



Das Barcelona-Material

Der öffentliche Raum der Hafencity als braver Atmosphären-Mix

Text: Kaye Geipel

Im März letzten Jahres wurden vor dem Kaispeicher A die Halbportalkrane abtransportiert. Gesäubert und restauriert, werden sie später wieder aufgestellt. Die neuen Straßenlaternen auf den Nachbarkais sind eine Anspielung auf den einstigen Kranbetrieb.

Fotos: Oliver Heissner

Venedigs Werftgelände „Arsenale“, das seine industrielle Vergangenheit längst gegen eine von Kultur, Bildung und Tourismus geprägte Gegenwart getauscht hat und heute ein Museum, eine Militärakademie und im Jahresrhythmus die beiden Biennalen beherbergt, drohte vor einigen Jahren ein mächtiges Symbol zu verlieren. Der 160-Tonnen-Kran, der 1883 bei den damals führenden Kranbauern Armstrong, Mitchell & Co in Newcastle-upon-Tyne bestellt und zwei Jahre später auf einen Sockel aus Pietra d'Istria montiert worden war – ein beispielloses Monster englischer Stahlbaukunst des 19. Jahrhunderts –, sollte wegen Baufälligkeit abgerissen werden. Kurz vor der Demontage kam Einspruch und Hilfe aus England: Lord Norman Foster und der englische Verein „Venice in Peril“ setzten sich für die Erhaltung des Armstrong-Krans ein. Geht es um Venedig, wird auch die Denkmalpflege zu einem internationalen Charitygeschäft.

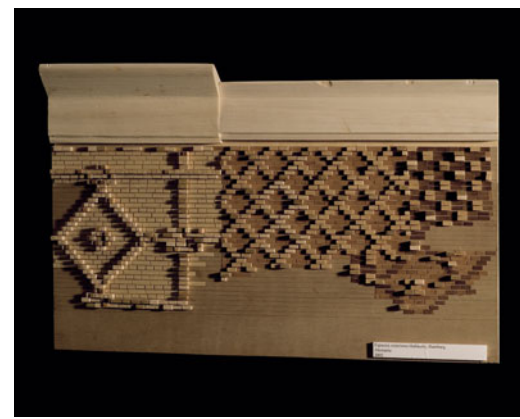
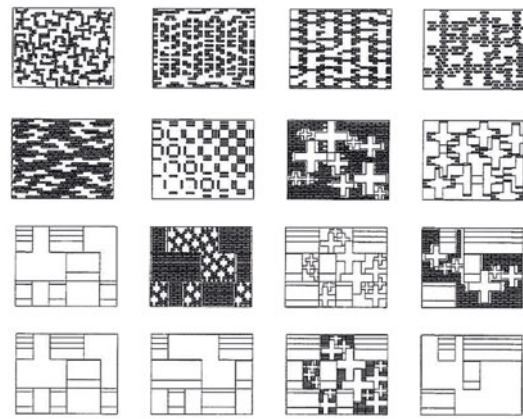
So weit ist es in Hamburg nicht gekommen. Die krakenartigen Voll- und Halbportalkrane der sechziger und siebziger Jahre auf den Kais, die zurzeit zum Flanieren hergerichtet werden, wurden abmontiert. An ihrer Stelle finden sich heute neue Kaiterrassen mit wulstigen Abschlüssen, sanft ansteigende Treppen und Rampen, Holzliegen zum Ausruhen, Warft-

wände mit Fischgräten-Ornamentik und zackelige Straßenlaternen, die aussehen, als hätte man Büroklammern auseinander gespreizt. Gezeichnet hat dieses Freizeitvokabular Benedetta Tagliabue und ihr Büro EMBT aus Barcelona. Tagliabue erläutert ihr Gestaltungskonzept mit dem Verweis auf die Hafenvergangenheit. Die Büroklammer-Laternen zum Beispiel seien eine Referenz an die einstige Kranbatterie.

