



Oktober 2009

Garten+ Landschaft

Zeitschrift für Landschaftsarchitektur

Hamburg und die Elbe



Blick über die wachsende HafenCity zu den Elbinseln. Insbesondere die HafenCity ist nicht nur Wohnviertel, sondern auch Touristenmagnet.

HafenCity und Wilhelmsburg

Der Hafen und die Dynamik der Elbe dominieren die Geschicke der Hansestadt Hamburg.

Welche Rolle spielt die Hafencity und welche Chancen bieten sich Wilhelmsburg durch die Planungen von IBA und IGS? Ein paar skeptische Bemerkungen.

Andreas Bunk

Die weitgehende Fertigstellung der Freiräume in der westlichen HafenCity ist Anlass, eine kurze Bilanz zu ziehen. Insgesamt sollen nach Angaben der Hafencity Hamburg GmbH rund 70 Millionen Euro in sehr anspruchsvolle Freiräume investiert werden. Im Vergleich zur Gesamtstadt ein hoher Betrag. Auch stehen jedes Jahr erhebliche Mittel für Pflege und kulturelle „Bespielung“ zur Verfügung. Ist der Stadtteil dann fertig, soll die Hafencity GmbH allerdings aufgelöst werden und die neuen Freiräume würden zu ganz normalen städtischen Grünflächen des

Bezirks Hamburg-Mitte. Mit dem bekannt begrenzten Instandhaltungsbudget müssen dann die pflegeintensiven Plätze, Promenaden und Parks auf dem derzeitigen Niveau gehalten werden. Bereits jetzt prallen in den kleinen Grünflächen unverträgliche Nutzungsansprüche dieses hochverdichteten Stadtteils aufeinander. Viele der Flächen befinden sich in Privatbesitz und es bleibt offen, wie die vertraglich vereinbarte öffentliche Nutzung dauerhaft gesichert werden kann. So liegt die Frage auf der Hand, ob künftig zusätzliche öffentliche

oder private Mittel für die Instandhaltung dieser Grünflächen mobilisiert werden können oder ob diese womöglich aus anderen Teilen der Stadt abgezogen werden. Der Städtetourismus hat für Hamburg steigende Bedeutung. Die HafenCity soll nicht nur Wohn- und Arbeitsstandort, sondern auch ein wichtiger touristischer Anziehungspunkt sein: Elbphilharmonie, Kreuzfahrtterminal, Überseequartier, Museumshafen und die Promenaden sind schon jetzt für Besucher attraktiv. Geboten wird – von wenigen Ausnahmen abgesehen – nur Neues.



In der dicht bebauten HafenCity unterliegen die Plätze und Promenaden großem Nutzungsdruck. An den Hauswänden finden sich bereits erste Graffiti.



Andreas Bunk (5)



Historische Relikte gibt es nur wenige in der HafenCity, auch die alte Pfeilerbahn (rechts oben) wurde inzwischen abgebrochen und durch einen modernen Bahndamm ersetzt.



Spuren alter Hafenstrukturalien sind sehr rar. New York eröffnete mit großer internationaler Aufmerksamkeit den ersten Abschnitt des High Line Parks – eine begrünte Hochbahntrasse, die eine Aufwertung der angrenzenden Stadtteile initiierte. Hamburg hat vor rund einem Jahr in der östlichen HafenCity in aller Stille die rund 100 Jahre alte denkmalwürdige Pfeilerbahn abgebrochen. Die Statik der Pfeilerbahn hätte für eine nicht-verkehrliche Nutzung durchaus ausgereicht, und dort hätte eine attraktive Synthese von Neuem und Altem entstehen können. Die anstehende Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur in diesem Bereich ist nicht dazu genutzt worden, die Hauptzufahrt zum Hauptbahnhof aus der HafenCity heraus nach Norden auf eine andere vorhandene, ausbaufähige Bahntrasse zu verlegen. Nun wird für die nächsten 100 Jahre ein fünfgleisiger undurchdringlicher Erddamm mit Spundwänden die östliche HafenCity durchtrennen und verlärmern. Die große Fläche dieser Eisenbahntrasse selbst und die nördlich angrenzenden Areale bis zum Zollkanal können so nicht städtebaulich attraktiv erschlossen werden. Hier ist tatsächlich öffentliches Vermögen verschleudert worden. Im wesentlichen liegen die Ursachen für diese bedauerliche Entwicklung in der unzureichenden, rechtzeitigen öffentlichen Diskussion über die HafenCity und im Irrglauben, öffentliche, also nicht profitable Aufgaben seien langfristig besser bei privaten Investoren aufgehoben. Dazu kam die Beschränkung auf Gutachter- und Wettbewerbsverfahren mit stark eingegengtem Teilnehmerkreis und zu engen Vorgaben für die Planer. In Teilbereichen konnte immerhin nachgesteuert werden: Nachdem mehr Familien mit

Kindern als erwartet in die HafenCity gezogen sind, wurden rasch provisorische Spielangebote geschaffen, die ursprünglich gar nicht vorgesehen waren.

