

Die Stadt im Fluss

Text/
Fotos/

PETER LEUTEN
HAFENCITY HAMBURG GMBH, WIKIPEDIA,
ROBERT VOGEL GMBH



Elbphilharmonie (links)
und Neubau des „Spiegel“-Verlags
an der Ericus-Spitze (unten)



Hamburg liebt das Understatement – Ausnahmen bestätigen die Regel. Eine davon ist das Neubaugebiet in der Stadtmitte direkt am Hamburger Hafen. Für das Areal, das seit einiger Zeit den Rang von Europas größter Baustelle für sich beanspruchen kann, gilt nämlich: klotzen, nicht kleckern. Immerhin kommt hier eine riesige Fläche von rund 157 Hektar zusammen, rund hundertmal größer als die ehemalige Superbaustelle Potsdamer Platz in Berlin. Kein Pappenstiel, denn hier geht es um eine anspruchsvolle Bebauung. Und natürlich will die Hansestadt in der Premium-Lage direkt an der Elbe nicht mit einem belanglosen Konterfei glänzen. So steht denn eine illustre Reihe allseits bekannter Stararchitekten für ein Konglomerat höchst spektakulärer Bauten, die auf dem Gebiet Hamburgs ältester Hafenanlagen entstehen sollen.

Der Prozess an sich ist typisch für moderne Städte: Industrielle Nutzflächen, mitten in der Stadt gelegen, werden frei – und bieten eine Spielwiese für Städteplaner und Investoren. Ob das Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerks am Güterbahnhof Köln Gereon, das zum Medien Park umgebaut wurde, der Medienhafen in den aufgegebenen Teilen des Düsseldorfer Rheinhafens, der Duisburger Hafen oder künftig die Fläche der Gleisanlagen des Stuttgarter Hauptbahnhofs – in vielen deutschen Großstädten wurden oder werden im Zentrum plötzlich große Flächen frei.

Die HafenCity – seit März 2008 nach einer bereits ein Jahr zuvor festgelegten Grenzziehung eigenständiger Stadtteil – ist mit etwa zehn bis fünfzehn Gehminuten zum Hamburger Hauptbahnhof eindeutig der Innenstadt zuzurechnen und wird deren Fläche um rund 40 Prozent vergrößern. Bis zu zwei Mio. Quadratmeter Geschoss-Fläche sollen gebaut werden; 5.500 Wohnungen für 12.000 Einwohner und Büroflächen für mehr als 40.000 Arbeitnehmer entstehen, außerdem sollen Gastronomie, Einzelhandelsflächen, Einrichtungen für Kultur- und Freizeit, Parks und Promenaden vertreten sein.



1. Dalmann-Kai: Elb-Philharmonie | 2. Strandkai: Unilever-Zentrale mit Marco-Polo-Tower | 3. Übersee-Quartier: Kreuzfahrt-Terminal |

4. Übersee-Quartier: Science-Center | 5. Grasbrook: HafenCity-Universität | 6. Brooktorkai: „Spiegel“-Neubau

Wo Störtebecker geköpft wurde

Doch wie konnte ein derart umfassendes Areal so lange brach liegen? Verständlich wird das erst beim Blick zurück in die Geschichte. Der Bereich der HafenCity war in früheren Jahrhunderten durch die Stadtbefestigung geteilt. Wo heute die Speicherstadt steht, lagen noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts die Wohngebiete Kehrwieder und Wandrahmviertel. Sie waren durch die Stadtmauer von sumpfigen Wiesen getrennt, die sich zur Elbe hin erstreckten.

Dort siedelten sich im 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts Schiffbauer und Hafengewerke an. Als dann im 19. Jahrhundert die Kapazitäten des Hafens an der Alstermündung und im Niederhafen nicht mehr ausreichten, wurden nach dem Abbruch der Stadtbefestigung die Flächen des Grasbrooks als Hafenerweiterungsgebiet vereinbart. 1868 entstand der Sandtorhafen als erstes künstliches Hafenbecken, 1881 kam der Grasbrookhafen hinzu.

