

Hamburg

Positionen, Pläne, Projekte

Hamburg kann als Stadtstaat nicht nach außen wachsen und setzt deshalb auf Wachstum nach innen. „Mehr Stadt in der Stadt“ lautet das Mantra der Stadtentwicklung in der Hansestadt. Wegen der vergleichsweise geringen baulichen Dichte in weiten Teilen des Stadtgebiets gibt es dafür viel Potenzial. Dennoch achtet die Politik darauf, dass die Binnen-Urbanisierung nicht als weitere Versiegelung von Flächen daher kommt oder Bürger denken, dass Qualitäten des städtischen Lebens durch Nachverdichtung verloren gehen. Deshalb hat die Behörde für Stadtentwicklung den Hamburger Architekturjournalisten Olaf Bartels gebeten, eine Buchreihe herauszugeben, in der die neuesten Bau-Projekte vorgestellt und planungspolitisch kontextualisiert werden. Das nördliche Elbufer, die östliche Hafen-City oder der „Sprung über die Elbe“ gehören derzeit zu den wichtigsten Entwicklungsgebieten in Hamburg, es gibt aber noch viele weitere Gebiete.

Dem ersten Band zum Thema „Stadtträume bauen“ aus dem Corona-Jahr 2020 folgte nun der zweite zum Thema „Nachbarschaft gestalten“. Der Begriff der geplanten „Nachbarschaft“ wird in dem Buch selber problematisiert. Er stammt aus dem Nationalsozialismus. Stephan Reiss-Schmidt nennt den Begriff „Nachbarschaft“ sogar eine „weiße Salbe für die Zumutungen einer stärker finanzmarktgetriebenen und baukulturell armseligen Stadtentwicklung“. Gemeint ist mit „Nachbarschaft gestalten“ im Fall von Hamburg jedoch das Ziel, „auch am Stadtrand eine Stadt der kurzen Wege“ zu schaffen.

Wie gut das im Detail gelingt, müssen neue Quartiere wie Oberbillwerder beweisen. In nur fünf Jahren soll es beispielsweise ein „flächen-deckendes Angebot an fahrerlosen Ruf-Bussen“ an der Peripherie Hamburgs geben. Das ist schwer zu glauben. Die Anzahl der PKW, die in Hamburg zugelassen sind, steigt derweil. Die Stadtplanung beschäftigt sich deshalb derzeit mit den großen Auto-Magistralen, die von der Innenstadt nach Norden führen. Ein dichtes ÖPNV-Netz funktioniert in der Zwischenstadt nicht. Dieter Nagel behauptet zwar in seinem Essay, dass keine neuen Baugebiete für Einfamilienhäuser in Hamburg mehr ausgewiesen werden, im Projekttext zur Neustadt Oberbillwerder ist allerdings zu lesen, dass dort doch EFH-Ge-

biete vorgesehen sind.

Generell ist bei beiden Bänden für den Leser nicht leicht zu erkennen, inwieweit die vorgestellten Bauprojekte tatsächlich den politischen Vorgaben entsprechen und ob sie wie geplant gebaut werden oder wurden. Eine echte Kritik der Projekte (und auch der teils blumigen politischen Ziele) kann die Buchreihe naturgemäß nicht leisten, weil sie vom Stadtstaat herausgegeben und bezahlt wird. Bartels ist dennoch klug genug, das Buch nicht wie eine Werbebroschüre de luxe wirken zu lassen.

Sätze wie „der horizontale Gebäudeentwurf setzt moderat vertikale Architekturakzente“ hätte sein Lektorat dem Leser dennoch lieber erspart. Im Buch werden viele Renderings aneinandergereiht, die alle verlockend attraktiv aussehen. Eine Kopenhagen-isierung von Hamburg ist das erklärte Ziel, und dänische Architekten entwerfen auch einen großen Teil der Projekte und/oder dienen ihren Kollegen als Vorbild. Peter St John behauptet, dass „gemauerte Fassaden bessere Stadtträume schaffen“.

Wie ernst meint Hamburg es mit dem Abschied vom privaten Auto in der Innenstadt wirklich? Bei den Neubauten auf dem Grasbrook wird nur noch ein Stellplatz pro fünf Wohnungen geplant. Die Idee, Tiefgaragen und das Parken auf der Straße ganz zu verbieten, wird in einem der Texte im Buch postuliert, aber davon ist man in Deutschland weit entfernt. Ob der Ausbau der Radwege zu Lasten der Fahrspuren für Autos oder „shared spaces“ der geeignetere Weg sind, die Verkehrswende im Hamburg herbeizuführen, darüber sind sich die Experten im Buch nicht einig.