Sprung über die Elbe

Seit dem Wirken des Oberbaudirektors Fritz Schumacher (1909–33) gab es den städtebaulichen Grundsatz, Wohnbebauung in der höher gelegenen Geest, Hafen und Industrie in der Elbniederung anzuordnen. Ausnahmen hiervon ergaben sich durch das Wachstum von Städten, die erst nach 1937 zu Hamburg kamen (Wilhelmsburg, Harburg, Altona) sowie durch Wohnquartiere für Hafen- und Werftarbeiter (Veddel, Kleiner Grasbrook, Finkenwerder, Neuhof). Alle Projekte der IBA 2013 und IGS 2013 auf der Elbinsel Wilhelmsburg gehen von einem funktionsfähigen Hochwasserschutz durch Deichanlagen rund um Wilhelmsburg aus. Die entscheidende Frage wird an diesem Standort jedoch nicht gestellt: Können auch künftig noch rechtzeitig Antworten auf die steigenden Anforderungen des Hochwasserschutzes gefunden werden und stehen hierfür auch künftig noch genügend Mittel zur Verfügung? Die große Sturmflut von 1962, mit alleine 340 Toten in Wilhelmsburg, führte zum Beschluss, die Wohngebiete in Wilhelmsburg langfristig aufzugeben und diese Flächen hafennahen Nutzungen zuzuführen. In den folgenden Jahren wurde kaum noch investiert, die angestammte Bevölkerung wanderte ab und Migranten kamen. Obwohl ab Ende der 1960er-Jahre neue Großwohnsiedlungen wie Kirchdorf-Süd auf Wilhelmsburg errichtet wurden, verschlechterte sich die Bevölkerungsstruktur, die Infrastruktur und vor

allem das Image zunehmend. Ein steigender Anteil von Protestwählern bei den Bürgerchaftswahlen in Wilhelmsburg führte daher zum Senatsbeschluss, ab Ende der 1980er-Jahre erhebliche Städtebaumittel (etwa 70 Millionen Mark) zu investieren. Die wichtigsten Probleme dieses Stadtteils wurden allerdings nicht behoben. So fehlt der städtebauliche Zusammenhalt, Fernstraßen, Hafen und Gewerbe zerteilen den Stadtteil, der zudem unter hohen Emissionen von Hafen und Industrie zu leiden hat. Das negative Image blieb bis heute. Die Potenziale des Standortes wurden nicht genutzt: Es fehlen öffentlich nutzbare Zugänge zu den umliegenden Wasserflächen. Die vorhandene historische Bausubstanz verfiel eher, als dass sie kulturellen oder sozialen Nutzungen zugeführt wurde. Die räumliche Nähe zum Hamburger Zentrum ist für die Bewohner ohne Belang, Wilhelmsburg ist nur auf Umwegen oder durch städtebauliches Niemandsland zu erreichen.

Wachstumsfaktor Hafen

In der anhaltenden Finanz- und Wirtschaftskrise ist insbesondere der flächenintensive Containerumschlag im Hamburger Hafen stark zurückgegangen. Seit einigen Monaten verliert Hamburg Marktanteile an den neuen, unmittelbar an der Nordsee gelegenen Tiefwasserhafen von Rotterdam. Es stellt sich mittlerweile die Frage, ob der Containerumschlag im Hamburger Hafen bereits seinen Zenit überschritten hat und ob der Hafen noch Wachstumschancen hat. Sollte dies nicht der Fall sein, würde Wilhelmsburg profitieren. Entlang der umliegenden Wasserflächen würden attraktive Flächen für Wohnen und nicht störendes

Gewerbe frei und das Wasser würde für die Einwohner endlich besser zugänglich. Was bringen also die IBA Hamburg und die IGS 2013 an nachhaltiger Entwicklung? Zunächst einmal haben beide einen fruchtbaren Dialog zwischen allen Beteiligten, insbesondere zwischen Politik, Verwaltung und Anwohnern bewirkt. Es wurden Denkverbote aufgebrochen, etwa die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße und die Öffnung nicht mehr genutzter Hafenaareale.

Schöne Worte fürs Image

Eine Fülle schöner neuer Begriffe soll helfen, städtebauliche Entwicklungen anstoßen und das Image aufbessern. Außerhalb der Fachöffentlichkeit wird vieles noch nicht wahrgenommen und verstanden. Den Wilhelmsburger Bürger interessiert eher, ob er seinen Kleingarten trotz IGS behalten und ob er trotz Aufwertung seines Quartiers auch künftig noch die Miete bezahlen kann. Doch Wilhelmsburg liegt immer noch jenseits der Elbarme. Die Hamburger Gentrifizierungs-Avantgarde bevorzugt noch immer Standorte nördlich der Elbe. Öffentliche Ressourcen sind begrenzt und privates Kapital scheu, besonders in der Krise. Kleingärtner leisten hartnäckigen Widerstand und manches schöne Projekt kann nicht umgesetzt werden, weil unklar ist, ob nicht doch noch eine Autobahntrasse durchgelegt wird, wann die Wilhelmsburger Reichsstraße verlegt wird und wie der Lärmschutz entlang der Verkehrsstraßen finanziert werden soll. Es bleibt also die große Frage, ob IBA und IGS wirklich Pflöcke setzen können, oder ob der Krake Hafen für weitere Jahrzehnte die Geschicke der freien und Hansestadt Hamburg lenkt. ■



In Wilhelmsburg gibt es nur wenige Zugänge zum Wasser, ein Deichsystem schützt die Elbinsel vor Hochwasser. IBA und IGS versuchen aber, bisher bestehende Denkverbote zum Beispiel über die Öffnung stillgelegter Hafenaareale aufzubrechen.