Die bereits bewohnten Viertel Kehrwieder und Wandrahm mussten ab 1883 der Speicherstadt weichen und wurden dem Freihafen zuge-

schlagen. Dabei verloren rund 20.000 Menschen in kurzer Zeit ihre Bleibe und waren gezwungen, sich in anderen Stadtteilen Hamburgs anzusiedeln.

Neben ihrer eigentlichen Hafen-Funktion dienten die Flächen früh auch als Standorte für diverse Produktionsbetriebe wie zum Beispiel die Harburger Gummi-Kamm Compagnie, deren ab 1836 entstandenen Gebäude immer noch stehen oder auch für das Hamburger Gaswerk. Dieser Trend setzte sich in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts um so deutlicher fort, als die zunehmende Bedeutung des Container-Transports immer mehr Kapazitäten zum Containerterminal abwandern ließ.

Ende des Freihafen-Status

Bereits früh war den führenden Hamburger Köpfen klar, dass hier Ressourcen für die Stadtentwicklung brach lagen. In einer denkwürdigen Rede stellte der damalige Hamburger Oberbürgermeister Henning Voscherau 1997 zum Jubiläum des Übersee-Clubs seine Vision

für die HafenCity der Öffentlichkeit vor. Die politischen Bestrebungen des Hamburger Senats gipfelten daraufhin in einem im Jahr 2000 beschlossenen Masterplan für die HafenCity. Seit dem 1. Januar 2003 ist die Speicherstadt und damit auch das Gelände der HafenCity aus der Freihafenzone ausgegliedert.

Planungsstadium

Abgesehen von der Ausschreibung der für die Wohnnutzung vorgesehenen Grundstücke sah der Masterplan vor, dass sich Unternehmen, die sich in der HafenCity niederlassen wollten, selbst bewerben. Für sie wurde das Anhandgabeverfahren von Bebauungsflächen entwickelt. Danach erhielt jeder Investor sein Grundstück zunächst exklusiv zugewiesen, um ihm so die Möglichkeit zu geben, einen Architekturwettbewerb durchzuführen, Bodenuntersuchungen in Auftrag zu geben, grundstücksbedingte Mehrkosten zu ermitteln und die Baugenehmigung vorzubereiten. Unter Berücksichtigung der spezifischen Grundstücksbedingungen und der individuellen Bedingungen

des Baukonzepts konnten anschließend Bauherr und die HafenCity GmbH den Kaufvertrag selbstständig aushandeln.

Das Gesamtareal

Das Gebiet erstreckt sich vom 1966-69 neu gebauten Kaispeicher A an der Spitze des wie eine Landzunge in die Elbe ragenden Dalmannkais ganz im Westen bis zur geplanten Umbauung des Lohseparks auf dem Grasbrook ganz im Osten und wird hier letztlich von den Elbbrücken begrenzt. Neben der dominierenden Büro- und Wohnbauung finden sich hier künftig eine Grundschule, zwei Parks, ein Museumshafen, die Greenpeace-Zentrale und das Designzentrum designport. Außerdem ist eine neue U-Bahnlinie im Bau, die das Gebiet für den öffentlichen Nahverkehr erschließen soll.

Unter den geplanten Bauten sind etliche spektakuläre Highlights, wie der „Spiegel“-Neubau oder die mit viel Vorschusslorbeeren bedachte gigantische Elbphilharmonie im Westen. Am südlichen Rand wird der Neubau der Unilever-Zentrale die Silhouette des Stadtteils prä-



Den Lehrern aufs Dach steigen: Mitten in das Areal hineingeplant, stand der Katharinschule (links) nur ein begrenzter Platz zur Verfügung. Der unumgängliche Schulhof kam daher ganz nach oben. Mehrschichtige Außenhüllen wie bei der Unilever-Zentrale (oben) oder Stromerzeugung mittels Brennstoffzellen (unten) – die Hafencity brilliert mit Bauten, die eine respektable Öko-Bilanz vorweisen können

gen. Angedacht sind darüber hinaus noch zwei weitere Renommierbauten: Die Hafencity-Universität und das Science-Center.

