördert worden¹⁴. Die Baugenossenschaften und Baugemeinschaften repräsentieren institutionelle Formen mit hohem Potenzial zur Selbstorganisation der Bewohner – ein Potenzial, das oftmals über das Gebäude hinausreicht und, ökonomisch formuliert, zum Kollektivgut Hafencity wesentlich beiträgt.

Um das Sozialkapitalbildungspotenzial der Bewohner auszuschöpfen, waren aus Sicht der Hafencity Hamburg GmbH verschiedene Aktivitäten wichtig. Hierzu gehören die intensive Information der Bewohner, insbesondere zu Entwicklungsprozessen, die Einladung zur Mitarbeit an der Masterplan-Überarbeitung 2010, die Beteiligung an Jurys zu Wettbewerben, die Schaffung einer sozialwissenschaftlichen Kooperationsstelle und die Stützung des quartiersbezogenen Selbstorganisationsprozesses, insbesondere repräsentiert durch den Verein Netzwerk Hafencity e. V.. Vor dem Hintergrund dieser Aktivitäten, die keine organisatorischen Selbstläufer darstellen, kann die Hafencity bereits heute als Ort einer modernen Nachbarschaft betrachtet werden: Das Miteinander wird von vielen aktiven Bewohnern getragen. Die Hafencity ist eingebunden in ein Netzwerk von externen Akteuren wie der Gemeinde St. Katharinen oder von publizistischen Akteuren wie der Spiegel Gruppe, die

¹⁴ Um Baugenossenschaften und Baugemeinschaften einzubinden, wurden Grundstücksaußerschreibungen für Wohngebäude in der Hafencity ab 2003 auf der Basis von moderaten, nach einem Schichtwertsystem festgelegten Festpreisen vorgenommen.

die räumlichen und sozialen Grenzen zwischen Hafencity und City überwinden. Diese Urbanitätsqualität soll weiter intensiviert werden, z. B. durch die Schaffung von Treffpunkten und durch die Ausweitung der in der westlichen Hafencity entstandenen Netzwerke in die zentrale und östliche Hafencity. Deshalb werden auch in Zukunft Baugemeinschaften und Baugenossenschaften als wesentliche Träger für den Wohnungsbau eine zentrale Rolle für die Entwicklung und die Urbanitätsqualität der Hafencity spielen. Klar ist aber auch, dass das Aktivitätspotenzial der Bewohner sich nicht auf diese Wohntypen beschränkt.

Neben den öffentlichen Orten und den sich hier manifestierenden Aktivitäten, neben den Bewohnern und ihrem Engagement, spielen zuletzt Institutionen eine zentrale Rolle für die Urbanität – seien es neue Institutionen oder bestehende, die ihren Aktivitätsrahmen ausweiten. Dieser Bereich kann von Unternehmen oder Stiftungen, aber auch von Universitäten, Museen etc. getragen sein. Der Unilever-Konzern etwa engagiert sich im Kontext von Nachhaltigkeit in der Hafencity, die Körber-Stiftung und der Spiegel-Verlag veranstalteten 2012–2013 abwechselnd ein politisches Diskussionsforum („Der Montag an der Spitze“), die Kühne-Stiftung unterstützt maßgeblich das Harbour Front Literaturfestival.

Die Hafencity Universität wird von ihrem neuen Sitz im Elbtorquartier aus den öffentlichen Diskurs über Stadtentwicklung in Hamburg stark beeinflussen. Das Universitätsgebäude liegt in Nachbarschaft zum „designxport“, einer neuen Plattform für Hamburgs Designbranche, und dem Sitz der Greenpeace-Deutschlandzentrale. Beide befinden sich seit 2013/14 im Gebäude Elbarkaden am Magdeburger Hafen. Die räumliche Nähe kann zu einem Ausgangspunkt für neue Verbindungen von Ästhetik und Nachhaltigkeit bzw. Ressourcenschutz werden.

