

Urbane Partitur

Leitbilder für die HafenCity

Text: Jörn Walter

Oben: geplante Fassung städtebaulicher Raumkanten von der Binnenalster bis zum Magdeburger Hafen mit neuer Silhouette am Überseequartier. Rechts: Am Sandtorkai berühren sich Speicherstadt und neue Bebauung.

Foto: HafenCity Hamburg GmbH; Simulation: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Hamburg

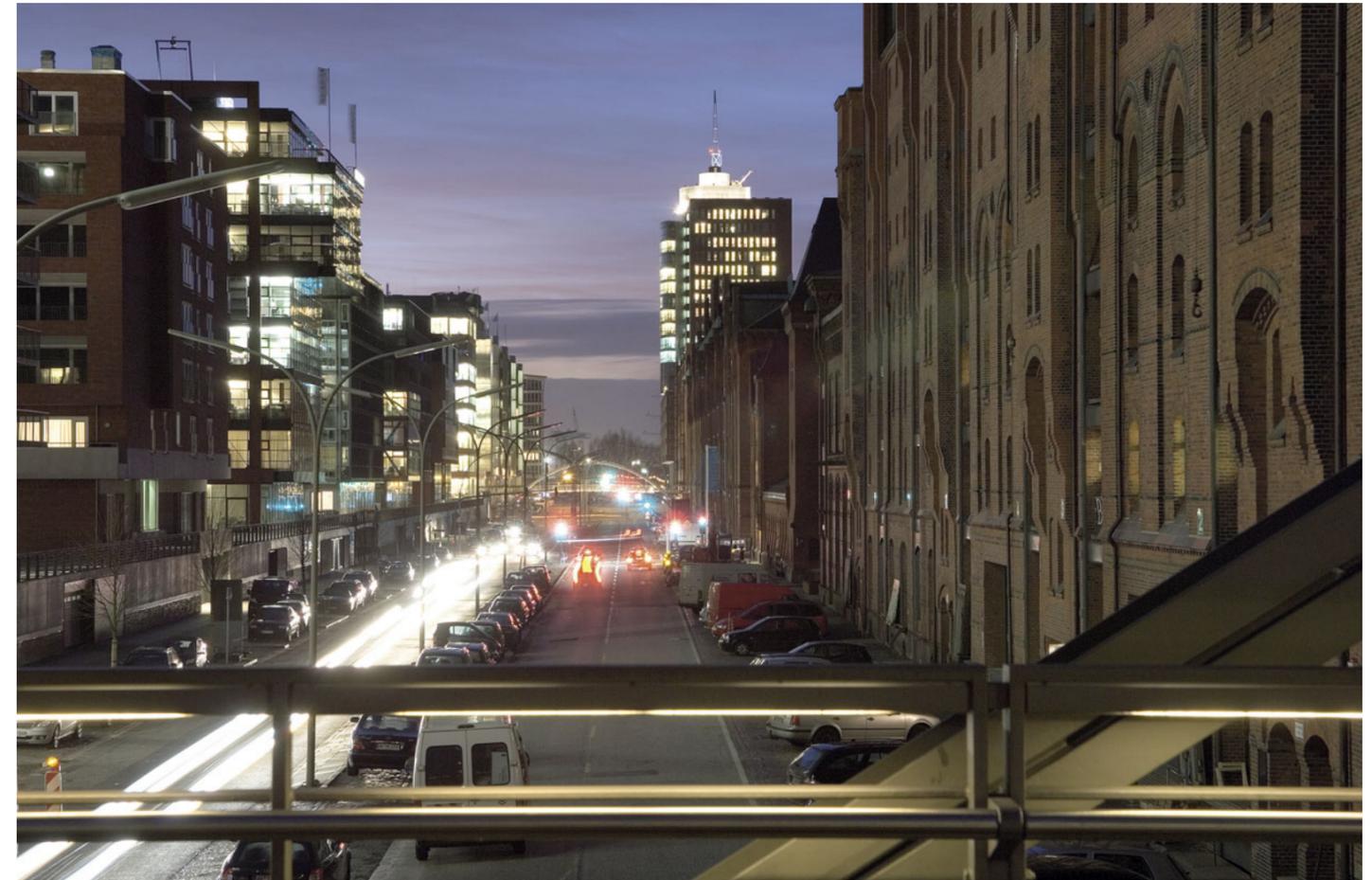
Die wichtigste Aufgabe, die über allen Einzelaspekten zur Entwicklung der HafenCity steht, ist die Schaffung eines urbanen Stadtgefüges und die Suche nach städtebaulichen Handlungsmöglichkeiten, die das begünstigen. Jeder, der sich mit der HafenCity beschäftigt, denkt nicht nur an die Chancen, die die einzigartige und zentrale Lage am Wasser bietet, sondern auch an die Schwierigkeiten, aus Stadterweiterungen dieser Dimension auch wirklich urbane Orte entstehen zu lassen. Die Moderne des 20. Jahrhunderts ist trotz vieler rationaler und ästhetischer Höchstleistungen im Grunde daran gescheitert, und die Skepsis in der Bevölkerung gegenüber dem zeitgenössischen Städtebau und der Architektur hat darin eine ihrer wesentlichen Ursachen.

