

Die Hamburger Speicherstadt
als Tor zur geplanten Hafencity
Top oder Flop mit Europas
größtem Städtebauprojekt?



STÄDTEBAU

Utopia an der Elbe

Hamburgs ausgedienter Hafen soll ein pulsierendes Wohn- und Büroviertel werden. Aus den Grundstückserlösen will der Senat einen neuen Containerhafen finanzieren. Skeptiker warnen jedoch, dass eine tote Trabantenstadt entsteht, wenn Renditewünsche die Planungen diktieren.

Hamburgs Erster Bürgermeister ist bekannt, ja berüchtigt für seine schnörkellose Sprache und seine schlichte Art.

Da klingt es schon beinahe geschwätzig, wenn der Sozialdemokrat Ortwin Runde das derzeit größte Städtebau-Vorhaben Europas zu „Hamburgs Bauplatz für das 21. Jahrhundert“ adelt. Sogar zu der Vokabel „rekordverdächtig“ lässt sich der bedächtige Senatschef hinreißen, wenn er von dem Tempo spricht, mit dem „ein Projekt dieser Größe“ baureif gemacht werde.

Kaum drei Jahre sind vergangen, seit Rundes Amtsvorgänger Henning Voscherau die kühne Vision erstmals präsentiert hat. Wo heute noch Hafenflächen zu Brachen verfallen, weil die Becken und Kai-Anlagen für moderne Containerschiffe nicht mehr taugen, sollen in den nächsten zwei bis drei Jahrzehnten etappenweise 5500 Wohnungen für 12000 Menschen und Gewerbeflächen für 20000 Arbeits-

plätze entstehen. Vor allem auf Medien-Unternehmen und Internet-Dienstleister setzen die Planer am Nordrand der Elbe, in der künftigen „Hafencity“. „Ships and chips“, reimt Runde zufrieden, „passen doch ausgezeichnet zueinander.“

Das Areal umfasst 155 Hektar, davon knapp zwei Drittel Landfläche. Das übertrifft manches prominente Großprojekt; der neu gestaltete Potsdamer Platz in Berlin wirkt daneben sogar geradezu popelig. Doch entsprechend groß ist auch das Risiko: Top oder Flop – alles scheint möglich.

Als Hauptproblem gilt eine Idee, die von ihren Erfindern als Geniestreich gefeiert wird. Denn als Ersatz für den veralteten Frachthafen, dessen schmale Landungen für Container zu wenig Stauraum bieten, muss ein neuer Warenumserschlagplatz an der Süderelbe gebaut werden. Dafür ist eigens das Dorf Altenwerder ausgelöscht worden. Dort soll bis 2003 ein Hightech-Logistikzentrum entstehen, das jährlich 1,9 Millionen Container abfertigen kann.

580 Millionen Mark will die Stadt für den Neubau in Altenwerder ausgeben, um den Hamburger Hafen, Nummer zwei beim Containerumschlag in Europa, gegenüber dem Spitzenreiter Rotterdam konkurrenzfähig zu halten. Den Löwenanteil, 460 Millionen Mark, sollen die Grundstücksverkäufe im alten Hafen bringen.

Kritiker bezweifeln nicht nur, dass die Rechnung aufgeht. Sie fürchten außerdem, dass die ganze Hafencity-Planung unter dem Diktat leidet, für die Querrechnung mit Altenwerder möglichst viel Geld herauszuschlagen.

Die Vision vom Leben und Arbeiten am Elbstrom sei eben nicht in den Köpfen kreativer Stadtplaner entstanden, bemängelt der Geschäftsführer der Hamburgischen Architektenkammer, Ullrich Schwarz. Ausgangspunkt sei vielmehr „ein wirtschaftliches Problem der Hafenbetriebe“ gewesen – ein Geburtsfehler, den schon der frühere grüne Stadtentwicklungssenator Willfried Maier beklagte.



G. AUGUSTIN

Modell der Hafencity: „Da knistert nichts“

Er hatte, als Voscherau im Mai 1997 seinen Überraschungscoup landete, noch davor gewarnt, Altenwerder mit den Erlösen aus dem Verkauf der frei werdenden Hafengrundstücke zu finanzieren. Maiers Monitum kam indes zu spät, als die GAL im Herbst jenes Jahres ein Regierungsbündnis mit Rundes SPD einging – da hatte die alte Koalition aus Sozialdemokraten und Statt Partei das Gesetz über das „Sondervermögen Stadt und Hafen“ schon beschlossen.

Sich über solche Kompensationsgeschäfte zu mokieren sei ohnehin „etwas weltfremd“ meint Stadtplaner Volkwin Marg. Der ist freilich Partei: Er hatte im Auftrag Voscheraus und der Hamburger Hafen- und Lagerhaus AG (HHLA) streng geheim Mitte der neunziger Jahre eine Machbarkeitsstudie für die Hafencity entwickelt. Zu dieser Zeit kaufte HHLA-Chef Peter Dietrich schon klammheimlich die Grundstücke auf. Jetzt befinden sich 83 Prozent der Fläche in

städtischem Besitz, der Rest ist überwiegend Eigentum der Bahn.

