

20 Jahre HafenCity

Dezember 2021 Sonderausgabe

Gesichter und Geschichten von
Hamburgs neuer Waterkant



Hamburg

Modern & traditionell



→ Die HafenCity ist im Sommer 2021 an den Elbbrücken angekommen
Foto: André Dekker



→ Was werden künftige Generationen sagen?
Vision der vollendeten östlichen HafenCity
Visualisierung: EDGE bloomimages

Editorial



↑ Dr. Andreas Kleinau, Vorsitzender der Geschäftsführung der HafenCity Hamburg GmbH Foto: Bina Engel

Liebe Leser:innen,

im April 2001 begann an den Kibbelstegbrücken offiziell der Bau der HafenCity – ziemlich genau vier Jahre, nachdem der Hamburgische Senat das Vorhaben erstmals vorgestellt hatte. Die Jahreswende 2021/22 liegt damit zwischen zwei Jubiläen: dem Jubiläum des 20-jährigen Baubeginns und dem Jubiläum der 25-jährigen Vision. Zwei Menschen haben die Geschicke der HafenCity über fast zwei Jahrzehnte geprägt und verabschieden sich nun in den Ruhestand: Prof. Jürgen Bruns-Berentelg schied Ende November als Vorsitzender der Geschäftsführung der HafenCity Hamburg GmbH aus, der Geschäftsführer Giselher Schultz-Berndt geht zum Ende des Jahres.

Wir haben dies zum Anlass für eine Sonderausgabe unseres Newsletters genommen. „Gesichter und Geschichten von Hamburgs neuer Waterkant“ lautet der Untertitel. Denn jenseits von klugen Konzepten für die Stadtentwicklung sowie baulichen und ingenieurtechnischen Leistungen soll es hier vor allem um die Menschen gehen, die sich für dieses Vorhaben engagiert haben. Exemplarisch stehen die Gesichter und Geschichten auf den kommenden Seiten für all die Akteur:innen, die sich mit viel Herzblut – gerne auch kritisch – eingebracht haben und weiterhin hoffentlich einbringen.

So geht es eher zu wie auf einem Karussell: Wir laden Sie ein, mit uns eine vergnügliche Runde durch die großen Themen der HafenCity-Entwicklung zu drehen, nach Belieben auf- oder abzuspringen und sich auf die vorbeiziehenden Bilder und Stimmungen einzulassen.

Gemeinsam mit meiner Kollegin Theresa Twachtmann und dem beständig wachsenden Team der HafenCity Hamburg GmbH und ihrer Tochtergesellschaften reihe ich mich nun unter den „Gesichtern der neuen Waterkant“ ein. Und wenn die Geschichte der Entstehung der HafenCity in wenigen Jahren an den Elbbrücken vollständig erzählt ist, endet eigentlich nur ein großes Kapitel. Denn die Geschichte der Stadt von morgen geht weiter: im Grasbrook, Billebogen und in der Science City Hamburg Bahrenfeld. Wir freuen uns, mit Ihnen und allen anderen Interessierten zusammen an den nächsten Kapiteln zu schreiben!

Meinen beiden Vorgängern gelten mein großer Dank und meine Bewunderung. Wie umfassend und vorausschauend ihre Leistung war, wird mit diesem Sondernewsletter eindrucksvoll dokumentiert.

Herzlichst, Ihr Andreas Kleinau

»Ein Markenzeichen unserer Stadt«

Jedes Jahr Grundsteinlegungen, Eröffnungen und Einweihungen:
Hamburgs Erster Bürgermeister Dr. Peter Tschentscher zu Meilensteinen und künftigen Herausforderungen

2021 hat sich der Baubeginn der HafenCity zum 20. Mal gejährt. Die Entscheidung, ehemalige Hafen- und Industrieflächen in einen neuen und modernen Stadtteil zu verwandeln, liegt sogar fast 25 Jahre zurück. Wie blicken Sie auf die damalige Entscheidung der Freien und Hansestadt und Ihres Vorgängers Henning Voscherau zurück?

Peter Tschentscher Die HafenCity ist ein neues Kapitel in der Stadtentwicklung Hamburgs. Es war eine mutige Idee, alte Hafen- und Industrieflächen für die Entwicklung eines neuen, modernen Stadtteils zu nutzen und damit die innere Stadt wieder direkter an den Hafen und das Elbufer anzubinden. Henning Voscherau hat damals sehr weitsichtig gehandelt und damit einen starken Impuls gegeben für die positive Entwicklung unserer Stadt. Ich persönlich finde die HafenCity sehr hanseatisch: modern und zugleich traditionsbewusst, im Herzen der Stadt mit Blick in die Welt.

Was sind für Sie die Meilensteine der bisherigen Entwicklung?

Peter Tschentscher Es gibt viele, denn die HafenCity wurde in mehreren Schritten vom Westen in den Osten geplant und gebaut. Seit dem ersten Spatenstich 2001 wurden jedes Jahr Grundsteinlegungen, Richtfeste und Eröffnungen gefeiert. Als Mitglied des Senats habe ich an vielen teilgenommen, zuerst als Finanzsenator und heute als Bürgermeister.

Besondere Meilensteine waren sicherlich die Eröffnung der Elbphilharmonie, die Fertigstellung der neuen U-Bahn-Stationen oder die Einweihung des Baakenparks.

Wofür steht die HafenCity heute?

Peter Tschentscher Die HafenCity steht vor allem für eine moderne, zukunftsfähige Stadtentwicklung. Sie bietet vielfältige Orte zum Arbeiten und Wohnen, mit einer hohen Lebensqualität und einer besonderen Lage am Wasser. Damit zählt sie zu den attraktivsten urbanen Räumen in Europa und ist in kurzer Zeit zu einem bekannten Markenzeichen unserer Stadt geworden. Zum Feierabend und an Wochenenden kommen auch viele Hamburger:innen aus anderen Stadtteilen in die HafenCity. Sie genießen die Promenaden am Wasser, die Parks und öffentlichen Plätze, die gastronomischen und kulturellen Angebote.

Was scheint besonders gut zu gelingen, worauf sind Sie vielleicht stolz? Was gilt es aber auch noch zu erreichen?

Peter Tschentscher Im Elbbrückenquartier entstehen Architektur und Bautechnik der Zukunft. Jedes Gebäude setzt neue Maßstäbe für nachhaltiges Bauen, das im Hinblick auf den Umgang mit natürlichen Ressourcen und für den Klimaschutz von größter Bedeutung ist. Neben Flächen für Büros und Gewerbe wird es in der fertigen HafenCity insgesamt rund 7.500 neue Wohnungen geben, darunter auch viele geförderte und genossenschaftliche Wohnungen mit günstigen Mieten. Darüber hinaus haben private Baugemeinschaften Projekte umsetzen können. Es ist gelungen, einen vielfältigen und attraktiven Stadtteil für alle zu entwickeln. Aber die HafenCity ist noch nicht fertig. Zum Beispiel im Überseequartier ist noch einiges zu tun.

Was sollen spätere Generationen idealerweise sagen, wenn sie 2041 auf die vergangenen 20 Jahre zurückschauen?

Peter Tschentscher Idealerweise: *Alles richtig gemacht.*

Interview: Henrike Thomsen



↑ Hamburgs Erster Bürgermeister Dr. Peter Tschentscher
Foto: Ronald Sawatzki/Senatskanzlei Hamburg

Ausgerechnet ein Walfänger. Kees Christiaanse erinnert sich noch gut an seine Überraschung, dass er als junger Architekt einmal mit diesem dubiosen Beruf in Verbindung gebracht wurde. 1989 war das, die Jagd auf die großen Meeressäuger war bereits seit drei Jahren international geächtet, aber bis nach Hamburg schien sich das noch nicht herum gesprochen zu haben. Der damalige Oberbaudirektor Egbert Kossak meinte es jedenfalls als Kompliment, als er Christiaanse für seinen Beitrag zum Bauforum HafenCity mit dem Modell eines Walfängers belohnte. „Wir sollten wohl diejenigen sein, die mit unserem Entwurf die Bauherren fangen“, erzählt Christiaanse schmunzelnd im Rückblick. Die HafenCity als reine Investoren-Architektur, die ihre Netze nach den „dicksten Fischen“ auf dem Immobilienmarkt auswirft?

„Nicht akzeptiert und unterlegen“
Damit war der Ton des Symposiums gesetzt. Es wurde Rückschau auf mehr als 30 Jahre konzeptionelle Entwicklung und 20 Jahre Baugeschichte gehalten, Anekdoten aus dem Nähkästchen inklusive, aber letztlich immer wieder mit Blick auf die großen Entwicklungslinien. Die Präsidentin der Hamburgischen Architektenkammer, Karin Loosen, etwa beschrieb ebenfalls die Schwierigkeiten des Anfangs: „Die HafenCity war als Wohnstandort noch nicht akzeptiert und als Bürostandort der City unterlegen.“ Die Einführung von fünf Meter hohen Erdgeschossen zur Unterbringung öffentlichkeitsbezogener Nutzungen sei für Hamburg überhaupt völlig neu gewesen. „Am Ende kames auf die ersten Bauherren und ihren Mut an, sich auf dieses Abenteuer einzulassen“, so Loosen und

Das Ziel, bis 2035 zwei Drittel aller Emissionen einzusparen, werde eine technische Revolution erzwingen und erlege der Stadtentwicklung eine „antizipatorische Verantwortung“ auf. „Man kann allerdings nicht verordnen, was die Basis nicht mitträgt“, warnte Sobek zugleich vor einer Überforderung der Bevölkerung. Als Beispiel nahm er den Begriff des „virtuellen Wassers“. Gemeint ist die Menge Wasser, die in einem Produkt oder seiner Herstellung steckt. „Aber erklären Sie mal jemanden, dass seine virtuelle Wasserbilanz schlecht ist“, so Sobek.

Kritik und (kaufmännische) Haltung
„Wir mussten das, was wir erreichen wollten, ständig kommunizieren“, bestätigte Prof. Bruns-Berentelg. „Man musste Kritik bewusst aushalten.“ Neue Trends und Themen, die zu verspüren waren, habe die HafenCity Hamburg GmbH (HCH) wissenschaftlich aufarbeiten lassen und systematisch in die Anwendung gebracht. Wichtig sei nicht zuletzt aber auch die „kaufmännische Haltung“ gewesen: „Wir sind für Einnahmen und Ausgaben verantwortlich. Die Einnahmen wurden aber nicht abgeschöpft, sondern für Reinvestitionen genutzt. Das über die Jahrzehnte aufgebaute Wissen wurde von der HCH schließlich auch für andere Vorhaben fruchtbar gemacht, betonte der Leiter der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben Dr. Christopher Krupp.

Auf neuen Pfaden

Mit rund hundert Gästen fand am 27. Oktober 2021 ein Symposium zur Baugeschichte der HafenCity statt. Von Henrike Thomsen

Podiumsdiskussion auf dem Symposium „Auf neuen Pfaden“
Foto: Stefan Groenveld

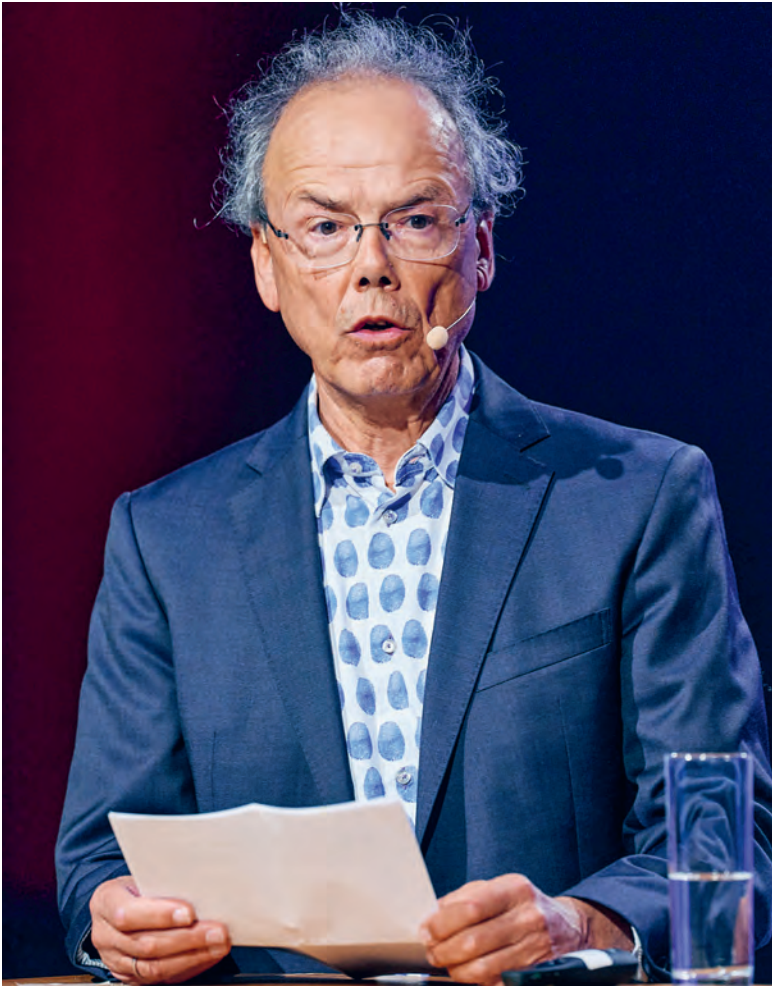


Oft ist dem Projekt dieser Vorwurf begegnet, aber letztlich zu Unrecht, meint der Leiter des international renommierten Büros KCAP aus Rotterdam, der 1999 gemeinsam mit dem Kölner Architekturbüro ASTOC schließlich den Masterplan der HafenCity verfasste. „Es war der Schlüssel zum Erfolg, dass sich die Akteure der HafenCity mit dem Begriff Urbanität befasst, ihn in die Entwicklung eingebracht und als Konzept für Quartiere im menschlichen Maßstab, für eine intensive Funktionsmischung und qualitätvolle Freiräume als Orte für Begegnungen ausgelegt haben“, so Christiaanse.

warnte alle künftigen: „Einfache Bauprojekte wird es in der HafenCity nie geben.“ Doch lohne sich der Aufwand mit Blick auf die Qualität der Ergebnisse: „Wer hätte gedacht, dass mitten in Hamburg einmal Gebäude aus Lehm und Holz entstehen?“ Und auch ästhetische Qualitäten würden durch eine Vielzahl von wettbewerblichen und kooperativen Verfahren gesichert. Als Pionier des innovativen Ingenieurbaus mahnte Prof. Werner Sobek mit Nachdruck die Rolle der Bauwirtschaft für den Klimaschutz an. „Das Bauwesen ist für mehr als 50 Prozent der klimaschädlichen Emissionen verantwortlich“, bilanzierte er.

„Ohne die Gesellschaft hätte es die Olympia-Planung nicht gegeben“, erinnerte er sich aus seiner früheren Zeit in der Hamburger Senatskanzlei. Heute ändere sich die Rolle der östlichen Nachbarn wie etwa des Stadtteils Rothenburgsort.

Dank an die scheidende Geschäftsführung
Nach rund dreistündigem Programm mit Kurzvorträgen und Diskussion zog der neue Vorsitzende der HCH-Geschäftsführung, Dr. Andreas Kleinau, ein Fazit. „Das Erfolgsrezept liegt in der Bereitschaft zum Perspektivwechsel – sei es für Konzepte der Stadt- und Quartiersentwicklung, für konkrete Bauvorhaben oder für Konzepte der Kommunikation und Beteiligung“, sagte er.



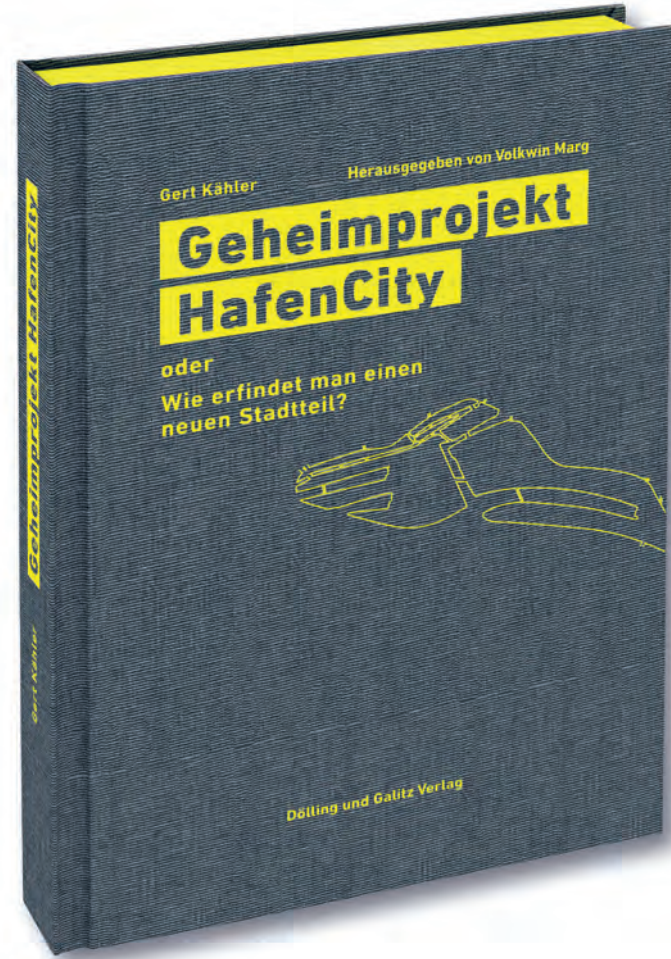
Kees Christiaanse blickt in seiner Ansprache auf die Anfänge der HafenCity Entwicklung zurück Foto: Stefan Groenveld

„Es gilt, sich immer wieder auf neue offene Prozesse einzulassen und den eigenen Handlungsrahmen zu hinterfragen. Wir müssen Antworten auf Fragen, die noch gar nicht gestellt wurden, suchen. Zugleich gilt es, die Themen anschaulich zu vermitteln. Speziell in Hamburg müssen wir uns zudem insbesondere um ein friedliches Miteinander von urbanen und hafenwirtschaftlichen Nutzungen bemühen.“

Das Schlusswort war Hamburgs Erstem Bürgermeister Dr. Peter Tschentscher vorbehalten. In einer Videobotschaft gratulierte er der HafenCity zu ihrer Entwicklung, dankte der scheidenden Geschäftsführung und wünschte der neuen alles Gute: „An diesem Erfolg haben Professor Bruns-Berentelg und Giselher Schultz-Berndt einen großen Anteil. Mit hohem Sachverstand und großem persönlichen Einsatz haben sie die Entwicklung der HafenCity maßgeblich mitgeprägt. Im Namen des Senats danke ich Professor Bruns-Berentelg und Giselher Schultz-Berndt sehr herzlich für ihre Arbeit und den damit verbundenen Fortschritt in der Stadtentwicklung Hamburgs. Dr. Andreas Kleinau und Theresa Twachtmann können darauf aufbauen und diese Arbeit fortführen. Ich freue mich auf die Zusammenarbeit und wünsche Ihnen ebenso viel Erfolg bei der Entwicklung von Hamburgs neuen Zukunftsorten: dem Grasbrook, dem Billebogen und der Science City Hamburg Bahrenfeld.“



Die ehemalige und die neue Geschäftsführung der HafenCity Hamburg GmbH auf der Symposiumsbühne: Theresa Twachtmann, Giselher Schultz-Berndt, Dr. Andreas Kleinau und Prof. Jürgen Bruns-Berentelg (v. l. n. r. stehend) Foto: Stefan Groenveld

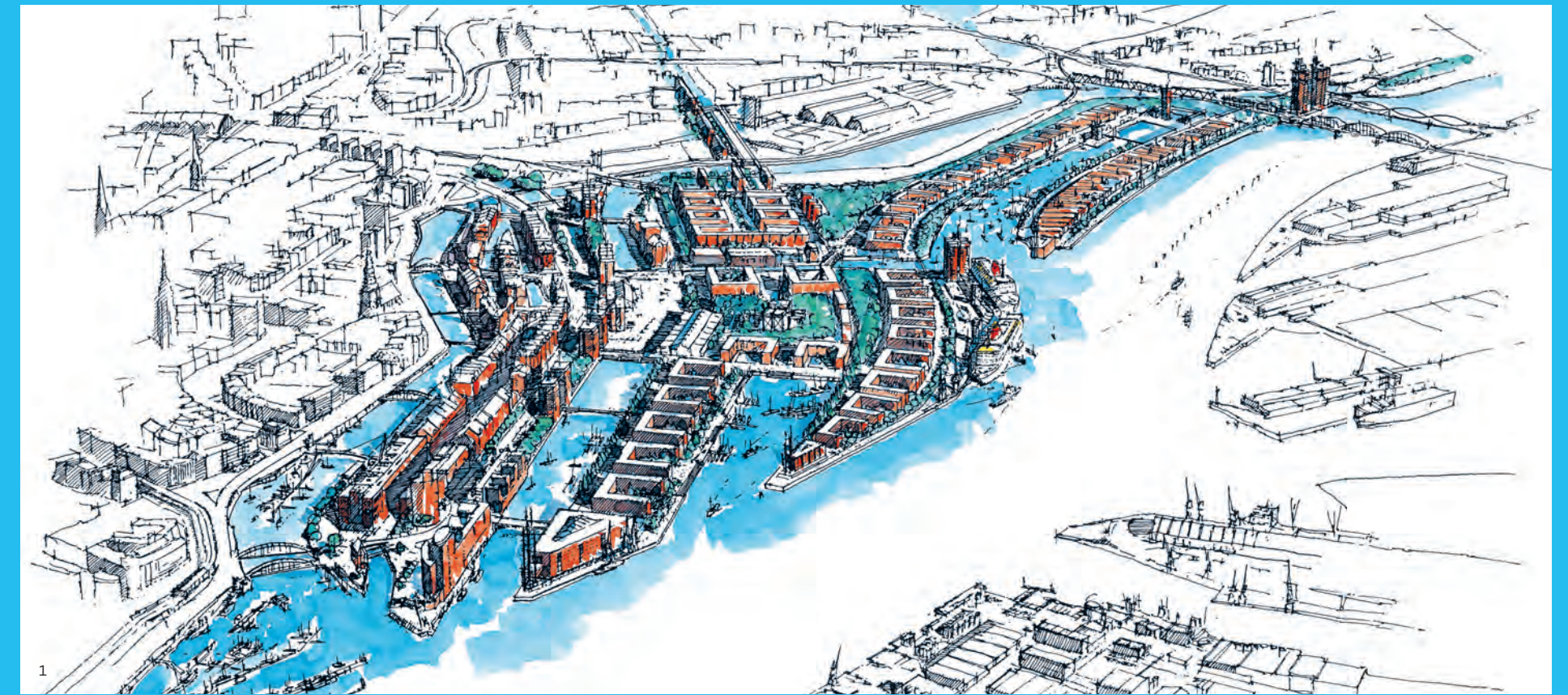


Geheimprojekt HafenCity

Die Rückschau auf die Anfänge der HafenCity liest sich heute noch genauso spannende wie beim Erscheinen vor fünf Jahren. Viele Jahre waren die Planungen streng geheim gehalten worden. Der Autor Gert Köhler vermochte den Prozess dennoch genau zu rekonstruieren und den Leser:innen ein faszinierendes „Fernrohr in die Vergangenheit“ an die Hand zu geben, wie Hamburgs Senatorin für Stadtentwicklung und Wohnen Dr. Dorothee Stapelfeldt das Buch beschreibt. Eine Schlüsselfigur ist Dr. Henning Voscherau, damaliger Erster Bürgermeister der Stadt Hamburg, der den Beschluss zum Bau der HafenCity erst verkündete, als bereits viele Gespräche geführt und Vereinbarungen getroffen worden waren. Ihm sei bewusst gewesen, dass er damit am Rande der Legalität agierte, aber das „Jahrhundertprojekt rechtfertigt alles“, wird der „Vater der HafenCity“ zitiert.