Gründerzeit und dirty realism

Wenn man die Zielsetzung eines urbanen, auf Austausch und Lebendigkeit orientierten Stadtgefüges teilt, ist man verständlicherweise versucht, sich die mittelalterlichen bis gründerzeitlichen Bilder der Stadt ins Gedächtnis zu rufen und sie, die doch ein geschichtliches Zeugnis ablegen, zu reproduzieren. Dies hat die kritische Rekonstruktion mit ihrer Besinnung auf den Kontext, den Block und den Stadtraum durchaus erfolg-

reich getan. Was aber, wenn es um die kritische Konstruktion geht, die den Bedürfnissen von heute und morgen einen urbanen gestalterischen Rahmen geben will und muss? Da stimmt es einen nachdenklich, dass aus der kritischen Rekonstruktion eine unkritische Stilistik geworden ist, in der funktionaler Bedarf und gestalterische Ausdrucksform immer weiter auseinanderklaffen. Schon die Postmoderne tat sich mit dem Problem schwer, das Korsett des heutigen Neotraditionalismus erstickt aber fast jede moderne Nutzungserwartung – ganz unabhängig von der Frage, ob man die künstlerische Rückwärtsrolle nun mag oder nicht.

Aber auch die extreme Gegenbewegung der Neoavantgarde und des „dirty realism“ vermag trotz treffender Analysen und Diagnosen zur fragmentierten Netzwerkgesellschaft nicht so recht zu überzeugen. Obwohl wir dieser Strömung manch spektakuläres und auch künstlerisch eindrucksvolles Projekt verdanken, ist es ihr bislang nicht gelungen, eine überzeugende Entwurfshaltung für ein urbanes Stadtgefüge zu entwickeln. Man mag einwenden, dass das aus der Analyse heraus – der Negation der Bedeutung des Städtischen und Urbanen für die Zukunft – in vielen Fällen auch gar nicht gewollt sei. Soweit damit der konventionelle Austausch über den Stadtraum



gemeint ist, ist das richtig. Andererseits steht dem aber der Anspruch gegenüber, die Solitäre miteinander zu vernetzen. Doch selbst den Nachweis der Funktionstüchtigkeit und gestalterischen Qualität der fließenden und zufälligen Stadträume der L-, XL- und XXL-Klasse ist die Strömung bislang schuldig geblieben.

Vor diesem Hintergrund schlägt die HafenCity einen „dritten“ Weg ein, der bewährte Elemente des Städtebaus im Hinblick auf inhaltliche Zielsetzung, heutige gesellschaftliche und ökonomische Strukturen und örtliche Gegebenheiten kritisch reflektiert, der nach der Normalität einer lebendigen Stadt ebenso sucht wie nach ihren Besonderheiten und Höhepunkten, der Entwicklungen ermöglichen und dennoch kein Durcheinander hinterlassen will – und der von der festen Überzeugung geleitet wird, allein eine zeitgenössische Architektursprache werde die vielseitigen Anforderungen zu einem schlüssigen ästhetischen Gesamtergebnis führen können. In einem aufgeklärten Verständnis kann man die Ideenwelt der HafenCity damit durchaus den Leitbildern der „Europäischen Stadt“ und der „Reflexiven Moderne“ zuordnen, in deren Integration sie eine angemessene Antwort auf die Fragen der Zeit sieht. Ob solche Zuordnungen letztlich hilfreich sind, mag in

Anbetracht der mannigfaltigen Interpretationen und eines deshalb diffusen Begriffsbildes dahingestellt bleiben. Brauchbar ist die Verwendung im Falle der HafenCity jedenfalls hinsichtlich der Themen, die sich mit diesen Leitbildern verbinden, nicht aber hinsichtlich der Mittel und Wege, mit denen diese Themen unter den Rahmenbedingungen von heute besetzt werden können.