Entscheidend wird nun sein, ob die Stadt der Versuchung widerstehen kann, den geplanten Wohnanteil – in einzelnen Abschnitten bis zu 80 Prozent – für lukrative Büroflächen zu opfern.

Skeptiker trauen den Politikern bei ihrem Utopia an der Elbe nicht allzu viel Standvermögen zu. In Hamburg geben die Pfeffersäcke, nicht die Schöngeister den Ton an. Unlängst erinnerte die „Zeit“ besorgt an die verunglückte Kehrriederspitze mit dem Hanseatic Trade Center (HTC) am Westzipfel des Hafens, „eine Büromödnis, tagsüber halb belebt, abends ganz tot“. Und schon, unkte die „Zeit“, „droht die nächste Havarie“ mit der Hafencity.

So ist auch für Alexander Gérard, den langjährigen HTC-Projektmanager, „nicht

zu erkennen“, wie sich mit dem Geld aus dem Grundstücksdeal der neue Containerterminal in Altenwerder zu großen Teilen finanzieren lassen soll. Es sei denn, es würden „massive Abstriche an der Qualität der Stadterweiterung zugelassen“.

Um das zu verhindern, so die Argumentation des Managers, müsse die Stadt nicht nur für einzelne Hafenparzellen auf Höchstpreise verzichten, sondern den Erwerbern sogar noch Geld zustecken. Nur dann dürfe man auf Kneipen, Kleinkunsthöfen und Tante-Emma-Läden hoffen.

Doch schon jetzt, schimpft Gérard, sei „trotz manch anders lautender Aussage erkennbar, dass es in der Hafencity keinen Raum für geförderten Miet- und Eigentumswohnungsbau geben wird“. Und für Sozialwohnungen schon gar nicht.

„Am Elbhafen in Blankenese“, kontert Bürgermeister Runde trocken, „stehen auch keine.“ Der jetzt vorliegende „Masterplan“ für die Hafencity sei „im positiven Sinne solide in jeder Hinsicht“, versichert Hamburgs Oberbaudirektor Jörn Walter, der seit gut einem Jahr im Amt ist. Nun hat sich allerdings ausgerechnet dessen Vorgänger Egbert Kossak mit Einwänden zu Wort gemeldet.

Kossak, der selbst das Tristesse-Viertel City-Süd in Hamburg zu verantworten hat, findet das Ergebnis eines internationalen Architekten-Wettbewerbs „fade und langweilig“. Kossak grummelt: „Das Ganze hat keine Erotik, da knistert nichts.“

Die Hansestadt, moniert Kossak, habe es versäumt, sich an guten internationalen Vorbildern zu orientieren, an Städten, die schon vor Jahren ihre nutzlos gewordenen Hafenflächen überbaut haben.

Wie etwa London: Erst verkommene Hafengegend, dann jahrelang der Inbegriff für Geldvernichtung durch blinde Bauwut, gelten die Docklands heute als Renommieradresse für Top-Unternehmen. Die

Größenvergleich:

Hamburger Planungsgebiet (inkl. Wasserflächen)



Potsdamer Platz



Die geplante Hafenerweiterung wäre mit ihren 1,55 km² etwa 15-mal so groß wie der Potsdamer Platz.



H. & D. ZIESEKE ZIEL / BILDERBERG



EWMLER / LATIF

Londoner Docklands, Darling Harbour in Sydney: Vom Schrottplatz zur Champagner-Meile

Büromieten haben sich seit 1995 mehr als verdreifacht, für eine Drei-Zimmer-Wohnung kann man heute 1,9 Millionen Mark ausgeben – für die B-Lage ohne Blick aufs Wasser. Grundstock für den Erfolg war allerdings ein zweistelliger Milliardenbetrag, mit dem der Staat das Projekt vorangetrieben hatte – besonders wichtig für den guten Nahverkehrsanschluss, der die Docklands so attraktiv macht.

In Sydney hat sich Darling Harbour mit massiver staatlicher Unterstützung vom Schrottplatz zur Champagner-Meile der australischen Metropole gewandelt. Wo bis 1984 verrottete Lagerhäuser und verfallene Docks ein Totenreich des Industriezeitalters prägten, bummeln heute Besuchermassen durch Kaufhäuser, Kneipen und Nachtclubs. Bürotürme, Tagungszentren und Hotels haben Darling Harbour außerdem noch zu einem der feinsten Business-Treffpunkte im Pazifikraum gemacht.

Wohlsein am Wasser auch in San Francisco: Dort gilt die Fisherman's Wharf schon seit Jahrzehnten als die Postkarten-seite der Westküstenschönheit. Zwischen Restaurants und T-Shirt-Läden klopft auf den Piers das touristische Herz der Stadt.

Dagegen gehen die Hamburger Hafencity-Pläne nach Überzeugung des ehemaligen Stadtbaumeisters Kossak in die falsche Richtung: Er hält es für einen Kardinalfehler, die historische Speicherstadt nicht in die Planungen einzubeziehen; gerade die traditionsreichen Speicher mit dem Duft nach Zimt und Kaffee hätten die Attraktivität ähnlicher Projekte in anderen Städten enorm gesteigert.