Sandtorkai und Dalmanncai

Begonnen hat der Bau der Hafencity an dem unmittelbar an die westliche Speicherstadt angrenzenden Teilquartier Sandtorkai – nach Hamburgs ältestem Hafengebäude, dem Sandtorhafen, benannt. Auf einem gemeinsamen, hochwassersicheren Sockel errichtet, kragen dort fünf Neubauten bis über das Wasser aus. Direkt davor liegt der Museumshafen, für den eigens schwimmende Pontons angefertigt wurden, um Passanten die Möglichkeit zu geben, die Exponate aus nächster Nähe in Augenschein zu nehmen.

Das zweite, mittlerweile ebenfalls fast fertiggestellte Teilquartier ist die sich elbwärts anschließende Landzunge des Dalmanncais. 2007 be-

zugsfertig geworden, sind dort schon viele Mieter eingezogen. Besonderheit hier: Auch die für Hamburg typischen Wohngemeinschaften haben hier mehrere Gebäude realisiert.

Elbphilharmonie

Die Spitze des Dalmanncais markiert der alte Kaispeicher A aus den Jahren 1963 bis 1966, hinter dessen denkmalgeschützter Fassade derzeit das ambitionierteste Einzelprojekt der Hafencity, die heftig umstrittene Elb-Philharmonie entsteht. Der vom Architekturbüro Herzog & de Meuron entworfene gläserne Aufbau soll dereinst zwei Konzertsäle, ein Fünf-Sterne-Hotel und 47 Wohnungen beherbergen, während sich in dem darunter liegenden entkernten Kaispeicher in erster Linie ein riesiges Parkhaus sowie Service-Flächen und Probe-Räume befinden. Der mit geschätzten weit über 300 Millionen Euro

wohl kostspieligste Bau des Stadtteils soll das neue Wahrzeichen Hamburgs werden und ab dem Jahr 2012 in den Spielbetrieb der Konzerthäuser der Stadt integriert werden.

Ebenso wie diese derzeit noch in vollem Gange sind die Bauarbeiten um den Sandtorpark, der den Dalmanncai sowie den direkt an der Elbe gelegenen Strandkai mit dem Sandtorkai verbindet. Rund um den geplanten Park, dessen Areal noch bis 2012 als Baustellenfläche genutzt wird, gruppieren sich zum Beispiel die Katharinschule mit einem Ganztageshort und dem Schulhof auf dem Dach oder das Amerikazentrum.

Strandkai

Weit vorangeschritten sind auch die Arbeiten am Strandkai. Er erstreckt sich in voller Länge entlang der Elbe und prägt daher von der

Wasserseite her das Gesicht des neuen Stadtteils. Kein Wunder also, dass dieses Teilquartier höchsten Erwartungen unterliegt. Zwei äußerst markante Punkte sind mit dem Unilever-Gebäude und dem Marco Polo Tower jedenfalls gesetzt. Das Ensemble glänzt nicht nur mit ansprechender Architektur, sondern auch mit Ressourcenschonender Haustechnik.

Die Unilever Deutschland-Zentrale etwa bekommt eine zweischichtige Fassade: Vor die eigentliche Klimahülle, eine Isolierverglasung mit hoch gedämmten geschlossenen Brüstungsbereichen, wird eine transparente Folie gespannt, die die darunter liegenden Sonnenschutzlamellen vor Windeinflüssen schützt.

Der benachbarte Marco Polo Tower ragt bereits jetzt wie eine Skulptur sechzig Meter in die Höhe und ist auf seinen sechzehn zueinander verdrehten Geschossen besonders hochwertigen Luxusapartements vorbehalten.