Die HafenCity umfasst ein Gebiet von 150 Hektar und wird die Hamburger Innenstadt in ihrer Größe um 40 Prozent erweitern. Sie ist auf einen Entwicklungszeitraum von 20 bis 25 Jahren angelegt und soll am Ende neben vielem anderen rund 40.000 Arbeitsplätze und mindestens 6000 Wohnungen beherbergen. Diese wenigen Zahlen lassen in einem ganz praktischen Sinn erkennen, in welchem realen Spannungsverhältnis sich das Projekt zwischen Schnelllebigkeit und Nachhaltigkeit, Regelwerk und Offenheit, Konzeptionstreu und Flexibilität bewegt. In einem solchen Zeitraum ändern sich die politischen, gesellschaftlichen, ökonomischen und ästhetischen Prioritäten und Auffassungen, während die Größe des Projekts eine feste städtebauliche Grundordnung verlangt.

Konzeptionell haben die Preisträger des städtebaulichen Wettbewerbs aus dem Jahr 1999, das Team hamburgplan mit

Kees Christiaanse/ASTOC, den Vorschlag unterbreitet, das Gesamtgebiet der HafenCity in einzelne Quartiere zu gliedern. Diese unterscheiden sich nach den Anteilen und der Charakteristik der Nutzungsmischung, nach der Größe und Körnung der verwendeten Bautypologien, nach der Offenheit und Geschlossenheit der städtebaulichen Systeme, der räumlichen Gestalt und Höhenentwicklung der Abschnitte, ihrer hierarchischen Bedeutung, der historischen Vorprägung und ihrer lageabhängigen Qualität. Es ist der Versuch, die vielfältigen Bedarfslagen, die für die Schaffung eines lebendigen und urbanen Stadtteils erforderlich sind, in einem großräumig heterogeneren, kleinräumig aber homogeneren System zu ordnen.

Komplexe Quartiersgliederung

So unterscheiden sich die mittlerweile realisierten bzw. im Bau befindlichen Quartiere am Sandtorkai, Kaiserkai, Strandkai und am Magdeburger Hafen (mit dem Überseequartier) hinsichtlich ihrer Nutzungszusammensetzung (Sandtorkai: 50% Wohnen: 50% Büro; Kaiserkai: 70% Wohnen: 30% Büro, Dienstleistungen und Sondernutzungen; Strandkai: 35% Wohnen: 65% Büro und Sondernutzungen; Überseequartier: 20% Wohnen: 50% Büro: 30% Handel und Sondernutzungen), ihrer städtebaulichen Typologie (Sandtorkai: offen; Kaiserkai und Strandkai: Mischung offen/geschlossen; Magdeburger Hafen: geschlossen), ihrer baulichen Körnung (Sandtorkai und Kaiserkai: „Gründerzeitliches Haus“; Strandkai und Überseequartier: „Zwanziger Jahre-Kontorblock“) usw.

Die Gliederung in Quartiere sichert aber noch nicht das Entstehen von Stadt, weder im räumlichen Bezugsrahmen der HafenCity noch in dem der Hamburger Innenstadt oder darüber hinaus. Deshalb besteht nicht nur unter dem Gesichtspunkt einer funktionstüchtigen und damit zwangsläufig vernetzten Infrastruktur die Notwendigkeit, frühzeitig planerische Festlegungen bezüglich des späteren Gesamtgefüges und des Erscheinungsbildes zu treffen. Im Masterplan aus dem Jahr 2000 wurde hierzu beschlossen: das alle Quartiere durchziehende Prinzip der Nutzungsmischung, eine aus der Speicherstadt hergeleitete Grundbebauungshöhe von sechs bis acht Geschossen, die Definition der städtebaulichen Höhepunkte (und so auch der Hintergründe) mit besonderen Nutzungen (Köpfe Kehrweiderspitz, Magdeburger Hafen, Elbbrücken), die Entscheidung zugunsten einer „City“ innerhalb der HafenCity am Magdeburger Hafen sowie die Konzentration auf die attraktive Herrichtung der Hafenbecken als zentrale öffentliche Räume. Nicht zuletzt gehört dazu die klare Zielsetzung, die HafenCity mit der Speicherstadt zum Teil der Hamburger Innenstadt und nicht zum vorgelagerten Trabanten zu entwickeln.