Wichtiger Garant für den Erfolg mancher Hafenplanungen sei außerdem gewesen, dass die Städte eine komplette Infrastruktur inklusive des öffentlichen Nahverkehrs geschaffen hätten; so habe Rotterdam 1,7 Milliarden Gulden für Straßen, Brücken, Bahnen und Hochwasserschutz investiert.

Jörn Walter mag die pikante Einrede seines Vorgängers „nicht kommentieren“. Allerdings sei bei allen Überlegungen zur Hafencity die Speicherstadt „gedanklich immer mit drin“, und „insgeheim“ sei sie ja auch „schon im Wandel begriffen“.

Noch liegen die Teppich-, Kaffee- und Gewürzlager mit ihrer imposanten neugotischen Backsteingiebel-front wie ein Sperrriegel vor dem Hafencity-Gelände. Hohe Zäune umgeben das zum Freihafen gehörende denkmalgeschützte Gebäudeensemble, das am Ende des 19. Jahrhunderts errichtet wurde. Zollschranken versperren die Durchfahrt; nach Feierabend ist die Speicherstadt menschenleer.

Allerdings zieht schon mal tagsüber ein bisschen mehr Leben ein, die Quartiersleute sind nicht mehr unter sich. Neben Kaffeelagern haben Computerfirmen ihre Büros eingerichtet, neben Gewürzen etablieren sich Galerien. Fast 20 Prozent der 280 000 Quadratmeter Lagerfläche warten auf neue Mieter.

Zwar solle, sagt Walter, „möglichst viel von den jetzigen Nutzungen bewahrt“ werden. Aber zusätzlich müsse sich Gastronomie ansiedeln, und die, davon ist der Oberbaudirektor überzeugt, „wird kommen, wenn der Zollzaun gefallen ist“.

Im Herbst nächsten Jahres soll es so weit sein: Der Senat hat kürzlich beim Bundesfinanzminister den Antrag gestellt, das als Zollaussland geltende Warenlager aus dem Freihafen auszugliedern. „Sonst würde die Speicherstadt wie eine Barriere wirken und die Entwicklung der Hafencity unmöglich machen“, begründet Wirtschaftssenator



Bürgermeister Runde
„Ships and Chips“

Thomas Mirow (SPD) den Schritt.

Er ist wohl unumgänglich, denn auf dem kurzen Fußweg vom Rathaus oder vom Hauptbahnhof zum Hafenrand sind gleich „mehrere Todesstreifen“ zu überwinden, wie Adrienne Göhler, Präsidentin der Hochschule für bildende Künste, grantelt. Die Innenstadt um die Einkaufsmeile Mönckebergstraße ist nach Ladenschluss so tot wie der Ohlsdorfer Friedhof, und die Ost-West-Straße, eine sechsspurige Verkehrsschneise, bildet eine scharfe Zäsur.

Der traumhafte Blick auf Schiffe und Kräne wird des-

halb künftige Hafencity-Bewohner kaum ver-zücken, solange sie vom Rest der Welt durch ein großflächiges Niemandsland abgeschnitten sind.

Umso lauter fordern Kritiker wie Kosak einen modernen Nahverkehrsanschluss. Doch ausgerechnet die Gleisverbindung fiel der Forderung nach einem saten Erlös für den Hafenneubau zum Opfer. Nur ein paar Buslinien sollen deshalb jetzt von der Innenstadt zur Hafencity verlängert werden; die U-Bahn, um die Stadtbaudirektor Walter immer noch kämpft, würde zwischen 350 und 720 Millionen Mark kosten.

Und noch ein Schatten trübt nach Ansicht der Kritiker die Erfolgsaussichten für die Hafencity: Wie Ex-Baudirektor Kosak mäkelte auch der Architektenlobbyist Schwarz, dass das Entwicklungsmanagement in den Händen einer Sieben-Mann-Firma liegt, deren Chef Bernd Tiedemann vormals Leiter des städtischen Amtes für Häfen, Dienstleistungen und Wirtschaftsstruktur war – mithin ein Mann der Wirtschaftsbehörde.

Behördenchef Mirow, vermuten Architekten, habe von Amts wegen eher Profit als Ästhetik im Sinn. Da unterschätzen die Baukünstler aber den Wirtschaftssenator. Mirow plädiert nämlich nachdrücklich dafür, „nicht zu große Stücke“ an einzelne Investoren zu vergeben, um stilistische Monotonie zu vermeiden: „Die Stadt darf nicht aus einem Guss sein“, man müsse sich Zeit lassen.

Am Sandtorkai, gleich hinter der Speicherstadt, wo kürzlich die ersten Flächen abgeräumt wurden, sollen in zwei bis drei Jahren die ersten 1200 Wohnungen entstehen. Manche Interessenten können es offenbar kaum erwarten: Bei der Stadtentwicklungsbehörde gehen neuerdings schon sehr detaillierte Anfragen zur Wohnausstattung ein – nämlich nach Liegeplätzen für Segelschiffe im geplanten Yachthafen.

NORBERT F. PÖTZL



Fisherman's Wharf in San Francisco: Touristisches Herz der Stadt