Die Dokumentation der verschlungenen Wege bis zum Startschuss für die Realisierung liest sich nicht umsonst streckenweise wie ein Krimi. Leider vergriffen & nur im Modernen Antiquariat erhältlich!

„Geheimprojekt HafenCity oder Wie erfindet man einen neuen Stadtteil?“ von Gert Köhler, Herausgeber Volkwin Marg. Dölling & Galitz, München/Hamburg 2016



Zeitkarussell

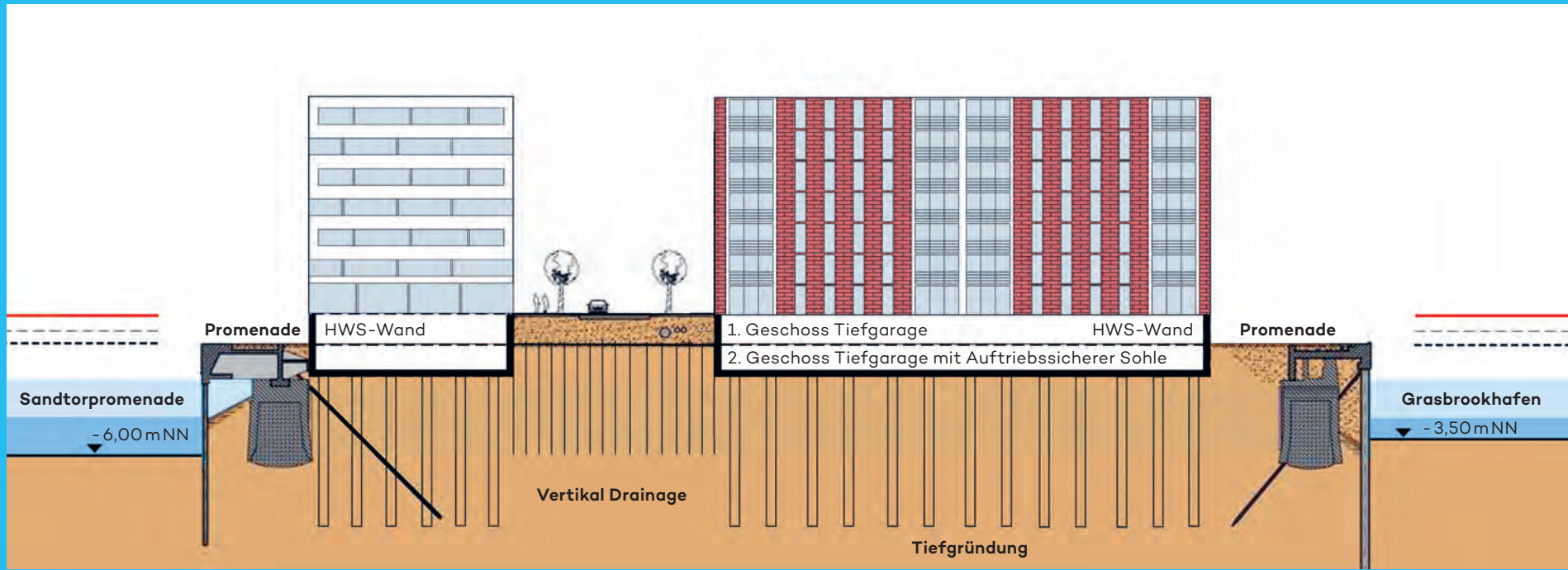
Anfänge



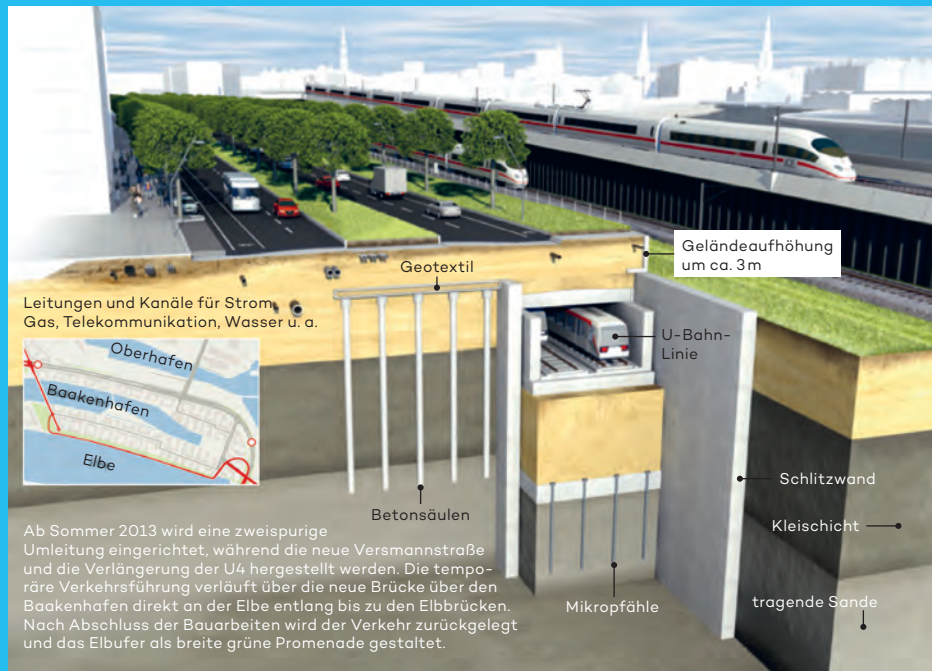
Dr. Henning Voscherau, damals Hamburgs Erster Bürgermeister, erklärt 1997 erstmals die Pläne für die HafenCity Archivfoto: HafenCity



1. 1996: Die erste Skizze zur HafenCity von Volkwin Marg Visualisierung: gmp Architekten | 2. 2017: Spatenstich für das südliche Überseequartier Foto: Thomas Hampel
3. 2006: Grundsteinlegung für die Katharinenschule Foto: Thomas Hampel | 4. 2021: Grundsteinlegung Edge Elbseite Foto: Thomas Hampel



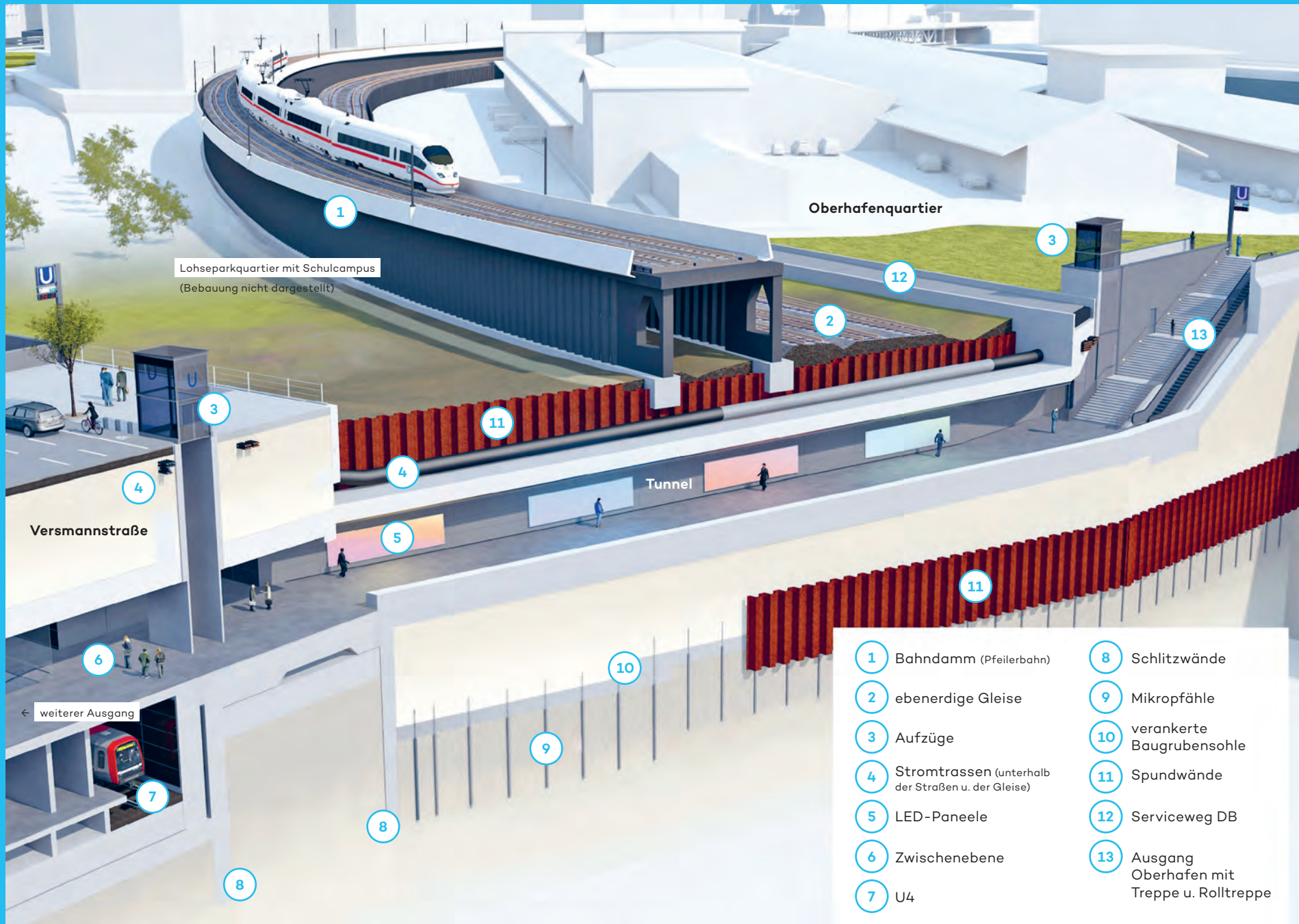
2018: Moderner Hochwasserschutz: Bauen auf erhöhten Warftgeschossen in der HafenCity Visualisierung: HafenCity Hamburg GmbH



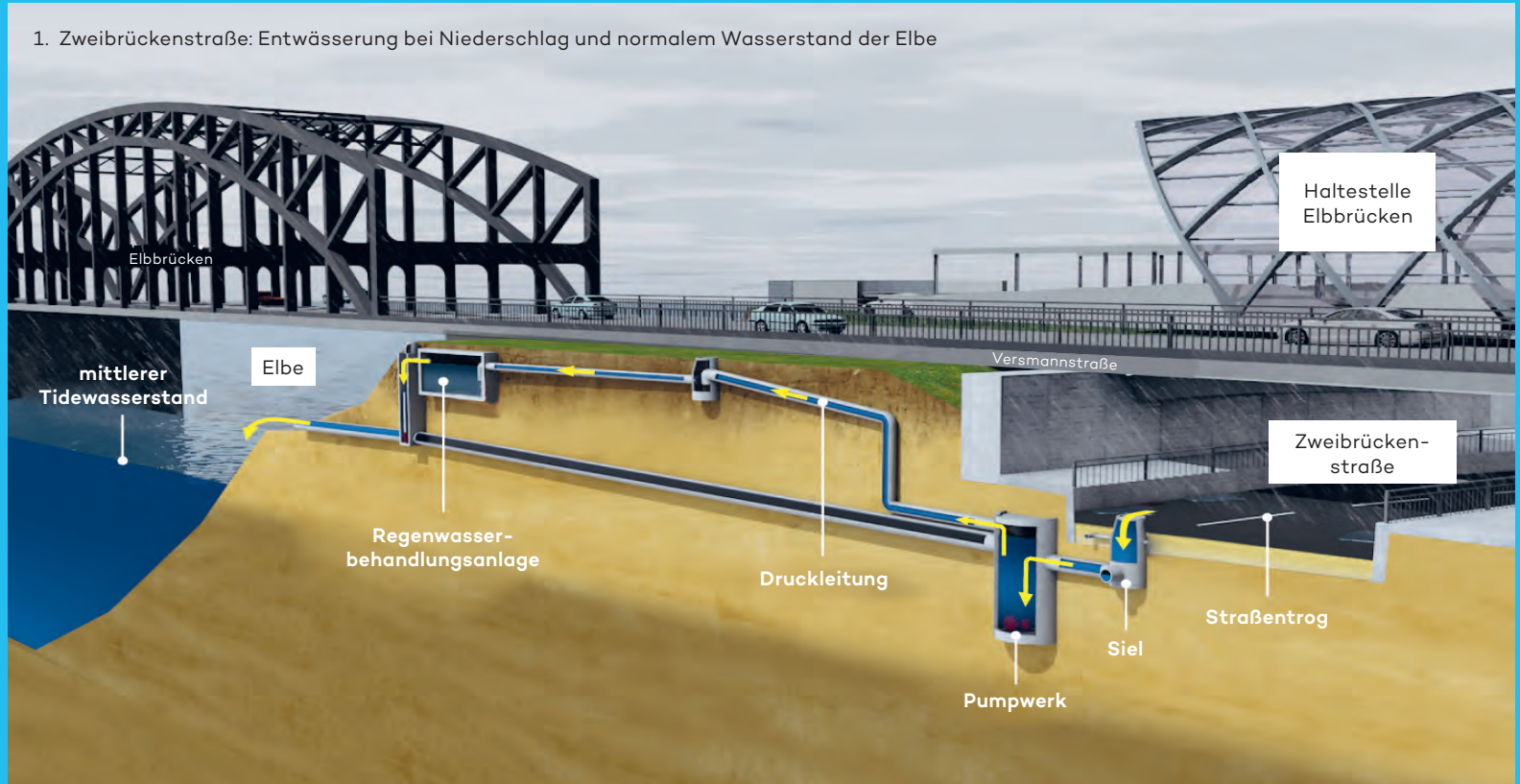
2013: Schnitt durch die Versmannstraße Visualisierung: Christian Eisenberg



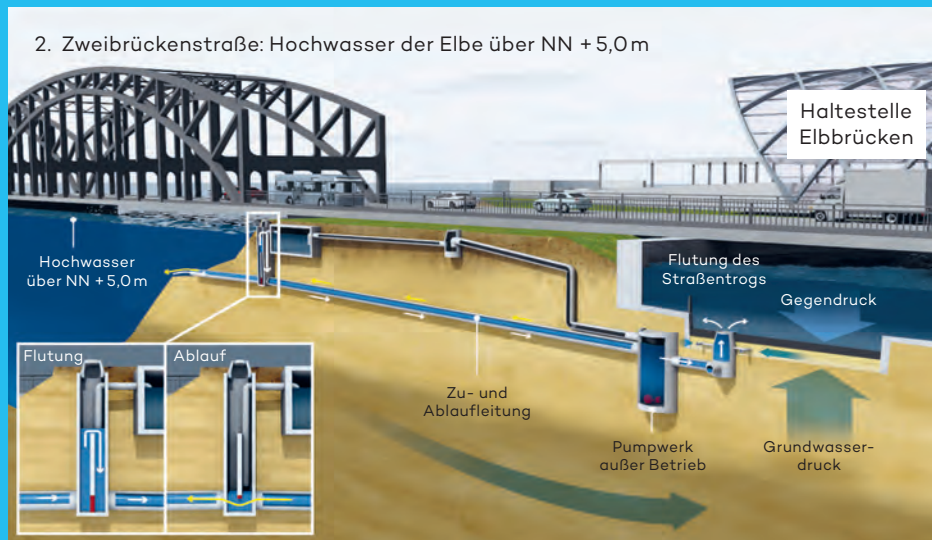
2014: Aufbau des steilen Himmelsbergs im Baakenpark Visualisierung: Christian Eisenberg



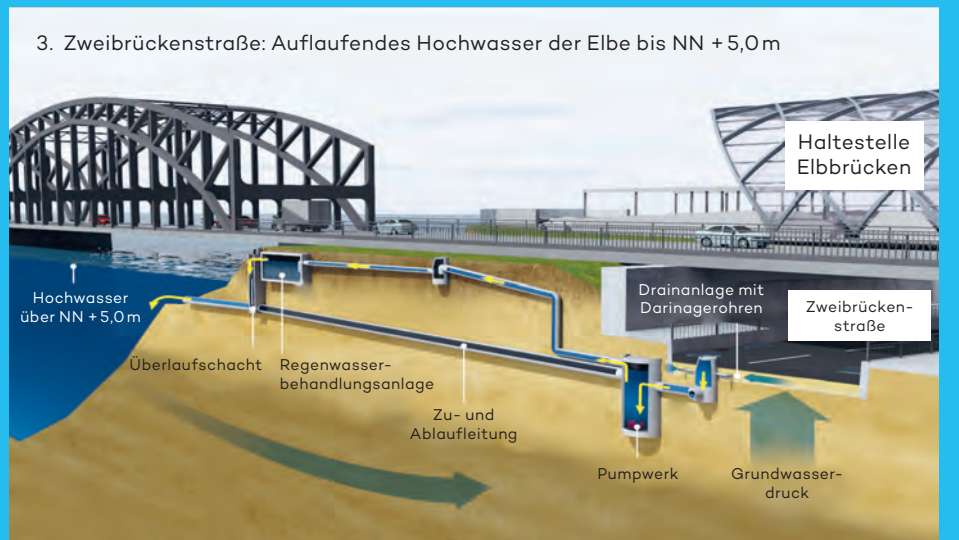
2021: Der derzeit im Bau befindliche Fußgängertunnel unter den Bahnschienen wird die U-Bahnstation HafenCity Universität an der Versmannstraße mit dem Sportgelände am Oberhafen verbinden Visualisierung: Christian Eisenberg