Kritik der Kühle

Nach dem Bürgerschaftsbeschluss zugunsten des Masterplans von Kees Christiaanse und hamburgplan im Februar 2000 und der darauf folgenden Präzisierungphase schien es, als würde es solch eine verspielte Instrumentierung des öffentlichen Raums in der Hafencity nicht geben. Die Planer gingen in ihrem Konzept davon aus, dass die Speicherstadt an sich wie eine Bühnenkulisse für die neuen Bauten fungiert: eine räumliche Inszenierung der industriellen Vergangenheit, die der Masterplan durch die Abstände zwischen den neuen Blocks – und den jeweils vorgelagerten Kais als eine Art Zuschauerraum – präsentiert. Außerdem gab es ja die Warften, jene hochwassersicheren Bereiche, die ein komplexes System aus Treppen, Brücken und Rampen notwendig machten, um von





Historische Ornamentik der Speicherstadt, daneben Musterplatten mit Fischmotiv für die Warftwände von EMBT aus Barcelona. Die Architekten entwarfen auch die wellenförmigen Sitzmöbel.

Zeichnung: Hafencity GmbH; Modellfotos: EMBT Architekten; Foto rechts: Roland Halbe

den mehrmals im Jahr überfluteten Kais auf die höher gelegenen Ebenen zu kommen. Alle Eingänge und Rettungswege müssen von diesem Flutschutzniveau aus zugänglich sein, und öffentliche Funktionen wie Restaurants und Cafés auf Kainiveau sind eigentlich nur möglich, wenn sich bei Bedarf massive und entsprechend teure Flutschutztore aus Stahl vorschieben lassen. Andererseits bilden die unterschiedlichen Ebenen ganz von selbst differenzierte öffentliche Räume, Sichtbeziehungen und gestaffelte Straßen-Kai-Wasserbereiche, die der Masterplan in einer Fülle von Schnitten in seiner räumlichen Qualität für das Quartier herausgestellt hat.

Dann entstand als erster großer Schritt der Hafencity die Bebauung am Sandtorkai mit acht Blocks, die auf einer Warft zum Wasser hin auskragen. Nur ein Block, der letzte in der Reihe von Jan Störmer, hatte etwas zu bieten, was die weitgehend geschlossene Erdgeschosszone – also dort, wo die Straße respektive die Kaiterrassen verlaufen – auch für Passanten attraktiv machte. Zwar gibt es über die gesamte Längsrichtung der acht Blocks eine hochwassersichere Erschließungsebene, die aber für zufällige Besucher kaum zugänglich ist.

Es folgte harsche Kritik an dieser Bebauung – zu kühl und zu wenig historisch sei die Architektur. Die Kritik bezog sich wohl weniger auf die Fassaden als auf den abweisenden Raum für die Passanten. Man hat schnell dazugelernt. Das geht in Hamburg mit kaufmännischer Pragmatik: Es gibt Kritik an der Kühle, also entwickelt man die Freiräume so weiter, dass sie als warm charakterisiert werden können. 2002 wurde der Wettbewerb für die Freiraumplanung des westlichen Bereichs der Hafencity ausgelobt, und nach der Vergabe des Überseequartiers (Seite 44) gab es einen weiteren Wettbewerb für die öffentlichen Räume um den Magdeburger Hafen. Überraschender Zufall, gleich zweimal kamen katalanische Ar-

chitekturbüros zum Zuge, die viel Mittelmeerflair und vor allem „Wärme“ anzubieten hatten. Der Entwurf von EMBT für den westlichen Bereich der Hafencity umfasste die Kaianlagen und die Gestaltung der beiden Plätze, die heute nach Marco Polo und Vasco da Gama benannt sind, dazu zwei Marinas. Die Anschlussplanung im östlichen Überseequartier und am Magdeburger Hafen gewann Beth Galí und ihr Büro BB+GG. Während EMBT den katalanischen Stil, sein ornamentales Pendeln zwischen spanischem „modernismo“ und neobarocken Entwurfselementen herauskehren – ein Parforceritt, der vielleicht nur dem verstorbenen Büropartner Enric Miralles überzeugend gelungen wäre –, ist der Vorschlag von Beth Galí im Design zurückhaltender, aber in der Forcierung einer Touristenatmosphäre am Hafen genauso konsequent.