Roger Diener aus Basel zeigt mit seinem Projekt „Hamburger Hof“, was mit dem Ziel „Erneu-

ern statt Auswechseln“ in Bezug auf den Umgang mit dem Gebäudebestand in der Innenstadt gemeint sein kann. Die vier Hochhäuser der „City-Höfe“ am Hauptbahnhof von 1958 wurden hingegen abgerissen – obwohl sie unter Denkmalschutz standen. Karin Loose schreibt in ihrem Text zu recht, „wir müssen die Leitbilder der Nachkriegs-Moderne überwinden, aber nicht ihre Gebäude“.

Der zweite Band der Reihe bietet erstmals sehr kurze „english summaries“, jeweils am Ende der Kapitel. In Fortschreibung des ersten Bandes knüpfen einige Texte wortgleich an den ersten an, aber es sind Texte von neuen Autoren zu lesen wie Kaye Geipel und Werner Sobek. Beide Bände sind um einen Fotoessay ergänzt. Während im ersten Band noch Wachstums-Euphorie zu spüren war („Hamburg auf dem Weg zur 2-Millionen-Stadt“) hat in den fünf Jahren, die zwischen der Arbeit an den beiden Bänden lagen, eine neue Prognose diese Ambitionen gedämpft. Der halbfertige Elbtower von David Chipperfield hat die Elbphilharmonie als neues Symbol der baulichen Entwicklung der Hafenstadt abgelöst.

Die Bedeutung der Mode-Floresken „Schwammstadt“, Baumoratorium, Home-Office und „15-Minuten-Stadt“ werden in Bezug auf Hamburg in dem zweiten Band diskutiert. Ob ein dritter Band geplant ist, verraten die ersten beiden Bücher nicht. Zu wünschen wäre einem möglichen Folgeband ein besserer Abgleich von politischem Anspruch und architektonischer Realität. Eine allzu kritische Diskussion verbietet sich leider im Format einer planungspolitischen Leistungsschau. **Ulf Meyer**

Positionen, Pläne, Projekte 1
Stadtträume bauen
Hg. von Olaf Bartels und der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
256 Seiten mit zahlreichen Abbildungen, 35 Euro
Jovis Verlag, Berlin 2021
ISBN 978-3-86859-625-0

Positionen, Pläne, Projekte 2
Nachbarschaft gestalten
Hg. von Olaf Bartels und der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
288 Seiten mit zahlreichen Abbildungen, 35 Euro
Jovis Verlag, Berlin 2025
ISBN 978-3-86859-008-5

Was wird aus Hamburg?

Das Buch zur Stadtentwicklung

„**Hamburg** ist nicht nur schön, sondern manchmal auch schön verschlafen. Als sechstgrößte Stadt der Europäischen Union könnte Hamburg mehr aus sich machen“ – unter diese Prämisse hat Matthias Iken seine „kritische Liebeserklärung“ an Hamburg verfasst.

Kann denn eine Liebeserklärung kritisch sein? Als „Kunstwerk“ beschreibt er die Hansestadt, die angeblich „für viele Hamburger die schönste der Welt“ ist. Gefördert ist das Buch von mehreren Immobilien-Gruppen und dem Büro gmp. Der Autor hat im „Hamburger Abendblatt“ eine Serie „mit Hilfe des Oberbaudirektors Jörn Walter“ publiziert, aus der sich die erste Hälfte des Buches speist, die zweite basiert auf „Stadtspaziergängen“. Der Autor ist stellvertretender Chefredakteur der „FUNKE Medien Hamburg“ und schreibt sonst über Aktienanlagen. Die Westfield Mall hat es auf die Titelseite seines Buches geschafft. Sie wird an Stelle des Science Centers von Rem Koolhaas gebaut und ist das Symbol für die verbliebenen Ambitionen der HafenCity sowohl in der Architektur als auch in der Stadtentwicklung.

Zunächst rekapituliert Iken kurz und gut illustriert die bauliche Geschichte Hamburgs. Sein Stil ist dabei reportagehaft und springt zwischen Präsens und Präteritum im selben Satz hin und her. Iken schreibt in einem seltsamen Stil: „Der Strukturwandel baute die Innenstädte um“ schreibt er, oder „die Abrissbagger hatten Pause“. Gerne setzt er Nomen zusammen: „Supermodernisten“, „Betonjahre“ oder „Planungsmonster“ sind seine Wortschöpfungen. Iken schreibt Sätze wie „Das Haus macht maximal auf maritim“, „Manchmal wirken die Hamburger etwas pubertär“ oder „Obacht bei bunten Renderings“. An diesen Rat hält er sich selbst allerdings leider nicht. Er berichtet stattdessen von einzelnen Läden und Restaurants, die vielleicht irgendwo einziehen werden, diese Informationen haben aber eine zu kurze Halbwertszeit für ein Buch.

