

**Stadt *und* Hafen –  
Entwicklungsperspektiven für eine  
verträgliche Nachbarschaft von  
Stadt(-entwicklung) und Hafen(-wirtschaft)**

Handlungsempfehlungen für den Umgang mit dem  
zentrumsfernen Stadt-Hafen-Übergang am Beispiel Hamburgs

Von der  
Fakultät Architektur, Bauingenieurwesen und Umweltwissenschaften  
der Technischen Universität Carolo-Wilhelmina  
zu Braunschweig

zur Erlangung des Grades eines  
**Doktoringenieurs (Dr.-Ing.)**  
genehmigte

**Dissertation**

von  
Hanjo A. Hautz  
geboren am 06.02.1975  
aus Göttingen

Eingereicht am 14. November 2007  
Disputation am 26. August 2008

Berichterstatterin Prof. Dr. Mag. Art. Karin Wilhelm  
Berichterstatter Prof. Dipl.-Ing. Walter Ackers







## Vorwort

Der Besuch vieler Hafenstädte in den letzten Jahren, meine Begeisterung für Hamburg und seinen Hafen sowie der Wunsch, im Rahmen meiner Dissertation ein aktuelles, interdisziplinäres Thema zu bearbeiten, lenkten mein Interesse auf die Transformation ehemaliger Hafensareale. Der planungspolitische Kontext in Hamburg zum Zeitpunkt der Themensuche war gekennzeichnet vom Leitbild "Metropole Hamburg – Wachsende Stadt". Durch den in diesem Zusammenhang viel zitierten "Sprung über die Elbe" und die Vorbereitungen für die Internationale Bauausstellung IBA 2013 auf den Elbinseln ist der Süden Hamburgs in den Fokus der Stadtentwicklung gerückt. Gleichzeitig erlebt der Hafen seit einigen Jahren einen rasanten Aufschwung verbunden mit großem Investitions- und Flächenbedarf. Diese erstrecken sich auch auf zuvor schon vernachlässigte und nun von den Stadtplanern ins Visier genommene Ränder des Hafengebietes – die "inneren Stadtränder".<sup>1</sup> Ein Vorgespräch mit Hamburgs Oberbaudirektor Prof. Jörn Walter im Herbst 2004 brachte die entscheidende Anregung, die verträgliche Nachbarschaft von Stadt und Hafen näher zu untersuchen. Hierfür bedanke ich mich herzlich.

Mein besonderer Dank gebührt Frau Professor Dr. Karin Wilhelm, die die Arbeit wissenschaftlich betreut und mich jederzeit sehr engagiert und freundlich unterstützt hat. Herrn Professor Walter Ackers danke ich ganz herzlich für die Übernahme des Zweitgutachtens.

Zudem bin ich all jenen, die ihre Zeit für ausführliche Experteninterviews, zahllose informelle Gespräche und die Aushändigung umfangreicher Materialien zur Verfügung gestellt haben, zu großem Dank verpflichtet. Ohne ihre Unterstützung wäre diese Arbeit nicht in der jetzt vorliegenden Form entstanden.

Darüber hinaus danke ich Erland Ritter für zahlreiche kritische und anregende Diskussionen zum Thema. Schließlich gilt ein herzlicher Dank meiner Frau Agnes für ihre verständnisvolle Unterstützung und grenzenlose Zuversicht während der gesamten Zeit.

Hamburg, im November 2007

Hanjo A. Hautz

---

<sup>1</sup> IBA Hamburg GmbH 2007a.



## Inhalt

### Kapitelüberblick

1.	Einleitung .....	1
2.	Hafenstädte im Wandel – Auswirkung technologischer Strukturveränderungen auf die Stadt-Hafen-Beziehung .....	9
3.	Zukünftige Chancen und Herausforderungen für die Hafen- und Stadtentwicklung in Hafenmetropolen .....	43
4.	Städtische Transformationsprozesse in Hafen- und Ufergebieten – Weltweite Déjà-Vus oder klare Erfolgsgeschichte? .....	75
5.	Neue Herausforderungen für Hafenrandgebiete: Überschneidung von städtebaulicher und hafenbezogener Planung .....	113
6.	Handlungsbedarf und Zielkonflikte am Beispiel Hamburger Hafenrandgebiete .....	129
7.	Allgemeine Lösungsansätze für den zentrumsfernen Stadt-Hafen-Übergang .....	179
8.	Entwicklungschancen und Handlungsempfehlungen für Stadt und Hafen im gemeinsamen Hamburger Stadtraum .....	233
9.	Schlussbetrachtung und Ausblick .....	277
10.	Verzeichnisse .....	285
11.	Anhang .....	313

---

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung .....</b>	<b>1</b>
1.1 Problemstellung und Zielsetzung	1
1.2 Stand der Forschung und Eingrenzung des Themas	3
1.3 Vorgehensweise und Aufbau der Arbeit	5
<b>2. Hafenstädte im Wandel – Auswirkung technologischer Strukturveränderungen auf die Stadt-Hafen-Beziehung .....</b>	<b>9</b>
2.1 Vor- und frühindustrielle Phase – Der Hafen als Teil des städtischen Lebens (-ca. 1850)	13
2.2 Industrialisierung – Allmähliche Segregation von Stadt und Hafen (1850 - 1900)	15
2.3 Hochindustrialisierte Phase – Vollständige Trennung von Stadt und Hafen (1900 – 1960)	20
2.4 Deindustrialisierung – Differenzierung der Stadt- und Hafenfunktionen und Rückzug vom Hafenrand (1960-1980)	25
2.5 Flexible Akkumulation – Verschiebung der Stadt-Hafen-Grenze und Revitalisierung des Hafenrandes (seit 1980)	31
2.6 Zwischenbetrachtung: Technologische Entwicklungen des Hafens als Auslöser für Stadtraumveränderungen?	40
<b>3. Zukünftige Chancen und Herausforderungen für die Hafen- und Stadtentwicklung in Hafenmetropolen .....</b>	<b>43</b>
3.1 Zukunftsperspektiven für die Hafenentwicklung	43
3.2 Aktuelle Tendenzen und Zukunftsperspektiven für die Stadtentwicklung in Hafenstädten	47
3.3 Veranschaulichung am Beispiel der "Metropole Hamburg – Wachsende Stadt"	53
3.3.1 Zukünftige Rolle des Hamburger Hafens für die Metropolregion	57
3.3.2 Der "Sprung über die Elbe" als städtebauliches Leitprojekt – Entwicklungssachse von der HafenCity bis nach Harburg	65
<b>4. Städtische Transformationsprozesse in Hafen- und Ufergebieten – Weltweite Déjà-Vus oder klare Erfolgsgeschichte? .....</b>	<b>75</b>
4.1 Vorstellung der Handlungsfelder und Bewertungskriterien bisheriger Hafenrevitalisierungsprojekte	75
4.1.1 Ausgangslage: Standortmerkmale und Rahmenbedingungen	78
4.1.2 Planung: Konzeption und Kontextualisierung	82

4.1.3	Organisation: Akteure und lokale Kräfte	86
4.1.4	Transformationsprozess: Entwicklung und Umsetzung	87
4.2	Kritische Würdigung der Revitalisierungsansätze und Ergebnisse	90
4.2.1	Ausgangslage: Standortmerkmale und Rahmenbedingungen	91
4.2.2	Planung: Konzeption und Kontextualisierung	95
4.2.3	Organisation: Akteure und lokale Kräfte	103
4.2.4	Transformationsprozess: Entwicklung und Umsetzung	105
<b>5.</b>	<b>Neue Herausforderungen für Hafенrandgebiete: Überschneidung von städtebaulicher und hafенbezogener Planung</b>	<b>113</b>
5.1	Handlungsbedarf infolge der Prägung des zentrumsfernen Hafенrandes	114
5.2	Interessenkonflikt der Akteure durch konkurrierende Flächennutzungsansprüche	118
5.3	Zusätzliche Hemmnisse auf dem Weg zu einem verträglichen Nebeneinander von Stadt und Hafен	121
5.3.1	Inhaltliche Hemmnisse	122
5.3.2	Prozessuale Hemmnisse	124
<b>6.</b>	<b>Handlungsbedarf und Zielkonflikte am Beispiel Hamburger Hafенrandgebiete</b>	<b>129</b>
6.1	Hamburger Hafенrandgebiete mit unterschiedlicher Prägung und Herausforderungen	129
6.1.1	HafенCity	132
6.1.2	Kleiner Grasbrook und Veddel	138
6.1.3	Reiherstieg	145
6.1.4	Harburger Binnenhafен	151
6.2	Gebietsübergreifende Umsetzungsbarrieren bei der Entwicklung des Hamburger Hafенrandes	159
6.2.1	Unterschiedliche Prioritäten und mangelnde Koordination der Stadt- und Hafенplanung	159
6.2.2	Das Hafенentwicklungsgesetz als planungsrechtliche Hürde	169
6.2.3	Notwendiger Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Widerspruch zu Stadtentwicklungszielen	171
<b>7.</b>	<b>Allgemeine Lösungsansätze für den zentrumsfernen Stadt-Hafен-Übergang</b>	<b>179</b>
7.1	Räumliche und funktionale Weiterentwicklung des Hafенrandes im gesamtstädtischen Kontext	182
7.1.1	Zielsetzung und städtebauliche Konzeption	182
7.1.2	Nutzungsprogramm und Zielgruppen	186
7.1.3	Räumlich-bauliche Ausgestaltung	195
7.1.4	Einbettung in gesamtstädtischen Kontext	204
7.2	Integrierte Planung und sensibler Umgang mit der lokalen Realität	208
7.2.1	Entwicklungsträgerschaft und Zusammenwirken der Akteure	208
7.2.2	Berücksichtigung lokaler Interessen	213

---

7.3	Transformationsprozesse unter dem Vorzeichen zunehmender Unbestimmtheit	217
7.3.1	Entwicklungsverlauf und –dauer	217
7.3.2	Planungsinstrumente	223
7.3.3	Vermarktung	228
<b>8.</b>	<b>Entwicklungschancen und Handlungsempfehlungen für Stadt und Hafen im gemeinsamen Hamburger Stadtraum.....</b>	<b>233</b>
8.1	Räumlich-funktionale Ausgestaltung des Stadt-Hafen-Übergangs in ausgewählten Hafенrandbereichen	233
8.1.1	Kleiner Grasbrook und Veddel	234
8.1.2	Reiherstieg	241
8.1.3	Harburger Binnenhafen	250
8.2	Harmonisierung der Hamburger Stadt- und Hafенentwicklung	255
8.2.1	Bewusstseinswandel: Der Hamburger Hafen und der Hamburger Süden als Teile des gesamtstädtischen Gefüges	256
8.2.2	Integrierte Planung von Stadtentwicklung und Hafенwirtschaft	259
8.2.3	Beteiligung der lokalen Bevölkerung	262
8.3	Gestaltung des Transformationsprozesses	265
8.3.1	Spagat zwischen verbindlicher und flexibler Planung	266
8.3.2	Planungsrechtliche Anpassungen für den Hafенrand	268
8.3.3	Vermarktung im Rahmen des Leitprojektes Sprung über die Elbe	271
<b>9.</b>	<b>Schlussbetrachtung und Ausblick .....</b>	<b>277</b>
<b>10.</b>	<b>Verzeichnisse .....</b>	<b>285</b>
10.1	Durchgeführte Interviews	285
10.2	Verwendete Literatur	288
10.3	Abbildungen	308
10.4	Abkürzungen	311
<b>11.</b>	<b>Anhang .....</b>	<b>313</b>

# 1. Einleitung

## 1.1 Problemstellung und Zielsetzung

*"An die Stelle eines Verständnisses von 'Hafen oder Stadt' muss ein solches von 'Hafen und Stadt' treten."<sup>2</sup>*

Der tiefgreifende Strukturwandel in der Seeschifffahrt, vor allem hervorgerufen durch technologische Innovationen und die Ausbreitung des Containers als Haupttransportmittel für Stückgut, hat in Hafenstädten weltweit zu Stadtraumveränderungen mit spürbaren Auswirkungen auf die Beziehung zwischen Stadt und Hafen geführt. War der Hafen Mitte des 19. Jahrhunderts noch integrierter Bestandteil der Stadt, wurden Warenumschlag, Hafenlogistik und -industrie in der Folge sukzessive aus der Stadt heraus verlagert, um den enormen Platzansprüchen Rechnung zu tragen. Dies hat zu der Entstehung zahlreicher Brachflächen in stadtzentrumsnaher Lage geführt. Die Revitalisierung dieser Areale ist längst zum Schwerpunktthema für die Stadtentwicklung geworden und vielerorts bereits mit unterschiedlichem Erfolg abgeschlossen. Fast immer ist ein vollständiger Bruch mit dem Bisherigen zu beobachten und es vollzieht sich ein Wandel zu rein städtisch genutzten Arealen mit sich ähnelnden Nutzungskonzepten. Der Hafen bleibt hingegen nur noch als Hintergrundkulisse oder durch einzelne Industriedenkmäler und den Zuschnitt der Landflächen erlebbar.

Die sich für die kommenden Jahre abzeichnende sprunghafte Zunahme des weltweiten Transportaufkommens führt einerseits zu einem erneuten Boom der Häfen. Angesichts eines immensen zusätzlichen Flächenbedarfs rücken auch schon weitgehend aufgegebene Hafenrandbereiche wieder in den Blickpunkt der Hafenwirtschaft, obgleich sie durch Lage, Größe und Zuschnitt nur bedingt für heutige Hafenzwecke geeignet sind. Andererseits führen ökonomische, ökologische und gesellschaftliche Strukturphänomene zu einer anhaltenden Rückbesinnung auf die Städte, die unter anderem mit einem besonderen Interesse der Stadtplaner an den Uferlagen und zuvor weniger beachteten zentrumsferneren Hafenrandbereichen einhergeht. Die Veränderungen der Rahmenbedingungen leiten eine neue Generation von Transformationsprozessen an der Schnitt-

---

<sup>2</sup> Freie und Hansestadt Hamburg 2005c, S. 10.

stelle zwischen Stadt und Hafen ein. Diese werden in der vorliegenden Arbeit thematisiert.

Für die Hafенrandareale der zweiten Reihe<sup>3</sup> besteht in mehrfacher Hinsicht Handlungsbedarf. Häufig ist der gegenwärtige Zustand weder für stadt- noch für hafенbezogene Nutzungen zufriedenstellend. Schlechte Anbindung an die Umgebung, Altlasten, Leerstände oder Nutzungen mit hohem Flächenverbrauch und geringer Wertschöpfung<sup>4</sup> sind nur einige Beispiele hierfür. Zusätzlich sind die Areale von dem gleichzeitigen Flächennutzungsanspruch und den Interessenkonflikten zwischen der ökonomischen Sichtweise des Hafens und der urbanistischen Perspektive der Stadtplaner gekennzeichnet. Während die Stadtplaner eine verbesserte Zugänglichkeit zum Wasser und sofern möglich eine gemeinsame Nutzung der Bodenreserven in verträglicher Koexistenz mit dem benachbarten Hafen anstreben, fürchtet die Hafенwirtschaft nachbarschaftsrechtliche Konflikte und mangelnde Planungssicherheit für die zukünftige Hafенentwicklung.

In der Vergangenheit fand ein Entwicklungszyklus mit eindeutig abgrenzbaren Phasen (Hafennutzung – Brachfallen – Masterplanung – Revitalisierung mit stadtbezogenen Nutzungen) statt, der nun durch eine Überlagerung der einzelnen Schritte infrage gestellt wird. Das Nebeneinander intakter Hafennutzungen, extensiv genutzter und brachliegender Flächen ist vergleichbar mit einer Operation am offenen Herzen und lässt einen langwierigen, kontinuierlichen Entwicklungsprozess ohne einen eindeutig definierbaren Ergebniszustand erahnen.

Hamburg mit Europas zweitgrößtem Hafen und dem erklärten Anspruch einer wachsenden Metropole ist als Stadtstaat im Landesinneren mit begrenzten Ausweichmöglichkeiten ins Meer oder ins Umland in besonderem Maße von der oben skizzierten Gemengelage betroffen und bildet den Hauptuntersuchungsgegenstand dieser Arbeit.

Ziel der Untersuchung ist es, sowohl allgemeine als auch hamburgspezifische Ansatzpunkte für den Umgang mit dem (zentrumfernen) Stadt-Hafen-Übergang zu identifizieren.

---

<sup>3</sup> Vgl. Christiaanse 2005, S. 26: Christiaanse bezeichnet die Areale in Abgrenzung zu der bisher vorherrschenden Typologie, die er "City Branding Waterfronts" nennt, als "Waiting Lands". Diese liegen zu weit vom Stadtzentrum entfernt, um eine urbane Uferzone zu bilden, gleichzeitig jedoch zu nah, um sie der Peripherie zu überlassen.

<sup>4</sup> Mit Wertschöpfung ist hier der Wertzuwachs gemeint, den Unternehmen durch ihre produktive Tätigkeit generieren. Der Wertzuwachs oder Mehrwert entsteht durch die Differenz aus Vorleistungen (z.B. eingesetzter Boden, Kapital und Arbeitskraft) und dem Endwert der Güter.

ren, der in Teilen nicht mehr durch eine klare Grenzziehung eindeutig dem Hafen oder der Stadt zuzuordnen ist, sondern sich als durchlässiger Zwischenbereich mit zugleich abschirmendem und verbindendem Charakter herauskristallisiert. Schon im Titel der Arbeit wird deutlich, dass das Augenmerk nicht allein auf Möglichkeiten für ein physisches Nebeneinander von Stadt und Hafen, sondern darüber hinaus auf die Akteurskonstellationen und den Gang der Entwicklung gerichtet ist. Drei Leitfragen mit inhaltlichem, organisatorischem und prozessuaalem Schwerpunkt liegen der Untersuchung zugrunde:

- Welche räumlichen und baulichen Entwicklungsperspektiven bestehen an der Schnittstelle zwischen Stadt und Hafen, wenn man diese Fläche nicht ausschließlich den Stadtplanern oder der Hafenwirtschaft überlassen will?
- Wie kann das Zusammenwirken der betroffenen Akteure des Hafens und der Stadtentwicklung im Rahmen einer integrierten Planung verbessert werden, unter ausreichender Berücksichtigung der bereits vorhandenen, lokalen Realität?
- Wie lässt sich der langwierige Transformationsprozess gestalten, vor dem Hintergrund zunehmender Unbestimmtheit und dem doppelten Anspruch auf Planungssicherheit und notwendiger Flexibilität für Anpassungen?

Durch die Interdisziplinarität des Themas richtet sich die Arbeit gleichermaßen an die Vertreter der Hafenwirtschaft (Hafenverwaltung/Port Authority, Unternehmen und Verbände), der Stadtentwicklung (Stadtentwicklungsbehörde, Entwicklungsgesellschaften und Planer), an Investoren sowie an die ortsnahe Bevölkerung.

## **1.2 Stand der Forschung und Eingrenzung des Themas**

Sowohl die Neunutzung innerstädtischer Brachflächen im Allgemeinen – häufig mit dem Begriff Flächenrecycling umschrieben – als auch die Revitalisierung ehemaliger Hafensareale im Speziellen sind bereits im Rahmen zahlreicher Publikationen thematisiert worden. Auch wenn die Entstehung von Brachflächen infolge der Deindustrialisierung und weiterer struktureller Veränderungen kein hafenspezifisches Phänomen ist, sondern sich ferner auf andere Industriezweige, ehemalige Bahn- und Militärfelder erstreckt, beschränken sich die nachfolgenden Ausführungen auf den Nutzungswandel in alten Hafengebieten. Die Ursachen dieses Wandels, der die Revitalisierung ehemaliger Ha-

fenareale zu einem Betätigungsfeld für Stadtplaner gemacht hat, sind umfangreich dokumentiert.<sup>5</sup>

Außerdem gibt es eine Fülle von Fallstudien zu einzelnen Revitalisierungsvorhaben der letzten vier Jahrzehnte. Dabei ist die Tendenz erkennbar, dass die meisten Veröffentlichungen eine wiederkehrende Auswahl der bekanntesten Vorhaben wie z.B. London, New York, Toronto oder Barcelona behandeln, die Marshall als die "top ten list" bezeichnet.<sup>6</sup> Die Darstellungen sind von unterschiedlicher Qualität. Viele Arbeiten beschränken sich auf steckbriefartige, reichhaltig illustrierte Vergleiche ausgewählter Projekte, während Aspekte zur stadträumlichen Kontextualisierung oder regionalökonomische Effekte unberücksichtigt bleiben.<sup>7</sup> Daneben gibt es umfassende, mitunter kritische Abhandlungen und wissenschaftliche Arbeiten, die neben gestalterischen Gesichtspunkten auch eine planungspolitische, soziokulturelle oder ökonomische Betrachtungsdimension mit einschließen.<sup>8</sup> In Summe ist jedoch festzustellen, dass es fast immer um Revitalisierungsvorhaben geht, denen eine vollständige Verlagerung der Hafenaktivitäten vorausgegangen ist. Da die Stadt-Hafen-Grenze also lediglich verschoben, die Berührungspunkte beider Seiten aber nicht wesentlich intensiviert wurden, fand eine integrierte Betrachtung von Stadtentwicklung und Hafenwirtschaft bislang kaum statt.<sup>9</sup>

Die eingangs geschilderten veränderten Rahmenbedingungen machen es dagegen erforderlich, unter Berücksichtigung bisheriger und zukünftiger Entwicklungstendenzen, die Diskussionsstränge *Stadtplanung* und *Hafenausbau* zusammenzuführen. Dadurch werden Interessenkonflikte und Widersprüche der jeweiligen Diskussionsansätze transparent. Hier setzt die Arbeit an und versucht, einen Beitrag zu einer ganzheitlichen Betrachtungsweise zu leisten.

---

<sup>5</sup> Hier sind insbesondere die Veröffentlichungen der Geografen Hoyle, Pinder und Husain zu nennen: z.B. Hoyle und Pinder 1981, Hoyle, Pinder und Husain (Hg.) 1988, Hoyle und Pinder (Hg.) 1992.

<sup>6</sup> Vgl. Marshall 2001b, S. 7, vgl. auch Malone (Hg.) 1996, S. 5.

<sup>7</sup> Vgl. Schubert 2002c, S. 33: Schubert verweist auf die Publikation von Ann Breen und Dick Rigby, z.B. Breen und Rigby 1994 und Breen und Rigby 1996.

<sup>8</sup> Z.B. Bruttomesso (Hg.) 1993, Malone (Hg.) 1996, Meyer 1999, Marshall (Hg.) 2001, Schubert (Hg.) 2002 und Prieps und Wehrhahn (Hg.) 2004.

<sup>9</sup> Eine Ausnahme bildet die Ende der achtziger Jahre gegründete Association Internationale Villes et Ports ([www.aivp.org](http://www.aivp.org)), die sich seit einiger Zeit im Rahmen von Kongressen, Workshops und europaweiter Projekte verstärkt mit der Stadt-Hafen-Schnittstelle befasst.

### 1.3 Vorgehensweise und Aufbau der Arbeit

Die Beantwortung der oben aufgeführten Fragen erfordert zunächst ein vertieftes Verständnis der Hintergründe und Rahmenbedingungen, die den aktuellen Handlungsbedarf in den Stadt-Hafen-Übergangsbereichen erklären und somit die Grundlage für entsprechende Lösungsansätze bilden. Dies schließt einen Blick zurück auf die historische Entwicklung der Stadt-Hafen-Beziehung in Seehafenstädten und die Analyse ausgewählter Hafenrevitalisierungen mit ein. Daneben gilt es, aktuelle Entscheidungsvorgänge in ihrem jeweiligen planungspolitischen Kontext sowie die Zukunftsprognosen für die betroffenen Räume und Akteursgruppen nachzuvollziehen.

Zur Informationsbeschaffung für die theoretische Analyse sowie die daraus abgeleiteten allgemeinen und hamburgspezifischen Lösungsansätze wurden ganz unterschiedliche Quellen herangezogen. Die wichtigsten schriftlichen Zeugnisse umfassen die Fachliteratur verschiedener Disziplinen, Pressemitteilungen, Artikel in Zeitungen und Zeitschriften, Gutachten und Studien sowie diverse Drucksachen und Plenar- und Ausschussprotokolle der Hamburgischen Bürgerschaft.

Zum Verständnis der schon realisierten oder in der Umsetzung befindlichen Projekte fand eine Reihe von Ortsbegehungen in Hafenstädten statt.<sup>10</sup> Zudem bot die Teilnahme am Städtebau- und Architekturwettbewerb EUROPAN 8 die Möglichkeit, am Beispiel eines konkreten Hamburger Hafenrandbereiches eigene stadt- und landschaftsplanerische Ideen zu entwickeln. Eine weitere Quelle waren selbst besuchte bzw. ex-post analysierte Veranstaltungen zum Thema. Neben Fachvorträgen, Podiumsdiskussionen und internationalen Konferenzen der Association Internationale Villes & Ports (AIVP) lieferte hier insbesondere die regelmäßige Teilnahme als Gast beim Expertenforum zur Vorbereitung der Internationalen Bauausstellung 2013 (IBA)<sup>11</sup> in Hamburg wertvolle Erkenntnisse für die Arbeit.

Schließlich wurden für den Bearbeitungsschwerpunkt Hamburg zahlreiche informelle Gespräche und ca. 30 Experteninterviews mit Vertretern der Stadt und des Hafens

---

<sup>10</sup> Darunter waren verschiedene europäischer Häfen sowie die Häfen in New York, Baltimore, Toronto, Kapstadt, Singapore, Sydney und Melbourne.

<sup>11</sup> Auf die Aufgaben, Projekte und Beteiligten der IBA Hamburg wird im Weiteren noch näher eingegangen. Das Expertenforum setzt sich aus Vertretern der Politik, Kammern, Verbände und Interessengruppen zusammen und tagt drei bis viermal jährlich. Ziel ist die informelle Einbindung der Beteiligten, die als Multiplikatoren wirken und die Planung aktiv begleiten sollen.

geführt. Um die Thematik aus unterschiedlichen Perspektiven zu beleuchten, wurden die Gesprächspartner so ausgewählt, dass möglichst viele relevante Akteursgruppen eingebunden wurden. Dazu zählen auf der Seite der Stadt die Stadtentwicklungsbehörde, Stadtplaner und Architekten, Investoren und Projektentwickler, Interessenvertreter der lokalen Bevölkerung und Kommunalpolitiker. Auf der Seite des Hafens wurden Vertreter der Hafenplanung, Hafenunternehmer sowie deren Interessenvertreter und Verbände befragt. Die Tatsache, dass sich alle angefragten Gesprächspartner zu einem Interview bereit erklärt haben, spricht für die Aktualität der Stadt-Hafen-Problematik in Hamburg und die gleichzeitige Betroffenheit zahlreicher Disziplinen.<sup>12</sup> Für die Interviews wurde ein Gesprächsleitfaden mit Fragen zu folgenden vier Themenkomplexen erstellt: "Leitlinien der Stadtentwicklungsplanung", "Zukunftsperspektiven des Hafens", "Verträgliche Nachbarschaft von Stadt und Hafen" sowie "Zusammenspiel unterschiedlicher Akteursgruppen."<sup>13</sup>

Die Erkenntnisse aus dem Quellenstudium, der Auseinandersetzung mit den realen Orten, den Veranstaltungen und den Interviews wurden schließlich in insgesamt sieben Kapiteln zusammengefasst, die von der Einleitung und einer Schlussbetrachtung eingrahmt werden.

In *Kapitel 2* erfolgt zunächst eine theoretische Analyse der phasenweisen Weiterentwicklung der Seehäfen infolge technologischer Innovationen und daraus resultierender Stadtraumveränderungen seit Beginn des 19. Jahrhunderts. Das besondere Augenmerk gilt hier der Veränderung der Stadt-Hafen-Beziehung, die für jede der insgesamt fünf Phasen zunächst allgemein beschrieben, danach am Beispiel Hamburgs konkretisiert wird. Durch die Erklärung des mehrfachen strukturellen Wandels soll nachvollzogen werden, warum die Revitalisierung ehemaliger Hafensareale schließlich zu einem Schwerpunktthema für die Stadtentwicklung geworden ist. Eine kurze Zwischenbetrach-

---

<sup>12</sup> Eine Übersicht der Gesprächspartner befindet sich im Verzeichnisteil. Da in einigen Gesprächen aufgrund der noch unsicheren Planungssituation und laufender Verfahren um Vertraulichkeit gebeten wurde, sind die Aussagen aus den Interviews in anonymisierter Form in die Arbeit eingeflossen. Um neben der Auswertung der öffentlich zugänglichen Dokumente die subjektive Sicht der Gesprächspartner zu erfassen, Informationen zum Kräfteverhältnis der Akteure untereinander zu gewinnen und eine offene Gesprächsatmosphäre zu gewährleisten, wurde außerdem bewusst auf eine Tonbandaufzeichnung der Gespräche verzichtet. Dafür wurde jeweils zeitnah nach den Gesprächen ein ausführliches Ergebnisprotokoll erstellt, das den Interviewpartnern zur Kontrolle noch einmal vorgelegt wurde.

<sup>13</sup> Die Fragen dienten der Fokussierung auf die für die Arbeit relevanten Themen, wurden aber je nach Gesprächspartner und Gesprächsverlauf in Auswahl und Gewichtung angepasst. Ein exemplarischer Leitfaden befindet sich im Anhang der Arbeit.

tung über die maßgeblichen Triebkräfte der Diskontinuitäten in der Stadt-Hafen-Entwicklung bildet den Abschluss des Kapitels.

Die Analyse bisheriger Entwicklungsstufen mündet in eine Darstellung der Zukunftsperspektiven der Seehafenstädte in *Kapitel 3*, welches in einen allgemeinen, standortunabhängigen Teil und einen hamburgspezifischen Teil untergliedert ist. Darin wird aufgezeigt, dass nach den vorausgegangenen technologischen Strukturveränderungen zukünftig vor allem das erheblich steigende Transportaufkommen Auslöser für spürbare Veränderungen im Hafen sein wird. Da zugleich eine anhaltende Rückbesinnung vom Umland auf die Städte festzustellen ist, steht ein erneuter Wandel des Stadt-Hafen-Übergangs bevor. Sowohl die Vertreter der Hafenvirtschaft als auch die der Stadtentwicklung reklamieren die zuvor vernachlässigten Hafenrandflächen für sich, was zu einem Spannungsverhältnis beider Seiten und zu neuen Herausforderungen für den Umgang mit diesen Arealen führt.

Bevor diese Herausforderungen im Einzelnen dargelegt werden, erfolgt zunächst in *Kapitel 4* eine kritische Würdigung der bereits realisierten Hafenrevitalisierungsprojekte. Entlang ausgewählter Bewertungskriterien zur Ausgangslage sowie zu den Handlungsfeldern Planung, Organisation und Transformationsprozess wird unter Zuhilfenahme zahlreicher Fallbeispiele analysiert, wie bislang mit den ehemaligen Arealen umgegangen wurde und ob es gerechtfertigt erscheint, die bisherigen Ergebnisse als reine Erfolgsgeschichte zu bezeichnen. Das gewählte Vorgehen soll zum einen durch die Einführung der Bewertungskriterien einen Analyserahmen für die weitere Untersuchung schaffen, zum anderen soll das Aufdecken von Erfolgen und Misserfolgen Anregungen für zukünftige Projekte generieren.

In *Kapitel 5* wird der sich an der Schnittstelle zwischen Stadt und Hafen abzeichnende akute Handlungsbedarf angesichts einer unbefriedigenden Prägung des zentrumsferneren Hafenrandes, konkurrierender Nutzungsansprüche und Interessenkonflikte der Akteure sowie zusätzlicher inhaltlicher und prozessualer Hemmnisse hergeleitet. Die gegenüber den früheren Projekten deutlich veränderte Ausgangssituation zieht notwendigerweise Konsequenzen für den Umgang mit diesen Arealen nach sich.

In *Kapitel 6* wird die zuvor allgemein aufgezeigte Problematik am Beispiel Hamburgs nachvollzogen: Die heterogene Beschaffenheit mehrerer Teilgebiete entlang des Hafenrandes, das Fehlen einer integrierten Planung von Stadt und Hafen, die besondere

planungsrechtliche Situation und schließlich der den stadtplanerischen Interessen zuwiderlaufende aktuelle bzw. geplante Ausbau der Hafenverkehrsstrassen erzeugen einen eindeutigen Handlungsdruck.

Den Schwerpunkt der Arbeit bilden schließlich die *Kapitel 7 und 8*, in denen allgemeine und speziell auf Hamburg bezogene Handlungsoptionen für den Umgang mit den neuen Voraussetzungen aufgezeigt werden. Die Lösungsansätze gliedern sich entsprechend der zuvor eingeführten Struktur in räumlich-bauliche, organisatorische und prozessbezogene Maßnahmen und greifen damit die eingangs formulierten drei Leitfragen auf.

Die Arbeit schließt mit einer kurzen Zusammenfassung der Ergebnisse und einem Ausblick.

Der Gang der Untersuchung ist in Abbildung 1-1 noch einmal grafisch dargestellt.

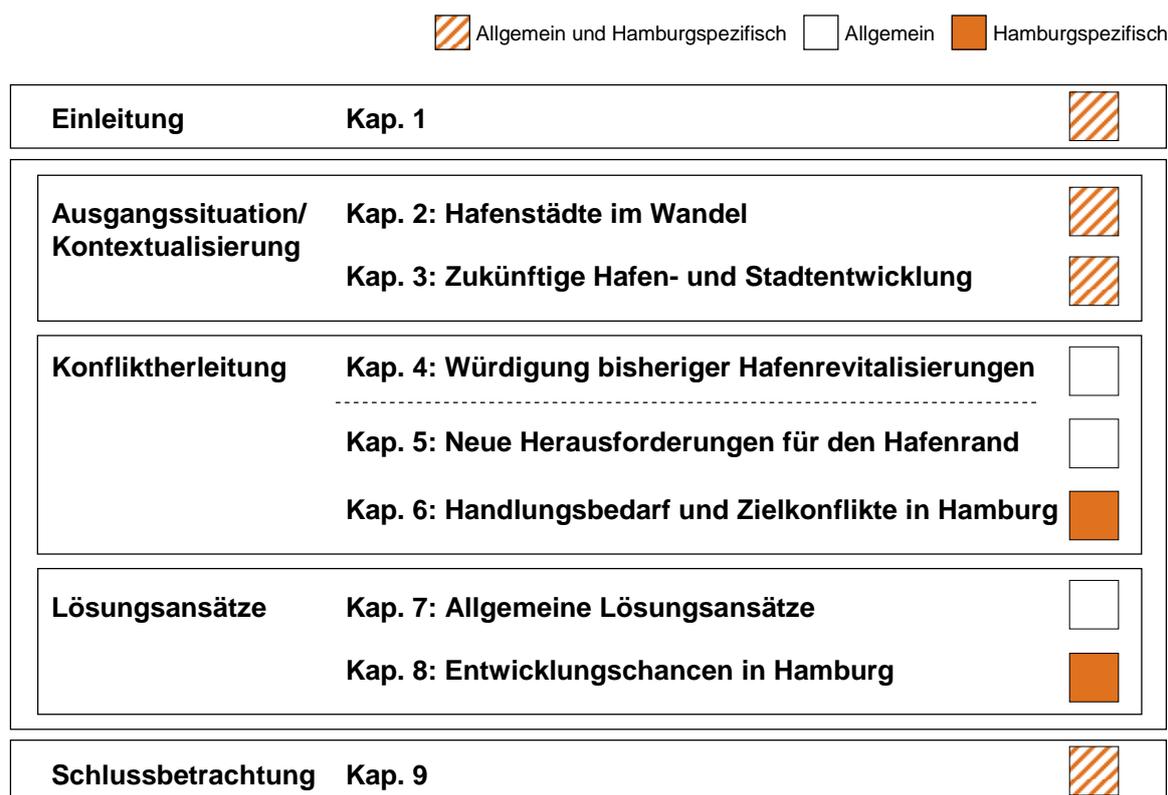


Abbildung 1-1: Analyserahmen

## 2. Hafenstädte im Wandel – Auswirkung technologischer Strukturveränderungen auf die Stadt-Hafen-Beziehung

Die Herleitung und das Verständnis des gegenwärtigen Verhältnisses zwischen Stadt und Hafen als Grundlagen für die weitere Untersuchung erfordern die Vergegenwärtigung der wesentlichen Einflussfaktoren, die die Stadt-Hafen-Beziehung bis heute geprägt haben.

Es wird davon ausgegangen, dass die sich in mehreren Entwicklungsstufen vollzogenen, vor allem technologischen und organisatorischen Veränderungen der Seehäfen die maßgeblichen Auslöser für Stadtraumveränderungen an der Schnittstelle zwischen Stadt und Hafen waren und sind. Nach Hanappe und Savy können die Entwicklungen in der Seeschifffahrt und die damit verbundenen Veränderungen der Hafenaktivitäten und -planungen jedoch nur im Kontext genereller ökonomischer und gesellschaftlicher Strukturphänomene verstanden werden, die weitgehend standortunabhängig sind.<sup>14</sup>

Diesem Gedanken folgend wird der Blick zunächst auf übergreifende Entwicklungen bzw. Initiatoren für Umwälzungen und Diskontinuitäten gerichtet, aus denen die verschiedenen Entwicklungsmerkmale des Hafens resultieren. Anschließend werden jeweils die Auswirkungen auf die Stadt-Hafen-Beziehung erläutert. Um darüber hinaus auf einige standortspezifische, lokale Einflussgrößen hinzuweisen, werden im Vorgriff auf die spätere Fokussierung auf Hamburg die einzelnen Entwicklungsstufen jeweils anhand ausgewählter Hamburger Beispiele unterstützt.

Die Einteilung der Entwicklungsgeschichte bis heute in voneinander abgrenzbare Phasen kann nur als idealtypische Zuspitzung erfolgen, wird aber als geeignetes ordnendes Hilfsmittel für die Darstellung der Entwicklung angesehen.<sup>15</sup>

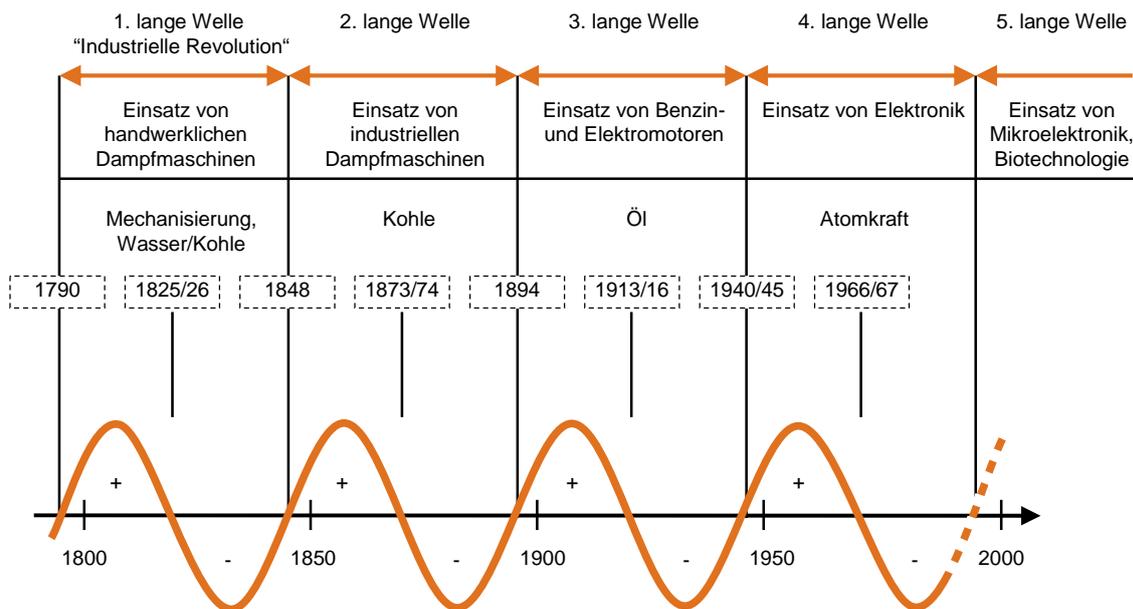
Die Abhängigkeit der Hafenentwicklung von standortübergreifenden technologischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Veränderungen und die daraus resultierende prinzipielle Ähnlichkeit und Parallelität bisheriger Entwicklungsschritte in vielen Häfen haben zu der Entstehung unterschiedlicher Hafenentwicklungsmodelle geführt. Diese

---

<sup>14</sup> Vgl. Hanappe und Savy 1981 S. 11 f.

<sup>15</sup> Vgl. Soziologische Theoriebildung Max Webers (1864 bis 1920), der Idealtypen zur Abstraktion und Darstellbarkeit der komplexen Realität verwendete, die nicht mit Kategorien gleichzusetzen sind, denen alle Entwicklungen und soziale Phänomene eindeutig zugeordnet werden können.

basieren im Großen und Ganzen auf dem Schema der Konjunkturzyklen, welche bereits 1926 in dem Aufsatz "Die langen Wellen der Konjunktur" durch den russischen Agrarökonom Nicolai Kondratieff beschrieben<sup>16</sup> und 1939 von Joseph Schumpeter durch die Folgeerscheinungen der technologischen Neuerungen ergänzt wurden.<sup>17</sup> Schumpeters Analyse geht von der Modellvorstellung eines wirtschaftlichen Gleichgewichtszustands aus, der durch "Basisinnovationen"<sup>18</sup> gestört wird. Die wirtschaftliche Umsetzung dieser grundlegenden technischen Innovationen löst etwa alle 50 Jahre einen neuen "Kondratieff-Zyklus" aus, der zu Umstrukturierungen von Produktion, Handel und Konsum sowie zu einer Umwertung der bestehenden stadträumlichen Entwicklung führt.<sup>19</sup> Erst wenn sich das Innovationspotenzial nach einer längeren Aufschwungphase allmählich erschöpft hat, nähert sich der Konjunkturverlauf in einer Abwärtsbewegung wieder einem "Normalzustand" an, bevor ein neuer Innovationsschub den nächsten langen Zyklus einleitet.



Quelle: Schubert und Harms 1993, S. 13

Abbildung 2-1: Zeitschema der langen Wellen nach Kondratieff

<sup>16</sup> Vgl. Kondratieff 1926.

<sup>17</sup> Vgl. Schumpeter 1939 und Schubert 2002c, S. 31 f.

<sup>18</sup> Als Basisinnovationen werden Erfindungen bezeichnet, die die Erschließung neuer Technikbereiche ermöglichen und in der Folge grundlegende wirtschaftliche und gesellschaftliche Änderungen auslösen (siehe Abbildung 2-1).

<sup>19</sup> Vgl. Schubert und Harms 1993, S. 13.

Dieses nicht speziell auf die Fortentwicklung von Seehafenstädten zugeschnittene Modell wurde in jüngerer Zeit vor allem von Wirtschaftsgeografen zur Beschreibung der Hafenentwicklung adaptiert, da zumindest die ersten Konjunkturzyklen weitgehend synchron mit den Transformationsphasen in den Hafenstädten und den Veränderungen der Stadt-Hafen-Beziehung verlaufen.<sup>20</sup>

Eine Betrachtung verschiedener Modelle zeigt, dass es keine einheitliche Festlegung auf den genauen zeitlichen Beginn und das Ende der einzelnen Phasen gibt. Dies kann mehrere Ursachen haben: Zum einen ist nicht der Zeitpunkt der Erfindung einer bestimmten Basisinnovation entscheidend, sondern vielmehr das Stadium, in dem sich die volle Wirkung der Innovation entfaltet hat. Diese Trägheit des Wandels, der mit dem Reifeprozess der eigentlichen Entwicklung und mit der Dauer der flächenartigen Umsetzung zusammenhängt, lässt sich am Beispiel der Entstehung und Ausbreitung der Eisenbahn nachvollziehen. Zum anderen gibt es aufgrund des nicht gleichzeitigen Eintretens der Innovationen eine Phasenverschiebung in unterschiedlichen Ländern.

Bekannt geworden ist zunächst das "Anyport-Modell" von James Bird<sup>21</sup>, welches bereits 1963 entwickelt und in der Folge von verschiedenen Autoren ergänzt bzw. angepasst wurde, um die jeweils jüngsten Entwicklungen zu berücksichtigen. Bird geht von der Annahme aus, dass die Entwicklung aller Seehäfen von standortunabhängigen wirtschaftlichen bzw. technischen Einflussgrößen bestimmt ist. So entscheiden z.B. die von den Reedereien eingesetzten Schiffstypen darüber, in welcher Form die Hafeninfrastruktur angepasst werden muss und nicht umgekehrt. Idealtypisch vereinfachend konstruiert Bird aus empirischen Untersuchungen einen fiktiven Hafenort und unterscheidet die drei Evolutionsstufen "Setting, Expansion und Specialization", die in einer späteren Veröffentlichung weiter aufgeschlüsselt werden.<sup>22</sup>

Das meistzitierte Modell stammt allerdings von Brian S. Hoyle, der in Anlehnung an die fünf Kondratieff-Zyklen fünf Phasen der Entwicklung der Stadt-Hafen-Beziehung be-

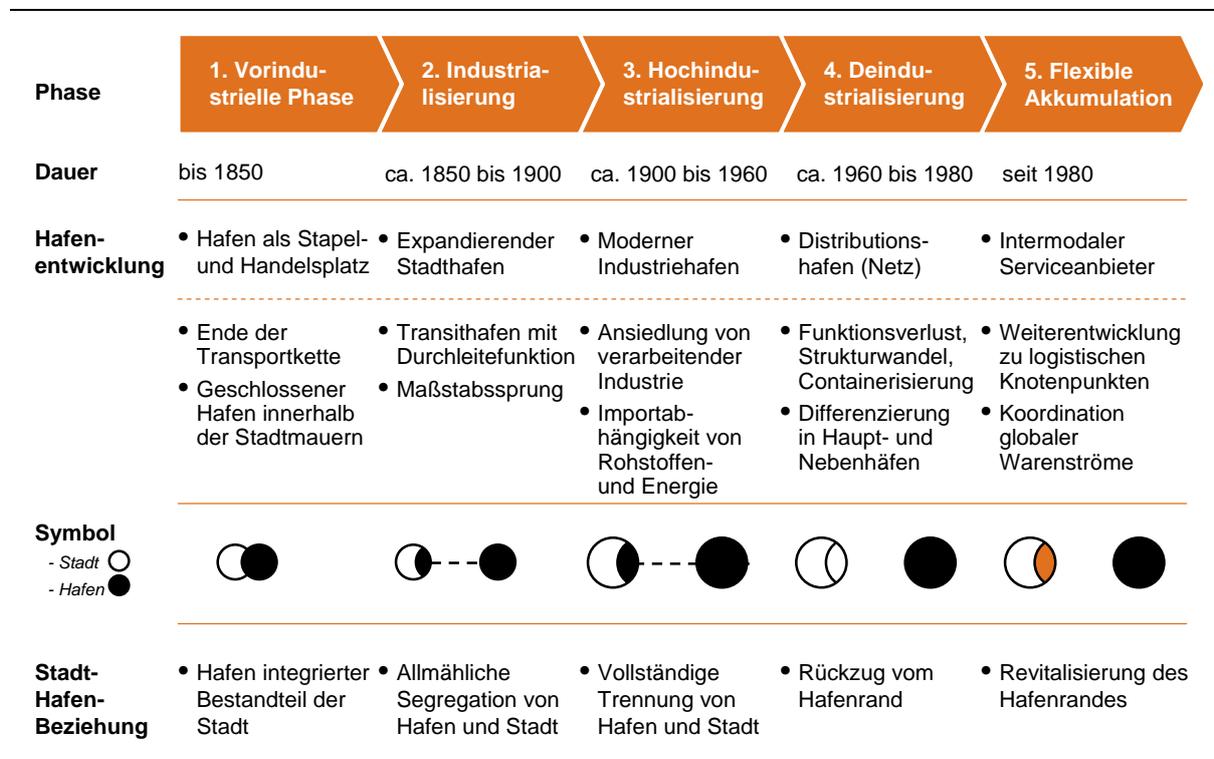
---

<sup>20</sup> Vgl. Meyer 1999, S. 21.

<sup>21</sup> Vgl. Bird 1963, S. 21–35.

<sup>22</sup> Vgl. Bird 1971, S. 66, zitiert nach Schubert 2002c, S. 32: Unterscheidung bei Bird in Stufen: a) ursprünglicher, einfacher Hafen, der über den Kern hinaus wächst; b) Flusskais, die verlängert werden, noch ohne das Hafengebiet auszudehnen; c) Kais oder Piers, die gebaut werden, um den Umschlag zu erleichtern; d) Docksysteme, die immer weiter vom Stadtzentrum entfernt angelegt werden; e) geradlinige, ununterbrochene Kaimauern, die es kleineren und größeren Schiffen ermöglichen, das gleiche Dock zu benutzen; f) neue Containerterminals.

schreibt und dabei im Gegensatz zu Birds Orientierung an hafentechnischen Ausbaustufen vor allem die Entwicklung der Stadt-Hafen-Beziehung in den Mittelpunkt seiner Betrachtungen stellt.<sup>23</sup>



Quelle: Eigene Darstellung nach Hoyle 1988, S. 7 und Schubert 2002c, S. 19

Abbildung 2-2: Phasen der Hafenentwicklung und Wandel der Stadt-Hafen-Beziehung

Die im Folgenden verwendete Zeiteinteilung der Phasen basiert im Wesentlichen auf dem Modell von Hoyle in der Fassung von 1988 (siehe Abbildung 2-2). Die vor- und frühindustrielle Phase bis ca. 1850 (Kapitel 2.1) und die Phase der Industrialisierung bis ca. 1900 (Kapitel 2.2) verlaufen zeitlich parallel zu den ersten beiden Kondratieff-Zyklen. Die hochindustrialisierte Phase bis ca. 1960 (Kapitel 2.3) schließt den dritten Kondratieff-Zyklus sowie den wirtschaftlichen Aufschwung nach dem Zweiten Weltkrieg als Teil des vierten Zyklus mit ein. Die folgenden Phasen vier und fünf – Deindustrialisierung (Kapi-

<sup>23</sup> Vgl. Hoyle 1988, S. 7.

tel 2.4) sowie Rückzug vom Hafенrand und Revitalisierung (Kapitel 2.5) – erstrecken sich über die Zeiträume von ca. 1960 bis 1980 bzw. ab ca. 1980.<sup>24</sup>

## **2.1 Vor- und frühindustrielle Phase – Der Hafen als Teil des städtischen Lebens (bis ca. 1850)**

Die erste Phase umfasst wie auch der erste lange Kondratieff-Zyklus, der vielfach als Energierevolution oder Dampfmaschinenkondratieff bezeichnet wurde, den Zeitraum vom letzten Jahrzehnt des 18. bis Mitte des 19. Jahrhunderts. Wesentliche Auslöser bzw. Basisinnovationen für die Einleitung grundlegender struktureller Veränderungen, zunächst in England, im Anschluss auch in Kontinentaleuropa und den USA, waren die manuell produzierten Dampfmaschinen<sup>25</sup> sowie technologische Neuerungen in der Eisen-, Stahl- und besonders der Textilindustrie<sup>26</sup>. Die allmähliche Mechanisierung von zuvor handwerklichen Tätigkeiten, die vor allem aus einer gestiegenen Nachfrage nach Kleidung und Textilien resultierte, markierte die Anfänge der Industrialisierung. Als Hauptenergiequelle diente in erster Linie noch Wasserkraft, was zu einer Konzentration größerer Produktionsfabriken und damit auch der Arbeitskräfte in der Nähe von Wasserläufen führte. Erstmals wurden zu dieser Zeit Arbeitsstätte und Wohnort getrennt und es entstanden große Mietshäuser als neuer Wohntypus. Die Positionierung der Produktionsstätten am Wasser – in England entstand zu dieser Zeit ein neues Kanalsystem – ist jedoch auch durch das steigende internationale Handelsaufkommen aufgrund des stark expandierenden Weltmarktes zu erklären, da die wasserseitige Anbindung beste Voraussetzungen für einen schnellen Warentransport lieferte.

In diesem Kontext funktionierten die Häfen als jeweilige Endpunkte der Transportwege – wie schon seit Urzeiten – als Bindeglied zwischen den ansonsten geschlossen organisierten Städten und der Außenwelt. Die Kaianlagen übten die Rolle als Vermittler zwi-

---

<sup>24</sup> Ähnlich wie das Anyport-Modell wurde auch das Modell von Hoyle in der Folge noch einmal ergänzt, wobei sich in der neuen Fassung die späteren Phasen teilweise zeitlich überschneiden. Dies trägt der bereits erwähnten Tatsache eines zeitlichen Versatzes der Entwicklung in unterschiedlichen Regionen bzw. Ländern Rechnung, wird aber hier zugunsten einer übersichtlicheren Darstellung nicht aufgegriffen. Ferner definiert Hoyle in der Neufassung eine sechste Phase der "Erneuerung der Stadt-Hafen-Beziehung", die nach seiner Einteilung bereits ab den achtziger Jahren einsetzt. Wie im Weiteren näher dargelegt wird, beginnt diese tatsächliche Wiederannäherung von Stadt und Hafen nach Ansicht des Verfassers erst deutlich später (vgl. Hoyle 1998, S. 32 ff.).

<sup>25</sup> Erfindung der Dampfmaschine 1768 durch James Watt.

<sup>26</sup> Einführung des mechanischen Webstuhls 1785 durch Edmund Cartwright.

schen dem lokalen Netzwerk der Stadt und dem internationalen Handelsnetz aus.<sup>27</sup> Bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts hatten z.B. die deutschen Häfen in erster Linie die Funktion eines Stapel- und Handelsplatzes für den Export deutscher landwirtschaftlicher Produkte und den Import englischer Industriewaren. Derartige Handelsplätze waren integrale Bestandteile der Städte und räumlich sowie funktional sehr eng mit ihnen verflochten.

Die zahlreichen Anlegeplätze für Segelschiffe und später für die ersten Dampfschiffe<sup>28</sup> lagen innerhalb der Stadtmauern. Die Kaianlagen mit den neu entstandenen Speichergebäuden und weiteren Nutzungen waren öffentlich zugänglich und wurden durch die Stadtbewohner und den gleichzeitig stattfindenden Umschlag zu lebendigen Schauplätzen.

Das Stadtbild war zum Teil von den bürgerlichen Häusern der Händler bestimmt. Parallel dazu bildete sich in den angrenzenden Gängevierteln allmählich ein schillerndes Hafenumfeld mit buntem Nachtleben, Bordellen und Gastronomie heraus. Hier lebte auch das Hafenproletariat (z.B. Sackträger und Karrenschieber) in der Nähe der Arbeitsstätten.<sup>29</sup> Durch die Erweiterung der Stadt und die Erschließung neuer Quartiere auch auf der anderen Gewässerseite<sup>30</sup> wurde der Hafen noch stärker mit der Stadt verwoben. Außerhalb der eigentlichen Kaianlagen für den Umschlag entstand Wohnbebauung am Wasser.

Als wesentlicher Einschnitt, der den Übergang zur folgenden Phase markiert, ist die Wirtschaftskrise von 1847/48<sup>31</sup> auszumachen, der eine Abschwungphase der Wirtschaft seit etwa 1825 vorausgegangen war. In Hamburg sorgte der Große Brand von 1842 bereits einige Jahre früher für das Ende der vorindustriellen Phase.<sup>32</sup> Zuvor jedoch war Hamburg bereits zu einem der wichtigsten Handelsplätze des europäischen Kontinents

---

<sup>27</sup> Vgl. Meyer 1999, S. 25 und Schubert 2002c, S. 18 ff.

<sup>28</sup> 1816 traf das erste Dampfschiff in Hamburg ein ("Lady of the Lake" aus Schottland), 1841 wurde die Hamburger Dampfschiff-Compagnie gegründet.

<sup>29</sup> Vgl. Rudolph 1980, S. 31, zitiert nach Schubert 2002c, S. 18.

<sup>30</sup> Im Falle der an Flüssen und Flussdeltas gelegenen Seehäfen.

<sup>31</sup> Europäische Handels- und Wirtschaftskrise, die durch eine Agrarkrise mit zwei schweren Missernten ausgelöst wurde.

<sup>32</sup> Vgl. Berlin 2005, S. 14 f.: Durch den Brand wurde etwa ein Drittel des Stadtgebietes zerstört, 20.000 Menschen wurden obdachlos. In der Folge wurde das Stadtzentrum nach Plänen von David Lindley, Alexis de Chateauneuf und Gottfried Semper grundlegend neu geordnet und erhielt das heute bekannte Stadtbild.

aufgestiegen. Dazu hatten ganz wesentlich die Handelsbeziehungen mit Nordamerika, England und später auch mit Südamerika beigetragen. Die durch den Aufschwung des Hafens erforderlichen Kapazitätserweiterungen (z.B. der Speicherausbau) wurden zunächst innerhalb der bestehenden, räumlich stark begrenzten Stadtflächen vorgenommen, was zu einer stärkeren Verdichtung und zur Verlagerung von Wohnraum und anderen Arbeitsstätten führte, die zuvor am Alsterbinnenhafen und an den Fleeten zur Verfügung standen.<sup>33</sup> Schon hier wurde die Vorrangstellung des Handels gegenüber anderen Interessen deutlich.<sup>34</sup> Trotz dieser Hierarchie der Nutzungen und Bevölkerungsschichten waren während der vorindustriellen Phase auch in Hamburg die verschiedenen Lebensbereiche Wohnen und Arbeiten eng miteinander verknüpft und auf engem Raum in fußläufiger Distanz vereint.<sup>35</sup>

## **2.2 Industrialisierung – Allmähliche Segregation von Stadt und Hafen (1850 bis 1900)**

Die Folgen der Wirtschaftskrise wurden schnell überwunden und die maschinelle Herstellung von Dampfmaschinen revolutionierte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die industrielle Produktion und das Transportwesen. Die zweite Phase von 1850 bis 1900 fällt mit dem zweiten Kondratieff-Zyklus zusammen, der auch als Infrastrukturära bzw. als Dampfzeitalter bezeichnet wird. Die schnelle Ausdehnung des Weltmarktes setzte effizientere Transportmöglichkeiten voraus. Nachdem die Dampfkraft zunächst in der Schifffahrt Verbreitung fand, entwickelte sich in der Folge das Eisenbahnwesen.

Durch den Siegeszug von Dampfmaschine und Eisenbahn konnten die Produktionsstandorte, die sich zuvor noch überwiegend außerhalb der Städte an an Wasserkraft gebundenen Standorten befanden, zunehmend in die Städte umsiedeln. In der Folge etablierte sich das Handels-, Banken- und Versicherungswesen in den großen Städten. Parallel zu der Differenzierung in Unternehmer und Arbeiterklasse bildete sich ein neuer Mittelstand mit Beamten und Angestellten heraus.

---

<sup>33</sup> Vgl. Schubert und Harms 1993, S. 26 f.

<sup>34</sup> Bieber 1803, S. 70, zitiert nach Schubert und Harms 1993, S. 27: "Der Handel ist allerdings das Haupt unserer Betriebsamkeit, und andere Beschäftigung sind die Glieder."

<sup>35</sup> Vgl. Schubert und Harms 1993, S. 28.

Neben dieser rasanten Ausbreitung von Industriearealen in den Städten und dem Bedarf an Arbeitskräften führte auch ein sprunghaftes Bevölkerungswachstum dank verbesserter medizinischer und hygienischer Bedingungen ab ca. 1850 in Deutschland zu einer schnellen Urbanisierung. Die Motive für die verstärkte Migration vom Land in die Städte sind vielfältig: Zum einen waren mit dem Umzug in die Stadt hohe Erwartungen an eine bessere wirtschaftliche und soziale Perspektive gekoppelt (Arbeitsplatz, Einkommen, Bildung, Gesundheit, Lebensstandard, Modernität), zum anderen brachte das Leben im ländlichen Raum erhebliche Probleme mit sich, wie z.B. die hohe Abhängigkeit von Naturbedingungen, niedrige Erträge und Unterbeschäftigung sowie eine mangelhafte Infrastruktur.

Auch in den Häfen vollzog sich von Mitte des 19. bis Anfang des 20. Jahrhunderts ein tiefgreifender struktureller Wandel. Das zuvor geschlossene System der Hafenstädte wurde zugunsten einer linearen, zur Außenwelt offenen Organisationsform geändert, in der den Häfen vor allem die Rolle eines Transithafens mit Durchleitfunktion zufiel.<sup>36</sup> Der Schwerpunkt dieses neuen Hafentypus, der nicht mehr Endstation bzw. Startpunkt, sondern oft Zwischenglied in einer komplexer werdenden Transportkette mit mehreren Haltepunkten wurde, lag fortan auf einer möglichst zügigen Weiterleitung der Waren. Die Umschlaggeschwindigkeit konnte dank moderner Dampfrollkräne<sup>37</sup> und größerer Schiffe erhöht werden.<sup>38</sup> Der Bedarf an neuen Hafenanlagen zur Aufnahme des zusätzlichen Umschlags und der größeren Schiffe machte es notwendig, die expandierenden Hafenareale auch über die ursprünglichen Stadtbefestigungen hinaus auszudehnen und damit nach außen stärker zu öffnen.

Die Auswirkungen dieses ersten deutlichen Maßstabssprungs auf das Erscheinungsbild der Häfen waren gravierend: Die Hafenbecken mussten ausgebaut werden und die Umschlagstätigkeiten wurden durch Kräne mechanisiert. Zudem fand mit dem Bau der ersten Petroleumhäfen und spezieller Umschlaganlagen für feste Massengüter eine innere Differenzierung der Häfen in Bereiche für Massen- und Stückgutumschlag statt.<sup>39</sup>

---

<sup>36</sup> Vgl. Meyer 1999, S. 21.

<sup>37</sup> Moderne, bewegliche und mit Dampf betriebene Kaikräne.

<sup>38</sup> Vgl. Läßle 1994, S. 463.

<sup>39</sup> Massengut lässt sich in Saug- und Greifergut (z.B. Getreide, Kohle, Erze, Baustoffe) und Flüssiglading (Erdöl, Flüssiggas, Flüssigerdgas) unterteilen, Stückgut bezeichnet alle übrigen Transportgüter, die sich "am Stück" transportieren lassen (z.B. Kisten, Paletten, Fässer, Maschinen und Anlagenteile).

Während Kaischuppen und Lagerhallen neu entstanden und die bisherigen Speichergebäude ersetzt, verschwanden Büronutzungen für die Handelsaktivitäten und Hafenororganisation zunehmend aus den Hafengebieten. Sie wurden in die Zentren verlagert, wo sie besseren Zugang zu Banken, Versicherungen und Reedereien hatten. Dies führte zu einer zunehmenden Tertiärisierung<sup>40</sup> der Innenstädte und Ausbildung eines neuen Entwicklungskerns im Stadtinneren bei gleichzeitiger Abwendung der Stadtzentren vom Wasser.<sup>41</sup> Während die Steuerungsfunktionen des Hafens nun in den Stadtzentren ausgeübt wurden, wurden die verbleibenden Hafenfunktionen am Wasser zum reinen "Ausführungsorgan" degradiert.

Durch diese Veränderungen wandelte sich auch die Beziehung zwischen Stadt und Hafen erheblich, da sich der funktionale Zusammenhang zwischen Hafen, Arbeiten und Wohnen allmählich auflöste. Der Hafen mit seiner gewandelten Kernnutzung hatte seinen Schwerpunkt jetzt nicht mehr *in* der Stadt, sondern *neben* der Stadt,<sup>42</sup> wodurch der eigentliche Hafenbetrieb aus dem täglichen Erlebnisbereich der Stadtentwicklung verschwand.<sup>43</sup>

Die zuvor beschriebenen Entwicklungen lassen sich auch in Hamburg beobachten. Der Hamburger Hafen entwickelte sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts vom Binnen- zum Seehafen und dehnte sich auf beiden Seiten der Elbe weiter aus. Nach dem Bau des ersten künstlichen und tideoffenen Hafenbeckens am Nordufer der Elbe um 1860<sup>44</sup> erstreckte sich das Hafengebiet in der Folge auch auf die Elbinseln (siehe Abbildung 2-3).<sup>45</sup> Es entstanden diverse Liegebecken und Kaianlagen mit Eisenbahnanschluss für den Weitertransport. Mit der Fertigstellung der Elbrücken für den Straßenverkehr wird auch die sonstige Verkehrsinfrastruktur weiter verbessert.

---

<sup>40</sup> Wandel von einer Industrie- zu einer Dienstleistungsgesellschaft.

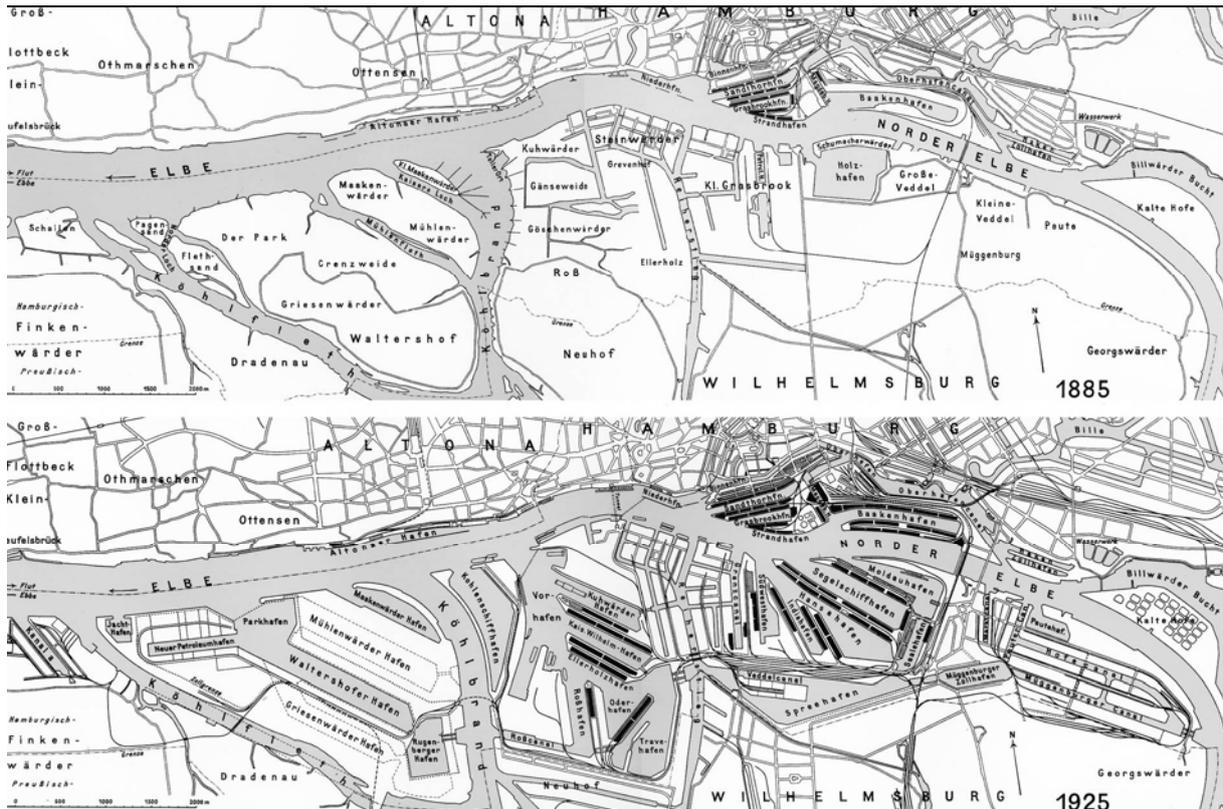
<sup>41</sup> Vgl. Haass 2005, S. 17 f.

<sup>42</sup> Vgl. Meyer 1999, S. 21.

<sup>43</sup> Vgl. Prieps 1998, S. 19.

<sup>44</sup> Sandtorhafen.

<sup>45</sup> Grasbrook, Waltershof, Neuhof, Steinwerder, Veddel und Wilhelmsburg.



Quelle: HPA

Abbildung 2-3: Hamburger Hafen 1885 und 1925

Unter der Prämisse, dass Hamburg ein Freihafenbereich zugestanden wurde, der einen zügigen Warenumsatz ohne Zollformalitäten ermöglichte, erfolgte 1881 der Beitritt zum Zollverein. Durch dieses Zugeständnis gewann der Hafen zusätzlich an Attraktivität als der natürliche Einfuhrhafen für den nordeuropäischen Raum. Allerdings hatte die Planung des Freihafenbezirks gravierende Auswirkungen auf die Stadt-Hafen-Beziehung und zeigte sehr deutlich die klare Vorrangstellung des Hafens und der Kaufleute: Für den Bau der Speicherstadt (1881 bis 1888) mussten binnen kurzer Zeit 24.000 Einwohner der Wandrahminsel umsiedeln, sogar ohne adäquate Ersatzflächen angeboten zu bekommen. Es handelte sich überwiegend um ärmere Hafenarbeiter, die in andere Stadtteile wie Barmbek oder Eimsbüttel umsiedelten und fortan lange Wegstrecken zur Arbeit zurücklegen mussten.<sup>46</sup> Ferner bildete die neue Speicherstadt eine deutliche Barriere

<sup>46</sup> Vgl. Engel und Tode 2007, S. 68.

zwischen der Innenstadt und dem neuen Hafen aus und hob den Zugang zum Wasser in diesem Bereich vollständig auf (siehe Abbildung Abbildung 2-4).<sup>47</sup>



Planung: Oberingenieur Franz Andreas Meyer (1837 – 1901); Quelle: Strumper & Co. (o.); unbekannt (u.)

Abbildung 2-4: Speicherstadt und Sandtorhafen um 1890

Neben dem Anstieg der Warenströme<sup>48</sup> trug ein weiterer Effekt maßgeblich zum Aufschwung des Hafens und der Werftindustrie bei: Von Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg verlief die europäische Massenauswanderung nach Amerika vor allem über den Hamburger Hafen. Insgesamt nutzten in dieser Zeit fünf Millionen Menschen "Hamburg als Sprungbrett für die neue Welt", wovon die ganze Stadt, vor allem aber die

<sup>47</sup> Vgl. Schubert und Harms 1993, S. 58–61.

<sup>48</sup> Bedingt durch die zunehmende Nachfrage nach Rostoffen und Nahrungsmitteln.

Werften profitierten, da dies die ohnehin hohe Nachfrage nach modernen Schiffen noch verstärkte.<sup>49</sup>

### **2.3 Hochindustrialisierte Phase – Vollständige Trennung von Stadt und Hafen (1900 bis 1960)**

Durch die Elektrifizierung und die Entwicklung von Benzin- und Elektromotoren als neue Basistechnologien wurde um die Jahrhundertwende die Phase der Hochindustrialisierung eingeleitet,<sup>50</sup> die sich über den Zweiten Weltkrieg hinaus bis etwa 1960 erstreckte und somit den dritten Kondratieff-Zyklus um einige Jahre überdauerte. Der Ersatz der alten Dampfmaschinen durch moderne Elektromotoren machte sprunghafte Produktivitätssteigerungen möglich und führte zu weiterem Wachstum von Wirtschaft, Handel und Schifffahrt. Diese Entwicklung konnte selbst durch die beiden Weltkriege und Wirtschaftskrisen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts nicht aufgehalten, sondern nur vorübergehend gebremst werden.<sup>51</sup>

Neben der Durchsetzung der industriellen Massenproduktion beschleunigten sich auch die Urbanisierungsprozesse weiter, was neue Herausforderungen für die Stadtplanung mit sich brachte. Die starke Zunahme des Verkehrs und der technische Fortschritt der Industrie in den Städten gingen mit einer starken Lärmbelastung und Luftverschmutzung einher, die bald zu Stadtquartieren mit unzumutbaren Wohn- und Arbeitsverhältnissen führte. Die Folge waren eine weitere räumliche und soziale Entmischung von Wohnen und Arbeiten sowie eine generelle Diskussion um die Ordnung der Funktionen Wohnen, Arbeiten und Freizeit im modernen Städtebau. Dies war auch Hauptthema der konstituierenden Sitzung des Congrès International d'Architecture Moderne (CIAM) 1928 und führte schließlich 1933 zur Verabschiedung der Charta von Athen. In ihr wurde festgelegt, die unterschiedlichen Funktionen in jeweils eigenen Zonen unterzubringen, um gegenseitige Beeinträchtigungen zu vermeiden. In dieser Zeit war teilweise eine Umkehr der bisher geltenden Präferenzen für Stadt und Land zu beobachten. Nach der Land-

---

<sup>49</sup> Vgl. Berlin 2005, S. 24 f.

<sup>50</sup> Vgl. Schubert und Harms 1993, S. 16.

<sup>51</sup> Vgl. Schubert und Harms 1993, S. 80 f.

flucht im 19. Jahrhundert gab es nun vermehrt wieder die Tendenz, vor den Toren der Stadt zu wohnen, wo man sich bessere Lebensbedingungen erhoffte.<sup>52</sup>

Dieser Trend weitete sich nach dem Zweiten Weltkrieg spürbar aus durch das gestiegene Bedürfnis nach individueller Mobilität und die daraus folgende Massenmotorisierung, die ursächlich für die Aufschwungphase der Wirtschaft war und den vierten Kondratieff-Zyklus charakterisiert. Die weiter andauernden Suburbanisierungsprozesse brachten erhebliche Pendlerströme mit sich. Die in der Charta von Athen verankerte Trennung der Funktionen wurde nun konsequent umgesetzt, was zu der Entstehung zahlreicher reiner Schlafstädte führte. Das Ordnungsprinzip der aufgelockerten, in Nutzungszonen gegliederten Stadt zog einen hohen Flächenkonsum und eine allmähliche Zersiedelung der angrenzenden Landschaft nach sich.<sup>53</sup>

Parallel zu der expandierenden Industrie<sup>54</sup> veränderten sich auch die Hafenanlagen und trugen ebenfalls zu erheblichen Stadtraumveränderungen bei. Zudem prägten die neuen Technologien für Umschlag und Lagerei, das zunehmende Transportaufkommen und die deutlich größeren Schiffe für den Transport nachhaltig das Erscheinungsbild der Häfen, die sich bis etwa Mitte des 20. Jahrhunderts zu modernen Industriestandorten entwickelten. Um die Unterbrechung beim Wechsel des Transportmittels vom Schiff auf die Schiene bzw. Straße für wertschöpfende Tätigkeiten zu nutzen und zudem Transportkosten zu minimieren, siedelten sich verarbeitende Industriebetriebe nicht nur in neu ausgewiesenen Gewerbe- und Industriegebieten, sondern besonders in unmittelbarer Hafennähe an.<sup>55</sup> Der zusätzliche Flächenbedarf resultierte nicht nur aus den größeren Hafenbecken und Umschlaganlagen: Auch das Lagern, die Weiterverarbeitung und Veredelung der Güter sowie die Industrie und Schiffsproduktion brauchten viel Platz. So entstanden im Hafengebiet unter anderem zahlreiche Silobetriebe, Kühlhäuser und andere Lagerbetriebe, Produktionsstätten und Werften.

Weitere Effekte waren ein geändertes Anforderungsprofil und eine neue Qualität der Hafearbeit. Die bislang noch rein handwerkliche Arbeit im Hafen wurde durch die

---

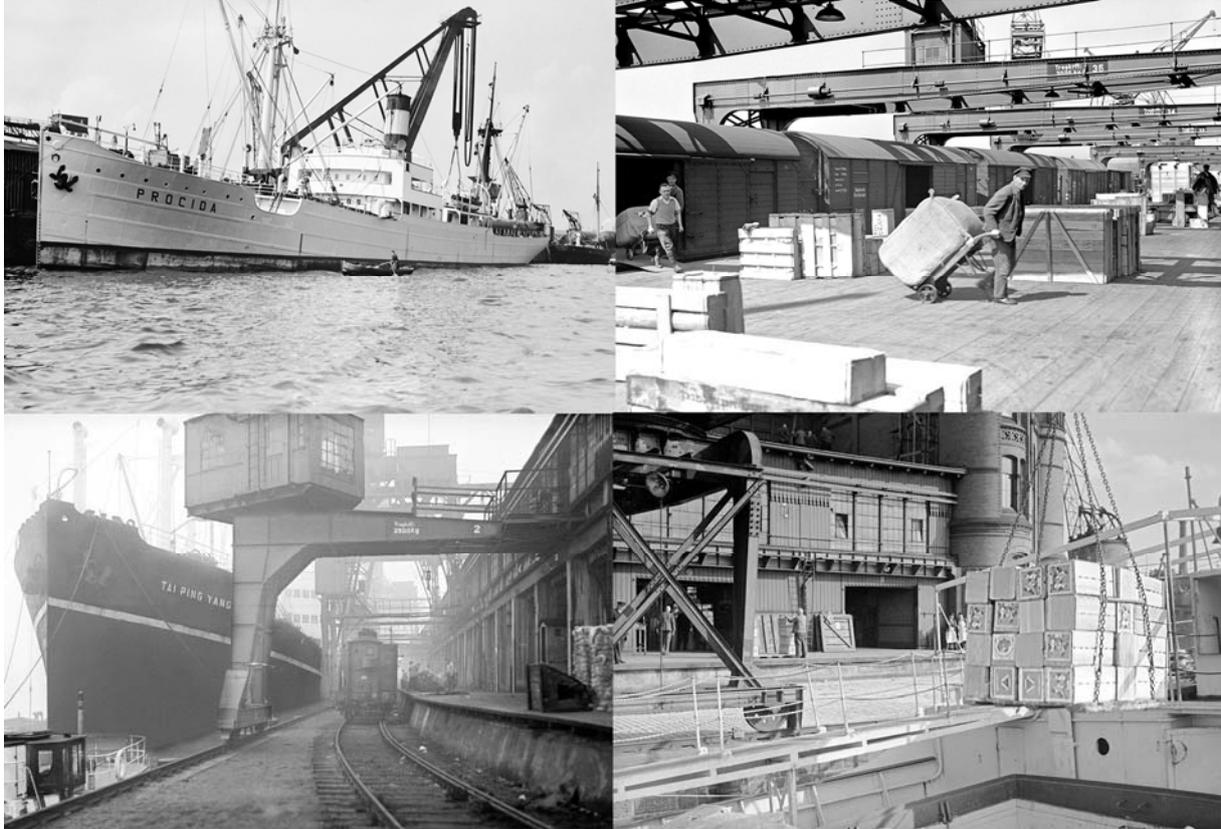
<sup>52</sup> Vgl. Meyer 1999, S. 31 f.

<sup>53</sup> Vgl. Sieverts 1997; vgl. auch Brake, Mäding und Einacker 2005.

<sup>54</sup> In Deutschland entwickelten sich in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts neben der Montanindustrie vor allem Elektrotechnik, Maschinenbau, Großchemie und Automobilindustrie zu den neuen Leitsektoren.

<sup>55</sup> Vgl. Schubert 2002c, S. 20 f.

Weiterentwicklung der Umschlagtechniken, vor allem durch den Einsatz elektrisch betriebener Vollportalkräne und Transportanlagen für Stück- und Massengut stark verändert.



Quelle: HHLA

Abbildung 2-5: Stückgutumschlag um 1930

Die Internationalisierung der Weltwirtschaft, vor allem die Nutzung von Rohstoffen und Energieträgern aus anderen Kontinenten, war nach Hanappe und Savy der wesentliche Bestimmungsfaktor der fünfziger Jahre.<sup>56</sup> Die stärker werdende Importabhängigkeit von Roh- und Energiestoffen und der gestiegene Mineralölverbrauch hervorgerufen durch die Massenmotorisierung und die Ersetzung von Kohle durch Öl führten zu einem drastischen Anstieg des seeseitigen Massenguttransports und lösten einen Maßstabssprung im Bau von Massengutfrachtern und Tankershippen aus.<sup>57</sup> Gleichzeitig entstanden die Industriebetriebe der Grundstoffindustrie (z.B. Stahl-, Aluminium- und Kupferhütten,

<sup>56</sup> Vgl. Hanappe und Savy 1981, S. 11–15.

<sup>57</sup> Vgl. Schubert 2002c, S. 20 f.

Erdölraffinerien sowie petrochemische Anlagen) zur Transportkostenminimierung immer häufiger in Hafennähe.<sup>58</sup> Diese inhaltlichen Weiterentwicklungen und Maßstabsveränderungen der Häfen fanden wie auch schon in den Jahren zuvor weitgehend losgelöst vom städtischen Kontext statt. Die neuen Industrie- und Umschlaganlagen wurden klar von der zugehörigen Büroarbeit sowie den übrigen städtischen Funktionen abgegrenzt und es gab praktisch keine Durchmischung von Stadt und Hafen mehr in dieser Phase. Diese vollständige Abkoppelung des Hafens vom Stadtgefüge lässt ihn zu einem "Nicht-Ort" im Sinne des Anthropologen Marc Augé werden, dessen Bedeutung sich auf seine rein wirtschaftliche Zweckbestimmung reduziert:

*"So wie ein Ort durch Identität, Relation und Geschichte gekennzeichnet ist, so definiert ein Raum, der keine Identität besitzt und sich weder als relational noch als historisch bezeichnen lässt, einen Nicht-Ort."<sup>59</sup>*

Auch der Hamburger Hafen änderte im Zuge der zuvor beschriebenen Technologieinnovationen, Maßstabsentwicklungen und zunehmenden Transportmengen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts sein Erscheinungsbild. Vor allem der Freihafenstatus trug dazu bei, dass sich Hamburg relativ schnell von der Zäsur des Ersten Weltkrieges erholen und in die Spitzengruppe der Welthäfen aufsteigen konnte. Bereits 1923 war wieder das Umschlagniveau der Vorkriegszeit erreicht, wenige Jahre später stieß der Hafen flächenmäßig an seine Kapazitätsgrenzen für Handel, Industrie und Verkehrsinfrastruktur. Die dicht besiedelte Elbinsel Finkenwerder blieb als einzige Erweiterungsmöglichkeit, die Stadt schreckte jedoch nach dem Bau der Speicherstadt vor einer weiteren größeren Umsiedlung zurück.<sup>60</sup>

Nicht nur der Hafen benötigte zusätzliche Flächen: Die Einwohnerzahl Hamburgs hatte sich innerhalb eines Jahrhunderts bis 1913 auf über eine Million verzehnfacht, was einen erheblichen Wohnraumbedarf mit sich brachte. Der Engpass spitzte sich noch zu, als ab 1910 die südliche Altstadt vom hafennahen Wohnquartier in ein Kontor- und Geschäftsviertel umgewidmet wurde. Um den Platzansprüchen der Kaufmannstadt für neue Kontore, Lagerräume, Banken, Läden und kleine Gewerbebetriebe gerecht zu werden, musste

---

<sup>58</sup> Vgl. Läßle 1994, S. 464: "Trend zur Küste".

<sup>59</sup> Augé 1994, S. 92.

<sup>60</sup> Vgl. Grobecker 1988, S. 74.

eines der letzten hafennahen Wohnquartiere weichen.<sup>61</sup> Auf die Wohnbaumaßnahmen in der Folgezeit wird hier aus Platzgründen nicht im Einzelnen eingegangen.<sup>62</sup> Der Flächenbedarf für die Hafenerweiterung, die zunehmende Industrialisierung und die wachsende Bevölkerung entfachten bereits vor dem Ersten Weltkrieg eine kontroverse Debatte über eine Ausdehnung des Stadtgebietes: Die über die Elbinseln verlaufende hamburgisch-preußische Grenze führte zu erheblichen Entwicklungsbeschränkungen und Abstimmungsproblemen zwischen den jeweiligen Hafenplanern. Im Groß-Hamburg-Gesetz von 1937 wurden schließlich eine Reihe preußischer Gebiete – darunter Harburg-Wilhelmsburg – an Hamburg abgetreten.<sup>63</sup> Bevor Hamburg jedoch von seinen Flächenzuwächsen profitieren konnte, musste mit dem Zweiten Weltkrieg ein weiterer Rückschlag verkraftet werden. Wieder hat der Freihafenstatus im Anschluss an den Krieg maßgeblich zu einer schnellen Erholung beigetragen. Zwar verlor Hamburg durch den Eisernen Vorhang die Anbindung an das Hinterland im Osten, dafür konnten aber die überseeischen Handelsbeziehungen schnell wiederaufgebaut werden und bereits Anfang der fünfziger Jahre waren erneut deutliche Wachstumsraten im Güterumschlag (mit einem Exportüberschuss) zu verzeichnen. Der Wiederaufbau stellte sich als Chance für eine grundlegende technische Umgestaltung des Hafens heraus. Die Wassertiefen wurden an die Anforderungen der großen Schiffe angepasst, die zerstörten Kaischuppen, Kaimauern und Stückgutanlagen wurden wieder in Betrieb gesetzt und durch Mehrzweckterminals für neue Schiffstypen sowie moderne Lagerhäuser ergänzt.<sup>64</sup> Durch eine effizientere Organisation des Umschlags und der Lagerhaltung verkürzten sich die Liegezeiten der Schiffe erheblich.<sup>65</sup> All dies ging losgelöst von der Entwicklung des den Hafen umgebenden Stadtgebietes vonstatten.

---

<sup>61</sup> Vgl. Schubert und Harms 1993, S. 85–90.

<sup>62</sup> Die Wohnungsbauvorhaben konzentrierten sich auf die Ränder des damals bebauten Stadtgebietes (z.B. Harvestehude, Eimsbüttel, Winterhude, Barmbek-Nord, Dulsberg), die einzige größere Maßnahme in der Nachbarschaft des Hafens war die Siedlung Veddel. Die Stadtplanung des damaligen Oberbaudirektors Fritz Schumacher und sein berühmtes Achsenmodell werden in Kapitel 3.3 thematisiert.

<sup>63</sup> Vgl. Grobecker 1988, S. 79.

<sup>64</sup> Die neuen Anlagen entstanden schwerpunktmäßig südlich der Norderelbe durch Verdichtung in den Bereichen Kaiser-Wilhelm-Hafen, Roßhafen, Oderhafen, Südwesthafen, Indiahafen, Hansahafen und Segelschiffhafen.

<sup>65</sup> Vgl. Grobecker 1988, S. 86 f.: Sogenannte Hamburger Kaiaufteilung (strikte Trennung der Eisenbahn auf der Wasserseite und dem Lkw-Verkehr auf der Landseite).

## 2.4 Deindustrialisierung – Differenzierung der Stadt- und Hafenfunktionen und Rückzug vom Hafenrand (1960 bis 1980)

Nach dem rasanten Wiederaufbau im Anschluss an den Zweiten Weltkrieg folgte in den sechziger und siebziger Jahren eine Phase der Deindustrialisierung und Spezialisierung.<sup>66</sup> Die neuen Industrien führten zu einer weiteren inhaltlichen Differenzierung der Hafennutzungen und Umschlaganlagen. Das Größenwachstum der Schiffe machte vielerorts Flussvertiefungen erforderlich, die neuen Umschlagarten bedingten die Zuschüttung ehemaliger Hafenbecken, um den großen Flächenansprüchen zu genügen. Die typischen kleinteiligen Fingerpiers, die bis dahin das Bild prägten, verschwanden nach und nach aus dem Hafenplan. An ihre Stelle traten z.B. großflächige Öl- und Petroleumhäfen, Mehrzweckterminals zur Abfertigung neu entwickelter Spezialschiffe für verschiedene Stückgüter und vermehrt auch Roll-on-Roll-off-Anlagen.<sup>67</sup>

Während im Massenguttransport durch den Einsatz großer Schiffseinheiten bereits signifikante Skaleneffekte und damit eine weit höhere Arbeitsproduktivität erzielt werden konnte, dauerte es im bis dahin sehr heterogenen und kleinteiligen Stückgutbereich bis Ende der sechziger Jahre,<sup>68</sup> bis die Einführung des Standardcontainers das Handling und den Transport von Stückgütern revolutionierte. Plötzlich waren auch hier sprunghafte Produktivitätssteigerungen möglich: Während in den fünfziger Jahren noch 17 Mann benötigt wurden, um in einer Schicht ca. 80 t Stückgut umzuschlagen, schaffte ein neunköpfiges Containerteam Anfang der achtziger Jahre bereits 1.800 t Stückgut pro Tag.<sup>69</sup> Die rasante Zunahme der Containerschiffahrt, die bis in die heutige Zeit andauert, stellt den bislang deutlichsten Bruch in der Hafenentwicklung dar und hat weltweit zu grundlegenden Veränderungen an der Schnittstelle zwischen Stadt und Hafen geführt. Der große Flächenbedarf für den Containerumschlag inklusive der Zwischenlagerung der

---

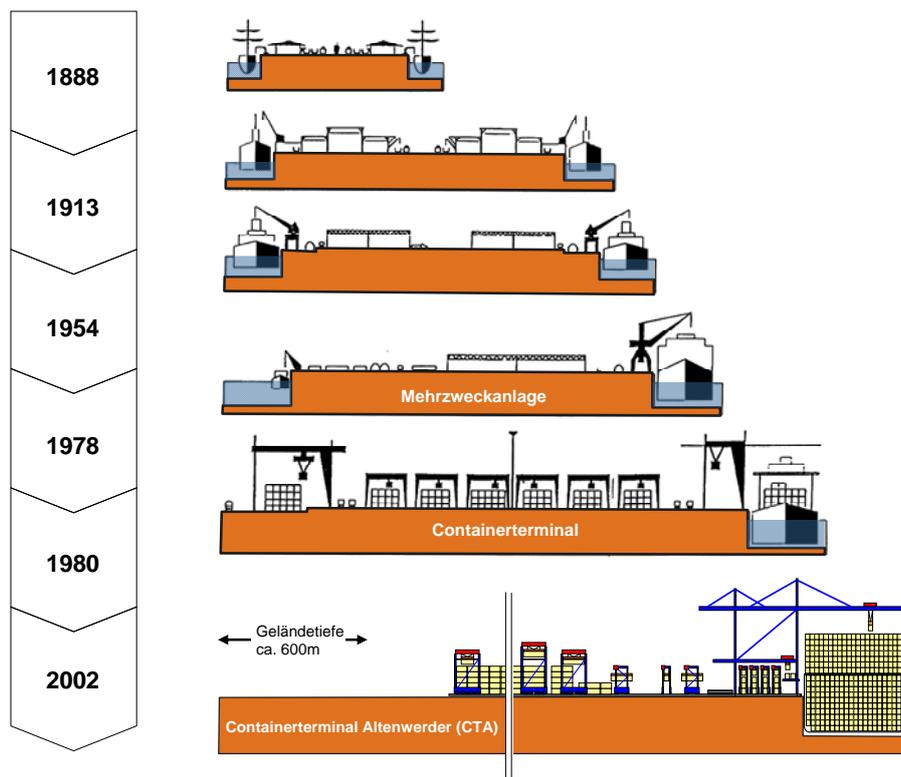
<sup>66</sup> Die Deindustrialisierung bezeichnet die relative und absolute Bedeutungsabnahme des produzierenden Gewerbes. Zu den Ursachen zählt die Globalisierung, die sich z.B. in Schwerpunktverlagerungen von Arbeitsschritten ins Ausland durch eine zunehmende internationale Konkurrenz in Niedriglohnländern ausdrückt. Außerdem findet eine zunehmende Verschiebung von Arbeitskräften in den Dienstleistungssektor statt, die durch Produktivitätssteigerungen in den entwickelten Industrien nicht mehr benötigt werden.

<sup>67</sup> RoRo-Schiffe (Roll-on-Roll-off) sind Transportschiffe, die im Kurz- und Mittelstreckenseeverkehr eingesetzt werden, bei denen ein Teil der Ladung direkt auf die Schiffe gefahren wird. Die Ladung setzt sich meistens aus standardisierten Ladungseinheiten und verschiedenen Fahrzeugtypen zusammen (Pkw, Lkw oder Züge).

<sup>68</sup> Vgl. Witthöft 2000, S. 10–13, vgl. auch Engel und Tode 2007, S. 122127: Die Erfindung des 20-Fuß-Standardcontainers stammt von dem Amerikaner Malcolm McLean, dessen erstes Containerschiff am 26. April 1956 mit 58 Aufliegern von Newark in Richtung Texas auslief.

<sup>69</sup> Engel und Tode 2007, S. 127.

Behälter machte eine komplette Neuorganisation des Hafenbetriebs erforderlich. Dies wird eindrucksvoll deutlich, wenn man das Verhältnis von benötigter Hinterlandtiefe zur Kailänge für den Umschlag betrachtet, welches sich durch die Containerisierung<sup>70</sup> gegenüber dem traditionellen Stückgutumschlag verzehnfacht hat (siehe Abbildung 2-6).<sup>71</sup> Zudem mussten für die seeseitige Erreichbarkeit die Wassertiefen in den Zufahrten und Hafenbecken vergrößert und für eine zügige Hinterlandanbindung das Straßen- und Schienennetz ausgebaut werden.



Quelle: HPA

Abbildung 2-6: Entwicklung der Stückgutanlagen im Hamburger Hafen

In dieser Entwicklungsphase fand neben der inneren Neuorganisation auch eine äußere Differenzierung bzw. eine Bereinigung der Häfen statt durch einen kumulativen Effekt: Die Häfen, denen es gelang, frühzeitig die notwendige Infrastruktur für die größeren Schiffe, die neuen Umschlagmethoden und -mengen bereitzustellen, konnten sich

<sup>70</sup> Begriff aus der Hafenwirtschaft, der den zunehmenden Einsatz von Standardcontainern als Haupttransportmittel für Stückgut bezeichnet.

<sup>71</sup> Vgl. Schubert 2000.

dadurch einen Wettbewerbsvorteil sichern und ihre Umsätze steigern, mit deren Hilfe sie in der Folge weitere Investitionen in den Hafenausbau tätigen konnten.<sup>72</sup> Nur wenigen Häfen gelang der Ausbau als global operierender *Distributionshafen* (Main Port), während sich viele Häfen fortan mit einer weitgehend regionalen Bedeutung zufriedengeben mussten.<sup>73</sup> Der Transportfluss verläuft nun nicht mehr linear wie in den Transithäfen, sondern netzwerkartig in einem System von "Hubs and Spokes"<sup>74</sup>. Im Konkurrenzkampf um die wenigen zentralen Knotenpunkte trat die Stadtentwicklung fast vollständig in den Hintergrund.

Gerade die zuvor beschriebene Internationalisierung wirkte sich ab Ende der sechziger Jahre nachteilig für die Hafenwirtschaft aus, als sich der Trend durchsetzte, Produktionsstandorte in die Nähe der Rohstoffquellen zu verlagern, die sich in der Regel in Niedriglohn- und Entwicklungsländern befanden. Diese Abwanderung war nur ein Auslöser einer Abschwungphase, die in der Folge zu einem Bedeutungsverlust bzw. zu erheblichen Umstrukturierungen der Seehäfen führte.

Weitere negative Effekte waren eine zunehmende internationale Konkurrenz im Schiffbau und die Zunahme von Haus-Haus-Verkehren. Während zuvor noch damit geworben werden konnte, ein schneller Umschlaghafen zu sein, war nun eine zügige Beförderung der Ware zum Endempfänger entscheidend, was mit einem möglichst kurzen Verbleib des Containers im Hafen einherging. Neben dem räumlichen fand ein deutlicher funktionaler Wandel statt: Die Hafenbetriebe, die sich auf die Behandlung der Ware im Hafen, ihre Zwischenlagerung oder Qualitätskontrolle spezialisiert hatten, wurden weniger gebraucht, da neben dem reinen Umschlag kaum noch zusätzliche wertschöpfende Arbeitsschritte durchgeführt werden konnten.<sup>75</sup> Auch die Hafenschifffahrt, die für die hafeninterne Verteilung von Waren mit Schuten zuständig war, und die Stauereien, die bislang die Verteilung der Waren in den Schiffsladeräumen vorgenommen hatten, litten unter der Ausbreitung des Standardcontainers als Haupttransportmittel. Dafür entstanden einige neue Berufe durch Tätigkeiten, die zumeist in Terminalnähe gebraucht wur-

---

<sup>72</sup> Vgl. Hanappe und Savy 1981, S. 14.

<sup>73</sup> Vgl. Läßle 1994, S. 467.

<sup>74</sup> Hub-and-Spoke-Systeme ("Naben und Speichen") bezeichnen eine sternförmige Organisation der Transportwege mit zentralen, direkt an die internationalen Seehandelsrouten angebundenen Anlaufpunkten für Großschiffe und Zubringerrouen zu den (kleineren) Zielhäfen, die über sogenannte Feederschiffe angesteuert werden.

<sup>75</sup> Vgl. Gerckens 1978, S. 115, S. 121–137, vgl. auch Läßle 2000, S. 97 f.: Marginalisierung des Hafens als reine "Warenschleuse".

den: Laschbetriebe für das Sichern der Containerladung gegen Verrutschen, Reparatur- und Wartungsbetriebe für Container und höher qualifizierte Arbeitsplätze z.B. für die Bedienung der modernen Umschlaganlagen oder für die Schiffsstauplanberechnung. Diese Verschiebung der Tätigkeiten konnte insgesamt jedoch einen massiven Arbeitsplatzrückgang in der Arbeiterschicht durch den Funktionsverlust und gleichzeitige Produktivitätssteigerungen dank moderner Umschlag- und Transporttechnologien nicht verhindern. Dies war charakteristisch für einen generellen volkswirtschaftlichen Abschwung, der in der Ölkrise von 1973 seinen Tiefpunkt fand.

Die Entwicklung in den Seehäfen ab Anfang der siebziger Jahre ist allerdings nicht ausschließlich negativ zu sehen, da die quantitativen Verluste zumindest teilweise durch Qualitätsverbesserungen kompensiert werden konnten.<sup>76</sup> Es vollzog sich ein Wandel von der Massen- zur Spezialproduktion mit immer kürzeren Produkt- und Modellzyklen und einer globalen Segmentierung der Wertschöpfungskette.<sup>77</sup> Durch das Angebot bestimmter, häufig technologie- und entwicklungsintensiver Segmente konnten auch die europäischen Seehäfen weiterhin im Sinne einer "internationalen Arbeitsteilung" an diesem Wertschöpfungsprozess partizipieren.

Im Zuge der Schwerpunktverlagerungen zwischen einzelnen Märkten, Industrien, aber gerade auch von der Industrie zum tertiären oder Dienstleistungssektor änderte sich auch das räumliche Erscheinungsbild der Hafenstädte.

Wie der Hafen selbst verlor auch die Stadt ihre kompakte, eindeutige Kontur. Anstelle einer klaren Orientierung auf das historische Zentrum entwickelte sie sich sukzessive zu einer fragmentierten urbanen Landschaft, in der sich die verschiedenen, voneinander weitgehend getrennten Funktionen verteilten.<sup>78</sup> Bereits Ende der sechziger Jahre wurde die Diskussion über die Trennung der städtischen Funktionen neu belebt. Auf der einen Seite wurde 1962 auf der Grundlage des Bundesbaugesetzes (BBauG) von 1960 die Baunutzungsverordnung (BauNVO) als Planungsgrundlage erlassen, in der Bauflächen- und Baugebietskategorien beschrieben sind, die sich aus den unterschiedlichen Störgra-

---

<sup>76</sup> Vgl. Hanappe und Savy 1981, S. 16.