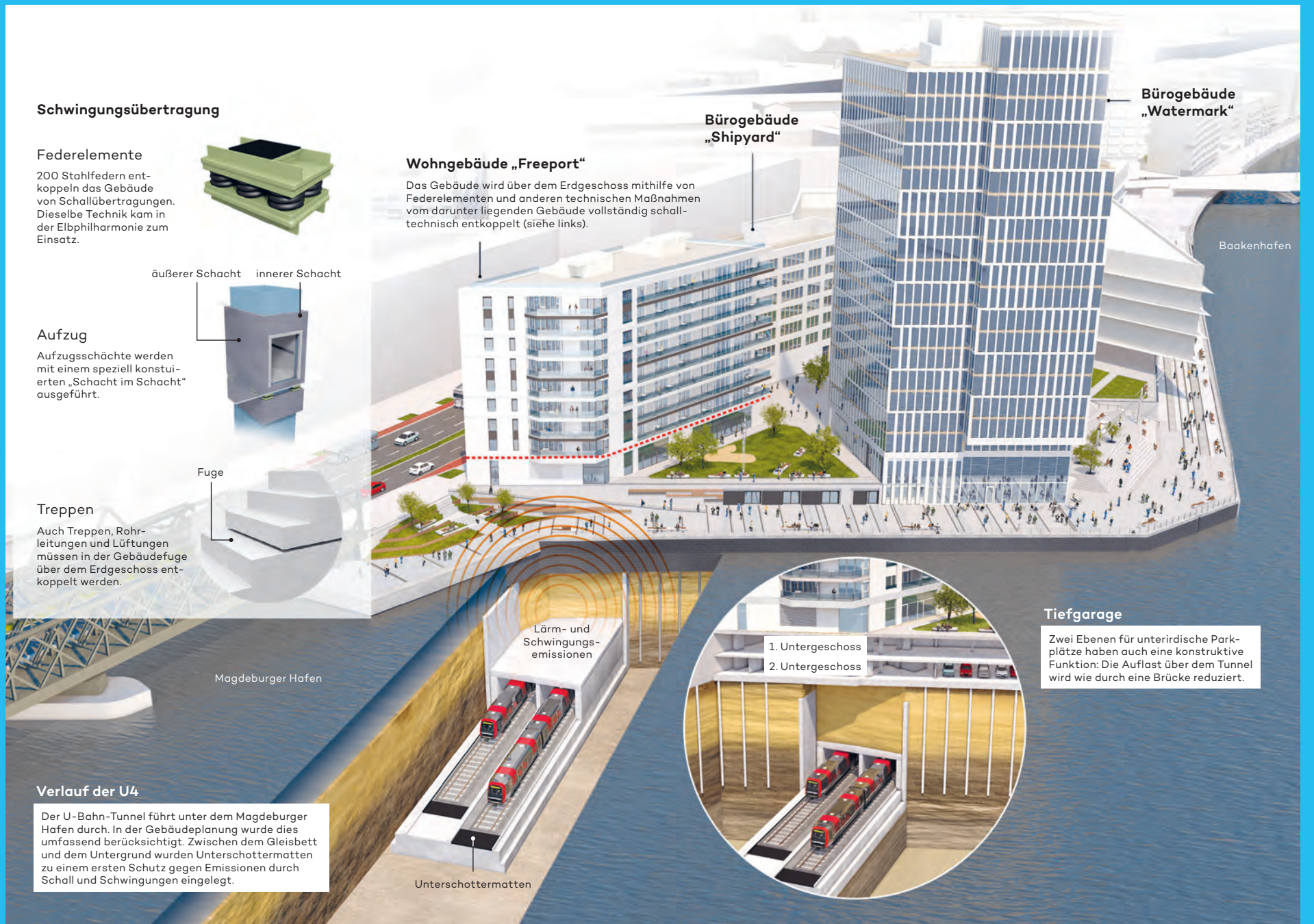
2018: Über ein ausgeklügeltes System wird das Regenwasser an der tiefliegenden Zweibrückenstraße abgeführt Visualisierung: Christian Eisenberg



Visualisierung: Christian Eisenberg



Visualisierung: Christian Eisenberg



2017: Über dem Tunnel der U4 erhebt sich das Gebäudeensemble rund um den Turm „Watermark“ am Magdeburger Hafen Visualisierung: Christian Eisenberg

Stadt & Nachhaltigkeit



↑
Zehntausende folgten in Hamburg dem Aufruf zur Fridays-for-Future-Demonstration im September 2021.
Foto: Florian Quandt

»Hamburg braucht das 365-Euro-Ticket – für alle«

Maia Stimming ist 16 Jahre alt und engagiert sich seit zwei Jahren bei Fridays for Future Hamburg. Sie besucht die 11. Klasse des Gymnasiums Othmarschen und absolviert nebenbei ein Junior-Studium in Geografie an der Universität Hamburg

Um das 1,5 Grad Ziel einzuhalten und Klimaneutralität bis 2035 zu erreichen, verlangt Fridays for Future von der Politik eine Vielzahl von Maßnahmen. Dabei appelliert ihr auch an die Hamburgische Bürgerschaft und den Senat. Was sind eure zentralen Forderungen?

Maia Stimming Über allem steht die Forderung, dass Hamburg seinen Beitrag leisten soll, um die 1,5-Grad-Grenze einzuhalten, was eben heißt, dass wir bis 2035 klimaneutral werden müssen. Das bedeutet auch, dass der Hamburger Senat ein 1,5-Grad-konformes Restbudget für den CO₂-Ausstoß festlegen muss. Das Ziel der Klimaneutralität betrifft alle Bereiche: Gebäudesektor, Energiesektor und Verkehr. Hier fordern wir zum Beispiel einen sofortigen Baustopp von Autobahnen und dass der ÖPNV ausgebaut wird, die Innenstadt autofrei wird und mehr Fahrradstraßen ausgebaut werden.

Ihr wollt also ganze Straßenzüge für den Autoverkehr sperren, ähnlich wie den Jungfernstieg, der vergangenes Jahr umgestaltet wurde?

Maia Stimming Der Jungfernstieg ist ja nicht autofrei, sondern nur autoreduziert – Taxen und Busse dürfen weiterhin durchfahren. Das ist auch sinnvoll, da wir die Busse für den öffentlichen Nahverkehr brauchen. Ein ähnliches Projekt in Ottensen wurde im vergangenen Jahr leider erstmal gekippt. Dabei fand ich den Pilotversuch toll. Wir brauchen viel mehr autoreduzierte Straßen, das bietet mehr Lebensqualität und verursacht auch viel weniger Lärm.

Wie bewegst du dich denn am liebsten von A nach B?

Maia Stimming Auf Strecken unter zehn Kilometern mit dem Fahrrad. Jetzt im Winter wird es zu kalt, dann nehme ich Bus und Bahn. Auto fahre ich eigentlich nie, höchstens wenn ich nicht in Hamburg bin und zum Beispiel meine Großeltern besuche. Aber ich bin da auch in

einer recht privilegierten Situation. Meine Familie kann sich meine Jahreskarte für den ÖPNV leisten. Das gilt aber nicht für alle Menschen – und das wollen wir ändern.

Ihr sagt, es braucht ein Konzept, das den ÖPNV für alle finanzierbar macht. Und das gibt es ja auch schon: In Wien zum Beispiel kann für einen Jahresbeitrag von 365 Euro jeder die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen.

Maia Stimming Ja, wir brauchen auch für Hamburg das 365-Euro-Ticket. Denn jetzt ist es für Familien mit niedrigem Einkommen einfach zu teuer. Der ÖPNV darf auch nicht komplett kostenlos sein, denn die Fahrer:innen müssen ja ein vernünftiges Gehalt bekommen. Aber ein Ticket darf einfach nicht so viel kosten wie jetzt gerade.

In Hamburg sind derzeit rund 799.000 Pkws angemeldet. Kannst du dir erklären, warum wir so am Auto hängen?

Maia Stimming Natürlich ist Deutschland eine Auto-Nation. Das Auto ist einfach ein Statussymbol und Hamburg eine verhältnismäßig reiche Stadt. Hier haben Familien zum Teil auch zwei oder noch mehr Autos und der SUV gehört dazu. Wahr ist aber auch, dass Hamburg in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts zur autogerechten Stadt umgebaut wurde. Das merkt man heute überall: Für Autos ist immer Platz, für Fahrräder wird gerade erst Platz geschaffen. Es ist natürlich schön, dass sich das langsam ändert, aber das hätte viel früher passieren müssen. Sodass es von Anfang an attraktiver gewesen wäre, nicht das Auto zu nutzen, sondern Fahrrad oder ÖPNV.

Welche Städte könnte sich Hamburg in dieser Hinsicht zum Vorbild nehmen?

Maia Stimming Natürlich sind die klassischen Fahrradstädte, wie in den Niederlanden, Vorbilder. Da ist eher das eigene Fahrrad das Statussymbol

als das Auto. Und Kopenhagen ist auch weit vorn. Die Stadt will ja schon 2025 klimaneutral werden. Da sollte sich Hamburg wirklich etwas anschauen. Gerade wenn der Erste Bürgermeister verkündet, dass Hamburg die erste klimaneutrale Metropole Europas werden soll und im Klimaschutzgesetz 2050 steht – das passt einfach nicht zusammen.

Wie hast du die Reaktionen der Politik auf eure Forderungen bisher wahrgenommen?

Maia Stimming Die Forderungen haben wir im August 2019 aufgestellt – am Anfang gab es einige Gespräche mit der Politik, die sind aber recht schnell im Sande verlaufen. Im September 2020 haben wir dann ein Klima Camp aufgebaut und über ein Jahr lang 24/7 dort gestreikt, aber es passierte immer noch nicht viel. Das macht natürlich wütend. Da fragt man sich: Was soll das? Wollt ihr uns veräppeln? Gerade, weil das Bundesverfassungsgericht vor kurzem geurteilt hat, dass 2050 zu spät ist. Wir brauchen Klimaneutralität bis spätestens 2035.

Der Klimawandel hat viele Auswirkungen, vielleicht auch auf das Entstehen von Pandemien. Durch Corona sind in vielen deutschen Innenstädten verstärkt Ladenflächen und teils ganze Kaufhäuser freigeworden, auch in Hamburg. Wie könnten diese deiner Meinung nach genutzt werden?

Maia Stimming Da gibt es natürlich tausend Möglichkeiten, gerade in der Innenstadt. Ich fände es sinnvoll, daraus bezahlbaren Wohnraum zu machen. Für die Menschen, die in Deutschland am meisten unter der Klimakrise leiden. Menschen mit wenig Geld sind von vielfältigen Problemen betroffen und die Klimakrise macht vieles noch schlimmer. Hitze ist schwerer zu ertragen, wenn man zu zehnt in ein paar Räumen aufeinander hockt. Daher sollten solche Flächen auch nach sozialen Kriterien vergeben werden.

Zu den detaillierten Forderungen für Stadtentwicklung und vielen anderen Themen siehe:

www.fridaysforfuture.de



←
Gemeinsam mit Fridays for Future fordert Maia Stimming Klimaneutralität bis spätestens 2035 Foto: Miguel Ferraz

Umnutzung in Städten ist eine Sache, das Bauen neuer Gebäude eine andere. Wie steht ihr dem Thema Neubauten gegenüber?

Maia Stimming Letzten Endes geht es ja darum, Ressourcen zu sparen. Wenn ich mir die HafenCity anschau: Da mussten viele neue Häuser gebaut werden, weil eben vorher keine Altbauten da waren, die man hätte sanieren können. Aber Konzepte, wo zum Beispiel recycelte Baumaterialien benutzt werden, sind extrem sinnvoll und sollten dringend überall umgesetzt werden. Genau wie der Einsatz von Zertifizierungslabels. Wenn aber schon Gebäude da sind, müssen die auch genutzt werden und nicht abgerissen, wobei das ganze Material entsorgt wird, nur um daraufhin neue Gebäude mit klimaschädlichem Zement hochzuziehen. Deswegen fordern wir eine energetische Sanierung des Gebäudebestandes bis 2035.

In der Debatte um energetische Sanierung wird häufig auf die hohen Kosten verwiesen, zumal oft nicht klar ist, ob Vermieter:innen oder Mietende dafür aufkommen.

Maia Stimming Gerade bei diesem Thema sollte klar sein, dass der Staat unterstützen muss, weil es untragbar ist, dass die Mieten noch weiter steigen. Aber dieses „Mimimi“ (steht für mimosenhaftes Verhalten, Anm. d. Red.) bei Kostenfragen ist generell der falsche Ansatz. Es ist glasklar: Wenn wir jetzt kein Geld ausgeben, um – plakativ gesagt – die Welt zu retten, dann wird die Welt uns das später heimzahlen und zwar doppelt und dreifach. Nehmen wir die Flutkatastrophe diesen Sommer, die Schäden in Höhe von mehr als 29 Milliarden Euro verursacht hat. So etwas wird häufiger passieren: Dürren, Nahrungsmittel-Ausfälle und so weiter. Da kommen immense Kosten auf uns zu. Und wir stehen natürlich auch in der Verantwortung anderen Ländern zu helfen. Da muss jetzt einfach Geld ausgegeben werden, damit es später überhaupt noch Leben gibt. Es gibt keine Wirtschaft auf einem toten Planeten.

Interview:
Melanie Kausch

Grußwort



↑
Stadtentwicklungssenatorin Dr. Dorothee Stapelfeld
Foto: Daniel Reinhardt/Senatskanzlei Hamburg

Vom Geheimprojekt zum Juwel

Wie Hamburgs Senatorin für Stadtentwicklung und Wohnen den politischen Coup der HafenCity erinnert – und die Menschen, die ihn prägten

Als vor fünf Jahren im Rahmen einer kleinen Feier Prof. Gert Kählers spannendes Buch „Geheimprojekt HafenCity“ vorgestellt wurde, erinnerten wir uns gemeinsam an die Anfänge dieses wohl bedeutendsten Meilensteins der Hamburger Stadtentwicklung in den vergangenen Jahrzehnten.

Alles begann mit dem politischen Coup, den Hamburgs Bürgermeister Voscherau am 7. Mai 1997 anstieß, nach langen vertraulichen Vorgesprächen: In einer Rede im Übersee-Club beschrieb er seinem erstaunten Publikum „ein großes, ganz konkretes Projekt des Stadtumbaus, das sicher zwei, drei Jahrzehnte des neuen Jahrhunderts in Anspruch nehmen wird“. Große, treffende Worte, und in der Zeitperspektive von der späteren Realität sogar noch eingeholt, denn die HafenCity steht inzwischen, zu Beginn des dritten Jahrzehnts ihrer Geschichte, vor der Vervollendung.

Doch nicht nur die Größe des Vorhabens beeindruckte damals wie heute. Das Projekt berührte zugleich ein Spannungsverhältnis zwischen Hafengrenze und Innenstadt. Wie heikel das war, räumte Henning Voscherau erst später vor der Hamburgischen Bürgerschaft ein; entsprechend waren die Reaktionen. Auf seine eher vorsichtig beschwichtigende Skizzierung des Vorhabens „HafenCity“ antwortete der Redner der oppositionellen Christdemokraten Ole von Beust mit dem Urteil „Voscheraus Vision sei, kein mutiger Tabubruch“, sondern vielmehr ein alter Hut, gar ein „Wolkenkuckucksheim“. Heute können wir über beides lächeln, und dieses in seiner Art beispiellose, hervorragend gelungene Stück neues Hamburg strahlt umso leuchtender. Vor allem aber: Viele Tausend Menschen fanden in der HafenCity eine Heimat zum Wohlfühlen.

Über fast den gesamten Entwicklungszeitraum stand mit Prof. Jürgen Bruns-Berentelg ein Mann an der Spitze der HafenCity GmbH, der sich mit großer Expertise und nie nachlassender Leidenschaft diesem und weiteren wichtigen Projekten widmete. Er wie auch Geschäftsführer Giselher Schultz-Berndt gehen nun in den Ruhestand, und ihnen beiden gilt unser aller tief empfundener Dank für ihren Anteil an einem städtebaulichen Juwel, das noch viele Jahrzehnte das Gesicht unserer schönen Stadt mitprägen wird.

Können Städte Antworten zum Klimaschutz liefern? Hamburgs Senator für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft Jens Kerstan ist gespannt, wie es in der HafenCity weitergeht

Weg von den blinden Flecken

Vor 20 Jahren hat Hamburg mit der HafenCity einen Aufbruch gewagt. Die Aufgabe war gigantisch: Aus einem „blinden Fleck“ mit alten Hafenanlagen und Industriehallen einen Ort zum Leben und Arbeiten komponieren. Und das möglichst nachhaltig. Heute macht die HafenCity vor, wie wir unsere Städte weiterentwickeln können und liefert auch Antworten auf die vielen Fragen im Klima- und Umweltschutz. Von der effizienten Flächennutzung über ressourcenschonendes Bauen und moderne Mobilität bis zu nachhaltigen Energielösungen: Die HafenCity hat jede Menge frischen Wind in die ökologische Stadtentwicklung gebracht. Pionier war der Stadtteil mit seinem Umweltzeichen HafenCity, dem deutschlandweit ersten Zertifizierungssystem für nachhaltiges Bauen. Das Umweltzeichen hat Standards für Gebäude gesetzt – zum Beispiel für den Einsatz umweltschonender und inzwischen auch recycelbarer Materialien, für Energieerzeugung aus regenerativen Quellen und nachhaltigem Betrieb. In den neuen Quartieren sind heute emissionsarme Wärmeenergiekonzepte und vielfältige Mobilitätsangebote so selbstverständlich wie die steife Brise

an der Elbe. Kurze und attraktive Wege, am besten direkt am Wasser – so macht es Spaß, zu Fuß oder per Rad unterwegs zu sein. Carsharing-Konzepte und eine gute Anbindung an Bus und Bahn machen das eigene Auto überflüssig. Und: Die HafenCity wird immer grüner. Rund 2.000 Straßenbäume sorgen für gutes Klima, in den vielen Parks lässt sich wunderbar spazieren gehen und Sport treiben.

Seit dem ersten Rammschlag ist in der HafenCity Großes gelungen. Den Macherinnen und Machern, allen voran Prof. Jürgen Bruns-Berentelg und Gisela Schultz-Berndt, möchte ich zu diesem Jubiläum herzlich gratulieren und Danke sagen. Ich bin gespannt, wie hier Hamburg unter Dr. Andreas Kleinow und Theresa Twachtman weiterentwickelt wird, etwa mit dem deutschlandweit höchsten Holzhaus. Die Kräne in der HafenCity werden sich noch ein paar Jahre drehen, bis sich Hamburg ganz seinem großen Strom geöffnet hat. Die Herausforderungen für den Klima- und Umweltschutz werden dabei nicht kleiner. Für die folgenden Etappen wünsche ich weiter Mut, Innovationsfreude und gutes Gelingen.



↑ Senator Jens Kerstan, Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft
Foto: F. Besser / Senatskanzlei Hamburg

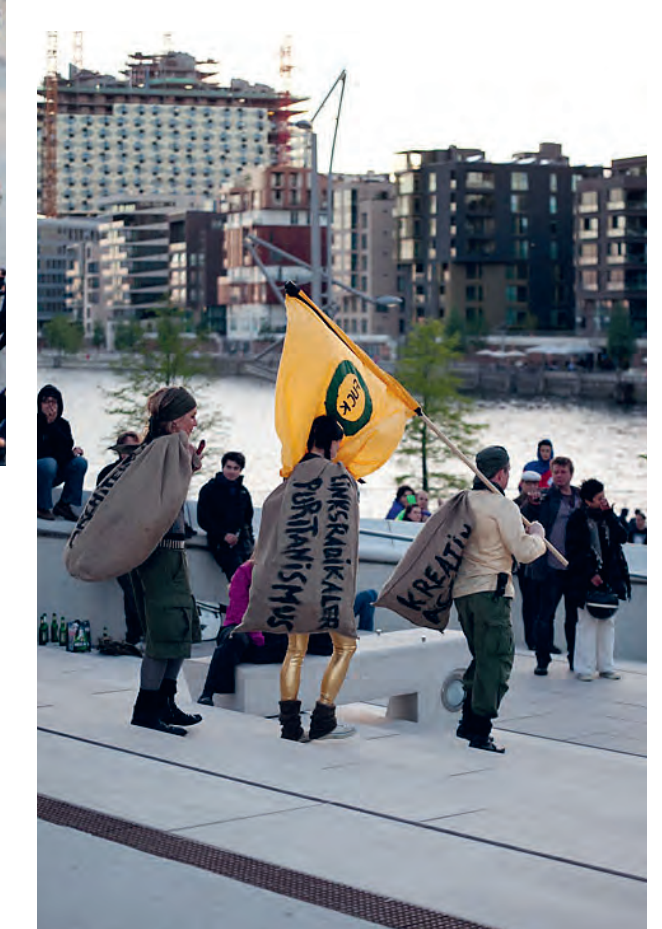


← Kinder bei der Eröffnungsfeier des Baakenparks 2018
Foto: Miguel Ferraz

Die HafenCity als politische Bühne: Wahlkampfveranstaltung der SPD 2009 Foto: Thomas Hampel



Manche Anwohner:innen waren nicht begeistert über den Anblick des Punk-Musicals mitten in der HafenCity
Foto: Veranstaltungsarchiv HafenCity Hamburg GmbH



Gelber Planet, grüner Planet

Ist die HafenCity ein Viertel für Bessergestellte? Oder ein Labor für Stadtentwicklungsfragen? Leider weder noch. Von Christoph Twickel

„Die HafenCity ist ein kleiner gelber Planet“ schrieb die ZEIT vor 12 Jahren anlässlich der Bundestagswahl 2009. 27,5 Prozent der Wählerinnen und Wähler in Hamburgs neuem Stadtteil hatten damals bei der FDP ihr Kreuz gemacht. Nicht mal 2.000 Menschen wohnten seinerzeit in der HafenCity, das Wahlergebnis passte nahtlos in das Gesamtbild, das auch ich mir von Hamburgs Retortenstadtteil machte: Ein Ort, in dem sich Bessergestellte Designerwohnungen mit unverbaubarem Elbblick kaufen, an den die unteren Schichten nur als Reinigungs- oder Servicekräfte gelangen. Die HafenCity ist ein Stadtviertel, das auf die „Bedürfnisse der etablierten Unternehmen der Kreativwirtschaft zugeschnitten“ sei, heißt es in einer Studie aus den späten nuller Jahren. Im Schatten des Marco Polo Towers führte ich 2010 mit dem Performancekollektiv Schwabinggrad Ballett das Straßen-Musical „Business Punk City“ auf, ein Spottspektakel auf die Ideologie der „Creative City“, die seinerzeit auch in Hamburg Oberwasser hatte. Am nächsten Tag beschwerte sich ein Anwohner vom Kaiserkai per Mail bei der zuständigen HafenCity GmbH: „Dies war kein normales Konzert mit Musik zur Freude der Anwohner (...) Müssen Sie solche Veranstaltungen, die sich gegen uns Anwohner und unsere Lebenseinstellungen richten genehmigen? Wenn ich sowas im Freundeskreis und befreundeten Unternehmern erzählt, dann will keiner von denen mehr hierherziehen.“

Das Bild hat sich gewandelt

Heute sind die Grünen in der HafenCity die stärkste Partei. Sie haben bei der letzten Bundestagswahl mit 28 Prozent sogar mehr Stimmen bekommen als seinerzeit die Gelben. Vielleicht sind die Grünen, wie Jutta Ditfurth einst sagte, einfach eine FDP mit Fahrrad. Das hieße, dass einige der FDP-Wähler:innen in der HafenCity ihren SUV verkauft hätten und jetzt für ein lastenradfreundliches Viertel kämpfen.