Weitere Institutionen prägen den diskursiven Begegnungscharakter der Hafencity bereits nachdrücklich, darunter das Ökumenische Forum „Die Brücke“ mit seiner großen Breite an Themen und Engagement und das Amerikazentrum Hamburg. Später wird das Informations- und Dokumentationszentrum Hannoverscher Bahnhof hinzukommen, das an die deportierten Hamburger Juden, Sinti und Roma erinnert – ein temporärer Informationspavillon mit der Ausstellung „In den Tod geschickt“ befindet sich seit 2013 auf dem Lohseplatz. Eine Verdichtung der Aktivitäten und der Institutionen mit öffentlichem Engagement bleibt dennoch eine wesentliche Aufgabe. Hierzu zählt auch, Schulen zukünftig verstärkt als Nachbarschaftszentren zu nutzen – eine Rolle, die die Katharinenschule schon ausfüllt.

Auch die nicht kommerzielle Urbanitätsqualität der Hafencity und damit ihr emanzipatorisches Potenzial sind also mittlerweile angelegt. In diesem Sinne kann die Hafencity ein deutlich größerer Gewinn für Hamburg sein als die Stadtentwicklungsprojekte in den letzten beiden Jahrhunderten. Gleichzeitig können neue und bestehende Institutionen und Netzwerke zu diesem emanzipatorischen urbanen Geist der Hafencity und der inneren Stadt viel beitragen.

SCHLUSSBEMERKUNGEN

Dieser Beitrag hat die Entwicklung der HafenCity aus drei konzeptionellen Perspektiven skizziert, die dem Projekt seinen Charakter einprägen. Er sollte zeigen, dass die Entwicklung der HafenCity nicht nur den weitgehenden Neubau einer Kerninnenstadtstruktur im ehemaligen Hafengebiet (Waterfront-Projekt) umfasst. Mit ihrer Entwicklung sind vielmehr drei sich überschneidende Strategien verbunden, erstens die Identität des Stadtzentrums zu erhalten und gleichzeitig neu auszubilden, zweitens Nachhaltigkeit insbesondere unter ökologischen Gesichtspunkten zu einem maßgeblichen Faktor werden zu lassen und drittens kommerzielle und nicht kommerzielle Urbanität in einem interaktiven Prozess auszubilden. Eine Verknüpfung dieser drei Kernperspektiven von Stadtentwicklung wird meines Erachtens international nicht in dieser Intensität wie in Hamburg unternommen. Es gibt Ökostädte, die mit erheblichen Subventionen technologisch anspruchsvollere experimentelle Lösungen versuchen oder begrenzt als reine Wohnquartiere funktionieren. Es gibt umfassende Versuche der Identitätsbildung auf Basis historisierenden Bauens, und es gibt Projekte mit höherem kommerziellen Urbanitätspotenzial auf kleinerer Fläche. Hamburg aber ist mit der HafenCity auf allen drei Ebenen hochambitioniert und interpretiert Urbanität darüber hinaus besonders anspruchsvoll.

Es wurde gezeigt, wo besonders positive Voraussetzungen für diese weitreichenden Ambitionen Hamburgs liegen, nämlich in der Wasser- und Kerninnenstadtlage der HafenCity, und dass die Tatsache, dass Hamburg Grundstückseigentümerin ist, für das Projekt eine wesentliche Bedingung darstellt. Auf dieser Grundlage ist es möglich, Marktteilnehmer – ob nun Immobilienprojektentwickler, Investoren oder Nutzer als Mieter oder Käufer – durch eine Vielzahl von Mechanismen in die Entwicklung einzubeziehen. Gleichzeitig wird das Risiko reduziert. Über das Sondervermögen Stadt und Hafen kann die HafenCity Hamburg GmbH die Infrastruktur und die öffentlichen Räume qualitativ entwickeln und über Grundstücksverkäufe finanzieren. Sie kann über politische und behördliche Entscheidungen und Möglichkeiten hinaus fachübergreifend Kompetenzen bündeln, Qualitätsstrategien entwickeln und umsetzen.