<sup>77</sup> Vgl. Schelte 1999, S. 17 ff.

<sup>78</sup> Vgl. Meyer 1999, S. 24: "urban landscape".

den verschiedener Nutzungen ableiten.<sup>79</sup> Auf der anderen Seite wurde die Kritik an der grundsätzlichen Trennung der Funktionen lauter, da die Entwicklung der suburbanen Großwohnsiedlungen zu erheblichen Verkehrsbelastungen durch Pendlerströme und gleichzeitig zu einer Verödung der Innenstädte führte.<sup>80</sup> Zudem fehlte den weitgehend monofunktionalen Schlafstädten die unmittelbare Anbindung an die Kernstadt und damit das notwendige Infrastrukturgefüge mit einem vielfältigen Angebot an Arbeitsplätzen, Freizeit-, Kultur-, Bildungs- und Versorgungseinrichtungen. Aufgrund der hohen Bodenpreise und der Flächenkonkurrenz in den Stadtzentren war jedoch eine Rückbesinnung auf das Innere der Städte in den sechziger und siebziger Jahren noch nahezu aussichtslos.

Auch in Hamburg breiteten sich Großwohnsiedlungen vor allem in den äußeren Stadtbereichen aus. Der anhaltende hohe Wohnraumbedarf konnte in den innerstädtischen Bereichen nicht vollständig gedeckt werden, da es hier kaum noch Flächenreserven gab. Zudem schien eine räumliche Nähe zwischen Arbeiten und Wohnen in Anbetracht der Massenmotorisierung und individuellen Mobilität auch nicht mehr zwingend erforderlich. Die Große Flut von 1962, die vor allem die Elbinseln zwischen der Norder- und Süderelbe erfasste und erhebliche Schäden verursachte,<sup>81</sup> verschärfte den Wohnungsengpass zusätzlich, da in der Folge Wohnstandorte in Wilhelmsburg zunächst aufgegeben wurden.<sup>82</sup>

Nicht nur die hohe Wohnraumnachfrage, sondern auch der sich wandelnde Hafen brachten in den sechziger und siebziger Jahren einen erheblichen Flächenbedarf mit sich. 1962 wurde im Zusammenhang mit großzügigen Hafenerweiterungs- und Industrieansiedlungsplänen ein Hafentwicklungsgesetz<sup>83</sup> verabschiedet, in dem eine ca. 25 km<sup>2</sup> große Fläche im Süderelberegion um Moorburg und Altenwerder als zukünftiges Hafenerweiterungsgebiet definiert wurde.<sup>84</sup> Um im Wettbewerb mit den Häfen in Rotter-

---

<sup>79</sup> Vgl. auch Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) von 1974: § 50 enthält den Trennungsgrundsatz emittierender und immissionsempfindlicher Nutzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge.

<sup>80</sup> Vgl. Mitscherlich 1965 und Jacobs 1993.

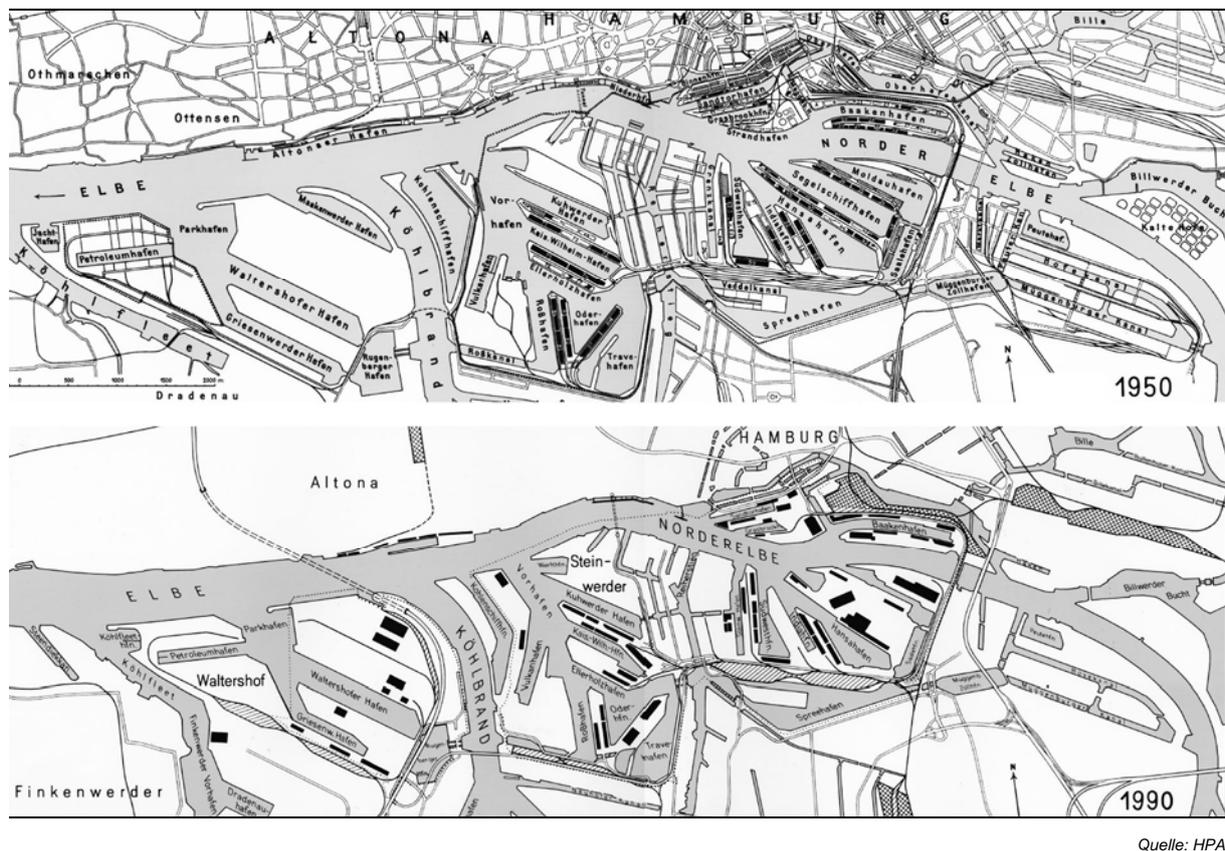
<sup>81</sup> Vgl. Schubert und Harms 1993, S. 121–125. 120 km<sup>2</sup>, d.h. ein Sechstel des Stadtgebietes, wurden überflutet, es gab 317 Todesopfer und 20.000 Menschen wurden obdachlos.

<sup>82</sup> Vgl. Schubert und Harms 1993, S. 122–125.

<sup>83</sup> Auf den planungsrechtlichen Sonderstatus des Hafengebietes wird in Kapitel 6.2.2 noch eingegangen. Das Hafentwicklungsgesetz (HafenEG) gliedert das Hafengebiet in das Hafennutzungs- und Hafenerweiterungsgebiet und bindet es an Hafenzwecke.

<sup>84</sup> Vgl. Schubert und Harms 1993, S. 83.

dam und Antwerpen konkurrenzfähig zu bleiben, entschloss sich der Hamburger Senat – wenn auch vergleichsweise spät<sup>85</sup> – in das Containergeschäft einzusteigen. Mit dieser Festlegung wurden auch hier neue Umschlaganlagen mit großen angrenzenden Freiflächen für die Zwischenlagerung und tiefen Hafenbecken benötigt, was das teilweise Verfüllen der zuvor kleinteiligen Hafenbecken erforderlich machte.



Quelle: HPA

Abbildung 2-7: Der Hamburger Hafen 1950 und 1990

Da Hamburg sich nicht mehr in der Lage sah, die anfallenden Investitionen allein zu tätigen, wurde 1970 mit der Hafenordnung eine entscheidende Weichenstellung in der Hafenplanung vorgenommen, die zu einer Wettbewerbsorientierung und einer größeren Investitionsbereitschaft der Hafenunternehmen führen sollte. Bislang hatte die städtische Hamburger Hafen- und Lagerhaus Aktiengesellschaft (HHLA) eine Monopolstellung, da sie über nahezu alle Hafenflächen und die darauf errichteten Anlagen verfügen konnte, die sie zumeist selbst betrieb oder aber unter einer Vielzahl von Auflagen an private

<sup>85</sup> 1967 wurde am Burchardkai der erste Containerterminal eröffnet.

Betriebe vermietet.<sup>86</sup> Fortan wurde eine klare Aufgabenteilung zwischen der Stadt Hamburg und der Privatwirtschaft vorgenommen: Die Infrastruktur – z.B. der Bau von Kaimauern und Liegeplätzen, die Sicherung ausreichender Wassertiefen in den Hafenbecken sowie die Verkehrsanschlüsse an das Hinterland – lag weiterhin im Besitz und in der Verantwortung der Stadt Hamburg,<sup>87</sup> während die Einrichtung und das Betreiben der Suprastruktur, die z.B. die Krananlagen für den Umschlag, Lagerhallen und Gebäude für die Warenveredelung umfasst, Aufgabe der privaten Unternehmen wurde.<sup>88</sup>

Um den zukünftigen Anforderungen der Reedereien und des Hafens gerecht zu werden, wurden neben dem eigentlichen Hafenausbau und der Fahrrinnenanpassung umfangreiche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur getätigt. 1974 wurden die Köhlbrandbrücke und der Elbtunnel fertiggestellt, 1977 folgte einhergehend mit dem Ausbau der Hafenbahn in Maschen Europas größter Rangierbahnhof. Die Ausbaumaßnahmen wurden getreu der weit verbreiteten Auffassung "Was dem Hafen nützt, nützt auch der Stadt"<sup>89</sup> getätigt, während die Auswirkungen auf die Stadt eher zweitrangig behandelt wurden.

## **2.5 Flexible Akkumulation – Verschiebung der Stadt-Hafen-Grenze und Revitalisierung des Hafensandes (seit 1980)**

Die Entwicklung moderner Kommunikations- und Informationstechnologien ist prägend für die fünfte Innovationswelle, die schwerpunktmäßig in den achtziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts einsetzte. Ergänzend zu der Frage nach der Nutzung neuer Energieressourcen und der Weiterentwicklung der Infrastruktur trat die Frage nach effizienten Informationsflüssen. Die voranschreitende Globalisierung führte dazu, dass Unternehmenszusammenhänge räumlich und funktional mehr und mehr entgrenzt wurden. Der Soziologe Alain Touraine ging sogar deutlich weiter und beschwor das "Ende der Städte" herauf: Seiner Ansicht nach sei die Stadt des Informationszeitalters kein in sich geschlossenes Wirtschaftssystem mehr. Vielmehr hänge die erfolgreiche Positionierung von dem Rang ab, den sie "in einem immer weniger materiellen Netz von

---

<sup>86</sup> Vgl. Engel und Tode 2007, S. 127–128.

<sup>87</sup> Vgl. Holoher 2003, S. 7 f.: Weitere öffentliche Aufgaben umfassen bis heute neben der Vorhaltung der Infrastruktur die Festlegung rechtlicher Rahmenbedingungen, die Vorgabe übergreifender politischer Leitlinien und die Verpachtung der Hafensflächen.

<sup>88</sup> Vgl. Engel und Tode 2007, S. 128–129.

<sup>89</sup> Vgl. Schubert 2002c, S. 17.

internationalen Beziehungen" einnimmt.<sup>90</sup> Der amerikanische Geograf Jean Gottmann bewertete diese Phase, in der die Bedeutung der Stadt als Produktionsort abnahm, jedoch nicht als Beginn einer neuen Ära, sondern vielmehr als Ende einer langjährigen Unterbrechung: Nach seiner Ansicht entwickelte sich die Stadt trotz des Fehlens eindeutiger geografischer Grenzen infolge der Technologisierung wieder verstärkt zum "Marktplatz" mit drei Hauptfunktionen: Treffpunkt ("principe de communications"), Warenverteil- und Servicecenter ("principe de circulation") und Stadt als Knoten innerhalb eines Netzwerkes verschiedener Städte ("principe de carrefour"). Der öffentliche Raum erhielt dabei eine neue Bedeutung. Öffentliche Plätze oder auch Einrichtungen wie Schulen, Museen und Theater wurden durch digitale Netzwerke ersetzt, physische Distanzen durch schnellere Verkehrsmittel verkürzt.<sup>91</sup>

Auch die Häfen versuchen, sich durch die zentrale Organisation und Koordination der intermodalen Warenströme<sup>92</sup> zu logistischen Knotenpunkten zu entwickeln und dadurch über die reine Umschlagfähigkeit hinaus durch zusätzliche Dienstleistungsfunktionen die Wertschöpfung zu erhöhen und neue Arbeitsplätze zu schaffen. Dabei stehen sie nicht nur untereinander, sondern zunehmend auch zu anderen Industriestandorten im Wettbewerb, da ein direkter räumlicher Zusammenhang zwischen Umschlag sowie den vor- und nachgelagerten Tätigkeiten häufig nicht mehr erforderlich ist. Durch verbesserte Umschlag-, Transport- und Kommunikationsmöglichkeiten sowie die Zerlegbarkeit der Wertschöpfungskette in einzelne Prozessschritte werden viele hafenbezogene Arbeitsbereiche weitgehend standortunabhängig ("footloose functions"). So wird z.B. das Stauen der Stückgüter im Schiff als originäre Hafentätigkeit abgelöst durch das Packen der Container an Land, welches nicht zwingend in unmittelbare Nähe zum Umschlag, sondern auch im Hinterland erfolgen kann. Auch die Weiterverarbeitung, Lagerung und Kommissionierung der Transportgüter, die zuvor aufgrund der hohen Kosten für Umschlag und Transport unmittelbar in den Seehäfen stattfinden mussten, verlieren in Teilen ihre räumliche Bindung an den Hafen.<sup>93</sup>

---

<sup>90</sup> Vgl. Touraine in: Die Zeit, Jg. 1996, Nr. 23, S. 24 f.: "Das Ende der Städte": Touraine bezieht sich vornehmlich auf die (immateriellen) Informations- und Finanzflüsse. Die (materiellen) Warenströme bleiben natürlich bzw. weiten sich infolge der Globalisierung noch aus.

<sup>91</sup> Vgl. Gottmann 1961, zitiert nach Meyer 1999, S. 42.

<sup>92</sup> Transportvorgang mittels unterschiedlicher Verkehrsträger (Bahn, Lkw, Schiff, Flugzeug).

<sup>93</sup> Vgl. Deecke 1998, S. 15 f.

Mit dem Ziel der Zeit- und Kostenoptimierung gilt es, für jedes einzelne Glied in der Transportkette jeweils das wirtschaftlichste und vorteilhafteste Transportmittel zu ermitteln, was eine engere Abstimmung und stärkere Vernetzung zwischen den Anbietern unerlässlich macht. Durch neue, EDV-gestützte Steuerungssysteme für den Güterumschlag lassen sich die immateriellen Informationsflüsse und die Warenströme besser koordinieren und kontrollieren. Mittels exakter Ladepläne für die Container und Containerschiffe können z.B. engere Zeitpläne kalkuliert werden. Dieser Wandel der organisatorischen Abläufe hat auch das Anforderungsprofil an die Hafenarbeiter geändert, die anstelle von hartem körperlichem Einsatz mehr und mehr andere, vor allem technische Qualifikationen mitbringen müssen. Während sich der Bedarf an ungelernten Arbeiten immer mehr verringert, werden Spezialisten für die neuen Umschlag- und Transporttechnologien benötigt.<sup>94</sup>

Die neuen Technologien und die flächendeckende Einführung des Containertransports ziehen weitreichende organisatorische Veränderungen des internationalen Warentransports nach sich.

*"Hinter dem Boom verbirgt sich ein Mechanismus, der sich wechselseitig beschleunigt: Die Globalisierung treibt das Geschäft mit den stählernen Boxen an – gleichzeitig macht diese es überhaupt erst möglich, dass die Globalisierung solche Schubkraft gewinnen kann."<sup>95</sup>*

Mit der Internationalisierung des Welthandels verliert der klassische Hafenstadtbegriff seine Bedeutung, "der eine organisatorische Einheit von Hafenbetrieb und Stadt suggeriert [...]. Im Sinne der organisatorischen Einheit gibt es heute mehrere Häfen an einem Standort, während ein Hafen als Unternehmen über mehrere Standorte verteilt sein kann."<sup>96</sup>

Für die Entwicklung der Stadt sind allerdings die räumlichen Auswirkungen auf die Hafenanlagen noch wichtiger als die organisatorischen Veränderungen: Durch die stadtauswärtige Verlagerung des Umschlags infolge des großen Bedarfs an zusammen-

---

<sup>94</sup> Vgl. Klugmann 1989, S. 66–71: Zu den neuen Anforderungen gehört z.B. das Bedienen der neuen Geräte wie Containerbrücken, Van Carrier (Portalhubwagen für den Containertransport) oder Mobilkräne.

<sup>95</sup> Jung 2005, S. 146.

<sup>96</sup> Petrin 2005, S. 7.

hängenden Flächen mit guter Hinterlandanbindung<sup>97</sup> für neue Containerterminals und die zunehmenden logistikbezogenen Dienstleistungen werden zentral gelegene Hafenbecken und Schuppenanlagen aufgegeben. Auf diese Weise entstehen in zentrumsnaher Lage umfangreiche, von der unmittelbaren Hafennutzung entkoppelte Flächen (Hafenbrachflächen) ohne offizielle bzw. mit allenfalls suboptimaler Nutzung und ökonomischer Verwertung, die weltweit in vielen Seehäfen den längst vollzogenen Übergang zum postindustriellen Zeitalter markieren und seit den achtziger Jahren<sup>98</sup> zum Schwerpunktthema für die Stadtentwicklung geworden sind.<sup>99</sup>

Nach den Suburbanisierungsprozessen der siebziger Jahre und den erwähnten negativen Folgen dieser Entwicklung herrscht seit Anfang der achtziger Jahre ein allgemeiner Konsens über die Notwendigkeit, sich stärker auf eine Innenentwicklung der Städte zu konzentrieren. Dabei standen und stehen bis heute vor allem zwei Aspekte im Vordergrund: Zum einen soll die Inanspruchnahme neuer Flächen minimiert werden, um Ressourcen zu schonen und durch Verdichtung die Stadt wieder stärker gegenüber der sie umgebenden Landschaft abzusetzen.<sup>100</sup> Zum anderen wird eine stärkere Nutzungsverdichtung und -verflechtung angestrebt, um durch kurze Wege das Verkehrsaufkommen zu reduzieren und eine notwendige, wenngleich nicht hinreichende Voraussetzung für eine städtische Qualität zu schaffen.<sup>101</sup> Auf die weiteren Anforderungen an einen urbanen Raum<sup>102</sup> und die Frage, inwieweit diese im Rahmen bisheriger Hafenrevitalisierungsprojekte erfüllt werden, wird in Kapitel 4.2 eingegangen.

Brachgefallene Hafenareale und Uferzonen, die zuvor trotz der zentrumsnahen Lage für die Bevölkerung unzugänglich und aufgrund ihres häufig vernachlässigten und durch Altlasten beeinträchtigen Zustandes mit einem Negativimage behaftet waren, rückten

---

<sup>97</sup> Vgl. Deecke 2002, S. 53.

<sup>98</sup> Vgl. Schubert 2002a, S. 319 ff.: In den USA setzte die Revitalisierung brachgefallener Hafenareale bereits früher ein. Die ersten Projekte in Boston und Baltimore starteten bereits Ende der sechziger Jahre.

<sup>99</sup> Vgl. Meyer 1999, S. 13.

<sup>100</sup> Vgl. Tomerius und Preuß 2001, S. 34 f.: Bei einer Befragung von 149 Städten durch das Deutsche Institut für Urbanistik im September 2000 gaben 88 Prozent an, dass Brachflächenrevitalisierung vorrangige Stadtentwicklungspolitische Aufgabe sei.

<sup>101</sup> Vgl. Jacobs 1993, S. 96 ff. und S. 120 ff.; vgl. auch Jessen 1999, S. 6 ff.

<sup>102</sup> Neben einer funktionalen Dichte können eine räumliche, soziale oder kulturelle Vielfalt weitere Anforderungen an Urbanität sein, wobei eine Addition der einzelnen Elemente im Rahmen der Planung nicht ausreicht, um einen urbanen Raum zu schaffen. Walter Siebel weist unter anderem darauf hin, dass sich Urbanität erst im Laufe der Zeit als Ergebnis sozialer Prozesse entfalten kann. Zudem hänge die Definition von urbaner Qualität immer auch von den individuellen Bedürfnissen unterschiedlicher sozialer Gruppen ab (vgl. Siebel 1994, S. 7 ff.).

plötzlich in den Mittelpunkt des Interesses. Es fand ein Bewusstseinswandel in der Öffentlichkeit statt, da man diese Bereiche fortan als große Chance erkannte, die angestrebte Innenverdichtung in Zentrumsnähe realisieren zu können.<sup>103</sup>

In gewisser Hinsicht lässt sich diese Entwicklung als Wiederannäherung von Stadt und Hafen beschreiben, da die brachgefallenen Areale, die ungenutzt als Puffer zwischen Stadtzentrum und dem verlagerten, aktiven Hafen lagen, sukzessive mit städtischen Nutzungen versehen wurden. Dennoch blieb eine eindeutige Stadt-Hafen-Grenze bestehen, die sich lediglich stadtauswärts verschob. Eine Durchmischung von städtischen und hafenbezogenen Nutzungen fand weiterhin kaum statt. Die modernen Hafenanlagen sind teilweise noch nicht einmal in den Stadtplänen dargestellt und werden häufig trotz ihrer Lage innerhalb der Stadtgrenzen und ihrer Flächenausdehnung gar nicht als Teil der Stadt wahrgenommen.<sup>104</sup> Allerdings habe sich laut Läßle das gegenseitige Abhängigkeitsverhältnis von Hafen und städtischer Wirtschaft verändert.

*"Der Hafen ist nicht mehr dynamischer Motor und ökonomische Basis der Seehafenstädte. Vielmehr bilden heute die differenzierten Produktions- und Dienstleistungsnetzwerke städtischer Wirtschaft die entscheidende Basis für eine ökonomische Perspektive von Seehäfen [...]".<sup>105</sup>*

Durch das neue Interesse der Stadtplaner und der lokalen Bevölkerung für den Hafенrand entstehen zudem Zielkonflikte durch konkurrierenden Flächen- und Finanzbedarf.

Im Zuge der weltweit stattfindenden Revitalisierungsprozesse ehemaliger Hafen- und Uferzonen richtete auch die Hamburger Stadtplanung – wenn auch im internationalen Vergleich recht spät – ihr Augenmerk ab Mitte der achtziger Jahre verstärkt auf das Hafengebiet, das zwar schon immer wichtiger Standortfaktor für die Stadt war, aber im Rahmen der Stadtentwicklung kaum eine Rolle als Ort für stadtbezogene Nutzungen gespielt hatte.<sup>106</sup> Den Planungsinitiativen für die Entwicklung des nördlichen Hafенrandes und des Harburger Binnenhafens ging eine Debatte über die zukünftige Ausrichtung der Wirtschaft voraus, die z.B. in einer 1983 gehaltenen programmatischen Rede des

---

<sup>103</sup> Vgl. Hayuth 1988, S. 54 f.: "Attitudinal Changes".

<sup>104</sup> Vgl. Gordon 1996, S. 261–90, zitiert nach Rogge 2003, S. 257.

<sup>105</sup> Läßle 1994, S. 466.

<sup>106</sup> Vgl. GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung 2001, S. 59.

damaligen Ersten Bürgermeisters Klaus von Dohnanyi mit dem Titel "Unternehmen Hamburg" ihren Ausdruck fand. Auslöser waren die entgegen dem Bundestrend anhaltende Wirtschaftsflaute in Hamburg sowie die weitere Erosion der industriellen Produktion<sup>107</sup> und die hohe Arbeitslosigkeit in der Stadt. Dohnanyi forderte die Entwicklung neuer Stärken z.B. im Dienstleistungs-, Hightech- und Mediensektor, wobei es ebenso wichtig sei, durch attraktive Wohn-, Freizeit- und Kulturangebote, den Standort für die Zielgruppe dieser Wirtschaftsbereiche interessant zu gestalten:

*"Hamburg bleibt eine Hafenstadt, [...] Hamburgs Zukunft liegt aber nicht mehr in erster Linie auf dem Wasser, sondern stärker auf dem Lande."<sup>108</sup>*

Aber nicht nur in der wirtschaftlichen Ausrichtung, sondern auch in der Stadtplanung sollte eine Schwerpunktverlagerung stattfinden. Der anhaltende Fortzug von Steuerzahlern ins Umland und die daraus resultierende Zersiedelung sowie die stadtstrukturellen Probleme der Großwohnsiedlungen der siebziger Jahre ließen auch in Hamburg die Forderungen nach einer Stadterneuerung im Inneren lauter werden. Ferner wurde bereits in einem 1973 erstellten städtebaulichen Gutachten des Architekturbüros v. Gerkan, Marg und Partner (gmp) das Thema Bauen am Wasser untersucht und auf die Tagesordnung gebracht.<sup>109</sup>

In den achtziger Jahren folgte eine grundsätzliche Diskussion über das Verhältnis der Hafen- und Stadtfunktionen sowie die räumliche Ausbildung der Verflechtung der unterschiedlichen Nutzungen. Bevor die Herleitung der Hamburger Hafenrevitalisierungsvorhaben fortgesetzt wird, sei kurz auf die parallel und von der Stadtplanung weitgehend losgelöst stattfindende Hafenplanung eingegangen:<sup>110</sup> Mit den Hafenentwicklungsplänen von 1989 und 1997 wurde ein Konzept zum Ausbau des Universalhafens als logistisches Dienstleistungszentrum vorgestellt. Hamburg sollte dabei eine strategische Rolle in der Koordination und Abwicklung der internationalen Informations- und Warenströme ein-

---

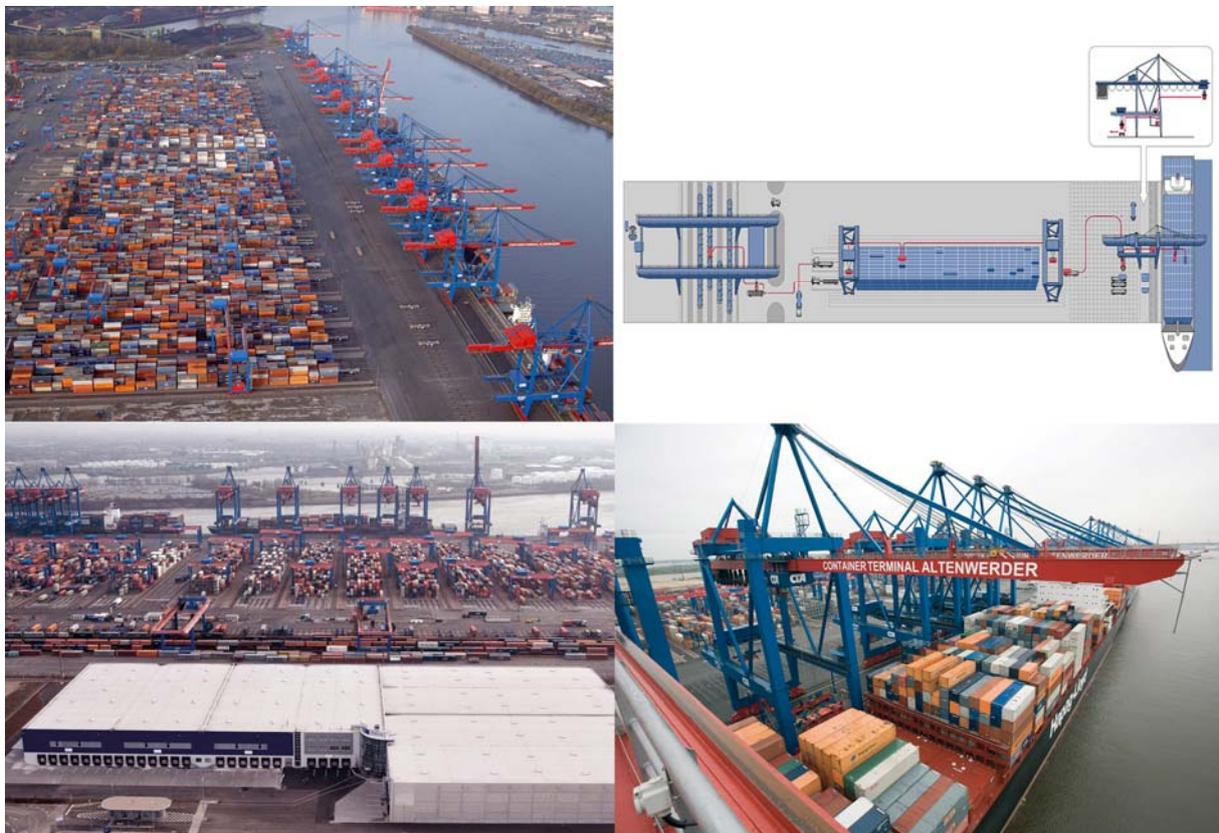
<sup>107</sup> Zwischen 1960 und 1983 ist die Zahl der Industriearbeitsplätze in Deutschland um ca. 13 Prozent, in Hamburg um ca. 35 Prozent gesunken.

<sup>108</sup> Dohnanyi 1983, zitiert nach Schubert und Harms 1993, S. 130.

<sup>109</sup> Vgl. Schubert und Harms 1993 S. 132 f.

<sup>110</sup> Durch die Verwaltungsstruktur und Gesetzgebung fehlte häufig eine koordinierte Vorgehensweise von Stadt- und Hafenentwicklungsplanung: Die Hafenplanung ist Aufgabe des Amtes für Strom und Hafenausbau (seit 2005 Hamburg Port Authority) und nicht der Stadtentwicklungsbehörde (vgl. dazu Schubert und Harms 1993, S. 133). Zudem wird sie durch ein eigenes Hafenentwicklungsgesetz geregelt, welches innerhalb des Hafengebietes anstelle der Bauleitplanung nach dem Baugesetz angewandt wird (siehe auch Kapitel 5.2 und 6.2.2).

nehmen bzw. ausweiten. Durch die Grenzöffnung nach Osteuropa rückte Hamburg von seiner Randlage wieder in eine wirtschaftsgeografische Zentrums-lage, was dem Hafen in den neunziger Jahren einen Funktionsgewinn und deutliche Umschlagzuwächse bescherte. Dadurch konnten die Arbeitsplatzverluste als Folge der vorausgegangenen Werften- und Stahlkrise und der Produktivitätssteigerungen durch den zunehmenden Containeranteil am Gesamtumschlag zumindest teilweise ausgeglichen werden. Auf der anderen Seite erforderte der geplante Ausbau umfangreiche Investitionen in die allgemeine Hafeninfrastruktur sowie die Erschließung des Hafenerweiterungsgebietes in Altenwerder zur Errichtung eines neuen Containerterminals mit angeschlossenem Güterverkehrszentrum.<sup>111</sup>



Quelle: HHLA

Abbildung 2-8: Containerterminal Altenwerder

<sup>111</sup> Das Güterverkehrszentrum dient vor allem der Zwischenlagerung, dem Umpacken und der effizienten Weiterverteilung der umgeschlagenen Waren auf Straße und Schiene.

Gleichzeitig entstanden an den stadtseitigen Hafenträndern, insbesondere am nördlichen Elbufer und im Bereich Harburger Binnenhafen umfangreiche Brachflächen, da die Flächen aufgrund ihrer Lage und ihres Zuschnittes für die modernen, großmaßstäblichen Hafenanlagen nicht mehr geeignet waren.<sup>112</sup>

Diese Areale waren Gegenstand verschiedener vom damaligen Oberbaudirektor Egbert Kossak maßgeblich initiiert internationaler Bauforen,<sup>113</sup> Gutachten und Wettbewerbe, die den Weg für eine städtebauliche Umwidmung der Hafentrflächen bereiteten. Zunächst war ein schmaler, langgestreckter Streifen am nördlichen Elbufer zwischen Neumühlen und Baumwall Gegenstand der Planung,<sup>114</sup> später auch die heutige HafenCity. Nach der Entscheidung des Wettbewerbs für die Kehrwiederspitze 1990, wo ca. 100.000 m<sup>2</sup> Bürofläche entstehen sollte, präsentierte der zu der Zeit amtierende Erste Bürgermeister Henning Voscherau 1997 schließlich das Projekt HafenCity, welches zuvor im Verborgenen vorbereitet worden war, um Bodenspekulationen zu vermeiden.<sup>115</sup> Im Mai und August wurde von Senat und Bürgerschaft beschlossen, das 155 Hektar große Areal aus dem Hafengebiet zu entlassen und für eine Innenstadterweiterung zur Verfügung zu stellen. Die überwiegend im städtischen Eigentum befindlichen Flächen<sup>116</sup> wurden per Gesetz in ein Sondervermögen "Stadt und Hafen" überführt, mit dem die Umgestaltung der Hafencity und im Gegenzug ein Teil des neu zu errichtenden Containerterminals in Altenwerder finanziert werden sollten.<sup>117</sup> Nachdem die Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH (GHS) – heute HafenCity Hamburg GmbH – von der Stadt Hamburg als Treuhänderin eingesetzt wurde, der auch die Vermarktung und der Verkauf der städtischen Grundstücke obliegt, folgte die Masterplankonzeption als Grundlage für einen sich anschließenden städtebaulichen Ideenwettbewerb. Aus insgesamt 175 Bewerbern wurden acht interdisziplinäre Teams aus Stadtplanern, Architekten, Landschafts- und Verkehrsplanern, Fachingenieuren und Ökonomen ausgewählt, von denen

---

<sup>112</sup> Vgl. Schubert und Harms 1993, S. 131–135.

<sup>113</sup> Wichtige Veranstaltungen fanden 1985 unter dem Motto "Stadt am Hafen – Hafenstadt" und 1989 unter der Überschrift "HafenCity zwischen Zollkanal und Norderelbe" statt. Vgl. dazu Kossak 2004, S. 72.

<sup>114</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg (Hg.) 2000: "Perlenkette am nördlichen Elbufer".

<sup>115</sup> Vgl. GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung 2001, S. 59–61.

<sup>116</sup> Weitere Grundstückseigentümer sind die Deutsche Bahn, die Bundesfinanzverwaltung und private Dritte.

<sup>117</sup> Der Übergangszeitraum zwischen den Investitionen für den Terminalausbau in Altenwerder bzw. für die Entwicklung der HafenCity und den Erlösen aus den Grundstücksverkäufen in der HafenCity wird über eine Kreditaufnahme zu Lasten des Sondervermögens zwischenfinanziert (vgl. Bruns-Berentelg 2005, S. 50).

das Team Hamburgplan mit Kees Christiaanse/Astoc mit dem ersten Preis ausgezeichnet wurde. Mit dem ersten Preisträger wurde ein Entwurf prämiert, der nach Auffassung der Jury vor allem drei Ziele erreicht: Eine Verzahnung mit der angrenzenden Speicherstadt und der Altstadt, eine möglichst große Bandbreite zeitgerechter städtebaulicher Typologien und eine Aufteilung in Einzelquartiere, die eine flexible, gestaffelte Realisierung über den Zeitraum einer Generation ermöglicht.<sup>118</sup>

Die Rückkehr der Innenstadt an die Elbe lässt sich aus unterschiedlichen Blickwinkeln betrachten: Einerseits bedeutet das Projekt eine Umwälzung und einen Bruch in der bisherigen Entwicklung des Standortes, der nach langen Jahren der Hafennutzung mit städtischen Funktionen überplant wird. Andererseits ist es ein folgerichtiger, über einen längeren Betrachtungszeitraum in einer Kontinuität stehender Schritt:

*"Nachdem der erste Hafen an der Einmündung der Bille in die Alster, wie auch der zweite, der Alsterhafen, inzwischen längst zu Teilen der Innenstadt geworden sind, wird es jetzt der dritte, der Elbhafen ebenfalls.[...] Jetzt wächst die Stadt zurück an den Strom, und in Zukunft, bei weiterem Wachstum, [...] auf der anderen Elbseite, Richtung Harburg."<sup>119</sup>*

Der Harburger Binnenhafen, wo der Strukturwandel ebenfalls neue Formen des Nebeneinanders unterschiedlicher Nutzungen ermöglichte, bildet einen Gegenpol der Entwicklung. Hier wurde bereits 1989 eine Entwicklungsplanung eingeleitet, die wegen des Pilotcharakters als Modellvorhaben im Bundesforschungsprogramm "Experimenteller Wohnungs- und Städtebau" (ExWoSt) gefördert und 1995 in einem Senatsbeschluss als Orientierungsrahmen fixiert wurde. Leitziel der Revitalisierung ist hier die Schaffung eines lebendigen Viertels als "Mischung neuen Typs".<sup>120</sup>

Der aktuelle Planungsstand und die weiteren Entwicklungen der HafenCity und des Harburger Binnenhafens werden in Kapitel 6.1 beschrieben und bewertet.

---

<sup>118</sup> Vgl. Bodemann 2002, S. 102–115; vgl. auch GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung 1999, S. 4 ff.

<sup>119</sup> GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung 2001, S. 60.

<sup>120</sup> Koch 2002, S. 124 f.

## 2.6 Zwischenbetrachtung: Technologische Entwicklungen des Hafens als Auslöser für Stadtraumveränderungen?

Nachfolgend soll noch einmal die Logik der zuvor beschriebenen Entwicklungsprozesse der einzelnen Phasen in einer kurzen Zwischenbetrachtung zusammengefasst werden. Welche Impulse *von außen* waren in der Vergangenheit maßgebliche Auslöser für Hafen- und Stadtraumveränderungen sowie die Veränderung der Stadt-Hafen-Beziehung?

Folgt man dem Wirtschaftstheoretiker Leo Nefiodow, so kann allgemein zwischen den ersten vier langen Konjunkturzyklen und dem fünften Zyklus unterschieden werden: In den ersten vier Phasen waren vor allem technologische und organisatorische Innovationen Auslöser für Strukturveränderungen. Durch den Einsatz effektiverer Maschinen und die Nutzung neuer Energiequellen konnte die Arbeitsproduktivität Schritt für Schritt gesteigert werden.<sup>121</sup> In den einzelnen zuvor beschriebenen Phasen haben immer bestimmte Industrien eine führende Rolle in der Entwicklung gespielt (z.B. die Öl- oder die Automobilindustrie). Inzwischen funktionieren nicht mehr einzelne Industrien als maßgeblicher Entwicklungsmotor. Branchenübergreifend entstehen jedoch neue Anforderungen an die Computerentwicklung sowie an die sinnvolle Anwendung der neuen Computertechnologien.<sup>122</sup> Durch die Globalisierung, die zunehmende Vernetzung und die weltweite Zunahme der Warenströme erhöht sich die Komplexität der Informationsflüsse (zeit- und ortsunabhängige Informationsmöglichkeiten). So wird in der Informationsgesellschaft neben dem technologischen Fortschritt die Verbesserung von Kooperation und Kommunikation zur wichtigsten Quelle der Produktivität.<sup>123</sup>

Diese standortübergreifenden Entwicklungen lassen sich auch und insbesondere in den Seehäfen beobachten. Die Lage, die bauliche Ausgestaltung, die Organisationsstruktur und der Betrieb von Häfen sind bestimmt durch den Handel: Die Hafenstädte müssen auf die Kundenanforderungen *reagieren*. Umschlagmenge, Art der Güter, Umschlagmethoden und sonstige Terminalanforderungen sowie die Abmessungen der Schiffe sind wesentliche (äußere) Bestimmungsfaktoren für die Seehäfen.<sup>124</sup> Durch die funktionale

---

<sup>121</sup> Vgl. Bergmann 2005, S. 64.

<sup>122</sup> Vgl. Hanappe und Savy 1981, S. 18 f.

<sup>123</sup> Vgl. Bergmann 2005, S. 64.

<sup>124</sup> Vgl. Hayuth und Hilling 1992, S. 40 f.

Beziehung der eigentlichen Hafenaktivitäten sowie indirekt betroffener vor- und nachgelagerter Prozessschritte außerhalb des Hafens ist es naheliegend zu vermuten, dass auch die Beziehung zwischen Hafen und Stadt von den materiellen und immateriellen Veränderungen der Hafenaktivitäten beeinflusst wird.<sup>125</sup>

Neben den ökonomischen Strukturveränderungen, die durch technologische oder organisatorische Innovationen hervorgerufen wurden, gibt es zusätzlich eine Reihe weiterer Einflussgrößen wie demographische und sozialstrukturelle Phänomene, die Impulse für die Stadtentwicklung und damit automatisch auch für die Schnittstelle zwischen Stadt und Hafen geben. Erst der Trend zu einer Re-Urbanisierung und einer stärkeren Innenentwicklung der Städte erzeugte schließlich die hohe Nachfrage der Städte nach ehemaligen, inzwischen brachgefallenen Hafenarealen. Läßle spricht in diesem Zusammenhang von einer ambivalenten, gleichzeitigen Wirkung *zentrifugaler* Kräfte durch Globalisierung und Digitalisierung sowie *zentripetaler* Kräfte und einer Renaissance der Stadt in der Wissensgesellschaft als "Rückbettungskontext".<sup>126</sup> Auf die Einflussgrößen in der Stadtentwicklung, die im Zusammenwirken mit den Veränderungen der Häfen die Stadt-Hafen-Schnittstelle prägen, wird in Kapitel 3.2 noch näher eingegangen. In jedem Fall ist darauf hinzuweisen, dass die zuvor beschriebenen Hafenentwicklungen und die sich anschließenden Revitalisierungsprozesse ohne die technologischen Innovationen nicht eingetreten wären. Aus dieser Sicht erscheint es durchaus gerechtfertigt, den technologischen Fortschritt letztlich als den maßgeblichen Anstoß für die Stadtraumveränderungen an der Stadt-Hafen-Schnittstelle zu bezeichnen.

Die überörtlichen und von der einzelnen Stadt nur wenig beeinflussbaren exogenen Rahmenbedingungen werden überlagert durch weitere lokale bzw. endogene Besonderheiten,<sup>127</sup> die schließlich zu unterschiedlichen Ausprägungen der jeweiligen Stadt-Hafen-Schnittstelle führen.<sup>128</sup> Dort, wo es infolge komplexer Akteurskonstellationen unterschiedliche Interessenslagen und daraus resultierend auch konkurrierende Nutzungsansprüche für bestimmte Areale gibt, hängt es auch maßgeblich vom politischen Willen ab, auf welche Weise die (sozialen) Belange der Stadtentwicklung und die (kommerziellen)

---

<sup>125</sup> Vgl. Hayuth und Hilling 1992, S. 56.

<sup>126</sup> Vgl. Läßle 2003a, S. 147–169.

<sup>127</sup> Vgl. Schubert und Harms 1993, S. 12.

<sup>128</sup> Vgl. Hoyle 1998, S. 30 ff.

Interessen des Hafens ausbalanciert werden.<sup>129</sup> Es ist zu berücksichtigen, dass zwar einerseits globale Strukturveränderungen wie die Einführung des Standardcontainers immer wieder Auslöser für Diskontinuitäten in der Hafen- und Stadtraumentwicklung waren. Andererseits prägten große Infrastrukturprojekte wie die Anlage von Seehafenbecken die räumliche Struktur der Städte und das Kräfteverhältnis der beteiligten Akteure doch nachhaltiger, als die ursprüngliche Funktionsbestimmung es vermuten ließe. Meyer bezeichnet dies als eine Art "longue durée" in der Stadtentwicklung, die widerstandsfähig gegenüber äußeren Einflüssen ist und parallel zur klassischen Ereignisgeschichte sowie den bereits zitierten Konjunkturzyklen verläuft, die in der Regel durch Strukturveränderungen eingeleitet werden.<sup>130</sup>

---

<sup>129</sup> Vgl. Pinder, Hoyle und Husain 1988, S. 256.

<sup>130</sup> Vgl. Meyer 1999, S. 9 und S. 17.

### 3. Zukünftige Chancen und Herausforderungen für die Hafen- und Stadtentwicklung in Hafenmetropolen

Nach der Analyse bisheriger Entwicklungsphasen und der ihnen als Triebkraft zugrunde liegenden Innovationen soll der Frage nachgegangen werden, welche Einflussfaktoren die zukünftige Entwicklung von Hafenmetropolen prägen werden. Dabei wird der Blick zunächst auf (weitgehend) standortunabhängige Strukturphänomene gerichtet, die die weitere Hafen- und Stadtentwicklung beeinflussen werden. Anschließend erfolgt eine Konkretisierung am Beispiel Hamburgs, in der neben den übergreifenden Einflussgrößen auch auf lokale Besonderheiten eingegangen werden soll.

#### 3.1 Zukunftsperspektiven für die Hafententwicklung

Trotz einer anhaltenden Konjunkturschwäche der Weltwirtschaft zu Beginn des 21. Jahrhunderts ist eine deutliche Zunahme des weltweiten Transportaufkommens zu beobachten, die sich nach Einschätzung der zuständigen Institute<sup>131</sup> in den nächsten Jahren weiter fortsetzen wird.<sup>132</sup> Gründe hierfür sind auf der einen Seite weitere Produktionsverlagerungen in Niedriglohnländer, die Just-in-time-Produktion sowie weltweite Einkaufs- und Vertriebsstrategien der Industrie. Auf der anderen Seite tragen sowohl der gestiegene Export deutscher Investitionsgüter<sup>133</sup> und Recyclingmaterialien<sup>134</sup>, vor allem nach Südostasien und Osteuropa, als auch der Import in Asien produzierter Konsumartikel zu einem dynamischen Anstieg des Warenumsatzes bei.<sup>135</sup>

Wie schon in der Vergangenheit wächst der Containerumschlag deutlich stärker (von 1990 bis 2006 durchschnittliches jährliches Wachstum von +10,6 Prozent) als der Welt-handel (durchschnittlich +6,2 Prozent p.a.) und das weltweite Bruttoinlandsprodukt (durchschnittlich +3,7 Prozent p.a.).<sup>136</sup> Aufgrund der erzielbaren Effizienzvorteile werden immer mehr Stückgüter in Standardcontainern transportiert. Da inzwischen auch Spezi-

---

<sup>131</sup> Z.B. Global Insight, ISL (Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik), Drewry Shipping Consultants, OCS (Ocean Shipping Consultants).

<sup>132</sup> Vgl. Hamburg Port Authority 2005, S. 12.

<sup>133</sup> Z.B. Maschinen, Elektroartikel und Halbzeuge.

<sup>134</sup> Z.B. Stahlschrott, der am Zielort zu Stahl wiederaufbereitet wird, um dem Rohstoffmangel in der Autoindustrie zu begegnen.

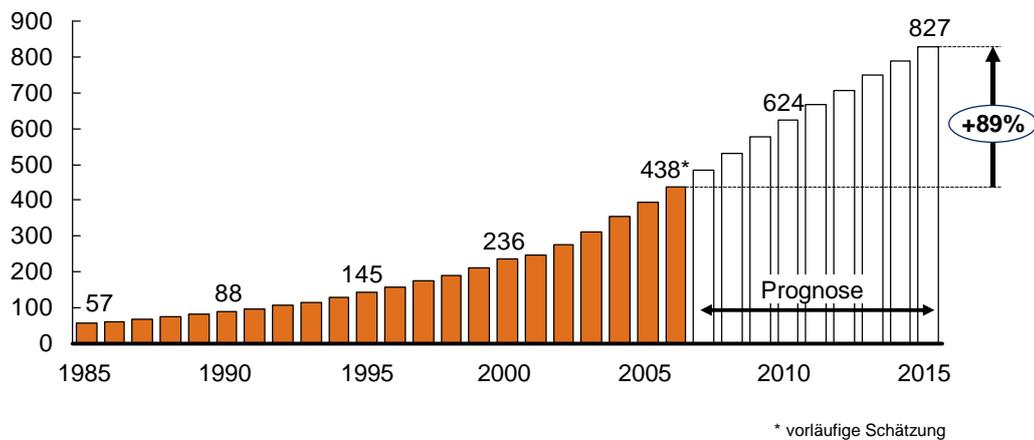
<sup>135</sup> Vgl. Hamburg Port Authority 2005, S. 12.

<sup>136</sup> Buss Capital (Hg.) 2006, S. 19.

alcontainer für bestimmte flüssige und trockene Massengüter hergestellt werden, ist von einer weiteren Erhöhung des Containeranteils am Gesamtumschlag auszugehen.

Lag das weltweite Containeraufkommen Mitte der achtziger Jahre noch bei etwa 50 Millionen TEU<sup>137</sup>, ist es bis 2006 um jährlich durchschnittlich 10 Prozent auf deutlich über 400 Millionen TEU angestiegen und es wird mit einer nahezu weiteren Verdoppelung des Umschlags bis 2015 gerechnet (siehe Abbildung 3-1).

in Millionen TEU (Standardcontainer)



Quelle: ISL 2007

Abbildung 3-1: Entwicklung des Welt-Containerumschlags bis zum Jahr 2015

Nicht so sehr die Wachstumsrate, sondern die daraus resultierende absolute Menge des Transportaufkommens führt dazu, dass Experten von der "größten Herausforderung ihrer Geschichte" für die Häfen sprechen, denen gravierende Veränderungen im "Wachstumsmarkt der Transport-, Verkehrs-, Logistik- und Distributionsdienstleistungen" bevorstünden.<sup>138</sup> Hiervon sind insbesondere die Häfen betroffen, die durch ihre Lage im Landesinneren wenige Ausweichmöglichkeiten z.B. durch zusätzliche Landgewinnung haben.

<sup>137</sup> Twenty-Foot Equivalent Unit: Standardmaß für einen ca. sechs Meter langen Container.

<sup>138</sup> Vgl. Beckmeyer 1997.

Da die zusätzliche Umschlagmenge nicht mehr vollständig über Produktivitätssteigerungen oder technologische Veränderungen aufgefangen werden kann, entsteht hoher zusätzlicher Flächen- und Finanzbedarf für den Hafenausbau.

Die Reeder richten sich bei der Festlegung von Schiffsgrößen und -typen nicht mehr nach den Zielhäfen, sondern diktieren den Hafenverwaltungen ihre Anforderungen bezüglich Infrastruktur, Fahrwassertiefen und Umschlaganlagen und -flächen. Schon der Auswahlprozess der Häfen und Schifffahrtsrouten bestimmen im Wesentlichen die positive bzw. negative Entwicklung der Seehäfen. Läßle beschreibt das Dilemma, in dem sich die Häfen derzeit befinden, wie folgt:

*"Passen sie [die Hafenverwaltungen] den Hafenausbau den jeweiligen neuen Anforderungen der Reeder an, dann sind sie mit überproportional steigenden Aufwendungen für die öffentliche Finanzierung von Infrastrukturen konfrontiert, denen in der Regel nur ein geringer regionalökonomischer Nutzen – im Sinne von Arbeitsplätzen und Wertschöpfung – gegenübersteht. Verweigern sie sich diesen Anforderungen, dann verlieren sie ihre Rolle als Mainport: d.h., sie werden von den großen Reedern nicht mehr angelaufen und fallen damit aus dem immer kleiner werdenden Kreis der Welthäfen heraus."*<sup>139</sup>

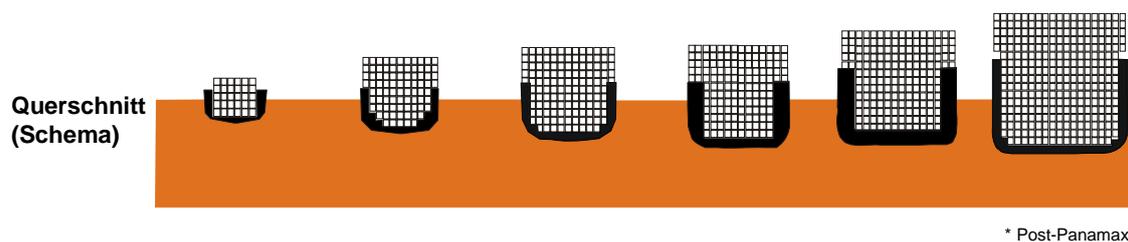
Der Infrastrukturausbau ist also einerseits eine *conditio sine qua non*, andererseits birgt er durch lange Vorlaufzeiten die Gefahr, dass Überkapazitäten entstehen, wenn z.B. eine Reederei dennoch einen alternativen Hafen wählt.

Hinzu kommt die Tatsache, dass die Reedereien ihre hohen Investitions- und Betriebskosten für immer größere Containerschiffe (siehe Abbildung 3-2) durch eine maximale Auslastung ihrer Schiffe, kurze Umschlag- und Liegezeiten und eine effiziente Abfertigung der Waren kompensieren müssen. Hingegen lebt die Hafenwirtschaft gerade von der Unterbrechung des Transports und der Übernahme zusätzlicher Prozessschritte der Wertschöpfungskette.

---

<sup>139</sup> Läßle 1994, S. 467.

Generation	1. (1968)	2. (1972)	3.-4. (1980)	5.* (1997)	6. (1999)	7. (2006)
Kapazität (TEU)	1.000	2.000	3.000-5.000	5.000-6.000	6.000-7.000	12.000
Länge (m)	180	225	275	325	345	400
Breite (m)	28	28	32,2	39,2-42	42,8	58
Tiefgang (m)	10	11,5	12,5	13,5	13-14,5	16



Quelle: HHM, JWP

Abbildung 3-2: Entwicklung Containerschiffsgrößen

Die wichtigsten Entscheidungskriterien der Reedereien für die Wahl eines Transportweges sind Kosten, Schnelligkeit (transit times) und die Zuverlässigkeit bei der Abwicklung.<sup>140</sup> Teilt man die Transportkette in den seeseitigen und landseitigen Transport (offshore/onshore transport), ist festzustellen, dass trotz der vergleichsweise deutlich geringeren Distanz die Einhaltung der Hauptziele am häufigsten an landseitigen Problemen scheitert. Eine mangelnde Umschlagproduktivität<sup>141</sup> oder Engpässe bei der schnellen Hinterlandanbindung über Straße oder Schiene, die häufig zu langen Staus und Wartezeiten führen, sind nur einige Beispiele hierfür.

Dies ist für die Häfen Chance und Herausforderung zugleich, um sich im Wettbewerb mit benachbarten Häfen zu behaupten. Es reicht also bei weitem nicht aus, nur die Umschlagkapazitäten an die neuen Anforderungen anzupassen. Damit die vollständige Logistikkette funktioniert und nicht an anderer Stelle ein neues "Nadelöhr" entsteht, muss

<sup>140</sup> Vgl. Notteboom 2006, S. 19 f.

<sup>141</sup> Vgl. dazu St. Galler Tageblatt vom 11.06.2005, "Völlig überladen": "Die Reeder machen Druck. Sie verlangen mindestens 35 Containerbewegungen pro Stunde und Kran. Branchenüblich sind deren 15 [...]."

ein ganzheitlicher Ansatz verfolgt werden, der neben dem Terminalausbau und einer funktionierenden Hinterlandanbindung auch ein breites Angebot an vor- und nachgelagerten Logistikdienstleistungen sowie eine gute Vernetzung der an der Transportkette beteiligten Akteure bietet.<sup>142</sup>

Einhergehend mit den steigenden Containermengen nimmt auch die Flächennachfrage der Logistikbranche und verwandter Dienstleistungen zu. Da diese wie bereits erwähnt zum Teil nicht mehr ortsgebunden sind, konkurrieren die Häfen im Wettbewerb um die Ansiedlung zusätzlicher dispositiver und komplementärer Funktionen im Rahmen der Logistik nicht nur untereinander, sondern vor allem mit Standorten im angrenzenden Binnen- bzw. Umland, die oft eine günstigere Tarifstruktur und bessere Flächenangebote aufweisen können.<sup>143</sup>

Ein weiterer Erfolgsfaktor ist die Qualität des Umfeldes. Dazu zählen neben einem attraktiven Wohn- und Freizeitangebot vor allem gute Kooperationsbeziehungen mit den Aus- und Weiterbildungseinrichtungen, die ein ausreichendes Angebot an qualifizierten Mitarbeitern sicherstellen müssen.

Schließlich ist auch noch zu berücksichtigen, dass die für die Stadtentwicklung verantwortlichen Planer zentral gelegene, extensiv genutzte oder brachgefallene Hafensareale für sich beanspruchen (siehe folgendes Unterkapitel). Zieht man alle diese Aspekte in Betracht, so wird deutlich, in welchem Spannungsfeld sich die Hafenstädte trotz oder gerade wegen der positiven Umschlagentwicklung in den nächsten Jahren bewegen werden.

### **3.2 Aktuelle Tendenzen und Zukunftsperspektiven für die Stadtentwicklung in Hafenstädten**

Bevor untersucht wird, warum gerade die innerstädtischen ehemaligen Hafensareale so sehr in das Blickfeld der Stadtplanung gerückt sind, sollen zunächst einige übergreifen-

---

<sup>142</sup> Vgl. dazu Dowd und Leschine 1990, S. 107–111: "There is a tendency to assume that if the terminal works at maximum efficiency, then the entire system benefits. According to our observations, it appears that maximizing terminal efficiency might only shift the bottlenecks to some other element within the system [...]."

<sup>143</sup> Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 1995b, S. 21 f. und Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 1995a, S. 83.

de, standortunabhängige Entwicklungen in den Städten aufgezeigt werden, die zum Teil widersprüchlich klingen: Einerseits ist eine Fortsetzung bzw. Verstärkung lang anhaltender Entwicklungen zu beobachten, andererseits vollzieht sich eine Umkehr bisheriger Prozesse.<sup>144</sup> Wie bereits erwähnt stellt Läßle den bislang zu beobachtenden "zentrifugalen und dezentralisierenden Tendenzen" eine zentripetale, also auf die Mitte der Städte fokussierte Entwicklungsrichtung gegenüber.<sup>145</sup>

Aus siedlungsstruktureller Sicht sind die letzten Jahrzehnte von einem doppelten Dekonzentrationsprozess gekennzeichnet. Überregional gesehen haben die Verdichtungsräume gegenüber ländlichen Regionen an Bedeutung verloren (Deurbanisierung). Innerhalb der Verdichtungsräume gibt es eine Schwerpunktverschiebung von den Kernstädten hin zum Umland (Suburbanisierung).<sup>146</sup> Dabei haben sich die ärmeren und reicheren, aber auch die älteren und jüngeren Bevölkerungsschichten immer weiter segregiert. Während die Abwanderung ins Umland vor allem bei jüngeren, einkommensstärkeren, erwerbstätigen Familien zu beobachten ist, bleiben vermehrt die älteren, einkommensschwachen, erwerbslosen Teile der Bevölkerung zurück, was in vielen Großstädten zu schmerzhaften Verlusten der Steuerkraft an das Umland geführt hat, da das Finanzsystem einwohnerbezogen ausgestaltet ist. Zusammen mit den sozialen Folgekosten dieser Entwicklung und der Tatsache, dass nach und nach auch Gewerbe, Handel und Freizeiteinrichtungen der Bewegung gefolgt sind, hat sich vielerorts eine Abwärtsspirale in Gang gesetzt.<sup>147</sup>

Gegen Mitte der neunziger Jahre hat eine komplementäre Entwicklung eingesetzt, die zu einer allmählichen Trendwende führt und den Innenstädten abermalig eine deutlich stärkere Bedeutung zuteil werden lässt.<sup>148</sup> Nach den Szenarien vom Ende der Städte wird wieder vermehrt von einer Renaissance der Städte gesprochen und es besteht "Hoffnung, dass Stadtmetropolen, insbesondere die Kernstädte von Stadtmetropolen ein privilegiertes Innovationsfeld der Wissens- und Kulturproduktion sowie Inkubatoren

---

<sup>144</sup> Vgl. Eichener 2000, S. 14.

<sup>145</sup> Vgl. Läßle 2003b, S. 61–65.

<sup>146</sup> Vgl. Läßle 2003b, S. 73.

<sup>147</sup> Vgl. Eichener 2000, S. 14 f.

<sup>148</sup> Vgl. Geppert und Gornig 2003, S. 411: Die überdurchschnittlich expandierende Beschäftigung in den Großstädten mit Zuwachsraten zwischen 8 und 10 Prozent wird vor allem getragen durch Finanz- und Beratungsdienste, Medien und Tourismus, für die das großstädtische Milieu offenbar gute Bedingungen bietet.

neuer, postindustrieller Arbeits- und Lebensformen sein werden."<sup>149</sup> Dazu muss es gelingen, im Wettbewerb mit anderen Standorten rechtzeitig die nachfolgend skizzierten *ökonomischen (1)* und *gesellschaftlichen (2)* Trends zu erkennen und daraus die richtigen städtischen Angebote abzuleiten.

(1) Ökonomische Trends:

Es ist unumstritten, dass die Globalisierung in vielen Wirtschaftszweigen traditionelle Standortbindungen aufgelöst und dazu geführt hat, dass Unternehmen "ihre Wertschöpfungsketten durch gezielte Fragmentierung und Dislozierung über Unternehmens-, Branchen- und Landesgrenzen hinweg" organisieren.<sup>150</sup> Gleichzeitig jedoch gilt es lokale Wettbewerbsvorteile zu nutzen, die auf der räumlichen Konzentration spezialisierter Fähigkeiten und Kenntnisse, Institutionen, Konkurrenten sowie verwandter Unternehmen und Kunden basieren.

*"Geographic, cultural, and institutional proximity leads to special access, closer relationships, better information, powerful incentives, and other advantages in productivity and innovation that are difficult to tap from a distance."*<sup>151</sup>

Auch die Überwindung räumlicher und zeitlicher Grenzen durch zunehmende Digitalisierung<sup>152</sup>, die vor allem durch das Internet ermöglicht wird, ist differenziert zu betrachten: Zwar lassen sich unzählige standardisierte und oft ungefilterte *Informationen* jederzeit und überall abrufen, nicht aber das kontextgebundene, implizite *Wissen*, welches nicht kodifizierbar ist, sondern nur durch direkte Kommunikation in einem gemeinsamen "kognitiven, kulturellen und sozialen Kontext" vermittelt werden kann.<sup>153</sup> Die urbanen Räume mit hoher ökonomischer, sozialer und kultureller Dichte bieten umfangreiche Möglichkeiten für Kooperationen und ein vielfältiges Netz an Dienstleistern. Zudem ist es für die Unternehmen vorteilhaft, durch die hohe Kommunikationsdichte mögliche Betriebsrisiken frühzeitig zu erkennen.

Der sich als Folge von Globalisierung und Digitalisierung vollziehenden Entgrenzung von Unternehmensstrukturen, Arbeitsorganisation und Lebenswelt steht also eine zuneh-

---

<sup>149</sup> Vgl. Läßle 2003b, S. 73.

<sup>150</sup> Vgl. Läßle 2003b, S. 67.

<sup>151</sup> Porter 1998, S. 90.

<sup>152</sup> Vgl. Cairncross 1997: "Tod der Entfernung".

<sup>153</sup> Vgl. Läßle 2003b, S. 70: "tacit/sticky knowledge".

mende Abhängigkeit von speziellen räumlichen bzw. urbanen Kontexten gegenüber. Eine Schlüsselfrage bei der Standortentscheidung von Unternehmen ist dabei ein ausreichendes Angebot an qualifizierten Arbeitskräften, welches wiederum die entsprechenden Qualifizierungseinrichtungen und attraktive Rahmenbedingungen für Wohnen und Freizeit voraussetzt. Dies begünstigt eine kumulative Wirkung zwischen Angebot und Nachfrage.<sup>154</sup>

## (2) Gesellschaftliche Trends:

Die Rückbesinnung auf die Stadtzentren und der damit einhergehende Flächenbedarf resultieren aus einer Reihe demographischer (quantitativer) und sozialstruktureller (qualitativer) Phänomene. Die Bevölkerungsdynamik, die sich aus Geburten, Sterbefällen und Wanderungen ergibt, gilt als eine der Haupttriebkräfte für gesellschaftliche Veränderungen.<sup>155</sup> Dabei muss zwischen einer Struktur- und einer Verhaltenskomponente unterschieden werden, die in unterschiedlichem Maße beeinflussbar sind: Das übergreifende Szenario eines Bevölkerungsrückgangs in Deutschland von 82,5 Millionen Einwohnern Ende 2005 auf nur noch 75,1 Millionen im Jahre 2050 in einem mittleren Szenario<sup>156</sup> lässt zwar einen Rückgang der Wohnflächennachfrage erwarten. Allerdings wird dies durch die parallel stattfindende Alterung der Gesellschaft<sup>157</sup> und die Verkleinerung der Haushalte<sup>158</sup> zumindest teilweise kompensiert, da diese Effekte neben der Verlagerung von berufsbezogener Arbeit in die Wohnung zu einem steigenden Wohnflächenkonsum pro Kopf beitragen. Zudem ist die Bevölkerungsentwicklung regional sehr unterschiedlich und es ist kein Widerspruch, dass sich parallel Wachstums- und Schrumpfsregionen herausbilden.<sup>159</sup> Diese Ausdifferenzierung und der Trend zu positiven Wanderungssalden in den großen Städten haben verschiedene sozialstrukturelle und vor allem qualitative Ursachen:

---

<sup>154</sup> Vgl. Läßle 2003b, S. 74.

<sup>155</sup> Vgl. Knoll et al. 2003, S. 22.

<sup>156</sup> Vgl. Statistisches Bundesamt 2003, S. 26 ff.: Die Bevölkerungszahlen variieren zwischen 68,5 Millionen bei einem positiven Wanderungssaldo von 100.000 und 80,0 Millionen bei einem Wanderungssaldo von 300.000 und jeweils mittlerer Lebenserwartung.

<sup>157</sup> Vgl. Scharp 2005, S. 7 f.: 2002 lag der Anteil Bevölkerung im Erwerbsalter (20- bis 65-Jährige) bei 51 Prozent, der Anteil der Menschen über 65 Jahre bei 14 Prozent. Für 2050 wird ein Rückgang der 20- bis 65-Jährigen auf 41 Prozent sowie ein Anstieg der Menschen über 65 Jahre 22 Prozent prognostiziert.

<sup>158</sup> Vgl. Scharp 2005, S. 6 f.: Zwischen 1991 und 2002 hat die Zahl der Haushalte in Deutschland um 10 Prozent zugenommen. Der Anteil der Ein- und Zwei-Personenhaushalte ist um jeweils 20 Prozent auf 70 Prozent in 2002 angestiegen und es wird mit einem weiteren Anstieg bis 2020 gerechnet.

<sup>159</sup> Vgl. Scharp 2005, S. 8 f.

Einerseits "scheinen die Triebkräfte, die die Suburbanisierung getragen haben, schwächer zu werden", da sich neue Haushaltstypen jenseits des typischen *Einfamilienhaus*-modells herausbilden. Die Familie mit Kindern als die zitierten "Triebkräfte" und klassischer Haushaltstypus macht statistisch nur noch 10 bis 15 Prozent der Haushalte aus und es ist eine zunehmende Pluralisierung der Haushaltstypen für Singles, Wohngemeinschaften oder kinderlose Doppelverdiener zu beobachten. Darüber hinaus setzt Wohneigentum langfristig kalkulierbares Einkommen voraus und schränkt die Mobilität der Nutzer ein. Beides steht im Kontrast zu den veränderten ökonomischen Rahmenbedingungen wie der Flexibilisierung des Arbeitsmarktes und den gestiegenen Anforderungen an die räumliche Flexibilität der Mitarbeiter.<sup>160</sup> Neue Lebensstilgruppen einer fragmentierten Gesellschaft fragen wieder urbanes Wohnen in attraktiven Lagen und unkonventionellen Raumangeboten bzw. Wohnformen nach.<sup>161</sup> Bei einer vom B.A.T.-Freizeit-Forschungsinstitut 2004/2005 durchgeführten repräsentativen Umfrage nannten 46 Prozent der Befragten einen "Wohnort der kurzen Wege" als vorrangigen Wunsch, jeder dritte Befragte wünschte sich "bezahlbaren Wohnraum in zentraler Lage".<sup>162</sup> Gerade für eine stark berufsorientierte und karriereorientierte Lebensweise werden "moderne Dienstleistungsstädte als Formen der Vergesellschaftung der privaten Haushalte" benötigt, die in ihrem städtischen Kontext eine ausreichende Infrastruktur für eine "Rundumversorgung" bereithalten.<sup>163</sup> Auf der Suche nach neuen innerstädtischen Angeboten für diesen Bedarf kommt es häufig zu einer Gentrifizierung,<sup>164</sup> also dem sukzessiven Vordringen kaufkraftstärkerer Bevölkerungsgruppen in zuvor vernachlässigte oder sozial schwächere Teilräume, wo sie einen Modernisierungsprozess einleiten und die ursprüngliche Bevölkerung verdrängen. Diese Entwicklung kann ungesteuert stattfinden, wird aber gerade in ehemaligen Gewerbe- und Hafenarealen vielerorts auch bewusst stimuliert und geplant. Dabei ist neben einer guten Infrastruktur (z.B. Erreichbarkeit, Bildungseinrichtungen, Nahversorgung) das Freizeitangebot ein entscheidender Schlüsselfaktor für die Attraktivität und Akzeptanz der Quartiere.<sup>165</sup> Aufgrund des parallel zu beobachtenden

---

<sup>160</sup> Vgl. Siebel 2006, S. 44–47.

<sup>161</sup> Vgl. Eichener 2000, S. 15.

<sup>162</sup> Vgl. Opaschowski 2005, S. 179.

<sup>163</sup> Vgl. Siebel 2006, S. 46 f.

<sup>164</sup> Vgl. Blasius und Dangschat 1990, S. 11–34 und Dangschat und Friedrichs 1988, S. 9–15.

<sup>165</sup> Eine kritische Reflexion, ob diese Entwicklung, die gerade im Rahmen vieler Hafenrevitalisierungsprojekte zu beobachten ist, tatsächlich attraktiv und wünschenswert ist, folgt in Kapitel 4.2.

gesellschaftlichen Trends zu einer Freizeitorientierung entscheidet das Angebot an Freizeiteinrichtungen darüber, ob sich die innerstädtischen Areale im Wettbewerb mit den Urban Entertainment Centers im Umland behaupten können.<sup>166</sup>

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass ökonomische Strukturveränderungen zu neuen Flächenpotenzialen und -bedarf im Inneren der Städte führen, die zusätzlich durch demographische und sozialstrukturelle Einflussfaktoren verstärkt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die bereits erwähnten regionalen Unterschiede auch innerhalb einzelner Teilräume auftreten, was zu dem Phänomen gleichzeitiger Leerstände und Flächenknappheit für Wohn- und Gewerbenutzungen führen kann. Daher wäre es zu kurz gegriffen, für die zukünftige Planung einfach die vorhandenen Flächenangebote und -nachfrage zu saldieren. Vielmehr ist neben dem eigentlichen Nutzungsangebot die spezifische Qualität der Angebote zu differenzieren und entscheidendes Kriterium bei der Standortwahl:

*"Im Konkurrenzkampf auf dem Markt der Standorte werden sich nur die Städte behaupten können, die ein vielfältiges Angebot an Lagen mit jeweils besonderer Atmosphäre und einem eigenständigen Gesicht anbieten können."<sup>167</sup>*

Daher fällt gerade den vielen ehemaligen Hafenarealen aufgrund ihrer attraktiven Wasserlage eine besonders wichtige Rolle in der Stadtentwicklung zu. Oft sind diese Gebiete die letzten innenstadtnahen Flächenreserven, die prädestiniert sind für die so häufig schlagwortartig genannten Ziele der Stadtentwicklung wie Nachhaltigkeit, Nutzungsmischung, Innenentwicklung, Stadt der kurzen Wege oder kompakte Stadt.<sup>168</sup> Vielfach handelt es sich außerdem aus den zuvor aufgeführten Gründen um gut vermarktbarere Flächen, die sich zumeist auch noch in kommunalem Eigentum befinden und sich somit vergleichsweise gut in einen neuen "Lebenszyklus" überführen lassen.

---

<sup>166</sup> Vgl. Eichener 2000, S. 15 f.

<sup>167</sup> Freie und Hansestadt Hamburg 2005c, S. 15.

<sup>168</sup> Vgl. Schubert 1998, S. 211.

### 3.3 Veranschaulichung am Beispiel der "Metropole Hamburg – Wachsende Stadt"

Die zuvor beschriebenen Prognosen der Hafen- und Stadtentwicklung lassen sich am Beispiel Hamburgs nachvollziehen. Bevor auf beide Themenbereiche gesondert eingegangen wird, folgt zunächst eine kurze Vorstellung und Bewertung des den einzelnen Handlungsfeldern übergeordneten Leitbildes "Metropole Hamburg – Wachsende Stadt", welches im Sommer 2002 verabschiedet wurde.<sup>169</sup>

In (selbst-)bewusster Abgrenzung zu dem gegenwärtigen Tendenz schrumpfender Städte und Regionen sowie der Diskussionen über die "Grenzen des Wachstums"<sup>170</sup> hat der Hamburger Senat seine Politik auf Wachstum ausgerichtet und dazu vier Ziele formuliert: 1. Ausbau der Metropolfunktion, regional und international, 2. überdurchschnittliches Wirtschafts- und Beschäftigungswachstum, 3. Erhöhung der Einwohnerzahl sowie 4. Sicherung der Lebensqualität und der Zukunftsfähigkeit der Stadt.

Um Hamburg im internationalen Standortwettbewerb der Regionen erfolgreich zu positionieren, wird eine clusterorientierte Wirtschaftspolitik verfolgt, die eine Konzentration auf eine begrenzte Zahl von Wachstumsbranchen vorsieht, in denen Netzwerke zwischen Unternehmen, Hochschulen sowie sonstigen Forschungs- und Bildungseinrichtungen weiterentwickelt werden sollen. Als Kompetenzfelder wurden Life Science (Bio- und Medizintechnik und Gesundheitswesen), Nanotechnologie, IT- und Medien, Luftfahrt, Hafen und Logistik, China sowie regenerative Energien definiert.<sup>171</sup>

Neben dem *quantitativen* steht vor allem ein *qualitatives* Wachstum im Mittelpunkt. Das Augenmerk wird daher ausdrücklich nicht nur auf Wirtschaft und Handel, sondern auch auf weiche Standortfaktoren wie Lebensqualität, Ästhetik, Kultur und Natur gerichtet.<sup>172</sup> Damit soll sichergestellt werden, dass Hamburg mit seiner im Großstadtvergleich geringen Einwohnerdichte seine besondere Qualität als "Grüne Metropole am Wasser" erhalten und ausbauen kann.<sup>173</sup> Um das Leitbild zu operationalisieren, wurden aus den vier

---

<sup>169</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2002. Im Juli 2003 wurde eine Fortschreibung des Leitbildes veröffentlicht (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2003c).

<sup>170</sup> Vgl. Meadows, Meadows und Randers 1972 und Meadows, Meadows und Randers 2006: Bericht des Club of Rome und 30-Jahre-Update.

<sup>171</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2003c, S. 38–55

<sup>172</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2002, S. 10.

<sup>173</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2003c, S. 20.

strategischen Zielen acht Handlungsfelder definiert, die die Schwerpunkte der Politik bestimmen sollen (siehe Abbildung 3-3).

Diese grundsätzlichen Festlegungen wurden weitgehend ohne Beteiligung der Bevölkerung "top-down" vom Hamburgischen Senat unter Ole von Beust als Grundsatzprogramm verabschiedet. Erst im weiteren Verlauf wurde die Bevölkerung beteiligt: Neben einem internetbasierten Ideenwettbewerb, an dem sich ca. 500 Teilnehmer mit über 4.000 Ideen beteiligten, fanden Vortrags- und Diskussionsveranstaltungen statt.<sup>174</sup> Während das Leitbild inzwischen sehr viel Unterstützung vor allem aus der Wirtschaft erhalten hat, bleibt die Frage, wie gut das "verordnete Leitbild" in der Bevölkerung verankert ist.<sup>175</sup> Um die Öffentlichkeit zu mobilisieren und die Umsetzung der übergeordneten Ziele erlebbar zu machen, wurden fünf Leitprojekte definiert: Dazu zählen der "Sprung über die Elbe", der eine Neuausrichtung der Stadtplanung<sup>176</sup> auf den Süden Hamburgs vorsieht (siehe Kapitel 3.3.2), "Sportstadt Hamburg", "Metropole des Wissens", "Welcome to Hamburg"<sup>177</sup> und "Kulturmetropole Hamburg".

Nachdem die Oppositionsparteien des CDU-Senats im Vorfeld der nächsten Bürgerschaftswahlen im Jahr 2008 bereits ergänzende bzw. alternative Konzepte vorgestellt hatten, hat der aktuelle Senat im Sommer 2007 selbst eine Erweiterung der Leitbildstrategie vorgenommen und darin wesentliche Aspekte der unterschiedlichen Leitbildansätze aufgegriffen. Die Grün-Alternative Liste (GAL)<sup>178</sup> hatte anstelle der "Wachsenden Stadt" das Leitbild der "Kreativen Stadt" in Anlehnung an Richard Florida gefordert,<sup>179</sup> die SPD dem aktuellen Leitbild einen eher nach innen gerichteten und auf sozialen Ausgleich bedachten Slogan der "Menschlichen Metropole" gegenübergestellt. Die aktuelle Strategie wurde durch eine gezielte Talentstrategie ergänzt, mit deren Hilfe neben der Ansiedlung von Unternehmen besonders die Gewinnung von Gründern und kreativen Köpfen

---

<sup>174</sup> Z.B. "Vision Tours" mit dem Ziel, von anderen Städten und Regionen zu lernen (Öresund-Region, Wien, Toronto und Barcelona) und "Forum Wachsende Stadt" mit der Fragestellung, wie das Leitbild erlebbar gemacht werden kann und wie die Themenfelder priorisiert werden können.

<sup>175</sup> Vgl. Petrin 2005, S. 15.

<sup>176</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2007a: Parallel zu der Umsetzung der Leitbildstrategie wurde Anfang 2007 der Entwurf für ein räumliches Leitbild vorgestellt, welches vom Landesplanungsamt in der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt in Auftrag gegeben wurde. Darin werden Maßstäbe und Anregungen für ein neues raumplanerisches Konzept Hamburgs als europäische Metropole des 21. Jahrhunderts formuliert und zur Diskussion gestellt.

<sup>177</sup> Das Projekt zielt auf die verstärkte Zuwanderung aus dem In- und Ausland und die Ansiedlung neuer Unternehmen.

<sup>178</sup> Die GAL ist in Hamburg zugleich der Landesverband von Bündnis 90/Die Grünen.

<sup>179</sup> Vgl. Florida 2004.

aus dem In- und Ausland gelingen soll. Dazu sei es notwendig, die Stärken Hamburgs besser nach außen zu vermarkten und die Technologiebasis zu verbessern. Zudem sollen die Bemühungen verstärkt werden, die heimischen Talente zu fördern und in Hamburg zu halten.<sup>180</sup>

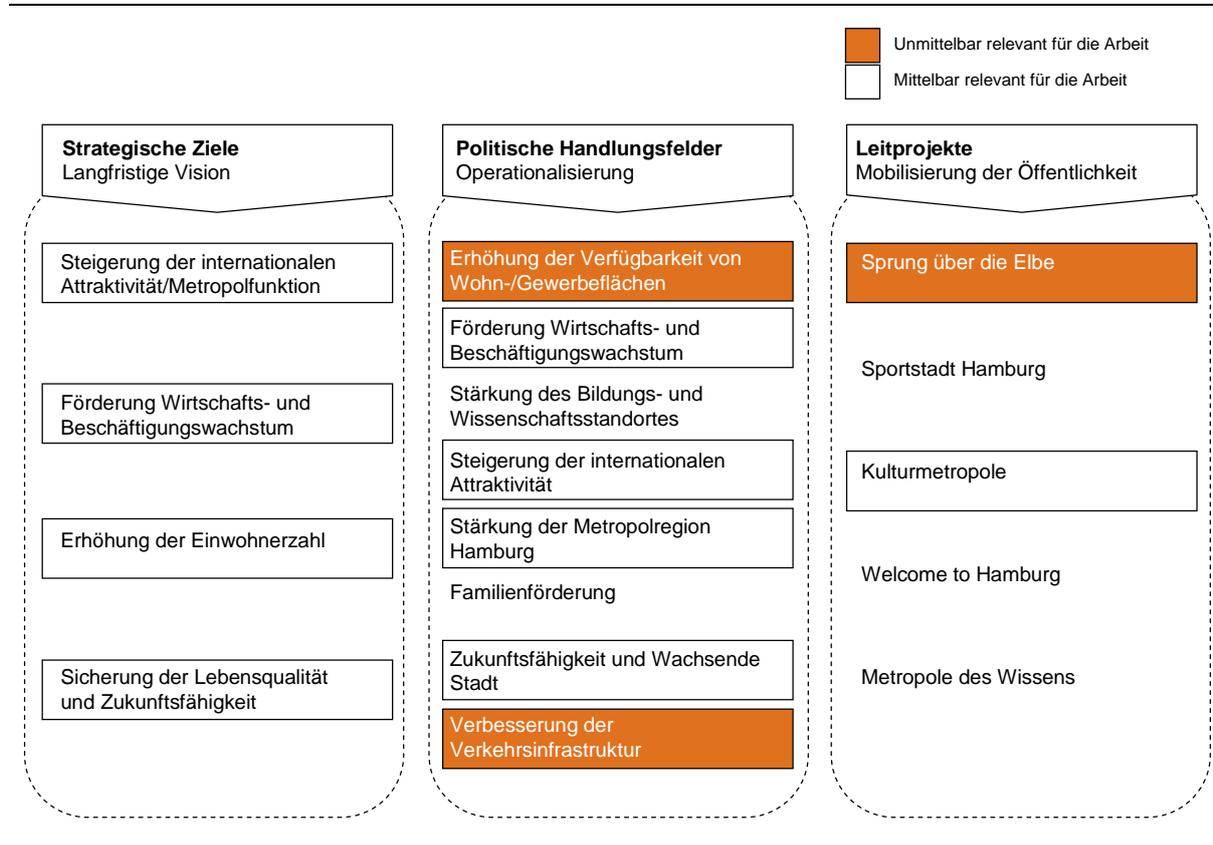


Abbildung 3-3: Ziele, Handlungsfelder und Leitprojekte des Leitbildes "Metropole Hamburg – Wachsende Stadt"

Insgesamt ist ein Übergang zu einer stärkeren Angebotsorientierung zu beobachten, die zur Erreichung der vier übergreifenden Ziele beitragen soll. Daher werden in der Fortschreibung des Leitbildes die Verfügbarkeit von Wohnbau- und Gewerbeflächen, eine Verbesserung des Flächenmanagements und die Förderung des Wohnangebots allen anderen Schwerpunktthemen *als Voraussetzung* für Wachstum vorangestellt, anstatt nur auf eine bereits vorhandene Nachfrage zu *reagieren*.<sup>181</sup>

<sup>180</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2007c.

<sup>181</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2003c, S. 3 und S. 20.

Eine Untersuchung von Nachfrage und Angebot führt zu mehrdeutigen Erkenntnissen: Mit 1,74 Millionen Einwohnern hat Hamburg den höchsten Bevölkerungsstand seit 1974 erreicht. Bis 2020 wird ein weiterer Anstieg auf 1,81 Millionen Einwohner erwartet,<sup>182</sup> eine kürzlich veröffentlichte Studie rechnet sogar mit einem Überschreiten der 2-Millionen-Grenze bis zum Jahr 2040.<sup>183</sup> Allerdings darf dies nicht über die Tatsache hinwegtäuschen, dass immer noch mehr Umlandabwanderungen als -zuflüsse stattfinden, was lediglich durch verstärkte Zuwanderung aus anderen Regionen und aus dem Ausland kompensiert wird.<sup>184</sup> Die Handelskammer ging 2003 von einem zusätzlichen jährlichen Wohnflächenbedarf von 161 Hektar aus, dem laut Flächennutzungsplan aus dem Jahr 1997 rund 460 Hektar an zukünftigem Wohnbauland gegenüberstünden. Auch für Gewerbeflächen gibt es einen hohen Flächenbedarf, den die Handelskammer mit jährlich 76 bis 105 Hektar beziffert hat. Derzeit seien zwar 140 Hektar kurzfristig verfügbar, die jedoch ungleich auf die Bezirke verteilt sind und in Zuschnitt und Lage nicht immer der Nachfrage entsprechen. Es fehlen vor allem größere, zusammenhängende Flächen gerade für Logistik- und Großhandelsimmobilien mit guter Anbindung an das Autobahn- und Schienennetz sowie an den Hafen.<sup>185</sup> So schreibt auch der erste Bürgermeister Ole von Beust in einer Bewertung des Leitbildes:

*"Hamburg ist ein Stadtstaat in engen Grenzen. Doch Wachstum ist möglich, denn Hamburg verfügt über genügend Flächen. Über die HafenCity hinaus liegen in Hamburg 53 Konversionsflächen mit insgesamt mehr als 400 Hektar [...]. Auch ohne Verdichtung hätten wir in Hamburg also eigentlich genug Platz; aber nur eigentlich, denn die Flächen sind nicht verfügbar. Im Wege stehen dem überzogene Erwartungen der Eigentümer über mögliche Grundstückserlöse und zum anderen das Planrecht."<sup>186</sup>*

Wohnungsengpässe und Leerstände, Gewerbeflächenmangel und Freiflächen existieren zeitgleich nebeneinander. Eine rein quantitative Flächenbilanz reicht also nicht aus.

---

<sup>182</sup> Vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2004, S. 2.

<sup>183</sup> Vgl. Bomsdorf und Babel 2005, S. 29–46.

<sup>184</sup> Vgl. LBS 2005, S. 11.; vgl. auch Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2007, S. 34: Im Jahr 2005 gab es einen positiven Wanderungssaldo von ca. 10.000 zusätzlichen Einwohnern. 46 Prozent des Zuwachses stammen auf dem übrigen Bundesgebiet, 20 Prozent aus dem europäischen Ausland (größtenteils aus Polen) und 34 Prozent aus dem außereuropäischen Ausland.

<sup>185</sup> Vgl. Handelskammer Hamburg 2003, S. 38, S. 71 f. und S. 84.

<sup>186</sup> von Beust 2004, S. 26 f.

Vielmehr ist die Qualität der Flächen entscheidend: Um die Anziehungskraft Hamburgs gerade für junge, begabte Menschen und für neue Unternehmen weiter auszubauen, müssen vorsorglich attraktive Angebote in besonderen Lagen sowie gute Rahmenbedingungen geschaffen werden. So betrachtet dient das Leitbild neben dem Verweis auf tatsächliche Flächenangebote und -nachfrage ebenso als Marketinginstrument, welches Optimismus und eine Aufbruchstimmung auf den verschiedenen Wirkungsebenen (regional, national, international) vermitteln soll. Vermehrte Berichte über die "Boomtown Hamburg"<sup>187</sup>, eine bessere Wahrnehmung im Ausland und ein starker Anstieg der Tourismuszahlen sind erste Indikatoren für den Erfolg der gewählten Strategie.

### 3.3.1 Zukünftige Rolle des Hamburger Hafens für die Metropolregion

Vor diesem Hintergrund des übergeordneten Leitbildes entwickelt sich der Hamburger Hafen, der als zweitgrößter europäischer Hafen hinter Rotterdam und achtgrößter Hafen weltweit unumstritten einen wesentlichen Standortfaktor für Hamburg darstellt. Eine der großen Herausforderungen wird neben Sicherung und Ausbau der Marktanteile in einem verschärften Wettbewerb mit den übrigen Nordrangehäfen<sup>188</sup> eine Planung sein, die gleichzeitig eine wachsende Stadt *und* einen wachsenden Hafen ermöglicht, anstatt beides zu Gegensätzen werden zu lassen. Bevor jedoch im Weiteren konkreter auf mögliche Zielkonflikte von Stadt und Hafen eingegangen wird, soll zunächst ein Überblick über den Hamburger Hafen, seine aktuelle Marktstellung und Zukunftsaussichten erfolgen.

Grundsätzlich ist zwischen dem Hafen als Wirtschaftscluster<sup>189</sup> und dem Hafen als Imageträger bzw. Alleinstellungsmerkmal der Stadt in einer zunehmenden Städtekonzurrenz zu unterscheiden. Während die meisten Hamburg-Besucher, aber auch viele Hamburger den Hafen als spektakuläre Kulisse und touristische Attraktion für

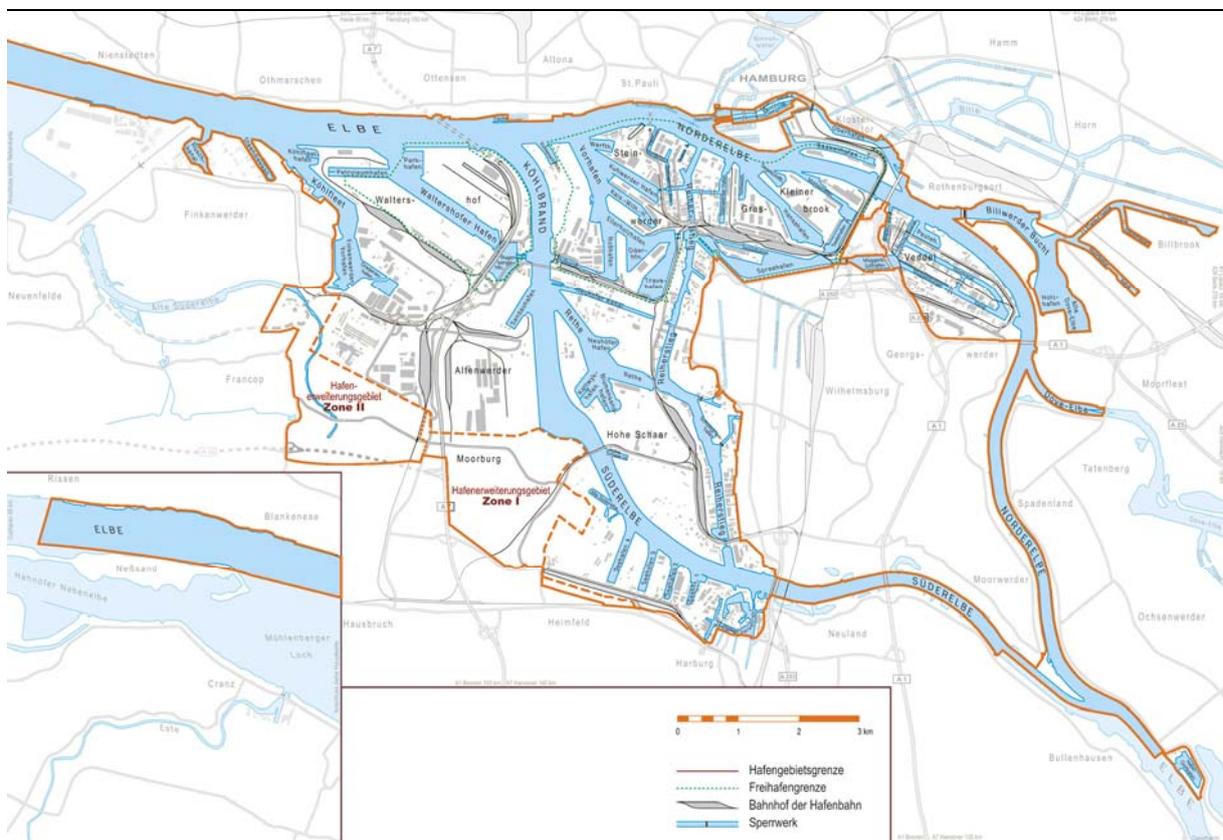
---

<sup>187</sup> Vgl. Der Stern, Jg. 2006, Nr. 20: "Boomtown Hamburg – Die Weltstadt am Wasser begeistert Touristen, Architekten und Unternehmen"; vgl. auch Der Spiegel Jg. 2007, Nr. 34: "Vergesst London und Paris! Europas coole Städte sind Amsterdam, Barcelona, Dublin, Kopenhagen, Tallinn und Hamburg"; vgl. auch Financial Times Deutschland, Sonderbeilage vom 29.08.2007: "Hamburg – Investieren. Profitieren. Leben: Rankämpfen an die Großen der Welt".

<sup>188</sup> Zu den Nordrangehäfen zählen Antwerpen, Bremische Häfen (Bremen und Bremerhaven), Hamburg und Rotterdam, die alle in den nächsten Jahren zusätzliche Containerterminals errichten. Zudem ist in Wilhelmshaven mit dem Jade-Weser-Port ein Tiefwasser-Containerterminal geplant.

<sup>189</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2003c, S. 50–52.

Barkassenrundfahrten und Hafengeburtstage kennen und wertschätzen, ist vielen die ökonomische Bedeutung nicht bewusst.<sup>190</sup> Die meisten Stadtpläne Hamburgs enden noch immer unmittelbar südlich der Norderelbe und der Hafen – teilweise als intransparentes, autarkes Großsystem wahrgenommen – wird häufig als der "achte Bezirk" bezeichnet, obwohl sich das Stadtgebiet in sieben Bezirke gliedert und der Hafen zu den Bezirken Hamburg-Mitte und Harburg gehört.<sup>191</sup> Das Hafengebiet umfasst inklusive des Hafenerweiterungsgebietes eine Fläche von derzeit 7322 ha, was etwa einem Zehntel des Hamburger Stadtgebietes oder anders ausgedrückt 10.000 Fußballfeldern entspricht (siehe Abbildung 3-4).



Quelle: HPA

Abbildung 3-4: Übersichtskarte Hafen Hamburg

Die Bruttowertschöpfung des Hamburger Hafens betrug 2005 in Hamburg rund 11,5 Milliarden Euro und trägt damit zu gut 14 Prozent zur gesamten Hamburger Brutto-

<sup>190</sup> Vgl. Petrin 2005, S. 6.

<sup>191</sup> Vgl. Interview Bürgervertreter/Politik (S611) und Interviews Hafenernehmer (H201 und H203).

wertschöpfung bei.<sup>192</sup> In Summe sind in der Hamburger Metropolregion<sup>193</sup> etwa 156.000 Arbeitsplätze direkt und indirekt vom Hafen abhängig, von denen ca. 100.000 auch ihren Wohnort in Hamburg haben.<sup>194</sup> Die Diskussionen darüber, ob sich der Hafen aufgrund von Produktivitätssteigerungen mehr und mehr zu einer "Containerschleuse" entwickelt,<sup>195</sup> für die viel Fläche für vergleichsweise wenig Arbeitsplätze konsumiert wird, sind kontrovers. Die Vertreter des Hafens verweisen vor allem auf den deutlichen Zuwachs bei der indirekten Beschäftigung, z.B. bei Logistikfirmen, die Kritiker hingegen betonen den Arbeitsplatzabbau in der Hafenindustrie und in der Hafenwirtschaft im engeren Sinne.<sup>196</sup>

Nimmt man die Umschlagentwicklung als wesentliche Kennzahl, waren die letzten Jahre für den Hamburger Hafen sehr erfolgreich und die Prognosen bis 2015 und darüber hinaus lassen auf eine Fortsetzung dieser Entwicklung schließen. Von 1990 bis 2006 hat sich der Güterumschlag von rund 61 auf 135 Millionen t mehr als verdoppelt. Bis 2015 wird ein weiterer deutlicher Anstieg bis auf rund 222 Millionen t erwartet (siehe Abbildung 3-5). Hauptanteil an diesen hohen Wachstumsraten hat der Containerumschlag, der 1990 noch 2,0 Millionen TEU betrug, sich bis 2006 auf 8,9 Millionen TEU mehr als vervierfacht hat und für den bis 2015 ein weiterer Anstieg bis auf 18,1 Millionen TEU vorhergesagt wird.<sup>197</sup> Eine im April 2007 vorgelegte und vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beauftragte Studie geht sogar von einem weiteren Anstieg auf ca. 28 Millionen TEU im Jahr 2025 aus.<sup>198</sup>

Gründe für diese positive Entwicklung sind die bereits in Kapitel 3.1 beschriebenen Zuwächse des weltweiten Transportaufkommens, an denen Hamburg nicht zuletzt durch seine vorteilhafte wirtschaftsgeografische Lage besonders partizipiert. Der Hafen liegt strategisch günstig zwischen Nord- und Ostsee mit guter Anbindung an die osteuropäi-

---

<sup>192</sup> Vgl. Planco Consulting (Hg.) 2006, S. 15.

<sup>193</sup> Die Metropolregion Hamburg umfasst neben dem Hamburger Stadtgebiet acht niedersächsische und sechs schleswig-holsteinische Landkreise mit insgesamt 4,3 Millionen Einwohnern.

<sup>194</sup> Vgl. Planco Consulting (Hg.) 2006, S. 6 f.

<sup>195</sup> Vgl. Läßle 2000.

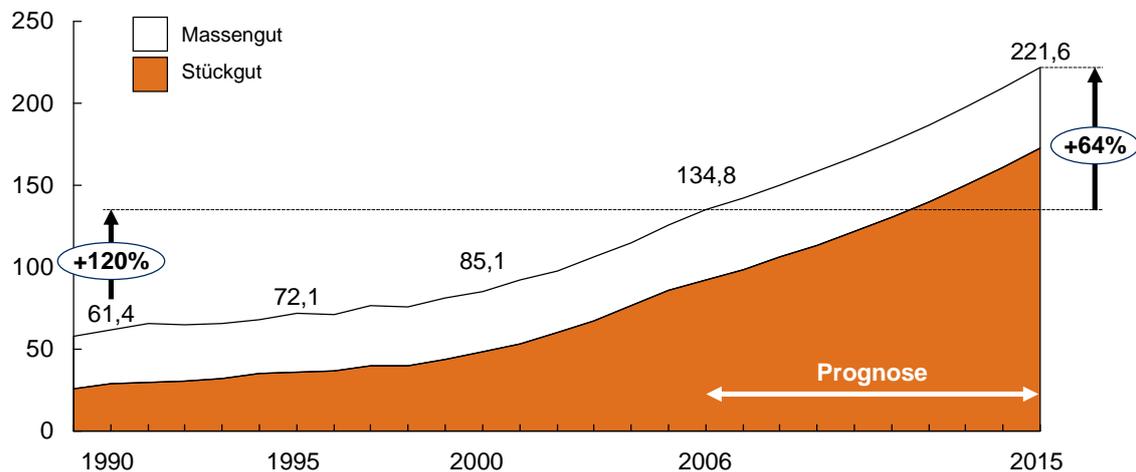
<sup>196</sup> Vgl. Welt am Sonntag vom 11.09.2005: "Hafenfirmen sorgen für mehr Beschäftigung": Zwischen 2001 und 2004 erfolgte ein Anstieg der indirekt hafenabhängigen Beschäftigung (z.B. bei Logistikunternehmen) um 24 Prozent, gleichzeitig musste die hafenbezogene Industrie einen Rückgang von 5 Prozent, die Hafenwirtschaft im engeren Sinne um 4 Prozent verzeichnen. Hauptgrund dafür war neben Produktivitätssteigerungen weitere Verschiebungen vom konventionellen und arbeitsplatzintensiveren Stückgutumschlag zum Containerumschlag.

