



Kodex statt Autopilot

Der Masterplan in der Praxis

Text: Kees Christiaanse, Markus Neppi

Rechts: Skizzen mit Prinzipien des preisgekrönten Masterplans von 1999. Von oben nach unten: 1. die Masseverteilung im Übergang von Innenstadt, Speicherstadt und Hafencity, 2. die geplanten Standorte für die Sondernutzungen, 3. die Verteilung und Ausrichtung der Baumassen in aufgelockerte und dichte Bereiche.

Modell des Masterplans für den Wettbewerb: ASTOC/hamburgplan

In der Stadt des 19. Jahrhunderts bildete der öffentliche Raum – das Netzwerk von Straßen und Plätzen – die Bühne aller Interaktion, Kommunikation und des Gütertransportes. Viele Stadtteile aus dieser Zeit sehen augenscheinlich noch immer genauso aus, aber ihre Rolle und soziale Bedeutung haben sich radikal geändert. Die physische und die soziale Stadt klaffen heute aus verschiedenen Gründen auseinander. Verschiedene Netzwerke breiten sich über materielle und virtuelle Grenzen und Distanzen aus, stehen aber nicht notwendigerweise in Beziehung zum Ort, an dem sie praktiziert werden. Die Stadtteile selbst, egal, ob sie Greenwich Village, Toronto-West oder Oud-Zuid heißen, verfügen über ein sich ständig wandelndes Anpassungsvermögen und eine Aufnahmekapazität für Neuerungen. Neben der Bebauungstypologie und den Parzellierungsprinzipien ist dies vor allem zurückzuführen auf das offene, nicht hierarchische Straßenmuster, das es uns erlaubt, von einer „offenen Stadt“ zu reden. Diese Stadt entwickelt sich mit Hilfe dieser Struktur mehr oder weniger von selbst, Durchlässigkeit ist ihr Prinzip. Die Entwicklung einer solchen offenen Stadt führt eben nicht zu einem „Melting Pot“, einem durchmischten Durcheinander nach der Art zunehmender Entropie, sondern zu einem Organismus aus Konzentrationen so-

zialer Gruppen und funktionaler Differenzierungen, einem Archipel sozialer und städtischer Inseln. Wenn wir also von offener Stadt sprechen, beziehen wir uns auf solche Interaktionen, auf die wechselseitige Befruchtung und Reibung zwischen Gruppen und Netzwerken als Voraussetzung für urbane Kultur. Eine beliebige Chinatown in einer westlichen Stadt ist zwar eine in sich konzentrierte Gesellschaft, doch durch den Handel und die Gastronomie im Straßenraum öffnet sie sich gleichzeitig für andere. Feste Grenzen sind kaum auszumachen, in jedem Fall ist dieses Gebilde flexibel genug für andere Gemeinschaften, sich darin niederzulassen.

Die offene Stadt ist allerdings nicht stabil, ihr Zustand ist vielmehr ein dynamischer und bildet ein flüchtiges Gleichgewicht zwischen Offen- und Geschlossenheit. Diese stetigen Veränderungen machen die offene Stadt verletzlich, weil sie durch ihre eigenen Mechanismen – zum Beispiel die freiwillige monofunktionale Konzentration einer Mittelklasse in einer suburbanen Enklave – in ihrer Existenz bedroht wird. Wir sehen heute weltweit das Entstehen städtischer Enklaven, „closed districts“, mit getrennten Funktionen und eigenen Sicherheitssystemen, die sich in einiger Entfernung voneinander befinden und über einfache, aber separierte Erschließungs-

systeme verfügen. In manchen Citybereichen, wie etwa dem Times Square in New York oder dem Mori Center in Tokio, bestehen heute, trotz der physischen Robustheit der Stadtstruktur, ganze Quartiere aus privatisierten Einheiten, die sich vom öffentlichen Raum der umgebenden Stadt abgetrennt haben und über ein eigenes Netzwerk verfügen.