Identität der Wärme

Das Revival der Hafenstädte ist in Europa und darüber hinaus seit den frühen neunziger Jahren ein zentrales Thema der Stadtplanung. Den Anfang machte Barcelona mit seiner Planung für die Olympiade 1992 unter der Leitung von Oriol Bohigas. Fast zur gleichen Zeit fragte in London Richard Rogers: „Can reviving the Thames revive the city?“ Er legte ein Revitalisierungskonzept der Uferzonen vor, das Labour zugute kommen und den damaligen Premier John Mayor, einen programmlosen Pragmatiker, in die Enge treiben sollte. Die Themse war damals eine kaum zu überwindende Demarkationslinie zwischen der reichen City im Norden und dem armen Südufer. Ein vergleichbares Projekt verfolgte Rotterdam mit der neuen Brücke von Ben van Berkel und der Entwicklung eines neuen Quartiers an den Kop van Zuid genannten Kaianlagen, von denen früher die Überseeschiffe Richtung Amerika ablegten. Anziehungspunkt war das opulente Hotel New York, ein thea-

tralischer Großraum mit Konferenz-, Hotel- und Caféfunktion an der Spitze des Kais, der Massen von Einheimischen und Touristen anlockte, selbst wenn sie jahrelang über Bauschutt marschieren mussten. Diese Rotterdamser Erfahrung markierte einen Shift weg von der Idee, dass der öffentliche Raum allein als Matrix einer festgelegten Disposition von Plätzen zu betrachten ist. Plötzlich ging es mindestens genauso sehr um atmosphärische Identitätsbildung. In London hat man solch einen strategischen Fixpunkt, der im Wortsinn attraktiv ist, also Öffentlichkeit anzieht, in der New Tate gefunden, die in der ehemaligen Bankside Power Station von Gilles Gilbert Scott eingezogen ist.

Im Masterplan der Hamburger Hafencity zeigt sich diese Kop-van-Zuid-New-Tate-Lektion in der starken Betonung der Kopfenden: den Katalysatoren, von denen Kees Christiaanse und Markus Neppel sprechen. Diese Katalysatoren sollen, so zeigt es das Masterplan-Diagramm, wie Magneten ausgebildet sein, die als unweigerliche Attraktoren funktionieren, wenn auch die Philharmonie dann noch opulenter ausgefallen ist, als es sich die Planer für diesen Ort vorgestellt hatten.

Was bedeutet das für den öffentlichen Raum? Die gewählte Konzeption verfolgt zwei Stränge: einerseits das Auffüllen der strategischen Endräume mit anziehenden Funktionen. Sie wirken wie Rettungsanker angesichts der Sorge, dass das herkömmliche Straße-Platz-Belebungskonzept in diesem vorgelagerten Teil der Stadt zu schwach erscheinen könnte. Zum anderen reagierten die Planer mit einer transversalen Belebung über eben jenes Idiom von Ferien und Wärme. Wie sehr hier alles und jedes Element ausgenutzt wird, um diese gefühlte Wärme zu produzieren, zeigen etwa die horizontalen Warftwanddekors von EMBTs „Port de Plaisance“-Eldorado mit schwarzblauen und terrakottafarbenen Klinkern. Die Jury

Freiräume Hafencity West
Miralles Tagliabue EMBT, Barcelona; Benedetta Tagliabue, Karl Unglaub (Projektleitung); Stefan Geenen, Elena Nedelcu

Kontaktarchitekten
WES & Partner Landschaftsarchitekten, Hamburg

Freiräume Überseequartier und Magdeburger Hafen
BB+GG architectes, Barcelona; Beth Galí, Jaume Benavent, Andrés Rodríguez, Rüdiger Würth