Vielleicht liegt es auch an den Baugemeinschaften, die im Laufe der Jahre in die HafenCity gezogen sind – deren Klientel speist sich eher aus dem mittelständisch-ökologischen Milieu. Jedenfalls sind die Bewohner:innen des Stadtteils heute weniger für den Schutz ihrer Lebenseinstellungen als für den Schutz der Umwelt zu haben. Bei einer Demonstration im Spätsommer 2021 – angeblich die erste seit Existenz der HafenCity – forderten Anwohner:innen gar, ein brachliegendes Baufeld solle unbebaut bleiben, schon wegen des Klimawandels. Man solle es in einen Park umwandeln. Eigentlich sollte hier Gruner & Jahr sein neues Flaggschiff-Verlagshaus bauen, aber wer braucht noch *flagship architecture* im Zeitalter von Homeoffice? Klimaschützer:innen versuchen Bürobauten in der HafenCity zu verhindern: Als ich mit dem inzwischen ehemaligen HafenCity-Chef Jürgen Bruns-Berentelg, an sich ein sehr unaufgeregter Typ, darüber sprach, sah ich den Anflug einer Zornesfalte auf seiner Stirn: Das sei doch nicht klimafreundlich, argumentierte er, wenn man an einem ohnehin schon verdichteten Ort darauf verzichte, Arbeitsplätze zu schaffen. Schließlich müsse dann anderswo womöglich eine heute unversiegelte Grünfläche dran glauben, damit die Arbeitsplätze entstehen.

Für jedes Gebäude eine Streuobstwiese?

Der Streit erinnert mich an eine Diskussion, die ich mit dem Stadtsoziologen Jens Dangschat vor rund zehn Jahren hatte, als wir durch die HafenCity spazierten. Dangschat, eigentlich ein ausgewiesener Gentrifizierungs-Kritiker, war dagegen, in der HafenCity Sozialwohnungen zu bauen. Die Stadt solle die Grundstücke lieber so teuer wie möglich vermarkten – mit dem eingenommenen Geld könne sie in anderen Stadtteilen deutlich mehr Sozialwohnungen bauen. Hätte sich Dangschats Argument durchgesetzt, wäre oben zitierter Kaiserkai-

Anwohner mit seinen Unternehmerfreunden wohl unter sich geblieben. Doch seit 2011 hat die Stadt wieder eine sozialdemokratisch geführte Stadtregierung. Und die wollte auch in der HafenCity durchsetzen, dass ein Drittel Sozialwohnungen entsteht. Deshalb wohnen hier – Stand Ende 2018 – inzwischen so viele Empfänger:innen von Arbeitslosengeld wie im Stadtteil Sternschanze und fast doppelt so viele wie in Ottensen. Wäre es sozialer, wenn die Stadt von dem Geld in Billstedt oder Finkenwerder dreimal so viele Sozialwohnungen baute? Ähnliche Fragen stellen sich bei der Debatte um mehr oder weniger Grünflächen in der HafenCity: Sollten wir, um anderswo unversiegelte Flächen zu schützen, den neuen Stadtteil so dicht wie möglich bebauen? Und müsste man dann nicht für jedes Gebäude in der HafenCity anderswo ein Feuchtbiotop oder eine Streuobstwiese unter Naturschutz stellen? Andererseits: Hat die HafenCity-Bewohnerschaft nicht auch ein Anrecht auf einen lokalen Beitrag zum Klimaschutz? Wer zugunsten des Lastenrads auf den SUV verzichtet, möchte ja nicht in einer Asphaltwüste wohnen.

All diese Auseinandersetzungen laufen im Kern auf eine Entscheidung hinaus: Soll die HafenCity als Teil eines Gesamtkonzeptes Stadt bestimmte Funktionen übernehmen? Oder soll sie Modellcharakter haben, idealtypisch sein? Man ahnt es: Im wirklichen Leben gewinnt mal diese, mal jene Alternative – je nach politischer Konjunktur, Parteienproporz und Beschwerdemacht der Anwohnerschaft. Die HafenCity ist kein Labor, hier wohnen keine Versuchsratten, sondern echte Menschen – und auch die politischen und wirtschaftlichen Lobbykräfte, die hier walten, sind real. Natürlich: Die Idee eines Stadtteils, in dem grundsätzliche Fragen diskutiert werden, in dem nach reiflicher Überlegung alles richtig gemacht wird – wie schön wäre das!

Mit der HafenCity hat Hamburg Anschluss an wegweisende städtebauliche Entwicklungen in England, den Niederlanden, den USA und Asien gefunden – und sogar vieles besser gemacht. Von Katrin Loosen, Präsidentin der Hamburgischen Architektenkammer

Den Städtebau zum Leben erweckt

Die HafenCity war und ist innovativ auf gleich mehreren Feldern: Da wäre zunächst einmal die Gründung eines städtischen Unternehmens (GHS, später HafenCity Hamburg GmbH), das für die Umsetzung des gigantischen Projekts zuständig ist. Es war eine richtige Entscheidung, weil schnell deutlich wurde, dass ein solch außerordentliches Stadtentwicklungsprojekt nicht innerhalb der vorhandenen behördlichen Strukturen und mit dem vorhandenen Personal realisierbar ist. Und genauso richtig war es, mit Jürgen Bruns-Berentelg und Giselher Schultz-Berndt zwei Personen in die Geschäftsführung zu berufen, die mit immobilienökonomischen und volkswirtschaftlichem Sachverstand das Projekt umsetzen.

Beide haben aber von Beginn an dafür gesorgt, dass die HafenCity nicht nur ein ökonomischer, sondern vor allem auch ein urbanistischer Erfolg wurde, um den uns heute viele Städte beneiden. Die Voraussetzungen waren mit dem wegweisenden Städtebaukonzept von Kees Christiaanse und ASTOC sicher sehr gut, aber ein städtebaulicher Entwurf, ein Masterplan ist eben erst einmal nur Papier – sie müssen zum Leben erweckt, ihre Leitideen auch in die Praxis umgesetzt werden. Es ist der Verdienst von Jürgen Bruns-Berentelg und Giselher Schultz-Berndt, die richtigen Bauherren für dieses ambitionierte Projekt gefunden und Planer:innen zu höchsten Leistungen angetrieben zu haben.

Allein die Entscheidung, für jedes Bauprojekt einen Wettbewerb obligatorisch zu machen, war ein großer Dienst an der Baukultur. Dass an den Straßen und Promenaden heute belebte Erdgeschosszonen zu finden sind, ist auf entsprechende Vorgaben bei der Grundstücksvergabe und der baulichen Planung zurückzuführen – etwa die Auflage, fünf Meter hohe Erdgeschosse einzuplanen, die sich für Geschäfte und Gastronomie eignen. Die hohe Qualität der Frei- und Grünräume der HafenCity, die allenthalben zum Verweilen und Treffen einladen, sind hoffentlich Hamburg ein Ansporn, mehr aus seinen oft stiefmütterlich behandelten Straßenräumen, Plätzen und Grünanlagen zu machen. Gerade die Corona-Epidemie hat noch einmal gezeigt, wie wichtig das ist.

Eine Zäsur

Der Wille, im neuen Stadtteil wo immer möglich eine kleinteilige, feinkörnige Mischung von Funktionen zu erzeugen, war seinerzeit, Anfang des Jahrtausends, noch eine Zäsur. Heute ist sie Vorbild für zahlreiche andere Stadtentwicklungsprojekte. Die Einführung eines eigenen Zertifizierungssystems für nachhaltiges Bauen führte dazu, dass Gebäude nicht nur schön anzusehen sind, sondern auch Vorzeigeprojekte bei Ökologie, Ressourcenschonung, CO₂-Vermeidung wurden und werden – man denke nur an die ehemalige Unilever-Zentrale, den Greenpeace-Sitz oder das noch zu realisierende Holzbau-Hochhaus „Roots“.

Neu war und ist sicherlich auch, nicht an einem einmal beschlossenen Plan dauerhaft festzuhalten, sondern flexibel zu bleiben, ihn anzupassen an sich ändernde Zeiten und Entwicklungen. Es war eine weise Entscheidung, den Masterplan 2010 für die östlichen Bereiche der HafenCity grundlegend zu überarbeiten mit dem Ziel, diese Quartiere städtischer, dichter und sozial gemischter zu gestalten.

Eine Herkulesaufgabe

Stadt- und Immobilienentwicklung in diesen Dimensionen ist niemals nur eine Einzelleistung. Jürgen Bruns-Berentelg und Giselher Schultz-Berndt haben in der HafenCity GmbH ein exzellentes Team aufgebaut, das in den vergangenen zwei Dekaden die Herkulesaufgabe der Realisierung eines neuen innerstädtischen, international beachteten Stadtteils bravourös bewältigt hat. Wie sehr diese Expertise und Erfahrung geschätzt wird, zeigt sich auch daran, dass die HafenCity GmbH neue große Aufgaben übertragen bekommen hat: die Entwicklung und Realisierung weiterer großer Projekte wie den Grasbrook, den Billebogen und die Science City Hamburg Bahrenfeld. Doch am Ende kommt es eben auf die Personen an der Spitze an, die die Maßstäbe setzen, Leitlinien entwickeln und auf die hohe Qualität in der Umsetzung drängen.

Zur vertieften Auseinandersetzung

Diskussionspapiere zur HafenCity

2020 „Wohnalltag in der HafenCity“

Wie sehen Lebensentwürfe, Alltagsmuster und Nachbarschaften in der zentralen HafenCity aus? Die Studie von Prof. Dr. Marcus Menzl und Toralf González beleuchtet auf Basis einer Interviewreihe mit Bewohner:innen Zuzugsmotive und Lebensentwürfe.

2014 „Identität, Nachhaltigkeit und Urbanität“

Das Diskussionspapier von Prof. Jürgen Bruns-Berentelg geht der Frage nach, wie sich die über den Masterplan hinausreichenden Perspektiven der HafenCity-Entwicklung charakterisieren lassen.

2010 „Reurbanisierung?“

Die Rückkehr des Wohnens in die Innenstadt bot am Beispiel der HafenCity den Anlass für diese Untersuchung. Prof. Dr. Marcus Menzl führte die Interviewserie mit Bewohner:innen und wertete sie aus.

Visualisierung: rock&stars digital GmbH



Katrin Loosen, Präsidentin der Hamburgischen Architektenkammer Foto: Berry Behrendt

Ohne die beherrliche, erfolgreiche Arbeit von Jürgen Bruns-Berentelg und Giselher Schultz-Berndt wäre die HafenCity heute nicht der innovative, urbane und lebenswerte Stadtteil an der Elbe, den wir alle uns einst erhofften. Danke dafür!



Zeitkarussell

Vorher – Nachher



1. Der Kaispeicher A auf der Kehrriederspitze 2010 Foto: Markus Dorfmueller | 2. Der Kaispeicher A mit Elbphilharmonie und Touristen 2021 Foto: Thomas Hampel
3. Blick vom Michel 1980: Hinter dem Zollkanal sieht man die Speicherstadt sowie die damaligen Hafen- und Industrieanlagen Foto: Thomas Haas
4. Blick vom Michel 2021 Foto: Miguel Ferraz | 5. Das Baakenhafenquartier mit Wohnbebauung und Frachtschiff im Vordergrund; weiter hinten die MS Stubnitz Foto: Tomas Hampel

Innovation & Exzellenz



↑ HCU-Professorin Gesa Ziemer und HCH-Vorsitzender Dr. Andreas Kleinau Foto: Stefan Groenveld

Die Grenzen verlagern sich sehr schnell

Städte gelten von jeher als Orte des Fortschritts. In verschiedenen Epochen wurde jedoch Verschiedenes darunter verstanden: Freiheit, soziale Mobilität, Hygiene, ökonomische Unabhängigkeit... Welche Facetten sind aktuell besonders wichtig für die Debatte und wie wirken sie sich auf die Stadtentwicklung aus? Ein Interview mit Gesa Ziemer, Professorin für Kulturtheorie und Direktorin des City Science Lab an der HafenCity Universität und Dr. Andreas Kleinau, Vorsitzender der Geschäftsführung der HafenCity Hamburg GmbH

Freiheit, soziale Mobilität, Hygiene, ökonomische Unabhängigkeit... Welche Fortschrittsthemen sind aktuell besonders wichtig für die Debatte und wie wirken sie sich auf die Stadtentwicklung aus?

Gesa Ziemer Wir leben in einer sehr technologisierten Gesellschaft. Gerade in Städten haben wir so viele Daten zur Verfügung wie nie zuvor. Und in gewisser Weise ist dies eine andere Situation als früher, weil sich vieles im Unsichtbaren wandelt. Im Zeitalter der Industrialisierung sah man plötzlich überall Fabriken. Da dampfte und rauchte es und man wusste, da muss man hingehen zum Arbeiten. Die Strukturen heute beruhen auf Datenströmen und -verarbeitung. Sie sind meist unsichtbar und wirken oft geisterhaft. Und das macht viele Menschen misstrauisch...

Andreas Kleinau Das ist definitiv ein großes Thema, das uns in den nächsten Jahren begleiten wird: Nicht nur den Prozess der Digitalisierung selbst zu gestalten, sondern auch Transparenz darüber herzustellen. In Deutschland sind wir eher pessimistisch, was zum Beispiel die Gefahr von Datenmissbrauch anbelangt. Viele Bürger:innen würden wahrscheinlich zunächst einmal gar nicht verstehen, wie immens wir in der Stadtentwicklung von Datenanalyse profitieren können.

Wie würden Sie es denn erklären?

Andreas Kleinau Es gibt zahlreiche Datenplattformen mit legal erhobenen, öffentlich verfügbaren und anonymisierten Daten etwa zum Mobilitätsverhalten und vielen anderen Routinen im städtischen Raum. Wenn wir diese Daten gut und verantwortlich auswerten, können wir Entwicklungen frühzeitig antizipieren und in die Planung einbringen. Eine riesengroße Chance, unsere Aufgabe wirklich vorausschauend anzugehen, wie es von uns gefordert wird!

Revolutionen machen Angst, auch die digitale...

Andreas Kleinau Vielleicht ist es nicht richtig, nur den Aspekt des radikal Neuen, Disruptiven in den Mittelpunkt zu stellen. Im Feld der Innovation geht es meines Erachtens oftmals einfach ums Mithalten, ums Nicht-Zurückfallen. Zum Beispiel wenn wir versuchen, bekannte Themen wie Mobilität oder Energieverbrauch mit besseren Mitteln zu lösen.

Gesa Ziemer Viel Technologie zum Vernetzen der Daten und damit auch von ganzen Städten ist schon vorhanden. Hamburg ist zum Beispiel eine Stadt mit einer sehr guten Dateninfrastruktur. Flächen- und Gebäudedaten und zunehmend auch Mobilitätsdaten sind hier in großem Umfang

zugänglich. Man kann sich auf städtischen Portalen detailliert ein Bild seines Quartiers machen: Welche Bäume gibt es und wo stehen sie? Welche Beteiligungsverfahren haben stattgefunden? Der nächste Schritt ist es, diese Daten klug zu vernetzen. Und wir brauchen bessere Datenvisualisierungen, sogenannte *data stories*, die diese Datenportale attraktiver und nutzerfreundlicher machen. Dann würde jeder rasch erkennen, was für eine Datenfülle uns erstens ohnehin bereits umgibt und wie man sie zweitens für sich nutzen kann.

Wo spielt sich Innovation in der Stadtentwicklung sonst noch ab?

Gesa Ziemer Städtische Daten werden mit Gebäudedaten verbunden, Städte und Regionen können sich besser vernetzen und ein großes Feld ist Smart-Housing: Überall entstehen Gebäude, die mit intelligenter Sensorik ausgestattet sind. Diese können dazu beitragen, den Energieverbrauch zum Beispiel in einer Wohnung zu reduzieren. Innovation heißt hier aber auch, dass sich Prozesse durch Datengebrauch ändern, es geht nicht nur um neue Technologien.

Andreas Kleinau Eine Frage, die uns sicher gerade alle bewegt, ist der Umgang mit Mobilität. Wie geben wir eine zeitgemäße Antwort auf die vorherigen Planungshypothesen der autogerechten Stadt?

Der Statistik zufolge ist der Trend zum Auto ungebrochen. 2019 erreichte die Auto-Dichte in Deutschland einen neuen Höchststand. In Hamburg stagnieren die Zahlen seit 2015 im Grunde. Machen wir uns mit der Mobilitätswende etwas vor?

Andreas Kleinau Wenn die Zahlen stagnieren, ist das ehrlich gesagt eigentlich schon mal schön. Die Prognosemodelle gingen in der Vergangenheit von immer weiter steigenden Verkehrszahlen aus. Wenn hier der erste Bruch entstünde, wäre das eine gute Nachricht. Aber es zeigt natürlich auch: Viele Menschen können sich einen Wandel ihres Mobilitätsverhaltens gar nicht vorstellen. Da gibt es emotionale Haltungen, die mit der Sachebene manchmal wenig zu tun haben.

Gesa Ziemer Forschungen zeigen, dass Mobilitätsverhalten sich ändert, wenn alternative Angebote vorhanden sind. In Helsinki gibt es beispielsweise eine App, über die man Fahrräder, Schiffe, ÖPNV und sogar Taxis kombiniert buchen kann. Das funktioniert gut, aber Helsinki hat auch nur ca. 600.000 Einwohner. Wir brauchen aber auch einer Bewusstseinsänderung. Wir können uns perspektivisch einfach nicht mehr so viel fortbewegen, wie wir es im Moment noch tun. Wir verbessern unser Mobilitätsverhalten nicht nur deshalb, weil wir in E-Autos investieren. Auch diese Autos verbrauchen viel Energie und wertvolle Ressourcen wie seltene Erden. Ich arbeite ja sehr stark international und ich kann die afrikanischen Länder verstehen, für die sich der Wettbewerb um solche Ressourcen wie eine neue Form von Kolonialisierung darstellt.

Nach dieser Logik wären innovative Orte wie Helsinki oder die HafenCity am Ende kein Vorbild, weil ihre Bedingungen zu speziell sind, um sich andernorts durchzusetzen.

Andreas Kleinau Ich glaube, man kann schon davon lernen. Man muss für die Übertragbarkeit allerdings vergleichbare Rahmenbedingungen herstellen. Gerade bei Mobilität ist das sehr schwierig, denken Sie nur an den Unterschied der Alltage in Städten und auf dem Land.

Gesa Ziemer Und es müssen viele Akteur:innen gemeinsam an diesem Projekt arbeiten. Nehmen Sie die östliche HafenCity: Die Wohnungen weisen nur 0,4 Parkplätze auf, also nicht mal einen halben Parkplatz pro Einheit. Ein Entwickler, der solche Gebäude plant, muss sich mit einem Mobilitätsanbieter zusammenschließen und überlegen: Okay, kann in der Tiefgarage ein Sharing-Dienst sein? Und was ist das dann für einer?

Andreas Kleinau Im Grasbrook gehen wir sogar auf 0,2 Parkplätze und halbieren also nochmal im Vergleich. Damit so etwas möglich wird, muss man allerdings die Bauherren und Bauherren verpflichten, sich an einem solchen Konzept zu beteiligen. Einzeln wären sie nicht hinreichend motiviert. Sie würden Marktnachteile in Kauf nehmen, ohne etwas zu erreichen. Der Markt funktioniert an solchen Stellen einfach nicht von allein. Er wird beispielsweise nie freiwillig ein Überangebot für künftige Mobilitätsformen kreieren. Das Überangebot wäre aber die Voraussetzung für das Vertrauen der Nutzer:innen, die sonst befürchten, um eine knappe Ressource kämpfen zu müssen. Daher braucht es an dieser Stelle Institutionen wie uns als Initiator und Rahmengerber.

Bedingt durch die Corona-Pandemie ist der Veränderungsdruck besonders auf die Innenstädte weiter gestiegen. Was sind vielleicht temporäre Phänomene, was wird sich langfristig auswirken?

Gesa Ziemer Langfristig geht es um die resiliente Stadt oder resiliente Quartiere. Solche Quartiere müssen so sein, dass ich mehr oder weniger alles dort finde, was ich brauche.

Sie müssen auf der Nachbarschaftsebene funktionieren, also sozial, aber auch ökonomisch und ökologisch sowie eine gute Versorgungsinfrastruktur haben.

Andreas Kleinau Corona hat uns gezeigt, dass einige Themen als Vorurteile nur noch in unseren Köpfen existierten. Wir alle haben gesehen, dass Home Office für viele Menschen möglich ist und nunmehr als echte Option in unsere Arbeitswelt eingezogen ist. Der Notstand der Pandemie hat hier etwas in Bewegung gesetzt, was uns sicher erhalten bleibt.

Gesa Ziemer Damit zusammen hängt das Nutzen von Flächen. Wir werden künftig weniger Büroflächen brauchen, zudem verändert sich der Handel in der Innenstadt. Wo am Tag eine Firma ihre Produkte präsentiert, könnte zum Beispiel am Abend eine Yoga-Schule oder ein Angebot für Jugendliche hinein gehen. Selbst Parkhäuser werden fürs Wohnen umgebaut.