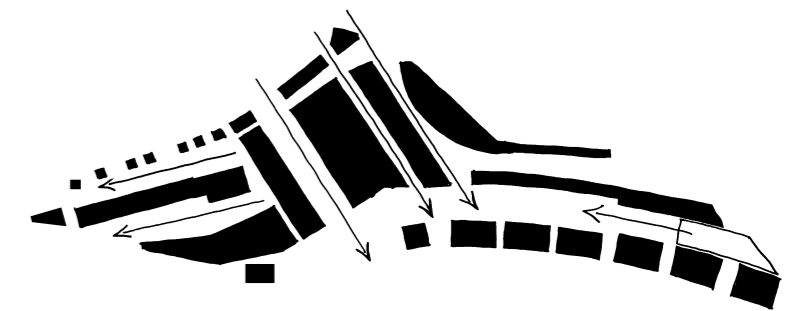
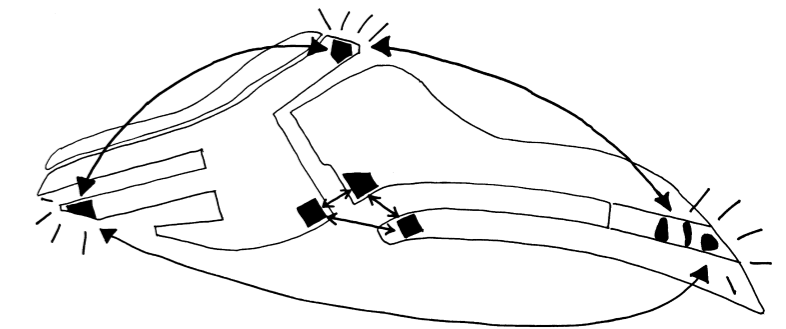
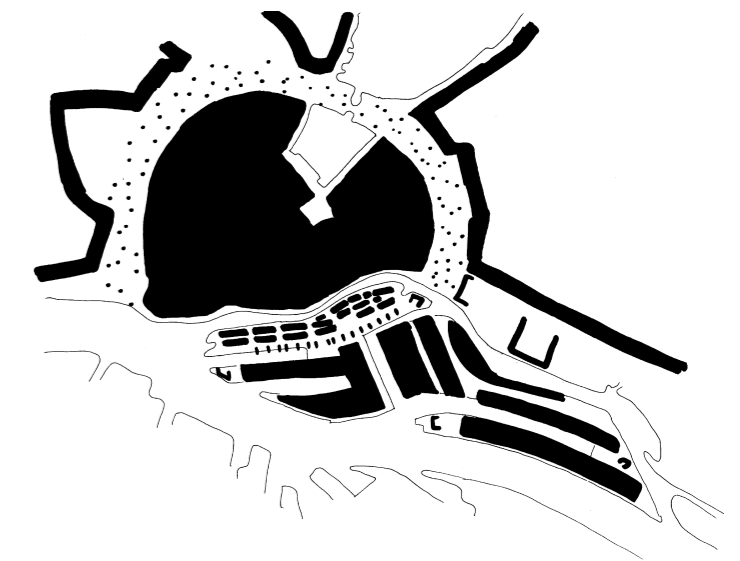
Eine zentrale Frage jeder Planung lautet daher: Welche Arten städtischer Strukturen unterstützen die Bedingung einer offenen Stadt? Können wir durch ein aktives Eingreifen mit Entwurf- und Prozess-Management die Ausdehnung offener Stadtformen stimulieren? Die wichtigste Aufgabe besteht heute darin, die öffentlichen Raum- und Erschließungsstrukturen, die zwischen Stadtteilen vermitteln, zu fördern und urbane Katalysatoren zu integrieren, die die Kommunikation stärken.

Masterplan und Qualifizierung

Der Masterplan der Hafencity war von Anfang an als abgestuftes Regelwerk konzipiert. Dabei wurde nicht ein fertiger Entwurf in Realisierungsabschnitte unterteilt und dann mit Bauungsregeln versehen. Stattdessen haben wir schon in der Konzeptphase unterschiedliche Quartiersstrukturen geplant, deren Prägung aus den Randbedingungen der einzelnen Gebiete entwickelt wurden. Die erste primäre Ebene des Regelwerks bestand also aus noch sehr groben Beschreibungen der Quartiere, die in drei weiteren Schritten verfeinert wurden; der erste Schritt war die zunehmende Qualifizierung des Masterplans, der zweite die Quartiersplanentwicklung mit weiteren städtebaulichen Testentwürfen, der dritte die kontrollierte Vergabe der Grundstücke an Investoren, die zu eingeladenen Wettbewerben aufgefordert wurden.