Kontaktarchitekten
Knippschild, Simons & Partner, Berlin

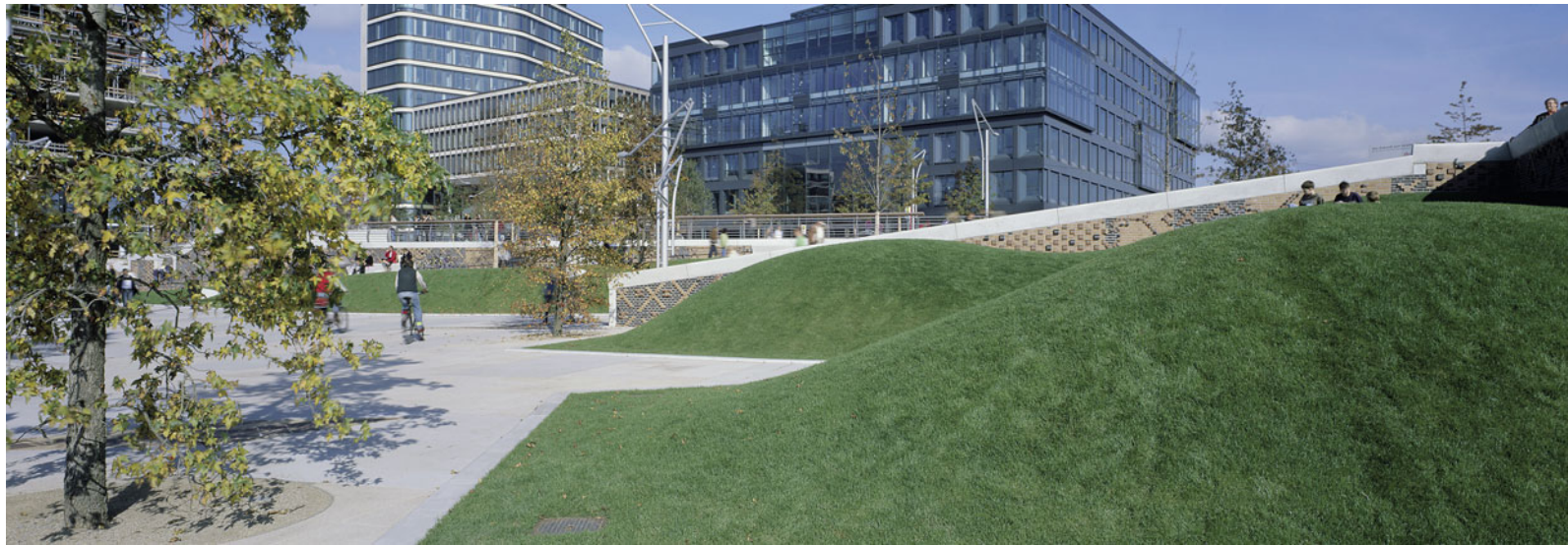
Auftraggeber:
Hafencity Hamburg GmbH
Jürgen Bruns-Berentelg; Christoph Schmidt (Projektleitung)

hatte 2003 noch Bedenken, ob der katalanische Entwurf nicht über das Ziel hinausschieße: „Dieser Faszination für das Neuartige steht die Frage nach der Beständigkeit des Entwurfs in der Zeit entgegen. Die Jury sieht im derzeitigen Ausarbeitungsstand durchaus noch die Gefahr, dass das vorgeschlagene Konzept mit seiner intensiven Differenziertheit nicht in den Ort hineinwachsen und plötzlich fremd und alt werden könnte.“ Solche Befürchtungen haben sich überholt. Die neuen Entwürfe passen sich in puncto Architektur längst an die mediterrane Ziegelornamentik an, nicht umgekehrt.