<sup>197</sup> Vgl. Hamburg Port Authority 2005, S. 10 und S. 22 f.; vgl. auch Hafen Hamburg Marketing e.V. 2007.

<sup>198</sup> Vgl. Planco Consulting (Hg.) 2007, S. 70.

schen Märkte und kann vor allem von der aktuellen Wachstumsdynamik Ostasiens und Osteuropas profitieren. Nachdem in den letzten Jahren vor allem der Umschlag mit China, Russland und Polen angestiegen ist, wird für die Zukunft auch ein verstärkter Güteraustausch mit Indien erwartet.<sup>199</sup> Ein weiterer wesentlicher Vorteil Hamburgs gegenüber den übrigen Nordrangehäfen ist das hohe sogenannte Loco-Aufkommen von ca. 30 Prozent, d.h. fast ein Drittel der in Hamburg umgeschlagenen Waren werden auch in der Metropolregion produziert, verarbeitet oder verbraucht.<sup>200</sup> Schließlich ist es für die Reedereien attraktiv, einen Hafen anzusteuern, der weit im Hinterland und damit näher an den Zielmärkten liegt. Grund hierfür sind die deutlich geringeren Kosten für den seeseitigen gegenüber dem landseitigen Transport (Kostenfaktor 1:5).<sup>201</sup>

in Mio. t



Quelle: HPA

Abbildung 3-5: Gesamtumschlag im Hamburger Hafen 1990 bis 2015

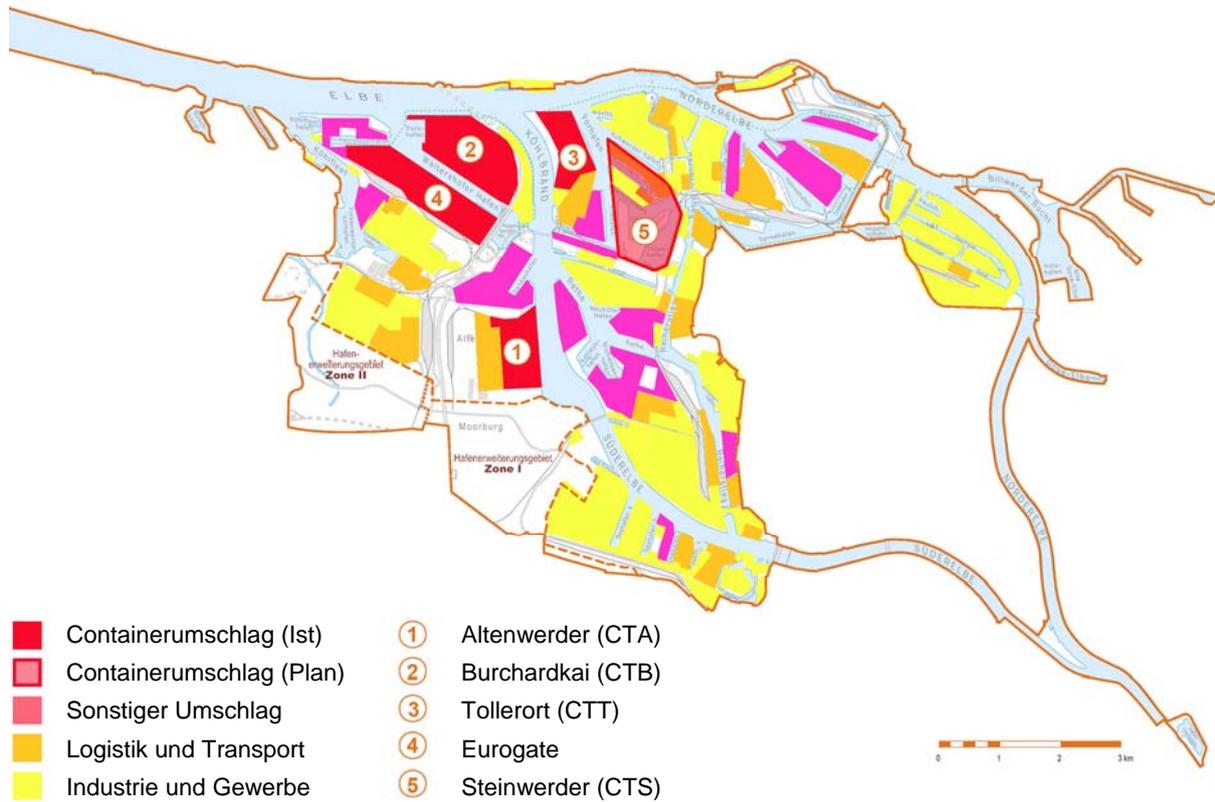
Führt man sich vor Augen, dass eine Verdoppelung des Umschlags in Zukunft aufgrund der absoluten Menge nicht mit einer Verdoppelung in der Vergangenheit zu vergleichen ist, ist leicht nachvollziehbar, dass die Umschlagkapazitäten der vorhandenen Terminals trotz weiterer Flächenoptimierungen und modernster Umschlagtechnik in einigen Jahren erschöpft sein werden. In Hamburg geht man davon aus, dass dies etwa 2010 der Fall

<sup>199</sup> Vgl. Dücker 2006, S. 3 f.

<sup>200</sup> Vgl. Hamburg Port Authority 2005, S. 14.

<sup>201</sup> Vgl. Zukunft Elbe (Hg.) 2006, S. 9.

sein wird und man danach einen neuen Terminal im Mittleren Freihafen Steinwerder sowie in einer späteren Ausbaustufe zusätzlich Flächen des Hafenerweiterungsgebietes in Moorburg benötigen wird.<sup>202</sup> Anders als in den europäischen Wettbewerbshäfen, wo durch Landgewinnung aus dem Meer Hafenerweiterungsfläche geschaffen werden kann, ist im Stadtstaat Hamburg für eine Expansion des Hafens über die Grenzen des Hafengebietes hinaus kein Platz.<sup>203</sup>



Quelle: HPA

Abbildung 3-6: Flächennutzungen im Hamburger Hafengebiet

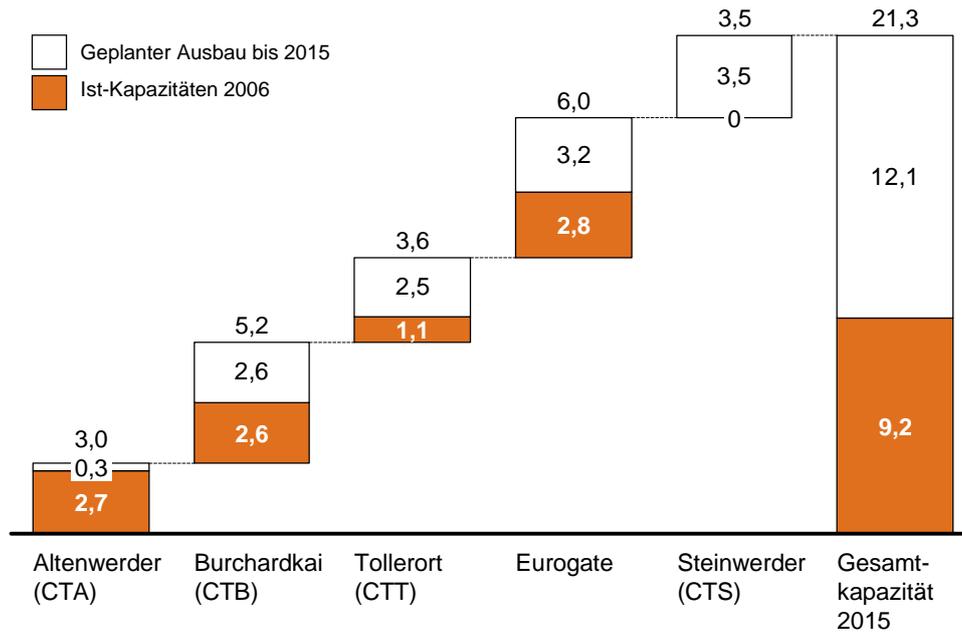
Um weiter wettbewerbsfähig zu bleiben, sind in den nächsten Jahren gravierende Investitionen in den Ausbau sowie in die Instandhaltung der Hafeninfrastruktur erforderlich. Der Wirtschaftssenator rechnet bis 2015 mit einem Investitionsvolumen von ca. 2,9 Milliarden Euro allein für die Infrastruktur, von denen rund 1,3 Milliarden Euro aus

<sup>202</sup> Vgl. Die Welt vom 18.05.2005: "Moorburger wehren sich gegen Hafen-Pläne": Moorburg wurde bereits 1982 im Rahmen des Hafenentwicklungsgesetzes als Hafenerweiterungsgebiet ausgewiesen. In dem Zusammenhang wurden Investitionen in Neu- oder Umbauten verboten bzw. nur mit Ausnahmegenehmigung der Wirtschaftsbehörde möglich.

<sup>203</sup> Vgl. Hamburg Port Authority 2005, S. 29 ff.

Haushaltsmitteln und 0,6 Milliarden Euro von der Hamburg Port Authority bereitgestellt werden. Der Fehlbetrag von rund 1,0 Milliarden Euro wird zu einem großen Teil durch die geplante Teilprivatisierung der HHLA aufgebracht.<sup>204</sup> Ein erheblicher Anteil des Investitionsvolumens kommt durch den Ausbau der Containerterminals zustande (Abbildung 3-7).

in Mio. TEU (Standardcontainer)



Quelle: Uldall 2007, HHLA, Eurogate

Abbildung 3-7: Kapazitäten der Containerterminals und geplanter Ausbau

Aber nicht nur die Anpassung der Umschlaganlagen an das steigende Transportaufkommen ist kostenintensiv und zeitkritisch. Inzwischen werden längst auch die Probleme und Begleiterscheinungen der Umschlagentwicklung thematisiert. Für die Unstimmigkeiten zwischen einigen Hafenunternehmen, der Hafenverwaltung und den Fachbehörden gibt es mehrere Gründe. Neben den Konfliktthemen im Zusammenhang mit den Planungen der Stadtentwicklung und dem Sprung über die Elbe betreffen die Herausforderungen insbesondere (1) organisatorische Veränderungen, (2) eine gute wasserseitige Erreichbarkeit, (3) eine schnelle Hinterlandanbindung und (4) ausreichende Flächenangebote für Betriebsverlagerungen sowie vor- und nachgelagerte Logistikdienstleistungen.

<sup>204</sup> Vgl. Uldall 2007, S. 1 f.

(1) Im Oktober 2005 wurde die bisherige Hafenverwaltung, die auf mehrere Ämter verteilt war, in ein eigenständiges Unternehmen als Anstalt öffentlichen Rechts ausgegliedert. Die neu gegründete Hamburg Port Authority (HPA) soll koordinierter, schneller, effizienter und vor allem kundenfreundlicher agieren können ("One face to the customer"). Aufgrund der Größe der neuen Organisation mit über 1.500 Mitarbeitern und eingefahrener Routinen aus den Jahren vor der Umstrukturierung wird es allerdings einige Zeit beanspruchen, bis die Neuausrichtung erfolgreich abgeschlossen ist.<sup>205</sup>

(2) Eine weitere Herausforderung stellt die seeseitige Erreichbarkeit des Hafens dar. Gegenwärtig müssen sich Schiffe mit mehr als 12,5 Metern Tiefgang nach den Gezeiten richten und können den Hamburger Hafen nur in einem sehr begrenzten Zeitfenster erreichen. Damit auch die neueren Generationen von Containerschiffen mit einem Tiefgang von bis zu 13,5 Metern und einer Stellplatzkapazität von über 8.000 TEU den Hafen tideunabhängig ansteuern können, ist nach dem letzten Ausbau von 1999 eine weitere Elbvertiefung um etwa einen Meter dringend notwendig.<sup>206</sup> Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hat es zähe Auseinandersetzungen mit Umweltschützern und dem Land Niedersachsen gegeben, das eine Gefährdung der Deichsicherheit befürchtet. Eine weitere Implementierungshürde stellen die erheblichen Finanzierungskosten dar, wobei der außerhalb des Hamburger Staatsgebietes liegende Streckenanteil in die Zuständigkeit des Bundes fällt.<sup>207</sup> Bei einem Verzicht auf die Fahrrinnenanpassung drohen jedoch erhebliche Umschlageinbußen, da Reeder auf andere Nordseehäfen ausweichen könnten. Dies könne nach Auffassung des Hamburger Wasser- und Schifffahrtsamtes mittelfristig eine Abwärtsspirale verbunden mit erheblichen Arbeitsplatzverlusten in Gang setzen. Ausbleibende Umsätze führten dazu, dass zukünftige Infrastrukturinvestitionen z.B. im Terminalausbau nicht mehr finanziert werden und sich so die Wettbewerbsfähigkeit weiter verschlechtern könne.<sup>208</sup>

(3) Ebenso dringend erforderlich ist der zeitgerechte Ausbau der Hafenbahn und des Straßennetzes, um trotz der drastisch steigenden Umschlagzahlen eine reibungslose

---

<sup>205</sup> Vgl. Interview Wirtschaftsvertretung (H310) und Interview Hafenunternehmen (H201).

<sup>206</sup> Dies ist auch vor dem Hintergrund des Wettbewerbs infolge des Ausbaus in Wilhelmshaven (JadeWeserPort) und Bremerhaven zu sehen; zudem hat die letzte Fahrrinnenanpassung einen deutlichen Umschlaganstieg erzeugt: Lag das durchschnittliche jährliche Wachstum zwischen 1992 und 1998 noch bei 7,7 Prozent, wurden nach der Elbvertiefung 1999 regelmäßig Wachstumsraten über 10 Prozent erzielt.

<sup>207</sup> Vgl. Hamburger Abendblatt vom 16.06.2006: "Hafenboom – wie lange geht das noch gut?".

<sup>208</sup> Vgl. Projektbüro Fahrrinnenanpassung beim Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg (Hg.) 2007, S. 17.

Hinterlandanbindung sicherstellen zu können. Rund ein Drittel der Seegüter wird über die Schiene weitertransportiert, was heute bereits 190 Güterzügen täglich entspricht. Für 2015 wird mit einem täglichen Güterzugaufkommen von ca. 400 Zügen gerechnet, welches über das heute in Teilen marode stadteigene Hafennetz rollen wird. Neben der Ertüchtigung der Gleise ist zudem eine weitere Querung der Süderelbe erforderlich.<sup>209</sup> Ähnlich zugespitzt stellt sich die Lage für den Lkw-Verkehr dar. Zur Entlastung des Wirtschaftsverkehrs in Ost-West-Richtung wird von der Wirtschaft dringend die sogenannte Hafenuferspange (HQS) als Verbindung von Autobahn A 1 und A 7 gefordert. Da mit einer Realisierung nicht vor 2013 zu rechnen ist, schlägt eine 2006 veröffentlichte Studie des Hamburger Industrieverbandes weitere kurzfristige Maßnahmen wie eine elektronische Verkehrsführung zur Verkehrsflussoptimierung vor.<sup>210</sup>

(4) Neben einer guten Einbindung in die Verkehrsnetze erweist sich schließlich der Flächenengpass im Hafen zunehmend als Problem. Insbesondere die Suche nach adäquaten Ersatzflächen für Unternehmen, die wie z.B. im Bereich Mittlerer Freihafen wegen des geplanten Terminalneubaus verlagert werden müssen, gestaltet sich aus Sicht der betroffenen Hafenunternehmen zu zögerlich.<sup>211</sup> Die fehlende Planungssicherheit hemmt die Unternehmen, anstehende Investitionen in die Zukunft des Standortes vorzunehmen. Noch folgenschwerer war der Entschluss eines Unternehmens im Frühjahr 2005, nach erfolglosen Verhandlungen über einen Alternativstandort innerhalb Hamburgs seinen Rohstoffumschlag in einen anderen Hafen zu verlegen.<sup>212</sup>

Neben Betriebsverlagerungen führt die hohe Nachfrage der stark wachsenden Logistikbranche und verwandter Dienstleister zu zusätzlichem Flächenbedarf. Laut Hafenentwicklungsplan sei die "oberste Maxime eines zukunftsfähigen Flächenmanagements im Hafen [...], die knappen Hafenumflächen dauerhaft und effizient für Hafenzwecke zu nutzen." Vor dem Hintergrund, dass für Logistikzwecke gut erreichbare, oftmals größere zusammenhängende Flächen benötigt werden, die im östlichen Teil des Hafengebietes nur bedingt vorzufinden sind, erscheint hier eine differenziertere Betrachtung geboten,

---

<sup>209</sup> Vgl. Hamburg Port Authority 2007a; vgl. auch Kapitel 6.2.3.

<sup>210</sup> Vgl. Industrieverband Hamburg e.V. 2006, vgl. auch Kapitel 6.2.3.

<sup>211</sup> Vgl. Interview Hafenunternehmen (H201).

<sup>212</sup> Vgl. Die Welt vom 03.05.2005: "Affinerie düpiert Port Authority. Kupferproduzent verlagert Konzentrationsumschlag nach Brunsbüttel und attackiert Behörde"; vgl. auch Die Welt vom 04.05.2005: "SPD geht auf Distanz zum Konzept 'Sprung über die Elbe'": Dem Senat fehle ein Konzept, wie mit Industrieunternehmen in Hamburg umzugehen sei.

für welche Nutzungen zwingend eine räumliche Nähe zum Umschlag oder sogar ein Wasseranschluss erforderlich ist. Gerade die Ansiedlung von Kontraktlogistikanbietern sollte und bräuchte z.B. nicht unbedingt im unmittelbaren Hafengebiet erfolgen. Statt eines pauschalen Festhaltens an Hafenflächen um jeden Preis sollte zwischen "hafenwirtschaftlichem und stadtstrukturellem Nutzen" abgewogen werden.<sup>213</sup> Um ausreichende Flächenangebote für den Logistiksektor bereitstellen zu können, müssen zukünftig verstärkt auch Flächen außerhalb des Hafens und in der Metropolregion aktiviert werden. Gleichzeitig ist jeweils zu prüfen, in welchen Bereichen Nachverdichtungen bestehender Nutzungen möglich sind. Mit der Gründung einer Logistik-Initiative hat der Hamburger Senat beschlossen, die Logistikbranche als wirtschaftlichen Schwerpunkt zu unterstützen. Grundlage für die Entscheidung war eine Studie, die bis 2015 ein zusätzliches Potenzial von 14.000 Arbeitsplätzen und 6 Milliarden Euro Wertschöpfung ermittelt hat.<sup>214</sup>

### **3.3.2 Der "Sprung über die Elbe" als städtebauliches Leitprojekt – Entwicklungssachse von der HafenCity bis nach Harburg**

Für eine erfolgreiche Positionierung der Metropolregion im Standortwettbewerb muss im Sinne des Hamburger Leitbildes neben der Weiterentwicklung des Hafens auch die Verfügbarkeit von Flächen für Wohnen und Gewerbe deutlich verbessert werden.<sup>215</sup>

Es besteht eine gegenseitige Abhängigkeit zwischen einer attraktiven Wirtschafts- und Beschäftigungspolitik, die Nachfrage nach Wohnraum erzeugt, und einer Stadtentwicklung, die entsprechende Angebote bereitstellt. Dieses Wachstum solle sich gesteuert, nachhaltig und Ressourcen schonend vollziehen. Hamburg solle sich auf seine Lage am Wasser besinnen und an beiden Seiten der Elbe wachsen. Es sei wichtig, dass Groß-Hamburg-Gesetz von 1937<sup>216</sup> auch mental zu vollziehen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass das Bevölkerungswachstum vor allem südlich der Elbe im Bezirk Harburg stattfindet:

---

<sup>213</sup> Petrin 2005, S. 3.

<sup>214</sup> Vgl. Regionomica GmbH 2005.

<sup>215</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2002, S. 24.

<sup>216</sup> Gegenstand des "Gesetzes über Groß-Hamburg und andere Gebietsbereinigungen" war die Eingemeindung der zuvor selbständigen Städte Altona/Elbe, Harburg-Wilhelmsburg, Wandsbek und Bergedorf.

*"Schauen Sie sich mal die Bilder an, die von Hamburg in dieser Stadt hängen – in den Büros, vielleicht auch privat. Am unteren Bildrand ist immer die Elbe. Aber Hamburg ist nicht nordelbisch. Seit 1937 fließt die Elbe durch Hamburg – Wilhelmsburg, Harburg und der ganze Süderelberaum gehören auch zu Hamburg."<sup>217</sup>*

Schon im Leitbild werden der Rekultivierung alter Hafen- und Industriegebiete eine besondere Attraktivität für Investoren attestiert.<sup>218</sup> Nachdem bereits am Nordufer der Norderelbe (HafenCity, Perlenkette) und am Südufer der Süderelbe (Harburger Binnenhafen) sukzessive die Wasserfronten in das städtische Gefüge eingebunden werden, soll der Fokus vermehrt auf städtebauliche Projekte zwischen den beiden bisherigen Entwicklungspolen im Norden und im Süden der Stadt gerichtet werden, um diese langfristig stärker miteinander zu verknüpfen.

Mit dem "Sprung über die Elbe" wird ein überdurchschnittliches Wachstum von Wohnen und Arbeiten auf den Elbinseln des Stromspaltungsgebietes entlang der Achse Hamburger Stadtzentrum – Wilhelmsburg – Harburg angestrebt, welches die Ziele des Leitbildes exemplarisch verwirklichen soll. Nach einer Zukunftskonferenz, die von Mai 2001 bis Anfang 2002 unter dem Titel "Wilhelmsburg – Insel im Fluss – Brücken in die Zukunft" in mehreren, zu großen Teilen ehrenamtlich tätigen Arbeitsgruppen Perspektiven für die größte europäische Flussinsel erarbeitet hat,<sup>219</sup> folgte die Hamburger Olympiabewerbung, die trotz der Absage im April 2003 eine spürbare Aufbruchstimmung in der Stadt erzeugt hat. Mit der Idee, die Sportstätten auf dem Kleinen Grasbrook, also südlich der Norderelbe zu errichten, ist dieser Teil Hamburgs vielen Hamburgern erstmals ins Bewusstsein gerückt.

---

<sup>217</sup> Peiner 2003, S. 2 und S. 10; vgl. auch Interview Hafenunternehmen (H206).

<sup>218</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2002, S. 62.

<sup>219</sup> Die Ergebnisse sind in einem Weissbuch zusammengefasst worden (vgl. Zukunftskonferenz Wilhelmsburg 2002).



Quelle: Landesbetrieb für Geoinformation und Vermessung

Abbildung 3-8: Satellitenbild Stromspaltungsgebiet

Im Juli 2003 fand eine Internationale Entwurfswerkstatt statt, in der eine Reihe von Ideen und Gestaltungsvorschlägen für die Zukunft der Elbinseln entwickelt wurden. Darauf aufbauend stellte die damalige Behörde für Bau und Verkehr Ende 2003 einen ersten Rahmenplan vor, der im Anschluss von der Handelskammer und dem Wirtschaftsverein für den Hamburger Süden in einem eigenen Konzept weiter konkretisiert wurde. Schließlich wurde im April 2005 ein von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt überarbeitetes Rahmenkonzept für den Sprung über die Elbe vom Senat beschlossen und im Dezember 2005 auch von der Hamburgischen Bürgerschaft verabschiedet.



Quelle: BSU; Rahmenkonzept: BRT Architekten, Hamburg

Abbildung 3-9: Rahmenkonzept Sprung über die Elbe

Als planerischer und zeitlicher Bezugsrahmen für die städtebauliche Vision werden 2013 auf den Elbinseln zeitgleich eine internationale Gartenschau (IGS) und eine internationale Bauausstellung (IBA) stattfinden, die "ein Zukunftsbild für das Leben in der Großstadt von morgen" entwerfen sollen.<sup>220</sup> Das ehrgeizige Ziel besteht darin, sich den städtischen Herausforderungen des 21. Jahrhunderts wie Umlandabwanderungen, Verkehrsprobleme, Integration und Bildungsnotstand sowie Aufhebung der Funktionstrennung zwischen Arbeiten, Wohnen und Freizeit zu stellen. Diese Zukunftsthemen der Metropolenentwicklung sollen in einen Zusammenhang mit dem "Wandel im Hafen", dem "Wandel der Elbinseln" und dem "Wandel in Hamburg" gebracht werden.<sup>221</sup> Aufgrund der besonderen Insellage und der Tatsache, dass der Hafen als "wesentlicher Bestandteil der Wachstumsstrategie" in seinen östlichen Grenzbereichen sowie im Bereich Harburger Binnenhafen von den städtischen Entwicklungsperspektiven unmittelbar berührt ist,<sup>222</sup> legt nahe, dass ein neues Miteinander zwischen der Stadt- und der Hafenplanung gefunden werden muss:

*"An die Stelle eines Verständnisses von 'Hafen oder Stadt' muss ein solches von 'Hafen und Stadt' treten. Dieser Wahrnehmungswechsel ist ein unverzichtbarer Wegbegleiter, wenn Hamburg, die Elbinseln und der Hafen ihre spezifischen Entwicklungschancen im internationalen Wettbewerb der Metropolen wirklich ausschöpfen wollen. Das verlangt sicherlich auch neue Formen der Verständigung – gewissermaßen einen neuen 'Stadtvertrag', der das Austarieren der unterschiedlichen Interessen und Erwartungen an diesen komplexen Stadtentwicklungsprozess garantiert."<sup>223</sup>*

Unter welchen Prämissen ein verträgliches Nebeneinander funktionieren könnte und ob es in den einzelnen Teilbereichen vorstellbar wäre, selbst produzierende Arbeitsstätten wieder stärker in ein städtisches Umfeld einzubetten, wird im Weiteren näher zu untersuchen sein.

Zunächst soll jedoch der Frage nachgegangen werden, was der "Sprung über die Elbe" für Hamburg bedeutet und welche Impulse dazu geführt haben, ihn zum Politikziel zu

---

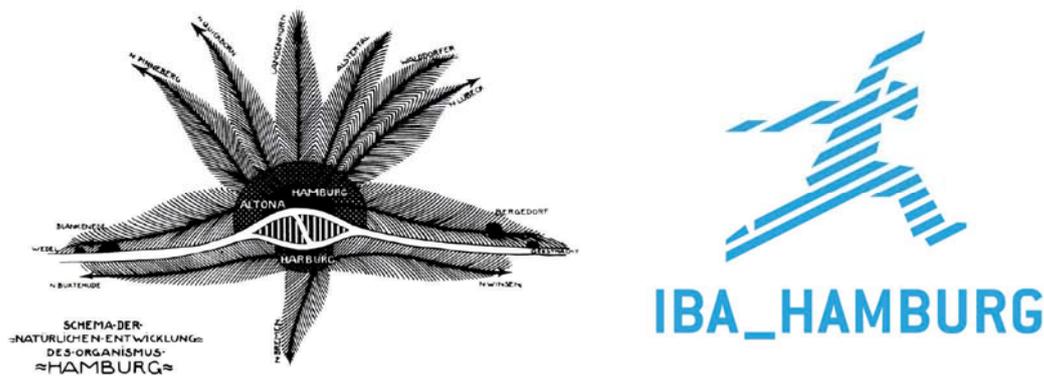
<sup>220</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2005c, S. 9.

<sup>221</sup> Vgl. Walter 2005, S. 72.

<sup>222</sup> Vgl. Hamburg Port Authority 2005, S. 56.

<sup>223</sup> Freie und Hansestadt Hamburg 2005c, S. 10.

erheben: Das räumliche Gefüge der Stadt wurde bisher maßgeblich durch den Fächerplan Fritz Schumachers<sup>224</sup> aus den zwanziger Jahren geprägt, welcher sich durch einen punktaxialen Aufbau auszeichnet. Vom Zentrum ausgehend werden entlang der Korridore des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) städtebauliche Entwicklungsachsen ausgebildet, die weit in das Hinterland<sup>225</sup> reichen und an den jeweiligen Endpunkten Entlastungsorte bzw. Nebenzentren ausbilden. Die Achsenzwischenräume sollen dabei als dünn besiedelte Landschaftsräume erhalten bleiben (siehe Abbildung 3-10).<sup>226</sup>



Quelle: BSU, IBA Hamburg GmbH

Abbildung 3-10: Fächerplan von Fritz Schumacher (1920) und Logo der IBA 2013 (2007)

Doch nicht nur die nach außen gerichteten Entwicklungsachsen, auch die von Schumacher vorgesehene Funktionsbestimmung für das Stromspaltungsgebiet hat lange Zeit für eine "stadtplanerische Missachtung" der Elbinseln gesorgt. Obwohl Schumacher selbst in den zwanziger Jahren ein Wohnquartier auf der Veddel errichten ließ, postulierte er eine klare funktionale Trennung: Gewohnt wird auf der (höher gelegenen, trockenen) Geest, gearbeitet auf der (tieferen, nicht sturmflutsicheren) Marsch.<sup>227</sup> Mit dieser Festlegung rückten die Elbinseln aus städteplanerischer Sicht ins Abseits, was durch die Verkehrsplanung und die Flächennutzungspläne der siebziger Jahre noch untermauert wurde. Stark frequentierte Verkehrstrassen, eine fehlende Anbindung an das Stadtzent-

<sup>224</sup> Ehemaliger Oberbaudirektor der Freien und Hansestadt Hamburg (1869 bis 1947).

<sup>225</sup> Mit dem Hinterland sind die Hamburg umgebenden Landkreise der heutigen Metropolregion gemeint. Dazu zählen z.B. die Kreise Harburg, Stade, Herzogtum Lauenburg, Stormarn und Pinneberg.

<sup>226</sup> Durch den Bau verschiedener Großsiedlungen nach dem Zweiten Weltkrieg (z.B. Steilshoop, Osdorfer Born und Mümmelmannsberg), die nicht auf die Achsen bezogen wurden, wurde das idealtypische Raumordnungsmodell bereits verwässert.

<sup>227</sup> Vgl. Plagemann 2004, S. 35.

rum und immer großmaßstäbliche Industrie- und Gewerbenutzungen bei gleichzeitigem Arbeitsplatzabbau setzten eine Abwärtsspirale in Gang und ließen den Flussinseln ein bis heute negatives Image zuteil werden. Das Gebiet hatte bislang "vornehmlich die Lasten der unmittelbaren Hafennachbarschaft und der Transitfunktion für die gesamte Stadt getragen", während die gleichzeitig vorhandenen stadtstrukturellen Potenziale wie die eigentlich einmalige Wasserlage der Insel, teilweise unberührte Naturräume im Süden der Insel und eine physisch betrachtet zentrale Lage innerhalb Hamburgs weitgehend verkannt wurden.<sup>228</sup> Durch den "Sprung über die Elbe" soll sich ein maßgeblicher Richtungswechsel in der Stadtentwicklungspolitik vollziehen, der das auf die Ränder ausgerichtete Achsenmodell Schumachers durch eine stärkere "Fokussierung auf die Mitte" ergänzt<sup>229</sup> und den Flussraum mit den Elbinseln wieder zum Ort urbaner Entwicklungen werden lässt.<sup>230</sup>

Was hat diesen Umdenkprozess ausgelöst und welche Herausforderungen und Barrieren gehen mit ihm einher? Es gibt drei Impulse, die zu einem neuen Bewusstsein für den Süden Hamburgs geführt haben:<sup>231</sup>

(1) Der Hafen hat sich infolge der verschiedenen Maßstabssprünge westwärts verlagert, da einerseits die kleinteiligen Hafenbecken am östlichen Hafenrand für moderne Umschlaganlagen ungeeignet sind, andererseits durch den alten Elbtunnel an den Landungsbrücken eine unüberwindbare Barriere für die heutigen Containerschiffe mit großem Tiefgang existiert. Unabhängig davon, ob sich zukünftig aus einer gesamtstädtischen Perspektive weiterhin hafen- oder auch stadtbezogene Nutzungen eignen, bleibt festzustellen, dass das sehr heterogene Nutzungsspektrum von intakten Betrieben über intensivere Nutzungen bis hin zu vollständigen Brachflächen Handlungsbedarf bietet.

(2) Gleichzeitig hat sich der Druck für eine ernsthafte Auseinandersetzung mit den Problemen der Elbinseln noch einmal verschärft. Die verschiedenen Ausbaumaßnahmen der Hafeninfrastruktur, vor allem die Planung einer Hafenquerspange, stellen erhebliche zusätzliche Herausforderungen für die Wilhelmsburger dar.<sup>232</sup> Zudem besteht die Not-

---

<sup>228</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2005c, S. 9.

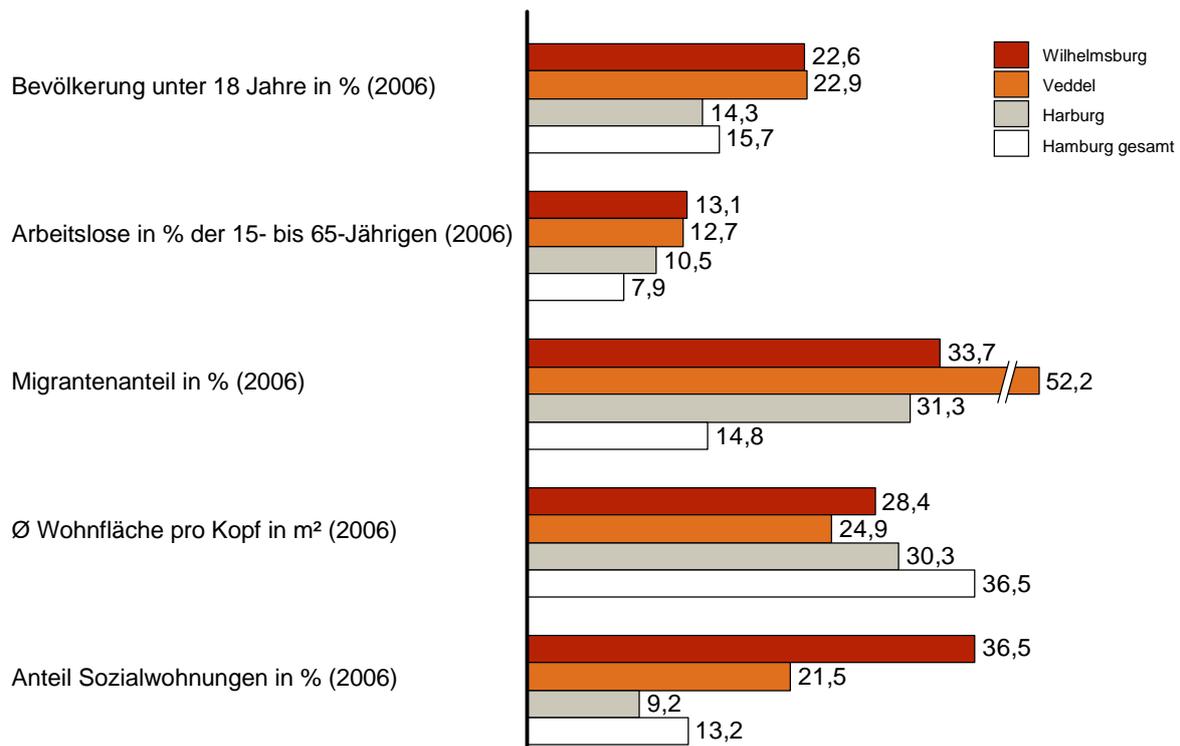
<sup>229</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2005c, S. 10;

<sup>230</sup> Vgl. Süddeutsche Zeitung vom 17.08.2007: "Das Märchen von der schönen Stadt. IBA und IGS: Wie Hamburg den Stadtteil Wilhelmsburg sanieren und veredeln will".

<sup>231</sup> Vgl. Petrin 2005.

<sup>232</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2005c, S. 9 f.

wendigkeit, einer zunehmenden Segregation innerhalb der Stadt entgegenzuwirken, die durch eine einseitige Konzentration auf den Norden der Stadt und insbesondere die HafenCity entsteht. Ein im Vergleich zum übrigen Hamburger Stadtgebiet überproportional hoher Arbeitslosen- und Migrantenanteil sind Beispiele für das derzeit fehlende städtische Gleichgewicht (Abbildung 3-11).



Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

Abbildung 3-11: Sozialdaten ausgewählter Stadtteile im Hamburger Süden

(3) Schließlich liefert die expansive Politik mit ihrer Wachstumsstrategie einen entscheidenden Impuls, der im Zusammenwirken mit den beiden zuvor beschriebenen Aspekten das Augenmerk auf die Elbinseln lenkt. Dabei ist losgelöst von der Frage, ob dieser Impuls ein künstliches Instrument ist oder Reaktion auf eine tatsächliche hohe Flächen- nachfrage, festzustellen, dass Momentum für Veränderungen erzeugt wird. Nicht zuletzt sind Großereignisse wie die IBA/IGS im Jahr 2013 und die Olympischen Spiele, um

deren Austragung sich Hamburg weiter bewerben wird, Ausdruck einer Festivalisierungsstrategie, die den Sprung über die Elbe vorantreiben könnte.<sup>233</sup>

Auch die geplante neue Zuordnung Wilhelmsburgs zum Bezirk Hamburg-Mitte statt wie bisher zum Bezirk Hamburg-Harburg unterstützt nach Aussage des Hamburger Senats den Sprung über die Elbe.<sup>234</sup> Allerdings gibt es hierzu auch kritische Stimmen aus Wilhelmsburg und Harburg, die die räumliche Neugliederung als "Vordringen des Nordens" entsprechend der Nachfrageentwicklung interpretieren, ohne sich hinreichend mit dem bereits Vorhandenen auseinanderzusetzen.<sup>235</sup>

Es bleibt abzuwarten, ob die drei beschriebenen Entwicklungsansätze ausreichen werden, um die Elbinseln tatsächlich einer positiven und nachhaltigen Entwicklung zuzuführen, da vom Senat durchaus widersprüchliche Signale ausgehen. Während einerseits in Aussicht gestellt wird, alle Kräfte zu bündeln, um mit der IBA modellhaft eine "lebenswerte Stadt der Zukunft" zu gestalten, wird andererseits angestrebt, auch den Flächenbedarf für Industrie, Gewerbe und Hafenerweiterung auf den Elbinseln zu decken. Zusätzlich werden die viel zitierten Potenziale durch die Verkehrsplanungen unterkariert und der Aufruf, sich von tradierten Denkmustern zu verabschieden, droht an Glaubwürdigkeit zu verlieren. Die Zielkonflikte, die sich an der räumlichen und institutionellen Schnittstelle zwischen Stadt und Hafen ergeben, werden im weiteren Verlauf der Arbeit zu analysieren sein, um daraus konzeptionelle Vorschläge abzuleiten.

---

<sup>233</sup> Vgl. Petrin 2005, S. 3; vgl. auch de Ruiter 2005, S. 42 f.

<sup>234</sup> Freie und Hansestadt Hamburg 2005g.

<sup>235</sup> Interview Investor/Projektentwickler (S515).



#### **4. Städtische Transformationsprozesse in Hafen- und Ufergebieten – Weltweite Déjà-Vus oder klare Erfolgsgeschichte?**

Ausgehend von der Feststellung, dass die hohe Nachfrage nach den der Stadt zugewandten Hafenrandgebieten auch in Zukunft weiter anhalten wird, soll der Blick im Folgenden auf die bereits realisierten bzw. in Umsetzung befindlichen Projekte gerichtet werden: Welche Antworten wurden bislang auf die Frage nach einer sinnvollen Nachnutzung ehemaliger Hafenareale gefunden? Ist es gerechtfertigt, diese Projekte pauschal als "worldwide urban success story"<sup>236</sup> zu bezeichnen oder gibt nicht der Eindruck sich vielerorts ähnelnder Vorhaben<sup>237</sup> auch Anlass zu Kritik? Eine Zwischenbilanz zum bisherigen Umgang mit dem Hafenrand im Rahmen von Revitalisierungsvorhaben und eine Bewertung der Projekterfolge bilden die Grundlage für die sich in Kapitel 5 anschließende Untersuchung, in welcher Form sich die Herausforderungen an der Schnittstelle zwischen Stadt und Hafen zukünftig ändern bzw. zuspitzen werden, wenn die Flächen zugleich von Stadtplanern *und* von der Hafenwirtschaft für sich reklamiert werden.

##### **4.1 Vorstellung der Handlungsfelder und Bewertungskriterien bisheriger Hafenrevitalisierungsprojekte**

Da in der Literatur bereits eine Reihe teils rein deskriptiver, eher unkritischer, teils komparativer und bewertender Fallstudien über Hafenrevitalisierungsvorhaben existiert, soll hier keine weitere Darstellung auf Einzelprojektebene erfolgen. Aufgrund der Vielzahl an Projekten (siehe Abbildung 4-1) sowie der hohen Komplexität und Mehrdimensionalität der einzelnen Vorhaben<sup>238</sup> stellt sich daher die Frage nach einer sinnvollen Aggregation der realisierten bzw. in der Umsetzung befindlichen Projekte zu bestimmten Typologien.

---

<sup>236</sup> Vgl. Breen und Rigby 1996.

<sup>237</sup> Vgl. Bruttomesso 1993, S. 11.

<sup>238</sup> Vgl. Tomerius und Preuß 2001, S. 14: "Interdisziplinäres Handlungsfeld mit komplexen Akteursbeziehungen"; vgl. auch Bruttomesso 2001, S. 42 ff.: "Complexity on the urban waterfront".

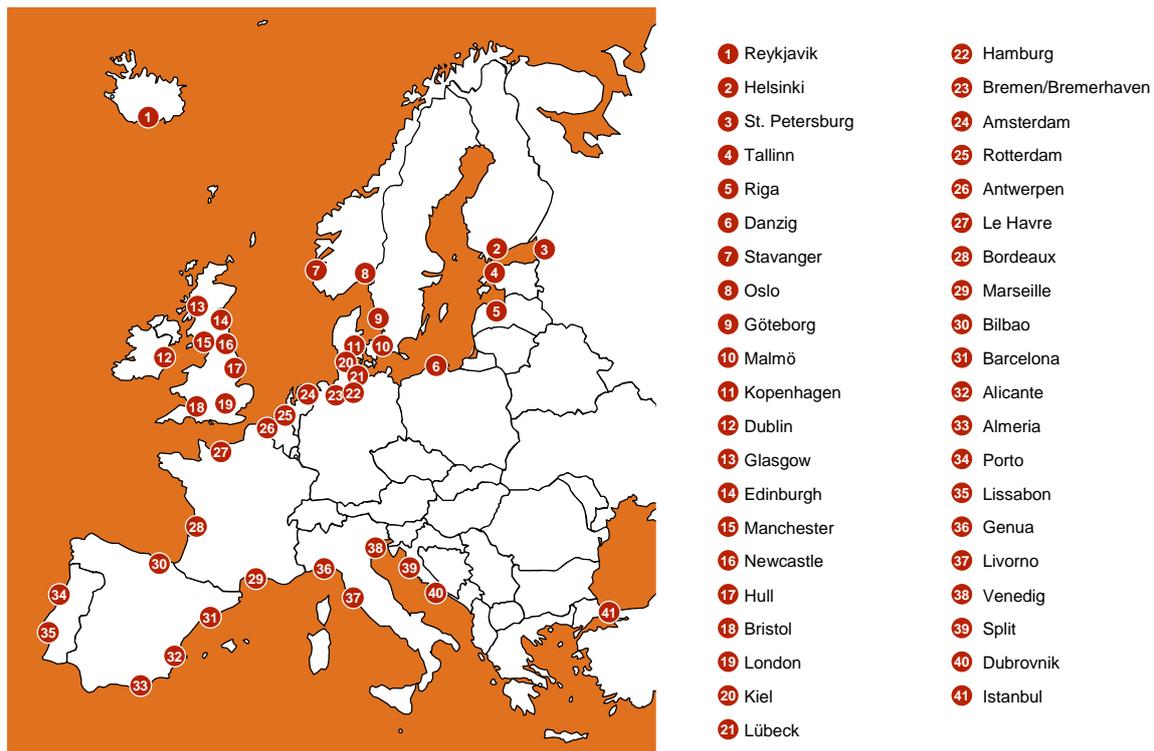


Abbildung 4-1: Übersichtskarte: Auswahl europäische Hafenrevitalisierungsprojekte <sup>239</sup>

Welche Typologisierungsart bietet sich an, um eine kritische Würdigung der Projekterfolge und -misserfolge vorzunehmen? Eine *geografische* Unterteilung nach Kontinenten bzw. Lage der Projekte scheint wenig sinnvoll, da es zwar durchaus lokale Unterschiede gibt, z.B. politisch-kulturelle Hintergründe, aber auch standortunabhängige Gemeinsamkeiten wie die Herausforderung einer guten Verkehrsanbindung. Auch eine *chronologische* Einteilung, wie sie z.B. von Schubert oder Shaw vorgenommen wird, die jeweils vier Generationen von Projekten unterscheiden, erscheint hier nicht sinnvoll. Beginn und Ende der einzelnen Generationen sind kaum exakt datierbar, da es einerseits meist lange Vorlaufzeiten gibt und andererseits spätere Erweiterungen und Überarbeitungen fertiggestellter Vorhaben die Regel sind. Der "Umbau der Hafen- und Uferzonen ist damit eher zu einer Daueraufgabe geworden."<sup>240</sup> Es bleibt folglich ein *thematischer* Schnitt, aus dem sich ein geeigneter Analyserahmen für die weitere Untersuchung zukünftiger

<sup>239</sup> Auf eine ähnliche Darstellung für die anderen Kontinente wird hier aus Platzgründen verzichtet.

<sup>240</sup> Schubert 2002b; vgl. auch Shaw 2001, S. 160 ff.: "Four generations of urban waterfront development."

Herausforderungen und möglicher Lösungsansätze ableiten lässt. Dazu muss eine Reihe von Bewertungskriterien betrachtet werden, die je nach Blickwinkel eine unterschiedlich starke Gewichtung erfahren können und sich nicht eindeutig im Sinne einer Baumstruktur hierarchisieren lassen. Aufgrund der vielschichtigen Vernetzung der Betrachtungsebenen soll die Beschreibung und Bewertung der Transformationsprozesse nicht anhand einer übergeordneten Typologisierung, sondern anhand ausgewählter Einzelkriterien erfolgen, um jeweils standortübergreifende Gemeinsamkeiten und lokale Unterschiede zu beleuchten.<sup>241</sup> Zur Veranschaulichung wird auf verschiedene Projekte beispielhaft Bezug genommen, die Hamburger Teilräume werden zudem noch einmal gesondert in Kapitel 6 behandelt.

Schaut man sich die verschiedenen Definitionen und Systematisierungsansätze an, mit denen die Entwicklung städtebaulicher Großprojekte in der Literatur beschrieben wird,<sup>242</sup> so stellt man fest, dass es keine einheitliche Festlegung auf Betrachtungsmerkmale gibt. Dennoch sind wiederkehrende Elemente erkennbar, die "sich im Spannungsfeld des Standortes mit seinen Charakteristika, seinen Potenzialen und seiner Lagequalität, der Finanzierungs-, Akteurs- und Organisationsstruktur sowie der Nutzungskonzeption und den gesellschaftlichen Anforderungen" bewegen.<sup>243</sup>

Die im Folgenden verwendeten Kriterien wurden wie in Abbildung 4-2 dargestellt insgesamt vier Kategorien zugeordnet. Dazu zählen die *Ausgangslage* (Erfassung der Standortmerkmale und Rahmenbedingungen) sowie die drei Handlungsfelder *Planung* (Festlegung der inhaltlichen Konzeption und Kontextualisierung), *Organisation* (Zusammenwirken der Akteure und lokaler Kräfte) und *Transformationsprozess* (Entwicklung und Verlauf der Umsetzung).

---

<sup>241</sup> Vgl. Malone 1996, S. 263: "... waterfront developments are generated by common and individual factors. They reflect different local contexts for planning and factors that can be traced back to the international framework for urban development ..."

<sup>242</sup> Vgl. Tölle 2005, S. 78 ff.: Tölle hebt vor allem das aus den Faktoren Standort, Kapital und Idee bestehende "Magische Dreieck der Projektentwicklung" nach Diederichs hervor (vgl. Diederichs 1996, S. 30) und überlagert es mit dem Analyserahmen von Bertolini und Spit, die ebenfalls ein "Planungs-Dreieck" aus den Dimensionen Objekt, Prozess und Kontext entwickelt haben (vgl. Bertolini und Spit 1998, S. 209); vgl. auch Schulte, Bone-Winkel und Rottke 2002, S. 32.

<sup>243</sup> Tölle 2005, S. 92.

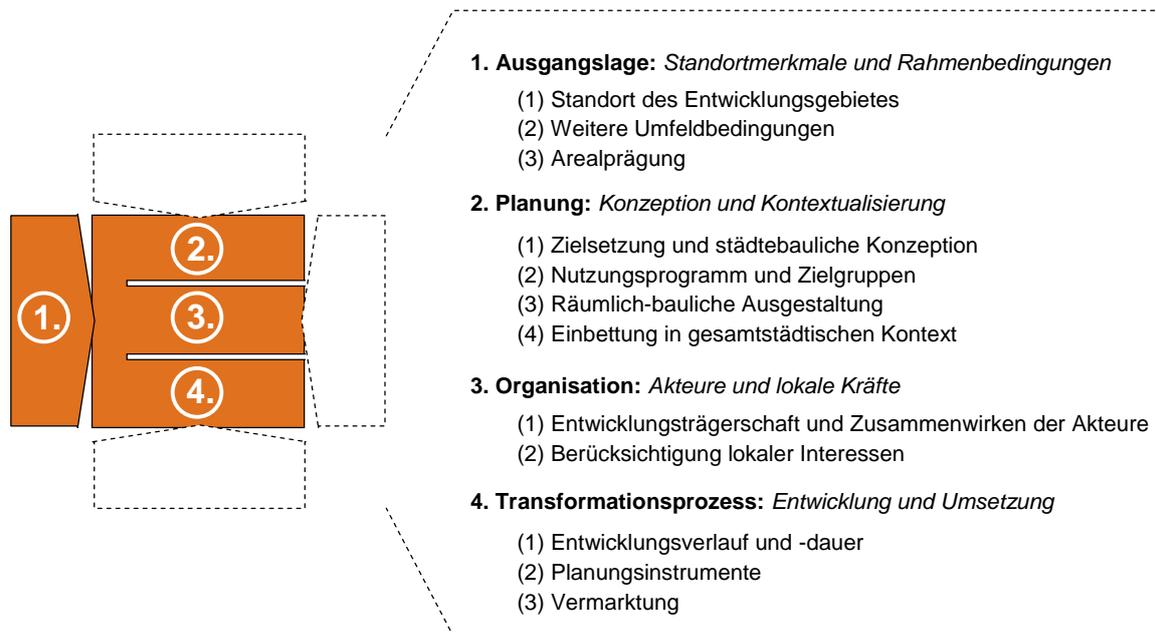


Abbildung 4-2: Übersicht Untersuchungskriterien

Es wird darauf hingewiesen, dass es sich um eine idealtypische Einteilung handelt, die nicht darüber hinwegtäuschen darf, dass es eine Reihe von Wechselbeziehungen zwischen den einzelnen Handlungsfeldern gibt. Außerdem finden einige der Prozesse nicht sequentiell, sondern parallel oder iterativ statt. Dies ist unter anderem auch auf die lange Entwicklungsdauer der Projekte zurückzuführen, die sich in mehrere Teilgebiete in unterschiedlichen Entwicklungsstadien untergliedern lassen.

Die einzelnen Kriterien werden nachfolgend kurz vorgestellt, bevor in Kapitel 4.2 unter Zuhilfenahme einiger Fallbeispiele ein Überblick über unterschiedliche Ausprägungen dieser Kriterien sowie eine kritische Würdigung der Ergebnisse bisheriger Planungen und Transformationsprozesse folgt.

#### 4.1.1 Ausgangslage: Standortmerkmale und Rahmenbedingungen

(1) Standort des Entwicklungsgebietes:

Der Standort, der hier zunächst als rein geografischer Standort definiert wird, lässt sich anhand verschiedener Betrachtungsebenen charakterisieren: Die Makroebene umschließt die großräumliche Lage der Stadt und des Hafens unabhängig von Grundstück

und Nutzung. So sind z.B. die Entfernung anderer (Hafen-)Städte und der Bezug zur Küste von entscheidender Bedeutung für das Revitalisierungsvorhaben im Hinblick auf den Standortwettbewerb und das Verhältnis der Bevölkerung zu den Lagen am Wasser.

Die Mikroebene bezieht sich auf die direkte Umgebung des Projektgebietes. Aus Standortgesichtspunkten sind hier insbesondere die Zugänglichkeit und Erreichbarkeit des Areals, die Anbindung an die unmittelbare Nachbarschaft und die Sichtbezüge zur Umgebung zu betrachten. In Ergänzung zu anderen Stadtentwicklungsprojekten ist bei der Revitalisierung von Hafen- und Uferzonen zudem der räumliche Bezug zum Wasser<sup>244</sup> ein wichtiges Untersuchungskriterium.

Zwischen dem großmaßstäblichen Kontext und der unmittelbaren Nachbarschaft ist zudem eine Mesoebene zu betrachten, die die Lage im Stadtraum beschreibt. Die Entfernung und der räumliche Bezug zum Stadtzentrum sind dabei ebenso relevant wie die Frage nach dem gesamtstädtischen Kontext. Zu den räumlichen Faktoren gehören auch die Qualität der infrastrukturellen Ausstattung und der Verkehrsanbindung.

Der in der Immobilienwirtschaft verwendete Begriff der *Lage* als das entscheidende Kriterium<sup>245</sup> ist immer nutzungsspezifisch zu beurteilen und schließt neben den rein räumlichen Standortmerkmalen eine Reihe weiterer Umfeldbedingungen ein. Auch wenn in aller Regel eine weitgehende Korrelation zwischen abfallender Lagequalität und zunehmender Entfernung vom Stadtzentrum besteht,<sup>246</sup> spiegelt die verbreitete Einteilung in 1a-, 1b-, 2a- und 2b- Lage<sup>247</sup> nicht die Komplexität der Lagekriterien wider, die nachfolgend aufgeführt sind.

## (2) Weitere Umfeldbedingungen

Die Einflussfaktoren auf die Qualität der Lage lassen sich größtenteils Angebot und Nachfrage zuordnen und gelten in jeweils unterschiedlichen Maßstäben auf der Makro-, Meso- und auf der Mikroebene. Die Angebotsseite umfasst den Immobilienmarkt mit

---

<sup>244</sup> Neben der Zugänglichkeit zum Ufer ist hier auch die räumliche Ausbildung der Wasserkante gemeint: Ist das Gebiet tideoffen, also deutlich unterschiedlichen Wasserständen ausgesetzt? Wie wird der Hochwasserschutz sichergestellt?

<sup>245</sup> Vgl. Schleiter 2000, S. 277: Für die Projektentwicklung zählen drei Dinge, "nämlich 1. Lage, 2. Lage und 3. Lage".

<sup>246</sup> Vgl. Schleiter 2000, S. 279: "Zwiebelgestalt" des Immobilienmarktes".

<sup>247</sup> Die Einteilung korrespondiert mit Entfernung vom Stadtzentrum (Citylage, Cityrandlage, Nebenlage im Stadtgebiet, Peripherie außerhalb des Stadtgebietes) und ist nicht zielgruppenspezifisch bzw. nach Nutzungsarten differenziert.

möglichen konkurrierenden Standorten im Umfeld. Weiterhin können das Bildungs-, Freizeit- und Kulturangebot sowie die vorhandenen Nahversorgungsmöglichkeiten Anforderungen an eine gute Lage sein. Für gewerbliche Nutzungen sind zudem die Standortkosten<sup>248</sup>, die Verfügbarkeit von Arbeitskräften und die Entfernung von Zulieferbetrieben wichtige Angebotskriterien. Auf der Nachfrageseite ist der Nutzermarkt zu untersuchen, der durch die Sozialstruktur, die demographische Verteilung der Bevölkerung sowie die Größe des Einzugsgebietes geprägt wird. Bei Gewerbenutzungen ist außerdem die Wirtschaftsstruktur relevant, die z.B. Aufschluss über lokale Absatzmöglichkeiten und Kundennähe gibt.

Darüber hinaus können einige weitere, eher intangible Einflussgrößen wichtige Lagekriterien sein. Dazu zählen das allgemeine Investitionsklima, das politische Umfeld und das Ausmaß zivilgesellschaftlicher Aktivitäten: Liegt das Entwicklungsgebiet in einer wachsenden Stadt wie in Hamburg mit stark ausgeprägten mäzenatischen Aktivitäten oder in einer Schrumpfungsregion, die dafür höhere Chancen auf staatliche Förderungen hat? Schließlich ist das allgemeine Standortimage von Bedeutung, welches sich aus den verschiedenen Angebots- und Nachfrageaspekten aber auch aus der stadtpolitischen "Vorgeschichte" erklären lässt.

### (3) Arealprägung

Die Ausgangssituation für ein Revitalisierungsvorhaben setzt sich aber nicht nur aus den geografischen Standortfaktoren und Umfeldbedingungen, sondern auch aus einigen Charakteristika des Entwicklungsgebietes selbst zusammen:

Die *Gebietsgröße* wirkt sich auf die Komplexität, Umsetzungsdauer und die Prozessgestaltung aus. Diese kann von einer Einzelprojektentwicklung über eine klassische Masterplanung bis hin zu einer inkrementellen Planung ohne übergreifende Vorgaben reichen.

Sofern das Areal nicht schon vollständig brachgefallen ist, müssen auch die aktuellen *Nutzungen* näher betrachtet werden: Welche Nutzungsarten gibt es und wie intensiv sind diese im Hinblick auf Arbeitsplatzpotenzial und Wertschöpfung im Verhältnis zur Flächeninanspruchnahme? Welche Zukunftsperspektiven sehen die jeweiligen Nutzer

---

<sup>248</sup> Z.B. Steuersätze, Fördermöglichkeiten, Mietenspiegel.

selbst? Ist eine Verlagerung der Nutzung an einen anderen Standort denkbar, ist eine Auflösung absehbar oder gibt es zwingende Gründe, weshalb die Nutzung an ihrem Standort verbleiben muss?

Losgelöst von diesen Fragen ist die ebenso notwendige Analyse der vorhandenen *Bausubstanz* und der *Architekturqualität*: Wie ist der technische Erhaltungszustand und gibt es Gebäude, die als maritimes Erbe und standortprägende Elemente erhaltenswert sind und können diese ggf. einer neuen Nutzung zugeführt werden?

Die Klärung des Umgangs mit bestehenden Nutzungen und Gebäuden muss die Auseinandersetzung mit möglichen Nutzungsrestriktionen mit einschließen. Eine Einschränkung der zukünftigen Nutzbarkeit kann vielfältige Ursachen haben: Einige Beispiele sind schwierige Bodenverhältnisse durch Altlasten (Kontamination), die eine aufwendige Sanierung erforderlich machen, die Überschreitung zulässiger Immissionswerte für empfindliche, stadtbezogene Nutzungen durch die angrenzende Hafenindustrie in der Nachbarschaft, obligatorische Hochwasserschutzmaßnahmen oder Auflagen des Denkmalschutzes.

Schließlich ist die *Flächenverfügbarkeit* Bestandteil der Untersuchung der Ausgangssituation, auch wenn dieser Aspekt nur indirekt der Arealprägung zuzuordnen ist. Eine Vielzahl kleinteiliger Einzelnutzer mit langfristigen Pachtverträgen oder komplizierte Grundbesitzverhältnisse können eine deutliche zeitliche oder finanzielle Beeinträchtigung für die weitere Planung darstellen. Durch das weit verbreitete Hafenbetreibermodell des "Landlord-Ports"<sup>249</sup> befinden sich die Hafensflächen zwar fast vollständig im städtischen Eigentum, so dass die öffentliche Hand in der Regel Initiator des Revitalisierungsprozesses ist oder diesen zumindest entscheidend prägen kann. Durch die häufige Aufgabentrennung von Stadt- und Hafenplanung ist jedoch die Einigung über eine Umwidmung von Hafensflächen in ein Stadtentwicklungsgebiet oftmals nur mühsam zu erzielen, da die Hafenverwaltungen eigenwirtschaftlich und kundenorientiert arbeiten und daher nicht immer an einer Kooperation mit der Stadtplanung interessiert sind.<sup>250</sup>

---

<sup>249</sup> Bei einem Landlord-Port stellt der Hafen die Infrastruktur bereit und verpachtet die Hafensflächen, ist aber selbst nicht im Umschlaggeschäft oder anderen Geschäftsfeldern des Hafens aktiv.

<sup>250</sup> Vgl. Schubert 2002b, S. 10; vgl. auch Prieb 2004, S. 8 f.

### 4.1.2 Planung: Konzeption und Kontextualisierung

#### (1) Zielsetzung und städtebauliche Konzeption

Eine gemeinsame *Zieldefinition* für ein Revitalisierungsvorhaben wird deutlich erschwert durch unterschiedliche Präferenzen und Blickwinkel der beteiligten Akteure. Eine klare Abgrenzung zwischen Markt- und Gemeinwohlorientierung bei der Zielfindung ist nicht möglich, es lassen sich aber dennoch einige unterschiedliche Tendenzen bzw. Kategorien erkennen.<sup>251</sup> So stehen bei privaten Investoren oft rein wirtschaftliche Ziele im Vordergrund, die Stadtpolitik mag zum Teil auf kurzfristige Ansiedlungserfolge und die Konsolidierung ihres Haushaltes ausgerichtet sein.

Das übergreifende städtische Interesse sollte aber von weiter reichenden, und nachhaltig orientierten Leitvorstellungen geprägt sein: Dazu zählt oft das Ziel einer *stadtstrukturellen/-räumlichen Neuordnung*. Auslöser kann die Verödung der Innenstädte und der Bedeutungsverlust des Stadtzentrums gegenüber dem Stadtrand sein. Durch die Revitalisierung wird häufig versucht, einen Imagewandel einzuleiten und eine "Rückbesinnung auf das maritime Erbe"<sup>252</sup> zu erreichen. Die Neuwidmung der Uferzonen soll zu einer Wiederbelebung des Ufers führen, wobei die Nutzung denkmalträchtiger ehemaliger Hafengebäude häufig den besonderen Charakter des Areals unterstreichen soll. Durch eine verbesserte Anbindung der zuvor außerhalb des Blickfeldes gelegenen Hafenflächen an das umgebende Stadtgebiet soll oftmals eine Aufwertung des öffentlichen Raumes bewirkt werden.

Zusätzlich gibt es in der Regel *stadtökonomische Ziele*, allen voran ein struktureller Wandel zur Erhöhung der Beschäftigung sowie die Bindung zusätzlicher Einwohner an die Stadt. Durch die städtische Entwicklung ehemaliger Hafenareale soll also einerseits Raum für innovative Produktion und hochwertige Dienstleistungen mit möglichst hoher Wertschöpfung und Arbeitsplatzeffekten entstehen. Andererseits wird Wohnraum in zentraler und durch den Wasserbezug besonderer Lage benötigt, um gerade jungen Familien als wichtige Steuerzahler eine Alternative zum Umland anzubieten. Oftmals müssen vorab durch öffentliche Investitionen z.B. in die Verkehrsinfrastruktur verschie-

---

<sup>251</sup> Vgl. Schubert 2002b, S. 6 ff.

<sup>252</sup> Vgl. Schubert 2002b, S. 12.

dene Umfeldbedingungen angepasst werden, um nachfolgend erfolgreich private Investoren anzuziehen.<sup>253</sup>

Schließlich zielen die Revitalisierungsvorhaben fast immer auch auf eine verbesserte Positionierung innerhalb der Region sowie im *internationalen Standortwettbewerb* der Metropolen.

#### (2) Nutzungsprogramm und Zielgruppen

Das geplante Nutzungsangebot kann ebenfalls in Abhängigkeit von der Zielsetzung des Vorhabens variieren. Nach negativen Erfahrungen mit einer klaren Trennung der Funktionen werden gemischt genutzte Konzepte gegenüber monofunktionalen Planungen präferiert, die oft aus ähnlichen *Nutzungsarten* bestehen:

Während produzierendes, hafenbezogenes Gewerbe seine standortprägende Wirkung verloren hat, bestimmt eine Mischung aus Bürodienstleistungen, Einzelhandel, Wohnen, Freizeit- und Kultureinrichtungen das Bild der Waterfront-Gebiete. Statt einer auf dem Bestand aufbauenden bzw. diesen ergänzenden Nutzungskonzeption erfolgt eine vollständige Neupositionierung. Häufig findet innerhalb einzelner Nutzungsarten eine Konzentration auf zuvor definierte Themenfelder (Cluster) statt, um jeweils eine kritische Größe für funktionierende Netzwerke mit Synergie- und Skaleneffekten zu erreichen.

Im Gegensatz zu der weitgehenden Übereinstimmung der Nutzungsarten in den existierenden Projekten gibt es sehr wohl Unterschiede beim *Mischungsverhältnis*, also den Anteilen der einzelnen Nutzungseinheiten und damit beim Zielgruppenfokus auf Wohnbevölkerung, Besucher oder Unternehmen: Oft stehen freizeit- und tourismusbezogene Nutzungen mit klar kommerzieller Orientierung im Vordergrund, die mit relativ geringen Wohn- und Büroflächenanteilen ergänzt werden. Daneben gibt es Konzepte, die gerade das Wohnen am Wasser oder das Arbeiten in den Mittelpunkt stellen und diesen Nutzungen einen deutlich höheren Flächenanteil beimessen. Unabhängig von der jeweiligen Schwerpunktsetzung ähneln sich dagegen die Anforderungen der Nutzergruppen an den Standort: Die infrastrukturelle Anbindung, der Wasserbezug mit hohem Erholungswert

---

<sup>253</sup> Vgl. Lutzky und Meurer 2005, S. 7–10.

und Aufenthaltsqualitäten sowie die "Adressbildung" mit besonderem Image zählen zu den übereinstimmenden Erwartungen der Nutzer.<sup>254</sup>

### (3) Räumlich-bauliche Ausgestaltung

Ein weiteres Unterscheidungsmerkmal ist die Körnung der Nutzungen.<sup>255</sup> Dies bezieht sich einerseits auf die Parzellengröße und Maßstäblichkeit der Nutzungen, andererseits auf die Nutzungsverteilung. So können sich die zuvor beschriebenen Nutzungseinheiten und -anteile kleinteilig innerhalb einzelner Gebäude oder Nachbarschaften durchmischen oder in separaten Zonen des Gesamtareals organisiert sein. Auch wenn die Übergänge zwischen beiden Ausprägungen fließend verlaufen, ist die erste Form der kleinmaßstäblichen Mischung vor allem bei den Konzepten mit höherem Wohnanteil anzutreffen, eine großräumigere Zonierung dagegen bei den branchenorientierten Cluster-Konzepten.<sup>256</sup> Auch die Aufteilung in öffentliche, halböffentliche und private Räume variiert je nach Nutzungsschwerpunkt. Insbesondere in den freizeitorientierten Arealen kommt dem öffentlichen Raum eine hohe Bedeutung zu. Dazu zählt neben Art der Erschließung und der Gestaltung von Straßen, Plätzen und Grünräumen vor allem der Umgang mit dem Wasser als wichtigstem gestaltprägendem Element. Die Überquerung des Wassers, die Ausbildung der Wasserkante bei tideoffenen und tideunabhängigen Gewässern sowie die Ausblickmöglichkeiten müssen bei der Planung bedacht werden.

Gerade weil in den meisten Arealen ein vollständiger Nutzungswandel stattfindet, trägt die Sanierung und Umnutzung ehemaliger Hafengebäude dazu bei, einen vollständigen Bruch mit dem Vorherigen zu vermeiden und zumindest durch die Architektur Bezüge zum alten Hafenleben herzustellen. Den überwiegenden Teil der Bebauung machen allerdings neue Gebäude aus. Das Gesamterscheinungsbild der Architektur hängt neben landes- bzw. ortstypischen Stilrichtungen vor allem davon ab, ob und in welchem Umfang es Gestaltungsvorgaben für das Gebiet gibt, die z.B. durch Einschränkung der zulässigen Dachformen und Materialien für eine gewisse Einheitlichkeit sorgen. Daneben hat auch die Entstehungszeit Auswirkungen auf die Architektur.

---

<sup>254</sup> Vgl. Lutzky und Meurer 2005, S. 11 f.

<sup>255</sup> Vgl. Steinebach 2000, S. 5.

<sup>256</sup> Vgl. Lutzky und Meurer 2005, S. 11.

#### (4) Einbettung in gesamtstädtischen Kontext

Die Positionierung und die Erarbeitung eines Nutzungskonzeptes können nur unter Einbeziehung des gesamtstädtischen Zusammenhangs entwickelt werden:

*"Die Umstrukturierung eines Hafensareals findet nicht im 'luftleeren' Raum statt, sondern steht in Wechselwirkung mit dem Nutzungsgefüge der Stadt und der Region."<sup>257</sup>*

Die räumliche, wirtschaftliche und gesellschaftliche Kontextualisierung sind sowohl aus immobilienwirtschaftlicher als auch aus stadtplanerischer Sicht entscheidende Bewertungskriterien. Die räumliche Rolle der Revitalisierungsmaßnahme kann entweder die Erweiterung eines bestehenden städtischen Quartiers (meist der Innenstadt) sein oder aufgrund seines Standortes und seiner Größe ein eigenständiges, neues Quartier darstellen. In jedem Fall ist eine wirtschaftlich sinnvolle Abstimmung der Nutzungen auf das umliegende Angebot und die genaue Untersuchung der Nachfragesituation wichtig, um die Passfähigkeit in das übergreifende Stadtkonzept sicherzustellen. Eine auf innerstädtischen Wettbewerb ausgerichtete Nutzungskonzeption kann sich bei insgesamt nur mäßiger Nachfrage nachteilig auf andere Teile der Stadt auswirken und zu Kannibalisierungseffekten führen. Außerdem kann es zu einem Interessenkonflikt zwischen Stadt und Privatwirtschaft kommen: Wird ein Projekt durch eine große Nutzergruppe angenommen bzw. nachgefragt, so wird es aus Investorensicht als Erfolg verbucht, da dies einen wesentlichen Indikator für die Profitabilität darstellt. Aus gesamtstädtischer Sicht muss hingegen abgewogen werden, welche Auswirkungen die neuen Angebote auf die Nachfrage in anderen Stadtteilen haben und es ist auf die Einhaltung oder Herstellung eines "städtischen Gleichgewichtes" zu achten.<sup>258</sup> Gleichzeitig kann ein Wettbewerb aber auch positive Effekte erzielen, da der Standort insgesamt durch vielfältige Wahlmöglichkeiten gewinnen kann und die einzelnen Anbieter angespornt werden, noch stärker auf die Qualität der Angebote zu achten.

---

<sup>257</sup> Lutzky und Meurer 2005, S. 8.

<sup>258</sup> Vgl. de Ruiter 2005, S. 56 f.: "Urban Balance".

Für eine breite gesellschaftliche Akzeptanz des Projektes ist neben einer gerechten Verteilung der zur Verfügung stehenden Investitionsmittel die Ansprache möglichst unterschiedlicher sozialer Gruppen ein wichtiges Kriterium.<sup>259</sup>

### 4.1.3 Organisation: Akteure und lokale Kräfte

#### (1) Entwicklungsträgerschaft und Zusammenwirken der Akteure

Bei der Organisation der Entwicklungsträgerschaft überwiegen zwei Modelle: Entweder werden Standortentwicklungsgesellschaften gegründet, die sich aus Vertretern der Privatwirtschaft und der öffentlichen Hand zusammensetzen, oder die Trägerschaft bleibt vollständig in öffentlicher Hand. Die Übertragung der Gesamtverantwortung für die Entwicklung an private Konsortien ist hingegen eher selten.

Unabhängig von der Organisationsform dominieren allerdings private Entwickler und Investoren bei der baulichen Umsetzung der Einzelprojekte, während die Stadt wie erwähnt Anfangsinvestitionen in die Infrastruktur und die Gestaltung des öffentlichen Raumes als Erstimpulse tätigt und zudem meistens eine koordinierende Rolle bei der Flächenverwertung und Vermarktung ausübt.<sup>260</sup>

Das für größere Stadtentwicklungsvorhaben übliche komplexe Akteursgeflecht wird bei Hafenrevitalisierungsprojekten noch um die Dimension der Hafenverwaltungen (Port Authorities) sowie der Hafenunternehmen und ihrer Interessenvertretungen (z.B. Unternehmensverbände, Marketingorganisationen) ergänzt. In den meisten bisherigen Fällen waren diese vorrangig in der Anfangsphase eines Transformationsprozesses bis zur abschließenden Klärung der städtebaulichen Umwidmung der ehemaligen Hafengebiete und der Entlassung der Flächen aus dem Hafengebiet involviert.<sup>261</sup>

#### (2) Berücksichtigung lokaler Interessen

Inwieweit die lokale Bevölkerung in den Entwicklungsprozess eingebunden wird, hängt stark vom politisch-kulturellen Hintergrund des jeweiligen Landes ab, der zentralistisch oder konsensorientiert und partnerschaftlich ausgerichtet sein kann. Ein weiteres Kriteri-

---

<sup>259</sup> Vgl. Tölle 2005, S. 91.

<sup>260</sup> Vgl. Lutzky und Meurer 2005, S. 13.

<sup>261</sup> Auf mögliche Interessenkonflikte zwischen Stadtentwicklung und Hafenwirtschaft wird in Kapitel 5.2 näher eingegangen.

um ist die Frage, inwieweit die ortsnahe Bevölkerung von den Vorhaben betroffen ist und für welche Zielgruppen schwerpunktmäßig geplant wird.

Der Grad der Einbindung reicht von reiner Information über die Ziele, den aktuellen Planungsstand und den Entwicklungsprozess bis hin zu partizipativen Strukturen, bei denen die Bevölkerung aktiv an der Planung und ggf. auch an den Entscheidungen mitwirkt.<sup>262</sup> Neben formal festgelegten Beteiligungsstrukturen gibt es oft selbstorganisierte Bürgerinitiativen, die sich allerdings eher mit konkreten Projekten befassen als mit der übergreifenden Zielsetzung für das Planungsgebiet.

Die Beteiligung der Bevölkerung am Planungs- und Entscheidungsprozess kann zwar in der Startphase zeit- und ressourcenintensiv sein und Verzögerungen des Projektes nach sich ziehen. Andererseits trägt sie dazu bei, von Anfang an die Akzeptanz für das Entwicklungsvorhaben zu verbessern und dadurch spätere Proteste zu vermeiden.

#### **4.1.4 Transformationsprozess: Entwicklung und Umsetzung**

##### (1) Entwicklungsverlauf und –dauer

Die Planung und Durchführung eines städtebaulichen Transformationsprozesses werden durch die zuvor skizzierte Ausgangslage beeinflusst. Auch wenn durch den zeitlichen Versatz der vielen Revitalisierungsvorhaben ein Lernprozess von Projekt zu Projekt stattfindet, kann sich aufgrund der jeweiligen lokalen Besonderheiten kein Standardvorgehen herausbilden. Die Arealbeschaffenheit – z.B. Lage und Größe des Gebietes, Nutzungsrestriktionen, Flächenverfügbarkeit und der Nutzungsbestand – entscheidet über den Entwicklungsverlauf und den erforderlichen Zeitraum für die Realisierung. Hinzu kommen politische und kulturelle Rahmenbedingungen, die ebenfalls Auswirkungen auf den Verlauf eines Entwicklungsvorhabens haben können. Die verschiedenen Einflussgrößen führen zu einem breiten Spektrum an Entwicklungsszenarien. Neben Projekten mit einem weitgehend vorbestimmten linearen Projektverlauf mit klar abgrenzbaren Phasen und Realisierungsabschnitten gibt es Vorhaben, die sich eher kontinuierlich und inkrementell entwickeln und kaum durch eine ordnende Stadtplanung gesteuert werden. In Abhängigkeit von der Komplexität der Aufgabe kann auch die Dauer sehr

---

<sup>262</sup> Vgl. Rogge 2003, S. 237.

variieren. Während kleinere Vorhaben bereits innerhalb eines Jahrzehntes vollständig umgesetzt sein können, ist es bei größeren Arealen schwierig, überhaupt einen Fertigstellungszeitpunkt auszumachen, da bei Fertigstellung der Bebauung des Gebietes bereits wieder Anpassungen und Veränderungen vorgenommen werden.

## (2) Planungsinstrumente

Formelle oder informelle Planungsinstrumente dienen dazu, einen Rahmen für die Stadtplanung zu schaffen und mit bestimmten übergreifenden Vorgaben eine geordnete Entwicklung sicherzustellen. Derartige Planungsvorgaben werden für unterschiedliche Maßstäbe erstellt und können für eine Region, eine Stadt, einen Stadtteil oder ein kleineres Entwicklungsgebiet, wie z.B. ein ehemaliges Hafenaerial, gelten.

Im Hinblick auf den späteren Fokus der Arbeit auf Hamburg wird nachfolgend auf die planungsrechtlichen Regelungen in Deutschland Bezug genommen, die abgesehen von den Bezeichnungen der einzelnen Gesetze und sonstigen Instrumente in anderen Ländern teilweise sehr ähnlich sind: Wie auch bei anderen städtebaulichen Großprojekten ist die Bauleitplanung nach dem Baugesetzbuch (BauGB) das wichtigste planungsrechtliche Steuerungsinstrument für Hafenrevitalisierungsprojekte.<sup>263</sup> Ihre wesentlichen Bestandteile sind der für das gesamte Gemeindegebiet geltende Flächennutzungsplan (vorbereitender Bauleitplan) und der Bebauungsplan (verbindlicher Bauleitplan), der für bestimmte, klar umgrenzte Teilbereiche gilt und nach Bedarf entsprechend der städtebaulichen Entwicklung aufgestellt wird. Neben diesen formellen und rechtlich verbindlichen Planwerken gibt es eine immer wichtiger gewordene informelle und nicht gesetzlich geregelte Stadtentwicklungsplanung und städtebauliche Rahmenplanung. Während der Stadtentwicklungsplan bzw. das Stadtentwicklungskonzept auf gesamtstädtischer Ebene dem Flächennutzungsplan vorgelagert ist, bezieht sich der städtebauliche Rahmenplan auf bestimmte Stadtteile oder Stadterweiterungsgebiete und überbrückt den Maßstabsprung zwischen den beiden Bauleitplänen (siehe Abbildung 4-3).<sup>264</sup> Die Informationen aus dem Flächennutzungsplan zu Verkehr, Nutzung, Bebauung, Grün- und Freiflächen werden vertieft und zudem räumlich und gestalterisch veranschaulicht.

---

<sup>263</sup> Daneben sind häufig zusätzliche Genehmigungsverfahren nach Wasser- oder Immissionsschutzrecht erforderlich. Auf die besondere Situation in Hamburg mit seinem Hafenentwicklungsgesetz (HafenEG) wird im Weiteren noch eingegangen.

<sup>264</sup> Vgl. Lärmkontor, BPW Hamburg und konsalt 2004, S. 15–24.

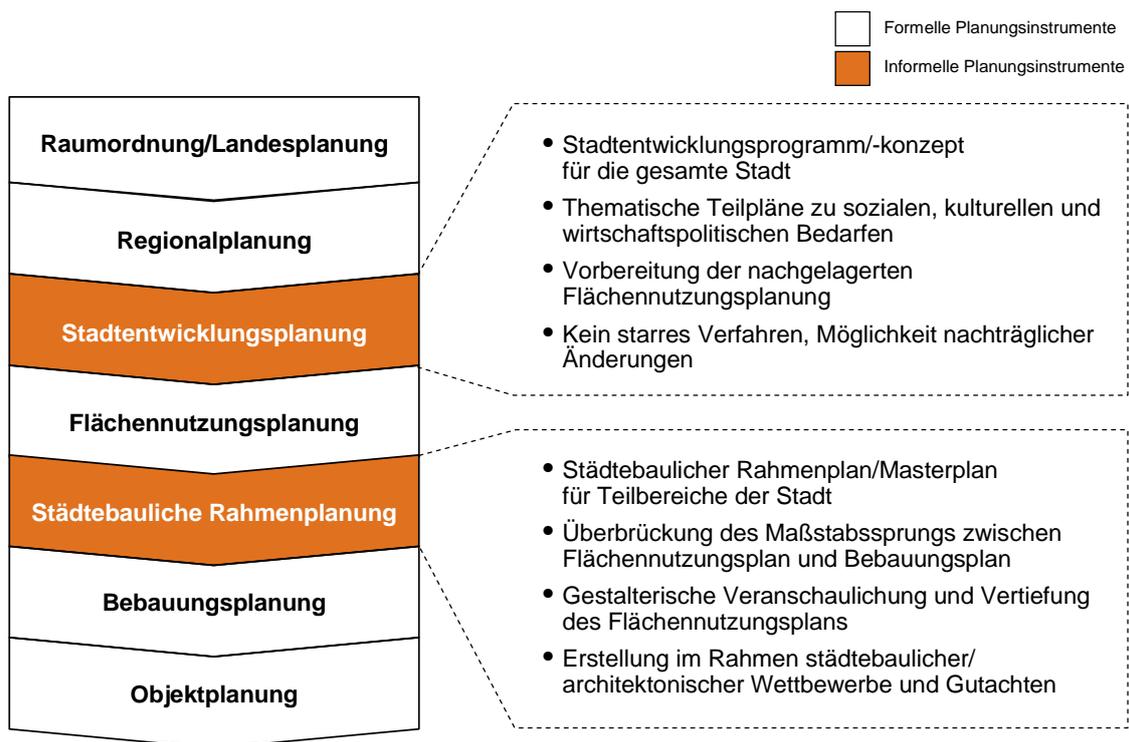


Abbildung 4-3: Zunehmende Bedeutung informeller Planungsinstrumente

Der Masterplan als städtebauliches Entwicklungskonzept wird zumeist auf der Basis eines interdisziplinären Ideenfindungsprozesses erarbeitet, der oft in Form internationaler städtebaulicher Wettbewerbe und Gutachterverfahren durchgeführt wird. In Texten und Planwerken werden die städtebaulichen Ziele und das Strukturkonzept beschrieben, die gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB als "sonstige städtebauliche Planung" bei der Aufstellung der Bauleitpläne berücksichtigt werden müssen. Zudem trägt der hohe Konkrettheitsgrad des Masterplans dazu bei, die Auswirkungen der einzelnen Planungen auf die Umgebung frühzeitig zu verdeutlichen und ggf. in Absprache mit den betroffenen Akteuren rechtzeitig Korrekturen vorzunehmen. Schließlich ist der Masterplan wichtige Beurteilungsgrundlage für die Bewilligung öffentlicher Fördermittel.

Im Gegensatz zum Bebauungsplan kann der Masterplan im Planungs- und Entwicklungsverlauf fortgeschrieben, verfeinert bzw. ergänzt werden, um auf sich ändernde Einflussgrößen zu reagieren. Allerdings beziehen sich die Masterpläne überwiegend auf räumlich begrenzte Areale, für die ein detailliertes Nutzungsprogramm mit präzisen Fertigstellungsterminen festgelegt wird. Innerhalb dieses engen räumlichen, inhaltlichen

und zeitlichen Rahmens sind die Änderungsmöglichkeiten häufig eingeschränkt. Ab einer gewissen Gebietsgröße, -komplexität und -dauer ist daher zu überlegen, wie konventionelle Masterpläne durch strategische Planungsinstrumente ergänzt werden können, die zugleich einen Planungsrahmen vorgeben und die notwendige Flexibilität für Anpassungen bieten.<sup>265</sup>

### (3) Vermarktung

Ebenso wichtige Erfolgsfaktoren wie die Erarbeitung eines Masterplanes und die Einleitung der planungsrechtlich notwendigen Verfahren sind eine zielgruppenspezifische Vermarktung sowie ein tragfähiges Investitions- und Finanzierungskonzept.

Die richtige Reihenfolge der Planungen der Infrastruktur sowie öffentlicher und privatwirtschaftlicher Maßnahmen kann im Rahmen der Projektentstehung von großer Bedeutung sein.<sup>266</sup> Um die Ernsthaftigkeit und die hohe Priorisierung eines Entwicklungsvorhabens innerhalb der Stadt zu untermauern, sind gerade zu Beginn oft öffentliche Anschubinvestitionen vor allem in die Infrastruktur notwendig. Nicht selten erfolgt die Vermarktung über Großevents wie die Austragung Olympischer Spiele und die Durchführung einer Weltausstellung oder aber über ein "Leuchtturmprojekt" mit internationaler Strahlkraft. Statt dieses Top-down-Vorgehens kann in manchen Fällen aber auch ein Bottom-up-Ansatz sinnvoller sein. Hierbei wird in der mit einem hohen Entwicklungsrisiko behafteten Anfangsphase zunächst mit temporären Nutzungen und Aktivitäten der Bekanntheitsgrad des Areals erhöht und mit frühen ersten Erfolgen das Standortimage verbessert. Auf diese Weise wird das Feld für anschließende größere privatwirtschaftliche Investitionen bereitet.<sup>267</sup>

## 4.2 Kritische Würdigung der Revitalisierungsansätze und Ergebnisse

Inzwischen ist es ca. vier Jahrzehnte her, seit in Baltimore und Boston Mitte der sechziger Jahre weltweit die ersten Hafenrevitalisierungsprojekte initiiert wurden. An kaum einer am Wasser gelegenen Stadt ist seither der Trend zu einer städtebaulichen Transformation ehemaliger Hafenareale vorbeigegangen. Die zuvor eingeführten Bewertungs-

---

<sup>265</sup> Vgl. de Ruiter 2005, S. 32.

<sup>266</sup> Vgl. Bakker 2000, S. 147.

<sup>267</sup> Vgl. de Ruiter 2005, S. 38; vgl. auch Rogge 2003, S. 196.

kriterien erfahren in den einzelnen Projekten nicht nur aufgrund des zeitlichen Versatzes unterschiedliche Ausprägungen. Gleichzeitig sind eine Reihe wiederkehrender Elemente zu entdecken. Entlang dieser Kriterien soll nachfolgend das Spektrum an Ergebnissen mit seinen Widersprüchen und Gegensätzen im Überblick vorgestellt und einer kritischen Würdigung unterzogen werden.

Während aus dem Blickwinkel der Projektentwickler und Investoren in erster Linie messbare, harte Kennzahlen bei der Bewertung des Erfolges im Vordergrund stehen (z.B. Besucherzahlen, Leerstandsquoten oder Projektrenditen im Allgemeinen), ist das Augenmerk aus stadtökonomischer und stadträumlicher Sicht ebenso auf die weichen Erfolgsfaktoren zu richten.<sup>268</sup> Wie die nachfolgende Analyse zeigen wird, sind in beiden Dimensionen nicht nur Erfolge zu verzeichnen und in die anfängliche Euphorie über die großartige Chance, in zentrumsnaher Lage am Wasser große und bislang wenig beachtete Areale einer neuen, hochwertigen städtischen Nutzung zuzuführen, mischte sich in den letzten Jahren bisweilen auch Ernüchterung.<sup>269</sup>

#### **4.2.1 Ausgangslage: Standortmerkmale und Rahmenbedingungen**

Die Standortmerkmale und Rahmenbedingungen charakterisieren die Ausgangssituation vor Beginn eines Hafenrevitalisierungsprojektes, auf deren Grundlage erst die jeweiligen Zielsetzungen, Konzeptionen und Umsetzungsmaßnahmen beschlossen werden, die es kritisch zu würdigen gilt. Daher kann für die Aspekte in diesem Abschnitt auch keine Erfolgsbewertung vorgenommen werden. Dennoch soll anhand einiger ausgewählter Beispiele aufgezeigt werden, wie wichtig die Analyse des Standortes, der Umfeldbedingungen und der Arealbeschaffenheit ist, um in der Folge Fehlentscheidungen in der Planungs- und Umsetzungsphase zu vermeiden.

##### **(1) Standort des Entwicklungsgebietes**

Nahezu alle der bereits realisierten Projekte befinden sich in zentrumsnaher Lage, in der Regel in fußläufiger Distanz zu den jeweiligen Stadtzentren. Umso erstaunlicher er-

---

<sup>268</sup> Vgl. Clark 1988, S. 225 ff.

<sup>269</sup> Vgl. Meyer 1999, S. 14: "The time is ripe to make up the balance. Have various 'revitalized' harbor areas really given something new to the cities, and has the wave of new plans provided a fresh, fruitful impetus for the renewal of urban planning?"

scheint es auf den ersten Blick, dass die betroffenen Areale inklusive der dazugehörigen Ufer vor Beginn der Revitalisierungsmaßnahmen kaum wahrgenommen wurden und trotz räumlicher Zentralität von ihrer Umgebung isoliert waren. Dies kann unterschiedliche Ursachen haben:

Einerseits gibt es häufig physische Barrieren, die die Zugänglichkeit der Gebiete erschwert haben. Dazu gehören Schnellstraßen wie in Sydney rund um das Gebiet Darling Harbour,<sup>270</sup> Flüsse mit trennender Wirkung wie die Maas in Rotterdam, die das Gebiet Kop van Zuid vom Nordteil der Stadt separierte,<sup>271</sup> oder Ummauerungen der Hafengebiete, die den Zutritt verhinderten, wie im Fall der Londoner Docklands. Teilweise wurden die Hafengebiete noch nicht einmal in den Stadtplänen dargestellt.<sup>272</sup> Die Barrieren gingen oft einher mit einer mangelhaften Nahverkehrsanbindung und einer unzureichenden Verflechtung des Straßennetzes der Hafengebiete mit ihrem Umland.

Andererseits führte häufig ein negatives Image der zu entwickelnden Areale zur Isolierung. So gab es zwar auch in Barcelona eine breite Verkehrsschneise mit Eisenbahngleisen und einer vielspurigen Straße. Aber vor allem die unwirtschaftlichen Brachflächen und die direkte Einführung von Abwässern in das Meer führten zu einer Abwendung der Stadt von ihrem Ufer. Die Stadtentwicklung vollzog sich landeinwärts und man verkannte viele Jahre das Potenzial der Uferzone für eine städtische Nutzung.<sup>273</sup>

Die Überwindung der physischen und mentalen Barrieren ist einer der wesentlichen Erfolgsfaktoren der Revitalisierungsvorhaben, wobei insbesondere der Zeitpunkt und die Reihenfolge der Maßnahmen von Bedeutung sind. In Rotterdam wurde beispielsweise zunächst die inzwischen berühmte Erasmusbrücke gebaut, die nicht nur die Erschließung sicherstellte, sondern zudem hohe Symbolwirkung hatte und sowohl von der Bevölkerung als auch von späteren Investoren als klares Bekenntnis zu der zuvor vernachlässigten südlichen Flussseite interpretiert wurde. Erst nach Fertigstellung folgte die Projektierung öffentlicher Nutzungen und schließlich des privaten Wohnraums.<sup>274</sup>

---

<sup>270</sup> Vgl. Marshall 2001a, S. 31 ff.

<sup>271</sup> Vgl. Bakker 2000, S. 144 ff.

<sup>272</sup> Vgl. Rogge 2003, S. 257.

<sup>273</sup> Vgl. Busquets 2001, S. 151.

<sup>274</sup> Vgl. Bakker 2000, S. 147 f.

Neben der Lage im Stadtraum und der Erreichbarkeit der Areale gibt es auch auf der Makroebene unterschiedliche Ausgangssituationen, die sich auf die Projektgestaltung auswirken. Durch Veränderungen der politischen Rahmenbedingungen und Landesgrenzen oder durch die Entstehung neuer, überregionaler Infrastruktur kann das Projektgebiet von einer Randlage ins Zentrum rücken und dadurch neue Aufmerksamkeit auf sich ziehen. Beispiele hierfür sind Hamburg, das durch die Grenzöffnung plötzlich günstig für neue Märkte im Norden und im Osten Europas liegt, sowie die Region um Lissabon und die Öresundregion, wo bedeutende Brückenbauprojekte eine neue überregionale Verflechtung ermöglichen.<sup>275</sup>

Die Lage direkt an der Küste, in einem Flussdelta oder weiter im Landesinneren an Ästuaren<sup>276</sup> hat ebenfalls Konsequenzen für die Ausgangslage und das Hafendesign. Je nach Tideabhängigkeit kann der Hafen als offener Tidehafen oder als Dock- bzw. Schleusenhafen angelegt sein, woraus sich unterschiedliche Anforderungen an den Hochwasserschutz und an den Umgang mit der unmittelbaren Wasserkante ergeben, die in die Planung mit einbezogen werden müssen. Während der Wasserpegel z.B. an der Elbe in Hamburg, an der Themse in London oder am Clyde River in Glasgow um mehrere Meter schwankt, gibt es im Mittelmeer in Barcelona oder Genua und am Öresund in Kopenhagen kaum Veränderungen des Wasserstandes.<sup>277</sup>

## (2) Weitere Umfeldbedingungen

Die in Kapitel 4.1.1 eingeführten weiteren Lagebedingungen variieren sehr stark in den einzelnen Städten und es können auch hier nur beispielhaft einzelne Aspekte beleuchtet werden, die als Auslöser für die jeweiligen Revitalisierungsvorhaben gewirkt haben. Allen betrachteten Projekten lag das Phänomen eines ungenutzten Vakuums<sup>278</sup> in Zentrumsnähe durch Verlagerung oder Aufgabe von Hafennutzungen zugrunde, welches das Interesse der Stadtplaner, Investoren und Projektentwickler weckte. Hingegen waren die Umfeldbedingungen, also das bereits vorhandene Nutzungsangebot, die zu erwartende Nachfrage nach den neuen Flächen am Wasser und das allgemeine wirtschaftliche,

---

<sup>275</sup> Gemeint sind die Vasco-da-Gama-Brücke, die Lissabon mit der südlich gelegenen Stadt Setúbal und anderen Orten verbindet, und die Öresundbrücke, die eine Verbindung zwischen Kopenhagen und Malmö herstellt.

<sup>276</sup> Ein Ästuar ist eine trichterförmige Flussmündung, die die Flutwirkung in den Flüssen verstärkt, im Gegensatz zu einem seichten Flussdelta, das durch Sedimentablagerungen und geringe Fließgeschwindigkeit in der Flussmündung entsteht.

<sup>277</sup> Vgl. de Ruiter 2005, S. 66 f.

<sup>278</sup> Vgl. Portas 1999, S. 33.

politische und soziale Klima von Ort zu Ort verschieden. Bei den nordamerikanischen Vorhaben Ende der sechziger Jahre resultierten der Handlungsdruck und der Entschluss, die Uferzonen zu revitalisieren, vor allem aus der zunehmenden Verödung der Innenstädte. Die Ausgangslage in London war geprägt durch planerische Deregulierungen der konservativen Thatcher-Regierung. Dies führte zu einer weitgehend ungesteuerten Anhandgabe der Wassergrundstücke an private Investoren.<sup>279</sup> Als abschließendes Beispiel soll Bilbao dienen. Hier führte die demokratische Neuordnung zu einem Stimmungswechsel und einer Aufbruchstimmung, die ab Mitte der achtziger Jahre auch eine wirtschaftliche Neuorientierung von der Industriebranche hin zu einer modernen Dienstleistungs- und Kulturmetropole auslöste. Das fehlende bzw. mangelhafte Kulturangebot führte zu dem Entschluss, zur Stärkung der Kulturfunktion ein Museum für moderne Kunst zu planen.<sup>280</sup> Das 1997 eingeweihte Guggenheim-Museum<sup>281</sup> wurde in der Folge schnell zu einem Symbol für den Stadterneuerungsprozess und zum Zugpferd des wirtschaftlichen Aufschwungs.

### (3) Arealprägung

Die Beschaffenheit der Grundstücke vor Planungsbeginn variiert vor allem in der Gesamtgröße, während sich die übrigen Einflussfaktoren oftmals ähnlich darstellen. Während das auf Freizeit-, Kultur- und Gastronomieangebote ausgerichtete Southgate-Projekt in Melbourne nur ca. 3 Hektar umfasst, erstrecken sich die Londoner Docklands über eine Fläche von insgesamt deutlich über 2.000 Hektar. Allein anhand der Grundstücksgröße wird bereits ersichtlich, dass sowohl die Planungsprozesse als auch die Umsetzungszeiträume sehr unterschiedlich sein können bzw. müssen.

Im Hinblick auf den Nutzungsbestand sowie auf Möglichkeiten bzw. Einschränkungen der Nutzbarkeit gibt es vielerorts Gemeinsamkeiten. Da fast alle bisher fertiggestellten Projekte einen Lebenszyklus mit klar abgrenzbaren Phasen durchlaufen haben, bei dem erst nach vollständigem Bruchfallen des Gebietes mit der Neuplanung und Revitalisierung begonnen wurde, gab es innerhalb der Areale kaum Nachbarschaftskonflikte mit Bestandsnutzern. Diese treten überwiegend nur durch an das Areal angrenzende emittierende Hafennutzungen auf.

---

<sup>279</sup> Vgl. Barnes, Colenutt und Malone 1996, S. 15; vgl. auch Brownill 1990, S. 1–9.

<sup>280</sup> Vgl. Meyer 2002, S. 297 ff.

<sup>281</sup> Vgl. Meyer 2002, S. 311: Die Guggenheim-Stiftung suchte zeitgleich einen neuen Standort und entschied sich 1992 für Bilbao.

Eine weitere Herausforderung, die es in vielen Projekten zu bewältigen gilt, ist der Umgang mit kontaminiertem Boden und einer starken Wasserverschmutzung durch die vorherige langjährige industrielle Nutzung.

Leer stehende Industrie- und Hafengebäude hingegen können Chance und Herausforderung zugleich sein. Bei erhaltenswertem Zustand tragen sie bei den meisten Vorhaben zumindest punktuell dazu bei, an das "maritime Erbe" der neuen Nutzungen zu erinnern, allerdings sind dabei oft strenge Denkmalschutzauflagen zu erfüllen.

Schon bei einem der ersten Projekte in Boston entschied man sich, zwei alte Markthallen zu erhalten und zu sanieren. Sie wurden bald zu Symbolen für die Wiederbelebung der alten Hafenreviere und konnten zudem gut kommerzialisiert werden.<sup>282</sup> In Genua bilden umgenutzte Baumwolllagerhäuser aus dem 18. Jahrhundert das Zentrum des Porto Antico, und in Hamburg entsteht derzeit die Elbphilharmonie auf dem Dach eines ehemaligen Kakaospeichers. Nicht nur durch die Restaurierung und Umnutzung alter Hafengebäude wird auf die vorherige Hafennutzung verwiesen. Auch die Erhaltung heute funktionsloser Industriedenkmäler wie die Hafenkräne in Glasgow oder die Erneuerung ehemaliger Kaianlagen wie in Kopenhagen, Antwerpen oder Hamburg werden als Zitate der Hafengeschichte verwendet.<sup>283</sup>

Schließlich ist neben der Beschaffenheit des Grundstücks die Verfügbarkeit der Flächen zu klären. Während sich die Areale wie in Sydney und Lissabon überwiegend in staatlichem oder wie in Rotterdam und Hamburg in kommunalem Besitz befinden, gibt es auch Fälle, bei denen die Besitzverhältnisse sehr fragmentiert sind. Samperi bezeichnet die Akquisition der Flächen als die erste große Hürde im Verlauf des Revitalisierungsprozesses, die umfangreiche Verhandlungen mit den beteiligten Akteuren, insbesondere mit den (öffentlichen) Hafenbetrieben erfordert.<sup>284</sup>

#### **4.2.2 Planung: Konzeption und Kontextualisierung**

##### (1) Zielsetzung und städtebauliche Konzeption

Wie in Kapitel 5.1.2 umrissen, sind vielfältige Ziele mit der Revitalisierung ehemaliger Hafensareale verbunden, auch wenn diese häufig gar nicht explizit formuliert werden.