Auf der prozessualen Ebene der Entwicklungsaktivitäten sind dabei drei Merkmale von wesentlicher Bedeutung: Erstens wird Stadtentwicklung nicht auf das Bauen von Stadt oder Gebäuden reduziert – eine Reduktion, die einen Teil der architektonisch geprägten Stadtkritik an der HafenCity so massiv und fehlgeleitet prägt. Vielmehr kann und muss Stadtentwicklung als ein viel komplexerer Prozess verstanden werden, der über die materielle Produktion von Stadt hinausgreift und viele Handlungsebenen jenseits des baulichen Planungsinstrumentariums berührt. Stadtentwicklung ist weit mehr als Bauen. Stadt kann nicht gebaut, allerdings in bewusst gesteigerter Komplexität induziert werden. Diese Komplexität zu reduzieren und Stadtentwicklung nur über bauliche Ästhetik und Form betreiben zu wollen, war und ist ein Grundversagen der Moderne und der Postmoderne.

Zweitens kann Stadtentwicklung in ihren Qualitäten nur als Interaktionsprozess zwischen vielen Akteuren begriffen werden. Dazu gehören die verantwortlichen städtischen Akteure, die einen Intentionsrahmen über den Masterplan hinaus schaffen, die privaten Akteure, die einen Großteil der Investitionen und Innovationen erbringen, und Akteure – heute bestehende und künftige –, die die HafenCity als neuen Chancenraum begreifen und ihre Ideen realisieren. Statt klassischer Planung also geht es um eine komplexe Interaktion mit der Generierung neuer Möglichkeitsräume, ohne dass Planung als ein Basisprozess obsolet wird.

Für die HafenCity ergibt sich daraus drittens die Chance einer positiven Pfadentwicklung. Was 2000 nicht möglich war, weil die Lernpotenziale sozialer und ökonomischer Art noch nicht entwickelt waren, konnte 2005 als Überseequartier vertraglich vereinbart werden (trotz aller Realisierungsschwierigkeiten nach der Finanzkrise 2008 und darüber hinaus). Was 2005 noch nicht denkbar war, wird seit 2012 im Elbtorquartier mit seiner sehr heterogenen Nutzungsstruktur realisiert. Was 2007 noch utopisch erschien, nämlich 70 Prozent der Gebäude nach dem Goldstandard des Umweltzeichens HafenCity zu bauen und zu zertifizieren, wird im Elbtorquartier ebenfalls bereits erreicht und in der östlichen HafenCity noch weit übertroffen. Obwohl die HafenCity, weil sie erheblich von Durchgangsverkehr geprägt und zudem ein Besuchermagnet ist, niemals autofrei sein kann, ist heute ein niedriger Anteil von 20 bis 25 Prozent an motorisiertem Individualverkehr nicht unrealistisch. Schließlich ist die HafenCity, auch wenn sie sich mitten im Entwicklungsprozess befindet, mit der sozialen Organisation ihrer Bewohner, aber auch in Ansätzen der kleineren Gewerbetreibenden heute weitergekommen als die bestehende City.

Sicher gilt es auch Probleme zu lösen, z. B. das Überseequartier qualitativ zu Ende zu entwickeln, die Kreuzfahrtaktivitäten emissionsarm zu integrieren oder den sozialen Wohnungsbau zu fördern. Auch auf diesem Wege werden die Stadtentwicklungsambitionen in Form der Identitäts-, Nachhaltigkeits- und Urbanitätsbildung schrittweise intensiviert und in die neuen Gebiete der HafenCity getragen. Das Ausschöpfen der Möglichkeitsräume führt zu individuellen und institutionellen Lernprozessen, die die Voraussetzungen dafür schaffen, dass die HafenCity sich als „gute Stadt“ im besten internationalen und lokalen Sinne etabliert, und dass sie sich als Gewinn für Hamburg darstellt. Insofern kann die HafenCity mehr als eine normale Stadt werden, wenn sie fertiggebaut ist.