Hat die Planung solch künstlicher Hafenlandschaftsräume noch etwas mit der Tradition jener Hamburger Debatten zu tun, als Fritz Schumacher einst um die Erweiterung des Rathausmarktes Richtung Kleiner Alster mit einer neuen Terrasse am Wasser stritt? Von durchgängig geplanten Raumkanten ist bei Hamburgs Oberbaudirektor Jörn Walter die Rede, wenn er auf die Verbindung von Hafencity und Innenstadt zu sprechen kommt. Doch die Zeiten haben sich geändert, und längst wird die räumliche Klarheit dort, wo sie der Inszenierung in Verbindung mit einer ökonomischen Bespielung in die Quere kommt, geopfert.

Zwischenräume, Anschlussräume

Von Anfang an gab es bei der Planung der Hafencity die Überzeugung, dass die Funktionen Büro und Wohnen nicht allein in der Lage wären, eine dauerhafte Nutzung des öffentlichen Raums zu leisten. Dies erklärt das bewusste Hineinnehmen der Touristen in die verschiedenen Attraktoren. Die Elbphilharmonie, weil sie so am Weststrand nicht unmittelbar für die Belebung des Inneren zu nutzen ist, ist da nur eine Zwischenstation. Wichtiger für die Planung des Touristensogs sind das Kreuzfahrtterminal, die beiden schwimmenden Pontons und

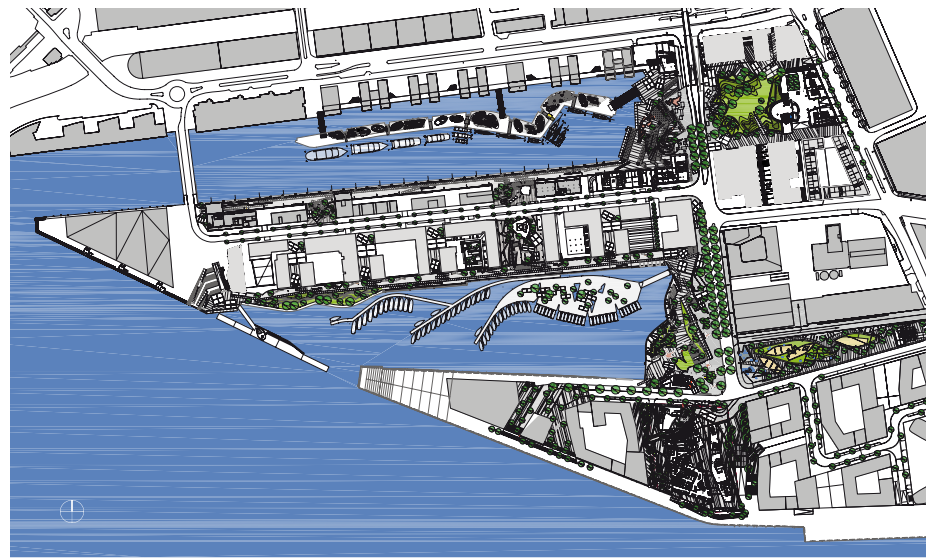


Blick auf die Marco-Polo-Terrassen, im Hintergrund der Sitz von SAP von Spengler Wiescholek, links davon das Gebäude für Kühne + Nagel von Jan Störmer.
Unten: Kaimauer längs des Grasbrookhafens, in dem eine privat bewirtschaftete Marina installiert werden wird.