---

<sup>282</sup> Vgl. Schubert 1998, S. 217.

<sup>283</sup> Vgl. de Ruiter 2005, S. 82.

<sup>284</sup> Vgl. Samperi 1986, S. 49–52, zitiert nach Hall 1993, S. 15 f.

Durch die divergierenden Vorstellungen und Zielsetzungen der beteiligten Akteure lässt sich Projekterfolg kaum eindeutig definieren.<sup>285</sup> Weiterhin ist festzustellen, dass sich die sichtbare städtebauliche und architektonische Konzeption leichter beurteilen lässt als die weniger offensichtlichen und schwerer zu quantifizierenden ökonomischen und sozialen Effekte<sup>286</sup>, da diese oft nicht eindeutig einer Revitalisierungsmaßnahme zugeschrieben werden können. Zudem fehlt bislang eine Methode für eine zentrale und aussagekräftige Erfassung relevanter Erfolgskennzahlen sowie deren regelmäßige Aktualisierung in der Praxis.<sup>287</sup> Zwar erfolgt die städtebauliche Planung oft zentral durch eine Entwicklungsgesellschaft, später im laufenden Betrieb dagegen liegt die Verantwortung für den Erfolg der Aktivitäten bei den vielen privaten Unternehmen selbst, die ihre Daten häufig nicht veröffentlichen. Dennoch ist laut Marshall eine eindeutige Tendenz erkennbar, Hafenvitalisierung als eine Art "Allheilmittel für die kränkelnden Städte" anzusehen, mit dem ein neues Stadtimage für eine erfolgreiche Positionierung im Standortwettbewerb geschaffen und sämtliche stadträumliche und -ökonomische Probleme gelöst werden können.<sup>288</sup>

Nachfolgende Beispiele sollen ausschnittartig illustrieren, dass die Zielsetzungen und der jeweilige Grad der Zielerreichung durchaus kritisch zu betrachten sind: Aufgrund der beschriebenen Vorgeschichte der Areale und ihrer Lagekriterien besteht bei allen Vorhaben die Notwendigkeit einer stadträumlichen Aufwertung, die den Gebäudebestand und Neubauten genauso umfasst wie die Anbindung an die umgebenden Stadtviertel sowie die Öffnung und Wiederbelebung der Uferzonen. Als veranschaulichendes Beispiel kann hier wieder Barcelona genannt werden: Die Barrieren zwischen der Altstadt und dem Hafen sowie der die Stadt prägende, von Diagonalen durchzogene Schachbrettgrundriss<sup>289</sup>, der sich im Laufe der Zeit vom Ufer weg ins Landesinnere ausgedehnt hat und keine räumlichen Bezüge zum Wasser aufnimmt, führten zu einer vollständigen Trennung von Stadt und Hafengebiet.<sup>290</sup> Die Olympischen Spiele von 1992 gaben den entscheidenden Impuls für eine räumliche Neuordnung der Uferbereiche. Durch verschie-

---

<sup>285</sup> Vgl. Marshall 2001b, S. 7.

<sup>286</sup> Z.B. Wertschöpfung, Arbeitsplatzgenerierung, Leerstände, Einwohnerzuwachs.

<sup>287</sup> Vgl. Alemany 1999, S. 36 f.

<sup>288</sup> Vgl. Marshall 2001b, S. 6 f.: "There is a tendency, in much of the literature, to view waterfronts as a kind of urban panacea, a cure-all for ailing cities."

<sup>289</sup> Der Stadtgrundriss basiert auf dem Plan von Cerdà von 1859.

<sup>290</sup> Vgl. Wehrhahn 2004, S. 23.

dene Maßnahmen wie die Errichtung einer breiten Promenade, die Stilllegung der Eisenbahntrasse sowie die unterirdische Verlegung des Durchgangsverkehrs konnten die Innenstadt, der alte Hafen (Port Vell) sowie das sich am Wasser anschließende Gebiet Barceloneta und der Olympiahafen vergleichsweise gut verknüpft werden.<sup>291</sup>

Neben den stadträumlichen Veränderungen haben die Revitalisierungsprojekte immer auch stadtoökonomische und privatwirtschaftliche Zielsetzungen, allerdings mit deutlich unterschiedlicher Gewichtung: Bei der Revitalisierung von Kop van Zuid in Rotterdam sollte ein maximaler Nutzen für die Bevölkerung erzielt werden durch Schaffung von insgesamt 15.000 neuen Arbeitsplätzen, einer Verbesserung der Wohnraumsituation mit einem hohen Anteil an Sozialwohnungen und die Planung öffentlicher Einrichtungen.<sup>292</sup>

Die Gemeinwohlorientierung wurde durch eine breite Einbindung der umgebenden Bevölkerung in den Planungsprozess unterstrichen.<sup>293</sup> Die Stadtplanung versuchte, durch die städtische Aufwertung die wachsenden sozioökonomischen Probleme zu bekämpfen und durch massive finanzielle öffentliche Vorleistungen private Investoren anzulocken. Bislang fiel die Investorennachfrage geringer aus als erwartet, wobei nicht klar wird, ob dies durch die Flaute auf dem Büroimmobilienmarkt zu Beginn der neunziger Jahre bedingt ist, oder ob die Betonung sozialer Ziele sich negativ auf die Gewinnung von Investoren ausgewirkt hat.<sup>294</sup> In London brachte die reine Renditeorientierung ohne Berücksichtigung des sozioökonomischen, gesamtstädtischen Kontextes im Ergebnis "ein fragmentiertes Patchwork von Einzelbauten und Nutzungen ohne kohärenten Zusammenhang" hervor, das aus stadtplanerischer Sicht als Negativbeispiel eingestuft wird.<sup>295</sup>

## (2) Nutzungsprogramm und Zielgruppen

Die zuvor beschriebenen marktorientierten Zielsetzungen und ein gesellschaftlicher Trend zu einer starken Freizeitorientierung<sup>296</sup> führen zu einer weiteren Kommerzialisierung der Revitalisierungsvorhaben, die sich vor allem im Nutzungsprogramm manifestiert.

---

<sup>291</sup> Vgl. Wehrhahn 2004, S. 27; vgl. auch Meyer 1999, S. 161, S. 179.

<sup>292</sup> Vgl. Bakker 1993, S. 153 f.

<sup>293</sup> Siehe auch Kapitel 4.2.3.

<sup>294</sup> Vgl. Tölle 2005, S. 149–155.

<sup>295</sup> Vgl. Schubert 2002d, S. 213; vgl. auch Brownill 1990 und Meyer 1999, S. 63 ff.

<sup>296</sup> Vgl. Eichener 2000, S. 15.

Ein Vergleich der vielen Hafenrevitalisierungen der letzten Jahrzehnte zeigt wiederkehrende Grundmuster bei Nutzungsarten und -zusammenstellung und lässt trotz lokaler Besonderheiten den Eindruck eines schablonenhaften Vorgehens entstehen. Häfele spricht vom "Standardrüstzeug", bei dem freizeit- und tourismusbezogene Nutzungen, darunter insbesondere "großdimensionale Aquarien, Schifffahrtsmuseen und historisierende, an die mehr oder weniger [...] maritime Geschichte erinnernde Artefakte" überwiegen und durch Wohnungen, Büronutzungen, Einzelhandel und Gastronomie ergänzt werden.<sup>297</sup> Auf diese Weise entsteht anstelle eines Gefühls von Identität und Lokalität beim Besuch unterschiedlicher Hafenstädte häufig der Eindruck eines "Déjà-Vus":

*"Saving' these areas from degradation and abandonment is certainly praiseworthy. However if the scope is limited to refurbishing and turning them, one after another, into copies of the same model essentially based on the presence of commercial structures associated with amusement parks and the addition of some strong 'attraction' (such as an aquarium or a 'convention center'), then the result of these projects is, to say the least, debatable."*<sup>298</sup>

Die Probleme, die sich aus dieser Vorgehensweise ergeben, lassen sich am Beispiel Sydneys veranschaulichen, welches stellvertretend für viele andere Vorhaben steht: Zweifelsohne gehört Darling Harbour zu den größten Besucherattraktionen der Stadt und jährlich bis zu 15 Millionen Besucher machen das Gebiet kommerziell gesehen sehr erfolgreich. Aus stadtplanerischer Perspektive ist jedoch der isolierte Campuscharakter des Areals zu bemängeln, der durch die starke Nutzungszonierung, den geringen Anteil von Wohn- und Büronutzungen und die fehlende Integration in die Stadt entsteht. So wirkt das Gebiet eher wie ein suburbaner Themenpark ("Festival Marketplace"), der in das Zentrum implantiert wurde.<sup>299</sup>

Eine deutlich andere Gewichtung der Nutzungen wurde im östlichen Hafengebiet in Amsterdam vorgenommen. Der hohe Wohnanteil, eine eigenständige Architektur am Wasser mit hoher Dichte sowie eine kleinteilige funktionale und soziale Durchmischung

---

<sup>297</sup> Häfele 2003, S. 4 f.; vgl. auch Craig-Smith 1995, S. 35; vgl. auch de Ruiter 2005, S. 58 f.: "The same 'special' program" und Schubert 2002b: "SHE – Seafood, History and Entertainment".

<sup>298</sup> Bruttomesso 1993, S. 11.

<sup>299</sup> Vgl. Marshall 2001a, S. 3.1

haben hier dazu beigetragen, dass sich das Areal besser in den Kontext integriert und zugleich weniger künstlich wirkt.<sup>300</sup>

Während die Anteile der Nutzungsarten von Projekt zu Projekt variieren, ist allen betrachteten Beispielen mit Ausnahme des Stadshavens-Gebietes in Rotterdam gemein, dass sämtliche Hafenfunktionen bereits vor Beginn der Revitalisierung aufgelöst bzw. vollständig verlagert wurden.<sup>301</sup> Um dennoch das Wasser zu nutzen und ein maritimes Flair zu erzeugen, wurden dafür oft Marinas oder Kreuzfahrtterminals errichtet.

### (3) Räumlich-bauliche Ausgestaltung

Abgesehen davon, dass die Revitalisierungsprojekte auf wassernahen Grundstücken stattfinden, deren Zuschnitt durch die vorherige Hafennutzung bestimmt ist, und einige ehemalige Hafengebäude für städtische Nutzungen umgewidmet werden, gibt es für die Überplanung der Areale wenig Anknüpfungspunkte aus dem Bestehenden. Vor diesem Hintergrund scheint es auch nicht gerechtfertigt, im Zusammenhang mit den bisherigen Vorhaben von einer Aufhebung der Barriere zwischen Stadt und Hafen oder einer Vermischung stadt- und hafenbezogener Nutzungen zu sprechen. Vielmehr findet lediglich eine Verschiebung der Stadt-Hafen-Grenze statt, während sich beide Seiten weiterhin isoliert voneinander entwickeln.<sup>302</sup>

Durch den Nutzungswandel vom Hafen- zum Stadtgebiet sind daher räumlich betrachtet kaum wiederzuerkennende Areale entstanden, deren Gebäudetypologien in Abhängigkeit von geografischen Besonderheiten und der Gewichtung der zuvor aufgeführten Nutzungsarten variieren. Für die Wohnnutzungen reicht das Spektrum von Hochhäusern mit maximaler Dichte wie in Toronto und vielen weiteren nordamerikanischen Projekten bis hin zu eher untypischen schmalen Patioreihenhäusern wie auf den langgestreckten Halbinseln Borneo und Sporenburg in Amsterdam. Im Übrigen überwiegen für Wohn- und Büronutzungen 5- bis 10-geschossige Blockstrukturen, die kompakt als Riegel oder als Blockrand mit halböffentlichen bzw. privaten Innenhöfen ausgestaltet sind. Die Kombination von Ausblicken auf das Wasser und privaten Rückzugsmöglichkeiten ist gerade an den Standorten relevant, an denen es einen hohen Anteil an Sondernutzungen gibt, die große Touristenmassen anziehen.

---

<sup>300</sup> Vgl. Prange 2004, S. 236 f.; vgl. auch Saris 1993, S. 38 f.

<sup>301</sup> Vgl. Hoyle 1999, S. 7; vgl. auch Association Internationale Villes et Ports 2005b, S. 4.

<sup>302</sup> Vgl. Pinder, Hoyle, und Husain 1988, S. 247.

Während sich die Areale mit Schwerpunkt auf Büro- und Wohnnutzungen noch gut nach städtebaulichen Ordnungsprinzipien organisieren und durch Gestaltungsvorgaben zu einem stimmigen Gesamtbild zusammenfügen lassen wie in Dublin, Antwerpen oder Rotterdam, fehlt den von Sondernutzungen dominierten Arealen häufig der innere Zusammenhalt. In Barcelonas Port Vell konnten die Uferbereiche zwar wie beschrieben an das Stadtzentrum angebunden und wieder belebt werden – die Besucherzahlen belegen dies<sup>303</sup> – allerdings wirken die neu errichteten Gebäude als Konglomerat von Einzelbausteinen ohne verbindende Elemente.<sup>304</sup>

Die vielerorts anzutreffenden Landmarken namhafter Architekten, die ohne Zweifel dazu beitragen können, ein Areal international bekannt zu machen und ihm ein emblemhaftes Identifikationsmerkmal zu geben, können nur dann zur Geltung kommen, wenn das Umfeld dafür eher homogen bebaut wird und nicht auch mit aufsehenerregender Architektur überfrachtet ist. Anhand des Parque das Nações in Lissabon lässt sich dieses Problem gut nachvollziehen, wobei der Effekt dort durch die Zwischennutzung als EXPO-Gelände 1998 noch verstärkt auftritt.<sup>305</sup>

Eine andere Problematik ist insbesondere in den nordamerikanischen Städten festzustellen. Hier wurde die ortstypische kulturelle Bedeutung der Hafengebiete weitgehend ignoriert und es entstanden künstliche, an europäische Vorbilder angelehnte Areale. Im Zuge der Festivalisierung der Uferzonen kam vielfach eine mit postmodernen Zitaten und historisierenden Elementen überladene Architektur zur Anwendung, die zwar in sich stimmig, aber keinesfalls authentisch anmutet.<sup>306</sup>

Abschließend bleibt zu erwähnen, dass unabhängig von der Nutzungsbestimmung, der städtebaulichen Struktur und der Gebäudearchitektur bei allen Projekten der Umgang mit dem Wasser und die Gestaltung der Uferbereiche *die* zentrale Rolle gespielt haben und letztlich jeglicher Kritik zum Trotz die Faszination für die Waterfrontgebiete begründen. Die Erasmusbrücke in Rotterdam, die Kaianlagen in Dublin oder die künstlich geschaffene

---

<sup>303</sup> Vgl. Alemany 1999, S. 36: 18 Millionen Besucher allein 1998.

<sup>304</sup> Vgl. Wehrhahn 2004, S. 28.

<sup>305</sup> In unmittelbarer Nachbarschaft befinden sich dort u.a. der Estação do Oriente (Ostbahnhof) von Santiago Calatrava, der Portugiesische Pavillon von Alvaro Siza, das Ozeaneum, die internationale Messe und der Atlantik-Pavillon.

<sup>306</sup> Vgl. Häfele 2003, S. 4–6.

nen zusätzlichen Wasserflächen im Kopenhagener Sydhavnen sind nur einige wenige Beispiele hierfür.

#### (4) Einbettung in gesamtstädtischen Kontext

In den vorangegangenen Beispielen wurde bereits auf die Frage nach der Integration der Revitalisierungsvorhaben in den jeweiligen gesamtstädtischen Kontext Bezug genommen. Dabei wurde zwischen einer räumlichen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Komponente der Einbettung unterschieden.

Die räumliche Einbettung hängt ganz wesentlich von der Überwindung vorhandener physischer Barrieren ab, aber auch von der Ausrichtung der baulichen Maßnahmen und von der selbst definierten Rolle, die das Projekt ausüben soll: Die HafenCity in Hamburg wird als Erweiterung der Innenstadt und nicht als neuer Stadtteil verstanden, womit Fragen nach der räumlichen Verknüpfung zumindest in der Theorie einen höheren Stellenwert bekommen. Ob es gelingen wird, tatsächlich eine enge Verzahnung zwischen der Innenstadt mit den Uferzonen über das Fleetviertel und die historische Speicherstadt als Bindeglied zu erreichen, ist noch nicht abzusehen.<sup>307</sup> Ein Blick auf das bereits zitierte Beispiel Darling Harbour in Sydney mit seiner isolierten Lage zeigt, dass nicht nur bestehende Barrieren im Weg sind, sondern zusätzlich durch die Ausrichtung der hohen Neubauten, die der Stadt bildlich gesprochen den Rücken zukehren, eine weitere Abschottung und Orientierung auf das Innere des Areals eintritt.<sup>308</sup>

Wirtschaftlich gesehen kann sich die gleichzeitige Entwicklung mehrerer Großprojekte in unmittelbarer Nähe als problematisch erweisen. Während sich die Teilgebiete entlang des Clyde River im Großraum Glasgow eher komplementär entwickeln konnten, da für jeden Bereich eigene Nutzungsschwerpunkte definiert wurden, entstand in Amsterdam eine starke Konkurrenzsituation. Der Projektfortschritt des neuen Bürostandortes IJ-oovers wurde deutlich durch die zeitgleich beginnende Konzeptionierung des Areals Zuidas behindert, bei dem die Investoren aufgrund der günstigen, flughafennahen Lage auf hohe Renditen spekulierten.<sup>309</sup>

---

<sup>307</sup> Vgl. GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung 2000, S. 6; vgl. auch Handelskammer Hamburg 2006.

<sup>308</sup> Vgl. Marshall 2001a, S. 31.

<sup>309</sup> Vgl. de Ruiter 2005, 56 f.

Das Fehlen einer gesamtstädtischen Planung und die Verfolgung von Einzelinteressen der privaten Investoren führen zu Überdimensionierungen, die nicht der Nachfrage entsprechen. Zudem sind die Projekte durch lange Planungs- und Umsetzungszeiträume, die eine konjunkturelle Phase in der Regel überdauern, nicht flexibel genug, um auf eine veränderte Marktentwicklung rechtzeitig reagieren zu können. In London, wo man in den achtziger Jahren bei den frühen Projekten in den Docklands schwerpunktmäßig auf Büronutzungen für den Finanzsektor gesetzt hatte, sind im Zeitraum von 1987 bis 1991 innerhalb von nur fünf Jahren ca. 20.000 Arbeitsplätze in diesem Bereich weggefallen.<sup>310</sup> Dieser drastische Nachfragerückgang und der hohe finanzielle Aufwand einer Umnutzung der Bürogebäude erklären, wie es zu hohen Leerstandsrate gekommen ist.

Im Hinblick auf die gesellschaftliche Einbettung wurde ferner das Konfliktpotenzial mit der lokalen Bevölkerung unterschätzt, die zuvor in unmittelbarer Nähe ihrer Hafearbeitsplätze gewohnt hatte und nun mit zu hohen Wohnungspreisen und Qualifikationsanforderungen an die neu geschaffenen Arbeitsplätze im Dienstleistungsbereich konfrontiert wurde.

Der überwiegende Fokus auf eine kaufkräftige und gut ausgebildete Zielgruppe bei gleichzeitiger Ausklammerung der übrigen Bevölkerungsschichten ist auch bei Konzepten mit Schwerpunkt auf Freizeit- und Kulturnutzungen zu beobachten. Der künstliche Charakter und die mangelnde soziale und funktionale Vielfalt der Themenparks am Wasser sind vor allem bei den nordamerikanischen Beispielen festzustellen. Zum einen führt die kommerzielle Ausrichtung zunehmend zu einer Privatisierung des öffentlichen Raums, die die Möglichkeiten der kommunalen Einflussnahme stark einschränkt.<sup>311</sup> Zum anderen besteht die Gefahr, dass ein Großteil der ohnehin knappen öffentlichen Gelder in ausgewählte freizeit- oder kulturorientierte Leuchtturmprojekte investiert wird, was zu Einschränkungen in anderen Stadtteilen führen kann.

---

<sup>310</sup> Vgl. Malone 1996, S. 263 f.

<sup>311</sup> Vgl. Meyer 1999, S. 44 f.

### 4.2.3 Organisation: Akteure und lokale Kräfte

#### (1) Entwicklungsträgerschaft und Zusammenwirken der Akteure

Für die Organisationsstruktur der Revitalisierungsprojekte gibt es unterschiedliche Modelle. Oftmals kooperieren öffentliche Hand und Privatwirtschaft als gemeinsame Gesellschafter einer Entwicklungsgesellschaft. Diese Form der Zusammenarbeit ist z.B. in Dublin, Lissabon und in Oslo zu beobachten. In Deutschland liegt die Planungshoheit üblicherweise allein bei den Kommunen und es werden wie in Hamburg rein städtische Entwicklungsgesellschaften gegründet.<sup>312</sup> Die HafenCity Hamburg GmbH ist unter anderem für die Vermarktung der städtischen Grundstücke, die Akquisition von Investoren sowie für die Koordination aller Planungs- und Bauvorhaben zuständig und arbeitet in Abstimmung mit den Behörden und parlamentarischen Gremien. Hinzu kommen Marketingaufgaben, Öffentlichkeitsarbeit und Maßnahmen zur Bürgerbeteiligung.<sup>313</sup> Ähnliche Formen der Entwicklungsträgerschaft sind beispielsweise in Rotterdam und in Kopenhagen zu finden.<sup>314</sup> In Großbritannien hingegen wurden für einen bestimmten Zeitraum zentralstaatliche "Urban Development Corporations" eingesetzt, die kommunale Interessen weitgehend ausklammerten. Während die Entwicklungsgesellschaften den Vergabeprozess der Grundstücke, die Entwicklung einzelner öffentlicher Einrichtungen sowie der Infrastruktur steuern, erfolgt die Einzelprojektentwicklung unabhängig von der Organisationsform der Entwicklungsgesellschaft in aller Regel durch private Developer.<sup>315</sup> Diese werden entweder durch einen Investor als Entwickler beauftragt oder agieren selbst als Bauherren.

Die Orchestrierung der unterschiedlichen Akteursgruppen, die von den Baumaßnahmen betroffen sind, stellt eine wesentliche Herausforderung dar. Insbesondere die Abstimmung zwischen den Port Authorities und der Planungseinrichtungen der Stadt sowie zwischen Stadtplanern, privaten Investoren und nicht zuletzt der lokalen Bevölkerung ist eine zentrale Hürde im Entwicklungsprozess. Zum einen müssen Widersprüche zwischen nachhaltiger Orientierung und kurzfristigen Renditezielen aufgelöst werden, zum anderen scheinen die Hafenverwaltungen vielfach an ihren alten Gebieten festzuhalten

---

<sup>312</sup> Vgl. Harms 2002, S. 93 f.

<sup>313</sup> Vgl. HafenCity Hamburg GmbH 2007.

<sup>314</sup> Vgl. de Ruitter 2005, S. 16.

<sup>315</sup> Vgl. Lutzky und Meurer 2005, S. 13.

und verwehren sich gegen eine städtische Umwidmung der Flächen.<sup>316</sup> Insgesamt fehlt trotz der Fülle an Hafenrevitalisierungen weltweit und regelmäßig stattfindender internationaler Konferenzen zu diesem Thema vielfach die Transparenz und der gegenseitige Erfahrungs- und Informationsaustausch scheint verbesserungsbedürftig.<sup>317</sup>

## (2) Berücksichtigung lokaler Interessen

In Anbetracht der Tatsache, dass die Waterfrontareale auf unterschiedliche Zielgruppen ausgerichtet sind – Unternehmen, Bewohner oder Besucher – und für viele Projektbeteiligte ausschließlich der ökonomische Erfolg<sup>318</sup> im Vordergrund steht, gerät die Frage nach der Akzeptanz der neuen Stadtquartiersentwicklung leicht in Vergessenheit.<sup>319</sup> Gerade die frühzeitige Einbindung der lokalen Bevölkerung kann jedoch dazu beitragen, soziales Konfliktpotenzial zu reduzieren. Als positives Beispiel sticht das zuvor ebenfalls bereits erwähnte Projekt Kop van Zuid hervor. Begünstigt durch die generell dialogorientierte Planungskultur in den Niederlanden wurde bereits in der Zielfindungsphase eine Projektorganisation geschaffen, die Partnerschaften zwischen öffentlichen und privaten Akteuren inklusiver lokaler Bewohnerorganisationen und Interessensvertretungen vorsah. Die Zusammenarbeit wurde jeweils vorhabenbezogen zwischen den betroffenen Akteuren geregelt. Da südlich der Maas ein neues, beide Uferseiten verbindendes Stadtquartier mit hochwertigen Büro-, Wohn- und Kulturnutzungen geschaffen werden sollte und die unmittelbare Umgebung zu den benachteiligten Stadtteilen gehörte, wurde zur Vermeidung sozialer Konflikte bewusst eine intensive Beteiligung der lokalen Kräfte vorgesehen. Die Glaubwürdigkeit dieses Vorgehens wurde zudem durch das Projekt "Wederzijds Profijt" untermauert, das gezielt während der Bauphase aber auch nachhaltig Arbeitsplätze für die ortsnahe Bevölkerung vermitteln sollte. Auch wenn die Arbeitsplatzeffekte hinter den Erwartungen zurückgeblieben sind und vereinzelt der Eindruck entstanden ist, die Einbindung der Bevölkerung habe nur Alibicharakter, um das Projekt auf breiter Basis in der Öffentlichkeit zu legitimieren, bleibt der Ansatz dennoch beispielhaft und kann wertvolle Anregungen für zukünftige Vorhaben liefern.<sup>320</sup>

---

<sup>316</sup> Vgl. Engelbertz und Kotthoff 1998, S. 58 und Millspaugh 2001, S. 76.

<sup>317</sup> Vgl. Bruttomesso 1999, S. 4.

<sup>318</sup> Erfolgskennzahlen können z.B. hohe Projektrenditen, geringe Leerstände oder ein großer Besucherandrang sein.

<sup>319</sup> Als Beispiel wird hier noch einmal auf Canary Wharf in London verwiesen.

<sup>320</sup> Vgl. Tölle 2005, S. 149–155.

#### 4.2.4 Transformationsprozess: Entwicklung und Umsetzung

##### (1) Entwicklungsverlauf und -dauer

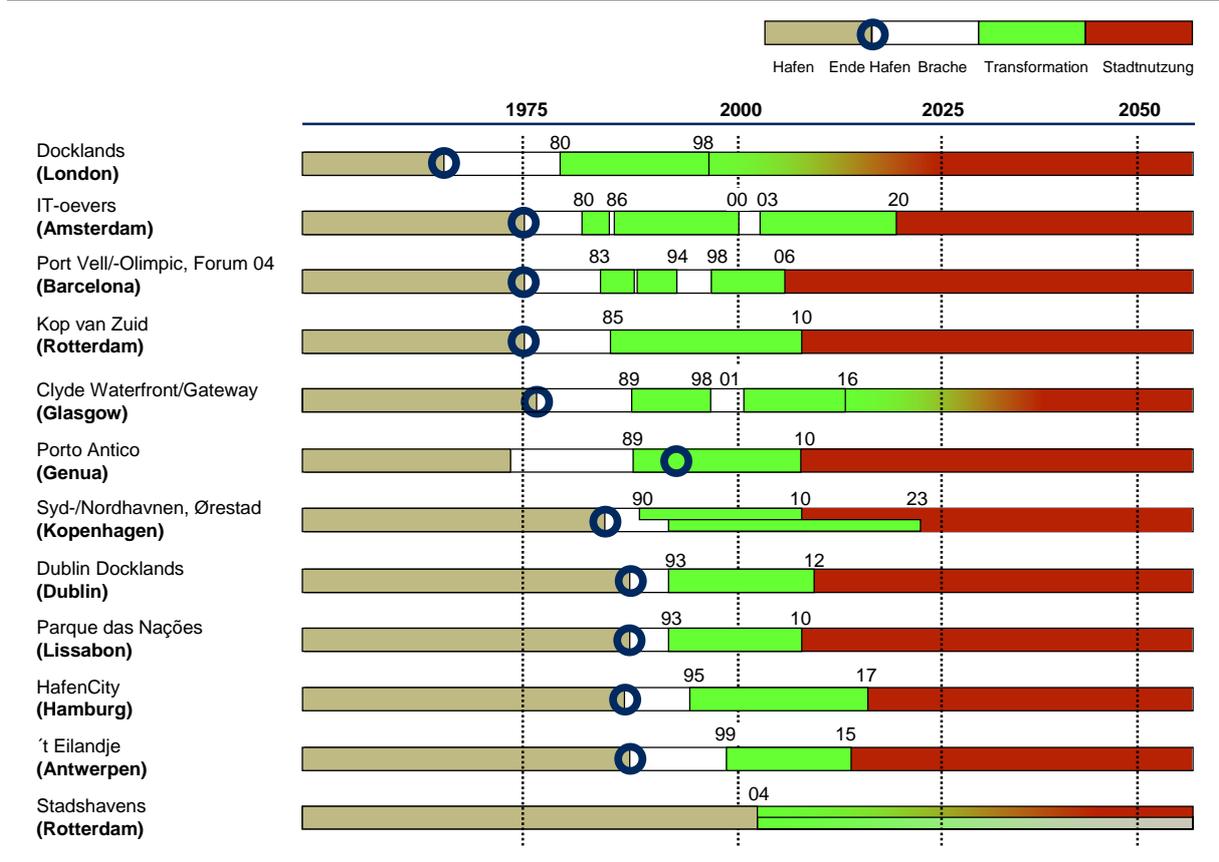
Bei den meisten Projekten lässt sich zumindest für die rein "materielle Raumproduktion"<sup>321</sup>, also die Erstellung der Gebäude und dazugehörigen Infrastruktur, ein Start- und Fertigstellungszeitpunkt relativ genau datieren, wobei es aufgrund der insgesamt sehr langen Realisierungszeiträume wahrscheinlich ist, dass bei Abschluss der letzten Baumaßnahmen bereits die ersten Teilbereiche wieder in einem erneuten Umbau- bzw. Umnutzungsprozess einmünden.

Die eigentlichen Transformationsprozesse der in Abbildung 4-4 dargestellten Projekte dauern durchschnittlich etwa 20 Jahre. Es wird deutlich, dass sich mit Ausnahme des Stadshavens-Projektes in Rotterdam, wo es zu einer Überlagerung von städtischen und hafenbezogenen Nutzungen kommt, und Genua, wo die Hafennutzung erst nach Beginn der Revitalisierungsmaßnahmen aufgegeben wurde, alle betrachteten Projekte als Transformationsprozesse mit klar voneinander abgrenzenden Phasen beschreiben lassen: Hafennutzung – Brachfallen – Transformation – Städtische Nutzung.<sup>322</sup> Dieser Zyklus ließe sich weiter detaillieren, indem man die einzelnen Phasen noch einmal unterteilt: So könnte man die Hafennutzung wie in Kapitel 2 beschrieben untergliedern, dem Brachfallen geht ein Zeitraum der Vernachlässigung voraus und der Transformationsprozess umfasst wiederum verschiedene Planungs- und Umsetzungsstufen. Wichtiger erscheint hier aber zunächst die Feststellung, dass die Revitalisierung in aller Regel zu einem Zeitpunkt beginnt, zu dem sämtliche bisherige Hafennutzungen auf dem betreffenden Areal bereits eingestellt wurden oder eine Umsiedlung an einen alternativen Standort zumindest bereits beschlossen ist.

---

<sup>321</sup> Vgl. Petrin 2005 und Lefebvre 1996: Lefebvre unterscheidet zwischen dem mathematischen und dem erlebten Raum.

<sup>322</sup> Die Abbildung zeigt nur eine Auswahl europäischer Projekte. Eine vergleichbare Übersicht ließe sich auch für die außereuropäischen Projekte erstellen.



Quelle: de Ruiter 2005, S. 8 f.

Abbildung 4-4: Übersicht Entwicklungsphasen ausgewählter Revitalisierungsprojekte

Durch diesen Umstand wird es zusätzlich erschwert, mit der Planung an etwas Bestehendes anzuknüpfen und dadurch eine kontinuierliche Entwicklung statt eines kompletten Neuanfangs zu ermöglichen. Gerade die Startphase stellt eine besondere Herausforderung dar, da der Projektverlauf noch ungewiss und das Entwicklungs- bzw. Investitionsrisiko für Investoren unvergleichlich hoch ist.<sup>323</sup> Dies ändert sich allerdings im weiteren Verlauf der Entwicklung, wenn bereits öffentliche Investitionen in die Infrastruktur getätigt und erste Bauvorhaben erfolgreich realisiert wurden. Ist der Entwicklungsprozess erst in Gang gekommen, nimmt die Gefahr des Scheiterns ab und die Entscheidung für Folgeinvestitionen wird erleichtert.

<sup>323</sup> Vgl. Samperi 1986, S. 47–53.

## (2) Planungsinstrumente

Die ersten nordamerikanischen Hafenrevitalisierungen der sechziger Jahre stellten eine gänzlich neue Planungsaufgabe dar, für die es keine Vorbilder gab. Man orientierte sich vor allem an dem Ziel, die verödeten Innenstädte durch neue Nutzungen aufzuwerten, jedoch ohne dafür auf erprobte Planungsverfahren zurückgreifen zu können. Es folgte eine Reihe von Projekten in den siebziger und achtziger Jahren, bei denen private Investorenplanungen dominierten bei gleichzeitigem Fehlen übergeordneter Planungsvorgaben. Am häufigsten wird hierfür die Entstehungsphase von Canary Wharf in London in den achtziger und frühen neunziger Jahren als Beispiel herangezogen.<sup>324</sup> Aber auch in Sydney Darling Harbour, den Manchester Docklands und in Toronto erscheinen die Nutzungen wegen einer fehlenden übergreifenden Planung additiv zusammengesetzt, ohne die Besonderheiten der Lage am Wasser und den gesamtstädtischen Zusammenhang ausreichend zu berücksichtigen. Zudem führte die planerische Deregulierung zu wenig unterscheidbaren Nutzungskonzepten bis hin zu einer gewissen Austauschbarkeit einzelner Vorhaben.<sup>325</sup>

Im Gegensatz dazu setzt sich bei jüngeren Vorhaben ein Planungsrecht mit Masterplänen und Wettbewerben für die einzelnen Teilbereiche durch, welches stärker als zuvor die örtlichen Besonderheiten berücksichtigt und auch die Bevölkerung in den Planungsprozess involviert. Als Beispiel kann das ehemalige Werftgelände Aker Brygge in Oslo genannt werden, welches mit Hilfe eines Rahmenplans für fünf Teilgebiete als kleinmaßstäblich gemischt genutztes Quartier mit attraktiven öffentlichen Räumen neu geplant wurde. In Göteborg, das sich durch die Planung eines neuen "Stadtteils für alle" mit einer stärkeren Vielfalt an Nutzungen auf den ehemaligen Werftanlagen auszeichnet, wurde die städtebauliche Planung darüber hinaus von Arbeitsplatzmaßnahmen für die ehemaligen Hafen- und Werftarbeiter flankiert.<sup>326</sup>

Trotz der inzwischen gängigen Praxis einer Masterplanung<sup>327</sup> bleibt ein Spannungsfeld zwischen thematischer bzw. räumlicher Leitbilddefinition, geforderter Planungssicherheit für die beteiligten Akteure und notwendiger Flexibilität für Änderungen und Ergänzungen im Projektverlauf. Hinzu kommt die Schwierigkeit, dass sich im Rahmen des Transforma-

---

<sup>324</sup> Vgl. Hinsley und Malone 1996, S. 57 f.; vgl. auch Meyer 1999, S. 109 f.

<sup>325</sup> Vgl. Schubert 2002b, S. 16 ff.

<sup>326</sup> Vgl. Schubert 2002b, S. 20 f.

<sup>327</sup> Vgl. Shaw 2001, S. 170 f.

tionsprozesses von Hafen- zu städtischen Nutzungen Urbanität und Atmosphäre überhaupt nur begrenzt (master-)planen oder verordnen lassen.<sup>328</sup> Selbst bei plangerechter Umsetzung der einzelnen Bauvorhaben ist das Resultat häufig zunächst nur ein neuer Ort, der erst über die Zeit durch die neuen Nutzungen und ihre "Gebrauchsspuren" seine eigene Identität entwickeln kann. Michel de Certeau kritisiert das abstrahierende Denken in der städtebaulichen Planung, da Pläne zwar die Geometrie festlegen können, dabei jedoch die zeitliche Dimension und die immaterielle Ebene der Interpretation durch den Nutzer ausblenden:

*"Insgesamt ist der Raum ein Ort, mit dem man etwas macht. So wird z.B. die Straße, die der Urbanismus geometrisch festlegt, durch die Gehenden in einen Raum verwandelt."*<sup>329</sup>

Wenn also bemängelt wird, dass viele Hafenrevitalisierungsgebiete einen austauschbaren, teilweise sterilen Charakter haben,<sup>330</sup> dann nicht nur deshalb, weil in den Masterplänen Festlegungen für ein bestimmtes, stets wiederkehrendes Nutzungsprogramm getroffen werden. Problematisch erscheint vielmehr der Umstand, dass auf den zuvor brachgelegenen Flächen kein natürliches Wachstum städtischer Nutzungen als ein sich selbst erneuernder, allmählicher Prozess stattfindet, sondern eine vollständige Neuordnung aus der Vogelperspektive und aus einem Guss geplant wird, ohne Raum für spontane, kurzfristige Entwicklungen zu lassen.

### (3) Vermarktung

Für die Überbrückung langer Entwicklungszeiträume haben sich in manchen Fällen temporäre Zwischennutzungen als sehr erfolgreich erwiesen, die als Inkubatoren für die weitere Entwicklung dazu beitragen, den Standort bekannter zu machen und ihm zu einem positiven Image verhelfen. Ein positives Beispiel ist das ehemalige Gaswerkgebäude Westergasfabriek in Amsterdam. Die leer stehenden, teils verfallenen Gebäude wurden günstig an Künstler und Theatermacher vermietet und es fand eine Reihe von Kulturveranstaltungen und Festivals statt. Inzwischen hat das Areal "Kultstatus" erlangt, und die alte Fabrik wurde weit über die Grenzen Hollands als Kulturzentrum bekannt,

---

<sup>328</sup> Vgl. Warsewa, S. 15: "Neue Identitäten sind aber nicht planbar, nicht konstruierbar und können nicht verordnet werden."

<sup>329</sup> Certeau 1988, S. 218; vgl. auch Läßle 1991.

<sup>330</sup> Vgl. Bruttomesso 1993, S. 11.

ohne dass hierfür öffentliche Fördergelder eingesetzt wurden. Schrittweise werden nun die einzelnen Gebäude saniert und einer neuen, dauerhaften Nutzung zugeführt.<sup>331</sup>

Während diese Form der Vermarktung vor allem einzelnen "Pionieren" zu verdanken ist, die sich zu einem frühen Zeitpunkt auf bis dahin unwirtliches Terrain vorwagen, gibt es häufig ein umfangreiches und professionelles Stadtmarketing, mit dem verschiedene Zielgruppen erreicht werden sollen, zu denen neben den privaten Investoren vor allem auch die späteren Nutzer und Besucher zählen. Das Marketing muss zugleich auf städtischer, nationaler und internationaler Ebene erfolgen und erfüllt dabei unterschiedlichen Nutzen. Vor allem auf städtischer Ebene ist eine "Politisierung der Wasserfronten" festzustellen, da die Vermarktung der eigentlichen Baumaßnahmen im Rahmen eines umfangreichen Stadtmarketings oft mit wirtschafts- und sozialpolitischen Themen wie zusätzliche Arbeitsplätze, wirtschaftliche Gewinne für die Stadt oder neue Wohnraumangebote für Familien kombiniert wird.<sup>332</sup> Die Projekte werden als "Synonym für die städtebauliche Innovations- und Modernisierungsfähigkeit der Städte" verwendet.<sup>333</sup>

Auf nationaler bzw. internationaler Ebene wurde die Vermarktung in einigen Städten maßgeblich durch die Ausrichtung großer Veranstaltungen vorangetrieben. Die Olympischen Spiele 1992 in Barcelona, die Expo 1998 in Lissabon und die Feier des Kolumbusjahres 1992 in Genua<sup>334</sup> gaben Anlass, europäische Fördermittel zu mobilisieren und einen umfangreichen Revitalisierungsprozess in Gang zu bringen. Die besondere Schwierigkeit liegt bei allen drei Beispielen darin, auch für den Zeitraum nach den Veranstaltungen einen nachhaltigen Effekt zu erzielen. Im Gegensatz zu Sevilla, wo es bis heute nicht gelungen ist, das Weltausstellungsgelände von 1992 einer funktionierenden langfristigen Nutzung zuzuführen, sollte z.B. die Durchführung der Expo in Lissabon von vorneherein nicht nur Marketingzwecken dienen, sondern Initialzündung eines groß angelegten Stadtentwicklungsprojektes werden, welches der gesamten Stadt und Region zu einem Aufbruch verhelfen sollte. So ist das Expogelände nicht isoliert, sondern als Teil eines insgesamt 340 Hektar großen Areals zu sehen mit einer umfangreichen neuen Verkehrsinfrastruktur – darunter die Vasco-da-Gama-Brücke über den Tejo, ein neuer

---

<sup>331</sup> Vgl. de Ruiter 2005, S. 38 f.; Ein weiteres Beispiel ist die stillgelegte NDSM-Werft in Amsterdam, die sich in den letzten Jahren zu einem Zentrum für Untergrundkultur entwickeln konnte.

<sup>332</sup> Vgl. Malone 1996, S. 262.

<sup>333</sup> Vgl. Engelbertz und Kotthoff 1998, S. 57.

<sup>334</sup> 2004 war Genua zudem Kulturhauptstadt.

Bahnhof und neue Fährverbindungen – 110 Hektar Grünanlagen und einem gemischten Nutzungsprogramm mit hohem Wohnanteil.<sup>335</sup>

Neben Großveranstaltungen dienen Leuchtturmprojekte wie das Guggenheim-Museum in Bilbao oder aktuell die Elbphilharmonie in Hamburg vor allem der internationalen Vermarktung. Wie bei allen Marketingmaßnahmen ist der Beitrag dieser und ähnlicher Vorzeigeprojekte zum Gelingen der Gesamtentwicklungsmaßnahme in der Regel schwer zu kalkulieren. Zwar lassen sich direkte wirtschaftliche Effekte anhand von Besucherzahlen und Umsätzen belegen, und es können Annahmen zu den indirekten Effekten getroffen werden, die z.B. ein Theaterneubau auf den Tourismussektor der Stadt hat. Schwieriger quantifizieren lässt sich hingegen der Vermarktungseffekt, den die Stadt durch das Werben mit dem neuen Projekt erzielt, indem es den Arealen zu Bekanntheit verhilft und damit das Interesse von Investoren und Besuchern nach sich zieht. Da der Zusammenhang zwischen Investitionen in ein Leuchtturmprojekt und privaten Folgeinvestitionen volkswirtschaftlich nicht exakt belegbar ist, werfen Kritiker der Politik häufig eine zu starke Konzentration auf öffentlichkeitswirksame Kultureinrichtungen bei gleichzeitiger Vernachlässigung anderer unpopulärer Themen wie Bildung vor.<sup>336</sup> Dabei erfolgt die Finanzierung derartiger Großvorhaben mehr und mehr durch öffentlich-private Partnerschaften<sup>337</sup>, bei denen sich neben privaten Investoren zunehmend auch private Bürger durch Spenden engagieren und durch ihr Mäzenatentum den öffentlich zu finanzierenden Anteil deutlich reduzieren. So stiftete der größte dänische Reeder der Stadt Kopenhagen ein neues Opernhaus, und in Hamburg konnten innerhalb eines Jahres Spenden und Spendenzusagen in Höhe von über 64 Millionen Euro für den Bau und Betrieb der Elbphilharmonie akquiriert werden.<sup>338</sup>

Eine abschließende Würdigung der zahlreichen Transformationsprozesse ehemaliger Hafenanlagen und der jeweiligen Ergebnisse zeigt, dass es eine Reihe positiver Entwick-

---

<sup>335</sup> Vgl. Rogge 2003, S. 61–67: Insgesamt werden 1.170.000 m<sup>2</sup> Wohnraum, 450.000 m<sup>2</sup> Büro, 150.000 m<sup>2</sup> Gewerbe und 300.000 m<sup>2</sup> für öffentliche Einrichtungen geplant.

<sup>336</sup> Hamburger Abendblatt vom 15.10.2005: "Helmut Schmidt plädiert für den Bau der Elbphilharmonie"; vgl. auch Der Spiegel Nr. 3, Jg. 2006, S. 142: "Kultur ist eine Lebensader".

<sup>337</sup> PPP – Public Private Partnership: Langfristige, vertraglich geregelte Zusammenarbeit zwischen öffentlicher Hand und Privatwirtschaft.

<sup>338</sup> Vgl. Der Spiegel Nr. 3, Jg. 2006, S. 140 ff.: "Ein Schiff wird kommen", vgl. auch Freie und Hansestadt Hamburg 2007b.

lungen gegeben hat. Dazu zählen Erfolge wie die Wiederbelebung zuvor vernachlässigter Uferzonen, ein spürbarer Imagewandel in einigen Städten, die Schaffung von attraktivem Wohnraum oder die Einbeziehung der lokalen Bevölkerung in den Planungsprozess. Gleichzeitig scheint es nicht gerechtfertigt, von einer reinen Erfolgsgeschichte zu sprechen.<sup>339</sup>

Die wesentlichen Kritikpunkte werden nachfolgend noch einmal kurz zusammengefasst: Nahezu alle Projekte können als Neuanfang auf einer zuvor vollständig brachgefallenen Fläche bezeichnet werden. Die vorherige Hafennutzung hat – abgesehen vom Zuschnitt der Flächen und der Erhaltung einzelner Gebäude und Anlagen – bei dieser Neuplanung kaum eine Rolle gespielt. Von einem Wandel der Stadt-Hafen-Beziehung oder einer erneuten Zuwendung von Stadt und Hafen kann also nicht die Rede sein. Gerade die Ausgangslage der leeren Fläche hat statt eines natürlichen Wachstums meistens zu einer (Master-)Planung aus der Vogelperspektive geführt. Es bleibt fraglich, inwieweit auf diese Weise ein städtischer Raum bis ins Detail geplant werden kann. Durch die häufig zu beobachtende Fokussierung auf kaufkraftstarke Zielgruppen sowie die Wahl eines immer wiederkehrenden Nutzungsprogramms fehlen vielfach die lokale Identität, Anknüpfungspunkte an die Geschichte des Ortes und eine ausreichende Auseinandersetzung mit dem gesamtstädtischen Kontext. Zudem haben vornehmlich renditeorientierte Projekte dazu geführt, dass in den Arealen eine Ansammlung von Einzelobjekten entstanden ist, die zwar teilweise im positiven Sinne spektakuläre Architektur hervorgebracht hat, dafür hingegen ein stimmiges Zusammenspiel vermissen lässt. Neben der Baugestaltung tragen auch die Zwischenräume zum Gesamterscheinungsbild der Revitalisierungsgebiete bei. Diese werden nicht immer durch eine ordnende städtebauliche Rahmenplanung gestaltet. Vielmehr besteht die Tendenz zu einer zunehmenden Privatisierung des öffentlichen Raumes. Diese kann zwar den Realisierungsprozess beschleunigen, allerdings wird dadurch die Einflussnahmemöglichkeit der Stadt eingeschränkt und eine soziale Segregation befördert.

Fest steht, dass man für zukünftige Projekte viel aus den bereits realisierten Vorhaben lernen kann. Die lokalen Besonderheiten verhindern jedoch die Entwicklung eines Pa-

---

<sup>339</sup> Wie beschrieben ist die Bewertung des Erfolges nicht nur anhand messbarer Kenngrößen belegbar und zudem stark vom jeweiligen Blickwinkel abhängig. Hier ist in erster Linie der Erfolg aus Stadtentwicklungssicht gemeint.

tentrezeptes für den Umgang mit den Filetgrundstücken am Wasser, den Projekten der ersten Reihe. Für die im folgenden Kapitel thematisierten zentrumsferneren Areale, die zunehmend in den Fokus rücken, sind zudem ganz neue Herausforderungen zu meistern.

## **5. Neue Herausforderungen für Hafenrandgebiete: Überschneidung von städtebaulicher und hafenbezogener Planung**

Auch wenn die Revitalisierungsvorhaben der ersten Reihe in den bedeutenden Häfen bereits vielerorts abgeschlossen oder zumindest weit vorangeschritten sind, besteht weiterhin Handlungsbedarf an der Schnittstelle zwischen Stadt und Hafen:

Frühe Projekte aus den siebziger und achtziger Jahren, die wie beschrieben aus stadtplanerischer Sicht nicht ausschließlich als Erfolge zu bewerten sind, werden angepasst oder erweitert. Zudem entdecken auch die vielen kleineren Häfen mit ähnlichen räumlichen und strukturellen Veränderungen ihre zentrumsnahen Hafen- und Uferbereiche als Potenziale für städtische Umnutzungen und orientieren sich dabei an den bereits realisierten Vorbildern.<sup>340</sup> Schließlich rücken zunehmend die zentrumsferneren, inzwischen ebenfalls teilweise brachgefallenen und für moderne Containerlogistik ungeeigneten Flächen in den Fokus der Umnutzungsbemühungen.<sup>341</sup>

Im folgenden Kapitel 5 soll aufgezeigt werden, dass gerade der Umgang mit letzteren Arealen der zweiten Reihe gegenüber den ohnehin schon komplexen bisherigen Projekten neue Herausforderungen mit sich bringt, denen mit den vielfach erprobten Herangehensweisen an die Planung und Umsetzung von Revitalisierungsvorhaben allein nicht zu begegnen ist. Dies ist auf mehrere Teilaspekte zurückzuführen, die in den drei Unterkapiteln näher ausgeführt werden: Die spezifische Prägung der Areale stellt eine veränderte und unbefriedigende Ausgangssituation dar (Kapitel 5.1), der Interessenkonflikt zwischen Stadt und Hafen, der aus konkurrierenden Flächennutzungsansprüchen der Hauptakteure resultiert, spitzt sich zu (Kapitel 5.2) und verschiedene standortübergreifende Hemmnisse, darunter verschärfte rechtliche Bestimmungen und eine wachsende Unsicherheit über die zukünftige Entwicklung, erschweren den Weg hin zu einer integrierten Planung und einer verträglichen Nachbarschaft von Stadt und Hafen (Kapitel 5.3).

---

<sup>340</sup> Vgl. Bruttomesso 2001, S. 48.

<sup>341</sup> Vgl. Schubert 2005.

## 5.1 Handlungsbedarf infolge der Prägung des zentrumsfernen Hafenrandes

Maßgeblicher Auslöser der neuen Herausforderungen für den Hafenrand ist der in Kapitel 3 hergeleitete Platzbedarf, den sowohl die Stadt als auch der Hafen für sich reklamieren. Konnten die Platzprobleme bislang noch durch eine Umsiedlung der Hafenfunktionen, also eine räumliche Verlagerung der Stadt-Hafen-Grenze, weitgehend gelöst werden, sind die Ausweichmöglichkeiten inzwischen weitgehend erschöpft. Dies trifft insbesondere auf Hafenstädte wie Hamburg zu, in denen durch die Lage weit im Landesinneren und die Rolle als Stadtstaat keine Erweiterungsmöglichkeit existiert.<sup>342</sup> Daher muss über neue Ansätze nachgedacht werden, wie sich die beiderseitigen Nutzungsansprüche von Stadt und Hafen verträglich nebeneinander organisieren lassen.<sup>343</sup>

Trotz aller lokalen Besonderheiten und Unterschiede der Ausgangslage, der Planung und der Umsetzung der bisherigen Hafenrevitalisierungen, fallen die in Kapitel 4.2 zitierten Beispiele alle in die Kategorie der zentrumsnahen, für die Stadt repräsentativen Uferzonen mit einer Mischung aus Shopping-, Freizeit- und Gastronomieangeboten in Kombination mit unterschiedlich hohen Anteilen an meist hochpreisigen Büro- und Wohnflächen.<sup>344</sup> Im Vorfeld dieser Revitalisierungsmaßnahmen wurden die Hafenaktivitäten, die in den vorausgegangenen Entwicklungsphasen der Häfen über Jahrhunderte hinweg die Standorte bestimmt hatten, in allen betrachteten Fällen vollständig aufgelöst oder verlagert, und die Flächen wurden für eine stadtbezogene Nachnutzung umgewidmet.<sup>345</sup> Der Revitalisierung war also eine Phase des vollständigen Brachliegens vorausgegangen.

Im Gegensatz dazu stehen die Projekte der zweiten Reihe, die Kees Christiaanse als *Waiting Lands* bezeichnet.<sup>346</sup> Entlang der in Kapitel 4.1.1 aufgestellten Untersuchungskriterien soll im Folgenden aufgezeigt werden, worin sich die Prägung bzw. Ausgangslage dieser Gebiete von den bisherigen Vorhaben unterscheidet und welche Auswirkungen dies auf Planung und Umsetzung der Revitalisierungsmaßnahmen hat.

---

<sup>342</sup> Vgl. Port of Rotterdam und Gemeente Rotterdam 2004: Anders sieht es in Rotterdam aus, wo durch Landgewinnung derzeit neue Terminalflächen an der Maas-Mündung erschlossen werden (Maasvlakte II).

<sup>343</sup> Vgl. Association Internationale Villes et Ports 2005b, S. 4.

<sup>344</sup> Vgl. Christiaanse 2005, S. 26: "City Branding Waterfronts".

<sup>345</sup> Vgl. Wehrhahn 2004, S. 15; vgl. auch Association Internationale Villes et Ports 2005b, S. 4.

<sup>346</sup> Vgl. Christiaanse 2005, S. 26.

Zunächst zu den *Standorten der Entwicklungsgebiete*, die sich vor allem aufgrund ihrer Lage im Stadtraum und im Hinblick auf die unmittelbare Nachbarschaft unterscheiden. Zwar mag die physische Distanz zum Stadtzentrum nur wenige Kilometer Luftlinie betragen und somit nicht wesentlich größer sein als bei früheren Projekten. Die Entfernung wird jedoch durch die massive Barrierewirkung der Flussläufe, Eisenbahntrassen und Schnellstraßen bei gleichzeitig mangelhafter Anbindung an die Verkehrsnetze der Stadt<sup>347</sup> als viel größer wahrgenommen. Dies mag auf den ersten Blick widersprüchlich klingen, erklärt sich jedoch durch die Ausrichtung der vorhandenen Infrastruktur. Eine funktionierende Hinterlandanbindung der Hafentflächen auf dem Straßen- und Schienennweg sowie eine gute wasserseitige Erreichbarkeit der Grundstücke für den Warenumschlag waren weitaus wichtiger als eine gute Zugänglichkeit von der Stadtseite aus. Die Rolle des Areals ist somit nicht mehr notwendigerweise die einer unmittelbaren Erweiterungsfläche der Innenstadt, sondern eher die eines neuen, eigenständigen Stadtteils oder der Wasserzugang eines benachbarten Stadtteils. Auf der Mikroebene ist allerdings festzustellen, dass die eigentlich gute Lage am Wasser kaum wahrnehmbar ist, da der Zugang zu den Uferbereichen durch weiterhin bestehende Nutzungen der Hafenwirtschaft oder abgetrennte Freihafenbereiche versperrt ist.

Neben diesen räumlichen Herausforderungen des Standortes sind auch die *weiteren Umfeldbedingungen* der peripher gelegenen Flächen schwieriger. Zwar musste auch in den bisherigen Revitalisierungsprojekten ein Imagewandel des zu entwickelnden Areals selbst erreicht werden, welches zuvor ganz der Hafennutzung zugewiesen war. Die neuen, stadtfirneren Areale haben aber zusätzlich noch mit dem oft schlechten Image des angrenzenden Stadtteils zu kämpfen, welches mit größeren sozialen Problemen wie hoher Arbeitslosigkeit, einem hohen, aber nicht gut integrierten Migrantenanteil oder einer desolaten Bildungssituation zusammenhängen kann. Vor diesem Hintergrund wird ersichtlich, dass der vielfach erprobte und aus Investorensicht attraktive "MacWaterfront-Stempel"<sup>348</sup> mit der Zielsetzung einer Innenstadtaufwertung nicht funktioniert. Vielmehr wird eine intensivere Auseinandersetzung mit der vorgefundenen Realität in der unmittelbaren Umgebung erforderlich. Nicht nur eine Anbindung an das Stadtzentrum, sondern auch an unmittelbar benachbarte Stadtteile ist herzustellen, will man einer

---

<sup>347</sup> Insbesondere an den öffentlichen Personennahverkehr.

<sup>348</sup> Vgl. Association Internationale Villes et Ports 2005b, S. 4.

drohenden Marginalisierung entgegenwirken. Hier wiederum schließt sich die Frage an, inwieweit sich derartige gemeinwohlorientierte Aspekte mit den Renditezielen privater Investoren in Einklang bringen lassen. Neben den Auswirkungen auf das Nutzungskonzept ändert sich auch der Zielgruppenfokus: Angebote für bereits ansässige und neu anzusiedelnde Unternehmen sowie für die lokale Bevölkerung gewinnen gegenüber den Besuchern von Freizeitnutzungen an Bedeutung.

Die besondere Herausforderung liegt darin, einen schrittweisen Bottom-up-Prozess mit einer langfristigen Strategie in Einklang zu bringen. Einerseits kann ein rein inkrementelles Vorgehen vielleicht nicht die Schubkraft für eine nachhaltige Entwicklung des Gesamtareals entfalten, andererseits ist eine Impulssetzung durch größere private Investitionen gerade in der Anfangsphase durch das hohe Entwicklungsrisiko und eingeschränkte Renditeaussichten unwahrscheinlich. Öffentliche Vorleistungen verlieren bei den prominent gelegenen Revitalisierungsgebieten an Bedeutung, da die vielen aus Investorensicht erfolgreichen Vorgängerprojekte bereits die notwendigen Anschauungsbeispiele liefern.<sup>349</sup> Bei den Randlagen sind dagegen öffentliche Mittel für Investitionen in die Infrastruktur oder ausgewählte Standorte notwendig, um die Ernsthaftigkeit der geplanten Entwicklung zu untermauern und dadurch private Folgeinvestitionen zu befördern.

Schließlich verdeutlicht eine Analyse der *Arealprägung* weitere Unterscheidungsmerkmale zu der Vielzahl der Revitalisierungsprojekte alten Typs. Die in Kapitel 4.2.4 beschriebenen Phasen im Lebenszyklus der Areale laufen nicht mehr sequentiell ab, sondern überschneiden sich und die einzelnen Teilbereiche der häufig sehr großen Entwicklungsgebiete befinden sich in unterschiedlichen Reifestadien. Während in bestimmten Zonen nach vollständigem Funktionsverlust der Grundstücke bzw. Leerstand der bestehenden Gebäude bereits über Revitalisierungsmaßnahmen nachgedacht wird, findet an anderer Stelle noch regulärer Hafenbetrieb statt. Daneben gibt es extensive, teilweise gar nicht hafengebundene Nutzungen mit hohem Flächenverbrauch und niedriger Wertschöpfung, so dass ein perforiertes und heterogenes Gesamtbild entsteht.

Die zur Verfügung stehenden Flächen sind von aktiven Nutzungen umgeben und haben dadurch unter Umständen ungünstige Zuschnitte. Da die zentrumsfernen Hafenrandge-

---

<sup>349</sup> Vgl. Tölle 2005, S. 303.

biete für gewöhnlich aus der späteren, hochindustrialisierten Phase der Hafennutzung stammen, gibt es weniger denkmalgeschützte und erhaltenswerte Bausubstanz, dafür jedoch häufig eine stärkere Kontamination des Bodens, die die Gründung von Neubauten erschwert.<sup>350</sup> Dies alles trägt zu einer unbefriedigenden Ausgangslage bei und führt zu dem Schluss, dass ganz losgelöst von der sich anschließenden Problematik konkurrierender Flächennutzungsansprüche weiterhin Handlungsbedarf für den Hafenrand besteht.

Anders als bei den früheren Hafenrevitalisierungsprojekten steht das Areal zu keinem Zeitpunkt als zusammenhängende Gesamtfläche für eine stadtbezogene Neuplanung zur Verfügung, wodurch sich neue Anforderungen an den Planungs- und Umsetzungsprozess ergeben. Konnten zuvor z.B. Nutzungsrestriktionen infolge mangelnder Verträglichkeit emittierender Betriebe mit empfindlicheren Nutzungen nur durch die Nähe zu benachbarten Gebieten auftreten, können diese jetzt auch innerhalb des Areals entstehen. Es muss also zum einen ermittelt werden, welche bestehenden Hafennutzungen auch weiterhin an ihrem Standort verbleiben sollen, zum anderen, welche stadtbezogenen Entwicklungsmöglichkeiten in unmittelbarer Nachbarschaft zu diesen Funktionen bestehen. Die sensible Rücksichtnahme auf den Bestand und die Einschränkungen, die sich für die Folgenutzungen ergeben können, führen zu einem hohen Maß an Unsicherheit der zukünftigen Entwicklung, die nur schwer planbar ist und zudem viel Flexibilität erfordert.<sup>351</sup>

An die Stelle des Entweder-oder tritt ein Sowohl-als-auch, was zu neuen Akteurskonstellationen und unklaren rechtlichen Zuständigkeiten führen kann. Wie schwierig eine Klärung ist, ob bestimmte, nach Bekunden der Hafenverwaltungen notwendige Funktionen tatsächlich an der jeweiligen Stelle fortbestehen müssen, oder ob diese in Teilen einen "gewerblichen Aktionismus" darstellen, der den Strukturwandel und den damit einhergehenden Bedeutungsverlust von Hafenbereichen verschleiert, "haben [...] in zahlreichen Hafenstädten zermürende Auseinandersetzungen zwischen Hafenverwal-

---

<sup>350</sup> Vgl. Schubert 2005.

<sup>351</sup> Siehe auch Kapitel 5.3.2.

tung und Stadtplanung gezeigt".<sup>352</sup> Hierauf soll im folgenden Unterkapitel näher eingegangen werden.

## **5.2 Interessenkonflikt der Akteure durch konkurrierende Flächennutzungsansprüche**

Der Einigungsprozess zwischen den Akteuren der Stadtentwicklung und denen der Hafenwirtschaft über die Bereitstellung von ehemaligen Hafenarealen für die Stadtplanung stellte auch in den bisherigen Hafenrevitalisierungsprojekten der letzten Jahrzehnte eine wesentliche Herausforderung zu Beginn des Revitalisierungsprozesses dar. In aller Regel aber stand am Schluss eine Aufhebung der Raumnutzungsansprüche der Hafenunternehmen, und der Weg für einen stadtplanerischen Neuanfang konnte geebnet werden.<sup>353</sup>

Vor dem Hintergrund des aufgezeigten erheblichen Platzbedarfs, den viele Seehäfen in den kommenden Jahren durch ein weiterhin deutlich steigendes Transportaufkommen und damit einhergehende wachsende Logistik- und Infrastrukturanforderungen haben werden, können die Entwicklungsprojekte an der Stadt-Hafen-Schnittstelle nicht mehr losgelöst von der Betrachtung der zukünftigen (Weiter-)Entwicklung der Häfen stattfinden. Wegen begrenzter Ausweichmöglichkeiten können Umsiedlungen von Hafenfunktionen nur noch teilweise zur Lösung der Platzprobleme beitragen. Gleichzeitig sind für eine nachhaltige Stadtentwicklung und eine Erneuerung urbaner Strukturen die Nachverdichtung bestehender Flächen im Inneren und die Aufwertung der Uferbereiche unausweichlich. Der Bedarf an Flächen insbesondere für Wohn- und Gewerbenutzungen kann nicht mehr durch Flächenexpansion allein gedeckt werden. Daher muss über neue Wege nachgedacht werden, wie man die bestehenden, aktuell unzureichend genutzten Hafenrandgebiete so restrukturieren kann, dass den Nutzungsansprüchen der Stadt und denen des Hafens verträglich nebeneinander Rechnung getragen werden kann. Mehr als zuvor halten die Hafenverwaltungen und -unternehmen an bereits vernachlässigten, teilweise brachgefallenen Randgebieten fest. Dies gilt auch für Flächen, die aufgrund

---

<sup>352</sup> Vgl. Prieb 2004, S. 3.

<sup>353</sup> Vgl. Wehrhahn 2004, S. 16.

ihrer Beschaffenheit<sup>354</sup> kaum für eine Hafen- oder Logistikknutzung geeignet erscheinen, da sie entweder als räumlicher Puffer gegenüber einer sensiblen Stadtnutzung oder als Verhandlungsmasse in der Flächendiskussion zwischen Stadt- und Hafenplanung gesehen werden. Daher spielt die Hafenwirtschaft fortan nicht nur in der Anbahnungsphase einer Revitalisierung eine zentrale Rolle, sondern während des gesamten Transformationsprozesses.

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob nach der klaren Trennung der Stadt- und Hafenfunktionen und der mehrmaligen Verschiebung der Stadt-Hafen-Grenze tatsächlich wieder eine allmähliche Zuwendung von Stadt und Hafen folgt, die den Begriff der Hafenstadt erneut mit Bedeutung erfüllt und im positiven Sinne zu der Identität von Stadt und Hafen beiträgt. Rufenacht, der Gründungspräsident der Association International Villes et Ports, spricht von einem erneuten Wandel der Stadt-Hafen-Beziehung:

*"... some years ago the most current words used when speaking about city/port relationship were 'barriers, borders', and 'conquest or re-conquest'. More than 10 years after the creation of the International Association Cities and Ports, and its expansion as an international network, the approach has become totally different and the main challenges we have to face up are the ones of 'complementarities and successful mixing of port and urban territories and activities'".*<sup>355</sup>

Allerdings zeigt das Zusammenwirken beider Seiten, dass eine räumliche Durchmischung von städtischen Funktionen und Hafennutzungen insbesondere aus Sicht der Hafenvertreter bislang keine gewollte Zuwendung, sondern wenn überhaupt das kaum vermeidbare Resultat veränderter Rahmenbedingungen ist. Inhaltliche, prozessuale und organisatorische Hürden erschweren die Einigung zwischen den Akteuren der Stadtentwicklung und denen der Hafenwirtschaft auf einen gemeinsamen Weg im Umgang mit dem Hafenrand. Bevor auf die wesentlichen Hemmnisse näher eingegangen wird, soll eine kurze Eingrenzung erfolgen, welche Akteursgruppen vorrangig von dem Interessenkonflikt betroffen sind und welche Herausforderungen daraus resultieren.

---

<sup>354</sup> Wichtige Kriterien für die Beschaffenheit sind z.B. Zuschnitt, Größe, Lage an seeschifftiefem Wasser, Hinterlandanbindung.

<sup>355</sup> Rufenacht 2006.

Wie bereits beschrieben, gibt es auf der Seite der Stadt und des Hafens jeweils eine Vielzahl von Akteuren, die auf unterschiedliche Weise direkt oder indirekt in den Transformationsprozess des Hafenrandes involviert sind.

Hierbei ist zwischen einem Interessenkonflikt im Vorfeld der Umsetzung und möglichen Problemen während des laufenden Betriebes, also nach erfolgter baulicher Umsetzung der ersten neuen Projekte, zu unterscheiden. Während die eigentlichen Nachbarschaftskonflikte erst nach der Umsetzung auftreten können und in erster Linie die Nutzer der Grundstücke betreffen, ist in der frühen Phase der Konzeption und Projektierung, in der die konkurrierenden Flächennutzungsansprüche formuliert werden, zunächst eine Einigung der öffentlichen Verwaltungen und Institutionen erforderlich. Hierbei sind gleichermaßen die Interessen des Gemeinwohls der Bevölkerung sowie die wirtschaftlichen Interessen der privaten Unternehmen zu berücksichtigen. Dies hängt damit zusammen, dass sich die Hafenrandgebiete zu Beginn des Transformationsprozesses zumeist in städtischem Eigentum befinden und es eine Planungshoheit der Städte und Gemeinden gibt. Auf der Stadtseite ist dafür an erster Stelle die für Stadtentwicklung zuständige Behörde, auf der Hafenseite die Hafenverwaltung (Port Authority) zu nennen, die jeweils über eigene Planungsabteilungen für ihre Flächen verfügen. Von einer integrierten Planung kann also bislang keine Rede sein.

Ähnlich wie bei bei anderen städtebaulichen Projektentwicklungen auch, erfordert die Frage nach der Flächenaufteilung und -nutzung zusätzlich die Einbeziehung weiterer Ressorts, darunter die für Umwelt-, Rechts-, Denkmalschutz-, Finanz- und Wirtschaftsfragen zuständigen Abteilungen. Da auch die bereits realisierten Projekte ressortübergreifend waren und somit nicht innerhalb bestehender Behördenstrukturen durchgeführt werden konnten, ist die Gründung einer zumeist kommunalen Entwicklungsgesellschaft üblich, die die Zusammenarbeit unterschiedlicher öffentlicher Verwaltungen und Institutionen ermöglicht und zudem ein Bindeglied zwischen der öffentlichen Hand und den Interessen privater Investoren darstellt.<sup>356</sup> Neben den von der Stadt eingesetzten Gremien beider Seiten und den kommunalen Regierungseinrichtungen als Entscheidungsträger partizipieren weitere, mehr oder weniger autarke Gruppen mit zum Teil eigenen Entwicklungsvorschlägen und öffentlichen Stellungnahmen am Entscheidungsprozess.

---

<sup>356</sup> Vgl. Tölle 2005, S. 84 f.

Dazu gehören unter anderem Kammern, Parteien, (Unternehmens-)Verbände, Wirtschaftsförderungseinrichtungen und Marketingorganisationen, aber auch Forschungseinrichtungen und Bürgerinitiativen.

In Summe entsteht ein organisationsübergreifendes und vielschichtiges Akteursgefüge, in dem es keine moderierende und koordinierende Instanz gibt. Eine besondere Schwierigkeit liegt daher in der Vermittlung zwischen den verschiedenen Beteiligten, wobei jeweils abzuwägen ist, inwieweit der Versuch einer breiten Konsensbildung überhaupt möglich und sinnvoll ist oder aufgrund des zu kleinen gemeinsamen Nenners letztlich zum Projektstillstand führt. Da es im Gegensatz zu "normalen" Projekten, die *innerhalb* von Organisationen<sup>357</sup> verortet sind, keine klare Hierarchie der Beteiligten mit einer entscheidungsbefugten Instanz gibt, sind die in der Literatur verbreiteten Projektmanagementansätze kaum auf Projekte der Stadtentwicklung übertragbar.<sup>358</sup>

In bisherigen Projekten haben die Hafenverwaltungen nach Entlassung der betreffenden Flächen aus dem Hafengebiet und der Entscheidung für eine vollständige städtebauliche Umwidmung ihre originäre Zuständigkeit für die Flächen verloren<sup>359</sup> und mussten daher im weiteren Verlauf der Planungen kaum eingebunden werden. Bei der Planung von Arealen mit teils hafen-, teils stadtbezogenen Nutzungen nehmen sie hingegen dauerhaft eine zentrale Stellung als Vertreter der Hafenunternehmen ein. Ein Weg zu einer integrierten Planung und Orchestrierung der gegenläufigen Interessen erscheint daher unumgänglich.

### **5.3 Zusätzliche Hemmnisse auf dem Weg zu einem verträglichen Nebeneinander von Stadt und Hafen**

Um später aufzeigen zu können, welche Bearbeitungsspielräume es im Umgang mit den von Stadtplanern und Hafenwirtschaft so gefragten Flächen des Hafenrandes gibt, wird vor dem Hintergrund der geschilderten Ausgangslage und der komplexen Akteurskons-

---

<sup>357</sup> Dies können z.B. Unternehmen oder Verwaltungseinrichtungen sein.

<sup>358</sup> Vgl. Krüger 2004, S. 1–3; vgl. auch Krüger 2007, S. 336–339.

<sup>359</sup> Ein gängiger Weg ist die Ausgliederung der Hafenflächen in ein "Sondervermögen" der Stadt (vgl. Rogge 2003, S. 260).

tellation auf die verschiedenen standortübergreifenden inhaltlichen und prozessualen Hürden eingegangen, die eine einvernehmliche Lösung bislang erschwert haben.

### 5.3.1 Inhaltliche Hemmnisse

Während es gut vorstellbar ist, dass die Stadt von der Dynamik und Faszination des Hafens profitiert, sehen die Hafenunternehmen kaum Anreize für eine Durchmischung stadt- und hafenbezogener Nutzungen. Zwar wird akzeptiert, dass Stadt und Hafen einander bedingen und es für die Stadtentwicklung notwendig ist – wie in Kapitel 3.2 beschrieben – die Städte durch neue, attraktive Nutzungsangebote im internationalen Wettbewerb erfolgreich aufzustellen. Gleichzeitig wird dagegen infrage gestellt, warum dafür gerade die vom Hafen dringend benötigten Flächen erhalten müssen, wenn es auch alternative Flächen gibt und dadurch vorhersehbare Konflikte vermieden werden können.<sup>360</sup>

Eine wesentliche Sorge der Hafenunternehmen bei einer Nachbarschaft mit städtischen Nutzungen ist eine Einschränkung späterer Expansionsmöglichkeiten, wenn benachbarte Grundstücke der Stadtplanung überlassen werden.

Zudem fehlt die rechtliche Sicherheit, die spätere Nachbarschaftskonflikte durch Lärm- und Schadstoffbelastungen ausschließt. Selbst wenn dem städtischen Nutzer durch privatrechtliche Dienstbarkeiten Duldungspflichten auferlegt werden – er sich also bereit erklärt, hafenübliche Immissionsbelastungen zu akzeptieren und von späteren Abwehransprüchen gegen die vorhandenen Unternehmen abzusehen – sind spätere Konflikte vorprogrammiert, da die privatrechtlichen Regelungen nicht ausreichen, um damit bestehende öffentlich-rechtliche Schutzansprüche auszuhebeln.<sup>361</sup>

Neben den geltenden Einschränkungen der zulässigen Nutzungsmischung in den verschiedenen festgelegten Baugebietsarten durch die Regelungen der Baunutzungsverordnung<sup>362</sup> ist vor allem der Trennungsgrundsatz des Bundesimmissionsschutzgesetzes zu nennen, der die Städte dazu verpflichtet, sich gegenseitig störende Nutzungen wie

---

<sup>360</sup> Vgl. Interview Hafenentwicklung (H105).

<sup>361</sup> Vgl. Schmidt-Eichstaedt 2004, S. 49 f.

<sup>362</sup> Vgl. §§ 1–11 BauNVO.

Wohn- und Gewerbegebiete räumlich voneinander zu trennen.<sup>363</sup> Schmidt-Eichstaedt verweist in einem Rechtsgutachten für die Freie und Hansestadt Hamburg allerdings darauf, dass das Wohnen in einer von Lärm betroffenen Umgebung nicht grundsätzlich unzulässig ist, sondern nur "nach Möglichkeit" vermieden werden sollte. Dadurch werde der städtebaulichen Planung ein Ermessensspielraum eröffnet, der durch Abwägung ausgefüllt werden müsse.<sup>364</sup>

Der Trennungsgrundsatz bezieht sich zwar nicht speziell auf die Nachbarschaft von Stadt und Hafen, aber gerade dieser Sonderfall kann eine Ausnahmesituation darstellen, die es im Abwägungsprozess zu berücksichtigen gilt. Bezogen auf das Beispiel Hamburg beschreibt Schmidt-Eichstaedt diese Ausnahmesituation wie folgt:

*"Es geht nicht um das Nebeneinander von 'normalem Wohnen' und 'normaler Industrie', sondern um das überdurchschnittliche begehrte 'Wohnen am Wasser' in der unmittelbaren Nähe eines – zugegebenermaßen emittierenden, aber dennoch faszinierenden – Welthafens [...]."*<sup>365</sup>

Anwohnerklagen gegen emittierende Betriebe in der Nachbarschaft dienen jedoch für die Hafenwirtschaft als abschreckende Beispiele, die belegen, dass sich stadt- und hafenbezogene Nutzungen kaum verträglich nebeneinander organisieren lassen.<sup>366</sup>

Selbst zeitlich befristete Nutzungen bestimmter, aktuell nicht vom Hafen benötigter Flächen durch die Stadt werden kritisch gesehen, da befürchtet wird, dass die temporären Zugeständnisse nach Ablauf des vereinbarten Zeitraumes nur sehr schwer revidierbar sind und einmal frei gegebene Flächen für alle Zeit für Hafennutzungen verloren sind.<sup>367</sup>

Schließlich stellen die verschärften Sicherheitsvorkehrungen für Hafengebiete ein weiteres Hemmnis dar, das eine weitere Öffnung des Hafens gegenüber der Stadt und ihrer Bewohner erschwert. Seit dem 01.07.2004 gelten weltweit strenge Sicherheitsstandards für Hafenanlagen und Schiffe. Durch den sogenannten International Ship and Port

---

<sup>363</sup> Vgl. § 50 BImSchG.

<sup>364</sup> Vgl. Schmidt-Eichstaedt 2004, S. 29.

<sup>365</sup> Schmidt-Eichstaedt 2004, S. 31.

<sup>366</sup> Vgl. Interview Hafenunternehmen (H203).

<sup>367</sup> Vgl. Interview Hafenentwicklung (H107).

Facility Security (ISPS) Code sollen Terroranschläge verhindert werden. Ähnlich wie Rollfelder an Flughäfen, sind auch Hafenanlagen, die Schiffe in internationalen Verkehren bedienen, nicht mehr öffentlich zugänglich.

Diesen Hürden stehen Potenziale entgegen, die aus Sicht der Stadtplaner in einer Heranführung bislang vernachlässigter Stadtteile an die Uferbereiche und der daraus resultierenden gegenseitigen Annäherung von Stadt und Hafen liegen. Dazu zählt die Verfolgung der in Kapitel 3.2 genannten Zielsetzungen wie die Nutzungsmischung oder die Innenentwicklung durch Kompaktierung. Allerdings ist dem Missverständnis entgegenzutreten, dass die Zuwendung von Stadt und Hafen gleichbedeutend mit einem gebauten Nebeneinander von miteinander unverträglichen Nutzungen ist. Vielmehr kann schon die bloße Öffnung bestimmter Uferbereiche einen bedeutenden Qualitätsgewinn für angrenzende Stadtteile darstellen, ohne dass es zu einer konflikträchtigen Nachbarschaft von z.B. Wohnungen und Umschlageinrichtungen des Hafens kommen muss. Im weiteren Verlauf der Arbeit soll untersucht werden, ob anstatt der bisher häufig anzutreffenden pauschalen Gleichsetzung stadtbezogener Nutzungen mit Wohnen und Hafennutzungen mit Containerumschlag nicht eine stärkere Differenzierung verschiedener Nutzungsarten nach Störgrad bzw. Kompatibilität sowie nach der Nutzungsdauer Ansatzpunkte für Kompromisslösungen liefert. Zudem hat der Blick auf die unterschiedlichen Positionen der Akteure auf der Stadt- und auf der Hafenseite gezeigt, dass unabhängig von einer organisatorischen Bündelung der Stadt- und Hafenplanung die frühzeitige Einbeziehung der relevanten Akteure, ein koordiniertes Vorgehen bei der Planung und die Schaffung der notwendigen juristischen Rahmenbedingungen Voraussetzungen für den zukünftigen erfolgreichen Umgang mit dem Hafenrand sein werden.<sup>368</sup>

### 5.3.2 Prozessuale Hemmnisse

Neben den inhaltlichen Hemmnissen, die sich bei der Transformation der zuvor charakterisierten Hafenrandbereiche ergeben, sind eine Reihe prozessualer Hürden zu nehmen.

---

<sup>368</sup> Hayuth und Hilling 1992, S. 57: "... the indications are that the successful European ports of the future will be those in which port and city develop a new *modus operandi* ...".

Durch das mögliche direkte räumliche Aufeinandertreffen von stadt- und hafenbezogenen Nutzungen in Hafenrandgebieten erhebt sich die Frage nach einer sinnvollen Arbeitsteilung und der Regelung der Zuständigkeiten auf. Zwar sind Hafen- und Stadtgebiet geografisch und juristisch durch eine klare Grenzziehung eindeutig definiert.<sup>369</sup> In den Grenzbereichen, die zugleich von der Stadtplanung und der Hafenplanung beansprucht werden, wird diese Grenze de facto aber zu einer Fläche, die eben nicht mehr eindeutig der Stadt- oder der Hafenseite zugeschlagen werden kann.

*"Das theoretische und praktische Problem der Grenze lautet: zu wem gehört sie? [...] Sie ist ein Zwischenraum [...] Als dritter Ort, als Spiel von Interaktionen und Durchblicken ist die Grenze sozusagen ein Leerraum, ein erzählerisches Symbol des Austausches und der Begegnungen."<sup>370</sup>*

Es steht also nicht mehr die Entscheidung über die Entwicklung der jeweiligen Fläche als Stadt- oder Hafengebiet im Vordergrund, sondern die Suche nach einem Lösungsweg, der eine Koexistenz von Stadt *und* Hafen in räumlicher Nachbarschaft ermöglicht. Die Notwendigkeit einer integrierten Planung spiegelt sich jedoch bislang kaum in der Organisationsstruktur wider. Gut funktionierende Kommunikationsprozesse als Voraussetzung für ein abgestimmtes Vorgehen werden durch das Nebeneinander von Stadt- und Hafenplanung in unterschiedlichen Behörden bzw. Verwaltungseinrichtungen behindert. Zumindest aus Sicht der Hafenvertreter wäre eine organisatorische Bündelung und Integration von stadt- und hafenbezogener Planung aus einer Hand jedoch kaum vorteilhaft, da die gegenwärtige weitreichende Autarkie des Hafens verkürzte Planungsverfahren für Baumaßnahmen im Hafengebiet und damit ein schnelles Reagieren der Hafenunternehmen gegenüber den jeweiligen Kundenanforderungen ermöglicht. Eine Neuordnung würde die über Zeit eingespielten Prozesse infrage stellen und zumindest in der Übergangsphase der Neuausrichtung Verzögerungen und Reibungsverluste nach sich ziehen.

---

<sup>369</sup> Auf die Sondersituation in Hamburg, wo die Planung innerhalb des Hafengebietes durch ein spezielles Hafenentwicklungsgesetz (HafenEG) und nicht durch die Bauleitplanung gemäß Baugesetzbuch (BauGB) geregelt wird, wird später noch eingegangen.

<sup>370</sup> Certeau 1988, S. 233 f.

Aber nicht nur die Behördenstruktur als "institutionalisierte Blockade"<sup>371</sup> ist verantwortlich für die existierenden Kommunikationsbarrieren und erschwert das Miteinander von Stadt- und Hafenplanung. Schubert spricht von

*"Akteurskonstellationen im Umfeld des 'Mythos Hafen' [...], die an Hafenbetrieb, Werftindustrie und lokale Traditionen gebunden sind und nicht selten zu einer Abwehrfront gegen neue Nutzungen führen."*<sup>372</sup>

Gleichzeitig mangelt es an Transparenz und gegenseitigem Verständnis für die Arbeitsabläufe und Wertschöpfungsketten im Hafen auf der einen sowie über die Herausforderungen der Stadtentwicklung auf der anderen Seite.

Ein weiteres Problem stellt die mangelnde Abstimmung zwischen Stadtplanern und Hafenwirtschaft dar. So werden z.B. im Rahmen von Wettbewerben und Gutachten stadtplanerische Lösungsvorschläge für den Hafenrand erarbeitet, die als zukünftige Visionen veröffentlicht werden, ohne zuvor die betroffenen Hafenunternehmen ausreichend einzubinden. Dies sorgt insbesondere dann für Unmut, wenn für Hafenzwecke genutzte Grundstücke überplant werden, ohne entsprechende Verlagerungsstandorte auszuweisen. Die Hafenunternehmen sehen bei allem "Verständnis für den planerischen Enthusiasmus" die Gefahr, dass die Bedürfnisse des Hafens nicht prioritär behandelt werden und formulieren die Sorge, dass sich die bisherigen Abstimmungsrunden als "Placeboeffekte" ohne Ergebnis erweisen könnten.<sup>373</sup> Die räumliche Auseinandersetzung der Stadtplaner und Architekten mit dem Hafenrand ist zwar notwendig, aber nicht hinreichend im Sinne eines ganzheitlichen Planungsansatzes, der auch die Interessen der Hafenwirtschaft berücksichtigt. Vielfach ist dies auch auf einen geringen Kenntnisstand der Bevölkerung über die Bedeutung des Hafens und eine falsche Einschätzung des Hafenalltags zurückzuführen, die noch immer durch romantische Erinnerungen an frühere Hafenszenarien geprägt ist und nur wenig mit dem heutigen Erscheinungsbild eines modernen Containerhafens zu tun haben. Die Hafenunternehmen hingegen richten die Weiterentwicklung des Hafens eindeutig an den Anforderungen der Hafenkunden aus und verlieren dabei eine gesamtstädtische Perspektive aus den Augen. Das städtische Umfeld ist zwar relevant als Absatzmarkt, Arbeitskräftepool und lokales Netzwerk,

---

<sup>371</sup> Vgl. Petrin 2005, S. 9.

<sup>372</sup> Schubert 2002b, S. 5.

<sup>373</sup> Vgl. Papenhagen 2004, S. 6.

im Vordergrund steht aber in erster Linie die reibungslose Abwicklung der Warenströme auf der Wasser- und auf der Landseite.

Die vielen Konferenzen und Symposien der internationalen Netzwerke, die sich mit der Revitalisierung ehemaliger Hafenaareale im Allgemeinen und inzwischen auch mit der Schnittstelle zwischen Stadt und Hafen im Speziellen befassen, sind ein erster wichtiger Schritt, um Erfahrungen auszutauschen.<sup>374</sup> Auf lokaler Ebene findet der Austausch allerdings bislang weitgehend vorhabenbezogen und zudem reaktiv statt, wenn bereits Konflikte aufgetreten sind. Es fehlt eine grundsätzliche Anpassung des Zusammenwirkens, bei dem Konflikte frühzeitig und explizit benannt werden, um dann *gemeinsam* an einer Lösung zu arbeiten.

Ein weiteres Hemmnis ist die Unsicherheit und erschwerte Planbarkeit zukünftiger Entwicklungen.<sup>375</sup> Aufgrund der unterschiedlichen Reifestadien, in denen sich die einzelnen Grundstücke befinden und der daraus resultierenden erhöhten Komplexität der Akteursbeziehungen – die unterschiedlichen Interessenlagen treffen plötzlich unmittelbar räumlich aufeinander – verlängern sich die bei großen Stadtentwicklungsprojekten ohnehin schon langen Planungszeiträume noch einmal erheblich. Warsewa spricht von 20 bis 30 Jahren als realistische Dauer in den meisten Hafenstädten und bezieht sich dabei vor allem auf die bereits in der Umsetzung befindlichen Projekte der ersten Reihe.

*"In einer solchen Zeitspanne ändern sich Erkenntnisse, Konjunkturen, politische Mehrheiten, Moden etc. – und manches sogar mehrfach – und insofern sind die Unsicherheit und Unvorhersehbarkeit zukünftiger Entwicklung, die Veränderlichkeit von Zielen, Wünschen und Präferenzen wichtige Probleme, die mit der Organisation von Gestaltungsprozessen bewältigt werden müssen."<sup>376</sup>*

Die Entwicklung der Hafenrandgebiete der zweiten Reihe wie auf den Hamburger Elbinseln dürfte einen noch deutlich längeren Zeitraum in Anspruch nehmen. Die Herausforderung besteht vor allem darin, die gerade von den Hafenakteuren geforderte Planungssicherheit zu gewährleisten und gleichzeitig den Risiken einer unbestimmten

---

<sup>374</sup> Z.B. "IACP Days", Rotterdam 2005, "10th International Conference Cities and Ports", Sydney 2006; Projekt "Plan the City with the Port" im Rahmen des Europäischen Programms Hanse Passage (Interreg III C – West Zone), Abschlussstagung LeHavre 2007.

<sup>375</sup> Vgl. Sieverts 2005: "Unbestimmtheit als Denk- und Gestaltungsanstoß".

<sup>376</sup> Warsewa 2004, S. 15.

Zukunft durch ausreichende Flexibilität bei der Planung zu begegnen. Einerseits besteht die Gefahr, dass die Hafenunternehmen bis zu einer eindeutigen Festlegung der zukünftigen Nutzung, die unter Umständen auch eine Betriebsverlagerung bedeuten kann, notwendige Investitionen in den Standort aussetzen. Dies kann sich nachteilig auf das Arbeitsplatzangebot und die Wertschöpfung auswirken. Andererseits schränken langfristige Bestandsgarantien für die betroffenen Hafenbetriebe die Handlungsmöglichkeiten der Stadtplaner bei sich ändernden Rahmenbedingungen ein.

Die verschiedenen zuvor beschriebenen Bestimmungsfaktoren sind in Abbildung 5-1 noch einmal zusammenfassend dargestellt.

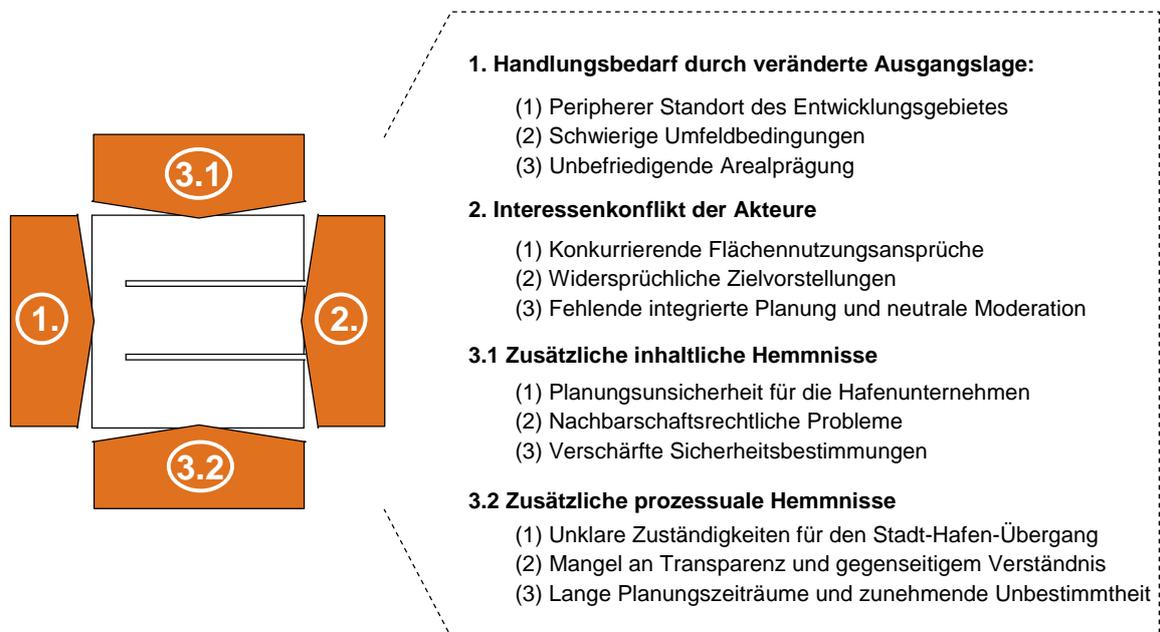


Abbildung 5-1: Bestimmungsfaktoren des Handlungsbedarfs für die Hafenrandentwicklung

Insgesamt wird deutlich, dass es einen dringenden Bedarf an einer Weiterentwicklung bzw. einer Anpassung bisheriger Ansätze für den Umgang mit dem Hafenrand gibt, der sich nicht nur auf die funktionale und räumliche Ausgestaltung, sondern auch auf den Planungsprozess und das Zusammenwirken der Akteure erstreckt.

## 6. Handlungsbedarf und Zielkonflikte am Beispiel Hamburger Hafенrandgebiete

Auch in Hamburg lässt sich die im vorherigen Kapitel beschriebene Schwerpunktverlagerung von den repräsentativen, innenstadtnahen Waterfronts hin zu den Projekten der zweiten Reihe nachvollziehen. Die erste Welle an Revitalisierungsvorhaben ist bereits weit vorangeschritten und am nördlichen Ufer der Norderelbe präsentiert sich dem Besucher schon heute mit der "Perlenkette"<sup>377</sup> in Altona und St. Pauli sowie der östlich angrenzenden HafenCity auf einer Länge von fast acht Kilometern ein deutlich verändertes Elbpanorama. Auch wenn die Weiterentwicklung der HafenCity bis zu den Elbbrücken noch viele Jahre in Anspruch nehmen wird, rücken durch das Leitprojekt Sprung über die Elbe gleichzeitig die weiter südlich gelegenen Hafенrandareale in den Fokus. Die Nachfrage des Hafens und der Stadt nach zentralen Flächen am Wasser für die zukünftige Entwicklung ist ungebrochen und führt zu einem erheblichen Engpass sowie beiderseitigen Ansprüchen auf die östlichen Hafенrandgebiete. Im Rahmen der 2013 stattfindenden Internationalen Bauausstellung werden diese Areale als Teile der inneren Peripherien thematisiert, in denen es unter anderem darum gehen wird, "Stadtverträglichkeiten" herzustellen und ein "Miteinander von lebenswerten Wohnquartieren, Hafен- und Verkehrsinfrastruktur zu ermöglichen"<sup>378</sup>. Im Folgenden sollen die Herausforderungen aufgezeigt werden, die sich einerseits aufgrund der spezifischen aktuellen Prägung der einzelnen Teilbereiche (Kapitel 6.1), andererseits infolge gegenläufiger Positionen zur zukünftigen Entwicklung sowie zusätzlicher, teilgebietsübergreifender Hemmnisse wie der besonderen planungsrechtlichen Situation im Hamburger Hafен stellen (Kapitel 6.2).

### 6.1 Hamburger Hafенrandgebiete mit unterschiedlicher Prägung und unterschiedlichen Herausforderungen

Das bereits in Kapitel 3.3.2 kurz vorgestellte Leitprojekt "Sprung über die Elbe" hat die städtebauliche Entwicklung der Flächen im Stromspaltungsgebiet zum Ziel und schließt

---

<sup>377</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg (Hg.) 2000, S. 5: Der Begriff "Perlenkette" wurde vom ehemaligen Oberbaudirektor Egbert Kossak geprägt und beschreibt das Leitmotiv der Entwicklung, den Bereich zwischen Övelgönne und den Landungsbrücken schrittweise durch Einzelobjekte zu revitalisieren. .

<sup>378</sup> Vgl. IBA Hamburg GmbH 2007c.

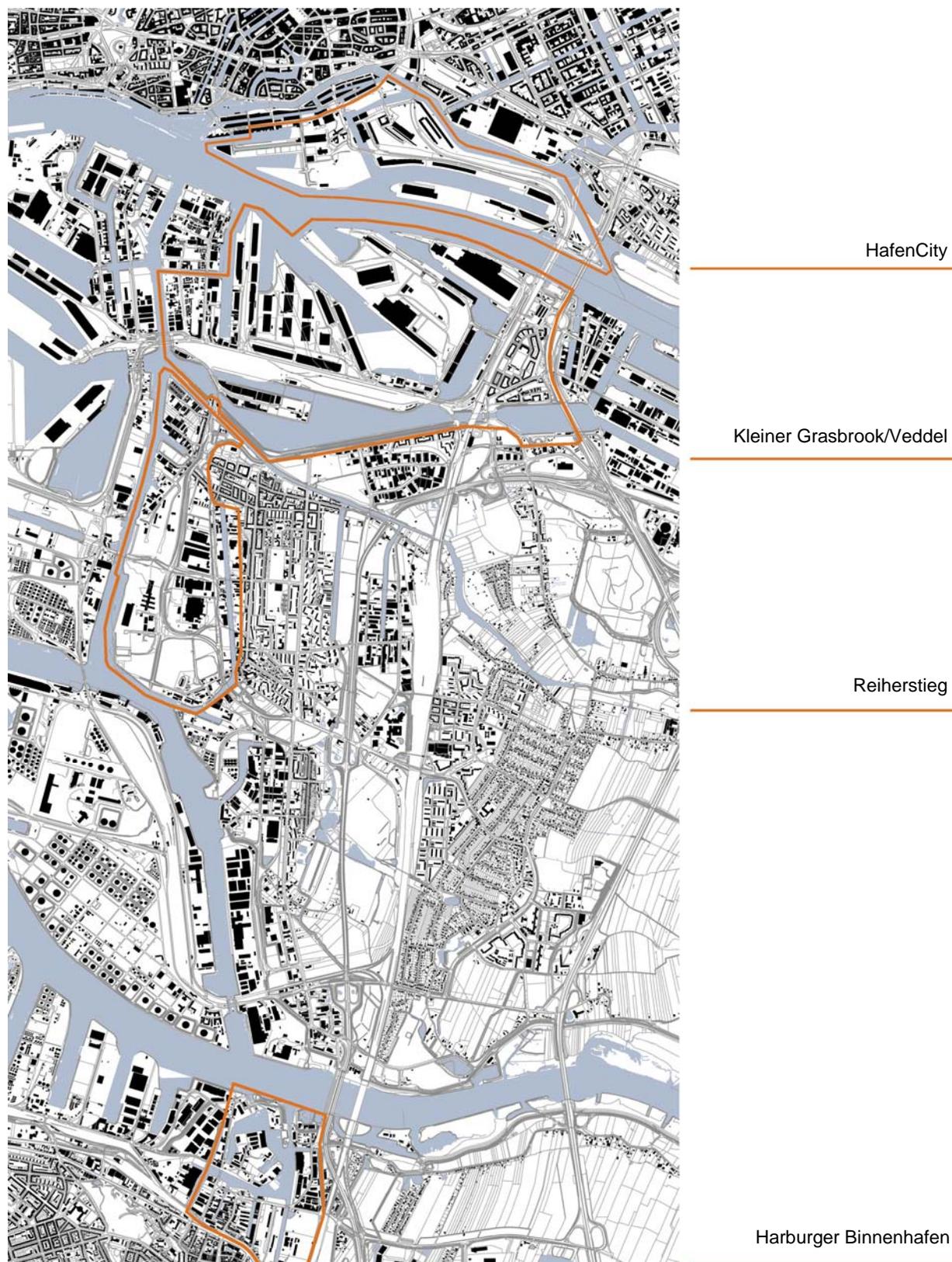
durch das Bestreben, die Stadtteile der Elbinsel wieder an die Uferbereiche heranzuführen und den Stadtraum dadurch aufzuwerten, auch diejenigen Randflächen mit ein, die gegenwärtig formal gesehen zum Hamburger Hafengebiet gehören oder unmittelbar an den Hafen angrenzen. Hieraus resultieren Interessenkonflikte zwischen Stadt- und Hafenplanern aufgrund konkurrierender Flächennutzungsansprüche und nachbarschaftsrechtlicher Probleme.