Wo verläuft die ethische Grenze der Digitalisierung? In anderen Ländern scheinen beispielsweise Gesichtserkennung oder das Messen von Körpertemperatur im Stadtraum gesellschaftlich akzeptiert. Ist vor diesem Hintergrund ein gewisses Misstrauen nicht angebracht?

Gesa Ziemer Auch beim Smart-Housing kommen wir in ganz intime Bereiche rein. Stellen Sie sich vor, dass Sie sich morgens in Ihrem Bett drehen und der Sensor merkt, dass Sie wach werden. Gleich geht die Kaffeemaschine an und der Kühlschrank berichtet, dass leider die Milch fehlt. Mit Recht sagen manche, dass sie so etwas nicht wollen. Unethisch wäre auch, wenn Unternehmen, die in der Stadt Daten sammeln und für ihre Geschäftszwecke nutzen, nichts zurückgeben – selbst wenn diese Daten ganz legal erhoben werden. Die Stadt darf nicht zum Testfeld werden, in dem neue Business-Modelle entwickelt und erprobt werden.

Solche Unternehmen müssen sich dann auch an der Gemeinnützigkeit beteiligen, zum Beispiel dadurch, dass sie dann auch die Daten zur Verfügung stellen. Wir starten gerade mit Google das Projekt Air View, in dem Luftdaten erhoben werden. Diese müssen am Ende auch in die offene urbane Datenplattform der Stadt eingehen.

Andreas Kleinau Ich habe kürzlich einen Wissenschaftspodcast gehört, in dem es darum ging, dass Fahndungen sehr davon profitiert haben, auf private Datenbanken zur Ahnenforschung zugreifen zu können. Dieser Vorgang hat seine ganze eigene ethische Fragwürdigkeit, aber auch eine sehr sprechende Pointe: Menschen liefern freiwillig ihre intimsten Informationen, in diesem Fall ihre DNA, an alle möglichen Systeme. Und diese Grenzen scheinen sich sehr schnell zu verlagern. Vielleicht werden wir in zehn Jahren selbstverständlich über Dinge sprechen, die wir heute als vollkommen absurd abtun.

Gesa Ziemer Das passiert und wir können es nicht aufhalten. Nehmen Sie allein die Sensorentwicklung in den letzten Jahren: Von einer rein quantitativen Technologie, die zum Beispiel zählen konnte, zu einem Instrument, das differenzierte Informationen liefert: Ob ich eine Frau oder ein Mann bin, wie ich mich bewege usw.. Abgesehen von manchen kritischen Bürger:innen machen ja, wie Sie gesagt haben, erstaunlich viele dabei mit. Ich glaube daher, dass es nicht nur zu den Aufgaben der Wissenschaft, sondern auch eines Stadtentwicklungsunternehmens gehört, über die Gefahren und den Nutzen solcher Daten aufzuklären.

Andreas Kleinau Wir lernen in der Stadtentwicklung gerade definitiv, dass diejenigen, die sich engagieren, auch klare Ansprüche an die Verfügbarkeit von Daten formulieren. Mit der Transparenz kommen neue Möglichkeiten, aber auch Verpflichtungen.

Interview: Henrike Thomsen



↑ Dr. Andreas Kleinau (li.), Prof. Gesa Ziemer (Mitte) und HafenCity News Redakteurin Henrike Thomsen (re.) Foto: Miguel Ferraz

Dr. Andreas Kleinau ist Vorsitzender der Geschäftsführung der HafenCity Hamburg GmbH. Zuvor entwickelte er im Auftrag nationaler und internationaler Unternehmen Standortstrategien, Gebäudekonzepte sowie innovative Arbeits- und Organisationslösungen. In beratender Rolle begleitete er die Entscheidungsprozesse zahlreicher Großprojekte, auch in der HafenCity. Hierzu gehören u. a. die neuen Unternehmenszentralen von Spiegel, DNVGL, Unilever und New Work (vormals XING).

Gesa Ziemer ist Professorin für Kulturtheorie an der HafenCity Universität Hamburg. Ihre Forschungsschwerpunkte sind: digitale Stadt, neue Formen von Zusammenarbeit und urbane Öffentlichkeiten. Sie leitet das City Science Lab, eine Kooperation mit dem MIT Media Lab in Cambridge/USA, das über die Zukunft der Städte (mit Schwerpunkt Digitalisierung) forscht. Zudem hat sie die akademische Leitung von UNITACinne, ein Innovations- und Technologie Lab der Vereinten Nationen, das global zum Einsatz von Technologien in informellen Siedlungen forscht.

Markt & Messe

„Es geht nicht nur darum, Urbanität zu generieren. Es geht auch um soziale Gerechtigkeit unter Vermeidung sozialer Polarisierung – und dies unter einen Hut gebracht mit Nachhaltigkeitsthemen.“ Diese Worte des damaligen Vorsitzenden der Geschäftsführung der HafenCity Hamburg GmbH (HCH), Prof. Jürgen Bruns-Berentelg, von 2020 spiegeln die Entwicklung der HafenCity wieder. Gerade in den ersten Jahren hatte es am Konzept der HafenCity reichlich Kritik gegeben – an Städtebau und Architektur sowie ob des Mangels an Wohnungen für Haushalte mit geringen und mittleren Einkommen. Im Entwicklungsprozess von West nach Ost wurde die HCH mit wachsender Souveränität in ihren Ansprüchen zu Städtebau, sozialer Mischung, energetischen Konzepten oder Mobilität jedoch zunehmend offensiver.

Die Ansprüche wachsen mit den Herausforderungen
„Jeder Bauherr, der hier baut, kann auch entscheiden, hier nicht zu bauen“, erklärte Bruns-Berentelgdamals gelassen. In diesem Prozess auch politischer Stadtentwicklung ging es für ihn nicht zuletzt auch um einen Beitrag zur Entschärfung der Klimakrise. Es stelle sich die Frage, ob es noch zielführend sei, Wirtschaftswachstum in der bisherigen Form anzustreben, sagte er Anfang 2020. Rund um dem Elbtower, der als eine städtebauliche Geste gleichzeitig den Abschluss der Hafencity wie auch den Stadteingang an den Elbbrücken markiert, wird vor diesem Hintergrund vor allem das Elbbrückenquartier als Zukunftslabor des nachhaltigen Bauens entwickelt: Cradle-to-cradle, hölzerne Hochhäuser, Smart Buildings.

Das führt dazu, dass es in Hamburg eine Gesamtverantwortung für die Stadt gibt. Anders als in früheren Residenzstädten: Dort neigen Viele dazu zu sagen: Wir wollen, wir brauchen – König, du musst das organisieren. Die fühlen sich nicht selbst verantwortlich für ihre Forderungen.“

Hanseatische Selbstverantwortung sowie querschnittsorientierte Planung
Hanseatische Selbstverantwortung sowie eine querschnittsorientierte Planung passen gut zusammen und sind Grundlage für die Performance der HafenCity Hamburg GmbH. Die Hafenstadt hat in den vergangenen Jahrzehnten zur Lösung komplexer Aufgabenstellungen gute Erfahrungen mit institutionalisierten Strukturen quer zu den klassischen Verwaltungshierarchien gemacht.

»Man kann auch entscheiden, hier nicht zu bauen«

So mancher Projektentwickler jammerte angesichts der hohen Ansprüche an Gestaltung, Diversität und Antizipation von neuen Standards in der HafenCity. Die Kritik verstummt jedoch zunehmend. Von Friedhelm Feldhaus

Ein Ausdruck dafür ist das Quartier Baakenhafen: Am längsten Hafenbecken der HafenCity entsteht eine Vielfalt, die der von gewachsenen Stadtteilen folgt: „Die Stadt ist ein adaptives System, das sich in seinen Systemelementen laufend verändert“, sagt Bruns-Berentelg. Er hält es mit dem amerikanischen Soziologen Richard Sennett, der die Stadt als offenes System versteht, das verschiedene Elemente kombiniert, die komplex und oft widersprüchlich sind. „Ein Quartier muss darum Nutzen zulassen, an die man bei der Entwicklung noch nicht gedacht hat“, so Bruns-Berentelg.

Anstrengende Diversität
Und so finden sich im Quartier Baakenhafen Wohnnutzungen, die sich in anderen Neubauquartieren (noch) nicht finden: viele, sehr divers ausgerichtete Baugemeinschaften, etwa für Freiberufler aus der Kreativwirtschaft, kulturell Interessierte, Sportler des SV Baakenhafen samt Vereinsheim, Co-Living mit Musikzimmer und Bibliothek. Viele Vorhaben entstehen in Kooperation mit sozialen Trägern, die Wohnraum für Menschen mit Behinderungen oder zum Beispiel eine Wohngruppe für Kinder, die ohne ihre Eltern aufwachsen müssen, bieten. Obligatorisch ist die Nutzung der Erdgeschosses für öffentliche oder halböffentliche Nutzungen. Das ist eine Herausforderung für Projektentwickler, deren betriebswirtschaftlicher Horizont auf übersichtlichere Zeiträume begrenzt ist. Für sie ist die HafenCity stets ambivalent: einerseits bietet sie gebündelte Strukturen bei der Projektrealisierung, andererseits sehr hohe Ansprüche an Gestaltung, Diversität und Antizipation von Standards – sei es am State of the Art orientiert oder sogar teilweise darüber hinaus. Aber trotz gelegentlichen Jammerns werden die Grundstücke gekauft.

Patin für Nachhaltigkeit
Kritische Stimmen aus der Immobilienwirtschaft verstummen zunehmend, denn die Anforderungen der HafenCity an Nachhaltigkeit antizipieren die seit 2020 mit der EU Taxonomie wirksamen Regulierungen für die Finanzwirtschaft in punkto ESG: Environment, Social, Governance. Bereits seit 2007 vergibt die HafenCity Hamburg das HafenCity Umweltzeichen, das erste Zertifizierungssystem für nachhaltiges Bauen in Deutschland – das auch Pate stand für die 2008 aus der Taufe gehobene Zertifizierung der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB). Inzwischen setzen nicht nur Investoren und Banken, sondern auch die Nutzer der Immobilien von sich aus immer häufiger auf hohe Nachhaltigkeitsstandards, weil sie sich in ihren Unternehmensleitlinien oder Selbstbildern dazu verpflichtet haben.

Hamburg und Berlin
Die Entwicklung der HafenCity ist auch als eine Antwort auf den durch die Wiedervereinigung angestoßenen Wettbewerb mit Berlin zu verstehen. Eine Reihe von Unternehmen, etwa der Medienbranche, wechselte damals von der Alster an die Spree. Die damals von Berlins Erstem Bürgermeister Klaus Wowereit 2001 bis 2014 regierte Bundeshauptstadt versuchte – nicht gänzlich erfolglos – mit dem Slogan „arm, aber sexy“ zu reüssieren. Berlin befindet sich allerdings immer noch in der Phase, in der die Ambition metropoler Urbanität mit den Symptomen oder (charmanten) Defiziten einer Kapitale kollidieren, die Schwierigkeiten hat, sich selbst zu organisieren. Jörn Walter, Oberbaudirektor in Hamburg von 1999 bis 2017, definierte die habituellen Unterschieden zwischen Hamburg und anderen deutschen Metropolen so: „Wir sind eine Stadtrepublik und Kaufmannsstadt.“

Dazu zählen etwa die 32 BID Business Improvement Districts, die seit 2005 über 80 Mio. Euro privates Kapital in die Entwicklung städtischer Lagen investiert haben. Auch das 2011 gegründete und seither zwei Mal verlängerte Bündnis für das Wohnen zwischen Senat, Bezirken und Wohnungswirtschaft passt in das intersektorale Commitment in der Freien und Hansestadt. Für Hamburg hat sich das Konzept kommunaler Stadtentwicklungsgesellschaften offensichtlich bewährt. Aus der Zentrale der HafenCity Hamburg GmbH am Magdeburger Hafen, die 2023 durch einen ebenfalls nach dem Cradle-to-cradle-Prinzip errichteten Neubau am Dalmannkai abgelöst werden soll, werden inzwischen auch die Stadtentwicklungsprojekte Billebogen, Grasbrook und Science City Hamburg Bahrenfeld entwickelt. Und die Stadtentwicklungsgesellschaft IBA Hamburg steuert große Stadtentwicklungsprojekte in Neugraben, Wilhelmsburg und Ober-billwerder sowie die Modernisierung des Industriegebiets Billbrook.

Reallabor für global relevante Themen
Die HafenCity hat in den vergangenen 20 Jahren international Aufmerksamkeit und Respekt generiert, weil sie sich zunehmend als Reallabor für global relevante Themen etabliert hat: dem Bauen am Wasser, dem Klimaschutz und Umgang mit den Folgen des Klimawandels, der sozialen und Nutzungsmischung in den Quartieren, aber auch der Transformation einer Hafenstadt – die zu einer grundsätzlich anderen Lösung gekommen ist, als viele andere große Hafenstädte: nicht den Hafen aus der Stadt zu verbannen, sondern mit der HafenCity Stadt und Hafen einander näher zu bringen.

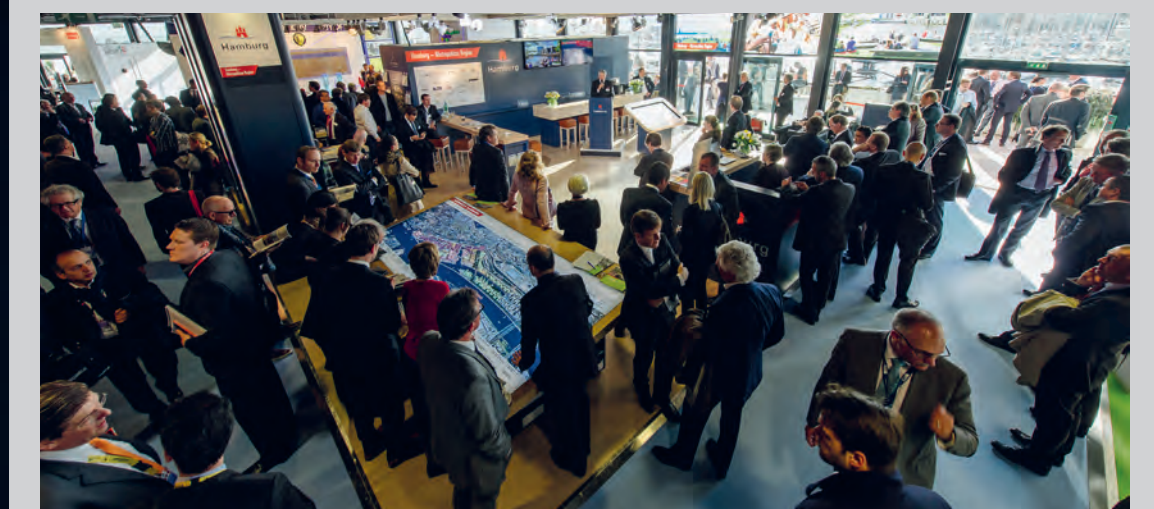


EXPO REAL 2018 & 2019

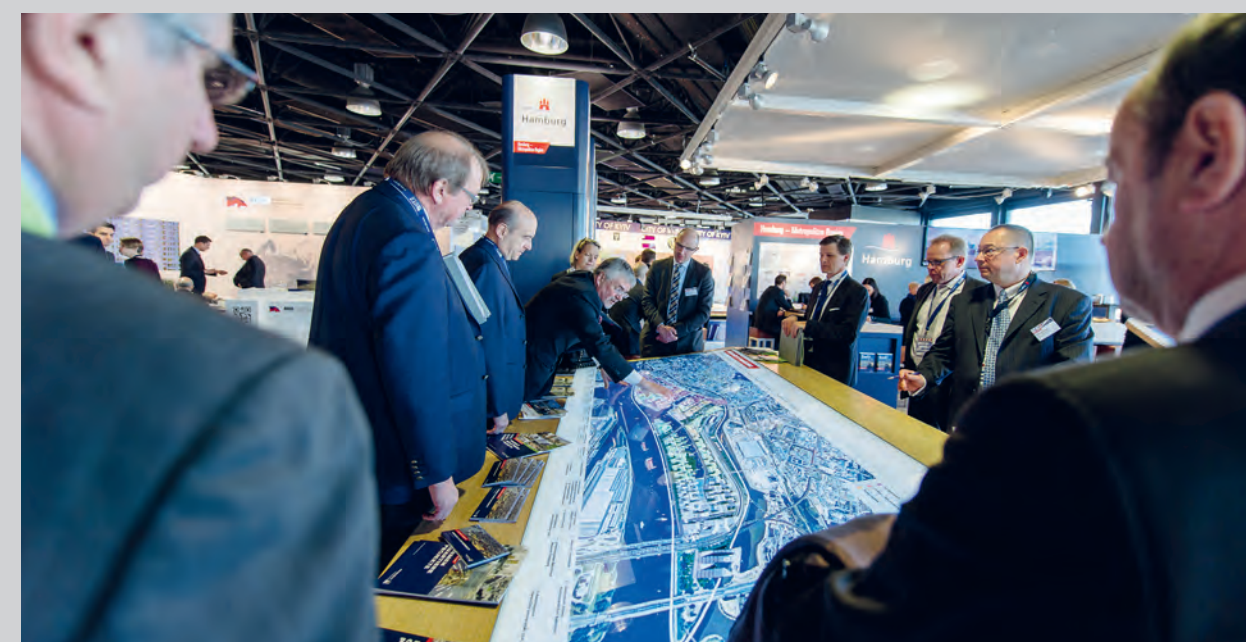


Zeitkarussell

Messeauftritte



MIPIM 2005 bis 2013



Fotos: Stefan Groenvelde

Tourismus & Einzelhandel



→ Vom Jungfernstieg (Vordergrund) bis zum Magdeburger Hafen (hinten links): Die bestehende Hamburger City und die HafenCity liegen nahe bei einander
Foto: Foto Fritz



→ Das Westfield Hamburg-Überseequartier wird in wenigen Jahren an der Elbe vollendet
Visualisierung: Moka-Studio



»Die City nicht aus dem Blick verlieren«

Der Präses der Handelskammer Hamburg, Prof. Norbert Aust, zu den Impulsen der HafenCity für die Entwicklung der Innenstadt und welche Rolle jetzt schon die weiteren Projektgebiete spielen

Herr Aust, wie sind Sie erstmals mit dem Projekt HafenCity in Berührung gekommen?

Norbert Aust Ich kannte das Gebiet der heutigen HafenCity bereits, als das Vorhaben Ende der 1990er Jahre erstmals angekündigt wurde. Seit dem Spatenstich für das erste Gebäude 2001 bin ich regelmäßig vor Ort. Ich bin ein sehr neugieriger Mensch und es zeichnete sich sehr schnell ab, dass da etwas Neues und sehr Sinnvolles passierte. Das wollte ich nicht verpassen.

Was genau hielten Sie für sinnvoll?

Norbert Aust Die Verbindung von Wohnen und Arbeiten zurück in die innere Stadt zu holen. Eines der großen Probleme unserer Innenstadt liegt in der fehlenden Nutzungsmischung. Sie ist heute eher ein Gewerbegebiet. Es war deshalb eine kluge Entscheidung, in der HafenCity Wohnen und Freizeit zu stärken.

Muss man sich entscheiden, ob man Stadt oder Hafen voranbringen will?

Norbert Aust Nein, wir sehen ausdrücklich keinen Gegensatz. Das betonen wir auch in unserem „Zukunftsplan Hafen“, der Teil unserer Standortstrategie „Hamburg 2040“ ist. Wir benötigen eine synergetische Stadt- und Hafenentwicklung. Mit unserem Standpunktepapier zeigen wir auf, wie der Hafen ein Motor und Innovationstreiber bleiben kann, um den Anforderungen der Zukunft noch besser gerecht zu werden. Die geplante Entwicklung des Grasbrooks zum Innovationsquartier wird dabei sehr hilfreich sein, um Unternehmen und Fachkräfte zu binden. Angrenzende Hafenbetriebe müssen aber in ihrem Betrieb bestmöglich vor immissionsschutzrechtlichen Einschränkungen geschützt werden. Kann dies trotz aller möglichen Schutzmaßnahmen nicht ausreichend gewährleistet werden, müssen betroffene Betriebe aus unserer Sicht mindestens gleichwertige, alternative Flächen angeboten bekommen, ohne bei einem grundsätzlich freiwilligen Umzug wirtschaftliche Nachteile zu erfahren.

Ist die Erweiterung der Innenstadt durch die HafenCity aus Ihrer Sicht gelungen?

Norbert Aust Sie stellt in jedem Fall eine große Bereicherung dar und sendet viele Impulse aus, auch als Unternehmensstandort.



↑ Prof. Norbert Aust, Präses der Handelskammer Hamburg
Foto: Oliver Vonberg / Handelskammer Hamburg

Denn das ist für eine City-Erweiterung zentral. Die HafenCity bietet ein stimulierendes Umfeld für Arbeiten und Ausbildung. Sie ist Standort mehrerer Universitäten und Hochschulen, z.B. der HafenCity Universität, der Hamburg Medical School und anderer. Neben Forschung und Lehre finden sie hier ein Umfeld für Ihre „Third Mission“ (*Bekenntnis zu Wissens- und Technologietransfer, zu regionalem und lokalem Engagement, zu Weiterbildungsangeboten oder auch soziale Innovationen, Anm. d. Red.*).

Also sind Sie mit der Entwicklung rundum zufrieden?