Ein grundlegendes Problem bei der Entwicklung ehemaliger Hafen-, Militär- und Bahnareale ist die kaum vorhandene und sehr schwierig umzusetzende Verknüpfung mit der umliegenden Stadtstruktur. Diese Verknüpfung herzustellen war, wie bereits erwähnt, eines der zentralen Ziele unseres Plans. Bei Hafenanlagen besteht eine weitere Schwierigkeit im geometrischen Zuschnitt der Kaianlagen, die für reine Logistikfunktionen geplant waren und sich nicht einfach mit den üblichen städtischen Typologien bebauen lassen. Versuche, solche Gebiete nach den klassischen städtischen Entwurfsprinzipien zu entwickeln, zum Beispiel mit einer Blockrandbebauung, wirken selten überzeugend. Solche Entwürfe sind räumlich oft wenig spannungsvoll und schöpfen das vorhandene Potential an Möglichkeiten nicht aus. Auf der anderen Seite sind auch Großstrukturen auf einer Fläche von 100 Hektar nur schlecht vorstellbar und mit immensen ökonomischen Risiken bei der Entwicklung verbunden.

Die Prinzipien des Planwerks mussten deshalb für die beiden grundlegenden Fragen eine Antwort finden: für die Verknüpfung mit der Umgebung und für eine Metastruktur, die auf das Einfügen kleinmaßstäblicher städtebaulicher Strukturen zielt. Die weitere Definition der einzelnen Stadtbausteine wurden durch die Interpretation folgender Randbedingungen



Architekten Masterplan

hamburgplan AG mit Kees Christiaanse/ASTOC Architects & Planners, Rotterdam/Köln
Peter Berner, Kees Christiaanse, Oliver Hall, Markus Neppl

Auftraggeber

HafenCity Hamburg GmbH, Jürgen Bruns-Berentelg; Freie- und Hansestadt Hamburg, Behörde für Bau und Verkehr, Oberbaudirektor Jörn Walter

Beteiligte Architekten

Schweger + Partner, Hamburg; BHL Architekten, Hamburg

Freiraumplanung

Kontor Freiraumplanung Möller Tradowsky, Hamburg

Verkehrsplanung

Masuch und Olbrisch

bestimmt: der Geometrie und Größe der bebaubaren Fläche; der Qualität der Lage und der möglichen Anbindung zur bestehenden Stadt; der Verknüpfung mit Infrastruktur und den Anforderungen des in diesem Fall besonders wichtigen – und teuren – Hochwasserschutzes.

Da der Masterplan vom Senat im Februar 2000 als formelles Planwerk beschlossen worden war, konnten viele Detailfragen zu diesem Zeitpunkt noch nicht berücksichtigt werden – spätere Änderungen des Plans wären sonst nur über einen neuen politischen Beschluss möglich gewesen. Diese Fragen sollten in der Qualifizierungsphase in Workshops mit allen Beteiligten bearbeitet werden. Im Mittelpunkt standen zunächst die Nutzungsverteilung und deren typologische Umsetzung. In der nachfolgenden Phase konnte dann sehr viel mehr experimentiert werden, da vor allem die Grundstücksgesellschaft GHS, eine hundertprozentige Tochter der Hansestadt, an konkreten Entwürfen und vor allem an Visualisierungen interessiert war, um die Vermarktung vorbereiten zu können. Die GHS (später HafenCity Hamburg GmbH) beauftragte alle Planungsleistungen, während die Baubehörde unter der Leitung des Oberbaudirektors die Planungsinhalte und ihre rechtliche Umsetzung kontrollierte.