DATEN UND FAKTEN:

- Gesamtgröße: 157 Hektar
- Landflächen: 123 Hektar
- mehr als 2,3 Millionen m² BGF Neubauvolumen
- 6.000 - 7.000 Wohnungen für ca. 12.000 - 13.000 Menschen
- 45.000 Arbeitsplätze, davon über 35.000 Büroarbeitsplätze
- Erweiterung des Hamburger City-Gebiets um 40 %
- 10,5 Kilometer Kaipromenaden
- Entfernung vom Zentrum zum Rathaus: 800 Meter

VERKEHRSANBINDUNG:

- leistungsfähiges Straßennetz mit Anschluss an City und Autobahn
- neue U-Bahn-Linie U4 zwischen City und Hafencity, Verlängerung im Bau

ÖFFENTLICHE RÄUME:

- Magellan-Terrassen
(fertiggestellt im Juni 2005): 4.700 m²
- Marco-Polo-Terrassen
(fertiggestellt im September 2007): 6.400 m²
- Vasco-da-Gama-Platz
(fertiggestellt im September 2007): 2.700 m²
- Grasbrookpark (fertiggestellt 2013): 7.000 m²
- Lohsepark (Fertigstellung Ende 2015): 4 ha

KULTUREINRICHTUNGEN:

- Elbphilharmonie (Konzerthalle, Hotel, Wohnungen, Eröffnung 2017)
- Internationales Maritimes Museum Hamburg
(im Sommer 2008 eröffnet)

BILDUNGSEINRICHTUNGEN:

- Grundschule St. Katharinen (seit Sommer 2009 in Betrieb)
- Hafencity Universität (seit Frühjahr 2014 in Betrieb)
- Kühne Logistics University (seit 2013 am Großen Grasbrook)
- Gymnasium und weitere Grundschule (in Planung)

BESONDERE PROJEKTE (AUSWAHL):

- Hamburg-Amerika Zentrum (2009 eröffnet)
- Designforum designxport (im Juli 2014 eröffnet)
- Ökumenisches Forum (2011 eröffnet)
- Informations- und Dokumentationszentrum
Hannoverscher Bahnhof (in Planung)
- Kinderkulturzentrum (in Planung)
- Kultur- und Kreativquartier Oberhafen
(in der Entwicklung)

LITERATUR

1. Gute deutschsprachige Übersichten zur Stadtentwicklung und Stadtanalyse bieten:

HARTMUT HÄUSSERMANN, DIETER LÄPPLE, WALTER SIEBEL:
Stadtpolitik. Frankfurt/Main (Suhrkamp), 2008

WALTER SIEBEL (HG.):
Die europäische Stadt. Frankfurt/Main (Suhrkamp), 2004

2. Publikationen von HafenCity-Autoren:

JÜRGEN BRUNS-BERENTELG, JÖRN WALTER, DIRK MEYHÖFER (HG.):
HafenCity Hamburg – Das erste Jahrzehnt. Hamburg (Junius Verlag), 2012. Darin:
Jürgen Bruns-Berentelg: Die Kreation einer New Downtown und die Mechanismen
der Urbanitätsentwicklung (S. 69-97). (Englische Übersetzung des Textes über die
HafenCity Hamburg GmbH oder den Autor erhältlich)

JÜRGEN BRUNS-BERENTELG, ANGELUS EISINGER, MARTIN KOHLER, MARCUS MENZL:
HafenCity Hamburg. Neue öffentliche Begegnungsorte zwischen Metropole und
Nachbarschaft. Places of Urban Encounter between Metropolis and Neighbourhood.
Wien, New York (Springer), 2010. Darin: Jürgen Bruns-Berentelg: HafenCity Hamburg:
Öffentliche Stadträume und das Entstehen von Öffentlichkeit. HafenCity Hamburg:
public urban space and the creation of the public sphere (S. 424-455)