Norbert Aust *lacht* Die HafenCity war, wie gesagt, eine kluge Entscheidung, aber für das Zusammenwachsen mit der Innenstadt bedarf es einer stärkeren ganzheitlichen Koordination. Wir sollten die Transformation, die von der HafenCity ausgeht, nicht nur nach Süden und Osten Richtung Billebogen und Grasbrook denken, sondern auch die Integration nach Norden und Westen zur City

hin nicht aus dem Blick verlieren. Wir brauchen deshalb eine Innenstadtgesellschaft, die ein professionelles Management übernimmt. Diese sollte dann die Aufstellung eines Masterplans für die Entwicklung der Innenstadt unter Berücksichtigung aller Funktionen vorantreiben und die Einbindung aller Stakeholder sicherstellen.

Die fast zweijährige Pandemie hat besonders für die klassischen City-Funktionen, also Büro und Einkaufen, einschneidende Folgen. Muss man hier noch stärker umsteuern als zu Beginn der HafenCity geplant?

Norbert Aust An vielen Stellen ist das schon zuvor geschehen, zum Beispiel im südlichen Überseequartier, wo der Anteil an Wohnen deutlich erhöht wurde. Aber eine monofunktionale Innenstadt ist in welcher Richtung auch immer eine falsche Entscheidung. Hamburg muss auch als Standort für Unternehmen, Kultur und Tourismus bestehen. Wir haben ausgerechnet, dass der Stadt bis 2040 127.000 Fachkräfte fehlen werden, quer durch alle Bereiche. Und da ist es auch wichtig, ein attraktives Arbeits- und Erlebnisambiente zu schaffen und damit dafür zu sorgen, dass die Stadt attraktiv für dringend benötigte Fachkräfte bleibt. Außerdem hat durch die Pandemie die Bedeutung des Quartiers nochmals stark zugenommen. Das ist plötzlich der Ort, an dem man wohnt und arbeitet – und da will man dann auch seinen Espresso trinken, in Geschäften stöbern, ein Konzert, eine Ausstellung oder einen Film erleben...

Wohin entwickelt sich der Tourismus?

Norbert Aust Zum Glück gab es auch in dieser Branche bereits vor Corona Nachhaltigkeitsstrategien. Hamburg ist zum Beispiel mit dem Fahrrad besser erlebbar geworden, die HafenCity ist ideal für Erkundungen zu Fuß. Kulturangebote spielen eine erhebliche Rolle. Das ist seit langem ein verlässlicher Trend, an den ich auch für postpandemische Zeiten fest glaube. Besucher genießen es immer, wenn eine Stadt eine hohe Lebensqualität bietet. Das bedeutet aber nicht, dass wir uns mit dem zufrieden geben dürfen, was wir erreicht haben. Weiterentwicklung ist wichtig. Sie bietet zugleich eine Chance und sie muss nachhaltig sein.

Interview: Henrike Thomsen

www.Hamburg2040.de

Als Kulturwissenschaftler führe ich seit Ende 1990er Jahren Menschen insbesondere zum Thema Architektur durch die Stadt. In diesem Zeitraum hat sich die Zahl der Gästeübernachtungen in Hamburg etwa vervierfacht. Es kommen wesentlich mehr Fachbesucher wie Architekten und Stadtplaner, Reisejournalisten und Influencer. Seit der Eröffnung der Elbphilharmonie erlebe ich ein Vielfaches an Kulturreisegruppen. Das Publikum ist internationaler geworden und das Themenspektrum hat sich enorm erweitert. In den Nuller Jahren waren Rathaus und der Besuch des Michels die Highlights. Die Speicherstadt befand sich noch im Freihafen und Hamburg war das letzte Bundesland ohne Welterbe der UNESCO.

Zu Beginn der HafenCity-Entwicklung waren die Führungen noch einsame Veranstaltungen hinter Zollzäunen und leerstehenden Schuppen. Fast schlichen wir uns auf das Gelände der Neumann-Kaffee-Gruppe, die am Sandtorhafen noch ein Kaffeesilo betrieb. Wir traten gerade noch auf Kaffeebohnen, als die Grundsteine der ersten Gebäude gelegt wurden. Die nächsten Blicke richteten sich auf den Kaispeicher A, auf dem die Elbphilharmonie entstehen sollte. Zu diesen Zeiten wurden Führungen hier eher zu Fuß für lokale und regionale Gruppen angeboten. Heute fahren Interessierte mit Reisebussen durch den gesamten jungen Stadtteil von der Kehrwiederspitz bis zu den dreieinhalb Kilometer entfernten Elbbrücken, um das Ausmaß der Bautätigkeit vor Augen zu geführt zu bekommen.



↑ Sonderführung für Menschen mit Sehbehinderung 2013: Das Modell der HafenCity wird ertastet
Foto: Miguel Ferraz



↑ Vis-a-Vis zur HafenCity: Besuchergruppe blickt vom Grasbrook-Anleger auf die Baustelle des südlichen Überseequartiers
Foto: Miguel Ferraz

Dr. Tomas Kaiser ist als unabhängiger Guide regelmäßig im Gebiet der HafenCity unterwegs. Ein Bericht zu Orten, Menschen und wiederkehrenden Fragen

»Woher kommt das Geld?«

Dubai, Berlin, Hamburg

Auf dem Rückweg von den Elbbrücken skizziere ich die Projekte Grasbrook und Billebogen, was Besucher nach Vergleichbarem suchen lässt. Zu groß sind die Dimensionen der Entwicklungen und Veränderungen gegenüber dem Bekanntem. Manchmal fällt der Name „Dubai“ oder der Kommentar „Das stellt Berlin in den Schatten“. Keine Renderings, keine Pläne, keine Modelle konnten die Besucher so sehr ins Staunen versetzen wie heute der Blick von den Elbbrücken auf die HafenCity und ihre benachbarten Entwicklungsgebiete. Woher das Geld käme? Ob Hamburg denn so viele neue Wohnungen benötige? Immer wieder kommen Fragen bezüglich der Finanzierung und der Investoren auf.

In den letzten zehn Jahren hat sich ein Fortbewegungsmittel durchgesetzt, das bei Individualgästen oder Kleinstgruppen inzwischen sogar zum beliebtesten geworden ist: das Fahrrad. Die vielen Fahrradstationen in der HafenCity ermöglichen spontane Wechsel der Fortbewegung. Diese Entwicklung freut den Touristen gleichermaßen wie den Journalisten oder den Professor, der ganz nebenbei auf der Suche nach einem möglichen neuen Standort für seine Hochschule ist. Groß waren die Augen einer Hamburger Journalistin, als wir in aller Vorsicht und mit Bedacht auf Fußgänger die erste zusammenhängende Promenade vom Spiegelgebäude vorbei am Maritimen Museum bis hin zur HafenCity-Universität entlang rollten. Seit Sommer 2021 kann man bis zum Amerigo-Vespucci-Platz flanieren und die Strecke hat sich damit nochmal verdoppelt. Unlängst wunderten sich zwei dänische Reisejournalisten über die bereits großzügig gestalteten Plätze und Promenaden, während die Gebäude oftmals noch in Bau oder Planung sind. In Kopenhagen, so sagten sie, wären erst die Häuser entstanden und dann die Infrastruktur drumherum.

Das Glück der amphibischen Stadt

Im Laufe der Jahre haben sich auch die Themen gewandelt. Anfangs stand oftmals die Umnutzung alter Hafen- und Gewerbeareale im Zentrum, hinzu kam der Komplex „Wohnen vor dem Deich und hinter der Speicherstadt“ inklusive Hochwasserschutz und Flutturen („Bis hierher kommt das Wasser?“). Es ging um Nahversorgung („Wo kann man hier einkaufen?“) und Bildungseinrichtungen („Gibt es hier Kitas und Schulen?“). Heute gehören Behnischs früheres Unilever-Haus, inzwischen Sitz von New Work S.E., Larsens Spiegel-Zentrale, Code Uniques HafenCity-Universität und das Ökumenische Forum von Wandel Höfer Lorch zu den nachgefragten Gebäuden namenhafter Architekten.

Viele Gespräche drehen sich um Nachhaltigkeit beim Bauen, um Nutzungsmischung und Besonderheiten wie experimentelle Fassaden oder neuerdings Holzhäuser. Stets sind auch Wohnkonzepte und Sozialstrukturen von großem Interesse, besonders ausländische Gäste spricht die hohe Qualität der Gebäude an. Die meisten ausländischen Gäste, die ich durch die HafenCity führen durfte, kamen übrigens bisher aus Dänemark und den Niederlanden. Die Interessen amerikanischer Besucher richten sich eher auf das Rathaus, die St.



↑ Dr. Tomas Kaiser kennt als Guide die beliebtesten Fotomotive der HafenCity genauso wie versteckte Ecken Foto: Miguel Ferraz

Michaeliskirche, die Ruine St. Nikolai und die Speicherstadt. Und die Elbphilharmonie wird eher nur als Aussichtsplattform geschätzt. Einer der am häufigsten fotografierten Orte, und bei den jüngsten Besuchern auch der beliebteste, ist der Spielplatz im Grasbrookpark. Nachdem erste zusammenhängende Gebäudeketten am Baakenhafen entstanden sind, werden nun Standort- und Wohnqualitäten miteinander verglichen: Schätzt man die westlichen Teile der HafenCity und die Nähe zur Elbphilharmonie oder doch lieber die östlichen mit Lohsepark und dem Baakenhafen?

Viele tendieren gen Osten: Die Ruhe in den Parks und am Wasser verleihe den neuesten Quartieren Gemütlichkeit trotz hoher Wohnungsdichte. Und das Glück dieser amphibischen Stadt, das Wasser, wird immer wieder herausgestellt und fast verklart.

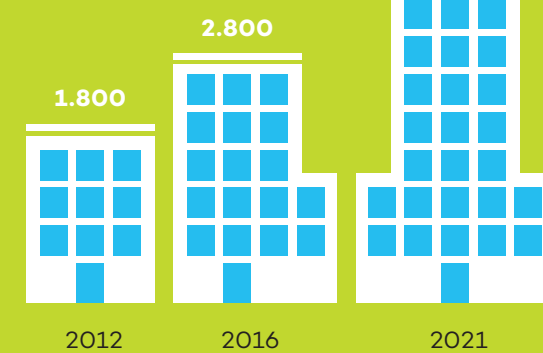
Energiequelle Oberhafen

Ein Quartier aber stellt bei vielen Besuchern alles andere (Positive) in den Schatten: das Oberhafenquartier. Mit den Kreativnutzungen scheint dort in den alten Güterhallen etwas Einzug zu halten, das die übrige, erst frisch gebaute HafenCity nochmals anders erscheinen lässt: als ein Retortenprodukt, in dem die Seele erst am Einziehen ist. Durch die neue Szene im Oberhafen strömt schon jetzt so viel Energie und Schöpfergeist, demgegenüber andere Quartiere „nur“ durchdachte Planung und gute Investition zu sein scheinen. Dazu passt auch der Wunsch der Besuchergruppen, neben den neuen und bisweilen noch steril empfundenen Quartieren auch die Speicherstadt zu erleben, als wäre diese die Altstadt und jene die sie erweiternde Neustadt. Aber gerade diese Vielseitigkeit, dass an so viel und so viele gedacht wurde, dass eine Verbindung von Alt und Neu entsteht und dass das Glück des Wassers erhalten wurde, macht die HafenCity vielleicht aus.

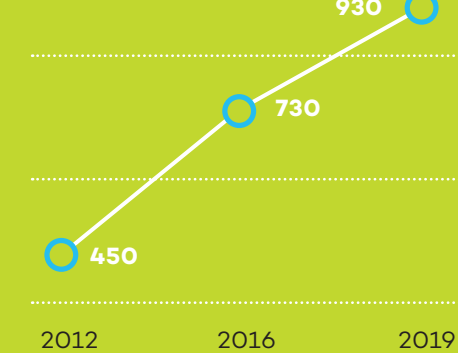
Wachstumskurs

Die HafenCity wächst – und mit ihr auch die Zahl der Menschen, die hier wohnen, arbeiten, studieren oder Urlaub machen. Ein Ausflug in die Statistik.

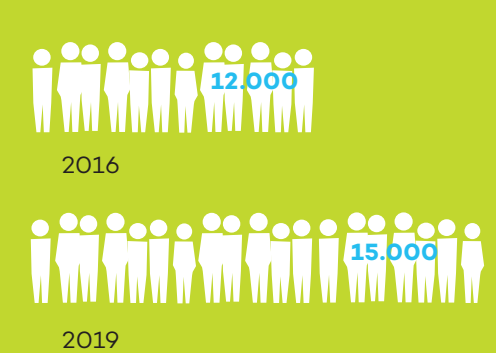
Anzahl der Bewohner:innen



Anzahl der Unternehmen



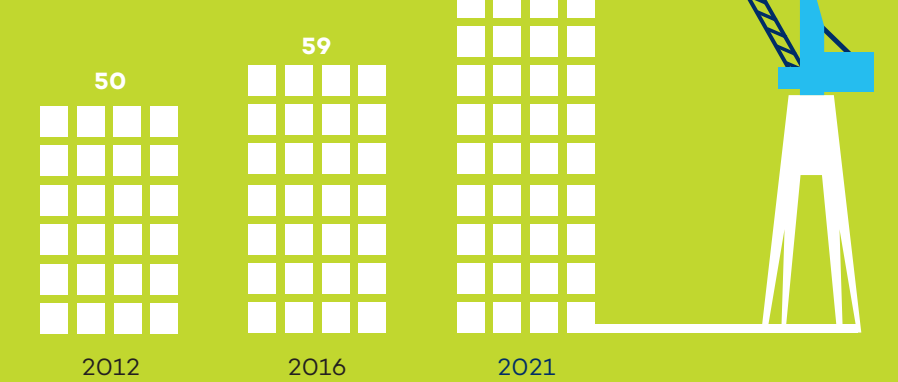
Anzahl der Beschäftigten



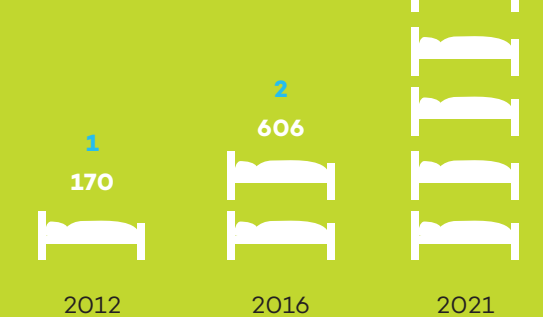
Freiraumflächen



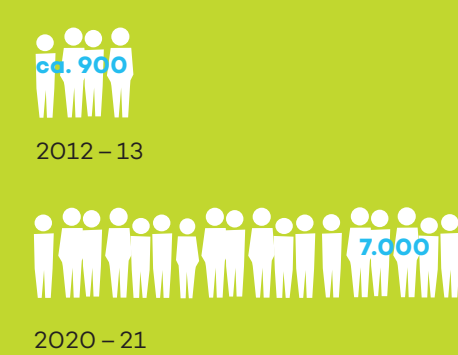
Anzahl der fertiggestellten Bauvorhaben



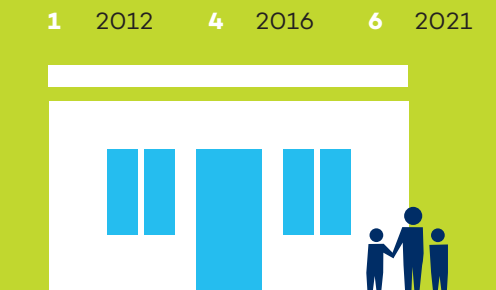
Anzahl der Hotels darunter: Zahl der Zimmer



Anzahl der Studierenden



Anzahl der Kitas



Quelle: eigene Recherche

Nachbarschaft & Quartier



↑ Die ganze Nachbarschaft auf den Beinen:
Eröffnung des Baakenparks Foto: Thomas Hampel

Imkern auf dem Dach des Ökumenischen Forums Foto: Miguel Ferraz



↑ Seit seiner Eröffnung 2013 ist der Spielplatz am Grasbrookpark
ein Besuchermagnet Foto: Thomas Hampel



↑ Für Parkour-Sportler ist die ganze Stadt eine Spielwiese
Foto: Miguel Ferraz

»Wir sind alle Mitspieler«

Der erste Bewohner der HafenCity ist immer noch da. Wie Frank W. Jacob seine Nachbarschaft erlebt



↑ Frank W. Jacob Foto: Bina Engel

Die HafenCity gibt es nicht. Jedes Quartier und manchmal sogar Teilquartiere haben ihre Eigenheiten. In meiner Nachbarschaft am Sandtorkai haben wir den Begriff der Altstadtküste geprägt. Damit ist die Verbindung des alten Wandrahmviertels (der heutigen HafenCity) mit den Zentren der historischen Altstadt entlang des Zollkanals gemeint – der Übergang, an dem sich heute Alt und Neu treffen. Vom Dach unseres Hauses Dock 4 sieht man die Hamburger Hauptkirchen, das Rathaus und die Speicherstadt ganz nah, aber auch die Hafenbecken und die Elbphilharmonie.

In einer Gruppe rund um die Hauptkirche St. Katharinen versuchen wir seit einiger Zeit, mit der Bewohnerschaft der Altstadt stärker in Kontakt zu kommen, zum Beispiel über Nachbarschaftsfeste und Stadtteilworkshops. Das ist gar nicht so einfach. Viele wohnen schon lange dort und haben ihre Routinen ohne die HafenCity entwickelt. Aber ich bin sicher, dass es sich lohnt, in diesen Kontakt zu investieren, und nicht nur auf die neuen Gebiete im Süden und Osten der HafenCity zu schauen. Ich freue mich aber auch darüber, dass man in Rothenburgsort, auf der Veddel und bald auch auf dem Grasbrook so viele spannende Orte entdecken kann. Das erlebe ich ganz konkret auf meiner täglichen Joggingroute: Die führt mich bis zum Entenwerder Park und zur Halbinsel Kaltehofe. Zurück geht es vorbei an den Elbbrücken durch das Quartier Baakenhafen.

Wenn der Pastor dreimal klingelt

Ich bin 2004 hierhergezogen, weil ich Veränderung liebe, auch architektonisch und soziokulturell. Eines Tages klingelte der Pastor von St. Katharinen und wollte mich kennenlernen. Er hatte es schon zweimal zuvor versucht und mich nicht angetroffen. Ich bin gar nicht unbedingt ein Kirchgänger, aber die Aktion von Pastor Engelbrecht fand ich toll. Sie steht für mich immer noch für die Geisteshaltung in der HafenCity: Aufbruch und Gemeinsinn. Allerdings muss man auch sagen, dass Fluktuation unter den Bewohner:innen herrscht. Von meiner alten Nachbarschaft ist vielleicht noch ein Drittel da.

Die Eröffnung der Magellan-Terrassen 2005 und des Pontons im Traditionsschiffhafen 2008 waren für uns Nachbarn vom Sandtorkai schon wichtige Ereignisse. Es waren die ersten Freiräume, in denen wir uns treffen und aufhalten konnten. Und natürlich die Eröffnung der Elbphilharmonie 2017. Von meinem Wohnzimmer aus blicke ich direkt darauf. Irgendwann, als sich anderthalb Jahre nichts mehr auf der Baustelle getan hatte, bekam ich richtig Angst, dass das Vorhaben nicht zu Ende geführt würde. Ich habe mir schon ausgemalt, welche wilden Nutzungen in der halbfertigen Ruine stattfinden könnten, aber es war keine schöne Vorstellung. Es ist dem damaligen Ersten Bürgermeister Olaf Scholz anzurechnen, dass der Bau wieder in Schwung kam.

Ich komme aus Hamburg-Billstedt und bin mit dem Blick auf den Öjendorfer Park groß geworden. Das ist ein Park, der mit Schutt aus dem Krieg gestaltet wurde. Die HafenCity hat aus den Resten eines – zumindest an dieser Stelle – in die Jahre gekommenen Hafens etwas Neues gemacht. Keine andere Stadt, die ich kenne, hat ein so großes Gebiet in einer direkten Innenstadtlage so rasant und vielfältig entwickeln können. Darauf bin ich für meine Heimatstadt schon auch ein bisschen stolz.

Smart, nachhaltig und lebenswert

Wenn ich manchmal höre, in der HafenCity sei zu wenig los, wundere ich mich. Es ist ja nicht so, dass wir in irgendeinem Quartier am Stadtrand wohnen, wo man lange fahren muss, ehe der erste vernünftige Supermarkt oder das erste nette Café auftaucht. Ich bin zum Beispiel innerhalb von zehn Minuten auf St. Pauli. Das ist mein Ausgeviertel, meine Bar. Und noch ehe die ersten Supermärkte in der HafenCity eröffneten, konnte man die Lebensmittelgeschäfte in der Innenstadt gut erreichen.

Mit Blick auf die Zukunft glaube ich, dass unsere Quartiere nachhaltig, smart und lebenswert sein müssen. In Sachen Nachhaltigkeit und Smartness sollte die HafenCity unbedingt eine Vorbildfunktion einnehmen: In diesem neuen Stadtteil können wir Innovationen ausprobieren und zeigen, wie es funktionieren kann.

Ich würde mir auch wünschen, dass man das Wasser noch direkter und aktiver in die Nutzung des Stadtteils einbezieht. Früher gab es beispielsweise die Idee, Wassertaxis anzubieten und die Fährlinien weiter auszubauen. Davon höre ich im Moment nichts mehr. Vielleicht könnte es auch noch mehr Pontons und Stege am Wasser geben.