Die Arbeitsgemeinschaft der Masterplaner, die aus dem städtebaulichen Wettbewerb hervorgegangen war, musste also in der Ausführung ständig zwischen den ökonomischen Interessen der Grundstücksgesellschaft, den städtebaulichen Zielen der Baubehörde und der Erwartung der Öffentlichkeit nach konkreten Bildern balancieren. Während die Visualisierungen in dieser Qualifizierungsphase zunächst relativ unverbindlich blieben, konnten die typologischen und infrastrukturellen Fragen bereits konkreter fixiert werden. Die für den Verkauf der Flächen zuständigen Projektleiter der GHS profitierten von diesem Detailwissen. Waren sie vorher mit unverbindlichen und meist völlig überzogenen Investorenanfragen konfrontiert, so konnten sie jetzt die Nutzergespräche mit besser fundierten und bereits getesteten Gebäudeszenarien vorbereiten. Die Arbeitsweise in dieser Qualifizierungsphase unterschied sich von Quartier zu Quartier. Während man am Sandtorkai schon konkrete Baukörperabmessungen diskutierte, ging es am Dalmannkai um die Lage der Haupteinfahrt und am Strandkai noch um eine mögliche Beeinträchtigung der Stadtsilhouette.

Quartiersplanentwicklung und Anhandgabe

Im Fokus der Planung standen die Quartiere am Sandtorkai, Dalmannkai, die ehemaligen KLG-Flächen sowie der zentrale Teil des Magdeburger Hafens. Nach der Qualifizierung des Masterplans wurden hier die eigentlichen städtebaulichen Entwürfe detailliert bearbeitet. In den Wettbewerbs- oder Workshopverfahren wurden dann die Festlegungen des Masterplans und der Qualifizierung wieder in Frage gestellt und mit den weiterentwickelten Anforderungen der Nutzer und der Infrastruktur konfrontiert. Zu diesem Zeitpunkt stand fest, dass alle Erschließungs-, Gründungs- und Flutschutzmaßnah-

men außerordentlich aufwendig und teuer werden würden. Da alle Grundstückspreise direkt über die bebaubare BGF mit der Ausnutzung gekoppelt waren, entwickelten sich relativ große zusammenhängende Komplexe, da eine Unterbringung der Parkgeschosse in zu kleinen Einheiten nicht zu vertreten gewesen wäre. Die Gebäudetypologien und Parzellengrößen ergaben sich so fast von selbst. In den ersten Bauabschnitten kristallisierte sich eine Mindestgröße von ca. 5000 bis 6000 Quadratmeter BGF heraus. Um eine noch kleinteiligere Mischung zu erreichen und den Parkierungs- und Flutschutzanforderungen trotzdem gerecht zu werden, wurden auf dem Dalmannkai mehrere Hausgruppen auf Erschließungssockeln zusammengefasst. Nachdem die Parzellengrößen und die Gebäudevolumen festgelegt und in Bebauungsplänen fixiert waren, gab es für die einzelnen Baufelder konkrete Ausschreibungen, an denen sich die Investoren beteiligten. Nach der sogenannten Anhandgabe, einer befristeten Grundstückskaufoption, fanden dann unterschiedliche architektonische Wettbewerbsverfahren statt.

Dieses Vorgehen hat Vorteile, die in einem sehr übersichtlichen Planungsprozess und einer relativ konfliktfreien Entwicklung liegen. Man geht Reibereien zwischen den einzelnen Bauherren und Investoren aus dem Wege, indem man getrennt mit ihnen verhandelt und schwierige Abstimmungen vermeidet. Trotzdem sieht man den ersten realisierten Projekten an, dass eine kompromisslosere entwerferische Begleitung des Planungsprozesses der Gesamtausstrahlung der Quartiere gutgetan hätte. Die Gebäude, welche die planerischen Vorgaben in einer eher entspannten Architektursprache umgesetzt haben, überzeugen heute mehr als die Entwürfe, die auf einen besonders originellen Ausdruck gesetzt haben und in ihrer Attitüde unbeholfen und aufgesetzt wirken.

Vision versus Stückwerk?