MARCUS MENZL, TORALF GONZÁLEZ, INGRID BRECKNER, SYBILLE VOGELSANG:
Wohnen in der HafenCity. Zuzug, Alltag, Nachbarschaft. Hamburg (Junius Verlag), 2011

3. Bücher und Artikel zu den erörterten Themen der HafenCity-Entwicklung (New Downtown, Waterfront-Entwicklung, Urbanität und soziale Mischung):

GARY BRIDGE, TIM BUTLER, LORETTA LEES (HG.):
Mixed Communities: Gentrification by Stealth? Bristol (The Policy Press), 2012.
Darin: Jürgen Bruns-Berentelg: Social mix and encounter capacity. Pragmatic social
model for a new downtown: The example of HafenCity Hamburg (S. 69-94)

PETER HALL:
Good Cities, Better Lives. How Europe Discovered the Lost Art of Urbanism.
London (Routledge), 2013

ILSE HELBRECHT, PETER DIRKSMEIER (HG.):
New Urbanism. Life, Work and Space in the New Downtown. Farnham (Ashgate), 2012

LORETTA LEES:
Planning Urbanity? In: Environment and Planning. A 2010, vol. 42, S. 2302-2308

HARRY SMITH, MARIA SOLEDAD GARCIA FERRARI (HG.):
Waterfront Regeneration. Experiences in City-building. London (Routledge), 2012

4. Der Zugang zur internationalen Stadtentwicklungsliteratur kann erschlossen werden über:

GARY BRIDGE, SOPHIE WATSON (HG.):
The Blackwell Companion to the City. Chichester (Wiley-Blackwell), 2011

NAOMI CARMON, SUSAN S. FAINSTEIN (HG.):
Policy, Planning, and People. Promoting Justice in Urban Development.
Philadelphia (University of Pennsylvania Press), 2013

LORETTA LEES (HG.):
The Emancipatory City? Paradoxes and Possibilities. London (Sage), 2004

ALLEN J. SCOTT:
A World In Emergence. Cities and Regions in the 21st Century. Cheltenham, UK
(Edward Elgar), 2012

MICHAEL STORPER:
Keys to the City. How Economics, Institutions, Social Interaction and Politics Shape
Development. Princeton, Oxford (Princeton University Press), 2013

RACHEL WEBER, RANDALL CRANE (HG.):
The Oxford Handbook of Urban Planning. Oxford (Oxford University Press), 2012

5. Unterschiedliche Aspekte der Nachhaltigkeitsdiskussion von Stadtentwicklung finden sich wieder in:

TIGRAN HAAS (HG.):
Sustainable Urbanism and Beyond: Rethinking Cities for the Future.
New York (Rizzoli), 2012

MIKE HODSON, SIMON MARVIN (HG.):
After Sustainable Cities? London (Routledge), 2014

IMPRESSUM

Herausgeber: HafenCity Hamburg GmbH, Osakaallee 11, 20457 Hamburg

Redaktion: Brigitte Witthoefft

Imprimatur: Anja Frömming, 4punkt4 medienservice

Design: lab3 mediendesign, Hamburg

Hamburg, September 2014

© 2014 HafenCity Hamburg GmbH

BILDNACHWEIS

HafenCity Hamburg GmbH: S. 3

HafenCity Hamburg GmbH, Burkhard Kuhn / Fotofrizz: S. 5, 16, 32/33

HafenCity Hamburg GmbH, Thomas Hampel / ELBE&FLUT: S. 6, 7, 12, 13, 17, 18, 19, 25 (2), 28



Diese Publikation wurde auf umweltfreundlichem
Recyclingpapier gedruckt

HAFENCITY
HAMBURG