Mit lebenswert meine ich, dass die HafenCity keine Eventfläche ist, die man bespielt. Dass Touristen und Besucher hierherkommen, ist natürlich völlig ok. Das war der HafenCity von Anfang an allein schon aufgrund ihrer Wasserlage in die DNA geschrieben und jeder, der hierherzieht, sollte das akzeptieren. Aber die Quartiere sind eben auch Nachbarschaften, in denen Menschen leben und sich wohlfühlen sollen. Dafür sind Orte wichtig, an denen man sich in Ruhe treffen kann, die eine hohe Aufenthaltsqualität haben. Rund um den Sandtorkai finden sich mit Ausnahme der Magellan-Terrassen davon leider eher weniger. Ich gehe gerne zum Lohsepark in die Yokohama Coffee Bar, die eine sympathische Stimmung, Gemeinsinn und Gastfreundschaft ausstrahlt, also genau jene Werte, die ich mir für die gesamte HafenCity wünsche.

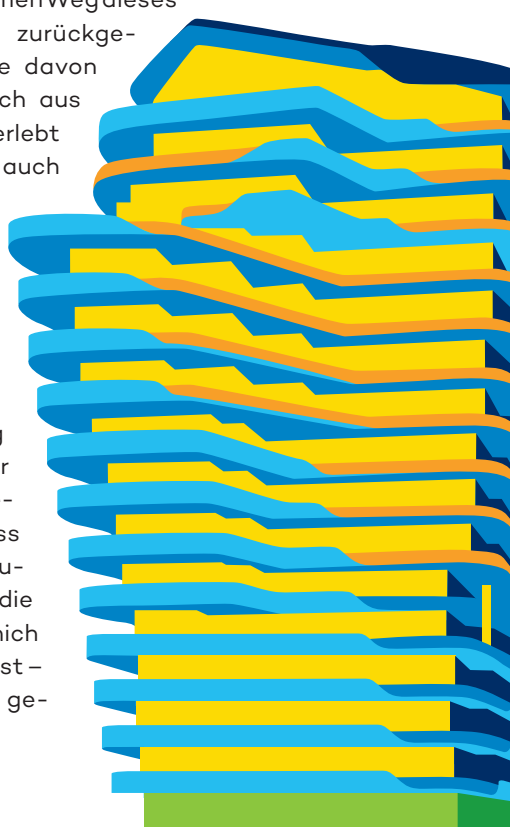
Der menschliche Faktor

Für die Zukunft hoffe ich, dass die Stadtentwicklung den „menschlichen Faktor“ noch stärker berücksichtigt. Das würde ich einerseits auf die öffentlichen Räume und Straßen beziehen, von denen nicht alle so sind, dass man sich dort wohl fühlt. Die Shanghaiallee ist zum Beispiel ein Unort, den es in der HafenCity nicht gebraucht hätte. Auch wenn ich mich natürlich über jedes Stück Grün freue, das hinzukommt, geht es mir vor allem um die richtige Balance aller Nutzerinteressen. Da wo Kinder spielen und zur Schule gehen, sollte es deutlich weniger Verkehr und mehr Freiraum geben. Die Bedürfnisse der Menschen ändern sich, und die HafenCity sollte diese antizipieren.

Ich würde den „menschlichen Faktor“ aber auch darauf beziehen, dass die Menschen stärker in die Planung mit einbezogen werden sollten. Nachbarn sind ja auch „Experten des Alltags“. Die sollte man

ruhig anhören, ehe man zum Beispiel eine neue Ampel oder eine Kreuzung plant. Ich glaube, dass die HafenCity Hamburg GmbH den Menschen vor Ort noch stärker vertrauen sollte. Wir sind alle Mitspieler desselben Spiels.

Im April 2021 wurde das Jubiläum des Baustarts der HafenCity vor 20 Jahren zum Gegenstand vieler Presseberichte. Auch die Tagesthemen haben einen Beitrag gesendet. Das war für mich schon ein besonderer Moment, der mir vor Augen geführt hat, was für einen enormen Weg dieses Vorhaben bereits zurückgelegt hat. 17 Jahre davon habe ich persönlich aus der Nähe miterlebt und es hat mich auch biografisch wirklich stark geprägt. Ich habe zwischendurch viel im Ausland gearbeitet und manchmal überlegt, die Wohnung aufzugeben, aber ich habe immer wieder gemerkt, dass ich mich hier zuhause fühle, dass die HafenCity für mich Heimat geworden ist – deshalb bin ich geblieben.



Frank Engelbrecht begleitet die Entwicklung der Nachbarschaft seit 18 Jahren – als Pastor der Hauptkirche St. Katharinen und bis 2007 zugleich als Pastor der Flussschifferkirche

Das Talent zur Veränderung



Als ich im April 2003 meine Stelle bei St. Katharinen antrat, war die HafenCity ein nahezu menschenleeres Gebiet, beherrscht von Baustellen zur Herichtung der Warften für den Hochwasserschutz. Dazwischen lagen verstreut einige abgängige Verwaltungsgebäude von Strom und Hafenbau – inzwischen Hamburg Port Authority. Der einzige Neubau war die Geschäftsstelle von SAP, heute Kühne Logistics University. Zu unseren ersten Projekten gehörten die „Kreuzwege“: Erkundungen der Stadt mit Führungen entlang von Kunstwerken in Altstadt, Speicherstadt und HafenCity. 2009 kamen die St. Katharinen-Kita und die Katharinenkirche als erste öffentliche Einrichtungen für Kinder und Bildung hinzu. Das Ökumenische Forum wurde als Zusammenschluss von 19 christlichen Kirchen 2012 eröffnet. Ich erinnere mich ebenfalls an viele weitere Feiern: zur Einweihung von Plätzen und Parks, unter Nachbarn. Es wurden Bewohnernetzwerke und die Flüchtlingshilfe HafenCity gegründet. Wir haben Bolzplätze gebaut – erst an der Stockmeyerstraße, dann am südlichen Lohsepark. Es gibt das jährliche Apfelbaumpflanzen zum Reformationstag, den HafenCity-Run und jederzeit intensive, gerne auch kontroverse Debatten um die Zukunft unserer Stadt.

All dies verbindet das Motiv einer dynamischen, ja rasanten Entwicklung. Darüber staune ich am meisten: Wie sehr sich unsere Stadt hier an der Elbe in verhältnismäßig wenigen Jahren verändert hat.

Dabei sind die Impulse nicht nur in der HafenCity geblieben, sondern haben intensiv auf ihr Umfeld gewirkt und die Türen zu einem ganz neuen Verständnis der Hamburger Innenstadt geöffnet.

„Wir suchen die kommende Stadt“

Seit dem Wiederaufbau von St. Katharinen nach dem II. Weltkrieg steht über dem Eingang im Turm der Kirche zu lesen: „Wir haben hier keine bleibende Stadt – die kommende suchen wir“ (Hebräer 13,14). Die neue, die kommende Stadt war damals, Mitte der 1950er Jahre, autogerecht und funktionsgetrennt. Bis heute fräst die „Ost-West-Straße“ ein unübersehbares Zeichen dieser Vision mitten hinein. Immerhin ist mit der HafenCity dieses Paradigma deutlich an sein Ende gekommen. Jahr um Jahr tritt seit 2001 die Vision einer funktionsgemischten und bezahlbaren Stadt nach menschlichem Maß deutlicher hervor.

Nicht, dass das von Beginn an der vollständige Plan war, und auch nicht, dass diese Vision in der HafenCity bereits vollkommen verwirklicht wäre. Am Anfang sah die Planung nicht zuletzt ein Infrastrukturprojekt und eine mögliche Finanzierungsquelle für das Containerterminal Altenwerder vor. Letzterer Plan wurde schnell aufgegeben – zum Glück, denn das hat am Ende die Möglichkeit eröffnet, sozialräumliche und kulturelle Fragestellungen aktiv in die Planungen einzubeziehen. Diese Neubessnung brauchte allerdings Zeit, um sich konsequent durchzusetzen. Das lässt sich an markanten, deutlich am Autoverkehr orientierten Verkehrswegestrukturen mit mehrspurigen Magistralen und aufgeweiteten Kreuzungsbereichen ablesen, beispielsweise in den Straßen Am Sandtorkai und Brooktorkai, in der Shanghaiallee oder im Verlauf Überseeallee und Versmannstraße. Dazu kommen Großprojekte wie das südliche Überseequartier oder der Elbtower, die aus meiner Sicht ein wenig wie aus der Zeit gefallen wirken und nicht zur nachhaltigen Stadt nach menschlichem Maß passen.

Ein lernendes System

Das empfinde ich als bedauerlich, es vermag aber nicht meinen Blick auf das entscheidende und starke Momentum zu verstellen, das die HafenCity in den Prozess der Erneuerung unserer Stadt und hier insbesondere unserer Innenstadt einträgt. Ich meine das ausgeprägte Talent zu aktiv gestalteter Veränderung, der sich im Willen der Planung, aber auch der Hamburgerinnen und Hamburger an dieser Stelle gezeigt hat. Die Freie und Hansestadt Hamburg präsentiert sich in der HafenCity als lernendes System. Vor 20 Jahren hätte die Forderung nach gefördertem Wohnraum für die HafenCity mit leidigen Lächeln oder bedauerndes Achselzucken geerntet. Heute gehört der sogenannte „Hamburger Drittmix“ mit gefördertem Wohnraum als fester Bestandteil zu den nicht mehr wegzudenkenden Kriterien bei der Grundstücks-

vergabe in der HafenCity. Weitere Beispiele sind die Herabsetzung des Stellplatzschlüssels oder das fortschreitend ehrgeizige Engagement für nachhaltiges Bauen in der östlichen HafenCity. Hut ab für die Verantwortlichen der HafenCity, die ihre Chancen als Projektkoordinatoren nutzten, das durchzusetzen und umzusetzen! Der Blick zurück zeigt, welch immense Wirkung von dem Talent zur Veränderung nicht nur für die HafenCity, sondern für die Innenstadt, für ganz Hamburg und sogar darüber hinaus ausgeht: Noch nicht einmal eine Generation nach den ersten Baustellen finden wir im selben Stadtgebiet ein vielfältiges Gemeinwesen mit rund 6.000 Einwohnern und mehr als doppelt so vielen Arbeitsplätzen, drei Schulen und wenigstens sechs Kitas, dazu Theater, Galerien und Musikspielstätten – von der Halle 424 im Oberhafen im Osten bis zur Elbphilharmonie an der Westkante der HafenCity. Wir finden Grünflächen, Parks sowie Sport- und Spielplätze und eine vielfältige Gastronomie, nicht zuletzt ein breit aufgestelltes und hoch engagiertes bürgerschaftliches Engagement mit dem Netzwerk HafenCity e.V., dem HafenCity Bürgerforum, dem Spielhaus HafenCity e.V., der Initiative lebenswerte HafenCity und vielen weiteren.

In die Mitte gerückt

Die Dynamik dieser Veränderung hat die Landkarte und das Gespräch in unserer Stadt verändert. Unsere Kirche ist vom Rand in die Mitte gerückt. Seit dem Abriss des Wandrahmquartiers für den Bau der Speicherstadt – ein Vorgang, bei dem die Verantwortlichen im späten 19. Jahrhundert nebenbei Tausenden Menschen den Wohnraum nahmen – hatte die Diskussion geschwelt, ob Hamburg die Hauptkirche St. Katharinen überhaupt noch bräuchten. Diese Diskussion wurde mit dem Bau der HafenCity endgültig beendet. Inzwischen wächst auch das Bewusstsein dafür, dass die Altstadtküste – also der Stadtraum um St. Katharinen entlang des Zollkanals vom Rödingsmarkt aus – viel mehr leisten könnte als eine Transitstrecke zu bilden.

Wir brauchen diesen Stadtraum als lebendiges Herzstück für die erweiterte Innenstadt. Für die Zukunft wünsche ich mir, dass die HafenCity sich darin treu bleibt, ein lernendes System zu sein und sich weiter als starke Katalysatorin für die weitere Entwicklung unserer Stadt einbringt. Dazu gehört auch, dass sie den selbstkritischen Blick behält, so wie sie das bei der Entwicklung des Drittmixes exemplarisch vorgelegt hat. Ich wünsche mir in gewissem Sinne, dass die HafenCity auch dann nicht fertig sein wird, wenn das letzte Haus steht, sondern dass sie zur fortlaufenden Veränderung unserer Stadt weiter inspiriert, frei nach dem Motto: „Wir haben hier keine bleibende Stadt – die kommende suchen wir!“



Zeitkarussell

Nachbarschaft



1. + 2. 2009: Eröffnung der Katharinenkirche mit Hamburgs damaligem Erstem Bürgermeister Ole von Beust Foto: Thomas Hampel | 3. 2008: Informationsveranstaltung der HafenCity Hamburg GmbH im Kesselhaus Foto: Thomas Hampel | 4. 2018: Eröffnung des Baakenparks Foto: Miguel Ferraz | 5. 2019: Nachbarschaftsfest im Lohsepark Foto: Thomas Hampel | 6. 2017: Pausenzeit auf dem Dach der Katharinenkirche Foto: Bina Engel

↑
Pastor Frank Engelbrecht (2. v. li.) und der damalige HafenCity-Geschäftsführer Giselher Schultz (4. v. li.) pflanzen mit Anwohnern Apfelbäume im Lohsepark
Foto: Thomas Hampel

Porträtfoto Frank Engelbrecht: Bina Engel

Mario Kretschmer & Meike von Bartenwerffer, Baakennest

Wir sind erst seit 2018 Teil der Entwicklung, als wir unser Baakennest auf der Versmann-Promenade eröffnet haben. Faszinierend ist vielleicht weniger ein einzelner Moment als der Sprung, den das Quartier insgesamt in den drei Jahren gemacht hat. 2018 waren wir die erste Anlaufstelle hier im Quartier und entsprechend breit haben wir das Konzept aufgestellt: Eine Mischung aus Deli, Bar und Marketender. Von der Promenade konnten wir bis zur Elbe und den Schiffen sehen. Jetzt blicken wir über den Baakenhafen auf die Wohngebäude rund um den Lola-Rogge-Platz. Das ist immer noch eine tolle Kulisse und sorgt besonders am Abend für schöne Stunden.

Für die Zukunft wünschen wir uns, dass die Entwicklung so zügig weitergeht, aber die Nachbarschaft selbst erstmal richtig ankommt. Wir haben viele Bewohner:innen kommen und gehen gesehen. Inzwischen ist es aber schon stabiler und gemischter. Wilder Müll, der auch von umliegenden Baustellen zu kommen schien, war hier schon öfter ein Problem. Wir wünschen uns, dass sich alle anstrengen, auf diesen schönen Ort gut acht zu geben.

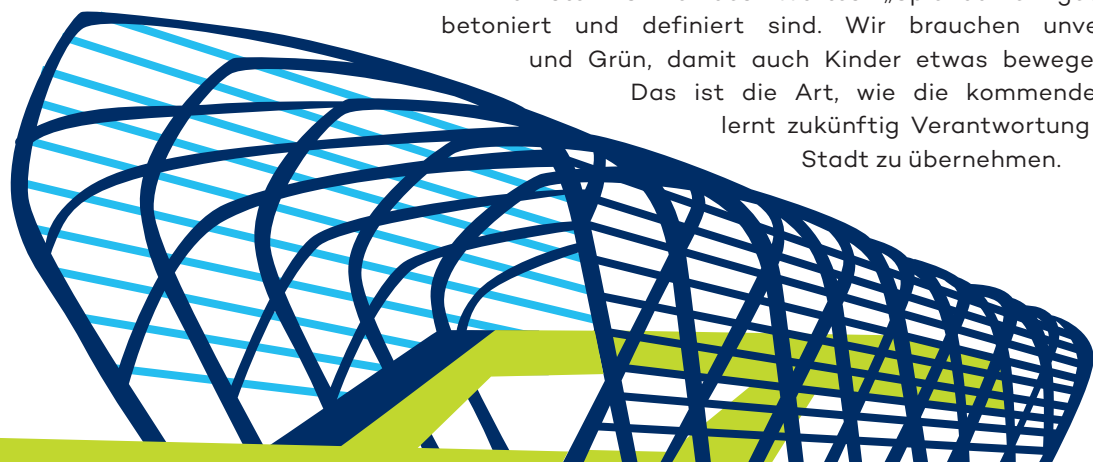
Was wünschen Sie sich für die Stadtentwicklung der Zukunft?

Margit Werner, Leitung PME Familienservice

Für PME als Träger der Kindertagesstätte „CompanyKids“ am Lohsepark war die Gestaltung des Parks und die damit verbundene zukünftige Nutzung für unsere Kita-Kinder ausschlaggebend, um das Wagnis Kinderbetreuung in der HafenCity überhaupt einzugehen. Denn die Außenflächen auf unserem Baugrundstück lassen keine Betreuung der „großen Kita-Kinder“ zu. Die Entscheidung betraf aber nicht nur uns, sondern auch 80 Kinder der benachbarten Kita Elbkinder, die ebenso auf den Lohsepark als „pädagogische Fläche“ angewiesen sind.

Der Prozess mit der HafenCity Hamburg GmbH und den Landschaftsarchitekten war nicht immer einfach. Ich kann mich an harte Diskussionen um den „Spielplatzzaun“ erinnern. Auf den gesamten Flächen waren zunächst nämlich keine Begrenzungen vorgesehen, doch wir Pädagog:innen plädierten ausdauernd für eine Eingrenzung des Spielplatzes, um mit den Kindern eine „geschützte Fläche“ bespielen zu können. Am Ende konnten wir uns durchsetzen. Bis heute sind wir Erzieher:innen und vor allem auch Eltern sehr dankbar, dass wir zu dieser letztlich von allen getragenen Entscheidung gekommen sind. Das anvisierte Gemeinschaftshaus am Lohsepark wurde leider bisher nicht realisiert. Wir hoffen weiter darauf, denn in der Ursprungsplanung gab es für die am Lohsepark ansässigen Kitas Räumlichkeiten zur gemeinsamen Nutzung.

Von der Stadtentwicklung wünsche ich mir „Mut zur Lücke“, damit unsere Kinder (und damit meine ich jetzt nicht nur unsere Kita-Kinder) die Möglichkeit haben, ihre Umwelt mit zu gestalten. Sie sollen erleben, was Selbstwirksamkeit ist. Dafür muss es neben all der – insgesamt sicher sinnvollen – Verdichtung im wahrsten Sinne des Wortes „Spielräume“ geben, die nicht verplant, betoniert und definiert sind. Wir brauchen unversiegelte Flächen, Erde und Grün, damit auch Kinder etwas bewegen und gestalten können. Das ist die Art, wie die kommende Generation am besten lernt zukünftig Verantwortung für ihre Umwelt und ihre Stadt zu übernehmen.



Woran denken Sie am liebsten zurück?

Ulrich Bildstein, Interessensvertretung Oberhafen 5+1 e.V.

Ich denke, stark war das Symposium „Transformationsraum Oberhafen“ 2011 auf Kampnagel. Damals haben die internationalen und lokalen Gäste klar gemacht, dass experimentelle Stadtentwicklung im Oberhafen möglich und fruchtbringend ist, wenn Bottom-Up-Prozesse gestärkt werden. Verantwortung für Stadt bei den lokalen Akteur:innen zu verankern, schien damals richtig und scheint heute richtiger denn je.

Seit 10 Jahren ringen wir im Oberhafen um die richtigen Instrumente, die eine gute Zusammenarbeit von Bürger:innen und Exekutive möglich machen. Wir wünschen uns, dass Vorschläge, die von uns Nutzer:innen kommen, als mögliche Lösungsansätze mehr Beachtung und zu mehr Umsetzungs- und Entwicklungschancen finden. Wir wünschen uns, dass Metastrukturen wie die HafenCity GmbH – die nötig sind, um das Handeln von Behörden zu koordinieren – feinmaschiger und stärker durch die Bürgerschaft und durch direktdemokratische Willensbildungsprozesse gesteuert und kontrolliert werden. Wir wünschen uns, dass anerkannte Methoden und Maßstäbe für Bürger:innenbeteiligung und Lösungen, die die Neue Leipzig Charta vorschlägt, zum Beispiel den Mehrebenenansatz*, auch in Hamburg viel mehr praktiziert werden.

(*In den Sozial- und Politikwissenschaften wird zwischen verschiedenen gesellschaftlichen bzw. institutionellen Ebenen unterschieden. In der Betrachtung von Transformationsprozessen wird das Zusammenspiel solcher Ebenen analysiert, z.B. mit Blick auf unterschiedliche gesellschaftliche Teilbereiche oder Governance-Strukturen; Anmerk. d. Red.).



Durch einen unscheinbaren Hallendurchgang (links) hinein in die grüne Oase: Der Stadtgarten am Oberhafen (rechts) Foto: Miguel Ferraz

Porträtfoto Ulrich Bildstein: Miguel Ferraz
Alle weiteren Porträtfotos: Bina Engel

**Sebastian Baller, Vorsitzender des Netzwerks HafenCity**

Den einen „HafenCity-Moment“ gab es in meinen Augen nicht. Vielmehr war das ein schleichender Prozess: Zu Beginn war die HafenCity dieser kühle, nicht gerade einladende Stadtteil. 2011 bekamen wir die Möglichkeit, mit unserer Baugemeinschaft hier bauen zu dürfen. Von da ab an sind wir des Öfteren aus Altona kommend, am Fischmarkt längshin spaziert. Bei jedem dieser Spaziergänge entdeckte man etwas Neues und es fühlte sich zunehmend nach zuhause an. Dieses besondere Gefühl hält bis heute an. Dabei fällt mir aber doch noch ein Moment ein, der mich nachhaltig beeindruckt hat. Als klar wurde, dass die HafenCity eine Wohnunterkunft für Geflüchtete in die Kirchenpauerstraße kommt, gab es in der HafenCity-Universität einen Informationsabend. Hier trafen sich viele Menschen und mit ihnen viel Offenheit und Hilfsbereitschaft – da wusste ich, dass in diesem „kühlen“ Stadtteil doch sehr viel Herz steckt.