Der Masterplan wurde als pragmatisch und wenig innovativ kritisiert. Ihm wird vorgeworfen, er wolle keine visionäre Antwort auf die „zeitgemäße Fortschreibung der europäischen Stadt“ geben. Bekannte Kollegen haben dann in prachtvoll inszenierten Paukenschlägen gezeigt, wie solche Visionen aussehen könnten. Das „Hamburg Lighthouse“ auf der Spitze des Baakenhafens sollte der Beitrag der Hansestadt im globalen Wettkampf um das höchste Gebäude der Welt sein, und die „Living Bridge“ soll den lange ersehnten Sprung über die Elbe nach Süden realisieren. Beide Visionen sprechen die Sprache einer rücksichtslosen ökonomischen Ambition und würden allein durch ihre Größe jede Entwicklung in der HafenCity eher behindern als fördern. Die Städte, die sich von solchen Visionen haben blenden lassen, haben dies bitter bereut. Erwähnt sei hier nur der zunächst gefeierte „Spacepark“ in Bremen, der wirtschaftlich wie städtebaulich zum Supergau geführt hat (Heft 16–17.2005).

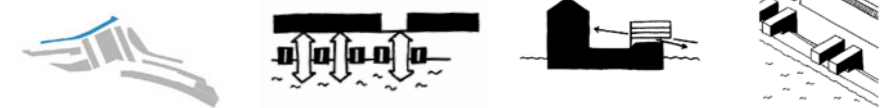
Das Regelwerk für die HafenCity ist kein Gesetz, keine juristisch zu verstehende Verordnung. Es geht hier eher um einen Verhaltenskodex für alle an der Planung Beteiligten.

Neben den planerischen und ökonomischen Instrumenten ist es vor allem die Art und Weise des Miteinanders, die die Qualität eines Plans letztendlich bestimmt. Es wurde schon oft versucht, städtebauliche Pläne, die bis ins Detail ausgearbeitet waren, durch komplizierte Gestaltungshandbücher und Baulinienfestlegungen zu fixieren und in der Umsetzung die Einhaltung der Regeln zu kontrollieren. Diese Autopilotplanungen führen nicht selten zu enttäuschenden Ergebnissen. Der Masterplan in Hamburg hat nie versucht, mit großen Trugbildern auf den ganz großen Wurf zu vertrauen. Es ist ein Plan, dessen Wirkung in der Stimulation liegt und der nicht danach trachtet, ein einmal entworfenes Bild zu fixieren und dann mit viel Druck und Restriktionen durchzusetzen. In der kurzen Zeit seit der Festlegung des Plans im Frühjahr 2000 wurde bereits deutlich, wie seine Konturen durch neue Planungsimpulse eher geschärft als verwässert werden; auch die Olympiabewerbung für 2012 mit ihrer Planung am Hafen hätte bei einem Erfolg einen sehr großen Schub bedeuten können, ohne die wesentlichen Grundlagen zu zerstören. Die Entwürfe für die Philharmonie auf dem Kaispeicher A oder die katalanischen Freianlagen in der westlichen HafenCity, die jetzt Teil der Planung sind, zeigen, was wir unter einer stimulierenden strategischen Stadtplanung verstehen.

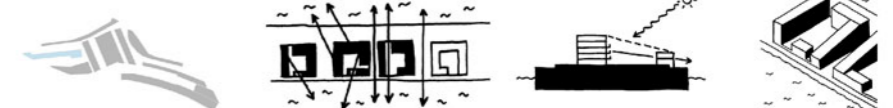
Für die einzelnen Bereiche entwickelten die Planer einen Katalog von Typologien, die mit offenen Blockstrukturen operieren. Wichtiges Planungsziel war, die Quartiere in ihren Nord-Süddachsen so offen und durchlässig wie möglich zu halten.

Skizzen: Kees Christiaanse/ASTOC/hamburgplan

Sandtor/Brooktor/Ericus



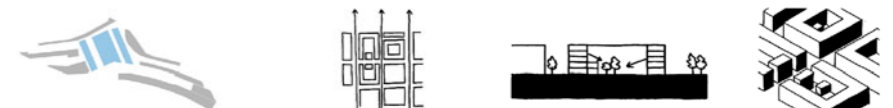
Kaispeicher A/Dalmannkai



Strandkai Grasbrook



Magdeburger Hafen



Baakenhafen Nord



Baakenhafen Süd



Elbbrückenzenrum



Oberhafen