Gleich daneben findet sich einer der ersten Bauten der neuen Hafencity überhaupt: der 2004 aufgestellte View Point, ein knallorange angestrichener Aussichtsturm, der es neugierigen Hamburgern ermöglichen sollte, sich einen Überblick über die größte Baustelle Europas zu verschaffen

Überseequartier

Den dicksten Einzelposten der neuen Hafencity bildet das Überseequartier, das für rund 1 Milliarde Euro den Besitzer wechselte. Abweichend von den festgelegten Vergaberichtlinien wurde das acht Hektar große Areal einem einzigen Entwickler übergeben, einem niederländisch-deutschen Konsortium, das für den Bereich, der später das Zentrum des Stadtteils bilden wird, von international renommierten Architekten, unter ihnen Rem Koolhaas und Erick van Egeraat, ein städtebauliches Gesamtkonzept für das Gebiet entwickeln ließ. Grund für den Sonderstatus: Hotels, Wohnungen, Büros und Geschäfte sind gleichmäßig über das Überseequartier verteilt.

Höhepunkte an der Wasserkante dieses Stadtteils sollen das Science-Center und das neue Kreuzfahrt-Terminal mit angeschlossenem Luxus-Hotel werden.

Deren Realisierung steht indes noch in weiter Ferne. Nicht allein, weil hier zunächst der Abschluss der Arbeiten an der neuen U-Bahn-Linie abzuwarten ist, sondern auch, weil noch kein Investor oder Betreiber für den Komplex in Sicht ist.

Brooktorkai

Anders als viele anspruchsvolle Projekte im Süden des Überseequartiers sind am nördlichen Ende der Hafencity die Würfel bereits gefallen. Unmittelbar vis-a-vis zur alten Speicherstadt entstehen auf den bis vor kurzem brachliegenden Flächen des Brooktorkais derzeit mehrere große Bürogebäude; der östlichste Zipfel der Insel, die so genannte Ericusspitze, sieht zudem der Fertigstellung des prestigeträchtigen Neubaus des „Spiegel-Verlages“ entgegen. Wie nahezu alle Neubauten der Hafencity wird der „Spiegel“-Bau anspruchsvollen Niedrig-Energie-Standards gerecht und wird sich durch eine Vielzahl öffentlich zugänglicher Bereiche auszeichnen.

Südlich des „Spiegel“-Neubaus, auf dem Grasbrook, verlieren sich die Planungen dann weitestgehend ins Ungewisse. Lediglich der Kaispeicher B am nord-westlichen Rand dieses Teilquartiers, mit seinem Entstehungsdatum 1879 das älteste Gebäude der Hafencity überhaupt, ist komplett modernisiert. Er beherbergt seit 2005 das Internationale Schifffahrtsmuseum von Peter Tamm. Nur einen Steinwurf weiter



Nicht Teil der Hafen-City und doch Vorreiter für eine anspruchsvolle Architektur an der Elbe: Elbberg-Campus (oben) und die Docklands (unten) sind Anziehungspunkte für Unternehmen aus der Medienbranche



liegt das Gelände der Harburger Gummi-Kamm Compagnie, in deren alten Backsteinbauten eine Autosammlung Platz fand und die auch Präsidiumssitz eines weiteren Renommierprojekts werden soll: der HafenCity-Universität.

Wirtschaftskrise

So weit, so gut. Doch von konkreten Planungen für das Universitätsgebäude selbst kann keine die Rede sein. Ihm mangelt es wie den angrenzenden Waterfront-Towers, dem Science-Center oder dem Kreuzfahrterminal – allesamt Bauten, die das Prestige des neuen Stadtteils prägen sollen – bereits an den Grundvoraussetzungen einer soliden Bauplanung: dem nötigen Kleingeld. Denn während die Planungsphase der meisten fast fertiggestellten oder zumindest längst begonnenen Bauten bereits Jahre zurückliegt, stand die Planung für das südliche Überseequartier genau zu dem Zeitpunkt an, als die Wirtschaftskrise mit Macht über Deutschland hereinbrach.