Fotos: Klaus Frahm

die Uferpromenaden. Damit diese Anziehungspunkte gleich wirksam werden und sich die Bereiche Wohnen/Büro und Tourismus nicht in die Quere kommen, wurde die Freiraumplanung mit großem baulichem Aufwand darauf ausgerichtet. Am Sandtorkai gab es die erwähnten Anlaufschwierigkeiten, wobei das eher ruppige Nebeneinander verschiedener öffentlicher Räume den Vorteil hat, dass es der ehemaligen Industriearchitektur gut entspricht. Am Dalmannkai ist diese Verquickung unübersehbar raffiniert gemacht. Die offenen Ufer der Blocks umschließen private Innenhöfe, die seitlich von schmalen öffentlichen Durchquerungen zu den Kais unterbrochen werden, an den Kopfenden der Anlage ergänzt um breit gefächerte Treppenanlagen, deren flache Brüstungen bis auf wenige Stellen mit Anti-Skating-Nägeln ausgeschlagen sind, während andere Platzzonen Spielfunktionen wie ein Basketballfeld aufnehmen, allerdings nur mit einem Korb, damit die Wohnbereiche nicht gestört werden: Nichts wurde vergessen. Bloß dass die Funktionen touristischer und privater Nutzung einem Prinzip der stillen Staffelung gehorchen wie in einem japanischen Landschaftsgarten, kurz, der Public





Die Freiraumplanung von EMBT zeigt im Norden den Sandtorhafen, in dem 2008 die Pontons des Traditionsschiffhafens festmachen werden, darunter der Grasbrookhafen mit den Marco-Polo-Terrassen und vorgelagerter Marina. Foto rechts: Marco-Polo-Terrassen und der Hafen südlich der Elbe im Hintergrund.

Zeichnung: EMBT Architekten;
Foto: Klaus Frahm

Space wird mehr präsentiert, als dass er wirklich begehbar ist. Trotzdem: Im Gegensatz etwa zum Berliner Potsdamer Platz scheint die HafenCity das Problem der ökonomisch bedingten Selbstabgrenzung – warum soll man etwas für die Ränder tun, wenn das Geld in der Mitte gemacht wird – auf eine lockere und bessere Art gelöst zu haben, zumindest im realisierten westlichen Teil. Das Modell, das die HafenCity hier umsetzt, ist das einer cleveren Parallelführung, die verschiedene Funktionen innerhalb gemeinsamer Bildwelten sauberlich voneinander zu trennen weiß wie die Schichten einer Zwiebel.

Was die heikle Frage der Anschlussfähigkeit der neuen Stadtstruktur betrifft, ist die Sollbruchstelle im Konzept bereits vorauszusehen. Die Bruchkante wird dort liegen, wo sich das privat entwickelte Überseequartier zwischen den schon fertigen Teil im Westen und den sich daran anschließenden im Osten schiebt. Ein einzelner privater Entwickler, so wurde von Seiten der Stadt und der HafenCity GmbH argumentiert, könne dieses Herzstück mit seinen Läden und Restaurants besser umsetzen. Ökonomisch lässt sich das an dieser Stelle nicht weiter hinterfragen, in jedem Fall ist es ein Argument, das die städtebaulichen Konsequenzen dieser Frage einfach ausklammert. Der Dambruch liegt nicht einmal im reinen Tatbestand der privaten Bewirtschaftung des öffentlichen Raums. Entscheidend ist die Auswirkung auf die Typologie der offenen Blöcke des Masterplans. Sie liegt in der Mischung aus Magnetwirkung und Abgrenzung, die der Systematik solch einer hoch effizienten Quartiersbebauung erst zum Durchbruch verhilft. Desorientiert wenden sich die nach außen geschlossenen Blocks um den zentralen Boulevard von den offenen Blocks der Umgebung ab. Das Modell mit den golden erleuchteten Blocks (Seite 47) entlang der Nord-Südachse zeigt, worauf es den Entwicklern allein ankommt: auf eine herme-

tisch nach innen konzentrierte Welt, konsequent auf sich selbst bezogen, die durch eine öffentliche U-Bahnstation aus ihrer Mitte heraus erschlossen wird. Selbst wenn der realisierte Westteil durch seine Nähe noch ganz gut angeschlossen ist – die östlichen Partien werden es weitaus schwerer haben. Die Grundidee des Masterplans mit seinen räumlich auflockernden Ost-West-Querachsen, die die notwendigen Klammern für den schwieriger anzubindenden Osten gewesen wären, werden nur mit Mühe fortzuführen sein, und es gehört nicht viel Phantasie dazu, den Magdeburger Hafen als künftige Trennung zu betrachten.