Die gegenwärtige Diskussion über die mangelnde Kompatibilität von Stadt und Hafen lässt vielfach einen genauen Blick auf die Spezifika der jeweiligen räumlichen Situation und der Entwicklungsperspektiven der einzelnen Teilbereiche vermessen und wird teilweise sehr pauschalisierend geführt.<sup>379</sup> Daher soll im Folgenden herausgearbeitet werden, dass die drei wichtigsten Teilräume entlang des östlichen Hafenrandes, Kleiner Grasbrook/Veddel, Reiherstieg und Harburger Binnenhafen eine jeweils deutlich unterschiedliche Prägung aufweisen, die es in der Planung zu berücksichtigen gilt. Auch wenn die HafenCity zu den Projekten der ersten Reihe gehört und somit eigentlich nicht im Mittelpunkt der Untersuchungen einer verträglichen Nachbarschaft von Stadt und Hafen steht, soll ihr als der "nördliche Trittstein" des Elbsprungs der Vollständigkeit halber dennoch ein kurzes eigenes Unterkapitel gewidmet werden, um auch für diesen Bereich den Stand der Entwicklungen nachzuvollziehen. Die Lage der einzelnen Gebiete, die im Folgenden von Norden nach Süden beschrieben werden, ist in Abbildung 6-1 grafisch dargestellt. Der Bereich Steinwerder wird hingegen nicht näher betrachtet, obwohl er als eigenständiger Stadtteil zu den Elbinseln gehört. Zwar gibt es hier bereits heute mit dem Theater im Hafen<sup>380</sup> eine stark frequentierte öffentliche Nutzung in einer für die Stadt sehr attraktiven Lage vis à vis der Landungsbrücken und einige Büronutzungen am Reiherdamm. Hinzu kommt die Tatsache, dass die Grundstücke östlich des alten Elbtunnels nicht mehr an seeschifftiefem Wasser liegen und dadurch für bestimmte Hafenfunktionen nur eingeschränkt geeignet sind. Dennoch ist damit zu rechnen, dass das Areal auch zukünftig fast ausschließlich für Hafenzwecke genutzt werden wird. Dies lässt sich insbesondere aus den Planungen des zusätzlichen Container-Terminals im Mittleren Freihafen schließen, der einen großen Anteil Steinwerders beanspruchen wird.

---

<sup>379</sup> Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2007d, S. 32.

<sup>380</sup> Musical-Theater der Stage Entertainment.



Quelle: Landesbetrieb für Geoinformation und Vermessung

Abbildung 6-1: Lage der betrachteten Teilräume entlang der Entwicklungsachse des Sprungs über die Elbe

### 6.1.1 Hafencity

#### (1) Definition des Planungsgebietes und gegenwärtige Prägung

Die Hafencity umfasst eine Fläche von insgesamt ca. 155 Hektar<sup>381</sup>, die sich in Ost-West-Richtung über etwa 3,3 Kilometer Länge vom Kaiserhöft im Westen bis zu den Elbbrücken im Osten erstreckt. Im Süden wird das Areal durch die Norderelbe begrenzt, im Norden zunächst durch die Speicherstadt, die selbst nicht Teil des Planungsgebietes ist, und dann weiter östlich durch den Hamburger Großmarkt, der durch den Oberhafenkanal abgetrennt ist (siehe Abbildung 6-2).<sup>382</sup>



- |                 |                     |                      |
|-----------------|---------------------|----------------------|
| ① Kaispeicher A | ④ Dalmannkai        | ⑦ Speicherstadt      |
| ② Kaispeicher B | ⑤ Überseequartier   | ⑧ Kreuzfahrtterminal |
| ③ Sandtorkai    | ⑥ Magdeburger Hafen | ⑨ Baakenhafen        |

Quelle Landesbetrieb für Geoinformation und Vermessung

Abbildung 6-2: Planungsgebiet Hafencity

Als im Jahr 2000 der Masterplan verabschiedet wurde, war das Gebiet eine typische Hafenanlage, deren Struktur sich durch verschiedene Hafenbecken und Kaianlagen auszeichnete, die überwiegend mit Verladeeinrichtungen, Lager- und Kühlhäusern aus

<sup>381</sup> Davon sind etwa 100 Hektar Landflächen mit rund 60 Hektar Nettobauland und etwa 55 Hektar Wasserflächen.

<sup>382</sup> Vgl. GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung 2000, S. 15.

verschiedenen Bauphasen sowie stillgelegten Gleisanlagen bebaut waren. Obwohl nur etwa einen Kilometer vom Hamburger Rathaus entfernt, lag das Areal von der Innenstadt abgeschnitten zu großen Teilen im Hamburger Freihafenbezirk und zudem auf nicht hochwassersicherem Höhenniveau.<sup>383</sup>

Inzwischen sind sämtliche hafenbezogene Nutzungen aus dem Gebiet verlagert worden, auch die Betriebe, für die man zunächst Restriktionsflächen definiert hatte, die von der Stadtplanung unberührt bleiben sollten. Dies wird als Indikator für die mangelnde Kompatibilität von stark emittierenden Hafen- bzw. Industrienutzungen und empfindlicheren Wohn- und Büronutzungen gewertet.<sup>384</sup> Neben den Kaianlagen bleiben vereinzelte, an das maritime Erbe erinnernde Gebäude wie die Kaispeicher A und B, die mit der geplanten Elbphilharmonie und dem Schifffahrtsmuseum neuen Nutzungen zugeführt werden (siehe Abbildung 6-3).



*Quelle (li.): HafenCity Hamburg GmbH; Modell: M. Korol; Illustration: A. Schiebel; Quelle (re.): Herzog & de Meuron*

Abbildung 6-3: Marinemuseum Peter Thamm (Kaispeicher B) und Elbphilharmonie (Kaispeicher A)

Insgesamt sollen in den nächsten ca. 20 bis 25 Jahren 1,8 Millionen qm, fast ausschließlich nicht gewerblich genutzte Bruttogeschossfläche entstehen, die sukzessive in mehreren Quartieren von Westen nach Osten entwickelt werden.<sup>385</sup> Die einzelnen Teilbereiche

<sup>383</sup> Vgl. Tölle 2005, S. 187 f.

<sup>384</sup> Vgl. Bruns-Berentelg 2005, S. 49.

<sup>385</sup> Vgl. Bruns-Berentelg 2005, S. 49: Nach aktuellem Planungsstand sind ca. 30 Prozent für Wohnen, 56 Prozent für Büro und Dienstleistungen, 4 Prozent für Einzelhandel und Gastronomie 7 Prozent für Freizeit, Kultur, Bildung und Hotel sowie 3 Prozent für (neue) gewerbliche Nutzungen vorgesehen.

erhalten jeweils unterschiedliche Nutzungsschwerpunkte und befinden sich derzeit in unterschiedlichen Planungs- bzw. Realisierungsstadien.



Quelle: HafenCity Hamburg GmbH

Abbildung 6-4: Städtebauliches Konzept der HafenCity (Fortschreibung, Stand 03/07)

Während die ersten Quartiere am Sandtorkai und Dalmannkai bereits nahezu fertiggestellt sind, läuft in den östlicheren Bereichen noch die Flächenfreimachung und -sanierung, die Ende 2007 abgeschlossen sein soll. Parallel zu den Gebäuden werden die verschiedenen Infrastrukturmaßnahmen, insbesondere zum Hochwasserschutz, zur Verkehrserschließung und zur Sanierung der Kaianlagen durchgeführt. Der nächste große Entwicklungsbaustein wird das Überseequartier rund um den Magdeburger Hafen sein, welches später einmal das Kernstück der HafenCity bilden soll. Hierfür wurde bewusst die Zielsetzung einer 24-Stunden-Stadt formuliert und eine horizontale Organisation von Einzelhandel und Gastronomie über sechzehn Gebäude anstelle der sonst oft anzutreffenden Shopping Malls vorgesehen (siehe Abbildung 6-5).<sup>386</sup>

<sup>386</sup> Vgl. HafenCity Hamburg GmbH 2005.



Quelle (li.): HafenCity Hamburg GmbH; Entwurf: BB+GG architectes; Quelle (re.): Überseequartier Beteiligungs GmbH; Entwurf: Trojan + Trojan mit Dietz Joppien

Abbildung 6-5: Magdeburger Hafen und Überseequartier – Zukünftiges Zentrum der HafenCity

Auf eine detaillierte Beschreibung der einzelnen Quartiere und ihres Entwicklungsstandes wird hier aus Platzgründen verzichtet.

Durch den im internationalen Vergleich späten Start des Revitalisierungsvorhabens HafenCity konnte man aus früheren Fehlern lernen und hat in der Masterplanung eine kleinmaßstäbliche Körnung und Nutzungsmischung von Wohnen und Arbeiten vorgesehen. Zusätzlich soll durch eine weitgehend öffentliche, zum Stadtraum ausgerichtete Erdgeschosszone ein hohes Maß an Lebendigkeit und Vielfalt entstehen. In Summe entspricht das Nutzungsprogramm im Wesentlichen jedoch den zahlreichen bereits realisierten Vorläuferprojekten.

#### (2) Standortspezifische Entwicklungsperspektiven und -barrieren

Die Zielsetzung, die neue HafenCity am Ideal einer europäischen Innenstadt des 21. Jahrhunderts zu orientieren, dabei die Schichten der historischen Hafennutzung aufzugreifen und die Bezüge zum Stadtzentrum zu wahren bzw. herzustellen<sup>387</sup> kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass es sich bei dem Projekt wie bei vielen Vorgängern um einen Tabula-Rasa-Ansatz handelt, also eine vollständige bauliche Neuentwicklung nach vorausgegangenem Bruchfall sämtlicher Hafennutzungen. Nur sechs der insgesamt 200 geplanten Projekte sind Umnutzungen von Bestandsgebäuden. Da es also zumindest innerhalb des Areals kaum Anknüpfungspunkte an das Vorhandene gibt, besteht eine wesentliche Herausforderung darin, die HafenCity zu einem urbanen Quartier mit eigener Identität werden zu lassen. Die benachbarte Speicherstadt als weltweit

---

<sup>387</sup> Vgl. Bruns-Berentelg 2005, S. 50.

größter zusammenhängender und denkmalgeschützter Lagerhauskomplex bietet einen reizvollen Kontrast zu den Neubauten der HafenCity. Es ist jedoch nicht leicht, die Gebäude in die Planungen zu integrieren bzw. das Ensemble als Bindeglied zwischen der Innenstadt und der HafenCity auszubilden. Da die geschlossene Bebauung in Ost-West-Richtung nur an wenigen Stellen durchbrochen ist, müssen die Übergänge sorgfältig geplant werden, um eine Insellage des Areals zu vermeiden. Zudem sind Ideen zu entwickeln, wie sich trotz der großen Gebäudetiefen und der teilweise fehlenden hochwasserunabhängigen Erschließung weitere Büro- sowie Wohnnutzungen umsetzen lassen.

Es bleibt die Frage, wie problematisch die geringe Anzahl von Bestandsgebäuden und -nutzungen in der HafenCity zu sehen ist. Zwar ist es nichts Ungewöhnliches, dass neue Quartiere Zeit benötigen, bevor sich in ihnen städtisches Leben entfalten kann, welches kaum von Anfang an planbar ist.

*"Stadt muss altern, um zu leben, braucht ökonomische Krisen, wandelnde Ansprüche, um sich stets zu verjüngen und neu zu finden."<sup>388</sup>*

Allerdings drängt sich der Eindruck auf, man wolle die Entwicklung der HafenCity zu sehr bis ins Detail steuern und nichts dem Zufall überlassen, auch wenn seit der ursprünglichen Masterplanung von 2000 bereits eine Reihe von Anpassungen vorgenommen wurden.<sup>389</sup> Die Flexibilität, während der Entstehungsphase kurzfristige Nutzungen zuzulassen, erscheint deutlich eingeschränkt. Der kontinuierliche Wandel der Flächen sowie hohe gewerberechtliche Auflagen erschweren Zwischennutzungen, die für den mittleren Zeitraum einiger Monate oder weniger Jahre ausgelegt sind. Gerade diese Mischung aus dauerhaften und temporären Nutzungen hilft jedoch, gleich in der Stadtphase eine Belebung des Quartiers zu stimulieren. Das Angebot kurzfristiger Aktivitäten, meist mit künstlerischem oder kulturellem Schwerpunkt ist hingegen sehr positiv zu bewerten (siehe Abbildung 6-6)

---

<sup>388</sup> Vgl. Süddeutsche Zeitung vom 27.12.2006: "Heute wurden die Entwürfe für die neue HafenCity vorgestellt".

<sup>389</sup> Vgl. Bruns-Berentelg 2007: Zu den Anpassungen gehören z.B. die Erhöhung der baulichen Dichte, die Aufstockung der geplanten Arbeitsplätze von 20.000 auf bis zu 50.000, die Planung der Elbphilharmonie als zentrale Kultureinrichtung, der Bau der HafenCity Universität sowie einer Grundschule.



Quelle (v.l.n.r.): Elbe&Flut (2x); eigene Aufnahme; HafenCity Hamburg GmbH

Abbildung 6-6: Beispiel des Kunst- und Kulturprogramms in der HafenCity: Kinovorführung, Kunstinstallation, Open-Air-Theater, Kinderveranstaltung

Die Betrachtung der zahlreichen Vorgängerprojekte in anderen Städten zeigt, dass die Entwicklung letztlich meist in anderen Bahnen verläuft als ursprünglich geplant. Die Kritik an einer auf Perfektion bedachten, lückenlosen Planung ohne Nischen für spontane Veränderungen liegt darin, dass so ein durchaus zu erwartender Wandel im Laufe der Zeit eher blockiert als befördert wird. Der Fokus auf zumeist hochpreisige, designorientierte Wohnungsangebote wirkt zudem einer sozialen Durchmischung entgegen, die für städtisches Leben notwendig ist.

Ein weiteres Thema im Zuge der Entstehung der HafenCity ist die zunehmende Privatisierung des öffentlichen Raumes. Trotz aller öffentlichen Investitionen in Infrastruktur, öffentliche Plätze und zentrale Einrichtungen bleiben die privaten Investoren die wesentliche Triebkraft der Entwicklung. Das hohe Investoreninteresse sorgt derzeit sogar für eine Unterschreitung des ursprünglichen Realisierungszeitplans. Anfang 2007 waren bereits rund 50 Prozent von insgesamt geplanten 5 Milliarden Euro Privatinvestitionen fest gebunden.<sup>390</sup> Die Vergabe des kompletten Überseequartiers an ein privates Investorenkonsortium hat jedoch in der Öffentlichkeit zu kontroversen Diskussionen geführt.<sup>391</sup>

Abschließend soll der Blick noch kurz auf die Berührungspunkte der Stadtplanung für die HafenCity mit der Hafenwirtschaft gerichtet werden: Konfliktpunkte mit der Hafenwirtschaft existieren aufgrund der Nähe der neuen Wohnungen an der Elbe zum gegenüberliegenden Elbufer und den dort ansässigen Hafenunternehmen. Insbesondere nachts

<sup>390</sup> Vgl. Bruns-Berentelg 2007.

<sup>391</sup> Vgl. z.B. Hamburger Abendblatt vom 09.12.2005: "Der Senat verkauft ein Stück Freiheit".

führt der Hafelärm in den Wohngebieten zu einer Überschreitung der zulässigen Grenzwerte. Um dieser Problematik zu begegnen, wurden zwei Maßnahmen verfolgt. Den angrenzenden Hafenbetrieben wurden durch die 2004 verabschiedete Hafenplanungsverordnung Kleiner Grasbrook/Steinwerder sogenannte Lärmkontingente auferlegt. Da die im Rahmen von Lärmschutzgutachten ermittelten Werte zum Teil unterhalb der tatsächlichen Lärmwerte lagen, wurde diese Festlegung gegen den Widerstand einiger Hafenunternehmen getroffen, die in der Regelung eine Einschränkung ihrer Arbeitsmöglichkeiten sahen.<sup>392</sup> Auf diese Weise konnte eine gewisse Reduzierung der Lärmbeeinträchtigung sichergestellt werden, die aber immer noch das für Wohnen zumutbare Maß überschritt. Daher wurde zusätzlich eine Lärmschutzfestsetzung in die Bebauungspläne der HafenCity aufgenommen, die maximale Innenraumpegel während der Nachtzeit regelt. Bauliche Lärmschutzmaßnahmen, insbesondere speziell entwickelte Schallschutzfenster sollen die Einhaltung dieser Werte ermöglichen.<sup>393</sup> Neben der Lärmproblematik stellt die Luftverschmutzung durch zunehmende Kreuzfahrtaktivitäten ein Problem für die Anwohner und Büronutzer in der HafenCity dar. Hier wird gegenwärtig versucht, eine europaweit geltende Regelung zu treffen, wie die Umweltauflagen für die Schiffe erhöht werden können bzw. inwieweit durch eine Landstromversorgung Abhilfe geschaffen werden kann.<sup>394</sup> Abgesehen von diesen aus der räumlichen Nähe von Stadt und Hafen resultierenden Problemen spielt zumindest die Flächenkonkurrenz, die wie in Kapitel 5.2 allgemein und nachfolgend für Hamburger Teilgebiete beschrieben zukünftig eine wesentliche Herausforderung darstellen wird, in der HafenCity keine Rolle mehr. Mit der HafenCity entsteht – abgesehen vom Kreuzfahrtterminal – anstelle einer Übergangszone zwischen Stadt und Hafen ein rein städtisch genutztes Quartier.

### 6.1.2 Kleiner Grasbrook und Veddel

#### (1) Definition des Planungsgebietes und gegenwärtige Prägung

Der Kleine Grasbrook wird im Norden durch die Norderelbe und im Süden durch das südliche Ufer des Spreehafens und des Muggenburger Zollhafens begrenzt. Auf der

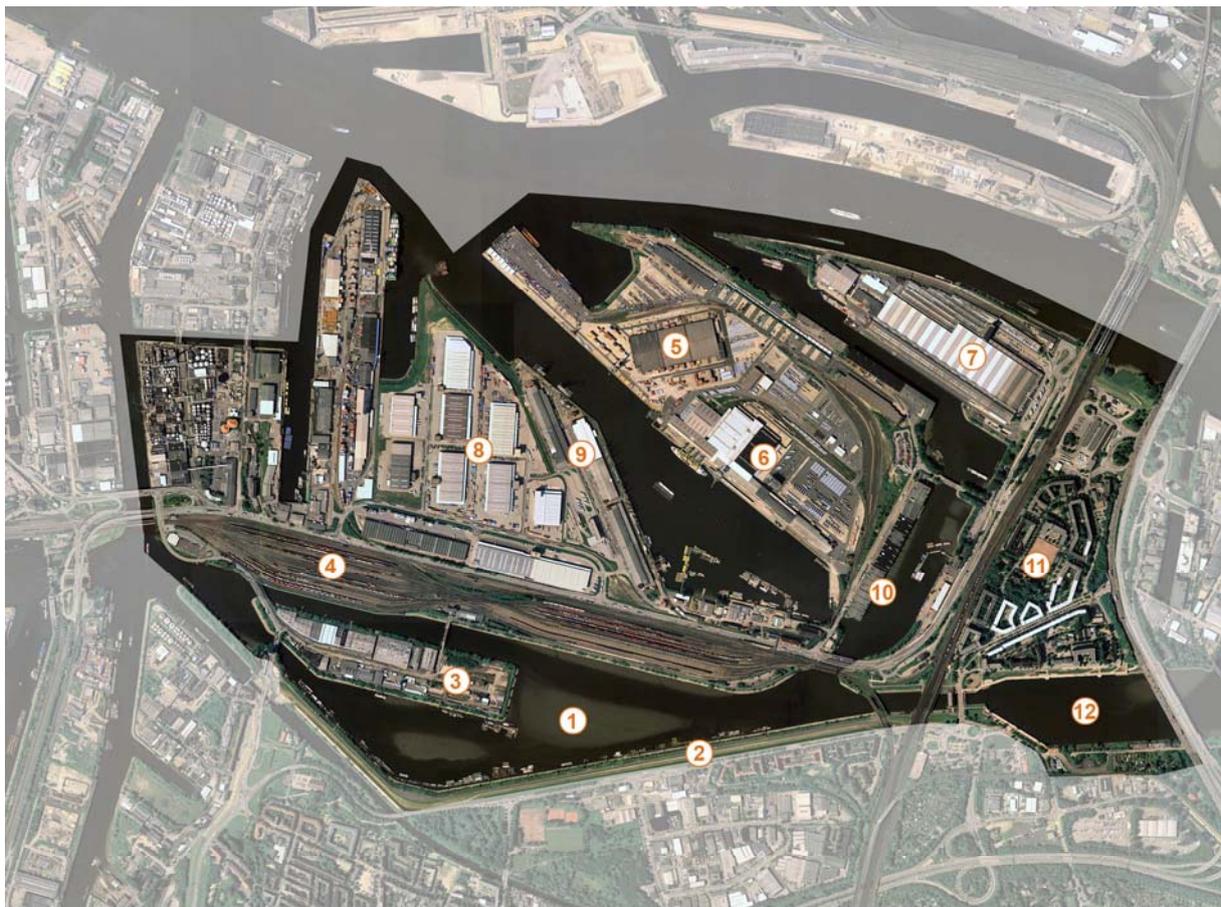
---

<sup>392</sup> Vgl. taz vom 11.02.2003: "Kein Auge zudrücken in der Hafen-City".

<sup>393</sup> Vgl. HafenCity Hamburg GmbH 2004.

<sup>394</sup> Vgl. auch de Ruiter 2005: "Soft-Port vs. Hard-Port" und Die Welt vom 12.02.2007: "Schiffssmog gefährdet Anwohner".

Westseite erstreckt sich das Gebiet bis an den Steinwerder Hafen, südlich des Querkanals noch etwas weiter bis an den Reiherstieg. Die östliche Begrenzung des Stadtteils bildet die Fernbahntrasse. Das sich anschließende Wohnquartier zwischen Eisenbahn und den Verkehrsadern B4/B75 gehört zwar bereits zum benachbarten Stadtteil Veddel, wird aber im Rahmenkonzept zum Sprung über die Elbe mit in die Planung einbezogen. Der östliche Teil der Veddel rund um den Peutehafen wird hingegen nicht näher betrachtet (siehe Abbildung 6-7).<sup>395</sup>



- |                  |                                |                              |
|------------------|--------------------------------|------------------------------|
| ① Spreehafen     | ⑤ Terminal O'Swaldkai          | ⑨ 50er Schuppen              |
| ② Zollzaun       | ⑥ Frucht- und Kühlzentrum      | ⑩ Lagerhäuser E, F und G     |
| ③ Logistikfläche | ⑦ Überseezentrum               | ⑪ Wohnquartier F. Schumacher |
| ④ Hafenbahnhof   | ⑧ Logistik Süd-West-Indiahafen | ⑫ Müggenburger Zollhafen     |

Quelle: Landesbetrieb für Geoinformation und Vermessung

Abbildung 6-7: Planungsgebiet Kleiner Grasbrook und Veddel

<sup>395</sup> Hier befindet sich neben kleineren Gewerbe- und Industriebetrieben vor allem die Norddeutsche Affinerie, der europaweit größte Kupferproduzent mit insgesamt ca. 3.200 Mitarbeitern.

Das Gebiet gliedert sich in mehrere Teilbereiche unterschiedlicher Prägung, die nachfolgend kurz vorgestellt werden: Im Süden befindet sich der Spreehafen als größtes Hamburger Hafenbecken, das durch Wasserfahrzeuge und eine Reihe kleinerer Betriebe vielfältig, aber in Summe nicht mehr sehr intensiv genutzt wird.<sup>396</sup> Durch die allmähliche Verschlickung und die geringe Durchfahrtshöhe der angrenzenden Brücken ist die Schiffbarkeit bereits heute eingeschränkt.<sup>397</sup> Das südliche Spreehafenufer entlang der Hauptdeichlinie ist als Teil der Freihafenzone durch einen hohen Zollzaun abgegrenzt und daher für die Wilhelmsburger derzeit nicht bzw. nur sehr eingeschränkt zugänglich. Nördlich des Spreehafens schließt sich zunächst eine Logistikfläche an, die wie eine Insel in das Hafenbecken hineinragt, weiter nördlich der Hafenbahnhof. Die umfangreichen Gleisanlagen in Ost-West-Richtung stellen eine massive Barriere für die Hauptentwicklungsrichtung des Elbsprungs dar.



Quelle(v.l.n.): Oliver Heissner; Martin Kunze (2x); eigene Aufnahme

Abbildung 6-8: Der Spreehafen heute – Idylle zwischen Zollzaun und Hafenbahnhof

Zwischen den Bahngleisen und der Norderelbe befinden sich fünf weitere Teilbereiche mit unterschiedlichen Zuschnitten und Grundstücksgrößen, die jeweils durch schmalere Hafenbecken voneinander getrennt sind. Diese Flächen nördlich des Deiches befinden sich alle im tideoffenen Hafenbereich. Der kontinuierliche Anpassungsprozess an die Anforderungen der Hafenwirtschaft hat in diesem Bereich "zu einem bunten Mosaik hafentypischer Nutzungen" geführt, das die große Nutzungsbandbreite des Universalhafens abdeckt.<sup>398</sup> Zu den insgesamt ca. 70 Unternehmen gehören mehrere Umschlagbetriebe, von denen besonders das Mehrzweckterminal am O'Swaldkai mit der Ro-Ro-

<sup>396</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2003a, S. 24.

<sup>397</sup> Vgl. Interview Hafenunternehmen (H203).

<sup>398</sup> Vgl. Hamburg Port Authority 2005, S. 37.

Fahrzeugverladung und dem Fruchtzentrum sowie das Überseezentrum als einer der führenden Anbieter für Lager- und Kontraktlogistik im Hamburger Hafen zu nennen sind. Darüber hinaus gibt es erst vor einigen Jahren erschlossene, zusätzliche Logistikflächen im Südwest-Indiahafen, Tanklager der Mineralölindustrie und diverse Kleinbetriebe. Die letzten noch erhaltenen Kaischuppen aus der Kaiserzeit, die sogenannten 50er Schuppen, sind erhaltenswerte Zeugnisse der Hafengeschichte. Sie werden heute unter anderem als Veranstaltungsort und als Hafenmuseum genutzt. Ein weiteres Kulturdenkmal ist das mehrstöckige Lagerhaus G, ein denkmalgeschütztes Backsteingebäude von 1903. Schließlich ist am östlichen Rand des Planungsgebietes ein Wohnquartier Fritz Schumachers aus den zwanziger Jahren zu finden, welches im Süden an den Muggenburger Zollhafen grenzt, ansonsten jedoch durch die Verkehrsstrassen vollständig isoliert liegt.



Quelle (v.l.n.r.): M. Lindner, H.-J. Hettchen; eigene Aufnahme; Hamburger Hafen und Logistik AG

Abbildung 6-9: Hafen- und Logistikknutzungen auf dem Kleinen Grasbrook



Quelle (v.l.n.r.): Stiftung Hamburg Maritim (2x); eigene Aufnahme; Stefan Rogge

Abbildung 6-10: Städtische Potenziale – Ungewohnter Ausblick auf den Michel, Hafenmuseum, Hafenkräne, Lagerhaus G

## (2) Standortspezifische Entwicklungsperspektiven und -barrieren

Aus Sicht der Stadtplanung kommt dem Bereich Kleiner Grasbrook und Veddel eine wichtige Rolle als Bindeglied zwischen der HafenCity im Norden und Wilhelmsburg im

Süden zu. Auch wenn eine funktionale und räumliche Verknüpfung bislang noch fehlen, lassen die vorhandenen Sichtachsen und Blickbezüge nach Norden und Süden schon heute das große Potenzial einer Vernetzung der Stadtteile über Norderelbe und Spreehafen hinweg erahnen.<sup>399</sup> Für die einzelnen Teilräume wurden attraktive Entwicklungsziele formuliert.

Durch die Öffnung des südlichen Spreehafenufers soll für die Wilhelmsburger eine reizvolle Zone am bzw. auf dem Wasser entstehen mit Raum für Existenzgründer, kleingewerbliche Nutzungen, Freizeit- und Gastronomieangebote.<sup>400</sup>

Diesen Entwicklungen stehen jedoch gleichzeitig eine Reihe von Umsetzungsbarrieren entgegen: Dazu zählt die Verträglichkeit mit den verbleibenden hafengewerblichen Nutzungen insbesondere am nördlichen Spreehafenufer, welches nach der Vorstellung der Handelskammer sogar durch Zuschüttung des Veddelkanals zu einem insgesamt 21 Hektar großen Logistikzentrum Osthafen ausgebaut werden sollte.<sup>401</sup> Die Hamburg Port Authority hält zudem an der Spreehafenfläche fest, da sie als Ausgleich für Schiffs- liegeplätze dienen könnte, die im Zuge des Containerterminalneubaus im benachbarten Mittleren Freihafen entfallen werden. Dennoch steht sie einer Öffnung des südlichen Spreehafenufers für stadtbezogene Nutzungen außer Wohnen grundsätzlich aufgeschlossen gegenüber.<sup>402</sup> Hierzu wäre allerdings eine Verlagerung des Zollzauns an das nördliche Ufer des Spreehafens notwendig, die die ortsnahe Bevölkerung bereits seit langem bislang ohne Erfolg fordert.<sup>403</sup>

Noch problematischer im Hinblick auf eine verträgliche Nachbarschaft von Stadt und Hafen ist die gegenwärtige Planung der Hafenuferspanne als Verbindungsautobahn zwischen A1 und A7, die eine Trassenführung in Hochlage durch den Spreehafen vorsieht. Die in Ost-West-Richtung verlaufende Trasse steht im Widerspruch zu der Nord-Süd-Entwicklungsrichtung des Sprungs über die Elbe. Die Verkehrsplanungen konterkarieren bei aller Notwendigkeit für den Hafenausbau die Vorstellungen der Wilhelmsburger, den Spreehafen zu einer "zweiten Alster" zu entwickeln, wie es noch 2002 im

---

<sup>399</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2003a, S. 23 f.

<sup>400</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2006a, S. 16.

<sup>401</sup> Vgl. Handelskammer Hamburg 2005, S. 24 f.

<sup>402</sup> Vgl. Interviews Hafentwicklung (H107 und H108); vgl. auch Hamburg Port Authority 2005, S. 56 f.

<sup>403</sup> Vgl. Interviews Hafentwicklung (H107 und H108); vgl. auch Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V. (Hg.) 2007.

Weissbuch der Wilhelmsburger Zukunftskonferenz und in den Vorschlägen der Entwurfsworkstatt von 2003 vorgesehen war.<sup>404</sup> Auf diese Problematik wird in Kapitel 6.2.3 noch einmal eingegangen.

Ähnlich widersprüchlich stellen sich die Entwicklungsperspektiven für die übrigen Teilflächen nördlich des Spreehafens dar. Während für die Grundstücke westlich der 50er Schuppen auch langfristig von einer reinen Hafennutzung ausgegangen wird,<sup>405</sup> soll der östliche Teilbereich nach den Vorstellungen der Stadtplanung im Wesentlichen mit stadtbezogenen Nutzungen entwickelt werden.<sup>406</sup> Ein wichtiges Element dieser Entwicklung ist zunächst der Brückenschlag über die Norderelbe selbst, der eine Anknüpfung an die HafenCity herstellen soll. Auf dem Kleinen Grasbrook sind neue Wohnnutzungen mit Bezug zur Elbe sowie eine durchgehende Grünverbindung vom Holthusenkai bis zur Veddel geplant, die so aus ihrer isolierten Lage befreit werden soll. Weiterhin sind wissenschaftliche Einrichtungen gewünscht, die ein Scharnier zwischen der neu entstehenden HafenCity Universität Hamburg (HCU) und dem Wohnangebot für Studenten auf der Veddel herstellen. Dazu ist eine Verlagerung des Überseezentrums erforderlich, während der Terminal am O`Swaldkai weiterhin, zumindest für die nächsten 20 Jahre, in Betrieb bleiben kann. Der schon vorhandene Museumshafen am Bremer Kai und die Nutzungen in den 50er Schuppen sollen weiter ausgebaut werden. Das 2007 eröffnete Auswanderermuseum Ballinstadt und eine schwimmende Jugendherberge im Müggenburger Zollhafen sind weitere Projekte, die eine Verzahnung beider Elbseiten verstärken sollen.

Den Überlegungen der Stadtplaner stehen verschiedene Hemmnisse entgegen. So kritisiert der Hafenverband die Pläne des Senats, dass Hafенbetriebe Wohnungs- und Bürobauten weichen sollen. Aufgrund der Wachstumsprognosen des Hafens werde jeder Quadratmeter für Logistikflächen benötigt, vor allem seien Flächen mit trimodalen Anschlüssen, also mit einer Anbindung an Wasser, Straße und Schiene, sehr gefragt und dürften dem Hafen nicht entzogen werden.<sup>407</sup> Zudem sind für die Verlagerung von Unternehmen oft hohe Entschädigungszahlungen zu leisten und es ist schwierig, adäquate und zusammenhängende Ersatzflächen für Betriebe wie das Überseezentrum zu

---

<sup>404</sup> Vgl. Zukunftskonferenz Wilhelmsburg 2002 und Freie und Hansestadt Hamburg 2004.

<sup>405</sup> Vgl. Schmidt-Eichstaedt 2004, S. 7.

<sup>406</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2006a, S. 21.

<sup>407</sup> Vgl. Hamburger Abendblatt vom 28.04.2005: "Hafenverband kritisiert Senatspläne".

finden.<sup>408</sup> Aufgrund dieser Planungsunsicherheit hat die HHLA bereits angekündigt, auf millionenschwere Investitionen in die Hafeninfrastruktur zu verzichten, falls das Überseezentrum aufgehoben wird.<sup>409</sup> Einzig unter der Prämisse, dass Hamburg bei einer erneuten Olympiabewerbung den Zuschlag für die Austragung erhält, sind die Unternehmen der Hafenwirtschaft zu einer Preisgabe der auf dem Kleinen Grasbrook gelegenen Flächen bereit. Neben dem mit den Planungen der Stadt konkurrierenden, tatsächlichen Flächenbedarf, den die Hafenwirtschaft für sich reklamiert, hat der Planungsprozess zu einer Verstimmung der Hafenunternehmen geführt: Auch nach der im ersten Anlauf gescheiterten Olympiabewerbung wurden die betroffenen Flächen weiterhin mit verschiedenen städtischen Nutzungen überplant und in Visualisierungen veröffentlicht, ohne die betroffenen Unternehmen vorher über die Planungen zu informieren und schlüssige Verlegungskonzepte zu erarbeiten, die eine einvernehmliche Lösung für die Stadt- und die Hafennutzungen ermöglicht hätten. Dies hat nach einer vorausgegangenen längeren Standortsuche wie bereits erwähnt in einem Fall sogar zu dem Entschluss geführt, einen Umschlagbetrieb aus Hamburg heraus zu verlegen. Das Beispiel zeigt die Herausforderung für die Stadtplaner, zukünftige Entwicklungsperspektiven in einer für die Öffentlichkeit anschaulichen Weise zu illustrieren, ohne dass dabei die beispielhafte Darstellung als bereits feststehendes Ergebnis missverstanden wird.

*"Anfänglich viel versprechende Gesprächsrunden mit den unterschiedlichen Ressorts für die Stadtentwicklungsplanung einerseits und die Hafenplanung andererseits bestätigten die Vermutung, dass eine Gesamtkonzeption für Hafen- und Stadtentwicklung, die den Ausgleich der widerstreitenden Interessen ausgewogen berücksichtigt, bisher nicht vorliegt. Im Gegenteil: Der interne Diskussionsprozess wurde überlagert durch die breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, mit der die Visionen von der Realisierung des Sprungs über die Elbe für die Öffentlichkeit bereits als reales Szenario dargestellt wurden."<sup>410</sup>*

Auf die Problematik von Kommunikationsbarrieren wird im Kapitel 6.2.1 noch einmal eingegangen.

---

<sup>408</sup> Vgl. Hamburger Abendblatt vom 22.03.2005: "Behördenstreit: Wo sollen die Unternehmen hin und wer zahlt die Entschädigungen?"

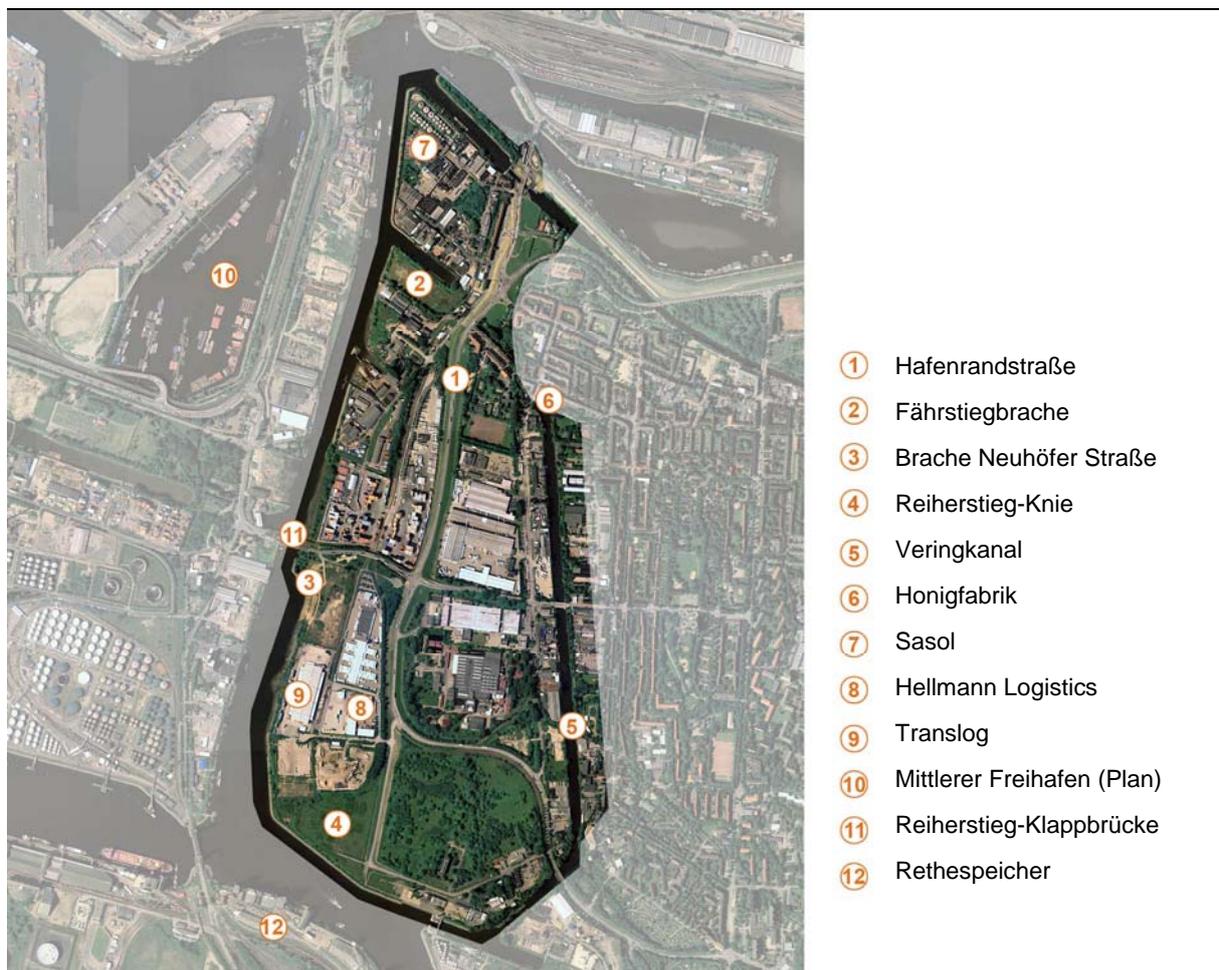
<sup>409</sup> Vgl. Welt am Sonntag vom 20.03.2005: "Senat gerät beim Sprung über die Elbe ins Stolpern".

<sup>410</sup> Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. 2005, S. 31.

### 6.1.3 Reiherstieg

#### (1) Definition des Planungsgebietes und gegenwärtige Prägung

Der Reiherstieg stellt eine wichtige natürliche Wasserverbindung zwischen Norder- und Süderelbe dar und bildet die natürliche Grenze des Planungsgebietes auf der Westseite. Im Osten wird das Gebiet durch die Wohnquartiere Wilhelmsburgs begrenzt,<sup>411</sup> im Norden reicht das Areal bis an den Spreehafen heran. Den südlichen Abschluss bildet schließlich das sogenannte Reiherstieg-Knie, welches auch ein Baustein der Internationalen Gartenschau sein wird.<sup>412</sup> (siehe Abbildung 6-11).



Quelle: Landesbetrieb für Geoinformation und Vermessung

Abbildung 6-11: Planungsgebiet Reiherstieg

<sup>411</sup> Eine klare Grenzziehung ist hier schwierig. Die Begrenzung verläuft von Norden nach Süden in etwa entlang der Hafenrandstraße, danach am Reiherstieger Wetterkanal und schließlich am Ostufer des Vehringkanals.

<sup>412</sup> Der südliche Reiherstieg wurde bislang nicht in den Planungen zum Sprung über die Elbe berücksichtigt, da hier auch längerfristig von einer überwiegenden Hafennutzung auszugehen ist.

Das Gebiet liegt an der Schnittstelle zwischen den Wohnquartieren Wilhelmsburgs und dem westlich angrenzenden Hafengebiet, was zu teilweise konkurrierenden Nutzungsansprüchen auf die Flächen führt. Es gliedert sich grob in die Teilbereiche westlich und östlich des Hauptdeichs, der das Gebiet in Nord-Süd-Richtung durchschneidet und eine stark separierende Wirkung hat. Die Lage am Wasser ist für die Wilhelmsburger trotz der Insellage bislang kaum erlebbar, da die Uferkanten auch am Reiherstieg an den meisten Stellen unzugänglich sind. Trotz der räumlichen Nähe zur Hamburger Innenstadt, die z.B. durch Sichtbezüge vom Reiherstiegufer zum Hamburger Michel oder zum Fernsehturm deutlich wird, entsteht der Eindruck einer peripheren Lage.<sup>413</sup> Dazu tragen auch die stark vom Lkw-Verkehr befahrene Hafenrandstraße und das unwirtliche, wenig ansprechende Erscheinungsbild am Reiherstieg bei, das unter anderem auf den Flutschutz zurückzuführen ist. Um die Grundstücke westlich der Deichanlage vor Hochwasser zu schützen, ist die Wasserkante auf einem Großteil der Strecke als Polderwand ausgebildet oder als Warft flutschuttsicher erhöht.



Quelle: Wettbewerbsauslobung EUROPAN 8 (li. und mi.); Oliver Heissner (re.)

Abbildung 6-12: Ufersituationen am Reiherstieg: Mögliche Aufenthaltsqualitäten zwischen Polderwänden

<sup>413</sup> Vgl. IBA Hamburg GmbH 2007a: "innere Stadtränder".



Quelle: Eigene Aufnahme (li.); Oliver Heissner (mi.); Wettbewerbsauslobung EUROPAN 8 (re.)

Abbildung 6-13: Erschließungswege: Fährstiege, Neuhöfer Straße und Reiherstieg Hauptdeich



Quelle: Martin Kunze (li.); urbanista (mi.); Wettbewerbsauslobung EUROPAN 8 (re.)

Abbildung 6-14: Markante Orte: Kulturzentrum Honigfabrik, Rethe-Speicher am Reiherstiegknie und Fährstiegebrache

Obwohl man den Flusslauf als natürliche Grenze zwischen Stadt- und Hafengebiet vermuten würde, ist der westlich des Deichs gelegene Bereich noch Teil des Hafens, in dem sich abgesehen von vereinzelt Wohnanlagen überwiegend gewerbliche Nutzungen befinden. Diese unterliegen dem Planungsrecht des Hafenenwicklungsgesetzes und entsprechen der Struktur eines Industriegebietes.<sup>414</sup> In Summe kann man von einem eher extensiv genutzten Areal mit einem perforierten Gesamtbild und sehr heterogener Nutzungsstruktur und -qualität sprechen. Die einzelnen Grundstücke befinden sich hinsichtlich ihrer Nutzungsbelegung in einem andauernden Umstrukturierungsprozess und daher in unterschiedlichen Reifestadien. Neben einigen bereits brachliegenden, stark sanierungsbedürftigen Flächen gibt es ein breites Spektrum an produzierendem Gewerbe, kleineren Handwerksbetrieben, Service- und Logistikfirmen und Handels-

<sup>414</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2003a, S. 31.

unternehmen. Exemplarisch für die Unternehmen mit geringer Wertschöpfung und geringem Arbeitsplatzpotenzial ist ein größeres Containerlager zu nennen. Trotz der Lage innerhalb des Hafengebietes sind die Gewerbenutzungen teilweise stadtbezogen und haben keinen unmittelbaren Bezug zum Hafenumschlag. Die Maßstabskörnung variiert von eher kleinteiligen Grundstücken im Norden und größeren zusammenhängenden und vornehmlich für Logistikzwecke genutzten Flächen im Bereich des Reiherstiegknies. Durch die Grundstückszuschnitte und die eingeschränkte Wassertiefe nördlich der Reiherstieg-Klappbrücke sind die Flächen nicht für alle Hafenzwecke geeignet.

Trotz der maritimen Vorgeschichte und der Tatsache, dass es entlang des Reiherstiegs einmal bis zu 20 Werftbetriebe gab,<sup>415</sup> findet man heute mit wenigen Ausnahmen kaum erhaltenswerte Bausubstanz. Nur vereinzelte Industriedenkmäler und das Gebäudeensemble am südlichen Fährstieg erscheinen losgelöst von ihrer aktuellen Nutzung erhaltenswert. Allerdings stellt die Umgebung mit den Hafenkranen und einigen markanten Bauwerken wie dem alten Rethespeicher oder der Köhlbrandbrücke eine faszinierende Hafenkulisse dar. Durch die teilweise starke Kontamination des Bodens ist es aufwendig, höherwertige Nutzungen unterzubringen. So wäre eine Pfahlgründung z.B. im Bereich des heutigen Containerlagers aufgrund der Altlastensituation nach Aussage der Hamburg Port Authority kaum wirtschaftlich umsetzbar.<sup>416</sup>

Östlich der Deichanlage schließt sich der Stadtteil Wilhelmsburg mit Wohn- und Mischnutzung an, bisher jedoch ohne klar definierte Stadtkante und Entrée. Hervorzuheben ist hier der Veringkanal, der parallel zum Reiherstieg verläuft, von den noch ansässigen Unternehmen aber nicht mehr genutzt wird. Entlang des Ufers befinden sich gemischte Nutzungen, ein öffentlicher Fuß- und Radweg sowie ein soziokulturelles Stadtteilzentrum.<sup>417</sup>

## (2) Standortsspezifische Entwicklungsperspektiven und -barrieren

Im Zuge der Planungen zum Sprung über die Elbe wurde der Bereich entlang des Reiherstiegs als "Perlenkette der Logistik" umschrieben.<sup>418</sup> Durch die Ansiedlung neuer Unternehmen bzw. durch Erweiterung bestehender Betriebe soll ein hochwertiges und

---

<sup>415</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2005e, S. 14.

<sup>416</sup> Vgl. Interview Hafenentwicklung (H108).

<sup>417</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2003a, S. 31.

<sup>418</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2005c, S. 27 f.

innovatives Logistikareal entstehen, welches eine Pufferfunktion zwischen dem emittierenden Hafen im Westen und der sich anschließenden Wohnbebauung übernehmen soll. Dies ist gerade vor dem Hintergrund des neu entstehenden Containerterminals im Mittleren Freihafen von großer Bedeutung. Durch die Art der Bebauung und ergänzende Grünzüge soll zudem eine attraktive und durchlässige Zwischenzone zwischen Stadt und Hafen entstehen, die die Anbindung des angrenzenden Stadtteils über den Deich hinweg ans Ufer ermöglicht. Am Reiherstieg-Knie sollen parallel ein Park als Bestandteil der Internationalen Gartenschau und ein moderner Gewerbestandort entwickelt werden<sup>419</sup>

Diese im Rahmenkonzept zum Sprung über die Elbe formulierten und wohlklingenden Planungen haben kontroverse Diskussionen zwischen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt und der Hafenwirtschaft ausgelöst, auch wenn die entsprechende Drucksache den Hinweis enthält, dass das Rahmenkonzept nur Möglichkeiten aufzeigt, "die in enger Abstimmung mit den Belangen der Hafenwirtschaft weiter geprüft werden müssen."<sup>420</sup> Die Teilnahme Hamburgs am europaweiten Architektur- und Städtebauwettbewerb EUROPAN 8 mit dem Gebiet am nördlichen Reiherstieg hat verschiedene innovative Ideen für die zukünftige Entwicklung des Areals geliefert (vgl. Kapitel 8.1.2). Gleichzeitig hat die Veröffentlichung dieser Vorschläge bei der Hafenwirtschaft erneut für Verunsicherung gesorgt, da die Bilder ähnlich wie zuvor am Beispiel des Kleinen Grasbrooks beschrieben bei den ansässigen Unternehmen den Eindruck erwecken, die Stadtplaner verfügen bereits über ein Areal, an dem die Hafenwirtschaft noch festhält.

Wie eine Befragung der Unternehmer am Reiherstieg durch die Handelskammer ergeben hat, treten inhaltliche Bedenken auf der Seite der Hafenwirtschaft insbesondere wegen befürchteter nachbarschaftsrechtlicher Probleme auf, die sich bei einer Nutzungsmischung ergeben könnten. Zudem könne eine Öffnung des Areals für Besucher und Anwohner Wilhelmsburgs für beide Seiten ein Sicherheitsrisiko beinhalten, da zum einen die Überwachung der Betriebe gegen Einbruch und Vandalismus schwierig sei und zum anderen eine Unfallgefahr von dem intensiven Lkw-Verkehr ausgehe.<sup>421</sup>

Einigkeit besteht darüber, dass die abschirmende Wirkung des Areals zwingend erhalten bzw. gestärkt werden muss und keine weiteren Wohnnutzungen westlich des Hauptde-

---

<sup>419</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2006a, S. 17.

<sup>420</sup> Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2005c, S. 5.

<sup>421</sup> Vgl. Siebrand 2006.

ches vorstellbar sind. Alle weiterführenden Überlegungen, den Übergang zwischen Stadt und Hafen auch städtebaulich neu zu qualifizieren, ordnen sich nach Ansicht der Wirtschaft diesen Prämissen unter. So schreibt die Handelskammer in ihrem Anforderungspapier: "Eine gestalterische Aufwertung sollte erwogen werden, wenn die weitaus überwiegende Zahl der hier ansässigen Unternehmen diese für notwendig erachten."<sup>422</sup> Aus Sicht der HPA ist nicht in erster Linie entscheidend, für welche Hafennutzungen die Flächen am Reiherstieg benötigt werden und geeignet sind. Vielmehr besteht die Sorge, dass eine Entlassung der Areale aus dem Hafengebiet zu einem Heranrücken einer sensiblen Nutzung an den zukünftigen Mittleren Freihafen und damit zu Konflikten führen könnte. Auch temporäre Zugeständnisse an die Stadtentwicklung werden problematisch gesehen, da sie später nur schwer wieder revidierbar seien.<sup>423</sup>

Die Bewohner Wilhelmsburgs sind hingegen sehr wohl an der Art und Qualität der Nutzungen interessiert, die stadtverträglicher als Logistiktutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen und trivialer Architektur sein sollten.

*"... die wunderbaren Flächen am Wasser werden hergegeben für neue Logistikunternehmen. Das bedeutet: Mehr Lkw, mehr Abgase, mehr Lärm. Was vom Oberbaudirektor 'Perlenkette der Logistik' genannt wird, ist in Wahrheit ein Würgehalsband der Hässlichkeit."<sup>424</sup>*

Bei den weiteren Planungen zur zukünftigen Nutzung des Reiherstiegs muss also nicht nur eine Einigung zwischen der Stadtentwicklungsbehörde und der Hamburg Port Authority erzielt werden. Parallel muss eine sehr intensive Auseinandersetzung mit den Vorstellungen der lokalen Bevölkerung und der vorgefundenen, bereits gebauten Realität stattfinden.

---

<sup>422</sup> Handelskammer Hamburg 2005, S. 23.

<sup>423</sup> Vgl. Interview Hafenentwicklung (H108).

<sup>424</sup> Vgl. Wilhelmsburger Inselrundblick vom 10.02.2006: "Wir lassen unsere Insel nicht in die Zange nehmen".

### 6.1.4 Harburger Binnenhafen

#### (1) Definition des Planungsgebietes und gegenwärtige Prägung

Der Harburger Binnenhafen umfasst inklusive der Wasserflächen eine Größe von ca. 165 Hektar, was in etwa der Fläche der HafenCity entspricht.<sup>425</sup> Das Gebiet liegt nördlich der Harburger Innenstadt, von der es durch die B73 und eine Eisenbahntrasse abgetrennt ist, und grenzt im Norden an die Süderelbe. Die westliche Begrenzung bilden der Ziegelwiesenkanal und der Harburger Holzhafen. Im Osten reicht das Areal bis an das Verkehrsband der Süderelbquerungen mit der Hannoverschen Straße und der Eisenbahnlinie heran (siehe Abbildung 6-15).



Quelle: Landesbetrieb für Geoinformation und Vermessung

Abbildung 6-15: Planungsgebiet Harburger Binnenhafen

Das Areal lässt sich grob in zwei Teilgebiete südlich und nördlich des Lotsekanals bzw. der Neuländer Straße untergliedern, in denen die Entwicklung unterschiedlich weit vorangeschritten ist.

<sup>425</sup> Vgl. Hamburger Abendblatt vom 27.09.2005: "HafenCity soll kleine Schwester bekommen": Dies kann sich nicht auf die Größe des Areals beziehen, sondern beruht wohl eher darauf, dass das Gebiet trotz der weit vorangeschrittenen Entwicklung bislang weitaus weniger öffentliche Aufmerksamkeit erfahren hat als die HafenCity.

Bevor die gegenwärtige Prägung in diesen Teilräumen beschrieben wird, soll ein kurzer Rückblick auf bisherige Entwicklungsschritte vorgenommen werden, die nach dem Rückgang der traditionellen industriellen Nutzungen in den siebziger Jahren bis heute bereits erfolgt sind. Die strukturelle Krise infolge der Deindustrialisierung gab Anstoß zu einem stadtplanerischen Aufbruch, der Anfang der neunziger Jahre zunächst im südlichen Bereich des Binnenhafens, dem sogenannten inneren Hafenrand, einsetzte. Zu diesem Zeitpunkt zeichnete sich der Harburger Binnenhafen insgesamt durch eine erodierende Gewerbestruktur mit einer Mischung aus Brachen, leer stehenden Gebäuden, extensiven Residualnutzungen, wie z.B. Verwertungsbetrieben, aber auch einigen lebendigen hafenbezogenen und industriellen Nutzungen aus.<sup>426</sup> Weitere Entwicklungsbarrieren waren der schwierige Umgang mit historischem, teilweise denkmalgeschütztem Gebäudebestand und die Herausforderung einer Nachbarschaft von neuen Nutzungen und bleibendem Hafenbetrieb. Zudem war der Standort zu dem Zeitpunkt nur wenigen als Teil des Hamburger Siedlungs- und Wirtschaftsgebietes bekannt oder mit einem Negativimage behaftet.<sup>427</sup> Zugleich erkannte man aber auch die Potenziale des Gebietes, welches zwar durch die Unterelbebahn und die stark befahrene Bundesstraße B73 von der Harburger Innenstadt isoliert liegt, aber verkehrstechnisch sehr gut angebunden ist. Zudem weckte die reizvolle, fast amphibische Lage am Wasser mit zahlreichen, tideunabhängigen Uferbereichen das Interesse der Stadtplaner.<sup>428</sup> Aus dieser Ausgangslage wurde die Zielsetzung abgeleitet, den Standort zu einem lebendigen Viertel zu entwickeln, in dem "völlig neue Formen des Nebeneinanders von hafen- und industriellen Arbeitsstätten, von Dienstleistungsarbeitsplätzen und Forschungseinrichtungen, von Wohnen und Freizeitvergnügen" entstehen.<sup>429</sup>

Worin lagen die Erfolgsfaktoren, die dazu geführt haben, dass sich der südliche Teil des Harburger Binnenhafens so schnell entwickeln konnte und heute bereits nicht nur in Hamburg als vorbildliche Entwicklung zitiert wird?<sup>430</sup>

---

<sup>426</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 1995, S. 1 f.

<sup>427</sup> Vgl. Umweltbundesamt (Hg.) 2005, S. 16.

<sup>428</sup> Vgl. Harburger Anzeigen und Nachrichten vom 13.09.2002: "Harburgs Weg an die Elbe ist frei": Hier könne sich eine Mischung aus dem französischen Port Grimaud, den Londoner Docklands und holländischen Grachten entwickeln.

<sup>429</sup> Freie und Hansestadt Hamburg 1994, S. 2; vgl. auch Prange 2004, S. 242: "Mischgebiet neuen Typs".

<sup>430</sup> Vgl. Umweltbundesamt (Hg.) 2005, S. 15 f.

Den Startpunkt markiert das 1990 gegründete Mikroelektronikanwendungszentrum (MAZ) der Technischen Universität Hamburg-Harburg, das eine gute Ausgangslage für die Gründung weiterer Hightech-Unternehmen schaffen sollte. Dies ließ einen privaten Investor im gleichen Jahr die Chancen des Gebietes als Technologiestandort erkennen und ermutigte ihn, ein drei Hektar großes Areal zu kaufen. Als erstes Projekt baute er trotz erheblicher Widerstände der ansässigen, teilweise stark emittierenden Industrie aus Sorge vor Nachbarschaftskonflikten eine stillgelegte Seifenfabrik zu einem Bürogebäude für die Deutsche Telekom um. Diese Kombination eines kommunalen und privaten Engagements wirkte als Initialzündung für die weitere Entwicklung. Die hohe Auslastung und die im Vergleich zu anderen Hamburger Bürostandorten günstigen Bodenpreise überzeugten zwei weitere Investoren, zusätzliche Projekte zu entwickeln. So wurde in der Folge bald der mit einer hohen Staubbelastung einhergehende Umschlag von Getreide und Ölsaaten im Harburger Silo eingestellt, um auch hier die Umwidmung in einen Bürokomplex zu projektieren. Weitere identitätsstiftende Schlüsselprojekte waren in den Folgejahren der Channel-Tower als von weither sichtbares Hochhaus und der umgebaute ehemalige Kaispeicher. Mittlerweile sind mehr als 70.000 qm neue Nutzflächen entstanden und in nur 15 Jahren haben sich rund 160 Unternehmen mit ca. 6.500 Mitarbeitern angesiedelt.<sup>431</sup>



Quelle: channel hamburg e.V., Fotos: Peter Noßek

Abbildung 6-16: Channel Hamburg: Weit vorangeschrittene Entwicklung unter gemeinsamer Dachmarke

Da sich der überwiegende Flächenanteil des Gebietes in Privatbesitz befand, waren die kommunalen Einflussnahmemöglichkeiten begrenzt. Daher konnte die bislang positive

---

<sup>431</sup> Vgl. Hamburger Abendblatt vom 11.08.2007: "Harburg, planst du noch oder lebst du schon?".

Entwicklung nur durch einen kooperativen und kommunikativen Planungsprozess gelingen, in den die Eigentümer, Nutzer, Verbände, Kammern und Bewohner Hamburgs zu involvieren waren. Insbesondere ein gemeinsamer Auftritt der beteiligten Akteure und Firmen unter der Marke "Channel Hamburg" haben die große Resonanz des Harburger Binnenhafens in der Presse sowie in der Politik befördert.<sup>432</sup>

Während die bauliche Entwicklung im Channel Hamburg bis einschließlich Schellerdamm mit einer Mischung aus alter Hafen- bzw. Industriearchitektur und modernen Neubauten schon weit fortgeschritten ist, schließt sich weiter östlich eine größere Fläche an, die bereits weitgehend brachgefallen ist und nur noch vereinzelte gewerbliche Nutzungen aufweist. Insbesondere für das ca. 14 Hektar große Terrain der Aurelis Real Estate GmbH gab es bereits zahlreiche Versuche, hier ein modernes Stadtquartier zu errichten, und aus einem Wettbewerb ist im Jahr 2000 bereits ein Bebauungsplan entstanden, der weitere 120.000 qm Bruttogeschossfläche vorsieht. Bislang konnte jedoch noch keine Einigung über den Verkauf der Grundstücke erzielt werden, so dass – in Erwartung besserer Vermarktungsaussichten – eine endgültige Entscheidung über die zukünftige Entwicklung noch aussteht. Der nördliche Teil des Entwicklungsgebietes wird durch die immer noch klar ablesbare historische Form der alten Zitadelle geprägt. Obwohl das Harburger Schloss selbst nicht mehr existiert, ist die Schlossinsel aus archäologischer und denkmalpflegerischer Sicht von hohem Interesse. Heute wird das Bild von einer "kleinteiligen hafengewirtschaftlichen Gemengelage" bestimmt, wobei sich der Eindruck der Kleinteiligkeit durch die sich im Westen anschließenden großmaßstäblichen, industriell geprägten Hafengebiete der Seehäfen weiter verstärkt.<sup>433</sup> Durch den schmalen Schleusenzugang von der Süderelbe und die verzweigten Wasserflächen ist das Areal für einen modernen Umschlag nur noch eingeschränkt nutzbar. Für den letzten Umschlagbetrieb wurde bereits eine Ausweichfläche gefunden. Kleinere Werften, einige weitere hafennahe gewerbliche Nutzungen und die vielen reizvollen Wasserlagen tragen aber weiterhin zum besonderen Hafenambiente bei. Daneben gibt es Speditionen und Lagereibetriebe, Bauunternehmen, Handelsunternehmen und diverse Kleinbetriebe von unterschiedlicher Qualität. Es wird davon ausgegangen, dass ein Großteil der außerhalb der Zitadelle liegenden Bestandsnutzungen auch auf längere Sicht erhalten bleiben, so

---

<sup>432</sup> Vgl. Umweltbundesamt (Hg.) 2005, S. 16.

<sup>433</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2005a, S. 22.

dass sich die Planung hier im Wesentlichen auf eine die einzelnen Teilräume verbindende, freiraumplanerische Gestaltung beschränkt.<sup>434</sup>



Quelle: channel hamburg e.V. (li.); eigene Aufnahme (mi.); Oliver Heissner (re.)

Abbildung 6-17: Harburger Schlossinsel: Kleinteilige Gemengelage

## (2) Standortspezifische Entwicklungsperspektiven und -barrieren

Der Harburger Binnenhafen ist der südliche Trittstein des Sprungs über die Elbe und somit wichtiger Bestandteil der geplanten Entwicklungsachse. Neben dieser gesamtstädtischen Bedeutung soll das Areal das Harburger Stadtzentrum wieder mit dem Wasser verbinden. Die ursprüngliche Entwicklungsplanung von 1995 wurde inzwischen überarbeitet und durch die bereits realisierten Bestandteile ergänzt. In das aktualisierte Rahmenkonzept 2006 sind zudem Ideen der Internationalen Entwurfswerkstatt von 2003 und die Ergebnisse eines 2005 ausgelobten Ideenwettbewerbs für die Schlossinsel eingeflossen.<sup>435</sup>

Im Gegensatz zur HafenCity und den vielen realisierten Projekten der ersten Reihe kann man trotz übergreifender Rahmenplanung von einer Bottom-up-Entwicklung sprechen, die eine schrittweise Integration von Planung und Bestand und einen allmählichen Milieuwandel zu einem städtischen Quartier mit Hafenbezug eingeleitet hat, welches fast ungeordnet heterogen erscheint. Peter Koch, ehemaliger Leiter des Harburger Baudezernats schreibt dazu:

*"Während die HafenCity auf nahezu leerem Terrain neu bis ins Detail durchgeplant ist, lebt der Binnenhafen von den historischen Brüchen. Hier stehen mittel-*

<sup>434</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2005a, S. 24.

<sup>435</sup> Vgl. Bezirksamt Harburg 2007, S. 14; vgl. auch Kapitel 8.1.3.

*alterliche Fachwerkhäuser neben Fabrikbauten des 19. Jahrhunderts, Gründerzeitvillen und neuen Bürohäusern. Diese Kontraste machen das Flair aus.*<sup>436</sup>



Quelle: Bezirksamt Harburg, Stadtplanungsabteilung; Layout: Büro Düsterhöft Architektur und Stadtplanung, Hamburg

Abbildung 6-18: Ausschnitt aus dem Rahmenkonzept für den Harburger Binnenhafen, Planungsstand 2006

Dennoch stehen die HafenCity und der Binnenhafen nicht in Konkurrenz zueinander, sondern entwickeln sich komplementär. Während die HafenCity eine Innenstadt-erweiterung darstellt, hat der Binnenhafen eher den Charakter eines Technologieparks. Eine deutliche Steigerung der Studentenzahlen der Technischen Universität Hamburg-Harburg würde diese Ausprägung noch verstärken.<sup>437</sup> Die besonderen städtebaulichen

<sup>436</sup> Vgl. Die Welt vom 20.07.2006: "High-Tech und Störtebeker".

<sup>437</sup> Vgl. Interview Stadtentwicklung (S401).

Potenziale liegen in der Chance, eine kleinteilige Nutzungsmischung aus Büro- und Dienstleistungs-, Kultur- und Freizeiteinrichtungen, Wohnen sowie den vorhandenen Hafennutzungen zu generieren. Zwar beinhalten die aus dem Hafenbetrieb resultierenden Lärm- und Geruchsemissionen auch Konfliktpotenzial und erfordern bauliche Schutzmaßnahmen bzw. nachbarschaftsrechtliche Einigungen. Auf der Seite der Stadtplaner überwiegt jedoch die Auffassung, die bestehenden Hafennutzungen als "milieuprägenden und integralen Bestandteil des Umstrukturierungsprozesses" zu erhalten und nach Wegen für ein verträgliches Nebeneinander zu suchen.<sup>438</sup> Für den Bereich der Schlossinsel sind derzeit trotz der Nähe zu den gewerblichen Nutzungen ca. 250 Wohnungen und auch Liegeplätze für Hausboote geplant. Insgesamt ist eine Realisierung der Schlossinselplanungen in zwei Phasen geplant. Zur Realisierung der ersten Phase, die von einem Fortbestand der meisten Betriebe an ihrem heutigen Standort ausgeht, soll bis 2008 ein Bebauungsplan erstellt werden. In der zweiten Phase werden dann auch die übrigen Flächen des 33 Hektar großen Schlossinselareals umgestaltet. Das Gesamtkonzept sieht einen zentralen Park mit mehreren Wasserbezügen vor, um den sich vier flexibel nutzbare, neue Einzelquartiere unter Beibehaltung einiger bestehender Hafenbetriebe herum gruppieren.<sup>439</sup> Im Zuge des Verfahrens sollen ca. 60 Hektar aus dem Hafengebiet und damit aus dem Geltungsbereich des Hafenentwicklungsgesetzes entlassen werden.<sup>440</sup> Nach den positiven Erfahrungen im Channel Hamburg stehen einige der Privateigentümer der geplanten städtebaulichen Weiterentwicklung bislang gewerblich genutzter Flächen aufgeschlossen gegenüber, auch wenn der Beweis noch aussteht, ob sich traditionelles Hafengewerbe mit den neuen stadtbezogenen Nutzungen in Einklang bringen lassen wird.<sup>441</sup>

Nach der ersten Welle der Entwicklungen werden auch im Channel Hamburg bereits zahlreiche neue Projekte angestoßen. Dazu gehören eine Wohnbebauung beiderseits des Kaufhauskanals, der Umbau des ehemaligen Fleethauses am Schellerdamm und ein ca. 20-geschossiger Büroturm am Ziegelwiesenkanal. Die Planungen, die östlich angrenzenden Bahnflächen zunächst durch ein temporäres, aus Containerstapeln erstelltes Theater mit bis zu 1.500 Plätzen zu nutzen, sind nicht unumstritten. Zwar

---

<sup>438</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2005a, S. 30.

<sup>439</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2006c.

<sup>440</sup> Vgl. Bezirksamt Harburg 2007, S. 14 f.

<sup>441</sup> Vgl. Interview Hafenunternehmen (H203).

könnte das Provisorium, in dem zunächst die Geschichte Klaus Störtebeckers gezeigt werden soll, Harburg als Kulturstandort stärken und damit den Bekanntheitsgrad des Areals erhöhen.<sup>442</sup> Gleichzeitig würde so jedoch die Realisierung langfristiger Projekte noch weiter verzögert werden, die als Schlüssel für den weiteren Aufschwung des Quartiers gewertet werden.<sup>443</sup> Der Einstieg internationaler Großinvestoren durch den Kauf von acht Bauten des Channel Hamburg Ende 2006 und weiterer Gebäude im Sommer 2007 belegen die hohe Nachfrage nach dem Standort.<sup>444</sup> Aus Sicht eines lokalen Investors fokussiere sich die Stadt Hamburg allerdings noch immer zu einseitig auf die HafenCity als das zentrale Entwicklungsgebiet und schenke dem Harburger Binnenhafen auch in der Außenkommunikation nicht genügend Aufmerksamkeit.<sup>445</sup>

Eine zentrale Herausforderung liegt schließlich in der Lösung der Infrastrukturprobleme. Den Prognosen zum drastischen Anstieg des Güterumschlags im Hamburger Hafen zufolge wird sich auch das Güterzugaufkommen in den nächsten Jahren mehr als verdoppeln.<sup>446</sup> Ein Großteil dieser den Hamburger Hafen durchquerenden Schienentransporte wird nach der aktuellen Planung entlang der Trasse zwischen dem Harburger Binnenhafen und dem Harburger Stadtzentrum verkehren. Zudem ist eine zusätzliche Querung der Süderelbe geplant, die empfindlich nahe an das Stadtentwicklungsgebiet heranreichen würde. Nicht nur die beträchtliche zusätzliche Lärmbelastung, sondern auch der psychologische Effekt, auf drei Seiten von stark frequentierten Verkehrsstrassen umschlossen zu sein, stellt eine große Beeinträchtigung für die Weiterentwicklung des Areals dar.<sup>447</sup>

---

<sup>442</sup> Vgl. Bezirksamt Harburg 2007, S. 19.

<sup>443</sup> Vgl. Interview Investor/Projektentwicklung (S514).

<sup>444</sup> Vgl. Die Welt vom 27.12.2006: "Investor IVG läuft in Harburger Hafen ein" und Harburger Anzeigen und Nachrichten vom 29.08.2007: "Paukenschlag im Binnenhafen: US-Investoren [Pramerica Real Estate Investors] kaufen 'Silo' und 'Fleethaus' für mehr als 40 Millionen Euro".

<sup>445</sup> Vgl. Interview Investor/Projektentwickler (S515).

<sup>446</sup> Vgl. Dücker und Röfer 2006, S. 7.

<sup>447</sup> Vgl. Kapitel 6.2.3.

## 6.2 Gebietsübergreifende Umsetzungsbarrieren bei der Entwicklung des Hamburger Hafenrandes

Nachdem zuvor die jeweilige Prägung der einzelnen Teilgebiete beschrieben und deren ortsspezifische Entwicklungsperspektiven und -barrieren dargelegt wurden, soll im Folgenden auf einige weitere, weitgehend teilgebietsunabhängige Aspekte eingegangen werden, die gegenwärtig die Weiterentwicklung des östlichen Hafenrandes erschweren. Die einzelnen Hemmnisse wurden den Themenbereichen *Unterschiedliche Prioritäten und mangelnde Koordination der Stadt- und Hafenplanung* (Kapitel 6.2.1), *Notwendiger Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Widerspruch zu Stadtentwicklungszielen* (Kapitel 6.2.3) und schließlich *Das Hafenentwicklungsgesetz als zusätzliche planungsrechtliche Hürde* (Kapitel 6.2.2) zugeordnet.

### 6.2.1 Unterschiedliche Prioritäten und mangelnde Koordination der Stadt- und Hafenplanung

Bislang wurde der Zielkonflikt zwischen Stadtplanern und der Hafenwirtschaft am Beispiel verschiedener Teilgebiete aufgezeigt, in denen es konkurrierende Flächennutzungsansprüche gibt. Über den zugrunde liegenden beiderseitigen Platzbedarf in den konkreten Teilbereichen hinausgehend tragen die unterschiedlichen Blickwinkel der Akteure auf die zukünftige Entwicklung Hamburgs mit dazu bei, dass es bislang keine übergreifende, gemeinsame Zielsetzung gibt. Es ist unbestritten, dass der Hafen einen sehr hohen Stellenwert in Hamburg einnimmt. Im aktuellen Hafenentwicklungsplan wird unterstrichen, dass der Hafen "als treibende Wirtschaftskraft der Region wesentlicher Bestandteil der Wachstumsstrategie" Hamburgs ist. Zugleich wird darauf hingewiesen, dass der Hafen "in seinen östlichen Grenzbereichen sowie im Bereich Harburger Binnenhafen von den neuen Entwicklungsperspektiven unmittelbar berührt" ist, die von der Stadt mit dem Konzept Sprung über die Elbe verfolgt werden.<sup>448</sup>

Noch Mitte der neunziger Jahre zeichnete sich infolge der Schwerpunktverlagerung des Hafens in Richtung Westen und des generellen Rückgangs der Seehafenindustrien ab, dass der Hafen weniger Bedarf an den vielfach extensiv oder gar nicht mehr genutzten

---

<sup>448</sup> Hamburg Port Authority 2005, S. 56.

Flächen des östlichen Hafenrandes haben würde. Eine Enquete-Kommission der Hamburgischen Bürgerschaft hat den Untersuchungsauftrag formuliert, "Nutzungsintensivierungen und –mischungen" mit nicht hafengebundenem Gewerbe im Bereich Wilhelmsburg und im Harburger Binnenhafen im Einzelfall auch mit Wohnnutzungen zu prüfen.<sup>449</sup> In den Folgejahren wurden im Rahmen des Konzeptes zum Sprung über die Elbe weitreichende Planungen erstellt, die auch den östlichen Hafenrand mit einbeziehen und in der lokalen Bevölkerung für eine spürbare Aufbruchstimmung gesorgt haben.<sup>450</sup> Das Leitprojekt wird als große Chance gesehen, statt an der Peripherie im Stadtinneren "durch Bündelung von Wohnen und Arbeiten in Verbindung mit hohen Freiraum- und Freizeitqualitäten im Grünen und am Wasser herausragende Großstadtqualitäten hervorzubringen."<sup>451</sup> Parallel zu dieser Richtungsänderung in der Hamburger Stadtplanung ist in den letzten zehn Jahren der Güterumschlag im Hamburger Hafen stärker als erwartet angestiegen und es wird mit einer weiteren Verdoppelung bis 2015 auf rund 220 Millionen Tonnen gerechnet.<sup>452</sup> Bestärkt durch die zweistelligen Wachstumsraten beansprucht die Hafenwirtschaft daher auch die Flächen, von denen zunächst angenommen wurde, sie würden zukünftig nicht mehr benötigt. Statt von einer Verschiebung des Hafens nach Westen zu sprechen, ist nunmehr von unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten die Rede mit Terminals im Westen und Logistikflächen im Osten, so dass aus Sicht der HHLA auch dieser Teil des Hafens unverzichtbar sei.<sup>453</sup>

Neben diesem neuen Flächenbedarf durch den gegenwärtigen Aufschwung in der Hafenwirtschaft erklärt vor allem die Furcht vor Problemen, die eine räumliche Nähe von Stadt und Hafen erzeugen kann, die Abwehrhaltung der Hafenwirtschaft gegenüber den Planungen der Stadtentwicklungsbehörde. Die wesentlichen Bedenken entstehen durch fehlende Planungs- und Rechtssicherheit. Solange die genaue Nutzungszusammensetzung der Nachbarschaft ungeklärt ist, wird die betriebliche Weiterentwicklung der Unternehmen am Standort behindert. da ohne langfristigen Bestandsschutz keine größeren Investitionen getätigt oder sogar Expansionspläne verfolgt werden können. Wenn entschieden ist, dass es zu einer Ansiedlung sensibler Nutzungen in Hafennähe kommt,

---

<sup>449</sup> Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 1995a, S. 102.

<sup>450</sup> Siehe Kapitel 3.3.2.

<sup>451</sup> Freie und Hansestadt Hamburg 2005d, S. 9.

<sup>452</sup> Siehe Kapitel 3.3.1.

<sup>453</sup> Vgl. taz vom 17.02.2005: "Kein Platz für Stadtentwicklung".

bieten sich wiederum zwei Alternativen für die Hafenunternehmen, die ebenfalls beide nicht unproblematisch sind: Eine Betriebsverlagerung gestaltet sich nicht nur wegen der entstehenden Kosten oft sehr schwierig, wie die langwierige Suche nach Alternativstandorten für die Unternehmen im Mittleren Freihafen gezeigt hat.<sup>454</sup> Zum Ärger der Betroffenen hat es mehrere Jahre gedauert, bis Anfang 2007 endlich eine tragbare Lösung gefunden werden konnte.<sup>455</sup> Ein Verbleib am Standort trotz der neuen Nachbarschaft mit hafenfremden Nutzungen kann wiederum durch vorab vereinbarte Auflagen wie eine Obergrenze für Lärmemissionen oder durch Anwohnerklagen im Nachhinein zu erheblichen Einschränkungen der Arbeitsmöglichkeiten führen. Diese Vorbehalte der Hafenunternehmen werden durch negative Erfahrungen mit Wohnnutzungen in Hafennähe genährt. Als Beispiel sind hier die Klagen der Anwohner des nördlichen Elbufers wegen der Lärmbelästigung durch den Ausbau des gegenüberliegenden Terminals Burchardkai und Eurogate zu nennen, die den Baufortschritt erheblich verzögert haben.<sup>456</sup>

In Summe erscheinen die Forderungen nach einer Verbesserung der Lebensqualität auf den Elbinseln sowie nach einer schnellen Modernisierung und Kapazitätssteigerung des Hafens gleichermaßen berechtigt. Sowohl der Wunsch der Stadtplaner und der lokalen Bevölkerung, hierfür auch die Uferbereiche zugänglich zu machen und aufzuwerten, als auch die daraus resultierenden Bedenken der Hafenunternehmen sind nachvollziehbar.

*"Dies verlangt von allen – den Bewohnern der Elbinseln, den Hamburgern im übrigen Stadtgebiet und der Hafengewirtschaft – neue Sichtweisen im Umgang miteinander."<sup>457</sup>*

Der Oberbaudirektor spricht angesichts der bisher üblichen, aber nach seiner Ansicht überholten Auffassung einer strikten Trennung in "Stadt oder Hafen" von einer "unnötigen Blockade".<sup>458</sup> Was macht die Koordination zwischen Stadt- und Hafenplanung zur Lösung des beschriebenen Zielkonfliktes so schwierig?

---

<sup>454</sup> Vgl. Welt am Sonntag vom 11.12.2005: "Keine Einigung mit Hafenfirmen".

<sup>455</sup> Vgl. Süddeutsche Zeitung vom 02.07.2005: "Hamburger Hafen – An den Grenzen des Wachstums"; vgl. auch Hamburg Port Authority 2007b.

<sup>456</sup> Vgl. Welt vom 31.08.2005: "Klageflut gefährdet Hafenausbau".

<sup>457</sup> Freie und Hansestadt Hamburg 2005c, S. 10.

<sup>458</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2005d, S. 73.

### (1) Fehlen einer integrierten Planung

Die hafenzugehörigen Aufgaben der Wirtschaftsbehörde und der Liegenschaftsverwaltung wurden aus dem Behördenverbund ausgegliedert und in der neu gegründeten HPA gebündelt. Dies soll eine deutlich bessere Orientierung zu den Hafenkunden ermöglichen, die künftig alle Hafendienstleistungen aus einer Hand erhalten. Die Neuorganisation ändert allerdings nichts an der Tatsache, dass die Hafenplanung nach wie vor außerhalb des Einflusses der für die Planung des übrigen Stadtgebietes zuständigen Behörde für Stadt und Umwelt (BSU) liegt. Für weite Teile des Hafengebietes, in denen es auch auf längere Sicht ausschließlich Hafennutzungen geben wird, ist diese Regelung unproblematisch. Auch im Bereich der HafenCity hat die klare Aufgabentrennung gut funktioniert, da man sich darauf geeinigt hat, das Areal aus dem Geltungsbereich des Hafenentwicklungsgesetzes zu entlassen. Dadurch gab es in der Folge keine größeren Abstimmungsprobleme mehr. In den Randbereichen des Hafens hingegen, die von der Hafenwirtschaft und zugleich von der Stadtplanung nachgefragt werden, haben die verteilten Zuständigkeiten zu unkoordinierten Entwicklungen geführt.<sup>459</sup> Im Frühjahr 2005 gab es im Zusammenhang mit der Verabschiedung des Konzeptes zum Sprung über die Elbe durch den Hamburger Senat eine kontroverse Debatte zwischen der Wirtschafts- und Stadtentwicklungsbehörde über die zukünftige Nutzung der Flächen südlich der Norderelbe. Die Hafenvertreter äußerten ihr Unverständnis darüber, angesichts der Hafenentwicklung weitere Flächen für die Visionen der Stadtentwicklung aufzugeben. Vorschläge der Handelskammer zur Sicherung der Hafearbeitsplätze in den zuvor beschriebenen Arealen wurden nach Auffassung der Wirtschaftsvertreter nicht hinreichend im Konzept zum Sprung über die Elbe berücksichtigt. Massive Kritik an der Zusammenarbeit der Behörden wurde laut, als die BSU zur Visualisierung ihrer städtebaulichen Pläne realistisch anmutende Luftbilder auch für die Teilräume veröffentlichte, über deren Zukunft noch keine Einigung mit den Hafenplanern und der Hafenwirtschaft erzielt worden war.<sup>460</sup>

---

<sup>459</sup> Vgl. Schubert und Harms 1993, S. 133 und S. 140 f.

<sup>460</sup> Vgl. z.B. Die Welt vom 03.05.2005: "Unternehmer kritisieren Senatspläne": Darin heißt es: "Auf nicht mit dem Senat abgestimmten Bildern, die die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt zur Visualisierung ihres Konzeptes veröffentlicht hatte, ist ein Hochhaus ausgerechnet an der Hafestelle auf dem Kleinen Grasbrook abgebildet, die dem Unternehmen [Norddeutsche Affinerie] von der Wirtschaftsbehörde als langfristiger Standort für den Kupferumschlag angeboten worden war."



Quelle: BSU; Luftbilder: Matthias Friedel, Hamburg; Visualisierung: BRT Architekten, Hamburg

Abbildung 6-19: Visualisierungen zum Sprung über die Elbe: Teilgebiet Kleiner Grasbrook/Spreehafen

Dies führte bei den betroffenen Hafenunternehmen zu großer Verunsicherung. Zudem zeigte sich die fehlende Abstimmung z.B. darin, dass ein Teil der Planungen zum Sprung über die Elbe nach Angaben der Hamburg Port Authority auf Basis veralteter Luftbilder und Karten erstellt wurde, obwohl aktuelles Bild- und Kartenmaterial existiert hätte.<sup>461</sup> Die Stadtentwicklungsbehörde hingegen sieht in der Bearbeitung des Kleinen Grasbrooks die natürliche Weiterentwicklung der HafenCity nach Süden, zumal Flächenzuschnitte und die eingeschränkte Wassertiefe östlich des alten Elbtunnels ohnehin eine Reihe von Hafennutzungen ausschließen. Zudem forderte sie ein effizienteres Flächenmanagement der Hamburg Port Authority, mit dessen Hilfe bei Bedarf schneller adäquate Alternativstandorte für Betriebsverlagerungen gefunden werden müssten.<sup>462</sup> Dabei ist es notwendig, sowohl die Planungen der Stadtentwicklung als auch in stärkerem Maße die angrenzenden Landkreise (Metropolregion Hamburg) in die Überlegungen zu Alternativstandorten mit einzubeziehen.<sup>463</sup>

---

<sup>461</sup> Vgl. Interview Hafenentwicklung (H107).

<sup>462</sup> Vgl. Welt am Sonntag vom 20.03.2004: "Senat gerät beim Sprung über die Elbe ins Stolpern".

<sup>463</sup> Vgl. Interview Stadtentwicklung (S404).

Das Nebeneinander zweier Planungsabteilungen in unterschiedlichen Institutionen ohne eine moderierende und vermittelnde Instanz und die gegenläufigen Interessen beider Seiten wecken bei den Interessenvertretern der lokalen Bevölkerung die Forderung nach einer Grundsatzentscheidung darüber, ob sich die Elbinsel zu einem "attraktiven Wohnort mit hohem Freizeitwert in der Mitte der Stadt" entwickeln oder "langfristig doch noch faktisch einer Hafenerweiterung zum Opfer fallen" soll.<sup>464</sup> Im Memorandum zur Internationalen Bauausstellung wird allerdings eher eine Lösung im Sinne eines Sowohl-als-auch verlangt.

*"Hier muss es zu einem Interessenausgleich aus einer gesamtstädtischen Perspektive kommen, die über eine tagesaktuelle Betrachtung hinausgeht und sich an Zukunftsfähigkeit und Nachhaltigkeit orientieren muss."*<sup>465</sup>

## (2) Ungleichgewicht zwischen Stadt- und Hafenplanung

Die Einigung zwischen Stadt- und Hafenplanung in den Randbereichen bzw. die generelle Frage nach einer integrierten Planung wird von beiden Seiten unterschiedlich interpretiert. Es entsteht der Eindruck, die Hafenvertreter fühlen sich ausschließlich der Hafenwirtschaft verpflichtet und verfolgen kein gesamtstädtisches Interesse. So fordert der Unternehmensverband Hafen Hamburg (UVHH) zwar bereits seit längerer Zeit einen über den Hafenentwicklungsplan hinausgehenden Masterplan Hafenentwicklung als Gesamtkonzept, das auch die Stadtentwicklungsplanungen mit Hafenbezug einbezieht.<sup>466</sup> Dieser Blickwinkel macht aber eine nach innen gerichtete Sichtweise deutlich, da offenbar in erster Linie ein Gesamtkonzept für den Hafen, nicht jedoch für die gesamtstädtische Entwicklung gemeint ist. Aus gesamtstädtischer Sicht würde man eher umgekehrt von einem Masterplan Stadtentwicklung sprechen, der den Hafenrand mit einbezieht. Deutlich expliziter formuliert der Unternehmensverband das Rollenverständnis des Hafens im Jahresbericht des Folgejahres. Während es 2005 noch ein eigenes Kapitel zum Thema Koordinierung von Hafen- und Stadtplanung gab, heißt es jetzt nur noch:

---

<sup>464</sup> Vgl. Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V. 2005a; vgl. auch Schubert 1998, S. 221: "In Hamburg ist eine politische Richtungsentscheidung, die endlich das konkurrierende, kontraproduktive und blockierende Gegeneinander von Stadtentwicklung und Wirtschaft auflöst, den gordischen Knoten durchschlägt und Entwicklungen, Planungen und Projekte im übergeordneten, gesamtstädtischen Interesse ermöglicht, unabdingbare Voraussetzung."

<sup>465</sup> Freie und Hansestadt Hamburg 2005c, S. 10.

<sup>466</sup> Vgl. Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. 2005, S. 33.

*"Der Vorrang für Hafententwicklung muss auch auf dem Gebiet der Stadtentwicklungspolitik gelten. [...] Nur wenn der Hafen das für seine Fortentwicklung erforderliche Flächenpotenzial erhält, kann er seine Aufgabe für Stadt und Region auch in Zukunft ausüben. Keinesfalls dürfen weitere Hafengebiete der gewerblichen Nutzung entzogen werden. Aber auch jede weitere Stadtentwicklungsplanung mit Hafenbezug muss berücksichtigen, dass hafengewerbliche Nutzung einerseits und Wohnnutzung andererseits zu einem kaum lösbaren Konflikt führt, der sich aus den gewerbebedingten Emissionen und der Neigung der Rechtsprechung ergibt, Anwohnerrechte als stärker schützenswert zu erachten."<sup>467</sup>*

Das rasante Umschlagwachstum im Hamburger Hafen in den letzten Jahren und die immer noch weit verbreitete Auffassung, dass Hafeninteresse entspräche immer auch dem Stadtinteresse, erschweren es, die Interessen der Stadtplaner gleichrangig neben denen der Hafenwirtschaft zu verankern.<sup>468</sup> Durch die breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit der Stadtentwicklungsbehörde und die hohe Priorisierung durch den amtierenden Ersten Bürgermeister, nimmt das Thema Stadtentwicklung in Hamburg inzwischen einen deutlich höheren Stellenwert ein als noch in den neunziger Jahren.<sup>469</sup> Dennoch kann man – unabhängig vom Umfang der Kommunikation nach außen – von einem ungleichen Kräfteverhältnis der Stadt- und Hafenakteure zugunsten des Hafens sprechen. Die wahrgenommene Vorrangstellung des Hafens basiert zum einen auf der starken Lobby mit den zahlreichen Reedereien, Hafenunternehmen und Interessenverbänden des Hafens.<sup>470</sup> Dazu zählen u.a. die Handelskammer, der Unternehmensverband Hafen Hamburg, der Industrieverband (IVH), diverse Wirtschaftsförderungseinrichtungen und der Verein Hafen Hamburg Marketing. Zum anderen ist die fast autarke Sonderstellung des Hafens, der umgangssprachlich auch der achte Bezirk genannt wird und nach allgemeinem Konsens der Hafenunternehmen nicht angetastet werden darf, offenbar immer noch historisch legitimiert.<sup>471</sup>

*"Die ungleiche Machtverteilung hat ihre Wurzeln unter anderem in den bis zum Ersten Weltkrieg in Hamburg geltenden Regelungen zur Zusammensetzung der*

---

<sup>467</sup> Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. 2006, S. 13.

<sup>468</sup> Vgl. Interview Bürgervertreter/Politik (S606).

<sup>469</sup> Vgl. Meyhöfer et al. 2005, S. 182.

<sup>470</sup> Vgl. Interview Investor/Projektentwickler (S513).

<sup>471</sup> Vgl. Interview Bürgervertreter/Politik (S611).

*Bürgerschaft, die erbesessen war, also Grundeigentum zur Bedingung für die Mitgliedschaft machte. Dies führte zu einer wenig sozial engagierten Führung, die das Geldverdienen weit über die Verantwortung für Stadtentwicklung stellte und letztlich dem Hafen bis in die heutige Zeit ein letztes, längst überholtes Privileg gesichert hat: Das Hafenterritorium ist gänzlich unantastbar und wie durch eine chinesische Mauer von der Außenwelt abgetrennt.*<sup>472</sup>

Daher mangelt es bislang auch häufig an der Erkenntnis, dass sich die Rahmenbedingungen in der Zwischenzeit verändert haben und die Fokussierung der Stadt auf eine stärkere Innenentwicklung als gleichrangiges Ziel neben den den Hafenausbau betreffenden Zielen akzeptiert werden müsste. Gerade vor dem Hintergrund, dass Hamburg im Vergleich zu anderen Großstädten dünn besiedelt ist, fehlt der Hafenwirtschaft das Verständnis, warum die Stadtentwicklungsmaßnahmen ausgerechnet am sensiblen Hafenrand geplant werden müssen. Wie bereits in Kapitel 3 erläutert, ist aber der rein quantitative Blick auf Flächenangebote und -nachfrage zu kurz begriffen, da er die spezifischen Anforderungen an Lage und Qualität der Grundstücke negiert.

### (3) Unzureichende Einbindung der lokalen Bevölkerung

Die gegenläufigen Interessen von Stadt- und Hafenplanern und das daraus resultierende Auf und Ab zwischen verheißungsvollen städtebaulichen Plänen und diese Ideen konterkarierenden Verkehrs- und Hafenerweiterungsplanungen haben inzwischen zu erheblicher Verunsicherung in der Bevölkerung geführt. Im Rahmen verschiedener, wesentlich durch das ehrenamtliche Engagement der Bürger getragener Initiativen wie der Zukunftskonferenz von 2001 und der Entwurfswerkstatt von 2003<sup>473</sup> wurden vielversprechende Vorschläge erarbeitet, die eine Euphorie und Aufbruchstimmung erzeugt haben. Da die Ideen aber in der Entscheidungsfindung bislang nur wenig Berücksichtigung finden und verschiedenen Zwängen zum Opfer zu fallen drohen, ist die anfängliche Begeisterung mittlerweile eher Ernüchterung gewichen. Während in der Konzeptbrochure zur IGS beispielsweise noch von einer Inseloase und der Wiederentdeckung der Ufer die Rede war, bleibt vom Inselgefühl kaum noch etwas übrig, und wesentliche Potenziale drohen nach Auffassung der Wilhelmsburger verspielt zu werden. Infolge der Bedenken der Hafenwirtschaft gegenüber weiteren öffentlichen Zugängen an das Rei-

---

<sup>472</sup> Vgl. Interview Stadtentwicklung (S407).

<sup>473</sup> Vgl. Zukunftskonferenz Wilhelmsburg 2002 und Freie und Hansestadt Hamburg 2004.

herstieguger und der Zollzaunproblematik am Spreehafen ist die Erlebbarkeit der Uferbereiche bislang noch immer stark eingeschränkt. Dies führt zu wachsendem Unmut der lokalen Bevölkerung, die in der Vergangenheit vielfach die Lasten der Hafententwicklung und des damit verbundenen Güterverkehrs zu tragen hatte und nun auf eine Umsetzung der vielversprechenden stadtplanerischen Ideen hofft. Um das Vertrauen der Wilhelmsburger zurückzugewinnen, ist eine stärkere Auseinandersetzung mit der vorgefundenen Realität auf den Elbinseln und den Interessen der lokalen Bevölkerung dringend vonnöten. Dazu schreibt Manuel Humburg vom Verein Zukunft Elbinsel e.V. in einem Demonstrationsaufruf:

*"Den Strategen des 'Sprungs über die Elbe', den Planern und Investoren, den Goldgräbern, die auf unsere Schätze spekulieren, schreiben wir ins Stammbuch: 'Wir sind schon da. Wir sind ziemlich viele. Wir bleiben da. Mit den Eingeborenen der Großen Insel im Süden der Stadt müsst Ihr rechnen'".*<sup>474</sup>

Einen Mangel an Beteiligungsinstrumenten gibt es indes nicht. Schon Mitte der neunziger Jahre ist ein Bürgerbeteiligungsprozess in Gang gekommen, als sich 1996 der Beirat für Stadtteilentwicklung mit verschiedenen Arbeitsgruppen konstituierte.<sup>475</sup> Auslöser waren massive öffentlichkeitswirksame Proteste der Wilhelmsburger, die 1994 den Bau einer Müllverbrennungsanlage auf der Insel Neuhof im Westen Wilhelmsburgs verhindert und stattdessen eine ernsthafte Auseinandersetzung mit den Problemlagen der Insel gefordert hatten.<sup>476</sup> In seiner mehr als zehn Jahre währenden Arbeit konnte der Beirat erfolgreich eine Reihe lokaler Probleme in den Stadtteilen lösen, jedoch letztlich keinen Einfluss auf die in diesem Kapitel aufgeführten Handlungs- und Problemfelder nehmen. Ende 2007 wird der Stadtteilbeirat aufgelöst.<sup>477</sup>

Im Vorfeld der IBA und IGS wurde Mitte 2006 in Ergänzung zu bestehenden Beiräten in den Stadtteilen ein institutionalisiertes Beteiligungsgremium mit Vertretern aus den Stadtteilen gegründet, welches den gegenseitigen Informationsaustausch aller am

---

<sup>474</sup> Vgl. Elbinsel.net – Netzzeitung für die Hamburger Hafenquartiere vom 11.11.2006: "Bringt der Senat Wilhelmsburg wieder auf die Beine?"(verfügbar unter [www.elbinsel.net/news/2006/11/11/bringt-der-senat-wilhelmsburg-wieder-auf-die-beine/](http://www.elbinsel.net/news/2006/11/11/bringt-der-senat-wilhelmsburg-wieder-auf-die-beine/), abgerufen am 15.11.2006).

<sup>475</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2006b .

<sup>476</sup> Vgl. Interview Bürgervorteiler/Politik (S611).

<sup>477</sup> Vgl. taz vom 01.06.2007: "Ende für den Stadtteilbeirat".

Prozess Beteiligten zum Ziel hat.<sup>478</sup> Inwieweit die Einbindung über die Meinungsbildung hinaus auch die Entscheidungsfindung gerade in den kritischen Fragen im Zusammenhang mit dem Hafенrand und den Verkehrsthemen beeinflussen wird, ist noch nicht absehbar.

#### (4) Nachholbedarf in der Öffentlichkeitsarbeit

Grundsätzlich ist nicht nur die Einbeziehung der auf unterschiedliche Weise Betroffenen als aktiv Mitwirkende am Planungs- und Entscheidungsprozess wichtig. Ein zusätzliches wichtiges Element ist die Öffentlichkeitsarbeit, mit der in der Bevölkerung überhaupt erst einmal ein Bewusstsein für die Bedeutung und Herausforderungen der Stadt- und Hafенplanung erzeugt wird. Diese stellt sich auf der Seite der Stadtentwicklung und der Hafенwirtschaft unterschiedlich dar. Die Berichterstattung in den Medien über die HafенCity, den Harburger Binnenhafen und den Sprung über Elbe ist – bei wechselhafter Qualität – umfangreich und wird von einer Reihe von Ausstellungen, Vorträgen und öffentlichen Foren begleitet.<sup>479</sup> Begünstigt wird diese hohe Aufmerksamkeit durch die aktuell spürbare Aufbruchstimmung in Hamburg, die sich die Stadt durch das Leitbild der Wachsenden Stadt selbst verordnet hat und die durch Aktionen wie die Olympiabewerbung zusätzliche Triebkraft entwickeln konnte. Auch die starke Präsenz des Oberbaudirektors und des Stadtentwicklungssenators in der Öffentlichkeit tragen zur Werbung für die Projekte der Stadtentwicklung bei.<sup>480</sup> Gleichzeitig hat gerade der Stadtteil Wilhelmsburg noch immer unter sehr vielen Negativschlagzeilen zu leiden, die allem Optimismus zum Trotz immer wieder die Schattenseiten des Stadtteils aufzeigen und ein negatives Image schüren.<sup>481</sup>

Auf der Seite des Hafens gibt es hier hingegen noch Nachholbedarf. Vielen ist der Hafen im Wesentlichen durch den Blick vom nördlichen Elbufer oder als Touristenattraktion bekannt. Die Hamburger sind stolz auf ihren Hafen als Kulisse, gleichzeitig jedoch herrscht vielfach ein verfälschtes Bild durch teilweise romantisierende Erinnerungen an längst vergangene Zeiten vor.<sup>482</sup> Doch das Image ist bei weitem nicht nur positiv. Neben

---

<sup>478</sup> Siehe Kapitel 8.2.3.

