

13 Teilquartiere für 5500 Wohnungen und 40.000 Arbeitsplätze. Dazu 10 Kilometer Kai-promenaden, eine Elbphilharmonie, ein Science Center, ein Maritimes Museum und eine neue U-Bahn-Linie – Hamburg macht den Hafen zur City und probiert in Wilhelmsburg ein Gegenmodell.

## Zwischenstand: HafenCity

Hamburg erweitert seine Innenstadt  
Text: Kaye Geipel Foto: Klaus Frahm

Anfang November überflutete die Elbe die neuen Marco-Polo-Terrassen – ein eingplanter „Unfall“, den es immer wieder mal geben wird. Rechts die Bebauung am Dalmannkai, links der Hafen auf der Südseite der Norderelbe.



Ein beispielloses Experiment: Die Hamburger Innenstadt wächst. Ihre historische Form eines von zwei Seiten von Wasser gefassten Stadtkerns dehnt sich Richtung Süden, durchdringt dort die Riegel der Speicherstadt und okkupiert die schmalen, west- und ostwärts gestreckten Finger des Hafens an der Norderelbe. Man kann, um ein passendes Bild für die Öffnung und Neuverknüpfung dieses Kerns zu finden, auf die Nordseite blicken. Dort spannt sich zwischen Außen- und Binnenalster die Lombardsbrücke, seit 1953 durch eine zweite Brücke (die heutige Kennedybrücke) von Bernhard Hermkes ergänzt, ein Ort, den der Berliner Architekt Sergius Riegenberg einst als das Synonym für die „Erlebnisgestalt“ der Stadt Hamburg gerühmt hat. Natürlich ist die HafenCity viel mehr als eine Brücke. Doch die Form dieser neuen Stadt, die mit der Beschlussfassung des Masterplans im Frühjahr 2000 abgesegnet wurde, ist mit diesem Bild gut zu fassen: Es ist ein Plan, der die diffusen, für eine städtische Bebauung kaum geeigneten Hafenanlagen in ein Konzept integriert, das die schmalen Stücke nicht mit Brücken im wörtlichen, sondern im stadtplanerischen Sinn überwindet: mit einer flexiblen Auslegung der Typologien, die sich miteinander verketten und an deren Anspruch von Verbindung er sich künftig wird messen lassen.

Lässt sich heute bereits beurteilen, was zurzeit in der HafenCity entsteht und was noch geschätzte zwanzig Jahre wei-



Die HafenCity entwickelt sich von West nach Ost und wird sich in zwanzig Jahren bis zu den Elbbrücken ziehen (nicht im Plan abgebildet). Die bisher realisierten Bauabschnitte liegen auf B I-II.

Schema: Bauwelt unter Verwendung der Flächenentwicklungsisometrie der HafenCity GmbH, Stand September 2007

ter wachsen wird? Wenn mit dem Dalmann/Kaiserkai der westliche Teil der HafenCity bald fertig sein wird und die Weichen für die private Bebauung des weiter im Osten anschließenden Überseequartiers gefällt sind, ist ein Zwischenstand erreicht. Wir haben eine Reihe von Planungsbeteiligten und Beobachtern aufgefordert, Stellung zu beziehen. Entstanden ist ein vorläufiges Resümee, das in gewissem Gegensatz steht zur manchmal laut geführten Debatte um die neue City, die sich in der Tages- und Boulevardpresse vor allem an den knalligen Elementen einer spektakulären Silhouette festmacht. Wenn im Zuge der Globalisierung der Aufmerksamkeitswert für die eigene Stadt laufend erhöht werden muss – zum Beispiel: „Jetzt bauen auch Chicagos beste Architekten in der HafenCity!“ –, dann ist das neue Quartier auch eine Lanze in der streitbaren Konkurrenz der Städte. Hamburgs Oberbaudirektor Jörn Walter trommelt selbst gern. Er stellt die HafenCity in ein Reihe mit Barcelona und Rotterdam, mit Kopenhagen und Birmingham, macht dann aber klar, die bessere Architektur werde es in Hamburg geben, sowohl was die Ausführung betrifft als auch die Verfahren. Bei Letzteren hat er in jedem Fall Recht. 160 Wettbewerbe sind angekündigt, 40 davon wurden bereits umgesetzt, und selbst wenn darunter nur wenige offene sind,

die Anstrengungen von Seiten der Stadt sind erkennbar. Ein Anspruch heutiger Planung besagt, dass jede aufwendige Entwicklung, die derart viele städtische Ressourcen bindet wie die HafenCity – angefangen von einer neuen U-Bahnlinie bis hin zu einem ganzen Bündel von Kulturbauten –, ihren Einsatz nur dann wert ist, wenn sie auf die umgebende Stadt positiv ausstrahlt. Städtebau wäre demnach, kommunizierenden Röhren gleich, eine Frage der gelingenden Fernwirkung. In diesem Zusammenhang wird in Hamburg der „Sprung über die Elbe“ zitiert, ein Sprung, der einem Nicht-Hamburger angesichts der enormen Distanzen, die über den Vor-, den Spree-, den Trave- und den Hansahafen hinweg überwunden werden müssen, als sehr wagemutig erscheint. Die Internationale Bauausstellung in Wilhelmsburg, deren Konzept ebenfalls in diesem Heft vorgestellt wird, ist mit dem Anspruch eines solchen Sprungs angetreten.