Vielseitige Nutzungs- und Nutzerstrukturen

Zur Reflexion über die Fehlschläge der Moderne gehört auch die Frage, wie man unter den heutigen Gegebenheiten eine stabile Vielfalt von Akteuren einbinden kann, die für ein urbanes Stadtgefüge unverzichtbar sind. Hier greifen stadtent-

wicklungspolitische Ziele und organisatorisch-methodische Verfahren auf das Engste ineinander. Diesen Fragen hat Hamburg von Anfang an sehr viel Aufmerksamkeit geschenkt. Die beiden wesentlichen Instrumente sind das Eigentum an Grund und Boden und ein wettbewerblich ausgestaltetes Grundstücksvergabeverfahren, verbunden mit inhaltlichen Zielvorstellungen, die durch das klassische baurechtliche Instrumentarium flankiert werden. An zwei Beispielen sei dies erläutert: Im Falle der Quartiere Strandkai und Kaiserkai wurden die Grundstücke kleinteilig ausgeschrieben (Wohnen zu einem Festpreis) und – wie in Hamburg üblich – zunächst nur anhand gegeben. Der Abschluss des Kaufvertrages erfolgt erst nach Klärungen aller baurechtlichen Fragen einschließlich der in der Regel vorgeschriebenen Architekturwettbewerbe. Dieses Verfahren hat durch die Bindung an konzeptionelle Ideen eine vielseitige Eigentümer- und Nutzungsstruktur (Investoren, Genossenschaften, Baugemeinschaften, Eigentumswohnungen, Mietwohnungen, Sonderwohnformen, Firmensitze und kleinere Mietbüros, Läden, Gastronomie usw.) in unterschiedlichen Preissegmenten ermöglicht. Die Beteiligten suchen von sich aus nach einem bewusst zugelassenen Spektrum an identifizierbarer Architektur, die wiederum unterschiedliche Haushaltstypen und Milieugruppen anspricht. Im Ergebnis ist also nicht nur mit einer Mischung verschiedener Nutzungsarten, sondern auch verschiedener Nutzergruppen zu rechnen.

Zu einem ganz anderen Verfahren hat sich die Stadt im Falle des Überseequartiers entschieden. Hier stand zwar das Ziel im Vordergrund, den unverzichtbaren Handel für eine urbane Innenstadtqualität der HafenCity in einer Größenordnung von 40.000 Quadratmeter zu etablieren, jedoch nicht in der Betriebsform einer geschlossenen Mall, sondern in Form eines ebenerdigen und offenen Straßenverlaufs mit Vernetzungswirkung in das ganze Quartier. Wer etwas mit der Materie vertraut ist, weiß, dass so etwas jahrzehntelang nicht mehr realisiert wurde. In einem gewissen Sinn geht es um die Übertragung der ökonomischen Funktionsprinzipien von Centern auf die Stadt.

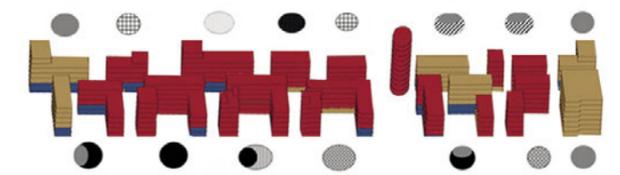
Die konzeptionelle Durchdringung eines solchen Projektes stellt hohe Anforderungen an die Beteiligten, und die wirtschaftlichen Risiken sind für alle Seiten hoch. Trotzdem ist in diesem Fall der Weg über die Ausschreibung eines komplexen Stadtquartiers mit 280.000 Quadratmeter BGF eingeschlagen worden, da das übergeordnete Ziel eines „normalen“ innerstädtischen Einkaufsquartiers bei Einzelvergaben nicht erreichbar schien. Das umfangreiche Vertragswerk konnte erfolgreich abgeschlossen werden. In das Investorenauswahlverfahren war ein städtebaulicher Ideenwettbewerb zwischengeschaltet, aus dem verbindliche städtebauliche Leitlinien entwickelt wurden, die nach Auswahl des Bieters in einem Workshop-Verfahren verfeinert und durch Architekturwettbewerbe für die einzelnen Baufelder endgültig ausformuliert wurden.