<sup>479</sup> Z.B. Kesselhaus-Dialoge der HafенCity Hamburg GmbH, Forum IBA 2004 und 2006, Stadtgespräche Wilhelmsburg, IBA-Bürgerversammlung.

<sup>480</sup> Vgl. Meyhöfer et al. 2005, S. 182; vgl. auch Interviews Hafенunternehmen (H206) und Stadtentwicklung (S407 und S401).

<sup>481</sup> Siehe Kapitel 8.2.1.

<sup>482</sup> Vgl. Interview Hafенentwicklung (H107).

Erfolgsmeldungen über den steigenden Umschlag prägen Schlagzeilen über Umweltverschmutzung, Verkehrschaos, Sicherheitsprobleme oder Kriminalität die Berichterstattung in der Presse. Außerdem ist vielen die wirtschaftliche Bedeutung des Hafens kaum bewusst, so dass oft das Verständnis für die immensen Investitionen in den Hafenausbau fehlt. Schließlich trägt die gegenwärtige Tendenz zur Privatisierung von Hafenunternehmen zusätzlich dazu bei, dass sich die Bevölkerung noch weniger mit dem Hafen identifizieren kann.<sup>483</sup> Sieverts vergleicht den Hamburger Hafen mit einem intransparenten, zu "selbstgenügsamer, ja fast autistischer, nur auf sich selbst bezogener Isolierung" neigendem Großsystem.<sup>484</sup> Um diesem teilweise sehr negativen Image zu begegnen und Kommunikationsbarrieren abzubauen, muss auch nach Einschätzung der HPA die Öffentlichkeitsarbeit intensiviert werden.<sup>485</sup>

### 6.2.2 Das Hafentwicklungsgesetz als planungsrechtliche Hürde

Nicht nur die unterschiedlichen Zielsetzungen und die teilweise mangelnde Koordination zwischen Stadt- und Hafenplanung, die in unterschiedlichen Institutionen organisiert sind, sondern auch das besondere Planungsrecht im Hamburger Hafen stellt ein Hemmnis für eine integrierte Planung dar. Die Besonderheit liegt darin, dass das Hafengebiet durch ein eigenes Hafentwicklungsgesetz (HafenEG) und daraus abgeleitete Hafenplanungsverordnungen reglementiert ist. Nach § 1 Abs. 3 HafenEG ist das Hafengebiet für Hafenzwecke bestimmt und Gegenstand einer Sonderplanung. Damit fällt der Hafen nicht wie die umgebenden Stadtbereiche in den Geltungsbereich des Baugesetzbuches mit der darin beschriebenen verbindlichen Bauleitplanung. Im HafenEG werden zunächst die genauen Grenzen des Hafengebietes definiert, wobei zwischen dem eigentlichen

---

<sup>483</sup> Vgl. van Hooydonk und Verhoeven 2007, S. 11; vgl. auch Der Spiegel vom 12.12.2006: "Scheichs wollen Hamburger Hafen kaufen" und Die Welt vom 21.12.2006: "Uldall: Schicksal des Hafens hängt an Privatisierung".

<sup>484</sup> Vgl. Sieverts 2005, S. 63.

<sup>485</sup> Vgl. Interview Hafententwicklung (H107); vgl. auch Interview Hafententwicklung (H105): Eine Sendereihe im Hamburger Lokalfernsehen, die in loser Folge über verschiedene Hafenunternehmen berichtet hatte, wurde inzwischen wieder eingestellt, da das Format aufgrund von Sicherheitsbestimmungen bei den Dreharbeiten im Hafen und dem abnehmenden Interesse der Hafenunternehmen an einer Teilnahme nicht aufrechtzuerhalten war.

Hafennutzungsgebiet und einem für spätere Ausbaustufen vorgesehenen Hafenerweiterungsgebiet unterschieden wird.<sup>486</sup>

Weiterhin ist festgelegt, dass das Hafengebiet im Wesentlichen für Hafenzwecke bestimmt und damit für Stadtentwicklungsplanungen, insbesondere für Wohnnutzungen unzulässig ist. Hafenzwecke umfassen den Hafenverkehr, den hafengebundenen Handel und die Hafenindustrie. Darüber hinaus sind Flächen für den Hochwasserschutz, die Ver- und Entsorgung, Flächen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen sowie für Naturschutz und Landschaftspflege zulässig, in Ausnahmefällen auch Wassersportanlagen.<sup>487</sup> Zudem ist der Senat ermächtigt, für Teile des Hafens Nutzungsbeschränkungen in einer Hafenplanungsverordnung festzusetzen, indem z.B. wie für die Areale gegenüber der HafenCity Emissionsgrenzwerte definiert werden. Die Hamburgische Bürgerschaft als Gesetzgeber kann beschließen, zusätzliche städtische Flächen für die Hafennutzung in das Hafengebiet zu übernehmen. Der umgekehrte Fall, d.h. eine Entlassung von Flächen aus dem Hafengebiet, ist mit Ausnahme des HafenCity-Areals nicht umfassend im Hafenenwicklungsgesetz geregelt.<sup>488</sup>

Wenn also im Rahmen des Sprungs über die Elbe die zuvor charakterisierten Teilgebiete in den Fokus der Stadtplaner rücken und Überlegungen zu einer Mischung hafen- und stadtbezogener Nutzungen angestellt werden, entsteht Klärungsbedarf, wie planungsrechtlich mit diesen Hafenrandbereichen umzugehen ist. Zwar ist es nach dem Bauplanungsrecht zulässig, Hafenrandareale für eine städtebauliche Nutzung auszuweisen und diese dann gemäß der Vorgaben des entsprechenden Typs in der bestehenden Baunutzungsverordnung im Rahmen der gängigen Bauleitplanung zu entwickeln. Voraussetzung ist aber zum einen, die Flächen zuvor aus dem Hafengebiet herauszulösen, da die städtische Umwidmung nicht auf der Grundlage von Hafenplanungsverordnungen nach dem Hafenenwicklungsgesetz durchgeführt werden kann. Zum anderen muss sichergestellt werden, dass die Lärmimmissionen aus der Hafenumgebung die gesundheitsgefährdende Grenze nicht überschreiten.<sup>489</sup>

---

<sup>486</sup> Vgl. §§ 2–3 HafenEG; vgl. auch Schmidt-Eichstaedt 2004, S. 9.

<sup>487</sup> Vgl. § 6 Absatz 2 HafenEG.

<sup>488</sup> Vgl. Schmidt-Eichstaedt 2004, S. 22.

<sup>489</sup> Vgl. Schmidt-Eichstaedt 2004, S. 55.

Die Vertreter der Hafenwirtschaft stehen der Herausnahme weiterer Flächen aus dem Geltungsbereich des Hafentwicklungsgesetzes grundsätzlich sehr kritisch gegenüber und zeigen sich wenig verständnisvoll gegenüber den Planungen der Stadtentwickler.

*"Es gibt größten Widerstand der Wirtschaft dagegen, an der derzeitigen Planungssituation im Hafen etwas zu ändern. Wir müssen eher darüber nachdenken, wie wir die Hafenfläche ausweiten können, anstatt sie zu verkleinern. Im Einzelfall, wie etwa beim Harburger Binnenhafen, kann man auch mal was rausnehmen."<sup>490</sup>*

Es gibt eine Reihe von Gründen, die diese Haltung aus Sicht der Hafenvertreter nachvollziehbar machen.<sup>491</sup> (1) Das Hafentwicklungsgesetz versetzt die Hafenplaner in die Lage, innerhalb des Hafens ohne die langwierigen Planungsverfahren der Bauleitplanung Flächenänderungen vorzunehmen und Baumaßnahmen im Sinne der Hafenkunden zügig umzusetzen. (2) Nutzungskonflikte durch die enge Nachbarschaft zu immissionsempfindlichen, städtischen Nutzungen können zumindest innerhalb des Hafengebietes vermieden werden und treten wenn überhaupt nur an den Grenzen zum umgebenden Stadtgebiet auf. Dies erhöht die Rechtssicherheit für die Hafenunternehmen, da ihnen keine Nutzungsbeschränkungen auferlegt werden. (3) Zur Deckung des möglicher zukünftigen Flächenbedarfs können auch aktuell untergenutzte oder brachliegende Grundstücke als Reserveflächen im Zugriff der Hafenplanung bleiben und der Pflicht einer ausreichenden Flächenvorsorge kann Rechnung getragen werden. (4) Das Festhalten an Hafensrandgrundstücken, auch wenn diese durch Lage und Zuschnitt nur bedingt für Hafenzwecke geeignet sind, verbessert die Verhandlungsposition gegenüber den Vertretern der Stadtentwicklung.

### **6.2.3 Notwendiger Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Widerspruch zu Stadtentwicklungszielen**

Da der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für den Hafen in der gegenwärtigen Diskussion in Hamburg einen hohen Stellenwert einnimmt und teilgebietsübergreifend den Zielkon-

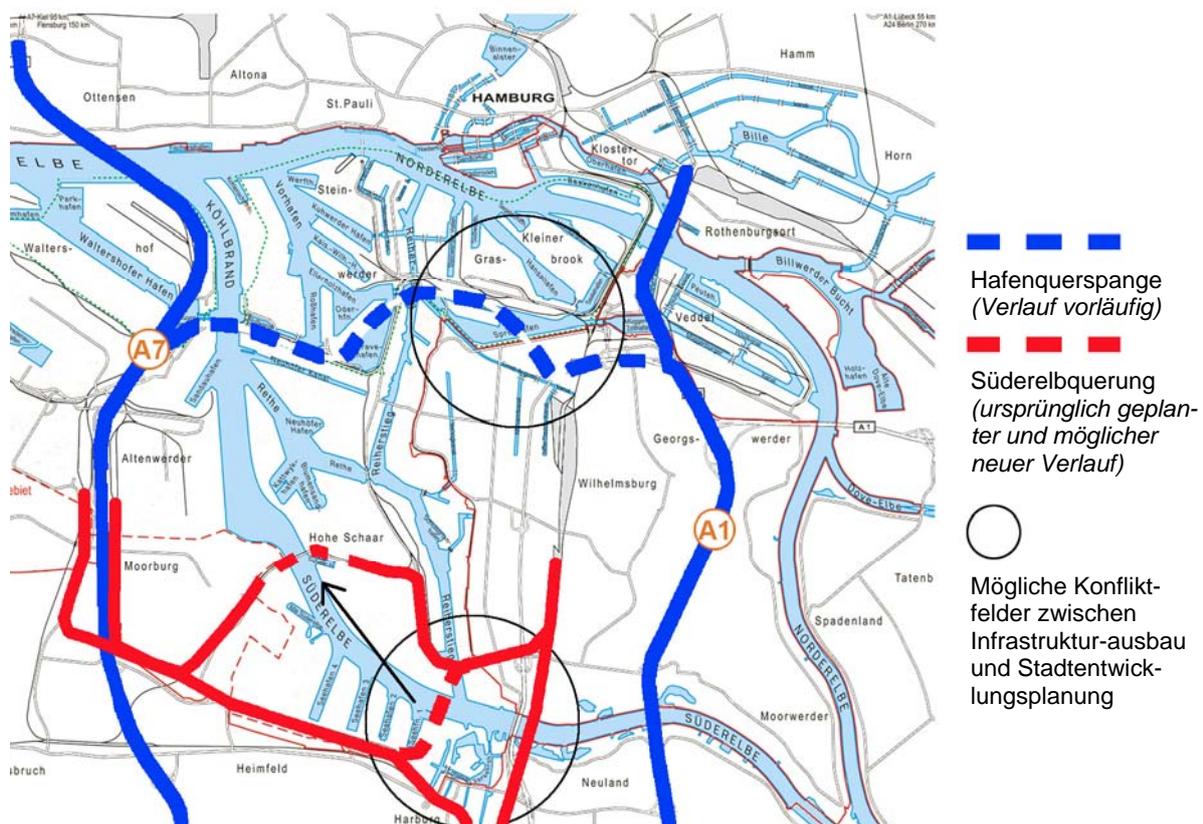
---

<sup>490</sup> Vgl. Interview mit Reinhard Wolf, Syndikus der Handelskammer Hamburg in der taz vom 21.02.2004: "Stadt und Raum – wo und für wen".

<sup>491</sup> Vgl. Petrin 2005, S. 9.

flikt zwischen Hafen- und Stadtinteressen aufzeigt, soll der Thematik hier ein eigener Abschnitt gewidmet werden.

Der massiv gestiegene Umschlag im Hafen setzt neben dem Terminalausbau und der Fahrrinnenanpassung der Elbe gleichermaßen eine entsprechende Ertüchtigung des Straßen- und Schienensystems zwingend voraus, um eine zügige Hinterlandanbindung der zu- und abfließenden Warenströme zu gewährleisten. In Abbildung 6-20 sind die aktuellen Planungen für die Hafenquerspange und die Hafenbahnerweiterung dargestellt, die aufgrund ihrer Nähe zu den beschriebenen Teilgebieten des Sprungs über die Elbe schon auf den ersten Blick das damit verbundene Konfliktpotenzial erkennen lassen.



Quelle: HPA, ReGe Hamburg

Abbildung 6-20: Geplante Hafenquerspange und Hafenbahnerweiterung mit Süderelbquerung

Im Folgenden sollen Hintergrund und Sachstand der beiden Projekte kurz erläutert sowie im Hinblick auf die Konsequenzen für die Stadtentwicklung untersucht werden.

### (1) Hafenquerspange

Der Bau der Hafenquerspange südlich der Elbe zwischen den Autobahnen A1 und A7 ist schon seit nahezu 30 Jahren in der Diskussion. Durch die aktuellen Entwicklungen im Hamburger Hafen und die Planungen zum Sprung über die Elbe wurde das Projekt allerdings noch nie zugleich so vehement von den Hafenvertretern gefordert wie von der betroffenen Bevölkerung in Wilhelmsburg abgelehnt. Hauptargumente auf der Hafenseite sind die bereits heute schon häufige Überlastung der wichtigsten Flussquerungen im Hamburger Hafen – der Köhlbrandbrücke, der Elbbrücken und des Elbtunnels – sowie die Prognose für die zukünftige Umschlagentwicklung. Laut einer Studie des Hamburger Industrieverbandes (IVH) ist bereits bis 2010 damit zu rechnen, dass das tägliche Lkw-Aufkommen im Hamburger Hafengebiet gegenüber 2004 um ca. 65 Prozent auf rund 12.000 ansteigen wird.<sup>492</sup> Diese sprunghafte Zunahme des Güterverkehrs erfordert eine Anpassung der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere eine Entlastung in Ost-West-Richtung.<sup>493</sup> Dennoch wurde der Bedarf an der Verbindungsstrecke im Bundesverkehrswegeplan 2003 noch nicht als "vordringlich" eingestuft, so dass eine Finanzierung des (bisher) auf ca. 500 Millionen Euro geschätzten Bauvorhabens mit Mitteln des Bundes vor 2015 nicht vorgesehen ist.<sup>494</sup> Da durch die lange Planungs- und Realisierungsdauer so eine Inbetriebnahme der Strecke statt im Jahr 2015 frühestens 2025 realistisch wäre, wird im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft, ob eine öffentlich-private Partnerschaft mit einem privaten Investor als Bauherr und Betreiber möglich ist, der seinen Anteil an den Baukosten durch Mauteinnahmen refinanziert.<sup>495</sup> Parallel finden bereits technische Planungen und Vorbereitungen eines Planfeststellungsverfahrens statt.<sup>496</sup> Mit der Durchführung der Planungen wurde die städtische, aber privatwirtschaftlich organisierte ReGe Hamburg Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH beauftragt, die zeitgleich mit den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie eine Vorzugsvariante als Grundlage für die

---

<sup>492</sup> Vgl. Industrieverband Hamburg e.V. 2006, S. 20 ff.; Noch deutlich drastischer sehen die Zahlen aus, wenn man von einer annähernd konstanten Aufteilung des Container-Transports auf die Verkehrsträger ausgeht und sich der Umschlag bis 2015 gemäß den Prognosen im Hafenentwicklungsplan auf über 18 Millionen TEU erhöht. Dies entspräche dann etwa 17.000 Lkw-Transporten täglich.

<sup>493</sup> Durch den Einsatz immer größerer Containerschiffe wird Handlungsdruck verstärkt, da nicht nur das absolute Verkehrsaufkommen ansteigt, sondern sich zudem anstelle einer gleichmäßigen Verteilung immer größere Verkehrsspitzen ergeben.

<sup>494</sup> Vgl. BMVBS 2003, S. 105.

<sup>495</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2005h.

<sup>496</sup> Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2005d und Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2006c.

weiteren politischen Beschlüsse entwickeln soll.<sup>497</sup> Innerhalb eines etwa 500 Meter breiten Korridors für die Trasse, der im Juli 2005 in einem Linienbestimmungsverfahren festgelegt wurde, werden verschiedene Varianten auf planrechtliche Sicherheit, technische Machbarkeit und Finanzierbarkeit hin untersucht.<sup>498</sup>

Der exakte Trassenverlauf und die bauliche Gestalt des Bauwerks sind bislang noch nicht festgelegt, es wurde jedoch in mehreren Plänen eine präferierte Trasse dargestellt. In einer Mitteilung des Hamburger Senats an die Bürgerschaft heißt es dazu, dass der Auswahl ein "mehrjähriger Untersuchungs- und Abstimmungsprozess" vorausgegangen sei, in dem der aktuell vorgesehene Trassenverlauf aus mehr als zwanzig Trassenvarianten als die optimale Lösung "nach Abwägung mit den Hauptkriterien verkehrliche Wirkung, ökologische Beeinträchtigung, städtebauliche Einbindung und Kosten" ermittelt wurde.<sup>499</sup> Diese Trasse, die den Veddelkanal, die Spreehafeninsel, den Spreehafen, die Harburger Chaussee und den Ernst-August-Kanal kreuzt und als vierspurige Autobahn in Hochlage geplant ist, ist Stein des Anstoßes für die Wilhelmsburger Bevölkerung. Während es grundsätzlich unter nahezu allen Beteiligten unumstritten ist, dass kurz- und langfristige Maßnahmen zur Lösung der Verkehrsprobleme im Hafen ergriffen werden müssen, werden zahlreiche Kritikpunkte an der neuen Stadtautobahn laut, die in Summe eine massive Gefahr für die vielversprechenden Zukunftsaussichten des Stadtteils darstellen. Dazu zählt die Sorge vor einer weiteren Fragmentierung des ohnehin schon durch verschiedene, stark frequentierte Verkehrsachsen zerschnittenen Stadtteils. Anstelle einer angestrebten engeren Verbindung zwischen dem Norden und dem Süden Hamburgs würde eine starke, mit der Willy-Brandt-Straße<sup>500</sup> vergleichbare Trennwirkung entstehen, die sich auch dadurch ausdrückt, dass die attraktiven Sichtachsen auf die Hamburger Stadtsilhouette gestört wären. Weiterhin würde die Hafenuerspannung zu einer starken Beeinträchtigung der teilweise gerade erst aufwendig sanierten Wohngebiete im westlichen Wilhelmsburg führen, da die Trasse bis auf ca. 200 Meter an die Bebauung am Vogelhüttendeich heranreicht. Schwer vorstellbar sind zudem die Aufwertung des Spreehafens zu einem Naherholungsgebiet und die Schaffung attraktiver Wasserlagen. Da sich das Bauwerk ferner im Ausstellungsjahr 2013 als Großbaustelle

---

<sup>497</sup> Vgl. ReGe Hamburg Projektrealisierungsgesellschaft mbH 2007.

<sup>498</sup> Nach § 16 Fernstraßengesetz (FStrG).

<sup>499</sup> Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2005d, S. 4.

<sup>500</sup> Umbenannte frühere Ost-West-Straße, wirkt als Barriere zwischen der Hamburger Innenstadt und der Speicherstadt bzw. der HafenCity.

präsentieren würde, wären auch die IBA und IGS stark infrage gestellt. Schließlich könnte die vorgesehene Mautlösung zur Finanzierung des Projektes, die auch die Köhlbrandbrücke und die Kattwykbrücke mit einbeziehen würde, ggf. zu Ausweichverkehren durch Wilhelmsburg führen.<sup>501</sup>

Neben zahlreichen Protesten aus der Wilhelmsburger Bevölkerung gegen die Stadtautobahn hat sich auch die Hamburgische Architektenkammer dafür ausgesprochen, als Alternative zu einer Brücke eine teilweise Untertunnelung im Bereich Veddel und des Spreehafens zu prüfen, die deutlich stadtverträglicher wäre. Da eine ähnliche Variante im Rahmen früherer Überlegungen bereits geprüft wurde und sich als etwa 150 Millionen Euro teurer erwiesen hatte, sind die Erfolgsaussichten für diesen Vorschlag nach Angaben der Stadtentwicklungsbehörde eher gering.<sup>502</sup> Dennoch bezieht die ReGe die Tunnelvariante bzw. eine Troglösung mit Deckel in dem Bestreben in die Planungen mit ein, eine größtmögliche Raumverträglichkeit zu erreichen.<sup>503</sup>

Parallel zu der Diskussion über die Realisierung und Trassierung der Hafenuerspange wurden im Rahmen der oben zitierten IVH-Studie mehrere Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur, Einsatz intelligenter Informations- und Steuerungssysteme sowie Prozessoptimierung der Transportkette identifiziert, die den Lkw-Verkehrsfluss verbessern könnten. Ohne auf die Maßnahmen hier im Einzelnen einzugehen, erscheint zumindest das Fazit der beteiligten Experten erwähnenswert, dass viele der Maßnahmen eine vergleichbare oder höhere Wirkung als die Hafenuerspange hätten bei deutlich geringeren Investitionskosten und kurzfristigerer Realisierungsmöglichkeit. Daraus abzuleiten, man könne unter Umständen ganz auf die Stadtautobahn verzichten, war allerdings nicht im Sinne der Autoren, die nur in der Bündelung der verschiedenen Ansätze die Chance sehen, die Verkehrssituation auch langfristig in den Griff zu bekommen.<sup>504</sup>

Die Wilhelmsburger wurden durch die Vorschläge der Studie und die weiteren bereits seit mehreren Jahren vorliegenden Ideen dennoch bestärkt, weiter gegen die Hafenuerspange vorzugehen und fordern analog zur Entwurfswerkstatt von 2003 eine internatio-

---

<sup>501</sup> Vgl. Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V. 2005b; vgl. auch Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V. 2007, S. 8 f.

<sup>502</sup> Vgl. Abendblatt 03.02.2006: "Hafenuerspange – Tunnel statt Brücke?".

<sup>503</sup> Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2007c, S. 5.

<sup>504</sup> Vgl. Abendblatt 20.04.2006: "Im Hafen droht der Lkw-Kollaps".

nale Planungskonferenz zum Thema "Mobilität, Logistik und Verkehr im Lebensraum Stadt".<sup>505</sup> Eine von ca. 400 Bürgern besuchte Einwohnerversammlung im Februar 2006 und der Aufruf zu einer Demonstration im Februar 2007 sind nur zwei Beispiele dafür, wie die betroffene Bevölkerung mobilisiert wird, weiterhin für ein besseres Image ihres Stadtteils als zentrumsnaher Wohnstandort für junge Familien und Studenten einzutreten, welches sie durch den Bau der Trasse gefährdet sieht. Es bleibt jedoch festzuhalten, dass auch im Memorandum zur Internationalen Bauausstellung davon ausgegangen wird, dass die Hafenuferspange und auch die Hafenbahnbrücke im Süden unumgänglich sein werden, obgleich diese in den Ergebnissen der Entwurfswerkstatt nicht auftauchen.<sup>506</sup> Daher müsse man nach intelligenten Ansätzen suchen, wie man die Beeinträchtigung durch derartige Großprojekte gestalterisch und technisch minimieren kann.<sup>507</sup> Der Hinweis der Stadtentwicklungsbehörde, die Autobahn in Hochlage stelle keine Barriere dar, sondern könne sogar eine architektonische Bereicherung sein, klingt allerdings wenig überzeugend.<sup>508</sup>

## (2) Hafenbahnerweiterung

Als eine ähnliche Herausforderung für den Einigungsprozess zwischen Stadt- und Hafenplanung stellt sich die geplante Hafenbahnerweiterung im Süderelberaum dar. Der Hamburger Hafenbahnhof ist schon heute mit einem ca. 330 km langen eigenen Streckennetz der größte Hafenbahnhof Europas. Täglich verkehren ca. 190 bis zu 700 m lange Güterzüge im Hamburger Hafen, im Jahr 2006 wurden ca. 1,6 Millionen TEU auf der Schiene transportiert. Auch hier verdeutlicht ein Blick auf die Prognosen der zukünftigen Entwicklung, dass eine Kapazitätserweiterung an einigen Stellen dringend notwendig ist. Bis 2015 wird mit einem Anstieg auf ca. 400 Züge täglich gerechnet, die im Jahr 2015 rund 4,5 Millionen TEU transportieren sollen.<sup>509</sup> Grundsätzlich ist es aus Umweltsichtpunkten sicher wünschenswert, den heute schon hohen Anteil der Schienentransporte am Gesamttransportaufkommen von knapp 30 Prozent zukünftig noch auszuweiten, da ein Güterzug ca. 50 Lkw-Transporte ersetzt. Dies setzt allerdings voraus, dass die Bahnumschlaganlagen auf den Betriebsflächen der Terminals und

---

<sup>505</sup> Vgl. Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V. 2005b; vgl. auch Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V. 2007.

<sup>506</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2004.

<sup>507</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2005c, S. 9 f. und S. 22.

<sup>508</sup> Vgl. Hamburger Abendblatt vom 12.01.2006: "Hafenuferspange – Der Widerstand formiert sich".

<sup>509</sup> Vgl. Hamburg Port Authority 2007a.

sonstiger Hafенbetriebe ausgebaut werden, das heute zum Teil marode Schienennetz saniert wird und darüber hinaus auch zusätzliche Strecken geschaffen werden, damit bei der Abwicklung der Hinterlandtransporte keine langen Wartezeiten entstehen.

Ein Teil der Erweiterungspläne der Hamburg Port Authority sah zunächst eine neue Hafенbahntrasse vor, die südlich von Altenwerder beginnt, an die Harburger Seehäfen heranführt und schließlich etwa 500 Meter westlich des Harburger Binnenhafens die Süderelbe quert, um dort die bestehenden Gleisanlagen anzuschließen. Diese Strecke soll vor allem den zunehmenden Verkehr in Richtung Skandinavien und Osteuropa aufnehmen und die weiter nordwestlich bestehende Kattwykbrücke entlasten, die durch die parallele Pkw-Benutzung keine weiteren Züge aufnehmen kann. Das Bekanntwerden der Pläne durch einen 2004 veröffentlichten Artikel hat heftigen Widerstand bei den Betroffenen ausgelöst, die zuvor nicht in die Überlegungen mit einbezogen worden waren. Offenbar war nicht einmal der Stadtentwicklungsbehörde bekannt, dass hier eine zusätzliche Trasse geplant wurde.<sup>510</sup> Den Protesten der Investoren und Anlieger, die durch die Lärmbelastung und die optischen Auswirkungen eine Beeinträchtigung der bisher dynamischen Entwicklung des Harburger Binnenhafens fürchteten, wurde schließlich stattgegeben.<sup>511</sup> Ende September 2007 verkündete der Senator für Stadtentwicklung und Umwelt, dass die neue Querung der Süderelbe nun weiter westlich im Raum Kattwykbrücke angestrebt werde.<sup>512</sup> Ein weiteres, für Harburg insgesamt noch schwerwiegenderes Verkehrsproblem ist jedoch der Bahnverkehr entlang der B 73, der eine Anbindung der Harburger Innenstadt an den Binnenhafen und die Süderelbe behindert. Laut Aussage der Hamburg Port Authority wird sich das Eisenbahnaufkommen allein auf dieser Trasse von heute ca. 155 auf knapp 300 Züge täglich fast verdoppeln.<sup>513</sup> Aufgrund der hohen Kosten und der technischen Machbarkeit sei jedoch eine Untertunnelung des Teilstücks zwischen Harburger Binnenhafen und Stadtzentrum nicht realistisch, sondern allenfalls eine teilweise Tieferlegung der Strecke als Troglösung.<sup>514</sup>

---

<sup>510</sup> Vgl. Dücker 2004, S. 67; vgl. auch Harburger Anzeigen und Nachrichten vom 16.04.2005: "; Vgl. auch Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2007c, S. 27.

<sup>511</sup> Vgl. Abendblatt vom 05.09.2005: "In der CDU-Fraktion wächst der Widerstand gegen Hafенbahntrasse"; vgl. auch Abendblatt vom 07.10.2005: "Neue Brücke über die Elbe".

<sup>512</sup> Vgl. Abendblatt vom 25.10.2007: "Bahnbrücke ist vom Tisch"; vgl. auch Die Welt vom 16.10.2007: "Harburger Schlossinsel wird vom Hafен- zum Wohngebiet".

<sup>513</sup> Vgl. Interview Hafенunternehmen (H206).

<sup>514</sup> Vgl. Hamburger Abendblatt vom 31.10.2007: "Züge wie an einer Perlenkette".

Es zeigt sich, dass die einzelnen Teilräume jeweils ortsspezifische Besonderheiten und eine individuelle Vorgeschichte aufweisen, auf die in der weiteren Planung eingegangen werden muss. Die Nachbarschaftsproblematik von Stadt und Hafen lässt sich allerdings nicht auf die reine räumlich-bauliche Ausgestaltung der Stadt-Hafen-Übergänge reduzieren. Zwar ist der Großteil der aufgeführten Zielkonflikte auf den Mangel an geeigneten Flächen zurückzuführen. Daneben gibt es aber einige teilgebietsübergreifende Hemmnisse, die vor allem mit dem Spannungsfeld zwischen der technisch-wirtschaftlich dominierten Sichtweise des Hafens und der gesamtstädtischen Sicht der Stadtplaner zusammenhängen. Hinzu kommen institutionelle Barrieren wie das Hafenentwicklungsgesetz und die Verwaltungsstruktur mit einer separaten Stadt- und Hafenplanung.

## **7. Allgemeine Lösungsansätze für den zentrumsfernen Stadt-Hafen-Übergang**

Wie die Analyse in Kapitel 4 ergeben hat, sind die zahlreichen bereits realisierten Revitalisierungsvorhaben nicht als reine Erfolgsgeschichte zu sehen, auch wenn es unbestreitbar zahlreiche positive Effekte gibt. Zudem hat sich wie in Kapitel 5 aufgezeigt die Ausgangslage verändert: Nicht mehr die zentrumsnah und prominent gelegenen Filetstücke, sondern zunehmend die inneren Peripherien – der zentrumsfernere Hafenrand – stehen im Fokus zukünftiger Entwicklungsvorhaben. Neben einer entwicklungsbedürftigen Prägung der zur Disposition stehenden Areale selbst führen die aktuellen Trends in der Stadt- und in der Hafenentwicklung zu einem Handlungsbedarf: Der gleichzeitige Nutzungsanspruch auf die Flächen des Hafenrandes führt zu einer Nutzungskonkurrenz und zu zähen Auseinandersetzungen beider Seiten. Schließlich wurden eine Reihe zusätzlicher Hemmnisse identifiziert, die die Entwicklung zu einer verträglichen Nachbarschaft von Stadt(-entwicklung) und Hafen(-wirtschaft) bislang erschwert haben.

All diese Erkenntnisse geben Anlass, im Folgenden nach Ansätzen für den weiteren Umgang mit der räumlichen und institutionellen Schnittstelle zwischen Stadt und Hafen zu suchen.

Zur übersichtlichen Strukturierung der einzelnen Ansätze wird auf die in Kapitel 5.1 eingeführten Einzelkriterien zurückgegriffen, anhand derer sich die wesentlichen Handlungsfelder systematisch beschreiben lassen (siehe Abbildung 7-1). Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass für die einzelnen Themen zwar eine schwerpunktmäßige Zuordnung zu den verschiedenen Unterkapiteln möglich ist. Gleichzeitig besteht jedoch eine Abhängigkeit zwischen den einzelnen Bereichen. Auf diese Abhängigkeiten wird so weit wie möglich durch entsprechende Querverweise im Text hingewiesen. So ist z.B. die inhaltliche Festlegung des Nutzungskonzeptes für ein Areal eng verknüpft mit der Frage nach dem Entwicklungsverlauf und der Entwicklungsdauer, also den Auswirkungen auf den Prozess der Umsetzung.

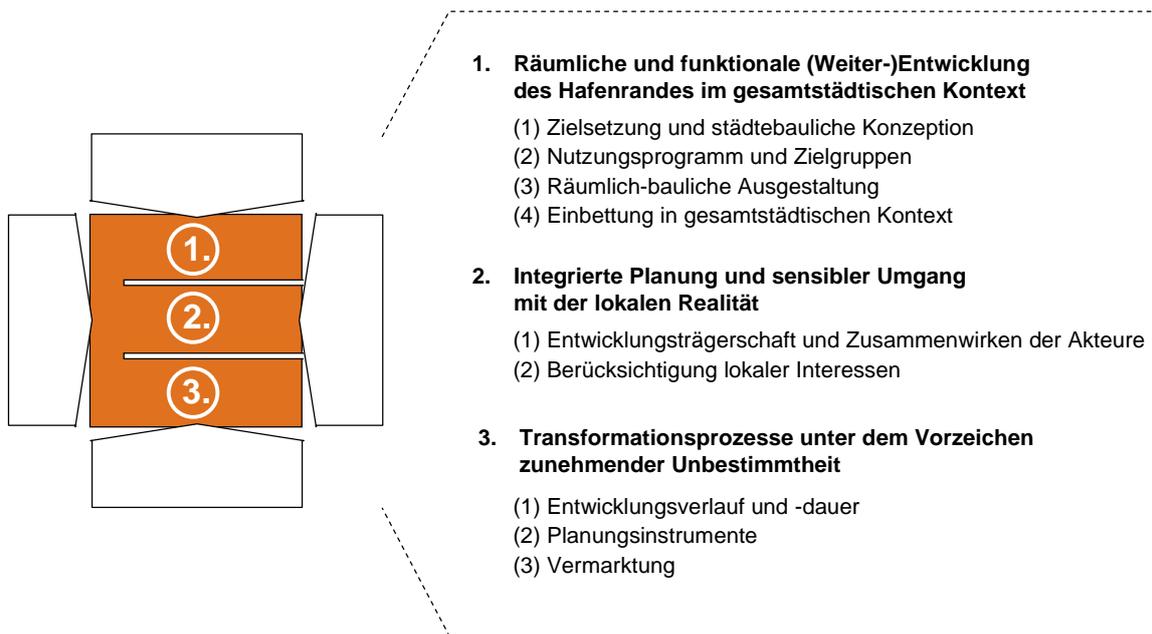


Abbildung 7-1: Strukturierung der Lösungsansätze

Bevor auf die verschiedenen inhaltlichen (Kapitel 7.1), organisatorischen (Kapitel 7.2) und prozessualen (Kapitel 7.3) Themenschwerpunkte eingegangen wird, soll einleitend nachvollzogen werden, als welche Art von Wandlung sich die zukünftigen Entwicklungen der Stadt-Hafen-Schnittstelle charakterisieren lassen. Wirft man einen Blick zurück auf die Veränderungen der Stadt-Hafen-Beziehung in den letzten Jahrhunderten, so lassen sich im Querschnitt klar abgrenzbare Zeitabschnitte ausmachen, die jeweils durch technologische oder organisatorische Strukturveränderungen eingeleitet wurden.<sup>515</sup> Inwieweit ist die anstehende Beschäftigung mit dem Stadt-Hafen-Übergang in zentrumsferneren Hafenrandgebieten als Folge eines erneuten Bruchs in der Entwicklungsgeschichte oder eher als kontinuierliche Fortsetzung der bereits seit vier Jahrzehnten stattfindenden Hafenrevitalisierungen zu sehen?

Die prognostizierte erneute Umschlagverdoppelung in vielen Seehäfen in den nächsten Jahren führt überall dort, wo außerhalb der Städte wenig Ausweichmöglichkeiten für neue Hafenanlagen bestehen, zu erheblichen Kapazitätsproblemen und Flächenengpäs-

<sup>515</sup> Einen derartigen Bruch stellte z.B. die Einführung des Standardcontainers dar, der den Maßstab der Häfen grundlegend veränderte und die Hafenarbeit revolutionierte (siehe auch Kapitel 2).

sen. Zwar steht keine erneute bahnbrechende Technologieinnovation oder ablauforganisatorische Veränderung in der Hafenwirtschaft unmittelbar bevor, die man eindeutig als Auslöser für einen erneuten Bruch bezeichnen könnte. Dennoch haben der kontinuierlich steigende Platzbedarf der Häfen sowie die gleichzeitige Konzentration der Städte auf eine Innenentwicklung und die anhaltende Nachfrage nach den zahlreichen Wasserlagen zwangsläufig Konsequenzen für die Stadt-Hafen-Beziehung. Anders als in früheren Projekten machen die konkurrierenden Flächenansprüche eine intensive Auseinandersetzung mit dem Großsystem Hafen unabdingbar. Ohne ein direktes gebautes Nebeneinander von Stadt- und Hafenfunktionen heraufbeschwören zu wollen, ist zumindest zu prüfen, wie der Hafen seiner gesamtstädtischen Rolle besser gerecht werden kann. Bei aller Andersartigkeit der äußeren Umstände heute und der Zukunftsaussichten für die Hafen- und Stadtentwicklung sind damit durchaus ähnliche Problemlagen wie schon in früheren Phasen erkennbar. Ähnlich wie im 19. Jahrhundert, als der Hafen schon einmal integrierter Bestandteil des Stadtraumes war, ist nach einer längeren Phase der Entfremdung von Stadt und Hafen, die auch durch die vielen bisherigen Revitalisierungsprojekte nicht geringer geworden ist, eine erneute Zuwendung beider Seiten notwendig geworden. So betrachtet gibt es neben der Diskontinuität im Stadt-Hafen-Verhältnis durch die allmähliche Schwerpunktverlagerung der Transformationsprozesse von den City Branding Waterfronts zum zentrumsferneren, gleichzeitig von Stadt und Hafen beanspruchten Hafenrand eine weitere, langfristige Entwicklungsebene. Diese erstreckt sich über Konjunkturzyklen und schnelllebige Veränderungen und zeichnet sich offenbar durch Stabilität gegenüber Veränderungen aus.<sup>516</sup>

Für die zu definierenden Ansätze zur Ausgestaltung des Stadt-Hafen-Übergangs besteht daher die Herausforderung, dieses Spannungsfeld zwischen Kontinuität und Umbruch angemessen zu berücksichtigen, also aus bisherigen Erfahrungen zu lernen und zugleich hinreichende Anpassungen aufgrund der veränderten Ausgangslage vorzunehmen.

---

<sup>516</sup> Siehe Kapitel 2.6: "Longue durée": Gleichzeitigkeit unterschiedlicher Zeitläufe, Längs- statt Querschnittbetrachtung.

## **7.1 Räumliche und funktionale Weiterentwicklung des Hafensrandes im gesamtstädtischen Kontext**

In den nachfolgenden vier Unterkapiteln wird zunächst den verschiedenen inhaltlichen Fragestellungen nachgegangen, die sich beim Umgang mit dem zentrumsfernen Hafensrand ergeben:

- Wie verändern sich die Zielsetzungen der Projekte und welche städtebauliche Konzeption liegt ihnen zugrunde (Kapitel 7.1.1)?
- Welche Empfehlungen können im Hinblick auf die Nutzungsstrategie gegeben werden und welche Zielgruppen werden vorrangig angesprochen (Kapitel 7.1.2)?
- Welche Anforderungen stellt der Stadt-Hafen-Übergang an die räumlich-bauliche Ausgestaltung (Kapitel 7.1.3)?
- Wie gelingt eine gute Einbettung des Entwicklungsgebietes in den gesamtstädtischen Kontext (Kapitel 7.1.4)?

### **7.1.1 Zielsetzung und städtebauliche Konzeption**

Wenn man sich noch einmal die wichtigsten Zielsetzungen vergegenwärtigt, die den zuvor in Kapitel 4 beschriebenen Revitalisierungsprojekten zugrunde lagen, so ist festzustellen, dass einige Aspekte – teilweise in modifizierter Form – auch auf den zentrumsferneren Hafensrand übertragbar sind, andere hingegen zumindest nicht im Vordergrund stehen. Zunächst erfolgt ein kurzer Rückblick auf die stadtstrukturellen bzw. stadträumlichen Ziele: Insbesondere die Aufwertung des öffentlichen Raumes im Allgemeinen und der Uferzonen im Speziellen sowie eine verbesserte Anbindung des zu entwickelnden Areals an seine Umgebung sind Ziele, die auch für die Projekte der zweiten Reihe Gültigkeit behalten. Allerdings steht nicht mehr der Anschluss an das Stadtzentrum und damit verbunden die Aufwertung der Innenstadt, sondern in erster Linie die Verknüpfung mit dem unmittelbar angrenzenden Stadtteil im Vordergrund. Wie bei früheren, prominent gelegenen Standorten auch, besteht eine große Herausforderung darin, bestehende Hindernisse zu beseitigen bzw. zu überwinden. Durch die neue Nähe zum wachsenden Hafen gilt es jedoch auch, die Entstehung neuer Barrieren zu vermeiden bzw. stadtvträglich zu lösen. Die stadtökonomischen Ziele, Arbeitsplätze und Wohnraum zu schaffen, um damit zusätzliche Einwohner und Steuereinnahmen zu gewinnen, sind ebenfalls aktueller denn je. Schließlich bleibt das Ziel einer erfolgreichen Positionierung der Städte

im internationalen Wettbewerb zu erwähnen. Diese Zielsetzung spielt bei übergreifender Betrachtung sicher eine gewisse Rolle. Vor dem Hintergrund, dass die zentrumsnahen Lagen mit ihren Leuchtturmprojekten weitaus mehr Strahlkraft nach außen entfalten können als die Entwicklungen der inneren Peripherien, ist der Blick zu Beginn der Entwicklung jedoch primär nach innen, d.h. auf den Stadtteil, die Stadt oder allenfalls die Region gerichtet.

Neben diesen recht allgemeinen Zielformulierungen ist ein vorherrschendes neues und konkretes Ziel zu nennen, welches in den früheren Projekten so gut wie keine Bedeutung hatte. In den bisherigen Projekten wurde der Hafen als industrielles Erbe in all diesen Konzeptionen vollständig in ein städtisch genutztes Areal transformiert. Nur noch vereinzelte sanierte und umgewidmete Hafengebäude, einige Industriedenkmäler und der durch die vorherige Hafennutzung geprägte Zuschnitt der Grundstücke am Wasser erinnerten noch an die Hafengeschichte.<sup>517</sup> Ansonsten war die verschobene Stadt-Hafen-Grenze nur noch im Hintergrund als Kulisse wahrnehmbar. Im Gegensatz dazu werden die Entwicklungsgebiete des zentrumsfernen Hafenrandes auch weiterhin von der Hafenwirtschaft beansprucht und weisen neben brachliegenden Grundstücken aktive Nutzungen auf. Auch wenn es sich hierbei häufig nicht um wertschöpfungsintensive und eindeutig hafenbezogene Betriebe handelt, so sind sie immer noch Bestandteile des Hafens und es kann nicht von einer vollständigen Stilllegung oder Verlagerung ausgegangen werden. Daher geht es bei der bevorstehenden Transformation nicht mehr um einen städtebaulichen Neuanfang, der sich eng an den internationalen Vorbildern orientieren kann, sondern um eine sinnvolle Ergänzung bzw. Weiterentwicklung bestehender Nutzungen.

Das Ziel lautet folglich, sukzessive einen qualifizierten Übergang zwischen Stadt und Hafen herzustellen (siehe Abbildung 7-2).

---

<sup>517</sup> Z.B. Fingerpiers mit dazwischen liegenden kleinteiligen Hafenbecken.

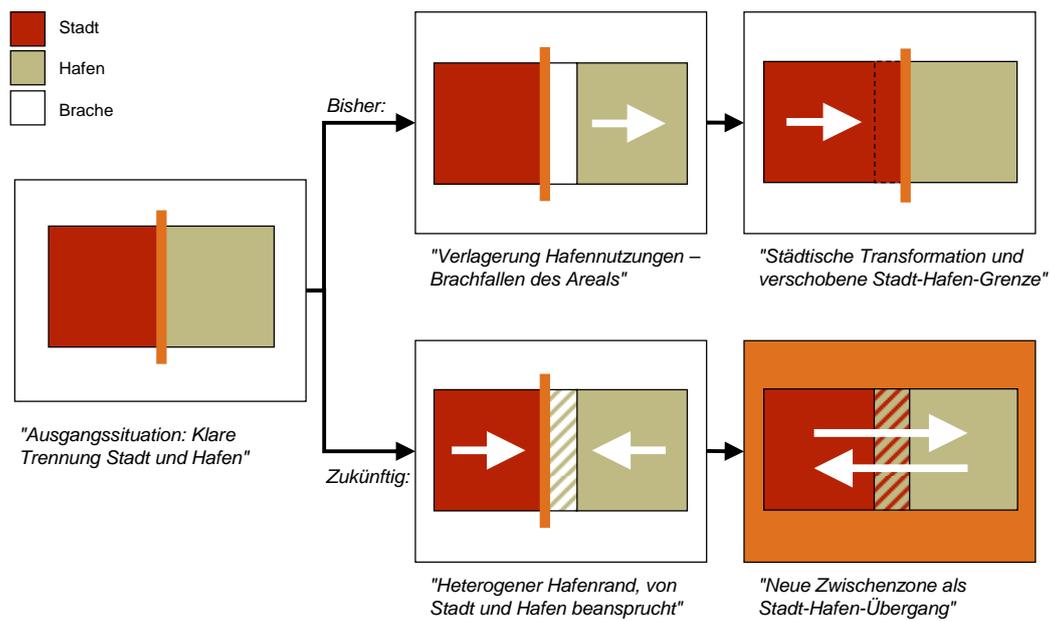


Abbildung 7-2: Schematische Darstellung Übergangszone zwischen Stadt und Hafen

Welche Intentionen verbergen sich hinter der Formulierung einer *Zwischenzone*?

Die zwei sehr unterschiedlichen Systeme Stadt und Hafen, die im extremsten Fall durch Wohngebiete einerseits und Hafenumschlag bzw. -industrie andererseits charakterisiert sein können, sollen nicht an einer harten Stadt-Hafen-Grenze aufeinanderprallen. Dadurch wären unnötige nachbarschaftsrechtliche Konflikte vorprogrammiert. Es soll vielmehr eine durchlässige Schnittstelle entstehen, die zugleich eine Pufferfunktion erfüllt, indem sie sensible stadtbezogene Nutzungen und emittierende Hafenindustrie gegeneinander abschirmt, aber auch eine Vermittlerrolle einnimmt. Während Stadt und Hafen zuvor oft völlig unabhängig nebeneinander existierten, soll ein stärkerer räumlicher und auch institutioneller Austausch befördert werden. Somit ist die Zwischenzone nicht mehr eindeutig Stadt oder Hafen zuzuordnen, sondern bildet sich als neue Mischform heraus. Vor dem Hintergrund insgesamt begrenzter Flächenressourcen für die Hafen- und Stadtentwicklung reicht es allerdings nicht aus, eine hohe städtebauliche Qualität der Räume und bestmögliche Verträglichkeit der Nutzungen anzustreben. Zusätzlich muss die optimale Ausnutzung der Flächen sichergestellt werden.

Bevor Überlegungen angestellt werden, welche Nutzungsmöglichkeiten sich anbieten und wie räumlich-baulich mit den Schnittstellenarealen umgegangen werden sollte,

müssen eine Reihe grundsätzlicher Voraussetzungen erfüllt werden, die nachfolgend beschrieben werden.

Zum einen ist vor dem Hintergrund der geschilderten Prägung der Areale eine sehr differenzierte Auseinandersetzung mit dem Planungsgebiet notwendig (siehe auch Kapitel 7.3.1). Aufgrund der Bestandsnutzungen, die sich in Qualität, Reifestadium und Zukunftsaussichten unterscheiden, ist ein individueller, auf die jeweilige Situation zugeschnittener Umgang mit dem Vorhandenen geboten, ein allgemeingültiges Rezept hingegen ist nicht vorstellbar.<sup>518</sup> Allerdings soll im Weiteren versucht werden, trotz aller lokalen Besonderheiten bestimmte Vorgehensweisen zu definieren, wie man sich überhaupt der Zielsetzung eines Stadt-Hafen-Übergangs nähern könnte.

Um im Einzelfall eine Einigung zwischen den beteiligten Akteuren erzielen zu können, ist zum anderen ein grundsätzliches gegenseitiges Verständnis der Stadt- und Hafentwicklungsperspektiven im Allgemeinen und des jeweiligen, auf den konkreten Ort bezogenen beiderseitigen Kontextes erforderlich. Dazu zählen auf der Stadtseite die Problemlagen und Bedürfnisse des angrenzenden Stadtteils, die systematisch analysiert werden müssen. Da eine Kultivierung bzw. Öffnung der umgebenden Uferbereiche und eine verbesserte Anbindung an das Wasser im Interesse der lokalen Bevölkerung liegt, ist hier aber grundsätzlich von einer hohen Kooperationsbereitschaft auszugehen. Eine Einschränkung stellt höchstens die vielfach trotz aller Faszination negativ konnotierte Hafenwelt dar, deren Image erst noch durch eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit verbessert werden muss.<sup>519</sup>

Auf der Hafenseite ist es also notwendig, aber ungleich schwerer, die Transparenz über die Abläufe und Zielvorstellungen zu erhöhen. Dies ist auf die in Kapitel 5.3 beschriebenen Hemmnisse und eine generelle Abwehrhaltung gegenüber einer Öffnung des Hafens für stadtbezogene Aktivitäten und Funktionen zurückzuführen.

Es bleibt festzuhalten, dass die Zielsetzung, eine durchlässige Übergangszone zu gestalten, das Bestreben mit einschließen muss, das bislang eher autarke Großsystem

---

<sup>518</sup> Vgl. Christiaanse 2005, S. 30: "The archipelago model is an instrument that is suitable for controlling the expanse and length of waterfront. (...) Centrally situated sections can evolve into representative waterfronts with centralized amenities, while areas located further away adopt location-specific characteristics and programmes that are related to the immediate context."

<sup>519</sup> Vgl. van Hooydonk und Verhoeven 2007, S. 11; siehe auch Kapitel 7.3.3.

Hafen räumlich und institutionell besser in den gesamtstädtischen Kontext zu integrieren.<sup>520</sup> Dieser Entwicklungstrend erinnert stark an frühere Phasen der Stadt-Hafen-Beziehung: Bevor sich Stadt und Hafen im Zuge der Industrialisierung Schritt für Schritt voneinander entkoppelt haben, war der Hafen stets Teil des städtischen Gefüges wie in Kapitel 2.1 beschrieben. Obwohl es seither mehrere qualitative Sprünge und technologische Veränderungen gegeben hat und sich die Ausgangssituation heute grundlegend von der des 19. Jahrhunderts unterscheidet, scheint wie eingangs erläutert erneut eine zunehmende Vernetzung der Stadt- und Hafenwelt bevorzuzustehen:

*"... the port and municipality authorities must recognize that their fates are inextricably intertwined ... it must be realized that the public and private sectors have common objectives."*<sup>521</sup>

Bislang fehlt jedoch eine gemeinsame Zielfestlegung für die Planung der einzelnen Hafenrandgebiete sowie für die standortübergreifenden und gleichermaßen Hafen- und Stadtinteressen betreffenden Fragestellungen z.B. nach dem stadtverträglichen Umbau der Verkehrssysteme.<sup>522</sup>

### 7.1.2 Nutzungsprogramm und Zielgruppen

Nachdem zuvor die übergreifenden Zielsetzungen der Planung erläutert wurden, steht die Frage im Mittelpunkt, wie eine geeignete Nutzungsstrategie für Hafenrandgebiete, in denen eine Mischung aus stadt- und hafenbezogenen Funktionen bzw. Aktivitäten geplant ist, konzipiert werden kann. Es erscheint angemessener, den Begriff der Nutzungsstrategie anstelle von Nutzungsprogramm zu verwenden, da ein Programm einen im Voraus festgelegten, starren Ablauf impliziert. Aufgrund der Langfristigkeit der Entwicklung ist aber eine Offenheit der Planung und damit auch der Nutzungsbelegung notwendig. Da sich die Entwicklung kontinuierlich und auf den bestehenden Nutzungen aufbauend vollzieht, soll hier anstelle eines möglichen Ergebnisses eher der Prozess beschrieben werden, wie man trotz der vermeintlichen Inkompatibilität von Stadt- und

---

<sup>520</sup> Vgl. Sieverts 2005, S. 63.

<sup>521</sup> Millspaugh 2001, S. 81.

<sup>522</sup> Der Frage nach einer integrierten Planung der Akteure wird in Kapitel 7.2 weiter nachgegangen.

Hafennutzungen Voraussetzungen für einen funktionierenden Übergangsbereich zwischen Stadt und Hafen schaffen kann.

Die Wahl der Nutzungen hängt wie beschrieben stark vom jeweiligen Bestand, der Standortbeschaffenheit sowie vom Kontext und der lokalen Nachfrage ab. Eine allgemeingültige Antwort, welche Nutzungen geeignet sind, kann daher nicht gegeben werden. Zudem ist es weder möglich noch sinnvoll, Nutzungskonzepte aus früheren Revitalisierungsprojekten einfach zu kopieren.

#### (1) Analyse der Bestandsnutzungen zur Priorisierung der Einzelflächen

Im ersten Schritt ist eine umfassende Analyse der bestehenden Nutzungen des Areals sowie der unmittelbar angrenzenden Grundstücke notwendig. Da es in Abgrenzung zu anderen städtebaulichen Projektentwicklungen hier um die besondere Herausforderung der Gestaltung des Stadt-Hafen-Übergangs geht, wurden für die Analyse Fragestellungen entlang der folgenden drei Dimensionen definiert, die sich jeweils mit der Schnittstelle zwischen Stadt und Hafen befassen:

Erstens ist die *Verträglichkeit der Nutzung* zu klären: Wie groß sind der Störgrad der Nutzung durch Emissionen bzw. umgekehrt die Sensibilität der Nutzung gegenüber Immissionen von außen. Hieraus lässt sich später ableiten, welche Nachbarschaften unter dem Aspekt der Verträglichkeit überhaupt vorstellbar sind.

Zweitens gilt es zu prüfen, welche *Intensität und Qualität* die Nutzung und der Gebäudebestand aufweisen. Welchen Beitrag leistet sie im Hinblick auf Wertschöpfung und Arbeitsplatzpotenzial im Verhältnis zur dafür benötigten Fläche sowie im Hinblick auf die städtebauliche Qualifizierung des Stadt-Hafen-Übergangs? Letzteres wird durch die Qualität des Gebäudebestandes, aber auch durch die Lage des Grundstückes bestimmt, welches für die geplante Anknüpfung des angrenzenden Stadtteils an die Uferbereiche z.B. eine strategisch wichtige Rolle spielen kann.<sup>523</sup>

Drittens ist die *Standortbindung* der Nutzung zu untersuchen. Diese ergibt sich zum einen aus der Frage, ob für das Fortbestehen und die Weiterentwicklung der Nutzung zwingend ein Verbleib am Standort erforderlich ist, oder ob eine Betriebsverlagerung denkbar ist. Ein wichtiges Prüfkriterium ist hierbei die Notwendigkeit eines Wasser-

---

<sup>523</sup> Siehe Kapitel 7.1.3.



geringer Standortbindung für die weitere Bearbeitung ausgewählt. Im Anschluss folgen die Grundstücke, bei denen zwei der drei Dimensionen Nutzungsverträglichkeit, Intensität/Qualität der Nutzung und Standortbindung gegen einen Verbleib der bisherigen Nutzung sprechen. In einem späteren Stadium ist zu prüfen, inwieweit es darüber hinaus sinnvoll ist, weitere Teilflächen, bei denen nur eine Dimension nicht den Wunschkriterien entspricht, anzugehen (siehe Abbildung 7-4). Als Alternative zu Betriebsverlagerungen sind hier unter Abwägung von Aufwand und Nutzen Nutzungsintensivierungen bzw. bauliche Maßnahmen zur Reduzierung des Störgrades zu prüfen.

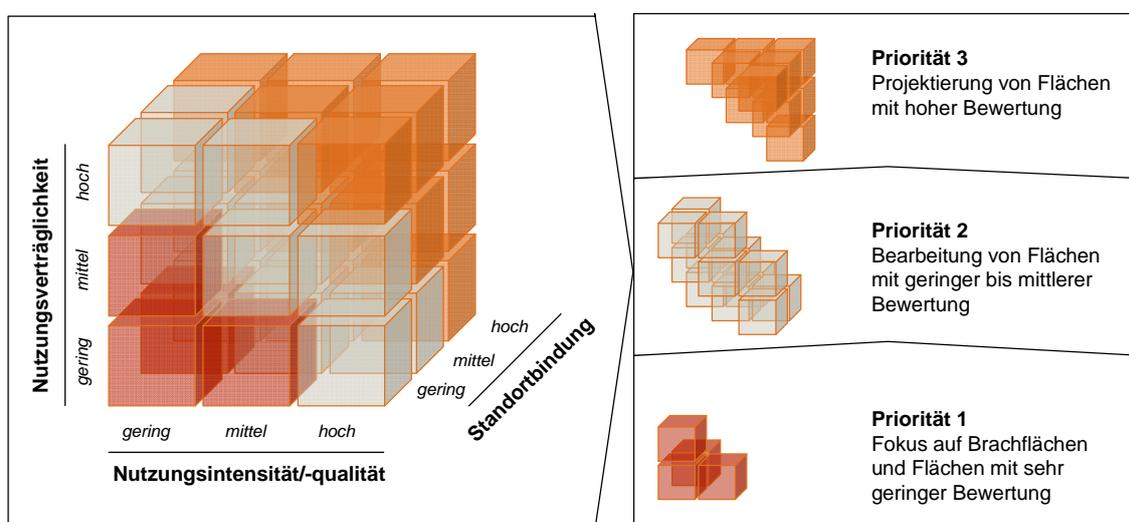


Abbildung 7-4: Priorisierung der Grundstücke und Identifikation von Bearbeitungsschwerpunkten

Dieses Vorgehen zur Ermittlung von Schwerpunktbereichen, auf die die Planung neuer Funktionen zunächst konzentriert wird, hat zwei Beweggründe: Aufgrund der Arealgröße, der aufgezeigten Hemmnisse und der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel ist eine gleichzeitige Bearbeitung des Gesamtareals nicht möglich. Außerdem erscheint eine flächendeckende Überplanung des Areals mit neuen Nutzungen nicht sinnvoll, will man eine enge Verzahnung des Neuen mit der vorgefundenen Realität erreichen.<sup>525</sup> Anders als bei früheren Projekten entsteht kein vollständiger Bruch in der Nutzungsbelegung. Der Zustand des vollständigen Brachliegens wird von Beginn an durch eine kontinuierliche Entwicklungsstrategie vermieden. Auch im Ergebnis soll der Entwicklungs-

<sup>525</sup> Vgl. Hutter 2005a, S. 219.

prozess nicht dazu führen, dass alle Hafennutzungen aufgegeben bzw. verlagert werden, um städtischen Funktionen Platz zu machen. Zum einen widerspricht das der Vorstellung einer hybriden Übergangszone. Zum anderen wird gerade in dem Erhalt von z.B. dem Hafenumschlag vor- und nachgelagerten Nutzungen oder Schiffsbaugewerken die Chance gesehen, einer funktionalen Entmischung und einer allzu sterilen Wirkung der bislang meist anzutreffenden Nutzungsprogramme der Hafenrevitalisierungen entgegenzuwirken.<sup>526</sup>

## (2) Ermittlung geeigneter neuer Nutzungen

Parallel zu diesen Untersuchungen zur Qualität und zur von den Nutzern angestrebten Weiterentwicklung des Bestandes der einzelnen Grundstücke müssen Überlegungen angestellt werden, welche *neuen* stadt- oder auch hafenbezogenen Nutzungen sich in den frei werdenden Räumen organisieren lassen und welche Zielgruppen damit vorrangig angesprochen werden sollen.

Wie bei anderen Projektentwicklungen auch, sind dazu die verschiedenen Erhebungen zum Standort, zum Umfeld – Lagequalität, vorhandene Nutzungsangebote (Immobilienmarkt) und -nachfrage (Zielgruppenbedürfnisse) – und zur Prägung des Areals notwendig, die bereits in Kapitel 4.1 vorgestellt wurden.<sup>527</sup> Darüber hinausgehend ist vor dem Hintergrund der Zielsetzung eines Übergangsbereiches zwischen Stadt und Hafen eine Klärung notwendig, welche Form eine Nutzungsmischung in diesem Kontext annehmen kann. Bislang wurde in bereits realisierten Stadtumbauprojekten häufig das Ziel einer möglichst kleinräumlichen Nutzungsmischung innerhalb des zu entwickelnden Quartiers oder Stadtteils ausgegeben.<sup>528</sup> Neben dem Wohnen bilden zumeist Dienstleistungsunternehmen (Büros), Versorgungsinfrastruktur und zentrale öffentliche Einrichtungen die funktionalen Schwerpunkte. Fast immer wird eine möglichst lebendige Erdgeschosszone mit Einzelhandel angestrebt, die das Areal abwechslungsreich gestalten soll. Eine Verzahnung mit produzierenden, aber nicht störenden Gewerbebetrieben wurde bislang hingegen in der Regel vermieden aus Sorge vor Nachbarschaftskonflikten.<sup>529</sup> In den zahlreichen Hafentransformationsprojekten sind zudem immer wieder zahlreiche freizeit-

---

<sup>526</sup> Vgl. Droege 2000, S. 141 f.

<sup>527</sup> Vgl. Schulte, Bone-Winkel, und Rottke 2002, S. 45 f.

<sup>528</sup> Vgl. Jessen 1999, S. 3.

<sup>529</sup> Vgl. Jessen 1999, S. 10–12.

orientierte Nutzungen zu finden, die insbesondere Besucher als eine wichtige Zielgruppe ansprechen sollen.

Diese Form der städtebaulichen Nutzungsmischung ist auf den zentrumsferneren Stadt-Hafen-Übergang nicht anwendbar. Zwar ist keine der genannten Nutzungsarten grundsätzlich auszuschließen – es ist in Abhängigkeit von der Größe des Areals durchaus vorstellbar und erwünscht, unter bestimmten Prämissen stadtbezogene Nutzungen, im Extremfall auch Wohnnutzungen auf den frei werdenden ehemaligen Hafenflächen zu planen. Aber gerade die Feinkörnigkeit der Mischung steht im Widerspruch zu der herzustellenen Verträglichkeit mit den benachbarten Hafenfunktionen. Zudem ist das private Investoreninteresse an Büro- und Wohnnutzungen zumindest in der Startphase aufgrund der Lagebedingungen eher gering. Wie in Kapitel 5.1 bereits erläutert, liegt der Zielgruppenfokus eher auf der lokalen, den Standort umgebenden Bevölkerung, die Ansprüche auf eine Zugänglichkeit und Öffnung des Hafenrandes erhebt, sowie auf den schon ansässigen oder neu anzusiedelnden Hafenunternehmen.

Neben einer Betrachtung, was aus gesamtstädtischer Sicht für den Standort wünschenswert wäre, sind die jeweiligen Anforderungen und Bedürfnisse der beiden Protagonisten – die Vertreter des vordringenden Stadtteils und die nicht weichen wollenden Vertreter der Hafenwirtschaft – zu identifizieren. Aufgrund der Unterschiedlichkeit der Rahmenbedingungen in verschiedenen Städten können hier nur standortübergreifende Überlegungen angestellt werden. Eine genaue Benennung der Nutzungseinheiten oder sogar eine Quantifizierung der jeweiligen Nutzungsanteile ist nicht losgelöst vom konkreten Ort möglich.

Grundsätzlich liegt es im Interesse der Stadtplaner, die Nutzungsintensität auf den vorhandenen Flächen zu erhöhen.<sup>530</sup> Dies ist insofern zu differenzieren, als sich die Intensität auf ganz verschiedene Messgrößen beziehen kann. Dazu gehören neben der Erhöhung der baulichen Dichte zum Ressourcen schonenden Umgang mit den verfügbaren Flächen die Steigerung der Wertschöpfung und des Arbeitsplatzangebotes auf der Fläche durch Erweiterung bestehender oder gezielte Ansiedlung neuer Unternehmen. Weitere Aspekte sind die Verbesserung des Wohnraumangebotes und schließlich die Erzeugung einer hohen atmosphärischen Dichte durch funktionale und soziale Vielfalt.

---

<sup>530</sup> Siehe Kapitel 3.2.

Bei der betroffenen lokalen Bevölkerung und bei den Hafenvertretern weichen die Bedürfnisse durchaus von diesen übergreifenden Zielformulierungen der Stadtentwicklung ab. Bei der bisherigen Umsetzung von Projekten, in denen es um eine städtebauliche Nutzungsmischung ging, waren in aller Regel die Stadtplaner die Initiatoren, während die anderen Akteure diesem Ziel eher indifferent bis ablehnend gegenüberstanden.<sup>531</sup> Zwar geht vom Wohnen in Hafennähe für Viele eine große Faszination aus, für die Bewohner des angrenzenden Stadtteils ist aber in erster Linie nicht das gebaute Nebeneinander von stadt- und hafenbezogenen Nutzungen wichtig, sondern zunächst eine verbesserte Zugänglichkeit und Erlebbarkeit der Uferzonen, eine Reduzierung der teilweise hohen Verkehrsbelastung durch die Hafentransporte und die Schaffung zusätzlicher Nutzungsangebote in den Bereichen Nahversorgung, Bildung oder Freizeit. Diese müssen gut erreichbar sein, was aber noch keine Rückschlüsse auf eine gewollte Ansiedlung in unmittelbarer Hafennähe zulässt.

Die Hafenvertreter stellen eine Verträglichkeit mit stadtbezogenen Nutzungen teilweise pauschal infrage. Insbesondere die Sorge um Konflikte und mangelnde Planungssicherheit führt zu einem Festhalten an den extensiv genutzten oder sogar brachliegenden Hafenrandflächen.<sup>532</sup> Zwar besteht aufgrund der eingeschränkten Nutzbarkeit einiger Grundstücke für viele flächenkonsumierende Hafennutzungen nicht immer eine konkrete Nutzungsnachfrage des Hafens für die Flächen, aber die Grundstücke dienen der Flächenvorsorge und als willkommener Puffer gegenüber der Stadt.

Um diesen unterschiedlichen Bedürfnissen der Akteure gleichermaßen Rechnung zu tragen, sind bezogen auf das Nutzungskonzept folgende Empfehlungen abzuleiten: Zunächst einmal ist ein robustes Planungsgerüst erforderlich, welches räumlich und zeitlich hinreichend flexibel ist, um bei Veränderungen der Nachfragesituation spätere Nutzungsänderungen zuzulassen, ohne dabei an städtebaulicher Qualität einzubüßen.<sup>533</sup> Thomas Sieverts spricht von einem stabilen Grundgerüst als Rohbau, der die Verkehrsinfrastruktur, Leuchtturmprojekte an bedeutsamen Orten und den öffentlichen

---

<sup>531</sup> Vgl. Jessen 1999, S. 8.

<sup>532</sup> Siehe auch Kapitel 5.3.

<sup>533</sup> Vgl. Jessen 1999, S. 29.

Raum umfasst.<sup>534</sup> Durch dieses Gerüst wird gewährleistet, dass die bestehenden und neuen Nutzungen in einen kohärenten Zusammenhang gebracht werden.

Innerhalb des vorgegebenen Rahmens sind verschiedenste Nutzungen und Nutzungskombinationen möglich, gerade weil längst nicht alle Hafennutzungen stark emittierend bzw. alle Stadtnutzungen stark immissionsempfindlich sind. Solange eine Gefahr für Sicherheit und Gesundheit der Nutzer ausgeschlossen werden kann, sind auch Nachbarschaften von stadt- und hafenbezogenen Nutzungen vorstellbar. Dazu muss allerdings eine entsprechende rechtliche Grundlage geschaffen werden, die z.B. anstelle pauschal für ein ganzes Gebiet festgeschriebener Emissionsgrenzwerte Abstufungen zulässt.<sup>535</sup> Grundsätzlich sollten hafenfremde Nutzer, die sich für eine Lage in Hafennähe entscheiden, die damit einhergehenden Beeinträchtigungen in Kauf nehmen und sicherstellen, dass sie die Hafenaktivitäten nicht einschränken.<sup>536</sup>

Bereits in der Planungsphase können aber zudem Voraussetzungen geschaffen werden, die spätere Konfliktsituationen vermeiden bzw. entschärfen. Zur *Konfliktvermeidung* sollte die Nutzungsmischung nicht zu feinkörnig geplant werden, um ein direktes, ungefiltertes Aufeinandertreffen von besonders sensiblen und störenden Nutzungen zu vermeiden.<sup>537</sup> Die so entstehenden Nutzungsbereiche sind jedoch nicht als hermetisch abgeschlossene Zonierung zu verstehen, sondern müssen durch die Lage der Grünräume und Wegebeziehungen eine ausreichende Durchlässigkeit behalten bzw. bekommen. Je nach Größe und Platzangebot des zu planenden Areals kann diese Form der Abstufung dazu führen, dass die Nutzungen am jeweils oberen und unteren Ende der Störgradskala ausgeschlossen werden müssen. Konkret heißt dies, dass bei kleineren Übergangsbereichen zwar eine Mischung aus Stadt- und Hafenfunktionen geplant wird, jedoch ohne nennenswerte Wohnanteile und Hafenindustrie bzw. flächen- und lärmintensive Containerterminals. Mit der Vielzahl der übrigen, weniger störenden und störungsanfälligen Nutzungen können aber immer noch interessante gemischte Nachbarschaften gestaltet werden. So ist es z.B. durchaus vorstellbar, kleinere Hafengewerbenutzungen mit stadtbezogenen Handwerksbetrieben, aber auch mit Sport-, Bildungs- oder Kultureinrichtungen, Ateliers und Büronutzungen zu kombinieren.

---

<sup>534</sup> Vgl. Sieverts 2005, S. 62.

<sup>535</sup> Vgl. Interview Stadtentwicklung (S407).

<sup>536</sup> Vgl. Port of Rotterdam und Gemeente Rotterdam 2004, S. 20.

<sup>537</sup> Vgl. Association Internationale Villes et Ports 2005b.

Zur *Konfliktentschärfung* kann auch ein geschickter Umgang mit der Nutzungsdauer hilfreich sein. Da nicht alle Nutzungen gleichzeitig stattfinden und für den gleichen Nutzungszeitraum ausgelegt sein müssen, kann ein zeitlicher Puffer zwischen Stadt- und Hafennutzungen geschaffen werden. Wie einleitend zu diesem Abschnitt erwähnt, steht die Prozesshaftigkeit der Entwicklung im Vordergrund und es wird ohnehin nicht von einem Zeitpunkt ausgegangen, zu dem das Areal vollständig fertiggestellt ist. Daraus ergeben sich Potenziale durch Mehrfachbelegungen von Flächen. Zusätzlich zu den unterschiedlichen Ebenen und Planungshorizonten des Bauens gibt es die Ebene der Aktivitäten, die auf den unbebauten oder den bebauten, aber nicht durchgängig genutzten Flächen stattfinden können. Wenn keine Sicherheits- oder andere gravierende Bedenken dagegen sprechen, könnte ein primär Hafenzwecken gewidmetes Grundstück zu bestimmten Zeiten – z.B. abends oder am Wochenende – temporär für stadtbezogene Aktivitäten zugelassen werden. Dies können kulturelle Veranstaltungen sein oder einfach ein Wegerecht für Spaziergänger. Gerade vor dem Hintergrund, dass einige Flächen trotz bedingter Eignung für bestimmte Hafennutzungen als Reserve für spätere Entwicklungsstufen des Hafenbaus zurückgehalten werden, liegt eine zeitlich eindeutig befristete Öffnung für hafenfremde Nutzungen nahe. Da davon auszugehen ist, dass bei insgesamt erfolgreicher Entwicklung des Standortes mittel- und langfristig eine höherwertige und dauerhafte Nutzung der Flächen ansteht, muss allerdings in Kauf genommen werden, dass derartige Aktivitäten und Zwischennutzungen durch Akteure der Stadt zeitlich betrachtet instabil und nicht in ihrem Status geschützt sind.<sup>538</sup>

Für die durch Investitionen in die Errichtung von Gebäuden eher längerfristig fixierten Nachbarschaften von Stadt und Hafen gilt es, für eine verbesserte Verträglichkeit die Möglichkeiten des baulichen Lärmschutzes auszuschöpfen. Ein weiterer Aspekt, der in umgekehrte Richtung die Stadtverträglichkeit erhöht, ist die Formulierung eines höheren architektonischen und städtebaulichen Anspruchs an Gewerbebauten. Die zentrale Frage besteht vielerorts darin, wie sich Gewerbe hochwertig im Stadtkontext organisieren lässt. Auf diese Aspekte wird im anschließenden Unterkapitel 7.1.3 näher eingegangen.

---

<sup>538</sup> Vgl. Christiaanse 2002; siehe auch Kapitel 7.3.2 und 7.3.1.

### 7.1.3 Räumlich-bauliche Ausgestaltung

Die räumlich-bauliche Ausprägung umfasst eine städtebauliche und eine architektonische Dimension. Während sich die städtebauliche Sicht mit der Anordnung der Nutzungen, ihrem räumlichen Verhältnis zueinander sowie den unterschiedlichen Stadtraumqualitäten beschäftigt, bezieht sich die architektonische Sicht auf das Gebaute selbst.

#### (1) Nutzungsanordnung

Die Zielsetzung, einen allmählichen Übergang von Stadt- zu Hafenfunktionen bzw. umgekehrt zu gestalten und dabei die gegenseitige Verträglichkeit der Nutzungen sicherzustellen, setzt neben der Wahl passender Nutzungsangebote vor allem auch eine günstige räumliche Anordnung der Nutzungen auf dem Areal voraus. Eine gewerbliche, nicht störende und gegenüber Immissionen wenig empfindliche Nutzung kann eine vermittelnde Rolle und Pufferfunktion zwischen extremeren Nutzungen einnehmen.<sup>539</sup> Als Beispiele sind hier Werkstätten oder kleinere Handwerksbetriebe zu nennen, die durch ihren Tätigkeitsschwerpunkt funktional und räumlich sowohl mit dem benachbarten Stadtgefüge als auch mit dem Hafen verflochten sein können. Mit einer räumlichen Staffelung der Nutzungen ist hier primär eine Abstufung nach dem Störgrad und der Störempfindlichkeit gemeint. Auf diese Weise entsteht nicht zwingend ein linearer Übergang von Stadt- zu Hafennutzungen bzw. umgekehrt, sondern durchaus eine räumliche Vernetzung. Verwaltungseinrichtungen des Hafens, kleinmaßstäbliche gewerbliche Nutzungen und insbesondere auch die Funktionen des sogenannten Soft Ports, der die Freizeit- und Passagierschiffahrt bezeichnet, lassen sich stadtseitig organisieren. Ebenso ist es vorstellbar, dass städtische Nutzungen wie Künstlerateliers, Kultur- oder Sporteinrichtungen auf der dem Hafen zugewandten Seite geplant werden. Die gegenseitige Verträglichkeit der Nutzungen ist jedoch nicht das alleinige Kriterium für die räumliche Anordnung. Bei einer Durchmischung von Stadt- und Hafenfunktionen muss jeweils auch die funktionale Sinnfälligkeit geprüft werden. Gerade auf der Seite des Hafens sollte wie in anderen Wirtschaftszweigen die gesamte Kette der Wertschöpfung betrachtet werden, um mögliche Synergien und Ablaufoptimierungen durch die räumlich enge Beziehung von Betrieben voll auszuschöpfen. Ferner muss abgewogen werden, in welchem Maße Flächen für später geplante Erweiterungen von Hafenbetrieben oder anderen Nutzern kurzfristig verfügbar gehalten werden sollen. Um maximale Flexibilität sicherzustellen,

---

<sup>539</sup> Vgl. Interview Investor/Projektentwickler (S513): "funktionierende Übergänge".

kann es notwendig sein, die jeweils kontextfremden Nutzungen<sup>540</sup> nur zeitlich befristet zuzulassen.

## (2) Gestaltung des öffentlichen Raumes

Ebenso wie die Nutzungsanordnung trägt die Gestaltung des öffentlichen Raumes maßgeblich dazu bei, einen gelungenen Stadt-Hafen-Übergang zu entwickeln. Vor dem Hintergrund, dass die Hafengebiete vielerorts als weitgehend autarke und vom Stadtkontext teilweise hermetisch abgeschottete Großsysteme funktionieren, ist es zunächst einmal nicht selbstverständlich, Teile des Hafengebietes überhaupt als öffentlichen Raum zu begreifen. Dies ist jedoch notwendig, will man trotz der zuvor beschriebenen Rücksichtnahme auf funktionale Abhängigkeiten, gegenseitige Verträglichkeit und damit verbundene Zonierungen bestimmter Nutzungen eine Mischform zwischen reinem Stadt- oder Hafengebiet kreieren. Straßen, Wege, Grünzüge und Plätze können zugleich vernetzende und abschirmende Elemente sein, die einerseits eine Durchlässigkeit zwischen Stadt- und Hafengebiet sowie eine verbesserte Zugänglichkeit einiger Uferbereiche ermöglichen oder aber andererseits das unmittelbare Aufeinanderprallen inkompatibler Nutzungen abfedern. Durch die Beseitigung von Barrieren und den Ausbau der Erschließungswege können neue Verbindungen und Freiraumbezüge innerhalb des Areals, insbesondere jedoch zwischen dem Areal und der Umgebung hergestellt werden. Dies ist nicht nur für den Wirtschaftsverkehr, sondern ausdrücklich auch für Fußgänger und Radfahrer wichtig. Trotz der festgestellten Flächenknappheit sind neben einer verbesserten Durchwegung auch Grünräume und Platzsituationen mit Aufenthaltsqualitäten notwendig. Diese können dadurch entstehen, dass man durch Kompaktierung von Nutzungen Teilbereiche mit besonders hoher Dichte – Intensitätszonen – definiert, um an anderen Stellen dafür Freiräume zu gewinnen.<sup>541</sup> Die Herausforderung besteht darin, den Stadt-Hafen-Übergang für Besucher, die benachbarte Bevölkerung und nicht zuletzt auch für die ansässigen Unternehmen und deren Mitarbeiter attraktiv zu gestalten.<sup>542</sup> Auflagen, die z.B. aus Sicherheitsbestimmungen folgen, sind in das Freiraum- und Wegekonzept zu integrieren.

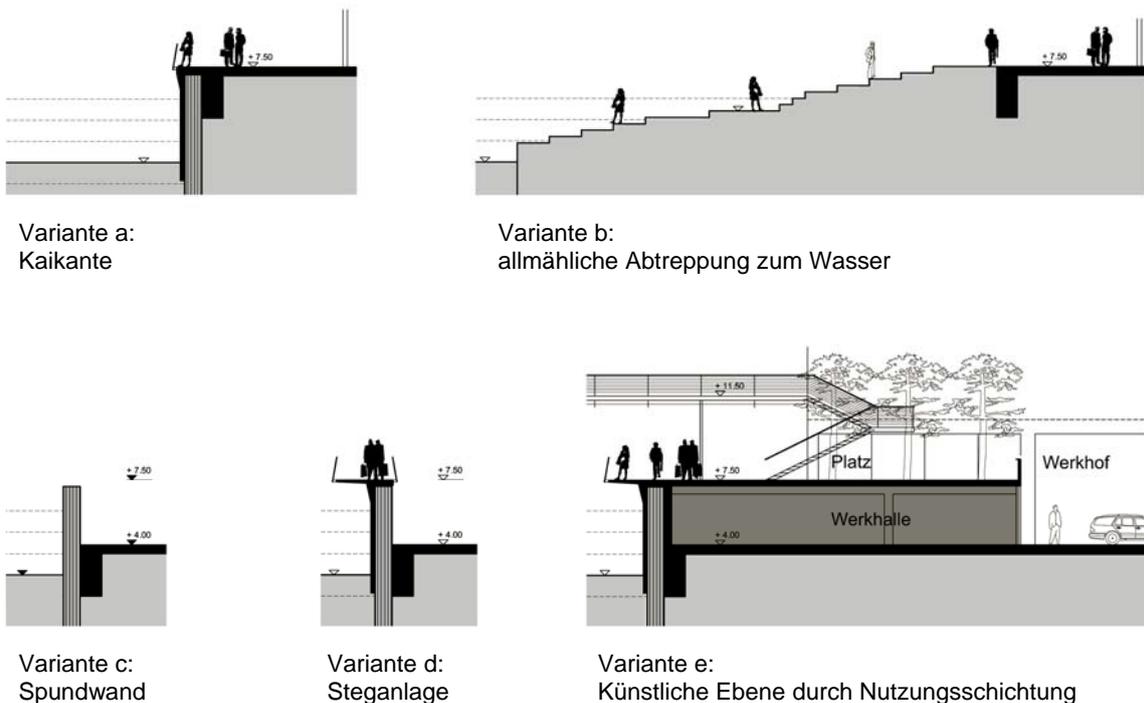
---

<sup>540</sup> D.h. städtische Funktionen umgeben von Hafennutzungen und vice versa.

<sup>541</sup> Vgl. Deleuze und Guattari 1992; vgl. auch Angéilil 2002.

<sup>542</sup> Vgl. Vries 2006.

Einen besonderen Stellenwert nehmen die von allen Seiten am meisten begehrten unmittelbaren Uferlagen ein. Grundsätzlich sind tideunabhängige und tideoffene Uferzonen zu unterscheiden. Bei Uferbereichen, die aufgrund ihrer geografischen Lage oder durch künstlich angelegte Sperrwerke keinen Wasserstandsschwankungen ausgesetzt sind, ist die direkte Erlebbarkeit des Land-Wasser-Übergangs ohne größeren Aufwand gegeben, sofern diese Zonen nicht durch Unternehmensgrundstücke mit Wasseranschluss unzugänglich sind. Ganz anders stellt sich die Situation bei Ufersituationen mit stark schwankenden Wasserständen dar. Schon der normale Tidenhub kann mehrere Meter ausmachen. Durch die zusätzliche Erhöhung des Ufers auf hochwassersicheres Niveau kann vor allem bei Niedrigwasser eine erhebliche Barrierewirkung entstehen. Um hierauf angemessen zu reagieren, bieten sich je nach den örtlichen Gegebenheiten unterschiedliche Systeme an, die in Abbildung 7-5 im Überblick dargestellt sind.



Quelle: Auszug aus Wettbewerbsbeitrag EUROPAN 8; siehe Kapitel 8.1.2

Abbildung 7-5: Systemschnitte Land-Wasser-Übergang bei tideoffenen Uferbereichen

Eine Möglichkeit besteht darin, das Gelände künstlich auf flutschutzsicheres Niveau aufzuschütten. Bei dieser Lösung kann der Rand entweder senkrecht als klassische Kaikante ausgebildet werden oder flach abgestuft sein als natürliche Böschung, als befestigte Treppen- oder als Rampenanlage. Durch die allmähliche Abstufung werden so

die unterschiedlichen Pegelstände auf der Fläche erlebbar und es besteht die Möglichkeit, jederzeit an das Wasserniveau heranzutreten.

Eine Alternative ist eine tiefer gelegene Polderanlage, die durch einen Deich oder eine Spundwand vor Hochwasser geschützt wird. Während die Deichanlagen üblicherweise begehbar sind, ist das Wasser bei einem niedrig gelegenen und durch eine Spundwand abgetrennten Ufer praktisch nicht erlebbar. Aber auch hier kann Abhilfe geschaffen werden, indem z.B. Stege an die Schutzwände gehängt werden oder sogar eine zweite, künstliche Ebene auf Höhe der Oberkante der Flutschutzwand geschaffen wird. Auf diese Weise kann eine spannende vertikale Nutzungsschichtung entstehen. Während auf das obere Niveau Wege und Plätze mit Wasserblick sowie Zugänge zu den oberen Geschossen höherer Gebäude gelegt werden können, kann das untere Niveau z.B. weiterhin ungestört für gewerbliche Nutzungen zur Verfügung stehen. Einblicke in die Arbeitswelten von außen und störungsfreie betriebliche Abläufe müssen dabei nicht im Widerspruch stehen.

Schließlich können die Nutzungen auch schwimmend auf Pontons organisiert werden, um gänzlich unabhängig vom Wasserstand zu sein und zudem barrierefreien Wasserkontakt zu haben. Dieses System bietet sich für Wege und kleinmaßstäbliche Nutzungen an.

### (3) Zwischenräume

Neben den mit längerfristigen Nutzungen belegten Grundstücken und dem öffentlichen Raum verbleiben Hybridräume, die nicht eindeutig in eine der beiden Kategorien fallen. Derartige Teilräume sind entweder schon zum Ausgangszeitpunkt der Entwicklung vorhanden, weil Grundstücke brachgefallen sind bzw. nur noch extensiv genutzt werden, oder sie entstehen im Laufe der Umgestaltung des Areals. Da sich die Entwicklung kontinuierlich über einen langen Zeitraum erstreckt und nicht alle Projekte simultan durchgeführt werden, bilden sich immer wieder temporär untergenutzte Räume. Ohne die Eigentumsverhältnisse, das Planungsrecht und den Zustand der Bausubstanz bzw. Grundstücke zu ändern, können diese Räume, deren zukünftige Zweckbestimmung noch ungewiss ist, sinnvoll temporär genutzt werden. So werden sie nicht als städtebauliche Problemzonen, sondern als Möglichkeitsräume für spontane, kurzfristige Aktivitäten und

Nutzungen interpretiert, die einen wichtigen Beitrag für den Standort leisten können.<sup>543</sup> Die kreativen, aber häufig finanzschwachen Talente bilden die Hauptzielgruppe für diese Flächen. Sie sind nicht nur an günstigen Mieten für Arbeitsräume oder Aktionsflächen in leer stehenden Gebäuden interessiert, sondern gerade auch an dem nicht vollständig organisierten und durchgeplanten Raum mit dem Charme des Unfertigen und Gestaltbaren. Auf die Bedeutung von Zwischennutzungen für die Vermarktung im Entwicklungsverlauf wird im weiteren Verlauf des Kapitels noch eingegangen.

Nach der kurzen Betrachtung unterschiedlicher Stadtraumqualitäten folgt der Blick auf die bauliche Ausgestaltung, die sich ebenfalls in unterschiedliche Facetten unterteilen lässt. In Anlehnung an die Vitruvsche Trias werden zunächst einige konstruktive, danach funktionale und schließlich gestalterische Aspekte beleuchtet.<sup>544</sup>

#### (1) Konstruktion

Trotz einer bereits optimierten Anordnung auf dem Gesamtareal im Sinne der zuvor beschriebenen allmählichen Abstufung nach Störgrad, aktiver Lärmschutzmaßnahmen an Lärm verursachenden Hafen- und Verkehrseinrichtungen und Lärmschutzfestsetzungen in den Bebauungsplänen, sind die empfindlicheren Nutzungen häufig erhöhten Lärmimmissionen ausgesetzt. In diesem Fall können verschiedene planerische und konstruktive Maßnahmen dazu beitragen, dennoch einen hinreichenden Schallschutz sicherzustellen. Dieser ist dann erreicht, wenn tagsüber und nachts in Innenräumen bestimmte gesundheitsverträgliche Schallpegel bei ausreichender Belüftung nicht überschritten werden.<sup>545</sup>

Zunächst sollte versucht werden, bereits durch die Baukörperstellung und ggf. durch geschlossene Baustrukturen größere, dem Lärm abgewandte Bereiche zu erzeugen, in denen die sensibleren Räume – z.B. Schlafräume bei Wohnnutzungen oder Klassenräume in Schulgebäuden – untergebracht werden können. Darüber hinaus gibt es ein breites Spektrum an geeigneten Fassaden- und Fensterkonstruktionen, mit deren Hilfe eine Schallreduzierung erreicht werden kann. Die Lösungsalternativen reichen bei den Außenwandkonstruktionen von Wintergärten als Schallschleuse, über hinterlüftete

---

<sup>543</sup> Vgl. BBR (Hg.) 2004, S. 4; siehe auch Kapitel 7.1.3.

<sup>544</sup> firmitas, utilitas, venustas.

<sup>545</sup> Vgl. Schmidt-Eichstaedt 2004, S. 29: Für Wohnräume liegen diese Grenzwerte bei 30 dB(A) nachts und 40–45 dB(A) tagsüber.

Vorhangfassaden bis hin zu Loggien, bei denen die Fensteröffnungen schallquellenorientiert angeordnet sind. Weiterhin gibt es spezielle Schallschutzfenster, die allerdings oft nur im geschlossenen Zustand gute Schalldämmwerte erreichen, dann jedoch gleichzeitig eine im negativen Sinne akustische Abkapselung von der Umgebung bewirken. Eine sinnvolle Alternative sind schließlich spezielle Fensterkonstruktionen, die bei teilweise geöffneter Fensterstellung eine gute schalldämmende Wirkung um bis zu 20 dB erzielen, indem die Fensterlaibung mit schallabsorbierenden Materialien verkleidet wird.<sup>546</sup>

Während durch die verschiedenen Maßnahmen durchaus deutliche Verbesserungen beim Schallschutz erzielt werden können, bleiben andere Immissionsbelastungen durch Staub, Gerüche oder Erschütterungen in Hafenrandgebieten bestehen. Der Ansatz besteht hier jedoch anstelle konstruktiver Schutzmaßnahmen eher in der Vermeidung der Emissionen. Als Beispiel sind die zum Teil hohen Abgasbelastungen durch Schiffsemissionen zu nennen. Hier wird gegenwärtig geprüft, ob durch eine EU-weite Regelung und die entsprechenden Umrüstungen der Terminals eine Landstromversorgung der Schiffe in den Häfen Abhilfe schaffen kann.<sup>547</sup>

## (2) Funktionalität

Nicht nur die Frage nach der gegenseitigen Verträglichkeit von stadt- und hafenbezogenen Nutzungen, die durch die zuvor beschriebenen Maßnahmen adressiert wurde, auch das hohe Maß an Unbestimmtheit durch lange Planungszeiträume bringt besondere Anforderungen an die Gebäude mit sich. Sieverts unterscheidet drei Arten des Bauens, die sich auf unterschiedliche Planungshorizonte bzw. Nutzungsdauer beziehen: Ein "experimentelles" Bauen für Übergangsnutzungen mit kurzem Zeithorizont, ein "leichtes, reversibles Bauen" mit präziser Funktionsbestimmung für einen mittleren Planungshorizont und schließlich eine "schwergewichtige Architektur".<sup>548</sup> Diese wird entweder in Anlehnung Kees Christiaanses "City as a Loft" so geplant, dass sie langfristig stabil ist und Funktionsänderungen im Zeitverlauf verträgt<sup>549</sup> oder aber sie entsteht an städtebaulich markanten Orten, deren langfristige Rolle für das Areal bereits definiert ist. In diesem

---

<sup>546</sup> Vgl. HafenCity Hamburg GmbH 2004.

<sup>547</sup> Vgl. Kläschen 2007, S. 18 f.

<sup>548</sup> Vgl. Sieverts 2005, S. 66 f.; vgl. auch Christiaanse 2002; siehe auch Kapitel 7.1.3.

<sup>549</sup> Vgl. Kasimir Malewitsch zu seinen Architektons, zitiert nach Christiaanse 2006, S. 111: "Ohne Funktion existieren Architektons einfach, gebaut aus (un)durchsichtigem Glas, Beton, Teerpappe, geheizt von Elektrizität ... überall zugänglich für den Menschen, der sie bewohnt und der bei schönem Wetter auf ihrer Oberfläche sitzen kann ...".

Fall kann dem Gebäude als Ankerpunkt auch dauerhaft eine speziellere, beispielsweise kulturelle Funktion als Museum oder Theater zugewiesen werden.

Gerade die erste Form der kurzfristig angelegten Nutzungen bietet hingegen die Möglichkeit, neue Wohn- und Arbeitsformen zu erproben und neue Typologien zu entwickeln. Durch die teilweise nur temporäre Verfügbarkeit von Grundstücksflächen sowie die notwendige Anpassungsfähigkeit im Hinblick auf Größe, Form und Nutzungswidmung kann ein Modulsystem sinnvoll sein, welches ohne großen Aufwand an verschiedenen Orten und in immer wieder neuen Raumkonfigurationen auf- und abgebaut werden kann.<sup>550</sup> Insbesondere in der Anfangsphase eines Projektes, wenn das Risiko für private Investoren noch hoch ist, können derartige bewegliche Konzepte einen Beitrag leisten, den Zeitraum des Brachliegens einer Fläche zu überbrücken und dabei das Areal aufzuwerten und bekannt zu machen. Voraussetzungen für eine erfolgreiche Umsetzung sind risikobereite und räumlich ungebundene Nutzer sowie eine enge Abstimmung der Planungs- und Nutzungsbedingungen mit allen beteiligten Akteuren.<sup>551</sup>

Aufgrund ihrer Beweglichkeit und damit hohen Flexibilität können außerdem schwimmende Strukturen eine interessante Typologie für den Stadt-Hafen-Übergang darstellen, die an Dalben auf dem Wasser fixiert und mit flexiblen Rohrführungen an die Ver- und Entsorgung angeschlossen werden. Prädestiniert ist diese weitgehend ortsungebundene Form vor allem für kleinmaßstäbliche Nutzungen wie Wohnen, Ateliers, Gastronomie oder kleinere Gewerbebetriebe. Vorteile liegen in der Erhöhung des Angebotes an den begehrten Flächen mit direktem Wasserbezug und in der Unabhängigkeit von aufwendigen Hochwasserschutzmaßnahmen.

Aber auch für Hafenunternehmen kann es reizvoll sein, kurzfristig zusätzliche Flächen auf dem Wasser anzumieten. Mit Hilfe von miteinander verbundenen Containerstapeln, die oben und unten mit Betonplatten fixiert sind, können in kurzer Zeit und ohne ein Hafenbecken dauerhaft verfüllen zu müssen, beliebig große Plattformen als Ausweichflächen ins Wasser gebaut werden, sofern dadurch keine Schifffahrtswege beeinträchtigt

---

<sup>550</sup> Vgl. ifau - Institut für angewandte Urbanistik 2005.

<sup>551</sup> Siehe Kapitel 7.2.

werden.<sup>552</sup> Mit dieser Option kann ggf. vermieden werden, dass Hafenunternehmen nur angesichts eines vorübergehend hohen Kapazitätsbedarfs an Grundstücken festhalten, die sonst anderweitig genutzt werden könnten.

### (3) Gestaltung

Nicht zuletzt spielt die architektonische Gestaltung der Gebäude eine wichtige Rolle bei der Entwicklung des Stadt-Hafen-Übergangs. Wie bereits bei früheren Hafenrevitalisierungsprojekten gilt es, jeweils den Genius Loci aufzuspüren und in der Planung zu berücksichtigen. Ortsspezifisch und -prägend können unter anderem die vorgefundenen Materialien, Bestandsgebäude als Zeugnisse früherer Nutzungen, die Maßstäblichkeit des Gebauten oder eine bestimmte Formensprache sein. Je markanter das Bestehende ist, desto besser kann es dazu beitragen, eine Identität des Ortes herauszubilden und dadurch eine Austauschbarkeit zu verhindern. Das Vorhandensein erhaltenswerter und identitätsstiftender Bausubstanz ist allerdings wie in Kapitel 5.1 beschrieben eher ein Glücksfall bei den zentrumsferneren Hafenrandgebieten, da diese häufig erst sehr spät in der hochindustrialisierten Phase für Hafenzwecke erschlossen wurden. Insbesondere die unterschiedlichen Reifestadien der einzelnen Grundstücke lassen den Ort zu einem über die Zeit aus Einzelflächen entstandenem Flickenteppich werden, dem oft der Zusammenhalt fehlt, da bislang im Gewerbebau der Häfen kaum städtebauliche Leitlinien verfolgt wurden.

Ein wesentlicher Unterschied zu früheren Waterfrontprojekten besteht darin, dass die gewerblichen Nutzungen des Stadt-Hafen-Übergangs nicht nur ins Blickfeld der Stadt rücken, sondern zum integrierten Bestandteil des Stadtgefüges werden. Dies bringt die Herausforderung mit sich, auch Gewerbenutzungen stadtverträglich und mit einem gestalterischen Mindestanspruch zu entwerfen. Dazu müssen vor allem die betroffenen Betriebe davon überzeugt werden, dass sich langfristig ein messbarer Mehrwert aus einer ambitionierteren Gestaltung der Gewerbebauten ergeben kann.

*"In Gewerbegebieten sind es vor allem auch Unternehmen und ihre Entscheidungsträger, die dafür stehen, dass Maschinen und Produktionsabläufe, Lagerregale und Schreibtische entweder nur eine kostengünstige, klimadichte Hülle*

---

<sup>552</sup> Das Konzept wurde von einem niederländischen Firmenkonsortium entwickelt, die hierfür aus dem Transportgeschäft ausgemusterte 20- bzw. 40-Fuß-Standardcontainer verwenden (siehe [www.containerland.nl](http://www.containerland.nl)).

*übergeworfen bekommen oder ein gestaltetes Bauwerk erhalten, das einen Beitrag zur Aufwertung des öffentlichen Raumes leistet oder dem Image des betreffenden Gebietes einen prägenden Impuls gibt.*<sup>553</sup>

Ein Blick auf gute Beispiele gebauter Vorbilder kann hier mehr Überzeugungsarbeit leisten als die reine Festsetzung von Gestaltungsvorgaben in den Bebauungsplänen.



Quelle: KBNK Architekten, Hamburg

Abbildung 7-6: Gelungenes Beispiel einer Gewerbenutzung: Nutzungshybrid und Werkhalle "Fleet 3"

Die Kultivierung der Bauten kann durch verschiedene Ansätze erfolgen. Ein wichtiger Aspekt ist die Integration des Gebäudes in die Hafen- und Stadtlandschaft durch eine dem Kontext angemessene Baukörpergliederung und Rhythmisierung der Fassade. So können die Proportionen der äußeren Hülle z.B. zur Stadt hin feingliedriger sein als zu den Nachbarnutzungen des Hafens, und auch durch Materialwahl jenseits der Wellblechoptik vieler Industriebauten kann ein Bezug zum städtischen Kontext hergestellt werden.