Die Stadtentwicklung der Zukunft sollte innovativ, nachhaltig und gemeinwohlorientiert sein. Der Mensch muss im Zentrum stehen – das fängt schon bei der Planung mit ernsthafter Bürger:innenbeteiligung an. Hier bieten Modelle wie Building Information Modeling (BIM)* einen großen Mehrwert, da Bürger:innen viel früher in den Prozess eingebunden werden können. Quartiere sollten grundsätzlich wieder offener geplant werden, damit eine lebendigere Nachbarschaft entstehen kann. Und ganz wichtig: Nicht alles muss auf dem Reißbrett entstehen. Stadtplaner:innen sollten ruhig den Mut haben, „wilde Orte“ zuzulassen – Räume (innen und außen), die durch ein Quartier mit Leben gefüllt werden.

(*Mit BIM werden Gebäudedaten, aber auch Planungsprozesse digital modelliert und vernetzt, Anm. d. Red.)

Kultur & Medien



↑
HafenCity-Geschäftsführerin Theresa Twachtmann und Kultursenator Dr. Carsten Brosda im Gespräch Foto: Bina Engel

»Man braucht eine gewisse Coolness«

In der HafenCity waren Kunst und Kultur anfangs keineswegs selbstverständlich. Wie funktioniert Kreativproduktion und welchen Mehrwert bietet sie für die Stadtentwicklung? Ein Gespräch mit Theresa Twachtmann, Geschäftsführerin der HafenCity Hamburg GmbH, und Dr. Carsten Brosda, Hamburgs Senator für Kultur und Medien

Herr Brosda, Sie haben vor kurzem Michael Batz den Bundesverdienstorden überreicht. Batz war mit seinem „Theater in der Speicherstadt“ seit Mitte der 1990er Jahre ein kultureller Pionier im Gebiet. Was genau zeichnet ihn aus?

Carsten Brosda Mit dem „Hamburger Jedermann“ ging Batz an einen Ort jenseits der etablierten Kulturstätten: in die Speicherstadt. Generell trägt er seine Lichtkunst in den öffentlichen Raum hinein. Er ist im Sinne des englischen Begriffs für die Aufklärung „Enlightenment“ jemand, der Dinge ins rechte Licht rückt und immer wieder auch Themen der Hamburger Stadtentwicklung durchleuchtet und vorantreibt.

Frau Twachtmann, Sie haben als Geschäftsführerin des Thalia-Theater Produktionen an HafenCity-Orte gebracht, die auch 2009 noch völliges kulturelles Neuland waren. Wie waren die Reaktionen?

Theresa Twachtmann Ich erinnere mich besonders an den Sommer, als das Theaterzelt neben der früheren Kakaohalle am Baakenhöft stand und wir die „Drei Musketiere“ zeigten. Es war ein eher ungemütlicher und trister Ort, an dem man einen Freiraum mit Aura und einer zur Veranstaltung passenden Atmosphäre schaffen musste. Das war ein spannender und sehr kreativer Prozess. Ich habe die Zuschauer:innen als an- und in gewisser Art auch aufgeregt in Erinnerung, weil das Theater sie an einen Ort brachte, an den sie sonst nicht gegangen wären. Die Stimmung hatte eine große Leichtigkeit, sicher auch wegen der sehr gelungenen, unterhaltsamen Inszenierung, die die Schauspieler:innen leidenschaftlich gerne gespielt haben. In jedem Fall konnte man erleben, wie der Ort schließlich dieses kulturelle Ereignis und seine Menschen trug. Daraus entstand eine gewisse Magie.

Sind es vor allem Akteur:innen wie Michael Batz oder das Thalia Theater, auf die es ankommt, wenn Kultur in einer Stadt oder einem Quartier wirksam werden soll?

Carsten Brosda Man erzählt sich natürlich immer gerne die Geschichten von der einen charismatischen, genialen Gestalt, die den großen Unterschied macht. Letztlich kommt es aber auf funktionierende Ökosysteme an. Anders gesagt: Es ist ein Zusammenspiel von Akteur:innen und Strukturen. Das finde ich das Spannende an der HafenCity, dass da ja mit Blick auf Kunst und Kultur ursprünglich so gut wie nichts war. Dort musste man die Strukturen erst schaffen und man hatte eine andere Form des Widerstands, mit dem man sich auseinandersetzen musste – eher den Widerstand eines bis dahin ganz anders genutzten Raums als den von gewohnten Strukturen und Routinen.

Im Masterplan für die HafenCity spielte Kultur eine untergeordnete Rolle. Zum Glück setzte in der Praxis bereits 2001 ein Umdenken ein.

Carsten Brosda So etwas fällt in einer kaufmännisch geprägten Stadt wie Hamburg anfangs gerne einmal weg. Das muss man sich erarbeiten und erkämpfen. Aber in den letzten 20 Jahren ist meiner Meinung nach das Verständnis gewachsen, dass ein Ort wie die HafenCity durch Kunst und Kultur gewinnt.

Theresa Twachtmann Das Beschriebene war ja auch ein Widerstand, den die Kunst letztlich produktiv zu meistern wusste. Dazu kam, dass anfangs schlichtweg die rechtlichen Rahmenbedingungen fehlten, um dort überhaupt etwas stattfinden zu lassen, da das Gebiet Nutzungen dieser Art nicht vorsah. Davon abgesehen ist aber ganz grundsätzlich wichtig, dass kulturelles Schaffen nicht aufok-troyiert werden kann, sondern aus der kreativen Szene und kreativen Prozessen heraus entsteht. Das war der schmale Grad, den man in der kulturellen Entstehungsgeschichte der HafenCity gehen musste: Kreative Räume und Infrastruktur schaffen und dabei gleichzeitig nicht in die künstlerische Freiheit eingreifen, damit etwas entsteht, was wirklich zu diesem Ort passt, aus ihm resultiert und authentisch ist.

Gibt es erfolgreiche Beispiele dafür?

Theresa Twachtmann Der Oberhafen springt ins Auge. Oder Projekte wie die MS Stubnitz. Aber auch die Elbphilharmonie überzeugt durch ihre ganz eigene Kulturauthentizität.

Carsten Brosda Dinge müssen entstehen und man muss ihnen den Raum geben. In gewisser Weise haben da sogar die ganzen Schwierigkeiten des Bauens geholfen, dass sich auch die Elbphilharmonie glücklicherweise weiter entwickelt hat und viel mehr geworden ist als eine architektonische Landmarke.

Welchen Beitrag können Kultur- und Kreativwirtschaft generell für Stadtentwicklung leisten?

Carsten Brosda Wie Frau Twachtmann eben sagte, muss man mit solchen Zweckbestimmungen vorsichtig sein. Es ist ja nicht so, dass man den Kreativen einfach einen bestimmten Raum überlässt und sagt: „Hier habt ihr einen Ort für eure Kunst, jetzt freut euch!“ Die Frage lautet eher: Lassen wir es zu, dass sich Räume so entwickeln, dass sie Lust auf produktive Auseinandersetzung machen? In der HafenCity leistet hier meines Erachtens die Kuratorin Ellen Blumenstein einen wichtigen Beitrag dazu. Man muss dafür auf Seiten der Stadtentwicklung allerdings eine gewisse Coolness besitzen. Was, wenn eine wichtige investitionsbereite Figur sagt, dass dieses oder jenes Projekt nicht unbedingt die Werthaltigkeit ihrer Immobilie steigert? Das muss man aushalten und den oftmals viel größeren Wert einer solchen Entwicklung erkennen.

Theresa Twachtmann Viele Bauherr:innen sehen aber glücklicherweise auch, dass Kultur ein Standortfaktor ist. Sie macht das Leben vor Ort und die Ansiedlung von Menschen und Unternehmen attraktiver. Diese Erkenntnis setzt sich immer mehr durch.

Wie sieht es mit der erweiterten Kultur und Medienwirtschaft aus, wie passt die ins Bild?

Theresa Twachtmann Viele Werbeagenturen und Verlage sitzen in der HafenCity, aber auch die Virtual-Reality- und die Gaming-Branche ist gut vertreten. Hier findet viel gegenseitige Befruchtung statt. Virtual Reality beispielsweise ist ein Impulsgeber für Storytelling in der Werbung. Wenn sich angrenzende oder überlappende Branchen örtlich verdichten, verdichtet es sich auch inhaltlich, das kann man hier eindeutig beobachten.

Carsten Brosda Interessanterweise tendieren viele solcher Unternehmen eher in Richtung der Speicherstadt und City Süd als zu den Neubauten. Das hat auch etwas mit Widerstand, mit Reibung zu tun. Es wird spannend, wie sich diese Prozesse beispielsweise im Billebogen und in Hammerbrook weiterentwickeln. Vor dem Hintergrund dessen, was wir in der HafenCity gelernt haben, kann man da sicherlich einiges anwenden.

Nicht nur die HafenCity feiert in diesen Tagen ein Jubiläum: Die Elbphilharmonie wird im Januar 2022 auf fünf Jahre Betrieb zurückschauen. Lässt sich denn das Haus als Standortfaktor für die HafenCity inzwischen bemessen?

Carsten Brosda Tatsächlich bereitet Hamburg Marketing gerade eine aktuelle Markenstudie vor, die sicherlich auch untersuchen wird, wie sich der Blick auf Hamburg als Kulturstadt verändert hat. Aber die zentralen Ziele, die wir uns seinerzeit mit der Elbphilharmonie gesetzt haben, sehe ich in jedem Fall erreicht: Ein erstklassiger Konzertsaal, der als einer der besten der Welt anerkannt wird. Ein Haus für alle, in dem es vielfach gelungen ist, die Zugangsschwellen zu senken. Und wenn man sich mal anschaut, wie internationale Presseberichte heutzutage Deutschland abbildern, dann sieht man häufig die Elbphilharmonie, wo früher nur das Brandenburger Tor, der Kölner Dom und Schloss Neuschwanstein waren. Sie ist Teil der visuellen Ikonographie Deutschlands geworden.

Kultur & Medien

Es gibt also auch so etwas wie den Elbphilharmonie-Effekt. Für die HafenCity ist das ein wunderbarer Anker für viele andere Prozesse.

Theresa Twachtmann Wichtig für einen solchen Effekt ist natürlich, dass die Kulturbesucher:innen die HafenCity und ihre Quartiere in ihrer Gesamtheit wahrnehmen und ganzheitlich erkunden. Aber ich bin sicher, dass dies immer mehr geschehen wird, weil ja auch ständig neue Kulturangebote entstehen. Bereits heute gibt es das Maritime Museum. In ein paar Jahren wird es mit dem Digital Art Museum an den Elbrücken einen weiteren Ort mit internationaler Strahlkraft geben. Zudem ist Stadtentwicklung ohnehin ein langfristig angelegter Prozess und die Ziele müssen auch so gemessen werden.

Carsten Brosda Der Oberhafen ist ein schönes Beispiel für ein Kontergewicht. Und das Sommerzelt des Thalia Theaters oder das Festival „Theater der Welt“, bei dem die Kakaohalle 2017 sogar selbst zum Aufführungsort wurde, haben gezeigt wie schnell man vermeintlich abgelegene Orte erreichen kann.

Sind alle diese Orte gleichberechtigt?

Theresa Twachtmann Wer auf der MS Stubnitz tanzen geht, ist vielleicht nicht die / der klassische Elb-philharmoniegänger:in, doch beides hat seine Berechtigung und ist wichtig. Allerdings hat sich gerade in der Coronazeit wieder gezeigt, dass nicht alle die gleichen Bedingungen für ihr künstlerisches Schaffen und Wirken vorfinden. Die freien Künstler:innen hat der Verlust der Auftrittsmöglichkeiten noch viel stärker getroffen als die, die mit einer festen, großen und etablierten Institution verbunden sind.

Stichwort Corona: Die Epidemie hat insbesondere dem Kulturbetrieb massiv zugesetzt: Welche dauerhaften Effekte könnten für die Stadt entstehen, wenn sich Kultur vielleicht künftig räumlich anders organisiert?

Theresa Twachtmann Ich glaube, dass es noch eine ganze Weile dauern wird, aber wir werden erleben, dass die Kultur wieder ganz sichtbar und erlebbar in die Stadt zurückkehrt. Allein deshalb, weil sie ein Anlass für soziale Begegnungen ist, auf die Menschen dauerhaft nicht verzichten können. Selbst ein Digitalkunst-Festival wie „VRHAM“ im Oberhafen, welches ich mitgegründet habe, lebt davon, dass nach dem immersiven Kunsterlebnis persönlicher und sozialer Austausch und damit Verarbeitung und Auseinandersetzung stattfindet.

Carsten Brosda Ja, aber ich glaube, wir müssen uns auch darum kümmern. Ich musste in der Pandemiezeit an Richard Sennetts Buch „Verfall und Ende des öffentlichen Lebens“ denken. Darin beschreibt Sennett den Niedergang öffentlicher Räume, weil die Orte anders überformt werden – aufgrund von funktioneller Differenzierung, aufgrund von Kommerzialisierung, Tourismus und anderem. In der Hochphase der Pandemie in Italien hat der deutsche Journalist Nils Minkmar die Leere von berühmten Plätzen wie dem Mailänder Domplatz oder dem Marcusplatz in Venedig geschildert. Und er hat die Frage gestellt, ob wir diese Orte nach dem Ende der Pandemie nicht anders nutzen sollten – und zwar als Begegnungsorte, die sie ursprünglich mal waren. Aber das erfordert eben auch die Anstrengung, dass man künftig städtische Strukturen gezielt so baut oder so pflegt.

Aber gerade da kann die HafenCity ja punkten, wenn man an die Magellan-Terrassen, die Marco Polo-Terrassen oder den Amerigo-Vespucchi-Platz denkt: Die sind alle für Kultur- und andere Veranstaltungen ausgelegt und das findet dort auch eifrig statt.

Theresa Twachtmann Oder der Oberhafengarten, mit dem ein sehr demokratischer Begegnungsraum entstanden ist. Der öffentliche Raum allein kann aber nicht alles aus sich leisten. Es hat viel mit Vielfältigkeit in und um den Raum zu tun: Welche Nutzungen dort untergebracht werden, ob dort Menschen leben und welche? Ob auch geförderter Wohnraum geschaffen wurde? Die Diversität der Gesellschaft im öffentlichen Raum abzubilden ist eine Aufgabe für die gesamte Quartiersentwicklung und ein Baustein erfolgreicher Stadtentwicklung.

Kunst und Kultur haben die Fähigkeit, künftige Entwicklungen der Gesellschaft aufzuspüren. Wenn Sie in die Schneekugel der aktuellen Diskurse blicken: Welche Themen und Trends sind für das Leben in der Stadt besonders relevant?

Carsten Brosda Schwierige Frage, weil Kunst ja zum Glück gerne auch das Gegenteil von dem behandelt, was gerade aktuell ist. Aber zentrale Frage wird sicherlich sein, wie wir als Gesellschaft mit Vielfalt klar kommen. Ich denke an die Debatten um Anerkennung, Respekt und Identität. Wie Sorge ich dafür, dass alle Stimmen teilhaben? Dass sie in ihrer Eigenständigkeit erkannt werden, ohne dass sie in eine Separierung getrieben werden? Es geht darum, so etwas wie Solidarität aus Differenz zu erzeugen. Das begegnet uns auch in der Stadtentwicklung: Wie Sorge ich für Durchmischung? Wie schaffe ich Räume, in denen wir uns respektvoll begegnen? Dazu hat auch die Ausstellung „The Gate“ in der HafenCity einiges beigetragen, zum Beispiel durch die Verhüllung der kolonialen Figuren an der Kornhausbrücke. Aber Kunst macht das nicht, um die Stadtentwicklung zu befeuern, sondern weil die Themen da sind. Wenn wir sensibel sind, nehmen wir sie an.

Theresa Twachtmann Zusätzlich zu Diversität spielen natürlich Themen wie Nachhaltigkeit und Digitalisierung eine große Rolle. Beides berührt ja die Frage, wie wir künftig leben wollen und werden. Im Rahmen der Stadtentwicklung hat der Begriff der digitalen Innovation oft auch eine prozessorientierte und technische Seite. Doch er hat natürlich auch Dimensionen, die sich entscheidend auf unsere alltäglichen Lebenswelten auswirken. Was macht Digitalisierung mit uns, mit unserem Lebensstil, unserer Kommunikation und mit uns als sozialen Wesen? Die Kunst leuchtet oftmals genau derartige Spannungsfelder und damit verbundene Widersprüche und Problemstellungen aus. Sie geht über die Grenze und bietet so den Boden für Diskurs und Debatte. Sie ist Teil von Stadt, formt sie, sorgt aber auch für Beweglichkeit und Lebendigkeit.

Interview: Henrike Thomsen

Theresa Twachtmann ist seit November 2021 in der Geschäftsführung der HafenCity Hamburg GmbH. Zuvor war sie als Leiterin Finanzen, Controlling und Treasury bei der Hamburger Hochbahn tätig. Ihre Karriere begann die studierte Diplom-Betriebswirtin als Strategie- und Bankberaterin in der Schweiz. 2008 wurde sie kaufmännische Leiterin des renommierten „Lucerne Festivals“. 2013 übernahm sie die kaufmännische Geschäftsführung des Thalia Theaters und war später als selbstständige Unternehmensberaterin unter anderem für die Elbphilharmonie tätig.

Dr. Carsten Brosda ist seit Februar 2017 Senator für Kultur und Medien der Freien und Hansestadt Hamburg. Der studierte Journalist wurde mit einer Arbeit über „diskursiven Journalismus“ an der Kulturwissenschaftlichen Fakultät der Universität Dortmund promoviert. 2011 – 2016 leitete er das Amt Medien in der Hamburger Senatskanzlei, ab 2013 war er außerdem Bevollmächtigter des Senats für Medien.



Zeitkarussell

Kultur, Sport & Gedenken



1. 2013: Deutscher Evangelischer Kirchentag Foto: Thomas Hampel | 2. + 4. 2017: Eröffnung des denk.mals Hannoverscher Bahnhof Foto: Miguel Ferraz
3. 2016: Vollendung der Elbphilharmonie Foto: Iwan Baan | 5. 2018: Installation „Public Face“ auf der Kippelstegbrücke Foto: Miguel Ferraz | 6. 2021: Für die Ausstellung „The Gate“ wird die Kolumbus-Statue an der Kornhausbrücke verhüllt Foto: Thomas Hampel, Kunstprojekt: Jairo Minaya | 7. 2006: Open-Air-Kino vor dem unbebauten Kaispeicher A Foto: Thomas Hampel
8. 2007: Der Wohltätigkeitslauf durch die HafenCity Foto: Thomas Hampel | 9. 2017: Installation beim Festival „Theater der Welt“ Foto: Thomas Hampel

HafenCity & beyond



↑ Der Elbtower wird in den kommenden Jahren den östlichen Auftakt zur HafenCity bilden *Visualisierung: SIGNA Real Estate*

Der Innovationsstadtteil Grasbrook entsteht gegenüber der HafenCity.
Visualisierung: Herzog de Meuron/Vogt



↑ Das neue Gebäude der HafenCity GmbH an der Ecke Dalmannkai/ San-Francisco-Straße wird als Null-Emissionshaus errichtet
Visualisierung: Heinle, Wischer und Partner, Freie Architekten



← Urbane Produktion am Wasser wird den Billebogen prägen
Visualisierung: Jochen Stuhmann



↑ Mit der Science City Hamburg Bahrenfeldt entsteht in den nächsten 20 Jahren ein Universitäts- und Wissenschaftsstandort inkl. rund 2500 Wohnungen im Westen Hamburgs
Visualisierung: moka-studio



↑ 2024 wird in der HafenCity Europas erstes Digital-Art-Museum eröffnen
Visualisierung: teamLab Borderless



Kontakt & Impressum

Für ein kostenloses Abonnement oder für Fragen und Kommentare schicken Sie uns ein Fax an die +49 (0)40 374726 - 26 oder schreiben Sie eine E-Mail an newsletter@hafencity.com

Verlag: HafenCity Hamburg GmbH, Osakaallee 11, 20457 Hamburg, hafencity.com
V. i. S. d. P.: Henrike Thomsen
Redaktion: Henrike Thomsen, Anika Lütjen
Design: rock&stars digital GmbH, Hamburg
Korrektur: Gustav Mechlenburg
Druckerei: Langebartels & Jürgens, Hamburg

Texte und Mitarbeit: Sebastian Baller, Meike von Bartenwerffer, Ulrich Bildstein, Frank Engelbrecht, Friedhelm Feldhaus, Frank W. Jacob, Tomas Kaiser, Melanie Kausch, Jens Kerstan, Mario Kretschmer, Katrin Loosen, Anika Lütjen, Lukas Stahn, Dr. Dorothee Stapelfeldt, Henrike Thomsen, Dr. Peter Tschentscher, Christoph Twickel, Margit Werner

Sonderausgabe, Hamburg, Dezember 2021
© 2021 All rights reserved

Diese Publikation wurde auf umweltfreundlichem FSC-zertifiziertem Papier gedruckt.