Fehlender Gegensatz

Der „sanfte Traditionalismus“ des Masterplans hat sich durchgesetzt: Es gibt offene Blocks in verschiedenen Varianten, unterschiedliche Quartiersausbildungen und ein zeitlich flexibles Entwicklungsraster. Das ist angenehm, es funktioniert, und es schafft wohlgeformte „Öffentlichkeiten“, die trotz Dichte konfliktfrei nebeneinander herlaufen. Die Planer sprechen von der Grenzanmutung, die es besonders sorgfältig umzusetzen gilt, um unterschiedliche Erwartungen aneinander vorbeizuführen. Unterschiede ja – aber es ist nicht zu übersehen, dass das unter der Vorgabe einer gehobenen Homogenität geschieht, die insbesondere die Dichte nie über ein gewisses Maß ansteigen lässt. Mischung, ja, doch wer nüchtern hinschaut, stellt fest, dass hier mit ungewöhnlich hohem Aufwand eine Freizeitlandschaft entsteht, in der sich High-Class-Wohnen mit Touristenfacilities paart.

Liegt dann nicht die Verantwortung der Stadtplanung in der Einbindung von Störenfriedern? Man hätte, in puncto typologisch-funktionaler Brutalität, in die Vergangenheit blicken können. Der historische Hafen war früher, vor dem Bau der

Speicherstadt, das am dichtesten bewohnte Gebiet der Stadt. Es geht heute, so denke ich, nicht um die Kritik, dass das historische Hafenumfeld gestalterisch zu wenig präsent sei. Die Laternen lassen wir gelten, und auch die Kais mit ihren Sitzschalen, die bei Sonne zum Ausflugsziel geworden sind. Es ist auch nicht, wie vielfach kritisiert, die Backsteinatmosphäre der Speicherstadt, die hier fehlt – der leider wenig geschätzte Bau von Marc-Olivier Mathiez mit seinem speziell für das Gebäude entwickelten Vormauerstein aus Kohlebrand macht dies ziemlich anschaulich.

Die Kritik geht auf das Konto Masse/Raum – und Magie. Was hätte man sich gewünscht? Dass die so deutlich an den Zeitgeschmack gebundenen Mittel der atmosphärischen Aufwertung da und dort zurückgenommen werden zugunsten einer reinen Argumentation räumlicher Architektur. Die bis zu 200 Meter langen Riegel der Speicherstadt, deren unzugängliche Räume zum Wasser hin beim Queren der Brücken heute noch die radikale Faszination eines Nebeneinanders von offenen und geschlossenen Räumen deutlich machen, sind eine Referenz, die nicht aufgegriffen wurde. Ähnliches gilt für

die jüngere Vergangenheit: Selbst die Nachkriegs-Hafenbebauung mit ihren breitgedrückten Hallen hätte Vorbild für einen zusätzlichen, anderen Maßstab sein können. Wo bleibt, statt des harmlosen Nutzungsmixes der Büro-Wohn-Blocks, eine gewagtere Reibung oder gar Stapelung und Ballung von Nutzungen, abgesehen von den Luxuswohnungen auf der Philharmonie? Großstadt wird in der HafenCity nie richtig groß, sondern immer im mittleren Maßstab definiert. Die Zerstückelung in Häppchen bestimmt den öffentlichen Raum, er wirkt kuschelig und maßstäblich richtig, aber auch lau und uninspiriert.

Es mag als Qualität betrachtet werden, aber es ist eben auch das hauptsächliche Defizit dieser Planung: In geradezu musterschülerhafter Art wurden die Fehler der Moderne vermieden. Regie führt eine Konfliktvermeidungsstrategie, mit der hier öffentlicher Raum unter dem Signum des allgemeinen Wohlwollens/Freizeitverhaltens/Wochenendkonsumierens addiert und addiert wird. Die Fehler von Canary Wharf sind nicht gemacht worden. Stattdessen herrscht deutsche Vorsicht.