Auch der Dachlandschaft, die als fünfte Fassade oft in der Planung vernachlässigt wird, sollte hohe Aufmerksamkeit geschenkt werden. Höhenstaffelung und Dachneigung sind auf die Umgebung abzustimmen, immer unter dem Vorbehalt, dass die Funktionalität im Inneren gewahrt bleibt. Außerdem können Begrünungen und eine ggf. sogar öffentliche Begehbarkeit der Dächer als Aussichtspunkt oder Aufenthaltsfläche untersucht werden. Eine derartige Doppelbelegung der Flächen ist gerade vor dem Hintergrund der Flächenknappheit spannend und bietet sich z.B. in niedriger gelegenen Polderbereichen an.

---

<sup>553</sup> Schmidt 2006, S. 47.

Hilfreich ist es zudem, nicht wie oft üblich gänzlich introvertierte Gebäudekomplexe zu planen, sondern gezielt Einblicke in die Arbeitsvorgänge im Inneren zu gewähren, gerade wenn die Art der Arbeit charakteristisch für den Ort ist. Gleichzeitig können die Innenräume so organisiert werden, dass sich gelenkte Blickbezüge zum Außenraum als Fenster zur Stadt respektive zum Hafen ergeben.

Neben der Gestaltung der äußeren Gebäudehülle und der inneren Struktur ist die unmittelbare Umgebung des Gebäudes wichtig für die Einordnung in die Fläche. Die Freiflächen der Grundstücke, ihre Begrenzungen durch Mauern oder Zäune und großflächige Werbeträger prägen den Ort in ähnlicher Weise wie die Gebäude selbst.

#### 7.1.4 Einbettung in gesamtstädtischen Kontext

So wie die einzelnen Gebäude auf ihre Umgebung abgestimmt werden müssen und die Flächen des Areals Teile eines übergreifenden, kohärenten Gesamtrahmens sind, so ist unbedingt auch eine Einbindung in den gesamtstädtischen und regionalen Kontext anzustreben. Diese Verflechtung hat mehrere Dimensionen, die deutlich über die Aufgabe einer rein räumlichen Kontextualisierung hinausgehen.

*"Wenn sich aber der Städtebau diesen Aufgaben [Transformation des Bestehenden] stellt, dann darf er die Stadt nicht als Designobjekt sehen, sondern er muss sie als mehrdimensionalen Möglichkeitsraum begreifen, in dem Städtebau weit mehr als Formgebung ist."<sup>554</sup>*

Eine ganzheitliche Betrachtung schließt neben der physischen Vernetzung mit der Umgebung ein standortübergreifendes Flächenmanagement sowie das Verstehen und Reagieren auf ökonomische, ökologische und soziale Anforderungen des Umfeldes mit ein.

##### (1) Physische Vernetzung mit der Umgebung

Schon in früheren, zentrumsnahen Hafentransformationsgebieten lag eine Herausforderung darin, die Entwicklungsgebiete nicht isoliert vom Stadtkontext zu planen. In den zentrumsferneren Gebieten sind nicht nur die üblichen Barrieren durch Eisenbahntras-

---

<sup>554</sup> Sieverts 2005, S. 62.

sen, den Straßenverkehr oder Hochwasserschutzanlagen zu überwinden. Hinzu kommen die zumindest auf das Stadtzentrum bezogen peripherere Lage und das nur noch teilweise städtische, öffentliche Nutzungsprogramm. Umso wichtiger ist es, eine gute Erschließung des Areals für Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger sowie eine Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr herzustellen, um das Gebiet eng mit dem angrenzenden Stadtteil zu verknüpfen. Hier ist auch die wasserseitige Erreichbarkeit zu prüfen, die vor allem für Besucher, aber auch für den Pendlerverkehr sehr reizvoll sein kann. Neben der reinen Erschließung kann die Vernetzung auch durch weitere räumliche Bezüge verstärkt werden. Dazu zählen Sichtverbindungen aus dem benachbarten Stadtteil auf markante Punkte des Areals oder in umgekehrter Richtung vom Entwicklungsgebiet auf die Silhouette oder Einzelbauwerke der Umgebung. Ebenfalls verbindend können die Verwendung ortstypischer Materialien für Gebäude, die Anknüpfung an bereits vorkommende Gebäudetypologien oder der Einsatz einheitlicher Bodenbeläge und einer wiederkehrenden Stadtmöblierung sein.<sup>555</sup>

#### (2) Städtebauliches Gleichgewicht und standortübergreifendes Flächenmanagement

Wie bereits erläutert wurde, stehen konkurrierende Flächennutzungsansprüche und gleichzeitig anzutreffende Brachflächen nicht im Widerspruch, da eine rein quantitative Flächenbilanz nicht die Eignung der Flächen für eine bestimmte Nutzung berücksichtigt. Unter Abwägung des stadtstrukturellen Nutzens und betrieblicher Anforderungen wie der Notwendigkeit eines Wasseranschlusses muss von Fall zu Fall entschieden werden, in welcher Form frei werdende Grundstücke auf dem Areal neu genutzt werden sollen. Da aufgrund der spezifischen Anforderungen und des absoluten Platzbedarfs nicht alle Flächenansprüche der Hafenwirtschaft und der Stadt gleichermaßen befriedigt werden können, sind teilweise räumliche Kompromisse jenseits der unmittelbaren Standortgrenzen erforderlich. Eine präzise Definition der Flächenanforderungen und eine Erweiterung des Suchradius auf das Stadtgebiet, ggf. sogar auf die Metropolregion erhöhen die Chancen, dass zügig eine geeignete Fläche identifiziert werden kann. Dazu ist es notwendig, unter Ausschaltung der "Bürgermeisterkonkurrenz" ein konsequentes Flächenmonitoring zu betreiben.<sup>556</sup> Bei der Kartierung der Flächenangebote sollte ein Informa-

---

<sup>555</sup> Zur Stadtmöblierung zählen z.B. Wartehallen, Straßenbeleuchtung, öffentliche Sanitäranlagen Stadtinformationsanlagen, Kioske und touristische Wegeleitsysteme.

<sup>556</sup> Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 1995a, S. 101.

tionsraster erstellt werden, welches detailliertere Angaben als nur Standort und Größe beinhaltet.<sup>557</sup>

Zur Lösung der Flächenproblematik kann es zudem notwendig sein, auch über ablauforganisatorische Änderungen nachzudenken. Als Beispiel kann hier die Überlegung angeführt werden, zur Entlastung der überproportional nachgefragten Flächen direkt an der Kaikante eine räumliche Trennung von Umschlag und Lagerung in Betracht zu ziehen. Durch die Errichtung sogenannter Hinterlandterminals können so ein Teil der flächenintensiven Lagerplätze und ggf. auch einige der dem Umschlag vor- und nachgelagerten Dienstleistungen von den Uferbereichen verlagert werden.<sup>558</sup> Die Anbindung wird über den Schienenverkehr oder über innovative Formen des automatisierten Güterverkehrs geschaffen. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass eine grundsätzliche räumliche Trennung von Umschlag und Logistik nicht realistisch ist, da sich der sehr kapitalintensive Umschlag nur im Verbund mit den vor- und nachgelagerten Prozessschritten finanziell rechnet.<sup>559</sup>

Ein weiterer Aspekt bei der Flächenaufteilung und der anschließenden Bebauung ist die zeitliche Koordination der insgesamt im Stadtgebiet geplanten Entwicklungsmaßnahmen. Neben der zeitlichen Staffelung kann die Konkurrenz zwischen unterschiedlichen Merkmalen auch durch bewusste Planung von Differenzierungsmerkmalen reduziert werden. Dies können z.B. unterschiedliche Körnungen, also groß- vs. kleinmaßstäbliche Flächenzuschnitte, oder unterschiedliche funktionale Schwerpunkte sein. So lässt sich ein städtebaulicher Gleichgewichtszustand erzeugen, während bei isolierter Betrachtung des Standortes Doppelungen oder Überangebote entstehen können, die sich dann in der Vermarktung als problematisch erweisen.<sup>560</sup>

### (3) Auseinandersetzung mit dem Vorhandenen

Durch das Bemühen, die öffentlichen und privaten Interessen zu vereinen sowie die Wünsche der bereits ansässigen Unternehmen und neuer Investoren von außen bei der

---

<sup>557</sup> Vgl. Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft (DSSW) (Hg.) 1998, S. 8–10 ; vgl. auch BMVBS und BBR 2006 , S. 10.

<sup>558</sup> Vgl. Ilmer 2005.

<sup>559</sup> Interview Hafenentwicklung (H108).

<sup>560</sup> Vgl. de Ruiter 2005, S. 56 f.

Flächenvergabe zu berücksichtigen, dürfen die Problemlagen der Standortumgebung nicht aus den Augen verloren werden.

*"Angemessen im Kontext arbeiten zu können setzt voraus, dass man den Kontext angemessen verstehen kann, und zwar im Sinne einer Hermeneutik des Verstehens, das mehr bedeutet als eine quantitative Analyse."<sup>561</sup>*

Kontextualisierung bedeutet hier die gleichzeitige Berücksichtigung neuer Impulse von außen und Wahrung einer gewissen Kontinuität des bereits Bestehenden.

Durch den Blick nach außen werden übergreifende Themen sichtbar, die im Standortwettbewerb der Metropolen von Bedeutung sind. Bildung und eine leistungsstarke Wissensinfrastruktur, attraktive Wohn- und Arbeitsmodelle für unterschiedliche Lebensstile sowie Kultur- und Freizeitangebote für sämtliche Bevölkerungsschichten sind nur einige der Herausforderungen, denen man sich im Rahmen der Stadtentwicklung stellen muss. Die Grenzen zwischen materiellen und immateriellen Maßnahmen sind dabei fließend. So kann das Querschnittsthema Bildung abstrakt behandelt werden als Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Stadtentwicklung oder aber in Form einer neuen Qualifizierungseinrichtung sichtbar und anfassbar gemacht werden.

Der Blick nach innen lässt kulturelle Handlungsmuster erkennen, die bei Nichtbeachtung zu Konflikten führen können. Insbesondere dort, wo die lokale Bevölkerung bereits vielfach die Lasten des Hafens zu tragen hatte durch ein hohes Güterverkehrsaufkommen, eine starke Lärmbelästigung und Luftverschmutzung sowie hermetisch abgetrennte Uferzugänge, müssen die Akzeptanz für den Hafen und das Vertrauen in die Politik erst wiederhergestellt werden. Die Wichtigkeit einer möglichst breiten Unterstützung für das Entwicklungsvorhaben sollte nicht unterschätzt werden.<sup>562</sup> Oftmals können bereits kleinere Signale ohne großen Investitionsaufwand sehr wirkungsvoll sein. Dies kann eine neue Radwegeverbindung ans Ufer sein, ein zusätzlicher Bootsanleger oder einfach der Erhalt bestimmter Nischen, die nicht von vorneherein durch eine neue Planung überformt werden.

---

<sup>561</sup> Sieverts 2005, S. 64; vgl. auch von Seggern 2003.

<sup>562</sup> Siehe auch Kapitel 7.2.2.

Bei allen Ansätzen und Ideen darf jedoch keine falsche Erwartungshaltung entstehen. Es sind sicher Grenzen gesetzt, welchen Beitrag die Übergangsbereiche zwischen Stadt und Hafen für die gesamtstädtische Entwicklung leisten können. Gemessen an der Situation, die heute in vielen Hafenrandgebieten anzutreffen ist, kann jedoch schon ein verbessertes gegenseitiges Verständnis für die Position des jeweils Anderen als ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu einer verträglichen Nachbarschaft von Stadt und Hafen angesehen werden. Das Zusammenspiel der Akteure wird im Folgenden näher untersucht.

## **7.2 Integrierte Planung und sensibler Umgang mit der lokalen Realität**

Alle inhaltlichen Überlegungen, wie mit dem Übergangsbereich zwischen Stadt und Hafen umgegangen werden sollte, können nur unter der Voraussetzung einer integrierten Planung der betroffenen Räume durch die Stadt- und Hafenakteure erfolgreich umgesetzt werden. Diese muss die öffentlichen und privaten Interessen auf der Seite der Stadt und des Hafens koordinieren und zudem die ortsnahe Bevölkerung hinreichend einbeziehen. Das Zusammenspiel der verschiedenen Akteursgruppen ereignet sich parallel auf mehreren Ebenen. Dazu gehören oftmals eine eigens gegründete Entwicklungsgesellschaft, organisationsübergreifende Kommunikations- und Entscheidungswege sowie Beteiligungsstrukturen. Die Frage, welche Organisationsform am besten geeignet ist, kann im Rahmen der Arbeit nicht abschließend geklärt werden. Es lassen sich jedoch einige Erfolgsfaktoren für ein kooperatives Zusammenwirken der von der Planung betroffenen Akteure beschreiben.

### **7.2.1 Entwicklungsträgerschaft und Zusammenwirken der Akteure**

Die physische Separierung von Stadt und Hafen, global agierende Hafenakteure mit dadurch geringer werdender Bindung an einen einzelnen Hafen und die fortschreitende Privatisierung von Hafenverwaltungen zulasten einer unmittelbaren politischen Kontrolle durch die Stadt sind Einflussgrößen, die zu einem Auseinanderdriften von Häfen und ihrem städtischen Umfeld geführt haben. Gleichzeitig entstehen bei dem Versuch, einen durchlässigen Stadt-Hafen-Übergang zu gestalten, neue Berührungspunkte und ein gegenseitiges Abhängigkeitsverhältnis beider Seiten. Aufgrund der unterschiedlichen Interessenlagen von Stadtplanern und Hafenwirtschaft vor allem bei der Flächenvergabe

ist es kaum realistisch, in allen konkreten Einzelfällen einen Konsens anzustreben. Im Gegenteil: Die Suche nach dem kleinsten gemeinsamen Nenner würde vermutlich zu einem wenig weitreichenden Ergebnis führen. Dennoch ist zu einem frühen Zeitpunkt die Abstimmung einer gemeinsamen langfristigen Zielsetzung notwendig. Diese sollte so liberal und flexibel sein, dass sie von einer breiten Basis getragen werden kann und zudem auch robust gegenüber einem Wechsel der politischen Mehrheiten ist.

Als interessantes Anschauungsbeispiel ist die Entwicklungsgesellschaft für das Stadshavensgebiet in Rotterdam zu nennen. Die Anfang 2004 von der Gemeinde Rotterdam und der zeitgleich privatisierten Port Authority als zwei gleichberechtigte Gesellschafter gegründete Gesellschaft sollte die organisatorische Grundlage für eine enge Zusammenarbeit ohne Kommunikationsbarrieren und unkoordinierte Entwicklungen bilden.<sup>563</sup> Nach dreijähriger Tätigkeit wurde die Gesellschaft wieder aufgelöst, weil man zu dem Schluss gekommen war, dass nach Aufteilung des Areals in unterschiedliche, entweder durch Stadt- oder Hafennutzungen dominierte Zonen eine Weiterbearbeitung innerhalb des jeweiligen Zuständigkeitsbereiches effizienter ist.<sup>564</sup> Gleichwohl wird eine Kooperation von Stadtentwicklung und Hafenwirtschaft weiterhin als wichtiger Erfolgsfaktor angesehen. Zur Bearbeitung übergreifender Themen, einer einheitlichen Darstellung nach außen und zur Wahrung des Projektstatus als nationales Schlüsselprojekt, um staatliche Fördergelder zu akquirieren, wurde als Ersatz für die gemeinsame Entwicklungsgesellschaft ein CityPorts Projektbüro gegründet. Das 2005 im gemeinsamen Entwicklungsplan formulierte Leitziel behält unabhängig von der Existenz einer eigenen Entwicklungsgesellschaft seine Gültigkeit und besitzt Vorbildcharakter für weitere Projekte:

*"... to direct and realize the transformation of the CityPorts area into a sustainable combination of port functions, city functions and living functions" und "to in-*

---

<sup>563</sup> Rotterdam CityPorts Development Corporation (RCDC) bzw. Ontwikkelingsmaatschappij Stadshavens Rotterdam.

<sup>564</sup> Vgl. Port of Rotterdam Authority 2006: Das Gebiet teilt sich grob in vier Teilbereiche.

Die Entwicklung der Bereiche Waalhaven/Eemhaven (Umschlaganlagen für den Binnen- und Küstenverkehr, hafengebundene Dienstleistungen und Büros) sowie des RDM-Gebietes/Heijshaven ("Research, Design and Manufacturing" und Binnenschiff-Liegeplätze) obliegt fortan der Port Authority.

Die Gemeinde Rotterdam ist für die Bereiche Merwehaven/Vierhaven (heute überwiegend Nutzung für Fruchtschlag und -verarbeitung, allmähliche Umnutzung ab 2020/2030) und Rijnhaven/Maashaven (allmähliche Transformation in gemischt genutztes, städtisches Gebiet mit bis zu 5.000 Wohnungen) zuständig.

*terrelate the actors, not only port and city, but also private companies, knowledge institutes and inhabitants*<sup>565</sup>

Die Zielsetzung enthält neben der inhaltlichen Forderung nach einer Nachbarschaft von Hafen- und Stadtfunktionen den Hinweis, dass ein interdisziplinärer Austausch zwischen den handelnden öffentlichen Institutionen, der Privatwirtschaft, der Wissenschaft und der Bevölkerung unverzichtbar ist.

Der erste Schritt bei einem neuen Entwicklungsvorhaben besteht darin, entsprechende *Strukturen* festzulegen, die diesen Austausch ermöglichen. Die Gründung einer kommunalen Entwicklungsgesellschaft hat den Vorteil, dass eine enge Anbindung an die Stadt erreicht und dennoch frei von der Behördenstruktur nach außen agiert werden kann. Dazu kann durchaus Personal aus den bestehenden öffentlichen Einrichtungen abgestellt werden, um den Aufbau zusätzlicher großer Verwaltungsstrukturen zu vermeiden. Allerdings ist es unbedingt notwendig, dass sowohl die Hafen- als auch die Stadtseite gleichberechtigt repräsentiert sind. Für die Leitung sollte jemand eingesetzt werden, der möglichst neutral die Interessen der Stadtentwicklung und des Hafens vertreten kann.<sup>566</sup>

Ein Aufsichtsrat mit Vertretern der verschiedenen kommunalen Ressorts und ein mit Sachverständigen aus Praxis und Wissenschaft zusammengesetzter Beirat können Kontroll- und Beratungsfunktionen übernehmen. Dies ist insbesondere für die Einbettung des Projektes in den gesamtstädtischen Kontext erforderlich. Im weiteren Verlauf der Entwicklung, nachdem die grundsätzliche Entwicklungsstrategie festgelegt wurde, kann über die Aufnahme zusätzlicher privater Investoren als Gesellschafter nachgedacht werden. Durch derartige öffentlich-private Partnerschaften werden die Risiken reduziert bzw. auf mehrere Schultern verteilt.

Internationale Konferenzen und regelmäßig zusammentreffende Expertenforen, Planungsworkshops und Wettbewerbe sind weitere Elemente zur Vernetzung der verschiedenen Akteure und Erarbeitung von Lösungen für den Stadt-Hafen-Übergang.<sup>567</sup> Daneben werden durch Vorträge und Podiumsdiskussionen sowie jegliche Form von

---

<sup>565</sup> Aus dem Mission Statement der RCDC, zitiert nach van Gils und Daamen 2006, S. 6.

<sup>566</sup> Vgl. Alemany und Converti 2006, S. 3; vgl. auch Millspaugh 2001, S. 81 f.

<sup>567</sup> Auf die Beteiligung der lokalen Bevölkerung wird im Kapitel 7.2.2 gesondert eingegangen.

Veröffentlichungen, z.B. in der Presse oder in der grauen Literatur<sup>568</sup>, Informationen über Prozess und Inhalt des Entwicklungsvorhabens transportiert.

Aber die Fülle der verschiedenen Maßnahmen und die Anzahl der involvierten Akteure allein sind noch kein Garant für ein funktionierendes Akteursnetzwerk. Ebenso wichtig wie die Definition klarer Strukturen der Zusammenarbeit ist im zweiten Schritt die Sicherstellung hoher *Qualität* der jeweiligen Beziehungen.

Wichtig ist z.B., für die interne und externe Kommunikation einen genauen Kommunikationsplan einzuhalten. Sowohl die zeitliche Staffelung als auch die jeweilige Informationstiefe müssen gründlich geplant werden. Konflikte können entstehen, wenn bestimmte, zwischen den Stadt- und Hafenvertretern unabgestimmte Planungsstände plötzlich durch die Presse bekannt werden. Ebenso können allzu konkrete Plandarstellungen und Visualisierungen den Eindruck erwecken, es handle sich bereits um einen fertigen Entwurf. Hier muss insbesondere in den frühen Planungsstadien der Spagat zwischen anschaulicher, konkreter Illustration einerseits und Anpassungsfähigkeit der Planung andererseits gelingen. Schließlich sollte eine Planung, die bereits unumstößlich ist, in der Öffentlichkeit nicht als weiterhin flexibel gestaltbar dargestellt werden.

Für die einzelnen Akteure muss zudem festgelegt werden, wie hoch der Grad der Einbindung ist. Dieser kann von reiner Information über Anhörung und aktive Teilnahme an der Erarbeitung von Lösungsvorschlägen bis hin zu Mitbestimmung bei wichtigen Entscheidungen reichen. Es gibt keine pauschale Antwort auf die Frage, welches Kräfteverhältnis und welche Intensität beim Austausch zwischen den Akteuren optimal sind. Das richtige Maß ist dann erreicht, wenn zwei Grundvoraussetzungen erfüllt sind:

Zum einen muss durch die Informationsflüsse und Interaktionen der Akteure eine ausreichende *Transparenz* über die Hintergründe, Interessen, Ziele und Planungsstände der Stadtentwicklung und der Hafenwirtschaft hergestellt werden. Dadurch werden ein gegenseitiges Verständnis und eine Akzeptanz für die Position des Gegenübers erzeugt.

Die Stadtplaner müssen sich in die Welt der Hafenwirtschaft hineinversetzen und verstehen, wie die Transport- und Wertschöpfungsketten im Hafen funktionieren. Dazu gehören Informationen zum Güteraufkommen und der damit verbundene Bedarf an Flächen

---

<sup>568</sup> Unter grauer Literatur werden die Publikationen verstanden, die nicht im Buchhandel erscheinen.

und Infrastruktur sowie ein Grundwissen über die wichtigsten Prozessabläufe, die die Abhängigkeiten der einzelnen Funktionsbereiche untereinander erklären.<sup>569</sup>

Gleichzeitig ist ein Umdenken auf der Hafenseite erforderlich. Neben den Hauptaufgaben, eine optimale Gestaltung der Betriebsabläufe inkl. einer schnellen Anbindung an die überregionalen Verkehrsnetze und eine klare Kundenorientierung zu erreichen, muss der Hafen auch eine gesamtstädtische Verantwortung übernehmen. In vielen großen Wirtschaftsunternehmen ist Corporate Social Responsibility (CSR) zu einem festen Bestandteil der Unternehmenskultur geworden.<sup>570</sup> Auch die Port of Rotterdam Authority hat dieses Thema in ihrem Businessplan verankert und bekennt sich zu einer nachhaltigen Hafenentwicklung, zu mehr Transparenz im Hafen und zu einem deutlichen Beitrag zum Gemeinwesen. Dieser Beitrag schließt neben Engagements in den Bereichen Bildung, Kultur und Freizeit auch den Ausbau der Stadt-Hafen-Beziehungen und die räumlich-bauliche Gestaltung des Hafenrandes mit ein.<sup>571</sup> Häufig wird übersehen, dass nicht nur die Stadt die Hafenunternehmen braucht, sondern auch umgekehrt die Unternehmen die Stadt. So sind z.B. für die Gewinnung von Mitarbeitern ein attraktives Lebensumfeld, ein ausreichendes Wohnraumangebot und schnelle Verkehrsanbindungen notwendig. Damit sich zudem an der unmittelbaren Schnittstelle zwischen Stadt und Hafen, die maßgeblich durch den Einfluss der ansässigen Unternehmen geprägt ist, ein Sinn für Baukultur durchsetzen kann, muss die Überzeugung reifen, dass eine qualitätvolle Gestaltung durchaus Mehrwert bringen kann. Diese kann sich z.B. in höheren Mieten, zufriedeneren Mitarbeitern oder der Demonstration der Leistungskraft des Unternehmens nach außen ausdrücken. Anstelle von starren Festsetzungen in den Bebauungsplänen, die abschreckend auf Investoren wirken können, ist hier Beratungsarbeit und Illustration anhand positiver gebauter Beispiele zielführend.<sup>572</sup>

Zum anderen müssen *klare Zuständigkeiten* festgelegt werden, um unkoordinierte Entwicklungen zu vermeiden sowie stabile Meinungsbildungs- und Entscheidungsprozesse zu ermöglichen. Dies kann gerade an den Übergangsbereichen zwischen Stadt

---

<sup>569</sup> Z.B. Lage bestimmter Nutzungen zueinander, notwendige Wasseranschlüsse.

<sup>570</sup> Vgl. Kommission der Europäischen Gemeinschaften 2001, S. 7: Corporate Social Responsibility bezeichnet "ein Konzept, das den Unternehmen als Grundlage dient, auf freiwilliger Basis soziale Belange und Umweltbelange in ihre Unternehmenstätigkeit und in die Wechselbeziehungen mit den Stakeholdern zu integrieren."

<sup>571</sup> Vgl. Port of Rotterdam 2007, S. 8–14.

<sup>572</sup> Vgl. Europäisches Haus der Stadtkultur e.V. (Hg.) 2006, S. 40–49.

und Hafen problematisch sein, die nicht mehr eindeutig der einen oder der anderen Seite zuzuordnen sind. Da sich wie in Kapitel 5.2 erwähnt auf der Stadt- und auf der Hafenseite viele hierarchisch nicht eindeutig klassifizierbare Akteursgruppen gegenüberstehen, muss eine Vermittlerfunktion geschaffen werden. Diese Rolle fällt am ehesten dem Leiter der Entwicklungsgesellschaft zu, sofern dieser gleichermaßen, wie oben gefordert, die Stadtplaner und die Hafenwirtschaft repräsentiert. Nur so kann sichergestellt werden, dass für den Stadt-Hafen-Übergang an einer *gemeinsamen* Planung gearbeitet wird. Nach Festlegung der Zielsetzung und Ausformulierung einer langfristigen Strategie zu Beginn eines Entwicklungsvorhabens erhöht sich im Zeitverlauf die Gefahr von Konflikten, weil erst bei der detaillierten Planung von Einzelbereichen widerstreitende Interessen und Begehrlichkeiten zutage treten. Wenn in besonders konfliktträchtigen Entscheidungspunkten absehbar ist, dass eine Einigung im Rahmen der festgelegten Strukturen nicht erzielt werden kann, bietet sich ein unabhängiges Mediationsverfahren an. In diesem Verfahren wird ein drohender oder bereits vorhandener Konflikt zunächst frühzeitig aus den verschiedenen Perspektiven beleuchtet und transparent gemacht. Wenn die gegenläufigen Positionen herausgearbeitet worden sind, versuchen die Konfliktparteien durch einen unabhängigen Moderator und eine Bewertung der Optionen eine Schlichtung herbeizuführen. Das Vorgehen zeichnet sich durch eine erhöhte Effizienz gegenüber einem rein behördlichen Verfahren aus, welches häufig für langwierige Prozessverzögerungen sorgt. Zudem ist es im Gegensatz zu einem Gerichtsverfahren stets zukunftsgerichtet und somit besonders lösungsorientiert.

### **7.2.2 Berücksichtigung lokaler Interessen**

Ebenso wichtig wie das Zusammenspiel der verschiedenen Vertreter aus der Stadtentwicklung und Hafenwirtschaft ist die Einbeziehung der betroffenen Bürger in den Planungs- und Entwicklungsprozess. Eine gegenüber der Bevölkerung offene, dialogische Stadtplanungskultur ist aus mehreren Gründen notwendig: Durch die angestrebte Durchlässigkeit des Stadt-Hafen-Übergangs und die räumliche Nähe zu angrenzenden Stadtteilen ist die dort ansässige Wohnbevölkerung unmittelbar von den Auswirkungen der Planungen betroffen. Dies kann Sorgen und Bedürfnisse, gleichzeitig aber auch kreative Ideen erzeugen, die es rechtzeitig zu erkennen und zu adressieren gilt. Außerdem besteht bei einer Planung von außen über die Köpfe der Bürger hinweg die Gefahr, das bereits vor Ort Bestehende und durch die lokale Bevölkerung Repräsentierte zu überse-

hen. Mögliche Folgen sind ein vollständiger Bruch und die Aufgabe jeglicher Kontinuität in der Entwicklung. Fehlen überdies die Akzeptanz und eine breite Unterstützung für das Projekt, können Widerstände der oftmals sehr engagierten, selbstbewussten Bürgerinitiativen deutliche Prozessverzögerungen und Konflikte hervorrufen. Eine frühzeitige, umfassende Einbindung trägt hingegen dazu bei, dass sich die Bevölkerung ernst genommen fühlt und sich stärker mit dem Projekt identifiziert.

*"It is important that the plans, and the timetable, have a consensus of support from the community at large. The local population needs to be sold on a concept before it will be embraced by out-of-town developers and investors, and the best way to obtain a sustained community consensus is by making the citizens feel they 'own' the project, and the developer is simply the instrument of the public will."<sup>573</sup>*

Bevor es jedoch um die konkreten Planungen für das Areal geht, sollte versucht werden, der lokalen Bevölkerung durch eine intensivierete Öffentlichkeitsarbeit den Hafen in seinen verschiedenen Facetten näher zu bringen. Ein verbessertes Image des Hafens als sauberer, sicherer, vielseitiger und wirtschaftlich wichtiger Standortfaktor ist eine wichtige Voraussetzung für eine konstruktive Auseinandersetzung mit dem Übergang zwischen Stadt und Hafen, an dem zwei bislang einander fremde Welten aufeinander stoßen.<sup>574</sup> Im besten Fall führt die Einbeziehung der Bevölkerung nicht nur zu einer Entschärfung zäher und langwieriger Auseinandersetzungen durch ein verbessertes Verständnis für die Interessen des Hafens, sondern im positiven Sinn zu einer Mobilisierung und einem aktiven Mitwirken. Zur Teilnahme an den Planungsprozessen der Stadt gibt es zahlreiche formelle und informelle Beteiligungsformen, auf die nachfolgend kurz eingegangen werden soll. Beide Arten, die gesetzlich vorgeschriebenen und die freiwilligen lassen sich in eine Reihe von Teilinstrumenten aufgliedern.<sup>575</sup>

#### (1) Formelle Beteiligungsinstrumente

Die Öffentlichkeitsbeteiligung an der Bauleitplanung wird im § 3 BauGB geregelt, das eine zweistufige Einbindung vorschreibt: In der ersten Stufe ist die Öffentlichkeit "möglichst frühzeitig über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung, sich wesentlich

---

<sup>573</sup> Millspaugh 2001, S. 82.

<sup>574</sup> Vgl. Association Internationale Villes et Ports 2005a, S. 2 f.

<sup>575</sup> Vgl. Goßner 2005, S. 46–58.

unterscheidende Lösungen, die für die Neugestaltung oder Entwicklung eines Gebietes in Betracht kommen, und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung öffentlich zu unterrichten; ihr ist Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung zu geben." Hierfür bieten sich verschiedene Formate öffentlicher Informationsveranstaltungen wie z.B. Bürgerversammlungen an, in denen die Entwürfe in einem Zwischenstand vorgestellt werden. Im Anschluss werden die Pläne in der zweiten Stufe für vier Wochen öffentlich ausgelegt, um der Bevölkerung Gelegenheit für Stellungnahmen und Einwände zu geben. Diese werden dann im weiteren Verlauf der Bauleitplanung als Abwägungsmaterial verwendet, um die planerischen Entscheidungen herbeizuführen. Durch die Anhörung der Bürger werden gleichermaßen Bedenken und Widerstände sowie Potenziale für eine spätere Mitwirkung transparent. Weitere formal verankerte Instrumente der Öffentlichkeitsbeteiligung sind Bürgerbeauftragte, Beiräte und Ausschüsse, die als Vermittler zwischen Verwaltung und Öffentlichkeit auftreten und ihr orts- oder fachspezifisches Wissen beitragen. Auf eine Vorstellung der sonstigen Formen wie Bürgeranträge und Petitionen, Bürgerbegehren und -entscheide wird hier aus Platzgründen verzichtet.

Insgesamt eignen sich die formellen Beteiligungsinstrumente nur bedingt, um einen Stadtentwicklungsdiskurs und eine weiter reichende Einflussnahme durch die Bevölkerung zu initiieren. In der Praxis zeigt sich, dass die einzelnen Phasen der Öffentlichkeitsbeteiligung oft entsprechend der gesetzlichen Mindestanforderungen durchgeführt werden und wenig Spielraum für einen kreativen Dialog bieten. Ein Grund hierfür liegt in der für bestimmte Bevölkerungsgruppen großen Hemmschwelle, die Planaushänge in den Amtsräumen der Verwaltung aufzusuchen oder sich im Rahmen der Anhörungen zu Wort zu melden.<sup>576</sup> Eine Ausweitung der Partizipation durch Nutzung der informellen Verfahren ist daher empfehlenswert.

## (2) Informelle Beteiligungsinstrumente

Da auch hier eine Aufführung sämtlicher möglicher Beteiligungsformen den Rahmen sprengen würde, werden nur Beispiele herausgegriffen. An erster Stelle ist die aus den USA stammende sogenannte Zukunftskonferenz zu nennen, die sich in der Regel über zwei bis drei Tage, manchmal deutlich länger erstreckt und von einer großen, heterogenen Gruppe mit bis zu 100 Teilnehmern besucht wird. Diese teilen sich themenbezogen

---

<sup>576</sup> Vgl. Goßner 2005, S. 64–66; vgl. auch Bischoff, Selle und Sinning 2001.

auf verschiedene Arbeitskreise auf und entwickeln entlang eines strukturierten Ablaufs eine langfristige Vision und konkrete Maßnahmen bzw. Projekte zur Umsetzung. Die einzelnen Phasen sind zunächst ein Rückblick auf das Vergangene, eine Beschreibung der aktuellen Situation inkl. externer Einflüsse, die Ableitung einer Vision, die Herausarbeitung von Gemeinsamkeiten und schließlich die Formulierung möglichst konkreter Maßnahmen.<sup>577</sup> Im Unterschied zu dem zuvor beschriebenen Verfahren der Mediation, an dem neben den Stadt- und Hafenvetretern auch Bürger beteiligt werden können, dient die Zukunftskonferenz nicht so sehr der aktuellen Konfliktbewältigung, sondern der Einigung auf gemeinsame längerfristige Ziele. Ein weiteres, ähnliches Verfahren ist die sogenannte Zukunfts- oder Planungswerkstatt, über die die Bürger ebenfalls aktiviert werden sollen, kreative Lösungsansätze für Konfliktthemen zu erarbeiten. Hierzu ist eine intensive Begleitung durch geschulte Moderatoren erforderlich.<sup>578</sup>

Die Durchführung der verschiedenen Beteiligungsverfahren – neben den genannten z.B. auch Runde Tische, Foren und Workshops – kann an wechselnden Orten stattfinden, die in direktem Bezug zum Planungsgebiet stehen. Alternativ gibt es auch die sogenannte E-Partizipation als internetgestütztes Verfahren, und es besteht die Möglichkeit, eine Stadtwerkstatt als feste Anlaufstelle für interessierte Bürger einzurichten.<sup>579</sup>

Der geringe Grad der Institutionalisierung bietet im Vergleich zu den formellen Instrumenten größere Freiräume für einen Diskurs zwischen den Bürgern, der Politik und den weiteren Akteursgruppen. Es bleibt jedoch das Problem bestehen, dass keine Verbindlichkeit gegeben ist, die eine Berücksichtigung der vorgebrachten Bedenken und Umsetzung der formulierten Ideen garantiert. Wenn offensichtlich wird, dass die Lösungsvorschläge ohne Auswirkungen bleiben, kann eine anfänglich erzeugte Aufbruchstimmung schnell wieder einer Ernüchterung weichen und das Vertrauen in derartige Verfahren schmälern.

Unabhängig von den gewählten Verfahren der Beteiligung ist eine größtmögliche Offenheit im Umgang miteinander vonnöten. Nur wenn Widersprüche angesichts gegenläufiger Interessen explizit genannt werden, anstatt sie in allzu optimistischen und generischen Aussagen zu verschleiern, besteht überhaupt die Chance auf kreative

---

<sup>577</sup> Vgl. Weisbord und Janoff 2001.

<sup>578</sup> Vgl. Bischoff, Selle, und Sinning 2001, S. 63.

<sup>579</sup> Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2005b.

Lösungsansätze. Dies kann nicht in jedem Einzelfall gelingen und es muss allen Beteiligten klar sein, dass es auch Grenzen der partizipativen Planung gibt. Eine basisdemokratische Entscheidung aller Problempunkte und der Anspruch, stets einen einvernehmlichen Konsens zu erzielen, würden zu einem Stillstand der Entwicklung führen. Wenn jedoch durch umfassende und zeitgerechte Information und Transparenz zumindest ein besseres Verständnis darüber erreicht werden kann, dass und warum bestimmte Entwicklungen nicht umkehr- bzw. abwendbar sind, ist dies bereits als großer Fortschritt zu sehen.

### **7.3 Transformationsprozesse unter dem Vorzeichen zunehmender Unbestimmtheit**

Die Lage, Größe und die sehr heterogene Struktur der Planungsgebiete am zentrumsferneren Stadt-Hafen-Übergang führen zu Planungs- und Umsetzungszeiträumen von mehreren Jahrzehnten.<sup>580</sup> Ein Fertigstellungszeitpunkt lässt sich selbst nach Bearbeitung aller zur Disposition stehenden Teilgrundstücke nicht definieren. Es ist eher von einem kontinuierlichen Entwicklungsprozess auszugehen, dessen Dynamik sich im Laufe der Zeit zwar verändern mag, der jedoch nie zum Stillstand kommt. Das hieraus resultierende hohe Maß an Unbestimmtheit sowie das beschriebene Spannungsverhältnis der Stadt- und Hafenakteure schlagen sich in neuen Anforderungen an den Planungsprozess nieder: Der Entwicklungsverlauf erfordert mehr als zuvor das Denken in unterschiedlichen Zeithorizonten, die herkömmlichen Planungsinstrumente müssen erweitert bzw. angepasst werden, und es muss besonderes Augenmerk auf die begleitende Kommunikation und die Dramaturgie in der Vermarktung gelegt werden.

#### **7.3.1 Entwicklungsverlauf und -dauer**

Während es in den bislang realisierten städtischen Umnutzungsprojekten ehemaliger Hafensareale noch möglich war, zumindest idealtypisch klar abgrenzbarer Phasen der Entwicklung auszumachen,<sup>581</sup> lässt sich die Transformation des zentrumsfernen Stadt-

---

<sup>580</sup> Vgl. Warsewa 2004, S. 15 ff.

<sup>581</sup> Vgl. Kapitel 4.2.4: Hafennutzung – Brachfallen – Transformation – Städtische Nutzung.

Hafen-Übergangs nicht mehr als geradliniger Prozess beschreiben. Anstelle des Endproduktes steht der Vorgang des Umbaus im Mittelpunkt, der in mehreren miteinander verwobenen, "unebenen Bahnen" verläuft und über einen langen Zeitraum aktiv gestaltet und angepasst werden muss.<sup>582</sup>

#### (1) Der Stadt-Hafen-Übergang als rhizomorpher Stadtraum

Zur Veranschaulichung dieser Auffassung soll der Begriff des Rhizoms<sup>583</sup> dienen, der als Denkmodell in der Philosophie von Gilles Deleuze und Félix Guattari Verwendung findet und auf den Stadt-Hafen-Übergang übertragbar scheint.<sup>584</sup>

*"Im Gegensatz zu baumartigen, hierarchisch organisierten Strukturen, sind Rhizome wild-wuchernde Wurzelsysteme, die nicht einer direkt nachvollziehbaren Ordnung folgen. Während der Baum für die im linearen Denken verankerte Logik steht, wird mit dem Rhizom ein neuer Typus pluralistischer Beziehungen angesprochen – ein Denken in mehreren Dimensionen, in 'allen Dimensionen, über die man verfügt'.<sup>585</sup>*

Zur näheren Charakterisierung eines Rhizoms nennen Deleuze und Guattari unterschiedliche Prinzipien, die nachfolgend kurz vorgestellt und auf ihre Bedeutung für den Stadt-Hafen-Übergang untersucht werden. 1. und 2. – Konnexion und Heterogenität: Nicht statisch und eindeutig, sondern in immer wieder neuen Konstellationen verbindet sich jeder Punkt eines Rhizoms mit jedem anderen. Ohne eine starre Ordnungsstruktur ergeben sich aus dem Zusammentreffen der einzelnen Systeme fortlaufend neue Beziehungen. Im Hinblick auf den Stadt-Hafen-Übergang können dies physische Systeme wie unterschiedliche Verkehrsnetze oder Gebäudetypologien auf der Stadt- und auf der Hafenseite sein, oder aber unsichtbare Systeme wie unterschiedliche Handlungsmuster der einzelnen Akteursgruppen. 3. – Prinzip der Vielheit: Die einzelnen Prozesse sind so zahlreich, dass sie nicht mehr zentral gesteuert werden können und zu einem fragmentierten Gefüge werden. Betrachtet man die Entwicklung der einzelnen, sehr heterogenen Flächen innerhalb eines Umbaugebietes, wird nicht nur die Vielzahl, sondern auch die Gleichzeitigkeit einzelner Prozessschritte der Planung und der Umsetzung deutlich.

---

<sup>582</sup> Vgl. Tölle 2005, S. 26.

<sup>583</sup> Aus dem Griechischen von *rhizoma* abgeleitet = das Eingewurzelte.

<sup>584</sup> Vgl. Deleuze und Guattari 1977; vgl. auch Alexander 1965.

<sup>585</sup> Angéilil 2002, S. 4 f.

Während z.B. die Nutzung eines Teilbereiches gerade durch neue Ansiedlungen oder Umbauten intensiviert wird, liegen andere Flächen brach und lassen sich zumindest kurzfristig nicht stimmig in ein Gesamtbild integrieren. 4. – Asignifikanter Bruch: Entsprechend der Prinzipien eines Rhizoms führt ein Durchbrechen des Geflechts dazu, dass sich das System selbständig neue Verbindungen sucht und an anderer Stelle weiter wächst. Aus diesem Grund müssen Diskontinuitäten und Brüche im Stadtgewebe wie untergenutzte oder brachliegende Flächen nicht um jeden Preis und so schnell wie möglich behoben werden. Die Heterogenität des Systems, das Nebeneinander von Intensitätszonen und Zwischenräumen, stimuliert eine ständige Mutation. 5. und 6. – Kartographie und Decalcomanie: In diesem Zusammenhang werden die Begriffe Kartographie und Kopie als alternative Mittel der Informationsübertragung einander gegenübergestellt. Während die Kopie versucht, das Bestehende ohne Abweichung zu reproduzieren, ist die Karte als offene Struktur dazu geeignet, das Vorhandene zu interpretieren und somit weiterzuentwickeln. Mit Hilfe der Karten können verschiedene Charakteristika des Areals – z.B. entlang räumlicher, funktionaler, sozialer oder kultureller Fragestellungen – dargestellt werden. Da die einzelnen Aspekte miteinander verwoben sind, entsteht erst durch die Überlagerung der Schichten ein Gesamtbild, welches sich immer wieder verändert.

Mittels der Einteilung in gekerbte und glatte Räume, die Deleuze und Guattari vornehmen,<sup>586</sup> lässt sich der für den Entwicklungsverlauf entscheidende Unterschied zwischen früheren Entwicklungsprojekten im Hafen bzw. auf Hafenbrachen und dem zentrumsfernen Stadt-Hafen-Übergang noch einmal zusammenfassend darstellen. Die realisierten Projekte mit der Aufgabenstellung einer Hafen- oder einer neuen städtischen Nutzung lassen sich gemäß diesem Denkmodell als gekerbte Räume charakterisieren:

*"Es ist der Raum der statischen Beziehungen, der das Singuläre pflegt. Es ist der Raum der fixen Regeln, der hierarchischen und oft zentrierten Ordnungsstrukturen. Er ist im wörtlichen Sinne eingekerbt."<sup>587</sup>*

Im Gegensatz dazu gleichen die Übergangsräume, die zugleich stadt- und hafenbezogen sein sollen, eher dem glatten Raum:

---

<sup>586</sup> Vgl. Deleuze und Guattari 1992, S. 36; vgl. auch Angéilil 2002, S. 8–11.

<sup>587</sup> Angéilil 2002, S. 9.

*"Der glatte Raum ist der Raum der oszillierenden Beziehungen, die durch ihre Simultaneität immer mehrere Dimensionen ansprechen. Er ist der Raum koexistierender Strukturen. Der glatte Raum verbindet das Ungleiche und vermittelt trotz aller Heterogenität den Eindruck einer Konstanten: im wörtlichen Sinne glättet er aus."<sup>588</sup>*

## (2) Festlegen und Offenhalten

Aus diesen recht abstrakten Beobachtungen lassen sich einige Schlussfolgerungen für den Entwicklungsverlauf ziehen. Die Planung des Stadt-Hafen-Übergangs ist von widersprüchlich klingenden Anforderungen gekennzeichnet. Um überhaupt von Anfang an einen koordinierten Veränderungsprozess für ein Areal einzuleiten, ist die Formulierung eines Leitbildes als Orientierungsrahmen sinnvoll. Durch einen Rahmenplan wird sichergestellt, dass übergreifend aus gesamtstädtischer Perspektive und nicht an Einzelinteressen orientiert geplant wird. Zudem soll eine vorschnelle Anhandgabe von Grundstücken ohne Berücksichtigung der Auswirkungen auf die weiteren Entwicklungsmöglichkeiten des Areals vermieden werden. Da zukünftige Entwicklungen jedoch nur bedingt prognostizierbar sind und Leitbilder bzw. räumliche Visionen immer nur auf der Basis des gegenwärtigen Erkenntnisstandes formuliert werden können, ist die Möglichkeit einer späteren Kursänderung besonders wichtig.<sup>589</sup> Dieser geforderten Flexibilität, die im Extremfall auch die Möglichkeit von Abriss und Neuplanung bestimmter Nutzungen bedeuten kann, steht die Notwendigkeit frühzeitiger Festlegungen gegenüber. Eine langfristige Vision lässt sich ohne konkrete, anfassbare Projekte nicht anschaulich vermitteln. Außerdem benötigen insbesondere die betroffenen Unternehmen Planungssicherheit. Voraussetzung hierfür ist nicht unbedingt eine unbefristete Flächenzusage, sehr wohl jedoch eine *verlässliche* Aussage über die Entwicklungsrichtung des Areals. Eine verbindliche Zusage für einen kurzen oder mittleren Zeithorizont kann unter Umständen durchaus zugleich die gesamtstädtischen und die sektoralen Interessen befriedigen. Der betroffene Nutzer kann innerhalb des vereinbarten Zeitrahmens sicher planen, während die Stadt eine spätere Entwicklungsoption für die Fläche aufrechterhält.

---

<sup>588</sup> Angéilil 2002, S. 9.

<sup>589</sup> Vgl. Warsewa 2004, S. 16.

### (3) Schwerpunktsetzung statt flächendeckender Planung

Wie in Kapitel 7.1 beschrieben, stehen am Anfang eine gründliche Untersuchung des Vorhandenen sowie eine Abschätzung der zu erwartenden Nachfrage auf der Stadt- und auf der Hafenseite. Die geforderte Auseinandersetzung mit dem Bestehenden zeigt auf, welche Teilbereiche sich am besten eignen, um den Transformationsprozess in Gang zu bringen. Aufgrund der Größe und Heterogenität der Areale ist eine systematische und vollständige Überplanung des Areals allerdings weder möglich noch sinnvoll.<sup>590</sup> Anstelle einer flächendeckenden Planung erscheint es richtiger, durch die Fokussierung auf bestimmte Räume oder Themen Schwerpunkte zu setzen und dadurch allmählich Planung und Bestand zu integrieren.<sup>591</sup> Diese Impulsprojekte können unterschiedlicher Natur sein. Die kurzfristigen (Zwischen-)Nutzungen bzw. Aktivitäten dienen eher der Imagebildung und dem Bekanntheitsgrad des Areals und stellen eine Möglichkeit dar, den Transformationsprozess mit überschaubarem Risiko zu starten. Die investitionsintensiveren Projekte zeigen dagegen die langfristigen Potenziale des Areals auf. Beiden Typologien ist gemein, dass sie als Katalysator wirken und weitere Entwicklungen induzieren können. Ein Unterschied besteht dafür in der Planbarkeit der einzelnen Nutzungen. Die langlebigen, gegenüber Veränderungen robusten Projekte sind Gegenstand der formalen Planung und bilden gemeinsam mit der Infrastruktur und den öffentlichen Plätzen das stabile Grundgerüst. Die temporären Nutzungen entstehen eher unkontrolliert in den verbleibenden, vorübergehend unangetasteten Zwischenräumen. Durch das Zusammenspiel bewusster Schwerpunktsetzungen und sich selbst überlassener Teilräume kann ein lebendiges, wenn auch fragiles Gesamtgefüge entstehen. Insbesondere die nicht bis ins Detail überplanten Flächen können helfen, die Identifikation der Bevölkerung mit dem Areal zu steigern. Durch die bewusste Zurücknahme planerischer Vorgaben wird dem Nutzer die Möglichkeit geboten, sich das Areal durch den alltäglichen Gebrauch allmählich "anzueignen" und ihm eine neue Identität zu geben.

---

<sup>590</sup> Vgl. de Ruitter 2005, S. 34 f.

<sup>591</sup> Vgl. Hutter 2005b, S. 210; vgl. auch Hutter 2005a, S. 50–63 und Krüger 2007, S. 333–336.



Quelle: Willem van den Grinten (li.); Angela Hellenbach, Büro d'ING Planung, Hamburg

Abbildung 7-7: Zwischenräume für temporäre Nutzungen und Aktivitäten

#### (4) Denken in unterschiedlichen Zeithorizonten

Das Nebeneinander von Geplantem und Ungeplantem impliziert die Betrachtung unterschiedlicher Zeithorizonte. Durch die Aufteilung der Gesamtplanung in zeitlich überschaubare Abschnitte wird das Risiko in Anbetracht der Unbestimmtheit der zukünftigen Entwicklung reduziert. Die langfristige Festlegung einer grundlegenden Struktur und Entwicklungsrichtung für die nächsten Jahrzehnte, basierend auf Angebot, Nachfrage und Kontext, ist ebenso wichtig wie die Formulierung konkreter Maßnahmen und Planung von Investitionen in einem kurzen, überschaubaren Zeitrahmen (ca. 2 bis 5 Jahre). Die zuvor in Kapitel 7.1.3 erläuterte Dreiteilung des Bauens unterstreicht den Aspekt der unterschiedlichen Zeithorizonte. Die Umsetzung der festgelegten Maßnahmen als Zwischenschritte zur Erreichung einer übergreifenden Zielsetzung muss regelmäßig kontrolliert werden. Die Überprüfung gelingt am besten, wenn eine überschaubare Anzahl messbarer Kennzahlen definiert werden.<sup>592</sup> Da nicht von einer linearen Entwicklung ausgegangen werden kann, müssen bei fehlender Kohärenz von Ergebnissen und

<sup>592</sup> Die Erfolgskennzahlen sind projektabhängig und sollten verschiedene Dimensionen abdecken. Einige Beispiele sind nachfolgend aufgeführt:

- *Wirtschaftliche Kennzahlen* (z.B. Höhe privater Investitionen, Anzahl Unternehmensansiedlungen, zusätzliche Wertschöpfung bezogen auf den Flächenverbrauch, Angaben zum Baufortschritt);
- *Soziostrukturelle Kennzahlen* (z.B. neu geschaffene Arbeitsplätze, Entstehung neuer Wohnraum-, Bildungs- oder Freizeitangebote, Entwicklung der Einwohnerzahl);
- *Ökologische Kennzahlen* (z.B. Entwicklung der Boden- und Wasserqualität, Verlauf der Schadstoffemissionen);
- *"Weiche Kennzahlen"* (z.B. Zufriedenheit der ansässigen Unternehmen und der umgebenden Bevölkerung mit der Entwicklung, Wahrnehmung der Entwicklung von außen).

Vgl. auch Alemany 1999, S. 36 f.; siehe auch Kapitel 4.2.2.

Planung entweder die Maßnahmen angepasst oder aber die ursprüngliche Zielsetzung hinterfragt werden, die sich ebenfalls geändert haben könnte.

### 7.3.2 Planungsinstrumente

#### (1) Flexible Planungsansätze

Für den Spagat zwischen Festlegen und Offenhalten,<sup>593</sup> zwischen langfristiger Vision und realistischen kleinen Schritten gibt es neben den in Kapitel 7.2 beschriebenen Formen des Zusammenwirkens der Akteure unterschiedliche Ansatzpunkte.

Die vor allem aus der angelsächsischen Managementtheorie stammende Strategieforschung liefert Anregungen für den Umgang mit dem Stadt-Hafen-Übergang.<sup>594</sup> Grundsätzlich werden zwei gegensätzliche Strategieansätze unterschieden. Die *analytisch-rationalen Ansätze* folgen einem linearen Planungsverständnis, welches stark vereinfacht von einem Prozess mit den Schritten Analyse, Konzeption und Umsetzung ausgeht. Das Ergebnis der Planung wird logisch aus der vorausgehenden Stärken-Schwächen-Analyse<sup>595</sup> abgeleitet, wobei weiche Faktoren weitgehend unberücksichtigt bleiben. Aus dieser Vorgehensweise, die auch der räumlichen Planung traditionell zugrunde liegt, ergeben sich einige Kritikpunkte: Das Verfahren wird tendenziell zentral von oben gesteuert und ist eher starr auf eine unveränderte Umsetzung der anfangs explizit formulierten Planungsziele ausgerichtet. Ein Blick auf die tatsächlich erreichten Ergebnisse zeigt jedoch häufig, dass in komplexen Systemen wie der Stadtentwicklungsplanung längst nicht alles von Anfang an planbar ist und sich eine Synthese nicht allein aus der anfänglichen Analyse ableiten lässt.<sup>596</sup> Es schließt sich daher die Frage an, wie man den Strategiefindungsprozess bzw. hier konkret die klassische Masterplanung bei der langwierigen Transformation des Stadt-Hafen-Übergangs anpassen kann. *Emergent-adaptive Ansätze*<sup>597</sup> reagieren auf die Defizite der rein analytisch-rationalen Planung. Nicht mehr das vorab vollständig ausformulierte Ziel und die für die Umsetzung

---

<sup>593</sup> Vgl. Hutter 2005b, S. 212.

<sup>594</sup> Vgl. Wiechmann 2005, S. 36–46.

<sup>595</sup> Vgl. Wiechmann 2005, S. 38 f.: Eine verbreitete Methodik stellt die sogenannte SWOT-Analyse (Strengths, Weaknesses, Opportunities und Threats) aus den sechziger Jahren dar.

<sup>596</sup> Vgl. Wiechmann 2005, S. 39.

<sup>597</sup> Abgeleitet aus dem Lateinischen von *emergere* = auftauchen, hervorkommen bzw. *adaptare* = anpassen.

erforderlichen Mittel stehen im Vordergrund, sondern ein tastendes Vorgehen, bei dem Zielformulierung, Planung und Umsetzung in einem iterativen Verfahren verschwimmen. Strategien bilden sich im Laufe dieses planungsbegleitenden Prozesses aus den Alltagsroutinen und Verhaltensmustern der beteiligten Akteure ungesteuert heraus und werden kontinuierlich an sich ändernde Rahmenbedingungen angepasst.<sup>598</sup> Das Trial-and-Error-Prinzip kann die formale und steuernde Planung ergänzen und ein kollektives Lernen unterstützen.<sup>599</sup> Der Reiz besteht darin, bestimmte räumliche Entwicklungen zunächst in kleinem Maßstab und mit überschaubarem Risiko zu erproben und erst bei Erfolg auf weitere Teilräume des Areals auszurollen. Dieses Vorgehen darf jedoch nicht zu einer Richtungslosigkeit und einem reinen Inkrementalismus führen. Die Herausforderung liegt daher in der Balance zwischen verbindlicher Rahmenplanung und genügend Freiheiten für ein experimentelles, anpassungsfähiges Vorgehen. Eine Möglichkeit für den Umgang mit der Unbestimmtheit und der fehlenden Prognostizierbarkeit der Zukunft ist die Entwicklung unterschiedlicher Szenarien.

*"Szenarien sind Zukunftsbilder, die unter Beachtung zentraler Variablen alternative Entwicklungspfade hypothetisch (nicht prognostisch!) beschreiben, um Zukunftsmöglichkeiten zu identifizieren [...]."*<sup>600</sup>

Neben einer verbesserten Orientierung und dem Aufspüren von Potenzialen dienen Szenarien auch dazu, die Folgen bestimmter Entwicklungsschritte abzuschätzen und ggf. so Fehlsteuerungen und mögliche Konflikte zu vermeiden. Besonders wichtig ist die Berücksichtigung der Interessen bereits ansässiger Unternehmen. Schließt ein Entwicklungsszenario die Überplanung einer gegenwärtig belegten Fläche mit ein, muss eine konkrete und für den Nutzer akzeptable Ausweichfläche angeboten werden. Da diese auch außerhalb des zu planenden Gebietes liegen kann, darf die Planung folglich nicht an den Arealgrenzen haltmachen.<sup>601</sup>

Die Szenarien können unterschiedliche Ausprägungen haben. Entweder versuchen sie, die Ausgangssituation mit ihren aktuellen Problemlagen in die Zukunft fortzuschreiben (Trendszenario) oder in bewusster Abweichung dazu das Zukunftsbild für das Areal

---

<sup>598</sup> Vgl. Interview Stadtentwicklung (S408).

<sup>599</sup> Vgl. Wiechmann 2005, S. 39–42.

<sup>600</sup> Bock und Libbe 2005, S. 85.

<sup>601</sup> Siehe dazu auch Kapitel 7.3.1.

unter der Prämisse einer bevorstehenden radikaleren Trendwende zu entwerfen (Alternativszenario).<sup>602</sup> Beide Ansätze fördern einen interdisziplinären und kontroversen Diskurs zwischen den beteiligten Akteuren, auch wenn die Ausarbeitung mehrerer Planungsansätze sehr ressourcen- und zeitintensiv ist. Zudem eignen sie sich dazu, Zukunftsbilder anschaulich zu kommunizieren ohne die Gefahr, dass eine bildliche Darstellung der räumlichen Vision als schein genaues Abbild der zukünftigen Realität missverstanden wird.<sup>603</sup>

## (2) Grenzen der Planung

Schon die vorausgegangenen Betrachtungen haben gezeigt, dass die Planungsprozesse störanfällig gegenüber Veränderungen der Rahmenbedingungen sind und sich nicht alle Probleme antizipieren lassen. Daher liegt es nahe, bereits zum Zeitpunkt des ersten Planungsentwurfs eine spätere Revision bzw. Neuformulierung vorzusehen.<sup>604</sup> Neben dem hohen Maß an Unbestimmtheit stößt die Planung auch aufgrund der Vielschichtigkeit der Anforderungen an ihre Grenzen. Während das Gebaute zumindest in Form von ggf. anpassbaren Zukunftsszenarien planbar ist, ist es nicht möglich, durch die Planung allein städtisches Leben zu organisieren. Schon der Titel von Calvino "Unsichtbare Städte" zeigt, dass es neben der Architektur weitere Betrachtungsebenen gibt, die erst in ihrer Gesamtheit ein vollständiges Bild von Stadt erzeugen.<sup>605</sup> Der Schwerpunkt der Planung liegt nicht mehr auf dem gebauten und anfassbaren Ergebnis, sondern auf der Gestaltung des Entwicklungspfades:

*"Wo Baukunst auf das Ergebnis des Prozesses abstellt, auf das Gebäude und sein Erscheinungsbild, greift Baukultur also zurück auf den Prozess selbst und auf den gesellschaftlichen Kontext, dem der Bau sich verdankt. Baukultur erweitert die Architektur ins Leben hinein."<sup>606</sup>*

Erst wenn der Blick aus der Vogelperspektive des Masterplaners durch die Fußgängerperspektive des Benutzers abgelöst wird und das Areal eine längere Zeit in Benutzung ist, kann überhaupt beurteilt werden, ob der Ort als städtischer Raum funktioniert und

---

<sup>602</sup> Vgl. Bock und Libbe 2005, S. 87.

<sup>603</sup> Vgl. Bock und Libbe 2005, S. 92; vgl. auch Interview Stadtentwicklung (S407).

<sup>604</sup> Vgl. Hutter 2005a, S. 41 und S. 50 f.

<sup>605</sup> Vgl. Calvino 1977; vgl. auch Meyer 1999, S. 18; siehe auch Kapitel 4.2.4.

<sup>606</sup> Hermann Hipp: "Baukultur – Bauaufgabe und ihr Sitz im Leben, Hamburg 2000" zitiert nach Reinig 2005.

angenommen wird.<sup>607</sup> Dieser Prozess lässt sich nicht künstlich beschleunigen, die Planung kann aber dazu beitragen, dem Gebiet eine städtebauliche Struktur zu geben, die einerseits anpassbar ist, andererseits Raum für urbane Entwicklung bietet. Parameter hierfür sind unter anderem die Kleinteilig- und Differenziertheit des Areals, das Ausweisen von weniger reglementierten Teilbereichen für ein experimentelles Bauen, eine soziale und funktionale Durchmischung sowie eine hohe bauliche und kulturelle Dichte.<sup>608</sup> Hier wird die zusätzliche Herausforderung deutlich, die sich in Stadt-Hafen-Übergangsgebieten stellt, in denen der Hafen neben den neuen städtischen Funktionen und Aktivitäten aktiv bleibt. Gerade die zuvor aufgeführten Parameter stehen zum Teil im Widerspruch zu den Anforderungen der Hafenwirtschaft. Es ist unbestritten, dass diese wie beschrieben für bestimmte Nutzungen größere, zusammenhängende Flächen benötigt. Auch sind die Hafenakteure darauf bedacht, durch eine nicht zu kleinteilige Nutzungsmischung Konfliktpotenziale mit den hafenfremden Nachbarn zu vermeiden und Synergien mit verwandten Nutzungen in räumlicher Nähe auszuschöpfen. Eine allgemeingültige Antwort auf die Frage nach dem richtigen Verhältnis zwischen optimalen Voraussetzungen für städtisches Leben und ungestörten Abläufen in den Hafenbetrieben gibt es nicht. Es sollte jedoch allen an der Planung beteiligten Akteuren bewusst sein, dass beide Seiten Kompromisse eingehen müssen. Der Stadt-Hafen-Übergang bildet sich in diesem Fall als neue Mischform mit eigenen Qualitäten heraus, die aber weder eindeutig die Kriterien einer lebendigen Stadt noch die eines vom Kontext autarken Hafensystems erfüllen.

### (3) Planungsrechtliche Regelungen

Die Überlegungen zum Umgang mit dem Stadt-Hafen-Übergang beinhalten auch die Frage nach den entsprechenden rechtlichen Regelungen.<sup>609</sup> Vor allem die geltenden Umweltschutzgesetze und Auflagen aus dem Bundesimmissionsschutzgesetz schränken die Möglichkeiten der Stadtentwicklung stark ein. Die zulässigen Grenzwerte für Immissionen gelten pauschal und flächendeckend für ein gesamtes Gebiet. Auf diese Weise werden auch an Orten, an denen etwas höhere Lärmwerte aufgrund der Nutzungskonstellation unbedenklich wären, bestimmte Nachbarschaften von vorneherein erschwert.

---

<sup>607</sup> Vgl. Millspaugh 2001, S. 82.

<sup>608</sup> Vgl. Walter 2001, S. 6 f.

<sup>609</sup> Nachfolgende Überlegungen beziehen sich auf die deutsche Gesetzgebung. Eine Übertragbarkeit auf andere Länder ist im Einzelfall zu prüfen.

Zudem grenzt die Baunutzungsverordnung die zulässigen Nutzungsarten für jeden Gebietstyp ein, indem sie die jeweils regelmäßig oder ausnahmsweise zulässigen Nutzungen je Gebietstyp aufführt.<sup>610</sup> Obwohl ein Teil der Industriebetriebe im Hafen kaum noch störende Emissionen verursacht, sind z.B. Wohnnutzungen in der Umgebung im Regelfall nicht zulässig.

Dennoch gibt es einige Spielräume und Ausnahmeregelungen, die es im Einzelfall zu prüfen und auszuschöpfen gilt: Der Trennungsgrundsatz im Bundesimmissionsschutzgesetz schließt Wohn- und Büronutzungen am Hafенrand nicht kategorisch aus. In Mischgebieten sind Wohnungen oder Büros neben störenden – wenn auch nicht erheblich störenden – Gewerbenutzungen möglich. Selbst in Gewerbe- und Industriegebieten sind in Ausnahmefällen Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal zulässig.

In Hafенrandgebieten, in denen nur wenige Hafennutzungen aktiv bleiben, kann auf die Regelung in § 1 Abs. 10 der Baunutzungsverordnung von 1990 zurückgegriffen werden, die den Betrieb der Unternehmen sichert und eine Integration in den städtischen Kontext ermöglicht: "Wären bei Festsetzung eines Baugebietes nach den §§ 2 bis 9 in überwiegend bebauten Gebieten bestimmte vorhandene bauliche und sonstige Anlagen unzulässig, kann im Bebauungsplan festgesetzt werden, dass Erweiterungen, Änderungen, Nutzungsänderungen und Erneuerungen dieser Anlagen allgemein zulässig sind oder ausnahmsweise zugelassen werden können."<sup>611</sup>

Da es ein öffentliches Interesse an einem funktionierenden Hafen und zugleich an gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen in Hafennähe gibt, bieten sich auf der Seite der Wohn- und Arbeitsnutzungen öffentlich-rechtliche Baulasten an. Damit verpflichten sich die Grundstückseigentümer, bestimmte Immissionen durch Lärm, Gerüche, Lichteinwirkungen, Erschütterungen oder Staub hinzunehmen, solange dies nicht zu einer Gesundheitsgefährdung führt. Darüber hinaus müssen bei Bebauung des Grundstückes bauliche Maßnahmen zu einer Entschärfung der Konfliktlage beitragen, indem die Immissionen zumindest in den schutzwürdigen Innenbereichen auf ein verträgliches Niveau reduziert werden. Schließlich verzichten die Eigentümer auf Abwehransprüche gegen die

---

<sup>610</sup> Vgl. Schmidt-Eichstaedt 2004, S. 46.

<sup>611</sup> Vgl. Schmidt-Eichstaedt 2004, S. 62.

zuvor festgesetzten Einwirkungen, wodurch sich Planungssicherheit für die Hafenunternehmen herstellen lässt.<sup>612</sup>

### 7.3.3 Vermarktung

So wie räumlich Schwerpunkte zu definieren sind, muss auch über den zeitlichen Verlauf ein entsprechender Spannungsbogen erzeugt werden. Die periphere Lage, schwierige Flächen, das schlechte Image und der langjährige, kaum überschaubare Entwicklungszeitraum machen die Vermarktung des zentrumsfernen Stadt-Hafen-Übergangs trotz der beschriebenen Flächenknappheit zu einem schwierigen und erfolgskritischen Bestandteil. Um den Entwicklungsprozess zunächst in Gang zu bringen, ein ausreichendes Momentum zu erzeugen und dieses über die Zeit aufrechtzuerhalten, sind sowohl umfangreiche Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen als auch bewusst inszenierte inhaltliche Signale erforderlich.

#### (1) Dramaturgie des Transformationsprozesses

Neben der zeitlichen Streckung der Maßnahmen besteht die Herausforderung, ganz unterschiedliche Adressatenkreise in der richtigen Reihenfolge anzusprechen. Die wichtigsten Empfänger sind im ersten Schritt die betroffene lokale Bevölkerung und bereits ansässige Hafenunternehmen, im zweiten Schritt potenzielle Investoren, Betreiber und (neue) Nutzer. Folglich müssen die einzelnen Bausteine der Vermarktung nach innen und nach außen gerichtet sein und neben dem übereinstimmenden Zweck der Information vielseitige Ziele verfolgen. Während sich die Anwohner und die vorhandenen Hafenbetriebe durch frühzeitige Einbindung mit der geplanten Entwicklung identifizieren und jeweils ein Verständnis für die Positionen des Gegenübers entwickeln sollen, sind die übrigen Zielgruppen überhaupt für den Standort zu gewinnen.<sup>613</sup>

Wie also gelingt es, prozessbegleitend die richtige Dramaturgie zu erzeugen, mit der die zuvor genannten Ziele erreicht werden können? Auf die interne Kommunikation – das

---

<sup>612</sup> Vgl. Schmidt-Eichstaedt 2004, S. 49–54: Eichstaedt erläutert, dass anstelle von Baulasten zwar auch Dienstbarkeiten nach dem BGB die gleichen Duldungs-, Handlungs- und Unterlassungspflichten enthalten können, diese jedoch nur bei zivilrechtlichen greifen, nicht aber bei öffentlich-rechtlichen Abwehransprüchen. Außerdem kann die Umsetzung der in den Baulasten festgesetzten Maßnahmen problemlos im Rahmen der Baugenehmigungen und -abnahmen überprüft werden, die sich hingegen nicht mit Dienstbarkeiten als Teile der zivilrechtlichen Ausgangslage befassen.

<sup>613</sup> Vgl. Millspaugh 2001, S. 82.

abgestimmte, koordinierte Vorgehen der Stadt- und Hafenakteure durch gemeinsame Planung oder zumindest umfassende und frühzeitige gegenseitige Information – wurde bereits eingegangen.<sup>614</sup> Ebenso wurden unterschiedliche Formen der Beteiligung der Bevölkerung vorgestellt.<sup>615</sup> Im Folgenden soll es daher primär um die Kommunikation und Vermarktung nach außen gehen.

Ein möglicher Weg, der auch schon in früheren Projekten verfolgt wurde, ist die Ausrichtung eines internationalen Großereignisses. Die hohe öffentliche Aufmerksamkeit führt zu einem erhöhten Handlungsdruck und einer zielgerichteten Planung auf einen bestimmten Termin.<sup>616</sup> Da die finanziellen und personellen Mittel begrenzt sind, müssen diese sehr gezielt eingesetzt werden. Dafür bietet es sich an, die lange Vorlaufzeit durch frühzeitig definierte Meilensteine zu untergliedern, zu denen Fortschritte in der Entwicklung aufgezeigt und die vorhandenen Kräfte gebündelt werden können.<sup>617</sup> Solange noch keine baulichen Ergebnisse vorzeigbar sind, spielen Bilder eine wichtige Rolle in der Vermarktung. In der frühen Planungsphase sollen sie allerdings nicht zu Detail- und Geschmacksdiskussionen über die konkrete Architektur einzelner Gebäude führen, sondern exemplarisch eine Vorstellung von der gedachten Prägung und Atmosphäre des Ortes insgesamt vermitteln. Anders ausgedrückt dienen die Bilder dazu, die im Planungszustand zwangsläufig noch nicht mögliche Interpretation des Ortes durch den Benutzer vorwegzunehmen. Der scheinbar hohe Konkretheitsgrad der Darstellung ermöglicht auch dem im Pläne lesen ungeübten Betrachter Assoziationen mit bereits existierenden Räumen.<sup>618</sup> Auf diese Weise kann die Nachfrage stimuliert und ein Diskurs zwischen den Akteuren befördert werden. Zudem werden durch die Auseinandersetzung mit dem konkreten Ort pauschale Diskussionen über die mangelnde Verträglichkeit von Stadt- und Hafennutzungen vermieden.

Da dem Diskurs Umsetzungen folgen müssen, das Entwicklungsrisiko in der Startphase jedoch besonders hoch ist, fällt vor allem den temporären Einrichtungen und Aktionen eine hohe Bedeutung zu. Obwohl der Reiz gerade im Unfertigen und Provisorischen liegen kann und der Finanzierungsbedarf überschaubar bleibt, scheitern gute Ideen

---

<sup>614</sup> Vgl. Kapitel 7.2.1.

<sup>615</sup> Vgl. Kapitel 7.2.2.

<sup>616</sup> Vgl. Warszewa 2004, S. 18.

<sup>617</sup> Vgl. Sieverts 2005, S. 66.

<sup>618</sup> Vgl. Millspaugh 2001, S. 82.

häufig an allzu strengen Auflagen, z.B. an Sicherheit oder Hygiene. So ist es nicht ohne Weiteres möglich, ein leer stehendes Hafengebäude kurzfristig als Theater oder als Gastronomie umzuwidmen. Hier wäre eine Lockerung vorhandener Bestimmungen sicher wünschenswert.

Neben den Aktivitäten selbst muss auch deren medienwirksame Darstellung in der Öffentlichkeit inszeniert werden. Dies reicht von einer kontinuierlichen Berichterstattung in der Presse, über umfangreiche Werbung bis hin zu einer regelmäßigen Präsentation auf Veranstaltungen im In- und Ausland. Die vielen kleineren Veranstaltungen und Aktivitäten auf dem Areal tragen einzeln betrachtet in erster Linie dazu bei, die Akzeptanz für das Vorhaben zu steigern und vor Ort ein Bewusstsein für die Entwicklungsaufgabe zu schaffen. In Summe können sie zudem zu einem positiven Image und einer Aufbruchstimmung beitragen, die auch über die Grenzen des Standortes hinaus wahrgenommen wird. Dafür ist es hilfreich, trotz der Vielzahl beteiligter Akteure und Organisationen schon früh einen möglichst konsistenten Außenauftritt im Sinne einer klaren *Corporate Identity (CI)* zu entwickeln. Einige Elemente sind z.B. Name und Logo als Dachmarke für das Areal, ein prägnantes Leitbild, einheitliche Designvorgaben für jegliche Form des visuellen Auftritts und feste Begrifflichkeiten zur Beschreibung der Alleinstellungsmerkmale.

## (2) Bedeutung von Signalen in der Startphase

Zusätzlich bedarf es jedoch einiger größerer (Leuchtturm-)Projekte und eindeutiger Signale, um private Investoren, Betreiber oder neue Nutzer für den Standort zu begeistern. Durch Investitionen in die Infrastruktur für eine verbesserte Anbindung des Areals oder durch die Errichtung erster größerer Bauwerke an markanten Punkten sollte die Stadt in Vorleistung treten, um damit das ernsthafte öffentliche Interesse an dem Vorhaben zu dokumentieren. Durch die Verpflichtung renommierter Architekten und eine qualitativ hochwertige Architektur werden hohe Erwartungen an die weitere Entwicklung des Areals geweckt und nachfolgende Projekte initiiert.<sup>619</sup> Allerdings ist einschränkend zu berücksichtigen, dass der Stadt-Hafen-Übergang kein rein städtisch genutztes Quartier ist, sondern die hafenbezogenen Nutzungen weiterhin eine zentrale Rolle spielen sollen. Es ist daher davon auszugehen, dass gerade für die Hafenakteure eine hochwer-

---

<sup>619</sup> Vgl. Warsewa 2004, S. 19.

tige Architektur oftmals nicht das entscheidende Überzeugungskriterium ist.<sup>620</sup> Daher müssen in der Vermarktung auch besonders die Qualitäten als Wirtschaftsstandort herausgestellt werden. Dazu zählen neben der Erreichbarkeit und Beschaffenheit der Fläche die Ansiedlungsbedingungen, z.B. Miete, Gewerbesteuerhebesätze sowie Verfügbarkeit von Personal oder Fördermöglichkeiten.

Da es aufgrund der Größe und Heterogenität des Areals ein starkes Qualitätsgefälle gibt, sollte versucht werden, möglichst gleichmäßig attraktive und weniger attraktive Flächen zu vermarkten. Dies kann z.B. über finanzielle Anreize für private Investoren gelingen, die sich an weniger attraktiven Standorten engagieren. Eine andere Möglichkeit besteht darin, die attraktivsten, besonders nachgefragten Flächen am Wasser nur im Paket mit einer zweiten, weniger attraktiven Fläche abzugeben, die ebenfalls innerhalb eines vorgegebenen Zeitrahmens entwickelt werden muss. So bleiben bei allen Bemühungen um eine erfolgreiche Vermarktung auch die gesamtstädtischen Interessen gewahrt.

Blickt man zusammenfassend noch einmal zurück auf die Handlungsempfehlungen zu den betrachteten inhaltlichen, organisatorischen und prozessualen Dimensionen, wird deutlich, dass auch für den Umgang mit dem zentrumsfernen Hafenrand – den Hafenvitalisierungen der zweiten Generation – kein Patentrezept zu entwerfen ist. Zu vielschichtig sind die Anforderungen, zu unterschiedlich die Ausgangsbedingungen in den verschiedenen Hafenstädten. In Summe jedoch hat sich gezeigt, dass die Ausgestaltung einer durchlässigen Zwischenzone als Stadt-Hafen-Übergang in jedem Fall weit mehr ist als eine rein stadtplanerische bzw. bauliche Aufgabe. Dies wird insbesondere durch zwei Erkenntnisse deutlich: Zum einen rückt infolge der Ausgangslage, der Rahmenbedingungen und des hohen Maßes an Unbestimmtheit, die Korrekturmöglichkeiten im Zeitverlauf erfordert, anstelle des Ergebnisses der Transformationsprozess selbst in den Mittelpunkt. Zum anderen liegt eine wesentliche Voraussetzung in einem deutlichen Bewusstseinswandel bei den beteiligten Akteuren, der dazu führt, den Hafen trotz seines technologischen Entwicklungsstandes wieder stärker als integrierten Bestandteil des gesamtstädtischen Gefüges zu betrachten.

---

<sup>620</sup> Siehe Kap 7.1.3.



## **8. Entwicklungschancen und Handlungsempfehlungen für Stadt und Hafen im gemeinsamen Hamburger Stadtraum**

Die zuvor dargelegten Ansätze sollen im Folgenden im Hinblick auf ihre Übertragbarkeit auf die Hamburger Situation hin untersucht werden. Der Aufbau des Kapitels ergibt sich folglich aus der Überlagerung des in Kapitel 6 beschriebenen Handlungsbedarfs und der Zielkonflikte in den Hamburger Randgebieten und den in Kapitel 7 formulierten allgemeinen Lösungsansätzen für die Stadt-Hafen-Schnittstelle.

Zunächst werden die räumlich-funktionalen Aspekte der Stadt-Hafen-Nachbarschaft in den einzelnen Teilgebieten beleuchtet (Kapitel 8.1). Es folgen Überlegungen zum Zusammenwirken der beteiligten Stadt- und Hafenakteure sowie zur Einbindung der lokalen Bevölkerung (Kapitel 8.2). Abschließend werden verschiedene prozessuale Themen behandelt, die den Planungsablauf, den Umgang mit dem Hamburger Hafentwicklungsgesetz und die Vermarktung bzw. Einbettung der Transformationsprozesse in das langfristige Leitprojekt Sprung über die Elbe einschließen (Kapitel 8.3).

Aufgrund der Fülle und Interdisziplinarität der Themen können die verschiedenen Unterkapitel jeweils nur überblicksweise Entwicklungsperspektiven aufzeigen und erheben keinesfalls den Anspruch auf Vollständigkeit. Nicht die Detaillösung von Einzelproblemen, sondern die Darstellung der Herausforderungen und Handlungsspielräume im Zusammenhang soll im Vordergrund stehen.

### **8.1 Räumlich-funktionale Ausgestaltung des Stadt-Hafen-Übergangs in ausgewählten Hafenrandbereichen**

Die räumliche Situation in Hamburg, wo sich der wachsende Hafen flächenmäßig kaum noch ausdehnen kann, und die gleichzeitige (Re-)Fokussierung der Stadt auf die Mitte bzw. auf ihre Ufer führen zu einer erneuten Zuwendung von Stadt und Hafen. Auch wenn diese Annäherung insbesondere von der Hafenseite kaum gewollt ist, sondern nur Folge der beschriebenen veränderten Rahmenbedingungen, muss man sich der Frage nach den räumlichen Auswirkungen dieser Entwicklungen stellen. Dies soll nachfolgend für die in Kapitel 6.1 eingeführten Teilgebiete entlang der Entwicklungsachse des Sprungs über die Elbe geschehen. Einzig die HafenCity als zentrumsnahes, zukünftig rein städtisch

genutztes Areal soll hier nicht näher betrachtet werden, da es nach dem Verständnis dieser Arbeit keinen Stadt-Hafen-Übergang darstellt.<sup>621</sup>

### 8.1.1 Kleiner Grasbrook und Veddel

In einer Broschüre zum Sprung über die Elbe wird der Kleine Grasbrook verheißungsvoll wie folgt beschrieben:

*"Vom Kleinen Grasbrook aus blickt man direkt auf die HafenCity. Mit dem Brückenschlag über die Elbe wird sich das heutige Hafenaerial ähnlich urban wie sein Gegenüber entwickeln. Hier entstehen Wohnungen mit Elbblick sowie ein grünes Ufer [...]"*<sup>622</sup>

Gemeint sind hier vor allem die Flächen am südlichen Ufer der Norderelbe, die heute vom Überseezentrum, dem Terminal am O`Swaldkai sowie dem Frucht- und Kühlzentrum der HHLA belegt sind. In Kapitel 6 wurde bereits der Konflikt beschrieben, der aus derartigen städtebaulichen Planungen mit der Hafenvirtschaft entstanden ist.<sup>623</sup> Nimmt man den viel zitierten Sprung über die Elbe jedoch wörtlich, so kommt gerade dem östlichen Teil des kleinen Grasbrooks und dem angrenzenden Wohnquartier auf der Veddel langfristig eine hohe Bedeutung als Gelenk zwischen Norden und Süden zu. Dies hängt nicht zuletzt damit zusammen, dass eine durchgängige Entwicklungsachse weiter westlich über die breiten Gleisanlagen des Hafenbahnhofs Hamburg-Süd bzw. die Hafensflächen in Steinwerder hinweg räumlich und funktional nicht realisierbar ist.<sup>624</sup>

In erster Linie muss das Areal also eine Vermittlerfunktion zwischen den Stadtteilen nördlich und südlich der Norderelbe erfüllen und zugleich in verträglicher Form einen Übergang zu den verbleibenden Hafenfunktionen im Westen leisten. Anders als in der HafenCity ist der aktuelle Status als Wirtschaftsstandort in den Planungen zu berücksichtigen. Ein vollständiges Brachfallen der Flächen ist nicht zu erwarten und eine rein

---

<sup>621</sup> Die Berührungspunkte von Stadt und Hafen beschränken sich hier auf die Kreuzfahrtaktivitäten und die Nachbarschaft zu Hafenunternehmen am südlichen Ufer der Norderelbe.

<sup>622</sup> Freie und Hansestadt Hamburg 2006a, S. 21.

<sup>623</sup> Vgl. z.B. Hamburger Abendblatt vom 22.08.2005: "Grasbrook: Wohnen oder Arbeiten?".

<sup>624</sup> Die Hafenuerspanne würde eine zusätzliche Barriere in Ost-West-Richtung darstellen, sofern nicht zumindest im Bereich des Spreehafens eine Trog- bzw. Tunnelvariante realisiert wird.

städtische Nachnutzung wird sich kaum gegen den Widerstand der Hafenunternehmen durchsetzen lassen. Da insbesondere die konkurrierenden Flächennutzungsansprüche für Konflikte zwischen Stadt- und Hafenplanung sorgen, sollten zunächst diejenigen Maßnahmen mit hoher Priorität verfolgt werden, die die bestehenden Hafennutzungen nicht beeinträchtigen, gleichzeitig aber einen großen Nutzen für die Stadtentwicklung bringen. Aus dieser Überlegung ergibt sich eine Strukturierung in kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen.

Kurzfristig sind zunächst eine verbesserte Zugänglichkeit zu verschiedenen Uferbereichen und eine funktionierende Anbindung an die angrenzenden Stadtteile anzustreben. Dass dies offenbar leichter gesagt als getan ist, soll nachfolgend am Beispiel des südlichen Spreehafenufers etwas ausführlicher illustriert werden. Die Forderung nach einer schnellen Öffnung oder Verlegung des Zollzauns an das nördliche Spreehafenufer wurde bereits Anfang 2002 im Weissbuch, dem Arbeitsbericht der Wilhelmsburger Zukunftskonferenz, formuliert<sup>625</sup> und im Memorandum für die Internationale Bauausstellung – IBA Hamburg 2013 im April 2005 noch einmal wiederholt:

*"Der Spreehafen wird zum Wasserplatz, Bezugs- und Projektionsraum im Norden der Inseln. Die Wasserflächen werden zugänglich gemacht, die Ufer neu besetzt und gestaltet, und für Existenzgründer werden neue Formen und Hüllen Arbeitens, der Freizeit und Gastronomie auf dem Wasser ermöglicht."*<sup>626</sup>

Noch konkreter wurde die Forderung, nachdem die Bürgerschaft Ende 2005 einstimmig einer Nachforderung von Haushaltsmitteln für das Haushaltsjahr im Rahmen des Sonderinvestitionsprogramms "Hamburg 2010" zugestimmt hatte, mit der unter anderem kurzfristig erste IBA-Projekte wie die Zollzaunverlagerung umgesetzt werden sollten.<sup>627</sup> Mit dem Verweis auf die ausstehende Klärung zollschutzrechtlicher Fragen und die laufende Diskussion über den generellen Fortbestand der Freihafenzone im Hamburger Hafen wurde die Planung jedoch auch 2007 nicht in die Tat umgesetzt.<sup>628</sup> Befremdlich ist dabei, dass der Hamburger Senat auf die Zuständigkeit der Bundeszollverwaltung verweist,

---

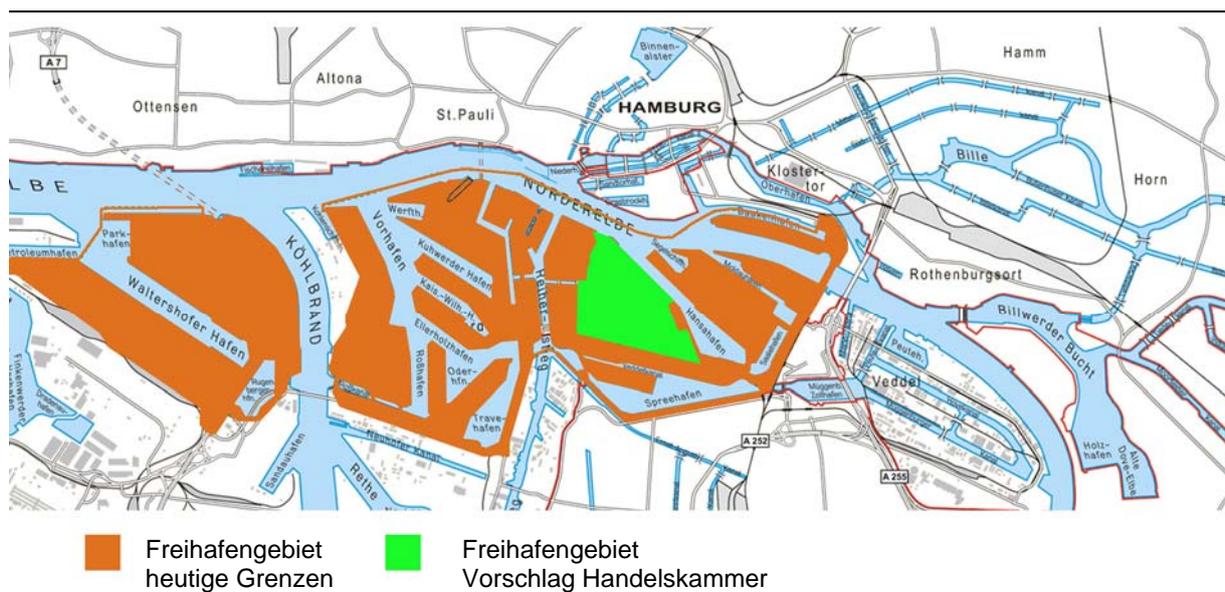
<sup>625</sup> Vgl. Zukunftskonferenz Wilhelmsburg 2002, S. 23.

<sup>626</sup> Freie und Hansestadt Hamburg 2005d, S. 33.

<sup>627</sup> Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2005c und Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2005e, S. 2360–2368.

<sup>628</sup> Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2007b.

diese im Gegenzug betont, sie stehe einer Aufhebung der Hamburger Freizone aufgeschlossen gegenüber. Es sei allerdings zunächst Aufgabe der zuständigen Hamburger Behörden, "die hierfür erforderlichen politischen Initiativen zu ergreifen und einen entsprechenden Antrag zur Änderung des Freihafengesetzes zu stellen. [...]".<sup>629</sup> Eine zügige Öffnung des Zollzauns an zwei bis drei weiteren Stellen würde die Glaubwürdigkeit der Stadtentwicklungspolitik bei den Wilhelmsburgern, die die Qualitäten des Spreehafenufers inzwischen im Rahmen des jährlich stattfindenden Spreehafenfestes kennen und schätzen gelernt haben, sicher erhöhen und eine hohe Symbolkraft mit sich bringen. Im zweiten Schritt muss dann über die Änderung der Freihafengrenzen entschieden werden. Eine Aufhebung oder wie von der Handelskammer vorgeschlagen deutliche Verkleinerung<sup>630</sup> ist eine wichtige Voraussetzung für weitere stadtbezogene Nutzungen auf dem Kleinen Grasbrook und eine räumliche Verknüpfung des Wohnquartiers auf der Veddel mit dem Saalehafen (siehe Abbildung 8-1).<sup>631</sup>



Quelle: HPA, Handelskammer Hamburg

Abbildung 8-1: Freihafenzone in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Stadtteilen Wilhelmsburg und Veddel

<sup>629</sup> Vgl. Bundesministerium der Finanzen 2007.

<sup>630</sup> Vgl. Handelskammer Hamburg 2007: Da einige Hafenunternehmen, die in der Freizone Waren lagern, die daraus resultierenden zollrechtlichen Vorteile schätzen, schlägt die Handelskammer anstelle einer vollständigen Aufhebung eine erhebliche Verkleinerung auf das Gebiet nördlich des Veddeler Damms vom Steinwerder Hafen im Westen bis zu den 50er Schuppen im Osten vor.

<sup>631</sup> Zudem könnte der Verkehrsfluss im Hafen erheblich verbessert werden, wenn Zollkontrollen entfallen würden (vgl. dazu Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V. 2007, S. 12–14 und S. 38).

Neben der verbesserten Zugänglichkeit von der Landseite aus sollten auch die Wasserverbindungen zu einer ringförmigen Erschließung ausgebaut werden, um die Vernetzung zwischen Norden und Süden zu stärken. Unter der Voraussetzung, dass der Spreehafen durch die erforderlichen Ausbaggerungen schiffbar bleibt und die Niedernfelder Durchfahrt erhalten wird, könnten so eine Reihe touristischer Attraktionen erschlossen werden.<sup>632</sup> Dazu gehören unter anderem die 50er Schuppen und die Außenstelle des Museums der Arbeit, das Auswanderermuseum Ballinstadt oder das Thamm-Schiffahrtsmuseum in der HafenCity. Im Rahmen der IBA und IGS ist zusätzlich eine durchgängige Wasserverbindung von den Landungsbrücken bis zum Wilhelmsburger Rathaus und zum IGS-Gelände geplant, für die ebenfalls keine zusätzlichen Flächen oder Betriebsverlagerungen notwendig sind (siehe Abbildung 8-2).<sup>633</sup>



Quelle: Landesbetrieb für Geoinformation und Vermessung (li.); IGS Hamburg 2013 GmbH/RMP Landschaftsarchitekten (re.)

Abbildung 8-2: IGS-Gelände und wasserseitige Anbindung

Parallel zur Umsetzung von Maßnahmen für eine bessere Erschließung und Zugänglichkeit sollten kurz- bis mittelfristig Schritt für Schritt zunächst die bereits in dem Gebiet

<sup>632</sup> Nachdem sich eine Zuschüttung der Niedernfelder Durchfahrt aus finanziellen Gründen bereits abgezeichnet hatte, hat ein von der Wirtschaft in Auftrag gegebenes Gutachten schließlich doch die Entscheidung für den Erhalt gebracht (vgl. Hamburger Abendblatt vom 13.09.2006: "Niedernfelder Brücken bleiben erhalten").

<sup>633</sup> Die Zuwegung erfolgt über den Ernst-August-Kanal, den Aßmannkanal und schließlich den Rathauswettern, die entsprechend ausgebaut werden müsste (vgl. IBA-Blick – Magazin der Internationalen Bauausstellung Hamburg Nr. 2 vom Juni 2007, S. 1 f.).

bestehenden stadtbezogenen Nutzungen ausgebaut und die Potenziale von Bauten auf dem Wasser, die ebenfalls keine Umsiedlung weiterer Hafenbetriebe erfordern, ausgeschöpft werden. Dazu zählt das unter Denkmalschutz stehende Ensemble der 50er Schuppen, welches von der Stiftung Hamburg Maritim und dem Museum der Arbeit zu einem kulturhistorischen Hafen-Erlebnismuseum mit je 20.000 qm Innen- und Außenfläche ausgebaut werden soll. In der Zwischenzeit wird eine Halle als Veranstaltungsort genutzt, andere Schuppen werden noch an Hafenbetriebe vermietet und z.B. als Gewürzlager genutzt. Dadurch findet hier heute noch eine reizvolle Durchmischung stadt- und hafenbezogener Funktionen statt, die allerdings später sukzessive dem neuen Themenpark weichen wird.<sup>634</sup>

Die Nutzung von Wasserflächen für schwimmende Gebäude wurde im März 2006 vom Senat beschlossen, nachdem sich zuvor eine hohe Nachfrage nach Liegeplätzen für Hausboote abgezeichnet hatte.<sup>635</sup> Allerdings wurden insgesamt nur 75 Liegeplätze im Hamburger Stadtgebiet genehmigt. Im Teilgebiet Kleiner Grasbrook/Veddel wurden das südliche Spreehafenufer sowie der Müggenburger Zollhafen zwar als potenzielle Eignungsflächen deklariert, jedoch aufgrund der Lage im Hafengebiet nur für hafengewerbliche Nutzungen.<sup>636</sup> Da die Belebung des südlichen Spreehafenufers mit verschiedenen, auch stadtbezogenen Nutzungen den Sprung über die Elbe sehr fördern und zugleich die Hafennutzungen nur geringfügig beeinträchtigen würde, sollte hier über eine Entlassung der betroffenen Teilflächen aus dem Hafengebiet nachgedacht werden. Gleiches gilt auch für Teile des Müggenburger Zollhafens, wo in der Nachbarschaft des Auswanderermuseums Ballinstadt eine schwimmende Jugendherberge geplant wird. Das Bauen auf schwimmenden Konstruktionen ist zugleich hochwasserunabhängig und wahrt eine gewisse Flexibilität für spätere Änderungen der Lage, Größe und Nachbarschaftskonstellation.

---

<sup>634</sup> Vgl. Hamburger Abendblatt vom 11.12.2006: "Hamburg bekommt einen Hafen-Erlebnispark".

<sup>635</sup> Vgl. Die Welt vom 09.12.2005: "Wohnen auf dem Wasser wird Wirklichkeit".

<sup>636</sup> Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2006b.



Quelle: Entwurf: AMP arquitectos mit Gilbert Wilk und Susanne Lorenz, Fotos: Uwe Walter

Abbildung 8-3: Beispiel einer gelungenen schwimmenden Nutzung – Badeboot in Berlin

Weitere mittelfristige bis langfristige Maßnahmen im Gebiet Kleiner Grasbrook betreffen die Anbindung des Stadtteils Veddel an den Saalehafen und die Aufwertung beider Uferseiten sowie die Umnutzung der Fläche des heutigen Überseezentrums inkl. der Gestaltung des Holthusenkais und des Brückenschlags über die Norderelbe. Die Umsetzung dieser Maßnahmen hängt insbesondere davon ab, ob eine Einigung mit der Hafenwirtschaft erzielt und angemessene Ersatzflächen für das Überseezentrum und sonstige betroffene Betriebe am Halleschen bzw. Dessauer Ufer gefunden werden können.<sup>637</sup>

Der neuen Brücke über die Norderelbe kommt eine hohe Bedeutung zu, wenn man den Sprung über die Elbe auch physisch vollziehen will. Allerdings ist noch nicht abschließend geklärt, welche Ausprägung die Elbquerung erfahren soll. Das vorliegende Konzept der "Living Bridge", einer im Sinne der Ponte Vecchio bebauten Brücke mit gewaltigen Abmessungen, würde zwar neben einer räumlichen auch eine funktionale Anbindung der Elbinseln fördern und zusätzliche Nutzflächen über dem Wasser schaffen.<sup>638</sup> Außerdem gibt es hierfür bereits einen privaten Investor, der die Finanzierung des Bauwerks sicherstellen könnte. Gleichzeitig wären jedoch die Auswirkungen auf die Stadtsilhouette von Osten aus und die Sichtbeziehungen der östlichen HafenCity zum Elberaum sowie zum

<sup>637</sup> Der Hamburger Senat hat im April 2005 beschlossen, das Überseezentrum bis 2009/2010 zu verlagern. Es zeichnet sich ein Verlagerungskonzept mit zwei neuen Standorten ab: Ein kleiner Teil soll nach Altenwerder in unmittelbare Nähe zu den Umschlaganlagen verlagert, der größere Teil an das Reiherstieg-Knie (vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2006a, S. 4).

<sup>638</sup> Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2007a; vgl. auch Hamburger Abendblatt vom 30.01.2007: "Hier sollen 1.000 Wohnungen über der Elbe entstehen".

Hafen verheerend.<sup>639</sup> Als Alternative wäre eine filigranere Brückenkonstruktion vorstellbar. Dazu wurde bereits 2003 im Rahmen eines Wettbewerbs eine Reihe von Ansätzen erarbeitet.<sup>640</sup> Unabhängig von der Ausprägung der Brücke ist diese generell nur dann sinnvoll, wenn parallel auch das Umfeld der beiden Auflager mit entwickelt und eine Verbindung mit den angrenzenden Stadtteilen gestaltet wird.

Im Rahmen der Internationalen Entwurfswerkstatt zum Sprung über die Elbe sowie eines wenig später durchgeführten Ideenworkshops speziell zum Kleinen Grasbrook wurden verschiedene Visionen für den Fall einer städtischen Nachnutzung der östlichen Teilflächen entwickelt.<sup>641</sup> Interessant erscheint dabei die Idee, den S-Bahnhof Veddel nordwärts zu verlegen und durch Über- und Unterführung der Gleise eine stärkere Verbindung zwischen dem Kleinen Grasbrook und der Veddel herzustellen. Das so erschlossene Ostufer des Saalehafens könnte promenadenartig aufgewertet und mit Freizeit- und Gastronomienutzungen aufgewertet werden. Am gegenüberliegenden Ufer bieten die drei Lagerhäuser E, F und G eine erhaltenswerte, z.T. denkmalgeschützte Bausubstanz, die sich zunächst gut für temporäre, z.B. kulturelle Nutzungen, später für eine Mischung aus Wohnen und Arbeiten anbieten würde. Flexible Pontons könnten die Verbindung zwischen beiden Uferseiten herstellen.