Und die hinterließ, wie jüngst das „Hamburger Abendblatt“ titelte, deutliche Brems Spuren. Um so mehr, als zu der Investorengruppe, die diesen Kernbereich der Hafencity en Gros übernommen hat, auch ein Bankhaus zählt, dessen Name derzeit jedem geläufig ist: ING Real Estate.

Hamburg selbst ist im Moment auch nicht so flüssig und sucht daher nach potenten Investoren für die Rosinen-Stücke des HafenCity-Projekts. Doch auch die Vermarktung der Büros läuft schleppend. 50 000 Quadratmeter Bürofläche soll nun die Stadt im künftigen Südteil des Überseequartiers mieten. Das sind immerhin zwei Drittel aller dort geplanten Büros. Vor allem das Bezirksamt Mitte soll eine neue Adresse in Hamburgs Nobel-Quartier bekommen. Bisher vereinbarter Preis: 15,- Euro pro Quadratmeter, also stolze 750 000,- Euro pro Monat. Wie lange es da wohl dauert, bis der Verkaufslös aufgebraucht ist? Derzeit ist es eben schwer, gewerbliche Mieter zu finden, die 15 Euro und mehr für Mieten zahlen. Im Trend liegt im Büromarkt da eher die lang geschmähte City Nord.

Kritik an der Retortenstadt am Wasser

Überhaupt: Viele Hanseaten stehen der HafenCity eher skeptisch gegenüber: Die Einzelhändler in der Innenstadt befürchten ein Abwandern der Käufer, die Immobilienmakler kämpfen mit Rekord-Leerständen in Hamburgs Bürogebäuden und das Kaufen und Mieten der neuen Wohnungen, so lautet unisono der häufigste Kritikpunkt, wird für Normalverdiener-Familien kaum erschwinglich sein. Gut 3.800,- Euro kostet der Quadratmeter Wohnfläche. Die Spannweite geht indes bis hin zu Preisen bis zu 11.000,- Euro im Marco Polo Tower – wohlgebetet: für den „veredelten“ Rohbau. Den Ausbau muss der Käufer selbst übernehmen. Eng damit verbunden ist ein Weiteres: Denn wo nur zahlungskräftiges Publikum Fuß fassen kann, das am liebsten inkognito bleibt, da ist die Atmosphäre eben künstlich, so sehr sich die Stadtplaner auch bemühen. Es fehlt der Laden an der Ecke, der schon immer da war, oder die alte Nachbarin, die früher noch Kohlen die Treppen hochgeschleppt hat.

Nicht immer bürgen vermeintlich attraktive Lagen und Bauten von Stararchitekten für die Entstehung eines lebendigen Stadtteils. So ist etwa aus dem Düsseldorfer Medienhafen mit angrenzendem Landtag und dem großen Neubau des WDR alles andere als ein quirliges Viertel geworden. Zwar gibt es aufgrund etlicher Gastronomiebetriebe ein halbwegs umtriebige Nachtleben, doch ansonsten ist hier nicht viel los. Gerade einmal 129 Einwohner leben hier. Kritiker sehen auch den Hamburger Ansatz eher skeptisch und beanstanden, dass die angedachte Einbeziehung der Öffentlichkeit durch frei zugängliche Bereiche im Erdgeschoss nahezu aller nicht ausschließlich Wohnzwecken vorbehaltener Gebäude allzu sehr im Oberflächlichen stecken bleibt. In der Tat darf man sich fragen, worin der durch Integration öffentlichkeitsbezogener Nutzungen im Neubau der Unilever-Zentrale entstehende „intensive Austausch mit dem Konsumenten“ bestehen soll, der, wie Jürgen Bruns-Berentel, Geschäftsführer der HafenCity GmbH, es gerne hätte, „von der Inspiration des Ortes“ getragen sein soll. ■