Allein diese beiden Beispiele zeigen, dass die Schaffung der Voraussetzungen für ein urbanes Stadtgefüge von morgen

weit mehr verlangt, als lediglich ein gestalterisches Bild im Kopf zu haben oder auf die Kraft des Zufalls zu vertrauen. Vielmehr geht es um die prozessuale Beherrschung eines Regelwerkes mit bewusst eingebauten Zufallskomponenten, zu denen neben den Bauherren und Nutzern z.B. auch gestalterische Ideen aus städtebaulichen und architektonischen Wettbewerben gehören. In welchem Maß man solche Ideen zulassen will und soll, darüber kann man streiten. Es ist auch hier die Frage, wie viel Regel und wie viel Zufall eine Stadt braucht, um Lebendigkeit und Vielseitigkeit, aber auch Kontext und Dramaturgie zu entwickeln. Dass aber in jedem Fall beide Komponenten vonnöten sind, sollte unstrittig sein. Dabei verlangt Qualität unter den heutigen gesellschaftlichen und ökonomischen Rahmenbedingungen mehr denn je möglichst langfristig wirksame Wettbewerbssituationen – von der Investorenauswahl bis zur Architektur. Und: Planung bleibt wesentlich – nicht im Sinne der autoritativen Vorgabe, sondern der zielgerichteten prozessualen Steuerung und kooperativen Begleitung.

Ausblick

Zieht man eine erste Zwischenbilanz und vergleicht die HafenCity mit anderen Projekten im internationalen Kontext, so zeichnen sich zwei Alleinstellungsmerkmale ab: Es gibt kaum Projekte, die einen ähnlich hohen Grad an Nutzungsmischung, kleinräumiger Körnung und innerer und äußerer Vernetzung aufweisen, und es gibt auch kaum Projekte, die einen ähnlich hohen und durchgängigen Qualitätsmaßstab an die Architektur anlegen. Viele der europäischen Hafenkonzessionsprojekte haben trotz eines hohen gestalterischen Niveaus einen zu starken Wohnungsschwerpunkt und vermitteln ein (wenn auch zentral gelegenes) Siedlungsmilieu (z. B. Helsinki, Stockholm, Amsterdam). Positive Ausnahmen sind hier bislang das Barcelona der frühen neunziger Jahre, Oslo und in Teilbereichen Kopenhagen. Das letztgenannte Beispiel überzeugt durch sein überdurchschnittliches architektonisches Niveau, das man bei vielen anderen Maßnahmen, ausgenommen zentrale Orte und Bauten, vermisst (genannt seien alle englischen Projekte und die rückwärtigen Teile in Rotterdam). Noch viel mehr gilt das für die nordamerikanischen, kanadischen und australischen Projekte. Hier kommt hinzu, dass einige einen zu einseitigen Freizeit-, Tourismus- und Handlungsschwerpunkt haben (z. B. Baltimore, Sydney, auch Vancouver und Kapstadt), der oftmals mit zusammenhanglos daneben stehenden Großbauten für Wohnen und Arbeiten umstellt wird. Noch weniger sind mit unseren städtebaulichen Problemen und Wertmaßstäben wohl die Entwicklungen im asiatischen und arabischen Raum vergleichbar. Es sind einfach andere Welten mit anderen Dichten und anderen Sensationsbedürfnissen.



Konzept-/Trägermischung

- Investor/Bauträger (Miete/Eigentum, mittleres Preissegment)
- Investor/Bauträger (Eigentum, mittleres Preissegment)
- Investor/Bauträger (Eigentum, gehobenes Preissegment)
- Seniorenorientiertes Wohnen (Eigentum/Miete, gehobenes Preissegment)
- Baugemeinschaft (Eigentum, Selbstnutzung)
- Bauherrengemeinschaft (Eigentum, z.T. Vermietung)
- Wohnungsbaugenossenschaften (Miete)
- Büronutzung



Nutzungsverteilung

- Handel, Dienstleistungen und Gastronomie
- Kultur, Schulen, Hotel und sonstige Nutzungen
- Wohnen
- Büro und Gewerbe
- Nutzungen gemäß Masterplan

Schema rechts oben mit der Mischung von verschiedenen Bauträgern und Nutzungen am Dalmann/Kaiserkai; darunter Nutzungsmischung der HafenCity einschließlich Überseequartier.

Skizzen: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Hamburg