Die massive Aufwertung der Innenstädte hat in den neunziger Jahren zuerst in den mittelenglischen Städten mit ihren verfallenen Hafen- und Industrieanlagen Fuß gefasst. Dem Gedanken einer „urban renaissance“ lag die von der Labour-Partei entwickelte These zugrunde, dass die Cities, wenn sie die

Selbstentwicklung privater Akteure genügend unterstützen, ein enormes Anziehungspotential haben. Stadtentwicklung selbst wird als ein Wirtschaftsunternehmen betrachtet, dessen Rahmenbedingungen von der Stadt nur gesteuert werden müssen. Damit solch eine „Wiedergeburt“ von vielen getragen wird, braucht es das, was urban governance genannt wird. In Hamburg wurden die Blöcke am Dalmann/Kaiserkai mit fünfzig verschiedenen Partnern entwickelt, worauf man bei der HafenCity GmbH stolz ist, auch wenn man die Managementkompetenz im Überseequartier, das ganz aus einer Hand kommt, nicht weitergeführt hat. Ob der innovatorische Wagemut weiter im Osten der City wieder zum Tragen kommt?

Ein Punkt in eigener Sache: Als wir die verschiedenen Autoren um einen Beitrag für dieses Heft baten, war uns bewusst, dass eine halbfertige Stadt wie die HafenCity ein spekulatives Hineindenken verlangt. Umso mehr, als ein solches Großprojekt im Zustand seiner maximalen Realisierung mit affirmativem Pathos zentral vermarktet wird und eine Flut von Visionen produziert, die die handfeste Analyse manchmal erschweren. In diesem Sinn geht es – insbesondere mit den Bildern – darum, einen möglichst genauen Zwischenstand zu zeigen.

#### A I-IV

##### Speicherstadt

- 1 Hanseatic Trade Center auf dem Kehrwiederspitz
- 2 Nikolaifleet
- 3 Verbindung Richtung Jungfernstieg
- 4 Speicherstadtmuseum
- 5 Deichtorcenter

#### B I

##### Sandtorkai und Dalmann/Kaiserkai

- 6 Elbphilharmonie (Seite 52)  
„Die öffentliche Spendenwelle, die nur noch von der für den Wiederaufbau der Dresdner Frauenkirche übertroffen wird, belegt den bürgerschaftlichen Konsens, auf dem die Elbphilharmonie beruht.“ *Hubertus Adam*
- 7 Sandtorkai (Seite 34)  
„Acht Bauherren bauten mit acht Architekten acht Häuser nach folgendem Prinzip: ein Rechteck für die Bürohäuser, ein offenes U für die Gebäude, die vorwiegend dem Wohnen vorbehalten sind.“ *Olaf Bartels*  
„Jedes der Architekturbüros wurde in einem beschränkten Wettbewerb gefunden – alles gute Architekten. Trotzdem bleibt das Ergebnis unbefriedigend.“ *Gert Kähler*
- 8 Magellanterrassen und Traditionsschiffhafen
- 9 Dalmann/Kaiserkai (Seite 40)  
„Die Gebäude, die die planerischen Vorgaben in einer eher entspannten Architektursprache umgesetzt haben, überzeugen heute mehr als die Entwürfe, die auf einen besonders originellen Ausdruck gesetzt haben.“ *Kees Christiaanse, Markus Neppi*
- 10 Marco-Polo-Terrassen mit Marina im Grasbrookhafen

#### C I

##### Strandkai

- 11 Unilever-Zentrale mit Apartmentturm (Seite 48)

#### BC II

##### Quartier um Grasbrookpark und Cruise Center

- 12 Schule
- 13 Grasbrookpark
- 14 Hamburg Cruise Center (ab 2009)

#### BC III

##### Überseequartier (im Bau seit Herbst 2007, Seite 44)

„Ziel war... den unverzichtbaren Handel... nicht in der Betriebsform einer geschlossenen Mall zu etablieren, sondern in Form eines ebenerdigen und offenen Straßenverlaufs mit Vernetzungswirkung. Wer mit der Materie vertraut ist, weiß, dass so etwas jahrzehntelang nicht mehr realisiert wurde.“

*Jörn Walter*

- 15 Altes Hafenam
- 16 Science Center von OMA (umgeplant)
- 17 Waterfront Towers
- 18 Magdeburger Hafen

#### BC IV

##### Quartier östlich Magdeburger Hafen (in Planung)

- 19 Kaispeicher B, Internationales Maritimes Museum
- 20 HafenCity Universität (Seite 56)  
„Warum der Bau an diesem Ort stehen muss, weitgehend abgelöst von einem Umfeld, das als studentisch bezeichnet werden könnte, ist nur mit den übergeordneten politischen Zielen zu erklären.“ *Carolin Mees*
- 21 Lohsepark

#### BC V

##### Künftiges Quartier zwischen Baakenhafen und Oberhafen

- „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-Wohnblocks, eine gewagtere Reibung oder gar Stapelung und Ballung von Nutzungen?“ *Kaye Geipel*
- 22 Endhaltestelle „HafenCity Universität“ der U4 (2011)
- 23 Versmannstraße Richtung Autobahn A1/A7
- 24 Spiegel-Gruppe-Neubau auf der Ericusspitze