Zur Architektur sagt er nichts und zitiert stattdessen aus Immobilienbeschreibungen. „Im geschwätzigen Hamburg gelang die wohl spannendste Undercover-

Stadtentwicklung“ befindet er bezüglich der HafenCity. Die Elbphilharmonie beschreibt Iken als „brandneues Kleinod“. Sie ist aber beides nicht. Als guter Journalist weiß er, dass Zitate einen Text lebendig machen können. Gesprächspartnern entlockt er Sätze wie: „Wir wollen die Marke Saturn positiv aufladen“. So geht wohl investigativer Journalismus!

Die Flops der Hamburger Stadtentwicklung werden von ihm nur touchiert. Was wird aus Hamburg? Diese Frage stellt Ikens Buch. Laut Titelbild eine Westfield-Mall. Malls nennt der Autor aber geschickt „Einzelhandelsumfeld“ – das klingt in seinen Ohren besser. Ein Gebäude an der Mall wird ein „öffentliches Restaurant“ bieten – immerhin also kein Privatrestaurant. Iken schreibt: „Das Leben, es ist nicht nur schön“. Das gilt leider auch für sein Buch – und das ist noch freundlich formuliert. **Ulf Meyer**

Was wird aus Hamburg?
Das Buch zur Stadtentwicklung
Von Matthias Iken
336 Seiten mit zahlreichen Abbildungen, 29,95 Euro
Ellert & Richter Verlag, Hamburg 2024
ISBN 978-3-8319-0870-7

Hamburgs Köhlbrandbrücke

Geschichte und Geschichten

Dieser handliche, zum 50. Geburtstag der 1974 eingeweihten Köhlbrandbrücke herausgebrachte Band beleuchtet ihre lange Entstehungsgeschichte und enthält gleichzeitig viele Anekdoten, Statements und Randinformationen. Weil es seit einiger Zeit heftige Kontroversen um Abriss und Ersatz der denkmalgeschützten Brücke durch einen deutlich höheren Nachfolger gibt (Bauwelt 16.2024), trifft das Buch in Hamburg den Nerv der Zeit.

Der vom An- und Ausblick des Bauwerks begeisterte Autor Frank Hofmann ist Journalist, Theologe und Philosoph, kein Architekt oder Tragswerksplaner. Dies merkt man dem Buch an: Es gibt lange Passagen zum Köhlbrandbrückenlauf mit Heiratsantrag, zu Suizidversuchen, Protestaktionen und Polizeieinsätzen auf der Brücke.



Da der Autor „mit seinen Oldtimern gern und oft über das Bauwerk hinweg in den Hafen“ fährt, sinniert er bereits in der Einleitung ausführlich über die Routenführung.

Für stadthistorisch Interessierte sind die Kapitel zur Planungs- und Baugeschichte interessant. Dabei werden auch die NS-Entwürfe für eine monumentale Elbquerung samt benachbartem Gauhochhaus mit historischen Modellfotos und Zeichnungen vorgestellt, darunter eine anschauliche, an die Brooklyn Bridge in New York erinnernde Skizze einer Hängebrücke mit massiven Pylonen von Hitler persönlich.

1968/69 wurde ein Wettbewerb für die später realisierte Köhlbrandbrücke ausgeschrieben, bei dem sich der Entwurf einer Arbeitsgemeinschaft unter der Führung der Philipp Holzmann AG durchsetzen konnte, konzipiert von den Bauingenieuren Paul Boué und Hans Wittfoht zusammen mit dem Hamburger Architekten Egon Jux. Dessen Werk wird ebenso vorgestellt wie die Realisierung der Brücke. Weitere Kapitel thematisieren Instandhaltung und Wartung (bis hin zum feinste Haarrisser erspähenden „Roboter-Hund“) sowie die seit den 2000er Jahren wegen Verschleiß immer schlechteren Zukunftsperspektiven. Wer das Bauwerk nicht selber in Augenschein nehmen kann, dem sei das Kapitel zu den Filmdrehs auf der Brücke zu empfehlen.

Der eher heimatkundliche Band wird vom Verlag als „Standardwerk“ angepriesen. Denn bislang gab es – neben unzähligen Zeitschriftenartikeln, Buchbeiträgen und Broschüren – keine Monographie, die die Planungs-, Bau- und Standzeit der Brücke bis in die Gegenwart Revue passieren lässt. Das Buch lässt sich aufgrund des journalistischen Schreibstils, der hohen Anekdoten-Dichte und riesigen Schriftgröße flott durchlesen. Ein Fachbuch ist es jedoch nicht. Auch die Qualität der zuweilen nur aus Schnappschüssen bestehenden Abbildungen sowie die sehr schmalen, seitlich neben den Abbildungen angeordneten, teilweise über die gesamte Seitenhöhe reichenden „Bildunterschriften“ überzeugen nicht. **Tanja Scheffler**

Hamburgs Köhlbrandbrücke
Geschichte und Geschichten
Von Frank Hofmann
184 Seiten mit zahlreichen Abbildungen, 25 Euro
Ellert & Richter Verlag, Hamburg 2024
ISBN 978-3-8319-0843-1