Auch die Lagerhäuser am Moldauhafen, die bereits heute teilweise unausgelastet sind, könnten nach Verlagerung des Überseezentrums für Wohn- und Bürozwwecke umgenutzt werden. Auf der Halbinsel des heutigen Überseezentrums entstünden attraktive und zentrumsnahe Flächen für weitere Wohnnutzungen sowie für wissenschaftliche Einrichtungen, die ein Bindeglied zwischen der HafenCityUniversität und den Studentenwohnungen auf der Veddel werden könnten.<sup>642</sup> Ein Zielgruppenfokus auf Studenten könnte dazu beitragen, den Standort zu entwickeln, da eine größere Offenheit gegenüber den multikulturellen Strukturen und der rauen, unfertigen Atmosphäre der ehemaligen bzw. teilweise noch aktiven Hafenumgebung zu erwarten ist als z.B. bei jungen Familien. Neben den Gebäudenutzungen müssen auch hier die Wegeverbindungen und Uferbereiche ausgestaltet werden. Vor allem eine durchgehende und begrünte Verbindung vom Veddelhöft über den Holthusen kai bis zum Veddeler Ufer würde ein angemessenes

---

<sup>639</sup> Vgl. Interview Stadtentwicklung (S402).

<sup>640</sup> Vgl. HfbK Hamburg (Hg.) 2003.

<sup>641</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2004 und Freie und Hansestadt Hamburg 2003b.

<sup>642</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2007a, S. 41.

Gegenüber zur HafenCity darstellen. Im Gegensatz zu den hochwassersicheren Kai-mauern, die in der HafenCity oder am Müggenburger Zollhafen zu finden sind, könnten hier Ufersysteme wie begrünte Deichflächen zum Einsatz kommen, die einen allmählichen Übergang vom Fluss zum Ufer schaffen und die unterschiedlichen Pegelstände erlebbar machen.<sup>643</sup>

Für die Wirtschaftsnutzungen auf der Fläche zwischen Hansa- und Moldauhafen gibt es eine Bestandsgarantie bis mindestens 2025. Dies bringt einerseits eine Durchmischung von hafen- und stadtbezogenen Aktivitäten mit sich, andererseits wird die Option aufrechterhalten, den Kleinen Grasbrook als Austragungsort im Falle einer im zweiten Anlauf erfolgreichen Olympiabewerbung für die Spiele 2024 oder 2028 zu nutzen.<sup>644</sup> Langfristig könnte schließlich auch hier eine Mischung aus unterschiedlichen Wohnformen, Arbeitsstätten und Grünflächen entstehen, wodurch die Entwicklungsachse des Sprungs über die Elbe noch weitaus kräftiger ausgebildet wäre. Spätestens in diesem Planungsstadium entspräche das Areal hinsichtlich des Nutzungsangebotes weitgehend den vielen bereits realisierten, vollständig in stadtbezogene Flächen umgewidmeten Projekten. Einen Stadt-Hafen-Übergang gäbe es dann nur noch in Ost-West-Richtung über die 50er Schuppen und die westlich angrenzenden Logistikflächen.

### 8.1.2 Reiherstieg

Das Planungsgebiet am nördlichen und mittleren Reiherstieg unterscheidet sich in mehrerlei Hinsicht vom zuvor beschriebenen östlichen Teil des Kleinen Grasbrooks. Zum einen besteht die Aufgabe hier nicht in einer Verknüpfung zweier urbaner Quartiere im Sinne einer durchgängigen Entwicklungsachse, sondern primär in der Schaffung eines allmählichen Übergangsbereiches zwischen dem Stadtteil Wilhelmsburg und dem Hafengebiet. Zum anderen ist davon auszugehen, dass das Gebiet trotz aller Maßnahmen zur Anbindung an den Stadtteil sowie der Planung stadtbezogener Nutzungen und Aktivitäten schwerpunktmäßig ein Arbeitsstandort mit gewerblicher Mischnutzung bleiben wird.

---

<sup>643</sup> Siehe Kapitel 7.1.3.

<sup>644</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2007a, S. 61; vgl. auch Die Welt vom 25.07.2007: "Hamburgs Olympiatraum 2016 ist geplatzt".

Statt einer allmählichen Transformation eines ehemaligen Hafengebietes hin zu einem überwiegend städtisch genutzten Areal findet eine Revitalisierung der gewerblichen und teilweise hafenbezogenen Nutzungen statt. Schon heute erfüllt der Streifen zwischen Reiherstieg und dem Hauptdeich die Anforderung einer Pufferzone zwischen der industriell geprägten Hafenwelt, deren Geräuschkulisse sich im Zuge des Terminalausbaus am Mittleren Freihafen noch verstärken wird, und den sich östlich anschließenden Wohn- und Gewerbeflächen.<sup>645</sup> Das Gebiet ist jedoch für die Wilhelmsburger kaum zugänglich und weist wie in Kapitel 6.1.3 geschildert eine gegenwärtig sehr unbefriedigende Prägung auf. Gleichzeitig hat eine von der Handelskammer durchgeführte Bestandsuntersuchung gezeigt, dass die Mehrzahl der insgesamt rund 120 ansässigen Betriebe mit dem Standort durchaus zufrieden ist und sogar eine Erweiterung ihrer Betriebsgebäude bzw. Grundstücksflächen wünscht.<sup>646</sup> Zwar ist zu berücksichtigen, dass längst nicht alle befragten Unternehmen den Kriterien hochwertiger Gewerbebetriebe entsprechen, wie sie für den Standort vorgesehen sind. Das Erscheinungsbild und die Intensität der Nutzung bezogen auf den Flächenverbrauch sind wie beschrieben von sehr unterschiedlicher Qualität. Dennoch steht außer Frage, dass die kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen die Bedürfnisse der vorhandenen Unternehmen berücksichtigen müssen. Dies ist auch deshalb notwendig, da das Investoreninteresse von außen für den Standort aufgrund der zahlreichen Hemmnisse derzeit gering ist. Es ist davon auszugehen, dass die Hauptzielgruppe zunächst überwiegend aus Eigentümerinvestoren besteht, die bestehende Betriebe erweitern oder aber benachbarte Betriebe verlagern möchten.<sup>647</sup>

Zielsetzung kann folglich nicht eine flächendeckende, lückenlose Überplanung des Areals sein. Vielmehr soll durch punktuelle Eingriffe ein längerer Entwicklungsprozess in Gang gebracht werden, durch den das Areal aufbauend auf dem Vorhandenen schrittweise aufgewertet wird. Dazu gehören eine Verbesserung der Zugänglichkeit von der Stadtseite und vom Wasser aus, die Reaktivierung bestehender Brachen sowie die Intensivierung bestehender bzw. später auch Ansiedlung neuer Nutzungen.<sup>648</sup> Ähnlich wie beim Kleinen Grasbrook muss auch hier in unterschiedlichen Zeithorizonten gedacht

---

<sup>645</sup> Die zusätzliche Immissionsbelastung wird durch die Hauptwindrichtung aus Westen noch verstärkt.

<sup>646</sup> Vgl. Siebrand 2006.

<sup>647</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2005e, S. 22 f.

<sup>648</sup> Im Rahmen des ExWoSt-Forschungsfeldes Stadtumbau West wurden für den Pilotstandort Hamburg-Wilhelmsburg die drei Impulsthemen "Wege", "Wasser" und "Brachen" definiert.

werden, um dem langen Entwicklungszeitraum und der damit verbundenen Unbestimmtheit Rechnung zu tragen.

Da die Forderung nach einer verbesserten Zugänglichkeit der Uferbereiche weitgehend erfüllt werden kann, ohne die betrieblichen Abläufe der Unternehmen zu beeinträchtigen, sollten die Erschließung des Areals sowie die Wegeverbindungen innerhalb des Gebietes für Fußgänger und Radfahrer kurzfristig ausgebaut werden. Die verschiedenen Maßnahmen, die zum Teil im Rahmen des Städtebauförderprogramms Stadtumbau West entwickelt wurden, werden nachfolgend überblickartig aufgeführt: Um den Stadtteil und damit auch den Reiherstieg besser an die Hamburger Innenstadt anzubinden, soll eine barrierefreie Radwegeverbindung vom Alten Elbtunnel bis an den Reiherstieg Hauptdeich hergestellt werden, die heute durch Straßen und Eisenbahntrassen unterbrochen ist. Dies würde die geringe Entfernung von nur etwa drei Kilometern zwischen den Stadtteilen beiderseits der Norderelbe erlebbar und den Standort Wilhelmsburg für Wohnen und Arbeiten erheblich attraktiver machen.



Quelle: Landesbetrieb für Geoinformation und Vermessung (li.), urbanista (re.)

Abbildung 8-4: Situation Argentinienknoten heute

Vom nördlichen Ende des Hauptdeiches aus entsteht eine durchgehende, von begrünten Aufenthaltsbereichen begleitete Verbindung entlang des Veringkanals, die über eine neue Fußgängerbrücke vorbei an der historischen Veringschleuse bis an das Reiherstiegknie geführt wird. Aus stadtplanerischer Sicht wäre zudem eine Fortführung des Weges entlang des Reiherstiegufers wünschenswert, in einem späteren Stadium idealerweise selbst im nördlichen, von Schutzwänden umgrenzten Bereich bis zum Ernst-

August-Kanal.<sup>649</sup> Hier ist ein differenzierter Umgang mit der Wasserkante erforderlich. Je nach Uferausprägung als erhöhte Fläche, Spülfeld oder als Schutzwand gegen Hochwasser, könnten dabei unterschiedliche Systeme für die Wegeführung zur Anwendung kommen.<sup>650</sup> Dem stehen allerdings erhebliche Bedenken der Hafenunternehmen entgegen, die eine Beeinträchtigung der Sicherheit befürchten und zum Teil nicht auf einen Wasseranschluss ihrer Grundstücke verzichten wollen. Eine weitere Maßnahme ist schließlich eine verbesserte Querung des Deiches auf Höhe der Fährstraße. Zum Ausbau der wasserseitigen Erschließung sollten neben der geplanten Wasserverbindung zum Wilhelmsburger Rathaus zur IBA/IGS 2013 auch am Reiherstieg Anlegepunkte für einen Fährbetrieb geschaffen werden. Günstige Anlegepunkte wären am Fährstieg, von wo aus das Wilhelmsburger Zentrum schnell erreichbar ist, sowie am Reiherstieg-Knie. Es ist allerdings aufgrund des finanziellen Aufwands und der fehlenden Fahrgastauslastung davon auszugehen, dass ein Fährbetrieb nur anlassbezogen aufgenommen wird, auch wenn eine dauerhafte Fährverbindung, ggf. sogar durchgehend bis zum Harburger Binnenhafen den Sprung über die Elbe unterstützen würde.

Neben der Verbesserung der Wege- und Wasserverbindungen sollten die bestehenden Brachflächen ebenfalls innerhalb eines kurz- bis mittelfristigen Planungszeitraumes schrittweise für verschiedene öffentliche Aktivitäten sowie als Experimentierfeld für temporäre Übergangs- und Zwischennutzungen mit geringem Investitionsbedarf genutzt werden, bevor sie einer höherwertigen Nutzung zugeführt werden. Dadurch lassen sich kurzfristig der Bekanntheitsgrad des Areals steigern, ein positives Image prägen und nicht zuletzt lange Realisierungszeiträume für investitionsintensivere Nutzungen überbrücken. Geeignet erscheinen dafür die Flächen nördlich des Reiherstieg-Holzhafens, das Reiherstieg-Ufer südlich der Neuhöfer Straße sowie die sanierungsbedürftige Altlasten-Fläche des DEA-Konzerns am Reiherstiegknie. Hier ist ein neuer Park mit Sporteinrichtungen und einer Freilichtbühne vor der Kulisse des imposanten alten Rethespeichers geplant. Zugleich sollen Teile der Fläche als Gewerbestandort für das

---

<sup>649</sup> Bei Verlegung der Ernst-August-Schleuse wäre die Möglichkeit einer zusätzlichen Fußgängerbrücke über den Kanal auf Höhe des Ernst-August-Stiegs zu prüfen.

Nach der Verschiebung bzw. Aufhebung der Zollgrenze könnte so die schmale Deichhalbinsel westlich des Zollamts erschlossen und zu einem attraktiven Aussichtspunkt entwickelt werden. Zudem ließe sich eine ringförmige Erschließung rund um das Teilgebiet Reiherstieg komplettieren und eine direkte Verbindung zum Spreehafenufer herstellen.

<sup>650</sup> Siehe Kapitel 7.1.3.

Überseezentrum ausgebaut werden.<sup>651</sup> Auf der Fährstiegebrache sollte aufgrund der prominenten, den Stadt-Hafen-Übergang markierenden Lage direkt eine langfristig ausgelegte Bebauung angestrebt werden.

Trotz eines auf dem Bestehenden aufbauenden Vorgehens bedarf es einzelner aufwendigerer und langfristig ausgelegter Projekte, die die Verzahnung von Stadt- und Hafenvelt befördern, eine deutliche Strahlkraft über die Standortgrenzen hinweg entfalten und damit eine tragende Rolle im übergreifenden Leitprojekt Sprung über die Elbe spielen können. Die Fährstiegebrache bietet sich als Ort für ein derartiges Leuchtturmprojekt an und ist Gegenstand des Städtebauförderungsprogramms Stadtumbau West. Im Sommer 2004 hat das Areal bereits durch ein temporäres Freilichtkino Aufmerksamkeit erfahren. Zudem wurden für das Grundstück im Rahmen des EUROPAN-Wettbewerbs Projektvorschläge erarbeitet, von denen einer im Folgenden exemplarisch vorgestellt wird (siehe Abbildung 8-5).<sup>652</sup>

---

<sup>651</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2006a, S. 16 f.

<sup>652</sup> Entwurfsverfasser sind Frank Möller, Timm Orth, Tabea Pottek und Hanjo Hautz.



Quelle: TENTAK Hochbau und Design ([www.tentak.de](http://www.tentak.de)) mit Hanjo Hautz

Abbildung 8-5: Wettbewerbsbeitrag EUROPAN 8 Planungsgebiet nördlicher Reiherring

Die besondere Lage lässt die Warft zu einem zentralen Gelenkpunkt werden, an dem sich zwei städtebauliche Richtungen überlagern: Einerseits ist die Fährstiegwarft ein wichtiger Ankerpunkt der historischen Achse Fährstraße bzw. Fährstieg, die die Hauptanbindung des Stadtteils an den Reiherstieg markiert, andererseits stellt sie einen Trittstein auf der übergeordneten Entwicklungsachse des Sprungs über die Elbe von Norden nach Süden dar. Um die erste dieser beiden Anforderungen adäquat zu erfüllen, wird die Ausbildung eines öffentlichen Plateaus vorgeschlagen, welches über eine fußläufige Verbindung über den Hauptdeich hinweg mit dem Wilhelmsburger Stadtteilzentrum verbunden ist. Das erhöhte, hochwassersichere Plateau erlaubt neben den Ausblicken in Richtung Hafen vor allem eine Mehrfachbelegung der Fläche, ohne gegenseitige Beeinträchtigungen der Nutzungen zu erzeugen. Die darunterliegende Gewerbenutzung lässt durch Ausbildung unterschiedlicher Raumhöhen für Hallen- und Verwaltungsbereiche eine differenzierte Höhenstaffelung des Plateaus zu, wodurch unterschiedliche Zonen mit Aufenthaltsqualitäten und Flächen z.B. für öffentliche Veranstaltungen oder Sportnutzungen definiert werden.<sup>653</sup> Eine Frequentierung des Platzes im Normalbetrieb außerhalb von Veranstaltungen könnte durch den Fähranleger sowie durch kleinere, zum Platz ausgerichtete Gewerbenutzungen und ggf. später durch vereinzelte Läden erreicht werden. Im zweiten Schritt könnte die Sockelnutzung zusätzlich durch einen markanten Solitärbau ergänzt werden, der insbesondere der zweiten Anforderung Rechnung tragen würde, die Entwicklungsachse des Sprungs über die Elbe zu stärken. Die Gebäudehülle bietet Raum für vielfältige Nutzungen und lässt zudem Nutzungsänderungen im Zeitverlauf zu.<sup>654</sup> Die Sockelnutzungen ließen sich z.B. durch ein innovatives, möglicherweise nach außen transparentes Hochregallager ergänzen, welches bereits aus der Ferne vom Reiherstiegknie, aus dem mittleren Freihafen und vom Stadtteil Wilhelmsburg aus gut sichtbar wäre und so die Schwerpunktnutzung als Logistikstandort unterstreichen würde. Zudem wäre eine Art Kompetenzzentrum Logistik mit Büro-, Dienstleistungs- und Ausbildungsfunktionen vorstellbar und schließlich sogar Sport- oder Mehrzwecknutzungen in den oberen Geschossen, die die Identifikation der Wilhelmsburger mit dem Standort

---

<sup>653</sup> Die unterschiedlichen Bereiche können zudem durch wechselnde Bodenbeläge wie Tartan, Beton, Holz oder Grünflächen unterstrichen werden. Als Sportnutzungen bieten sich z.B. ein Laufparcours, eine Skaterbahn oder ein Basketballfeld an.

<sup>654</sup> Vgl. Christiaanse 2002.

fördern würden. Je nach Ausrichtung der Räume in Ost-West- bzw. Nord-Süd-Richtung ergeben sich interessante Ausblicke nach Wilhelmsburg und in den Hafen oder aber zum Harburger Binnenhafen und in die HafenCity. Diese Sichtachsen unterstreichen die Gelenkfunktion des Ortes.

Eine zügige Einigung mit der Hafenwirtschaft über die zukünftige Nutzung und eine erfolgreiche Investorensuche entscheiden darüber, in welchem Stadium sich dieses Teilgebiet zur IBA/IGS 2013 präsentieren können. Grundsätzlich ist eine stufenweise Entwicklung, wie sie auch für das Gesamtareal angestrebt ist, durchaus möglich.

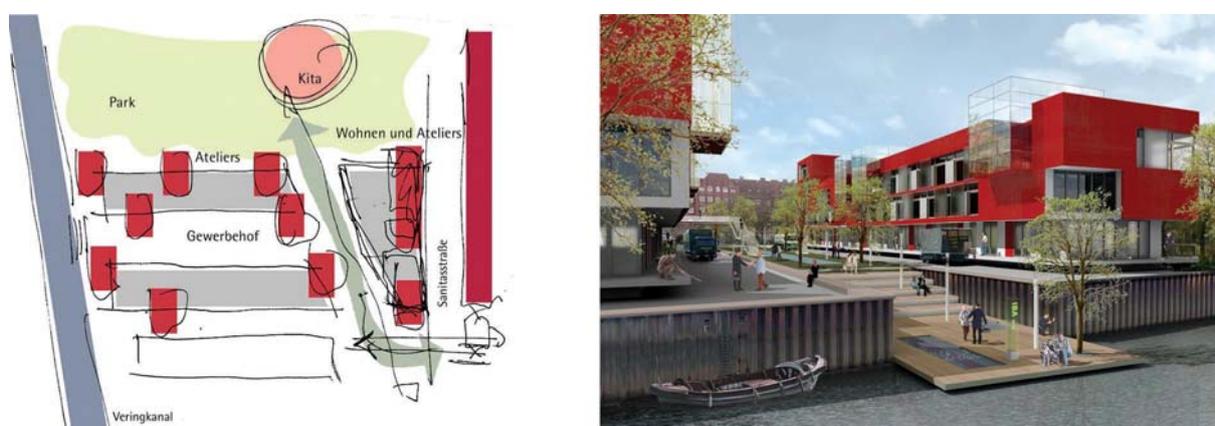
Die übrigen Teilflächen westlich des Hauptdeiches sollen mittelfristig durch schrittweise Nachverdichtungen und Neuansiedlungen als Mischgebiet mit Logistiknutzungen und Dienstleistungsangeboten ausgebaut werden. Dadurch kann die zu erwartende Nachfrage durch die Hafenerweiterung am angrenzenden Mittleren Freihafen abgedeckt werden.<sup>655</sup> Um Nachbarschaftskonflikte zwischen der Hafenwirtschaft und empfindlicheren, stadtbezogenen Nutzungen zu verhindern, sollte westlich des Deiches auf eine allzu feinkörnige Nutzungsmischung verzichtet werden, die zu viele Einschränkungen für den Gewerbebetrieb mit sich bringen könnte. Eine Ausnahme bildet die vorhandene Wohnbebauung in der Umgebung der Fährstiegbrache am Ernst-August-Deich, die erstaunlicherweise innerhalb des Hafengebietes liegt. Da die Wohnungen zur geplanten Nutzungsdurchmischung des Quartiers beitragen und aufgrund der kleinteiligen Eigentümerstruktur ohnehin nur schwer zu verlegen sind, sollten sie zunächst erhalten bleiben. Parallel zum Deich auf Höhe der Fährstiegwarft kann die Bebauung in einer späteren Planungsphase durch eine kleinteiligere Bebauung mit kleinen Gewerbeeinheiten, ggf. vereinzelt Ateliers ergänzt werden. Ebenfalls abweichend von der sonstigen Maßstäblichkeit des Areals ist die Gebäudegruppe auf der südlichen Straßenseite des Fährstiegs. Hier ist eine Sanierung der alten Bausubstanz als Gewerbehof mit unterschiedlichen kleinteiligen Gewerbenutzungen ähnlich dem bereits realisierten Projekt in der Jaffestraße vorstellbar.<sup>656</sup> Unabhängig vom Ausmaß der Nutzungsmischung führt die geforderte Durchlässigkeit des Areals für die ortsnahe Bevölkerung zu einem erhöhten Gestal-

---

<sup>655</sup> Der Begriff Logistik bezeichnet nicht nur die klassischen Teilbereiche Transport und Lagerung, sondern die Planung und Steuerung der komplexer gewordenen Wertschöpfungskette mit Waren-, Informations- und Geldflüssen. Folglich kann das Nutzungsspektrum neben den klassischen Logistikfunktionen verschiedene Mehrwertdienste (Value-added Services) wie IT-Management, Einkaufsorganisation einschließlich Aus- und Weiterbildung umfassen.

<sup>656</sup> Vgl. Hamburger Abendblatt vom 06.07.2005: "Wilhelmsburg – neuer Werk- und Handelshof".

tungsanspruch an die Architektur und die stadträumliche Umgebung der Gewerbebauten. Die Deklaration des Gebietes als Gewerbebestandort *und* zugleich öffentlicher Raum bringt zwangsläufig einen Mehraufwand für Gestaltungsaspekte mit sich. Dazu gehören z.B. eine angemessene Maßstäblichkeit der Baukörper- und Fassadengliederung, eine zum Kontext passende Materialwahl und eine bewusste Gestaltung der Freiflächen.<sup>657</sup> Östlich des Deiches, insbesondere beiderseits des Veringkanals können unterschiedliche, kleinteiligere Nutzungsmischungen zugelassen werden, die auch Wohnnutzungen mit einschließen und damit einen gleitenden Übergang zu den Wilhelmsburger Wohnquartieren schaffen.



Quelle: gruppe 5/LRW Architekten und Stadtplaner, Hamburg

Abbildung 8-6: Vorschlag Gewerbehof mit Ateliers am Veringkanal als Stadt-Hafen-Übergang

Wenn sich die Standortqualitäten langfristig verbessert haben und die Nachfrage nach höherwertigen Nutzungen zunehmen sollte, ist schließlich zu prüfen, inwieweit bereits vorhandene Unternehmen, die sich durch eine geringe Nutzungsintensität und einen hohen Störgrad im Hinblick auf Emissionen auszeichnen, verlagert werden können.<sup>658</sup>

Inwieweit die zuvor beschriebenen Maßnahmen zur Schaffung eines Stadt-Hafen-Übergangs umgesetzt werden können, hängt entscheidend vom weiteren Abstimmungsprozess zwischen Stadt- und Hafenplanung sowie vom Engagement privater Investoren ab. Da davon auszugehen ist, dass nur eine hohe Kompromissbereitschaft und ein gleichzeitiges Geben und Nehmen auf der Stadt- bzw. auf der Hafenseite überhaupt zu einer Einigung führen werden, muss man die Teilräume Kleiner Grasbrook/Veddel, den

<sup>657</sup> Vgl. Kapitel 7.1.3.

<sup>658</sup> Die Beurteilungskriterien zur Festlegung der Bearbeitungsreihenfolge sind in Kapitel 7.1.2 aufgeführt.

Reiherstieg und den im Anschluss behandelten Harburger Binnenhafen im Zusammenhang betrachten. Es ist davon auszugehen, dass Zugeständnisse der Hafengewirtschaft in einem bestimmten Teilbereich die Umsetzung stadtbezogener Maßnahmen an anderer Stelle eher noch erschweren werden.

### **8.1.3 Harburger Binnenhafen**

Verglichen mit den beiden zuvor beschriebenen Teilräumen ist die weitere Entwicklung im Harburger Binnenhafen deutlich determinierter. Da die Entlassung der Schlossinsel und der umliegenden Flächen aus dem Geltungsbereich des Hafenentwicklungsgesetzes bereits beschlossen ist, gibt es hier zumindest keine konkurrierenden Flächennutzungsansprüche zwischen Stadtentwicklung und Hafengewirtschaft mehr. Dennoch ist das Gebiet nicht mit der HafenCity vergleichbar, wo der Hafenbezug im Wesentlichen auf die Kreuzfahrtaktivitäten, vereinzelte Industriedenkmäler sowie die Hafenkulisse südlich der Norderelbe gegeben ist. Auch wenn der Harburger Binnenhafen in seinem zentralen Bereich zu einem städtischen Quartier entwickelt wird, welches die logische Verbindung von der Harburger Innenstadt bis ans Wasser herstellen soll, bleiben eine Reihe gewerblicher Nutzungen und die beiden Werften innerhalb des Areals sowie die Hafennutzungen in der unmittelbaren Umgebung bestehen. Somit stellt sich die Herausforderung, die kleinteilig gemischten bestehenden und geplanten Nutzungen innerhalb des Gebietes verträglich nebeneinander zu organisieren und mit den Emissionen der umliegenden Hafennutzungen umzugehen. Vor allem in Ost-West-Richtung gilt es, einen allmählichen Stadt-Hafen-Übergang zu schaffen, der zugleich einen Puffer zwischen den sensiblen zukünftigen Wohnnutzungen und den industriell-gewerblichen Aktivitäten im Seehafenbereich bildet.

Hinzu kommen die bereits in Kapitel 6 geschilderten erheblichen Beeinträchtigungen durch den Straßen- und Schienenverkehr, der das Gebiet vom Kontext isoliert und es einer zusätzlichen Immissionsbelastung aussetzt. Während kein Zweifel an der Zunahme des Verkehrsaufkommens und der Notwendigkeit entsprechender Infrastrukturmaßnahmen bestehen kann, entscheiden Lage und bauliche Ausgestaltung der Hafenbahnerweiterung darüber, ob die räumliche Verknüpfung in Nord-Süd-Richtung gelingen kann und inwieweit Lärmbeeinträchtigungen entstehen. Nachdem durch den beharrlichen Protest der Anlieger und Betroffenen bereits eine Verlegung der neuen Süderelbquerung nach

Westen in den Bereich der Kattwykbrücke erreicht werden konnte, soll der weitere Umgang mit der Ost-West-Trasse im Rahmen eines kommunikativen Planungsprozesses unter Einbeziehung der betroffenen Akteure ausgelotet werden.<sup>659</sup> Zur Diskussion steht unter anderem eine Tieferlegung und teilweise Überdeckelung der Trasse für den Straßen- und Schienenverkehr. Dies hätte neben der Lärmreduzierung auch einen psychologischen Effekt, da der Harburger Binnenhafen nicht mehr zweiseitig von stark frequentierten Trassen umschlossen wäre. Berichten parallel zur Veröffentlichung des Masterplans Hafenbahn zufolge, den die HPA und die Deutsche Bahn gemeinsam erarbeitet haben, wird die von Politik und Wirtschaft favorisierte Troglösung jedoch aus Kostengründen von der Bahn abgelehnt.<sup>660</sup> Es bleibt abzuwarten, ob hier eine stadtverträgliche Lösung gefunden werden kann.

Im Folgenden soll der Blick auf die anstehenden Maßnahmen im Planungsgebiet selbst gerichtet werden. Die vielen bereits erfolgreich umgesetzten Projekte, insbesondere südlich des Lotsekanals, dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, dass auch im Harburger Binnenhafen noch ein großer Teil des Transformationsprozesses bewerkstelligt werden muss. Um den Standort auch außerhalb der Geschäftszeiten zu einem lebendigen Quartier mit vielfältigen Kern- und Mischgebietsnutzungen zu entwickeln,<sup>661</sup> ist vor allem die Realisierung der am Kaufhauskanal und auf der Schlossinsel geplanten Wohnnutzungen und ergänzender Nahversorgungseinrichtungen wichtig.

Zur Belebung des Areals sollten nach Entlassung der Schlossinsel aus dem Hafengebiet und Klärung aller rechtlichen Belange zunächst die Hausbootliegeplätze vergeben werden, für die mehrere Standorte identifiziert wurden.<sup>662</sup> Dafür sprechen neben der tideunabhängigen, strömungsarmen Gewässersituation sowohl die sich abzeichnende hohe Nachfrage als auch der positive Beitrag zum Standortimage durch das Innovationspotenzial dieser Typologie. Neben Wohnen auf dem Wasser sind auch schwimmen-

---

<sup>659</sup> Vgl. Hamburg Port Authority 2007a.

<sup>660</sup> Vgl. Interview Stadtentwicklung (S401); vgl. auch Harburger Anzeigen vom 16.04.2005: "Hafenbahn: Neue Varianten in Sicht", Die Welt vom 03.09.2007: "Hafenbahn – Bahn will Harburger Teilung nicht beenden" und Hamburger Abendblatt vom 04.09.2007: "Harburg: Troglösung der Bahn zu teuer".

<sup>661</sup> Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2006a, S. 7.

<sup>662</sup> Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2006b.

de Gewerbebetriebe denkbar. Am Lotsekai ist zudem ein Restaurantschiff mit einem Boarding-House geplant.<sup>663</sup>

Die permanenten Wohnnutzungen müssen den zwei scheinbar gegenläufigen Anforderungen des sich "Öffnens und Schließens" gerecht werden. Einerseits wird die Attraktivität der Wohnraumangebote gerade durch möglichst unmittelbare Bezüge zum Wasser bestimmt, andererseits sind dem Lärm abgewandte Bereiche erforderlich. Durch die Anordnung höherer Baukörper zu den immissionsbelasteten Seiten und eine Nutzungsgewichtung, bei der das Wohnen schwerpunktmäßig in den geschützten, die gewerblichen Nutzungen in den lautereren Zonen untergebracht wird, soll dieser Spagat gelingen. Für die Wohnungen sind mehrere Typologien wie Blockrand, Townhouse oder Back-to-Back vorgesehen, die jeweils auf die unterschiedlichen Lagebedingungen der einzelnen Grundstücke reagieren. Trotz der so entstehenden Heterogenität der einzelnen Baukörper bleibt die Einheit der Baufelder durch klare Konturen nach außen und den jeweils zentral gelegenen, halböffentlichen Quartiersplatz mit Wasserbezügen erhalten.<sup>664</sup>

Zu prüfen ist, inwieweit über die technischen bzw. konstruktiven Möglichkeiten des baulichen Lärmschutzes hinaus an ausgewählten Orten weitere Möglichkeiten bestehen, der Problematik von Wohnnutzungen in Hafennähe zu begegnen. Dazu zählt die teilweise Beschränkung auf bestimmte, sich nur temporär ansiedelnde Zielgruppen wie Studenten der TU Harburg oder Projektmitarbeiter der benachbarten Unternehmen, die möglicherweise eher bereit sind, eine erhöhte Immissionsbelastung zu akzeptieren. Ein weiterer Ansatz ist die Schaffung flexibler Gebäudehüllen, die eine Nutzungsänderung im Laufe des Lebenszyklus zulassen. So könnten z.B. gewerblich genutzte Räume später in Wohnraum umgewidmet werden, wenn sich die Emissionssituation in der Umgebung verändert.

Neben der optimalen Anordnung der einzelnen Nutzungen müssen auch die dazwischen liegenden Freiräume sorgfältig gestaltet werden, die die einzelnen Baufelder verbinden. Der geplante Park kann weitgehend unabhängig von der Realisierung der verschiedenen Baufelder geschaffen werden und dadurch frühzeitig das Gesamterscheinungsbild der

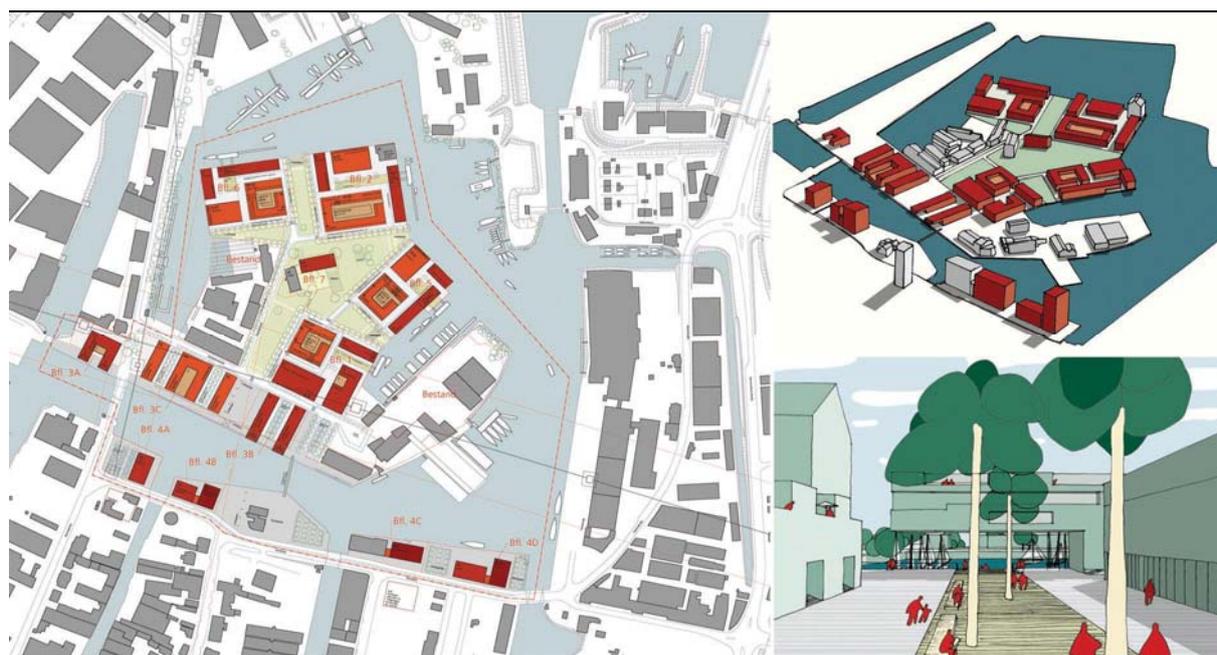
---

<sup>663</sup> Vgl. Bezirksamt Harburg 2007, S. 16.

<sup>664</sup> Vgl. Raumwerk Architekten und club L94 LandschaftsArchitekten (Hg.) 2006, S. 6.

Schlossinsel mit überschaubaren Investitionen aufwerten sowie den öffentlichen Zugang ans Wasser für die ortsnahe Bevölkerung erleichtern.

Die angestrebte phasenweise Realisierung der Einzelquartiere bietet ein hohes Maß an Flexibilität, um auf sich wandelnde Nutzungsanforderungen reagieren zu können. Gerade der Bebauungsstand der ersten Entwicklungsstufe birgt den Charme des Unfertigen, da nicht alles bis ins Detail überplant ist. Für die Übergangszeiträume schlagen die Verfasser des Entwurfs temporäre Nutzungen auf dem als Hafenumarm bezeichneten nördlichen Ufer des Lotsekanals vor. Standardcontainer könnten z.B. für Informations-, Ausstellungs- oder Gastronomie Zwecke dort aufgestellt werden, wo die Flächen nach Verlagerung der ursprünglichen Hafenbetriebe bereits brachliegen.<sup>665</sup> Es bleibt zu hoffen, dass die langfristig verbleibenden hafenbezogenen Nutzungen auf der Zitadelle und in der unmittelbaren Umgebung auch nach Umsetzung der zweiten Entwicklungsstufe zum Erhalt des besonderen, nicht künstlich wirkenden Flairs beitragen.



Quelle: Raumwerk Architekten

Abbildung 8-7: Entwurf Schlossinsel

Die Entwicklung der Flächen südlich des Lotsekanals zwischen Ziegelwiesenkanal und Schellerdamm ist weitgehend absehbar. Es ist davon auszugehen, dass die zuvor

<sup>665</sup> Vgl. Raumwerk Architekten und club L94 LandschaftsArchitekten (Hg.) 2006, S. 12.

genannten Projekte – darunter das schon im Umbau begriffene Fleethaus an der Ecke Veritaskai/Schellerdamm, die Wohnbebauung am Kaufhauskanal und auch das Hochhaus in der Blohmstraße – in den nächsten Jahren fertiggestellt werden und nur noch begrenzte Gestaltungsspielräume existieren. Daher soll auf diesen Teilbereich nicht näher eingegangen werden. Gleiches gilt für die Flächen am Veritaskai, wo eine Erweiterung des bestehenden und umgebauten Speichergebäudes geplant ist. Neben einem Parkhaus für das noch brachliegende Aurelisareal gibt es außerdem Pläne für einen Hotelneubau am Wasser, für den der bestehende temporäre Beachclub weichen müsste, der bisher ein positives Beispiel einer Zwischennutzung darstellt.<sup>666</sup>



Quelle: [www.medienstrand.de](http://www.medienstrand.de)

Abbildung 8-8: Beispiel temporäre Nutzung – Beachclub am Veritaskai

Es bleibt schließlich das Terrain der New York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie, die ihren Standort nach Lüneburg verlagert. Für die ca. 3 Hektar große Fläche und die zum Teil denkmalgeschützten Betriebsgebäude ist die Entwicklung eines Gewerbeparks geplant, der unter anderem auch ein Modezentrum und einen Sportstandort beherbergen soll.<sup>667</sup>

Die Betrachtung der verschiedenen Teilräume hat gezeigt, dass die Zukunftsperspektiven und damit die zu ergreifenden Maßnahmen zur räumlich-baulichen Ausgestaltung erheblich voneinander abweichen. Die weitere Entwicklung wird unter anderem davon abhängen, inwieweit in enger Abstimmung zwischen Stadtentwicklungsbehörde, Ham-

<sup>666</sup> Vgl. Hamburger Abendblatt vom 27.03.2007: "Ein Spitzenhotel für Harburg".

<sup>667</sup> Vgl. Hamburger Abendblatt vom 02.12.2006: "400 neue Stellen im Harburger Hafen"; vgl. auch Hamburger Abendblatt vom 18.08.2007 "Binnenhafen – Neues Projekt für Hallen der New York Hamburger. Modezentrum – Harburg wird schick".

burg Port Authority und ortsnahe Bevölkerung Kompromisse erzielt werden können. Dazu müssen die einzelnen Teilgebiete trotz ihrer Unterschiede auch im Zusammenhang, das heißt im gesamtstädtischen und regionalen Kontext gesehen werden: Es ist anzunehmen, dass gegenseitige Zugeständnisse der Hafenwirtschaft an einer Stelle Zugeständnisse der Stadtentwicklung an anderer Stelle erfordert. Empfehlungen für das Zusammenspiel der Hamburger Akteure sollen im anschließenden Unterkapitel herausgearbeitet werden.

## 8.2 Harmonisierung der Hamburger Stadt- und Hafententwicklung

Die räumliche Nähe von Stadt und Hafen entlang des östlichen Hafenrandes ist zumindest aus Sicht vieler Hafenvertreter keinesfalls gewollt.

*"Eine klare Trennung der Funktionen ist die sinnvollere Lösung. Eine Nachbarschaft von Stadt und Hafen ist nicht erstrebenswert."<sup>668</sup>*

Wie beschrieben treffen an der Schnittstelle zum Teil widerstreitende Interessen aufeinander und es entsteht eine konfliktrichtige Gemengelage. Gleichzeitig stellt eine einseitige Entscheidung für Hafen- oder Stadtentwicklung keine Lösung dar, da die Planungen beider Seiten gleichermaßen notwendig sind und gleichrangig nebeneinander stehen. Es ist also zwingend erforderlich, die augenscheinlichen Konflikte überhaupt zu thematisieren und unter Einbeziehung der Betroffenen "neue Prozeduren des Aushandelns von Kompromissen" zu entwickeln.<sup>669</sup> Dazu ist zunächst ein Bewusstseinswandel dahingehend notwendig, dass sowohl der Hamburger Hafen als auch die südlichen Stadtteile Hamburgs Teile des gesamtstädtischen Gefüges sind (siehe Kapitel 8.2.1). Ferner müssen Wege gefunden werden, wie eine integrierte Planung von Stadtentwicklung und Hafenwirtschaft erfolgen kann (Kapitel 8.2.2) und wie die lokale Bevölkerung sinnvoll in den Planungs- und Transformationsprozess eingebunden werden kann (Kapitel 8.2.3).

---

<sup>668</sup> Interview Hafententwicklung (H104).

<sup>669</sup> Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2007d, S. 6.

### 8.2.1 Bewusstseinswandel: Der Hamburger Hafen und der Hamburger Süden als Teile des gesamtstädtischen Gefüges

Es mag selbstverständlich klingen, wenn es in einer Pressemitteilung des Senats zur Veröffentlichung einer neuen Karte Ende 2005 heißt:

*"Die Karte 'Hamburgs Hafen' [...] gibt zum ersten Mal einen Ausschnitt der Hansestadt wieder, der das nördliche und südliche Elbufer gleichberechtigt nebeneinander stellt und ihre Einheit betont. Die Karte unterstreicht, dass der Hamburger Hafen die Stadtteile nicht trennt, sondern zu einem Ganzen verbindet."<sup>670</sup>*

Doch trotz der Ankündigung einer Bezirksneuordnung – Wilhelmsburg wird zukünftig zum Hamburger Bezirk Mitte gehören<sup>671</sup> – endet Hamburg in der Vorstellung vieler an der Norderelbe. Der Hafen nimmt in der Selbst- und Fremdwahrnehmung eine Sonderstellung ein als unumstritten wichtiger Standortfaktor, der jedoch weitgehend vom städtischen Kontext abgekoppelt ist.<sup>672</sup> Durch Sicherheitsbestimmungen, die in Teilen noch bestehende Freihafengrenze mit hohen Zollzäunen sowie durch meterhohe private Hochwasserschutzwände, die immerhin fast 70 Prozent der Hafenflächen schützen, ist der Hafen kaum öffentlich zugänglich und erlebbar.<sup>673</sup> Zu den räumlichen Barrieren kommen die institutionellen: Der planungsrechtliche Sonderstatus mit dem Hafentwicklungsgesetz sowie die Bündelung der Hafentwicklungsaufgaben in der Hamburg Port Authority, die richtigerweise klar auf die Bedürfnisse der Hafenkunden ausgerichtet ist, sich dafür allerdings nicht im gleichen Maße den Interessen der Stadt insgesamt und der von den Ausbaumaßnahmen betroffenen Bevölkerung verpflichtet fühlt. Das Spannungsfeld zwischen Stadtentwicklung und Hafwirtschaft entsteht nicht zuletzt dadurch, dass der Hafen ein sektoraler Bereich ist, die Stadtentwicklung hingegen alle städtischen Belange mit einbeziehen muss.<sup>674</sup> Aus Sicht der Hafvertreter ist es durchaus verständlich, dass sie ihre Kernaufgabe nicht darin sehen, den Hafen als Erlebnisraum stärker zu

---

<sup>670</sup> Freie und Hansestadt Hamburg 2005f.

<sup>671</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2005g.

<sup>672</sup> Vgl. Kossak 1993, S. 136ff: "Wie viele Tabus kann Hamburg sich leisten?".

<sup>673</sup> Vgl. Hamburg Port Authority 2005, S. 63

<sup>674</sup> Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2007d, S. 9.

öffnen, da sie ausschließlich an ihrem wirtschaftlichen Erfolg gemessen werden.<sup>675</sup> Gleichzeitig erfordert das von Senat und Bürgerschaft beschlossene Ziel des Sprungs über die Elbe, einen gesamtstädtischen Blickwinkel einzunehmen, der den Süden Hamburgs und damit unweigerlich auch die direkt angrenzenden östlichen Teile des Hafens einschließt.

Eine Grundvoraussetzung zur Lösung der Konflikte zwischen Hafenwirtschaft und Stadtentwicklung ist die Erkenntnis, dass es ein gegenseitiges Abhängigkeitsverhältnis beider Seiten gibt. Nicht nur die Stadt braucht den Hafen, auch umgekehrt der Hafen die Stadt. Der Bedarf an ausreichenden, zentralen Wohnraumangeboten und einem attraktiven Lebensumfeld für die Beschäftigten, aber auch der hohe Umschlaganteil mit Ausgangs- bzw. Zielpunkt in Hamburg<sup>676</sup> unterstreichen dies. Außerdem müssen die mit dem Sprung über die Elbe verbundenen Ziele der Innenentwicklung und des Flächenrecyclings *gleichrangig* neben denen des Hafenausbaus verankert werden. Zwar wird auch auf der Hafenseite anerkannt, dass einige der städtebaulichen Ziele *wünschenswert* sind. Sie können aber nicht umgesetzt werden, wenn sie im Spannungsverhältnis stehen mit dem, was wirtschaftlich *erforderlich* ist.<sup>677</sup> Bisher wird oft die Meinung vertreten, es muss zwischen Hafen- und Stadtentwicklungszielen abgewogen werden, wobei dem Hafen und den damit verbundenen Arbeitsplätzen im Zweifelsfall Vorfahrt einzuräumen ist.<sup>678</sup> Teil des Problems ist dabei, dass die Diskussionen über Stadt und Hafen viel zu häufig auf einer Metaebene geführt oder auf die Themen Flächenkonkurrenz<sup>679</sup> bzw. Inkompatibilität von Wohnen und Containerumschlag reduziert werden.<sup>680</sup> Dabei geht es grundsätzlich zunächst einmal darum, den Hafen überhaupt als Teil der Stadt einzubinden, einer Entfremdung von Stadt und Hafen entgegenzuwirken und den Hafen als

---

<sup>675</sup> Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2007d, S. 13: "... es ist wichtig darauf hinzuweisen, dass es nicht Kernaufgabe des Hafens ist, zunächst touristisch attraktiv zu sein, sondern vernünftig zu wirtschaften".

<sup>676</sup> Vgl. Hamburg Port Authority 2005, S. 14 f.: Fast 45 Prozent der Güter haben Quelle oder Ziel in der Metropolregion Hamburg (30 Prozent) oder sind über Logistikketten eng und langfristig mit dem Hamburger Hafen verknüpft (15 Prozent).

<sup>677</sup> Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2007d, S. 12.

<sup>678</sup> Vgl. Dreyer 2005: "Hamburg braucht vor dem Hintergrund dieser Wachstumschancen einen politischen und gesellschaftlichen Konsens für ein Aktionsprogramm 'Vorfahrt für den Hafen'".

<sup>679</sup> Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2007d, S. 15: "Die Vorstellung, dass wir in bestimmten Teilen des Hafens Flächen aufgeben könnten, ist sehr realitätsfern. Wir haben für jedes Grundstück im Hafengebiet, das wir halbwegs frei bekommen, sechs, sieben oder acht Bewerber."

<sup>680</sup> Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2007d, S. 24.

Kulturraum wiederzuentdecken.<sup>681</sup> Die zuvor in Kapitel 7 beschriebene Durchlässigkeit, die Zugänglichkeit zu markanten Uferstellen und die Öffnung von untergenutzten Hafentflächen für (temporäre) Nutzungen sind Ansatzpunkte, dies zu erreichen, ohne dadurch Behinderungen einer funktionierenden Hafennutzung zu verursachen. Ein Anschauungsbeispiel ist die schon genannte geplante Radwegeverbindung vom Alten Elbtunnel nach Wilhelmsburg. Obwohl durch das Förderprogramm Stadtumbau West Mittel bereitstehen und die technische Machbarkeit gegeben ist, ist noch keine Einigung mit den Vertretern des Hafens erzielt worden. Offenbar besteht die Sorge, dass derartige Zugeständnisse später zu Problemen und Einschränkungen für den Hafen führen könnten.<sup>682</sup>

So wie der Hafen noch immer vielfach tabuisiert wird, so sind die südlichen Stadtteile, insbesondere Wilhelmsburg, für Viele eine "Terra incognita"<sup>683</sup> oder aber zumindest negativ stigmatisiert.<sup>684</sup> Auch wenn der Süden Hamburgs durch den Beschluss des Leitprojektes Sprung über die Elbe offiziell längst in den Fokus gerückt ist und die IBA Hamburg GmbH bereits eine breit angelegte Kommunikationskampagne gestartet hat, hat der Bewusstseinswandel in der breiten Masse noch nicht stattgefunden. Zu sehr sind die Negativschlagzeilen über den "Balkan des Nordens" offenbar verankert.<sup>685</sup> Gleichzeitig sind den wenigsten die vielfältigen Qualitäten des Stadtteils bekannt, zu denen die dünne Besiedelung mit idyllischen Grünräumen und Wasserwegen, gründerzeitliche Wohnquartiere oder die zentrale Lage gehören.<sup>686</sup> Die in der Öffentlichkeit überwiegende geringe Wertschätzung für die südlichen Stadtteile, die teils auf tatsächlichen Problemen, oft jedoch schlicht auf Unkenntnis der Potenziale basiert, erschwert eine Einigung zwischen Stadtplanern und Hafenwirtschaft zusätzlich. Hieraus ergibt sich der Bedarf an umfangreicher Öffentlichkeitsarbeit, mit deren Hilfe ein Umdenkprozess bei den Stadt- und Hafenvertretern sowie bei der lokalen Bevölkerung unterstützt werden kann.<sup>687</sup>

---

<sup>681</sup> Vgl. van Hooydonk und Verhoeven 2007, S. 11: Die Autoren unterstreichen, dass die Entfremdung infolge der zunehmenden Privatisierung des Hafens und den Einstieg internationaler Investoren noch zunehmen könnte.

<sup>682</sup> Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2007d, S. 10 und S. 22; vgl. auch Interview Hafententwicklung (H108).

<sup>683</sup> Vgl. Schnorbus 2005, S. 7; vgl. auch Die Zeit Nr. 17 2005: "Hier waren wir noch nie".

<sup>684</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2005e, S. 7 f.

<sup>685</sup> Vgl. z.B. Der Spiegel Nr. 44 2000, S. 114 ff.: "'Ein ungeheuer belastendes Klima'; Wilhelmsburg – das ist im Volksmund der 'Balkan des Nordens', ein Alptraum von Stadtplanung, ein soziales Verbrechen im Hinterhof Hamburgs..."; vgl. auch "taz vom 08.01.2007: "Siebzehn Minuten zum Beton".

<sup>686</sup> Vgl. Petrin 2005, S. 23 ff.

<sup>687</sup> Vgl. Kapitel 8.3.3.

### 8.2.2 Integrierte Planung von Stadtentwicklung und Hafenwirtschaft

Die Bereitschaft des Hafens, sich mehr als bisher zu öffnen und sich als Teil des gesamtstädtischen Gefüges zu sehen sowie ein besserer Kenntnisstand über die jeweiligen Ausgangsbedingungen und Interessenslagen von Hafenwirtschaft, Stadtplanung und ortsnahe Bevölkerung bilden die Grundvoraussetzungen für eine integrierte Planung:

*"To succeed with the city port interface supposes a precise analysis of the needs of the city and those of the port. It also requires a shared knowledge of each other's requirements."*<sup>688</sup>

Erst durch Transparenz über die Planungsabsichten des Hafens und der Stadt treten die verschiedenen Konflikte zutage, die durch konkurrierende Flächennutzungsansprüche, stadtunverträgliche Verkehrsplanungen oder neue Nachbarschaft emittierender und immisionsempfindlicher Nutzungen entstehen. Bislang war die Tendenz zu erkennen, die Konfliktpunkte zu verschleiern, anstatt sie explizit zu benennen.<sup>689</sup> Ein Beispiel hierfür ist erneut die Hafenquerspange. Die geforderte Integration einer solchen Verkehrsplanung in die Umgebung "mit höchstem Anspruch an Gestaltung und Umweltverträglichkeit"<sup>690</sup> kann kaum darüber hinwegtäuschen, dass durch die Trasse in Hochlage eine städtebauliche Entwicklung des Spreehafenufers infrage gestellt wäre. Im Zusammenhang mit den vehementen Protesten aus der Wilhelmsburger Bevölkerung gegen das Bauwerk klingt es fast zynisch, wenn es im Entwurf für das Räumliche Leitbild Hamburgs heißt: "Im Gegensatz zum häufig negativen Image technischer Konstruktionen soll die Hafenquerspange als Ingenieurskunst und ästhetische Bereicherung der Stadtlandschaft wahrgenommen werden."<sup>691</sup> An gleicher Stelle wird dennoch betont, dass mit dem Räumlichen Leitbild "Stadtentwicklung und Hafen erstmals integriert behandelt" werden.<sup>692</sup>

Vor diesem Hintergrund sollte bei der zukünftigen Entwicklung des Stadt-Hafen-Übergangs sichergestellt werden, dass die gegenläufigen Positionen der beteiligten Akteure und die Auswirkungen ihrer Planungsüberlegungen möglichst offen und ohne

---

<sup>688</sup> Aus der Pressemitteilung zur Abschlusskonferenz des Projektes "Plan the City with the Port" (vgl. Association Internationale Villes et Ports 2007).

<sup>689</sup> Vgl. Interview Bürgervertreter/Politik (S611).

<sup>690</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2006a, S. 19.

<sup>691</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2007a, S. 141.

<sup>692</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2007a, S. 42.

Beschönigungen dargestellt werden. Dies bildet die notwendige Grundlage für die anschließende Erarbeitung von Lösungsalternativen. Da es für die vorgestellten Stadt-Hafen-Übergänge keine gemeinsame Entwicklungsgesellschaft gibt, die zugleich die Hafen- und Stadtinteressen repräsentiert, fällt der organisationsübergreifenden Koordination des Abstimmungsprozesses eine umso wichtigere Rolle zu. Die IBA Hamburg GmbH wurde mit dem Ziel gegründet,

*"durch Wahrnehmung von Durchführungs- und Koordinierungsaufgaben die Investitionsvorhaben der IBA zu initiieren, planerisch vorzubereiten, mit den Vorhabensträgern zu entwickeln und zu qualifizieren sowie die finanzielle Beteiligung aus dem Sonderinvestitionsprogramm (SIP) zu steuern..."*<sup>693</sup>

Inzwischen hat die IBA Hamburg GmbH bereits mehrere Initiativen angestoßen, die das Zusammenspiel der Akteure und damit verbunden das Aushandeln von Kompromissen zwischen Stadt und Hafen ermöglichen sollen. Dazu zählt die im Mai 2007 unterzeichnete IBA-Konvention, die möglichst viele Akteure als Partner an das Projekt IBA binden und eine gegenseitige Unterstützung bei der Vorbereitung und Durchführung befördern soll.<sup>694</sup> Unter den ersten 50 Unterzeichnern der Konvention, die als neuer Stadtvertrag bezeichnet wird, sind noch keine Hafenunternehmen, immerhin jedoch die Hamburg Port Authority vertreten. Zwar ist der Vertrag eine recht allgemeine Absichtserklärung zur Kooperation, die längst noch keine einvernehmlichen Entscheidungen bei Konfliktthemen garantiert. Es werden aber projektbezogene öffentlich-private Partnerschaften angestrebt, an denen sich die Vertragspartner nach Möglichkeit institutionell oder finanziell beteiligen sollen. Ferner verpflichten sich die Vertragspartner "zur frühzeitigen gegenseitigen Information und Abstimmung."<sup>695</sup>

Nachfolgend werden einige weitere Initiativen neben der IBA-Konvention vorgestellt. Ende 2007 ist ein Kongress zum Thema "Hafen, Verkehr und Stadtentwicklung geplant, der von der TU Hamburg-Harburg, der IBA Hamburg GmbH, den beteiligten Behörden und Organisationen sowie mit der Hafenwirtschaft durchgeführt wird. Darin wird es unter anderem um "Strategien der städtebaulichen Integration von Verkehrsinfrastrukturen und [...] Logistikflächen gehen", die gemeinsam von Wirtschaft, Wissenschaft und Politik zu

---

<sup>693</sup> Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2005c, S. 7.

<sup>694</sup> Vgl. IBA Hamburg GmbH 2007b.

<sup>695</sup> Vgl. IBA Hamburg GmbH 2007b, S. 4.

entwickeln sind. Außerdem wurde eine Arbeitsgruppe unter Beteiligung verschiedener Behörden und der HPA eingerichtet, die sich mit dem Thema Stadtverträglichkeiten befasst. Inhalte des Projektes sind rechtliche Rahmenbedingungen und technische Lösungen für den Stadt-Hafen-Übergang. Dazu soll der Blick auch auf bereits realisierte Projekte im Ausland gerichtet werden. Ein drittes Beispiel ist ein konkret die Problemlagen am Reiherstieg betreffender, von der IBA Hamburg GmbH und der HPA moderierter Diskussionsprozess mit den ortsansässigen Betrieben, in dem Ansatzpunkte für ein verträgliches Nebeneinander von Stadtentwicklung und Hafenwirtschaft identifiziert werden sollen.<sup>696</sup>

Nach den negativen Erfahrungen am Kleinen Grasbrook und im Mittleren Freihafen, wo eine frühzeitige Einbeziehung der betroffenen Unternehmen nach Darstellung der Hafenwirtschaft nicht stattgefunden hat, ist dies ein Schritt in die richtige Richtung.<sup>697</sup> Der Unternehmensverband Hafen Hamburg und verschiedene Vertreter von Hafenunternehmen betonen, dass es bei der Planung entscheidend auf die richtige Reihenfolge ankomme.

*"Es muss mit den Betroffenen gesprochen werden, nicht über sie. Bereits der Einstieg in die Diskussion über die Pläne für den mittleren Freihafen wurde diesen Anforderungen nicht gerecht. Die meisten erfuhren aus der Presse von dem Vorhaben."<sup>698</sup>*

Wenn Hafenflächen durch die Stadtplanung beansprucht werden, die eine Umsiedlung ansässiger Betriebe erfordern, sollte in enger Abstimmung mit den Betroffenen erst ein schlüssiges Verlegungskonzept mit adäquaten Ersatzflächen erarbeitet werden, bevor Entwicklungsentscheidungen getroffen und die Resultate veröffentlicht werden.<sup>699</sup> Dies erfordert zum einen anstelle einer isolierten Betrachtung für einzelne Grundstücke ein standortübergreifendes Flächenmanagement, das auch die Angebote der Metropolregion mit einbezieht.<sup>700</sup> Zum anderen muss der Abstimmungsprozess zwischen den einzelnen Parteien möglichst neutral moderiert werden. Gerade vor dem Hintergrund, dass einige

---

<sup>696</sup> Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2007d, S. 6 f.

<sup>697</sup> Siehe Kapitel 6.1.2 und 6.2.1.

<sup>698</sup> Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. 2005, S. 20.

<sup>699</sup> Vgl. Interview Hafenunternehmen (H201 und H202).

<sup>700</sup> Vgl. Glaser und Krause 2004, S. 275–293.

Projekte, vor allem die Planung der Hafenuerspanne, bereits seit vielen Jahren in der Diskussion sind und bislang kein konsensfähiger Kompromiss erzielt werden konnte, sollte es eine größere Bereitschaft für neue Herangehensweisen geben.<sup>701</sup> So kann es für einzelne, möglichst konkrete Projekte sinnvoll sein, einen unabhängigen Dritten als Ombudsmann bzw. Mediator einzusetzen, der außerhalb des üblichen Behördenverfahrens versucht, frühzeitig mit den Konfliktparteien eine Lösung zu erarbeiten.<sup>702</sup>

Projektübergreifend gibt es jedoch kein Patentrezept für den Umgang mit den Stadt-Hafen-Übergängen. Eine generelle Zusammenlegung der Planungsabteilungen des Hafens und des übrigen Stadtgebietes als radikalste Lösung ist schwer vorstellbar und wohl auch nicht sinnvoll. Große Teile des Hafengebietes werden auch langfristig exklusiv durch den Hafen genutzt und sollten weiterhin durch die HPA im Einklang mit dem Hafenentwicklungsgesetz geplant werden. So kann ohne langwierige Abstimmungsprozesse schnell und effizient auf Kundenanforderungen reagiert werden. Auch im Bereich des Hafenrandes gibt es Flächen, für die eine eindeutige Zuordnung möglich und eine integrierte Planung deshalb nicht (mehr) notwendig ist. So wurde z.B. die HafenCity zugunsten einer städtischen Nachnutzung aus dem Hafengebiet entlassen. Bei den weiteren zuvor behandelten Übergangsbereichen des östlichen Hafenrandes ist die eindeutige Zuordnung zu Stadt oder Hafen hingegen nicht gegeben. Für diese Bereiche bleibt die Frage, ob nicht eine gemeinsame Planungsabteilung oder Entwicklungsgesellschaft aus Vertretern der Stadt und des Hafens sinnvoll gewesen wäre.

### **8.2.3 Beteiligung der lokalen Bevölkerung**

Der Vollständigkeit halber sollen die Einbindung des Beteiligungsgremiums in den Planungs- und Realisierungsprozess für den Sprung über die Elbe nachfolgend noch einmal kurz erläutert werden, wobei die Organisationsstruktur hier nicht infrage gestellt wird. Gemeinsam mit Vertretern aus Politik und Verwaltung, den Stadtteilbeiräten Veddel und Wilhelmsburg sowie dem Verein Zukunft Elbinsel e.V. wurde eine Struktur erarbeitet, die in Abbildung 8-9 dargestellt ist.

---

<sup>701</sup> Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2007d, S. 17.

<sup>702</sup> Siehe Kapitel 7.2.1; vgl. auch Interview Investor/Projektentwickler (S513).

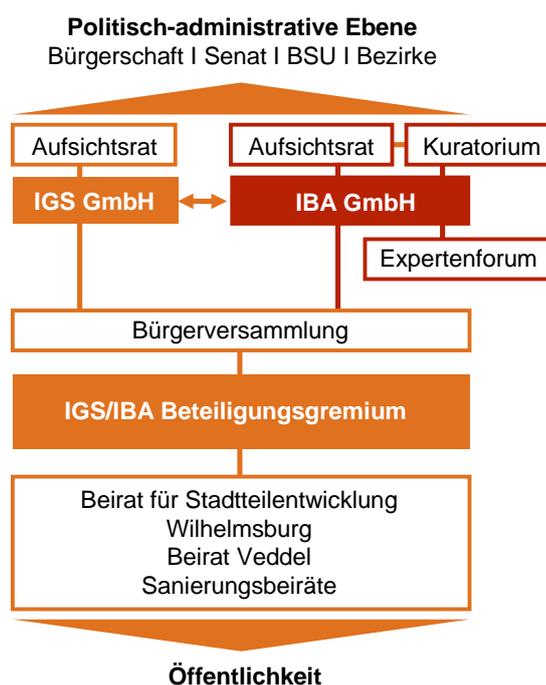


Abbildung 8-9: Struktur der IBA Hamburg GmbH

In dem Gremium mit insgesamt 24 festen, von den jeweiligen Ortsausschüssen eingesetzten Mitgliedern sind die drei Teilgebiete Kleiner Grasbrook/Veddel, Wilhelmsburg und Harburg<sup>703</sup> repräsentiert. Das Gremium berät die IBA GmbH und IGS GmbH und kann Anträge an die beiden Gesellschaften und die jeweiligen politischen Gremien stellen.<sup>704</sup> Zudem nehmen einige nicht stimmberechtigte Politiker der Bezirksversammlungen sowie bei Bedarf weitere Fachleute mit beratender Funktion an den monatlichen Sitzungen teil, um durch aktuelle Informationen und fachlichen Rat zu unterstützen. Das Gremium dient dem gegenseitigen Informationsaustausch aller am Transformationsprozess Beteiligten und soll gewährleisten, dass die Bedürfnisse und Erfahrungen der Bevölkerung mit in die Meinungsbildung und Entscheidungsfindung einfließen. Die IBA GmbH übernimmt die Geschäftsführung und Organisation, stellt finanzielle Mittel für das Beteiligungsverfahren bereit und stellt den Informationsfluss zwischen dem Bürgergremium und der Ebene der Verwaltung sicher. Um darüber hinaus eine breite Öffentlichkeit für den Transformationsprozess des Sprungs über die Elbe zu mobilisieren,

<sup>703</sup> Bereich Harburger Binnenhafen/Schlossinsel.

<sup>704</sup> Vgl. IBA Hamburg GmbH und Internationale Gartenschau Hamburg 2013 GmbH 2007.

findet in größeren Abständen ein Bürgerforum statt. Mit der gewählten Struktur ist zumindest von der organisatorischen Seite her eine sinnvolle Grundlage für den weiteren Beteiligungsprozess gelegt worden, wobei der Beweis noch aussteht, dass die Empfehlungen auch Berücksichtigung finden. Neben dem institutionalisierten Gremium umfasst die Einbeziehung der lokalen Bevölkerung weitere Ebenen.

Auf die Ebene der breit angelegten Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit, die wie erwähnt unter anderem Transparenz über die Planungen des Hafens und der Stadtentwicklung schaffen und damit die Akzeptanz für die einzelnen Vorhaben erhöhen soll, wird in Kapitel 8.3.3 noch eingegangen.

Vor dem Hintergrund der bisherigen Entwicklungen auf den Elbinseln nimmt die Ebene des selbst organisierten bürgerlichen Engagements eine nicht zu unterschätzende Rolle ein.<sup>705</sup> Bei den Vertretern des Vereins Zukunft Elbinsel e.V. ist der Eindruck entstanden, die formal eingeräumte Mitwirkung der Bevölkerung in Gremien habe zum Teil Alibi-charakter und erstrecke sich letztlich nicht auf die kritischen infrastrukturellen Großprojekte. Obwohl inzwischen selbst von der ReGe zugestanden wurde, dass die Hafenuerspange in Hochlage einen Zielkonflikt mit dem Sprung über die Elbe erzeugt, werden weiterhin alle Vorbereitungen zur Planfeststellung getroffen. Wie schon in den neunziger Jahren, als gegen eine Müllverbrennungsanlage demonstriert wurde, die schließlich nach Altenwerder verlegt wurde, hat sich in der Bevölkerung erneut ein größerer Widerstand gegen die Hafenuerspange, die lange aufgeschobene Zollzaunöffnung am Spreehafen und weitere Projekte formiert.<sup>706</sup> Das Bewusstsein für die Problematik der widersprüchlichen Planungen wurde maßgeblich durch von einigen Betroffenen selbst organisierten Veranstaltungen wie Bürgerversammlungen, einem jährlich stattfindenden Spreehafenfestival (jenseits des Zollzauns) und einem groß angelegten Karnevalsanzug erzeugt.

Inwieweit die Initiativen Einfluss auf die Entscheidungen zu den einzelnen Projekten haben werden, ist offen. Unklar bleibt auch, ob letztlich die anhaltenden Proteste aus der Bevölkerung gegen einen zunächst im Zentrum Wilhelmsburgs geplanten künstlichen See zur Aufgabe des Projektes geführt haben. Die Entscheidung wurde nach Durchfüh-

---

<sup>705</sup> Vgl. Interview Bürgervertreter/Politik (S611).

<sup>706</sup> Vgl. Interview Bürgervertreter/Politik (S611); vgl. auch Hamburger Abendblatt vom 12.01.2006: "Hafenuerspange – der Widerstand formiert sich".

rung einer Machbarkeitsstudie wegen zu hoher Kosten und nicht gänzlich überzeugender städtebaulicher Maßnahmen getroffen.<sup>707</sup> Nachdem das Gewässer in der Wettbewerbsbeurteilung und im Entwurf zum Räumlichen Leitbild aber noch ausdrücklich gelobt wurde, ist zu vermuten, dass das Bürgerengagement hier einen Beitrag geleistet hat, auch wenn die Entscheidungen letztlich auf der politisch-administrativen Ebene getroffen werden.<sup>708</sup>

Um grundsätzlich und nachhaltig die Akzeptanz in der Bevölkerung für den Sprung über die Elbe zu erhöhen, sollte versucht werden, möglichst viele Projekte "aus dem Stadtteil heraus" zu entwickeln.<sup>709</sup> Das Ziel sollte darin liegen, die Beteiligten weniger als Betroffene zu behandeln, sondern sie stärker als Akteure einzubeziehen.<sup>710</sup> Allerdings ist dies jeweils nur in einem Stadium möglich, in dem es überhaupt noch Planungsalternativen gibt und die Bevölkerung nicht de facto bereits mit Planungsentscheidungen konfrontiert wird.

### 8.3 Gestaltung des Transformationsprozesses

Die Teilräume entlang des östlichen Hafenrandes werden sich in den kommenden Jahrzehnten kontinuierlich verändern, ohne dass es heute bereits einen eindeutig definierten Zielzustand gibt. Allenfalls im Harburger Binnenhafen, wo die Entwicklung schon vergleichsweise weit vorangeschritten ist und für die noch im Umbruch begriffenen Flächen größtenteils schon sehr konkrete Planungen vorliegen, lässt sich schon jetzt erahnen, wie sich das Areal weiterentwickeln wird. Aber selbst hier bleibt wie beschrieben gerade östlich der Schlossinsel und des Channel Hamburg noch genügend Spielraum für Planungsänderungen im Zeitverlauf. Noch weitaus unbestimmter sieht die zukünftige Entwicklung am Kleinen Grasbrook und am Reiherstieg aus. Der weitere Planungsprozess muss diesem offensichtlichen Widerspruch zwischen notwendiger

---

<sup>707</sup> Die Errichtung eines zentralen Volksparks mit der Internationalen Gartenschau 2013, die Ansiedlung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt und eine verbesserte wasserseitige Erschließung über die Kanäle sollen stattdessen die Ausbildung der Neuen Mitte und die Vernetzung mit dem Stadtteil und der Umgebung sicherstellen (vgl. dazu IBA Hamburg GmbH 2007d).

<sup>708</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2005b; vgl. auch Freie und Hansestadt Hamburg 2007a, S. 59.

<sup>709</sup> Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2005a.

<sup>710</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2003a, S. 18: "Es gilt über einen neuen 'Stadtvertrag' nachzudenken, in dem die Bürger einerseits wieder stärker in die öffentliche Verantwortung, aber andererseits auch wieder stärker in die Planungs- und Entscheidungsprozesse eingebunden sind."

frühzeitiger Festlegung einer Entwicklungsrichtung und genügend Freiraum für spätere Anpassungen Rechnung tragen (Kapitel 8.3.1). Vor dem Hintergrund der Sondersituation in Hamburg mit einem eigenen Hafenentwicklungsgesetz als Planungsgrundlage muss geprüft werden, inwieweit rechtliche Anpassungen erforderlich sind (Kapitel 8.3.2). Schließlich muss der langjährige Planungs- und Realisierungsprozess für die Transformation der Stadt-Hafen-Übergänge bis weit über die IBA 2013 hinaus mit einer Vermarktungsstrategie und umfangreicher Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden (Kapitel 8.3.3).

### 8.3.1 Spagat zwischen verbindlicher und flexibler Planung

Das im Zuge des Leitprojektes Sprung über die Elbe entwickelte Rahmenkonzept sieht weit reichende städtebauliche Eingriffe in den östlichen Hafenrandbereichen vor, die auch mit einer Aufgabe bzw. Verlagerung bisheriger Hafennutzungen verbunden sind. Die Konflikte zwischen Stadtentwicklung und Hafenwirtschaft im Zusammenhang mit der Veröffentlichung des Rahmenkonzepts sind insbesondere auf drei Ursachen zurückzuführen: Erstens wurden der Plan und die ergänzenden räumlichen Darstellungen<sup>711</sup>, die eigentlich nur die grundsätzliche Entwicklungsrichtung veranschaulichen sollen, als schon verabschiedetes, verbindliches Zielbild fehlinterpretiert. Zweitens lässt die Planung die wesentliche Frage nach geeigneten Ersatzflächen für zu verlagernde Betriebe unbeantwortet und zeigt nur das Planungsgebiet selbst mit den neuen Nutzungen. Drittens hat es an frühzeitigen Abstimmungen zwischen den beteiligten Akteuren gemangelt mit der Folge, dass zu einseitig die Vorstellungen der Stadtentwicklung und nicht die der Hafenwirtschaft repräsentiert sind.<sup>712</sup>

Aus diesen Gründen sollten in der weiteren Planung neben einer verbesserten Koordination zwischen den Akteuren und einem abgestimmten Auftritt in der Öffentlichkeit nicht mehr ausschließlich sehr weit in der Zukunft liegende und damit unbestimmte *Ergebnisse* des Transformationsprozesses dargestellt werden. Ebenso wichtig erscheint die Darstellung des *Entwicklungsverlaufs* und möglicher *Planungsalternativen*. Das Arbeiten

---

<sup>711</sup> Z.B. Luftbildaufnahmen mit einem Vorher-Nachher-Vergleich (vgl. Abbildung 6-19).

<sup>712</sup> Aus der grundsätzlichen Bereitschaft der Hafenwirtschaft, im Falle einer erfolgreichen Olympiabewerbung einer stadtbezogenen Nutzung des Kleinen Grasbrooks zuzustimmen, wurde die Schlussfolgerung abgeleitet, dass der Hafen generell auf die östlichen Flächen verzichten kann (vgl. Interview Wirtschaftsvertretung (H309)).

mit Szenarien bietet eine – wenn auch aufwendige – Möglichkeit, einen Diskurs zwischen den Akteuren zu intensivieren und dabei die Öffentlichkeit mit einzubeziehen.<sup>713</sup> Ohne eine langfristige, gesamtstädtische Entwicklungsperspektive aus den Augen zu verlieren, sollten die Szenarien auf konkrete Teilräume und Zeithorizonte eingegrenzt werden.

Die in Kapitel 8.1 beschriebenen Maßnahmen in den drei Teilräumen lassen sich sowohl hinsichtlich des Startpunktes der Realisierung und der angestrebten Nutzungsdauer unterschiedlichen Zeithorizonten zuordnen. Auch in der HafenCity werden die einzelnen Projekte der neuen Quartiere nacheinander gestaffelt realisiert. Die Entwicklung lässt sich hier aber als weitgehend linear bezeichnen und vollzieht sich – mit wenigen Ausnahmen – räumlich kontinuierlich von Westen nach Osten bis an die Elbbrücken. Außerdem sind fast alle Projekte für eine unbefristete Nutzungsdauer ausgelegt.<sup>714</sup> Auch wenn das Rahmenkonzept als Orientierungshilfe einen scheinbar fertigen Zustand aller Teilbereiche aufzeigt und eine vollständige Überplanung suggeriert, vollzieht die Transformation in den Hafенrandgebieten südlich der Norderelbe weder flächendeckend noch linear.

Vorhandene Strukturen bleiben in Teilen erhalten, werden ergänzt, umgenutzt oder durch Neubauten ersetzt. Brachen bleiben unangetastet oder werden temporär genutzt, bevor sie möglicherweise einer längerfristigen Nutzung zugeführt werden. Es gibt eine Reihe von Brüchen und Zäsuren, die im Rahmen der Planung aufgegriffen werden müssen.

*"Wir sind ja hier nicht auf der grünen Wiese, wir sind ja auch nicht auf einer Konversionsfläche, wo man sagt: Da machen wir Wohnungsbau, da machen wir Gewerbe, sondern wir sind im Bestand [...] Wir sind in einem sozialen Bestand, wir sind in einem kulturellen Bestand und wir sind in einem baulichen Bestand."<sup>715</sup>*

Aus der Analyse des Bestandes ergibt sich vereinfacht ausgedrückt ein Überblick über Angebot und Nachfrage: Nicht nur die zur Disposition stehenden Räume sowie deren funktionale Eignung für kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen, sondern auch die jeweiligen Zielvorstellungen und Bedürfnisse der beteiligten Akteure mit allen Konflikt-

---

<sup>713</sup> Vgl. Interview Bürgervertreter/Politik (S606).

<sup>714</sup> Bisherige Ausnahmen waren z.B. ein temporäres Theater im Zelt und eine Event-Location am Strandkai.

<sup>715</sup> Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2007d, S. 32.

potenzialen werden transparent. Vor dem Hintergrund begrenzter finanzieller Ressourcen und der beschriebenen Restriktionen in den Hafenrandgebieten lässt sich eine Priorisierung und damit Ungleichbehandlung der einzelnen Teilräume nicht vermeiden. Es muss eine "inhaltliche, räumliche und zeitliche Schwerpunktsetzung" erfolgen, die ein projektweises Vorgehen nahe legt. Die jeweiligen Konfliktpunkte werden nicht vorab abstrakt gelöst, sondern auf der konkreten Projektebene.<sup>716</sup> Die Vielzahl an zu treffenden Einzelentscheidungen in den betrachteten Teilgebieten und sich zum Teil wiederholende Akteurskonstellationen ermöglichen in Summe einen gerechten Ausgleich der Interessen im Sinne eines Gebens und Nehmens.<sup>717</sup>

Im Unterschied zur HafenCity, wo sukzessive in mehreren Stufen Quartier für Quartier fertiggestellt wird, werden die Schwerpunkte in den betrachteten Teilgebieten südlich der Norderelbe gleichzeitig an über das Gesamtareal verstreuten Standorten gesetzt.

Wichtig ist, dass bei diesem Vorgehen nicht die Perspektivplanung verloren geht und die Stadt letztlich "von privaten Einzelinteressen dominiert wird."<sup>718</sup> Daher muss parallel zum Austarieren von Kompromisslösungen für den Einzelfall ein ständiger Abgleich mit den zuvor gemeinsam projektübergreifend vereinbarten Zielsetzungen erfolgen. Um Planungssicherheit für das einzelne Projekt und die beteiligten Akteure zu erreichen, sind vorab neben etwaigen rechtlichen Klärungen politische Leitentscheidungen notwendig, die einen verlässlichen zeitlichen und inhaltlichen Rahmen geben.

### **8.3.2 Planungsrechtliche Anpassungen für den Hafenrand**

Die Gestaltung von Stadt-Hafen-Übergangsgebieten mit stadt- und hafenbezogenen Nutzungen erfordert nicht nur eine integrierte Planung, die die betroffenen Akteure beider Seiten einbezieht, sondern auch einen stabilen planungsrechtlichen Rahmen. Grundsätzlich muss geklärt werden, ob die Planung in den betrachteten Teilräumen, die heute mit Ausnahme des Bereiches Harburger Schlossinsel zum Hafengebiet gehören, weiterhin durch das HafenEG oder durch das BauGB mit der BauNVO geregelt werden

---

<sup>716</sup> Vgl. Krüger 2007, S. 333 f.

<sup>717</sup> Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2007d, S. 32.

<sup>718</sup> Vgl. Krüger 2007, S. 341.

soll. Beide Varianten hat Schmidt-Eichstaedt im Rahmen des schon zuvor zitierten Rechtsgutachtens untersucht.<sup>719</sup>

Schon in § 1 HafenEG heißt es, dass das Hafengebiet ausschließlich für Hafenzwecke des Hamburger Universalhafens bestimmt ist. Dazu gehören der Hafenverkehr, der hafengebundene Handel und die Hafenindustrie. Für hafenfremde Nutzungen innerhalb des Hafengebietes, insbesondere für Wohnnutzungen, wäre daher eine Anpassung der Gesetzesgrundlage notwendig. Auch wenn bislang in Hamburg nicht umgesetzt, besteht nach § 6 HafenEG die Möglichkeit, das Hafengebiet in Anlehnung an die Gebietskategorien der BauNVO in Industrie- (für Hafenzwecke ohne Einschränkung), Gewerbe- (für Hafenzwecke mit Ausnahme erheblich belästigender Gewerbebetriebe) und Sondergebiete (für besondere hafenzugehörige Anlagen) zu zonieren. Da das Sondergebiet für besondere Anlagen ebenfalls auf Hafenzwecke beschränkt ist, ließe es sich nicht in ein Sondergebiet für den Stadt-Hafen-Übergang mit anteilig stadtbezogenen Nutzungen umwandeln. Auch die Einführung von Hafen-Mischgebieten als zusätzliche Gebietskategorie wäre verfassungsrechtlich fragwürdig. Mit dem HafenEG hat die Stadt Hamburg zwar eine landesrechtliche Gesetzgebungskompetenz für die Hafenplanung und unterliegt dabei nicht dem BauGB mit der BauNVO. Sobald jedoch hafenfremde Nutzungen geplant werden, muss dies auf Basis des Bundesrechts erfolgen.<sup>720</sup>

Eine vollständige Abkehr vom HafenEG und die zukünftige Behandlung des Hafengebietes als Sondergebiet nach § 11 BauNVO wie in Bremen wäre zwar verfassungskonform und würde die Nutzungsmischung ermöglichen, ist aber wie in Kapitel 6.2.2 geschildert politisch nicht gegen den Willen der Hafenwirtschaft durchsetzbar.<sup>721</sup> Insbesondere die langen Prozeduren des deutschen Planungsrechts mit monate- bis jahrelangen Bebauungsplanverfahren widersprechen der vom internationalen Wettbewerb geforderten kurzfristigen Umsetzung von Investitionsentscheidungen der Hafenunternehmen.<sup>722</sup> Es bleibt folglich nur die Möglichkeit, einzelne Teilbereiche des Hafenrandes aus dem Geltungsbereich des HafenEG zu entlassen, ohne das Sonderplanungsrecht im Hafen in Summe infrage zu stellen. Im Abstimmungsprozess mit der Hafenwirtschaft sollte berücksichtigt werden, dass die Planung trotz Herausnahme der Stadt-Hafen-

---

<sup>719</sup> Vgl. Schmidt-Eichstaedt 2004.

<sup>720</sup> Vgl. Schmidt-Eichstaedt 2004, S. 16.

<sup>721</sup> Vgl. Schmidt-Eichstaedt 2004, S. 18.

<sup>722</sup> Vgl. Augner und Becker 2006.

Übergangsflächen im weitaus überwiegenden Teil des Hafennutzungsgebietes weiterhin nach dem HafenEG erfolgen würde. Bezogen auf die Gesamtfläche des Hafens wäre nur ein sehr geringer Flächenanteil von weniger als 10 Prozent des Hafengebietes überhaupt betroffen.

Um die Entlassung weiterer Hafensflächen gezielt vorzubereiten, empfiehlt Schmidt-Eichstaedt eine entsprechende neue Hafenplanungsverordnung nach § 5 HafenEG, da bislang nur der umgekehrte Fall, also die Hafenerweiterung explizit geregelt ist.<sup>723</sup> Bestandteil der Vorbereitung sollte eine gutachterliche Ermittlung der zu erwartenden Immissionen im Entlassungsgebiet sein, die dann zugleich als Emissionsgrenzwerte für die umgebenden Hafensflächen festgesetzt werden. Wie bereits in der HafenCity-Umgebung umgesetzt, könnte dies durch Festlegung von immissionswirksamen flächenbezogenen Schalleistungspegeln (IFSP) erfolgen. Da sonstige Emissionen wie Abgas, Feinstaub oder Erschütterung hiermit jedoch noch nicht erfasst sind, sollte ferner durch Erweiterung der Hafennutzungsverordnung zumindest die Möglichkeit geschaffen werden, bestimmte besonders störende Betriebe in der unmittelbaren Umgebung des Entlassungsgebietes auszuschließen.<sup>724</sup> Diese vorbereitenden Regelungen schaffen vor der Entlassung von Flächen eine rechtlich klare Ausgangslage für zukünftige Nutzungsänderungen mit stadtbezogenen Nutzungen.

Im nächsten Schritt muss aus den Immissionsgutachten abgeleitet werden, welche Arten neuer stadtbezogener Nutzungen prinzipiell möglich sind. Je nach Intensität der Immissionen ist fallweise zu entscheiden, als welcher Gebietstyp nach BauNVO das Areal zukünftig ausgewiesen werden soll. Für den Bereich des nördlichen Reiherstiegs wurden zusätzliche Wohnnutzungen ausgeschlossen, da die Immissionsbelastung im Zuge des Terminalausbaus am Mittleren Freihafen noch zunehmen wird. Um die Pufferfunktionen des Gebietes aufrechtzuerhalten und die in Kapitel 8.1.2 beschriebenen Nutzungserweiterungen vornehmen zu können, ist hier die Umwidmung in ein Gewerbe- oder Sondergebiet nach BauNVO denkbar.

In anderen Bereichen, z.B. im östlichen Teil des Kleinen Grasbrooks ist es zumindest rechtlich nicht ausgeschlossen, unter anderem auch Wohnnutzungen zu planen, auch

---

<sup>723</sup> Vgl. Schmidt-Eichstaedt 2004, S. 17: "Entlassungsvorbereitungsverordnung" (EVVO).

<sup>724</sup> Vgl. Schmidt-Eichstaedt 2004, S. 22 f. und S. 66.

wenn die Immissionen oberhalb der Orientierungswerte der DIN 18005 zum Schallschutz im Städtebau liegen sollten. Allerdings muss sichergestellt werden, dass keine Gesundheitsgefährdung entsteht und zudem bauliche und konstruktive Maßnahmen ergriffen werden, mit denen die Belastung in den Innenräumen auf ein erträgliches Maß reduziert wird.<sup>725</sup>

Dazu eignen sich am besten Baulasten nach § 79 der Hamburgischen Bauordnung, durch deren Übernahme sich die Grundeigentümer verpflichten, die ermittelten Belastungen aus der Hafennachbarschaft hinzunehmen, bauliche Maßnahmen zur Reduzierung der Einwirkungen im Innenraum auszuschöpfen und ausdrücklich auf Abwehransprüche zu verzichten.<sup>726</sup> Schmidt-Eichstaedt kommt zu dem Schluss, dass die Rechtslage durch die Baulasten sowie durch die Festsetzung der vom Hafen ausgehenden und auf das Entlassungsgebiet einwirkenden Lärmbelastung eindeutig geklärt werden kann. Damit ist vermeintlichen beiderseitigen Abwehransprüchen die Grundlage entzogen und die Entlassung der betroffenen Fläche aus dem Hafengebiet zumindest aus rechtlicher Sicht zweckmäßig.<sup>727</sup>

### **8.3.3 Vermarktung im Rahmen des Leitprojektes Sprung über die Elbe**

Mit der Verabschiedung des Leitprojektes Sprung über die Elbe wurde ein langfristiger Entwicklungsprozess für den Hamburger Süden beschlossen, den der Senat als "Jahrhundertprojekt" bezeichnet.<sup>728</sup> Die zukünftige Entwicklung der in dieser Arbeit thematisierten Hafenrandgebiete ist dabei ein wesentlicher Bestandteil und bringt zugleich die größten Herausforderungen mit sich, wie die Schilderung der Gemengelage zwischen Stadt- und Hafenplanung gezeigt hat. Um die gewählte Stadtentwicklungsstrategie zunächst mit kurzfristigem Fokus auf die IBA 2013 als Initialprojekt, im Anschluss daran dauerhaft über die nächsten Jahrzehnte zu inszenieren, stellen sich zwei Hauptanforderungen an die Vermarktung.

---

<sup>725</sup> Vgl. Schmidt-Eichstaedt 2004, S. 34 f., S. 38.

<sup>726</sup> Siehe Kapitel 7.1.3.

<sup>727</sup> Vgl. Schmidt-Eichstaedt 2004, S. 53 und S. 57.

<sup>728</sup> Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2005c, S. 3.

Zum einen muss es gelingen, den in Kapitel 8.2.1 geforderten Bewusstseinswandel herbeizuführen. Dazu gehört neben der Überwindung des verbreiteten Negativimages der Elbinsel in der Außenwahrnehmung eine breitere Akzeptanz für den geplanten Sprung über die Elbe in der lokalen Bevölkerung und in der Hafenvirtschaft. Zum anderen soll die ambitionierte Stadtentwicklungsperspektive über Hamburg hinaus im In- und Ausland sichtbar werden, um die Bevölkerungszuwanderung, Unternehmensansiedlung und Privatinvestitionen zu stimulieren.

Dieser Prozess wird – zumindest bis 2013 – von der IBA Hamburg GmbH begleitet und koordiniert. Primäres Ziel der IBA ist also nicht, eine reine *Bauausstellung* vorzubereiten – obgleich dieses Missverständnis vielfach existiert. Für die vielfältigen Aufgaben sind umfangreiche öffentliche Investitionen erforderlich, für die neben den IBA-Sondermitteln anteilig reguläre Haushaltsgelder und Fördermittel des Bundes<sup>729</sup> bereitstehen. Dies kann aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass der weitaus größere Anteil der Projekte letztlich über private Träger oder in Form von Public-Private-Partnership-Projekten realisiert werden muss.<sup>730</sup> Da das Investoreninteresse für den Hamburger Süden mit Ausnahme des Harburger Binnenhafens zum gegenwärtigen Zeitpunkt keinesfalls mit der Investitionsbereitschaft in der HafenCity vergleichbar ist, sind in den kommenden Jahren große Kraftanstrengungen vonnöten, um gute Rahmenbedingungen für spätere private Investitionen zu schaffen. Gleichzeitig muss durch gezielten Einsatz der begrenzten öffentlichen Mittel ein anhaltendes Momentum erzeugt werden, damit die einzelnen Maßnahmen nicht durch fehlende Einbettung in einen gesamtstädtischen Zusammenhang untergehen und die Entwicklung dadurch ins Stocken gerät:

*"Sollen bis zum Jahr 2013 Projekte der angestrebten Qualität und Strahlkraft entstehen und vorzeigbar umgesetzt werden, kann die verbleibende Zeit kurz sein. Soll die öffentliche Aufmerksamkeit, das Interesse und eine breite Mitwirkungsbereitschaft ständig wach gehalten werden, wird die Zeit bis 2013 lang werden."<sup>731</sup>*

---

<sup>729</sup> Z.B. Städtebaufördergelder für das Projekt Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt).

<sup>730</sup> Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2005c, S. 3 f.

<sup>731</sup> Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2005c, S. 3

Aus diesem Grund sind insgesamt drei Präsentationsjahre als Etappenziele geplant, um Handlungsdruck für den Projektfortschritt und zugleich einen Spannungsbogen für den Prozess zu erzeugen.

Im ersten Präsentationsjahr 2007 sollen die Themen der IBA und die geplanten Projekte vorgestellt und damit die Tragweite des Vorhabens aufgezeigt werden. Außerdem soll das Planungsgebiet mit seinen vielseitigen Facetten ins Blickfeld der Öffentlichkeit gerückt werden, um das Areal bekannt zu machen, Neugier zu wecken und Vorurteile abzubauen.<sup>732</sup> Dazu wurden als Schwerpunktthemen eine Werkstattausstellung sowie ein umfangreiches Kunst- und Kulturprogramm gewählt. Während die Werkstattschau Pläne, Projekte und Themen der IBA präsentiert, umfasst der Kunst- und Kultursommer ca. 60 Einzelprojekte an über 40 verschiedenen, über das Areal verstreuten Veranstaltungsorten. Den Auftakt bildete ein dreitägiges Sport- und Musikfestival auf der Elbinsel. Weitere Projekte sind z.B. die sogenannte Hafensafari mit geführten Touren entlang temporärer Kunstinstallationen, die "Schloss-Insel-Spiele" im Harburger Binnenhafen mit Lesungen und Lichtinstallationen sowie zahlreiche Ausstellungen, Führungen und Workshops. Neben der Entdeckung des Planungsgebietes dienen die verschiedenen Formate auch dazu, die Inselbewohner sowie Künstler und Kulturschaffende in den Stadtentwicklungsprozess einzubinden.



Quelle: Christiane Bruckmann (li.); Susan Breuer (re.)

Abbildung 8-10: Temporäre Nutzung: "Hafensafari"

<sup>732</sup> Das Präsentationsjahr steht unter der Überschrift "Ein besonderes Stück Hamburg"

Im zweiten für 2010 geplanten Präsentationsjahr wird bereits ein Teil der Projekte realisiert sein, andere können als Baustellen besucht werden. Über die reinen Bauprojekte hinausgehend gibt es einige Querschnittsprojekte, in denen es um die Bildungslandschaft der Elbinsel, um neue Wege der Energieversorgung, um die Gestaltung des öffentlichen Raumes für unterschiedliche Kulturen und wie schon erwähnt um Verträglichkeit unterschiedlicher Nutzungen in der Stadt geht. Die Gestaltung der Stadt-Hafen-Übergänge in den drei betrachteten Teilräumen sowie die teilgebietsübergreifenden Konfliktthemen werden sowohl im Rahmen der Bauprojekte als auch im Rahmen des Querschnittsprojektes "Stadtverträglichkeiten" berücksichtigt. Beispiele sind die Öffnung des Spreehafens, die schwimmende Jugendherberge im Muggenburger Zollhafen und die Bebauung der Schlossinsel. Entscheidend für den Erfolg der Projektstrategie ist vor dem Hintergrund eingeschränkter Mittel eine gute Mischung aus wenigen großen Projekten an prominenten Orten als Symbole für einen ernst gemeinten, grundlegenden Stadterneuerungsprozess sowie einer Vielzahl kleinerer Maßnahmen wie temporärer Aktivitäten, "die die Elbinseln im 'Alltag' nachhaltig aufwerten."<sup>733</sup> Um die Glaubwürdigkeit der im Memorandum zu IBA formulierten weitreichenden Zielsetzungen herzustellen, nachdem es in der Vergangenheit so viele Ernüchterungen gab, sind Signale besonders wichtig. Der geplante Umzug der Stadtentwicklungsbehörde mit ca. 1.800 Mitarbeitern in einen 40.000 m<sup>2</sup> großen Passivhaus-Neubau im Wilhelmsburger Zentrum kann als ein solches positives Signal gewertet werden.<sup>734</sup> Neben dem bereits eröffneten Auswanderermuseum Ballinstadt könnte die zeitnahe Bebauung der Fährstiegebrücke ein weiteres Projekt mit großer Strahlkraft sein.<sup>735</sup>

Für 2013 ist schließlich eine umfangreiche Abschlusspräsentation vorgesehen, begleitet von weiteren Events und Festivalaktivitäten, die einerseits das Finale der IBA, andererseits den Auftakt zur weiteren Entwicklung bilden sollen.<sup>736</sup>

Gerade vor dem Hintergrund des langen Entwicklungszeitraumes, des notwendigen tastenden Vorgehens durch Schwerpunktsetzungen mittels einzelner, gezielter Projekte und der Vielzahl an Themen unterschiedlichster Qualität ist die Einbindung in einen

---

<sup>733</sup> Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2005c, S. 3.

<sup>734</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2007d: Neben der BSU wird auch die bisherige Behörde für Wissenschaft und Forschung in den Hamburger Süden nach Harburg ziehen.

<sup>735</sup> Siehe Kapitel 8.1.2.

<sup>736</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2005c, S. 29–31.

übergreifenden Rahmen wichtig. Dazu gehört ein für alle geplanten Maßnahmen konsistenter Außenauftritt im Rahmen der prozessbegleitenden Öffentlichkeitsarbeit.<sup>737</sup> Die IBA Hamburg GmbH hat bereits kurz nach Gründung durch ein Logo mit hohem Wiedererkennungswert sowie ein einheitliches Erscheinungsbild sämtlicher Publikationen und Werbemaßnahmen einen ersten wichtigen Schritt dafür getan.<sup>738</sup>



Quelle: IBA Hamburg GmbH; Hamburger Abendblatt und Wochenblatt vom 12.05.2007

Abbildung 8-11: Vermarktung der IBA Hamburg: Internetkampagne und Sonderbeilagen zum Elbinselfestival

Auch die Bezeichnung "Sprung über die Elbe" ist inzwischen in der Öffentlichkeit fest etabliert, wenn auch zumindest bei der Hafenvirtschaft nicht durchweg positiv besetzt. Kritisch ist anzumerken, dass damit zwar eine Entwicklungsrichtung angedeutet und ein Aufbruch assoziiert wird, dafür jedoch eine Thematisierung oder programmatische Besetzung fehlt.<sup>739</sup> Dies hängt nicht zuletzt auch mit der Größe des Entwicklungsgebietes zusammen, welches sich in Teilräume mit sehr unterschiedlichen Qualitäten gliedert. Ähnlich wie mit der HafenCity oder dem Channel Hamburg eine Dachmarke für das Gebiet geschaffen wurde, ist zu überlegen, auch für die Teilräume entlang des östlichen Hafensrandes treffende Bezeichnungen zu suchen. Spätestens ab 2013 nach Abschluss der IBA wird es notwendig sein, für einen gelungenen Außenauftritt entsprechende Marken zu etablieren.

<sup>737</sup> Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2005c, S. 3: "'Konzertierte Aktion' der ganzen Stadt".

<sup>738</sup> Vgl. IBA Hamburg GmbH 2007c; vgl. auch Hamburger Abendblatt vom 13.06.2007: "Werbe-Frühstart für Bauausstellung".

<sup>739</sup> Vgl. Interview Stadtentwicklung (S409).

Bei allen inhaltlichen Maßnahmen und prozessbegleitenden Aktivitäten bleibt die Frage, wie viel Eigendynamik bis 2013 entwickelt werden kann, um in der Folge verstärkt private Investoren zu gewinnen und die Einwohnerzahl durch Zuwanderung zu erhöhen. Die schon vorhandenen Qualitäten des Hamburger Südens gilt es bis dahin im Rahmen der vielen Aktivitäten und Projekte zu transportieren und auszubauen und ggf. zusätzliche Anreize durch Sonderkonditionen für das Bauen, Wohnen und Arbeiten auf der Elbinsel und im Harburger Binnenhafen zu schaffen.<sup>740</sup>

Die IBA Hamburg bietet ohne Zweifel eine gute Möglichkeit, auf dem riesigen Areal der Elbinseln, welches nicht in gleicher Weise systematisch wie die HafenCity entwickelt werden kann, an verschiedenen Stellen erste Impulse zu setzen und die Grundlage für den weiteren Gang der Entwicklung zu legen. Mit diesen gebauten Beispielen lassen sich die Potenziale aufzeigen und weitere Entwicklungen induzieren. Trotz der Erkenntnis, dass die IBA Hamburg mehr ist als eine reine Bauausstellung, indem sie auf nachhaltige Verbesserungen der aktuellen Situationen abzielt und sich den Zukunftsfragen der Metropole stellen will, bleibt zu hoffen, dass in den kommenden Jahren eine ausreichende Schubkraft für den weiteren langjährigen Entwicklungsprozess entwickelt werden kann.

---

<sup>740</sup> Vgl. Petrin 2005, S. 41: Petrin schlägt eine empirische Untersuchung der sozialen Beziehungen zwischen den nördlichen und südlichen Stadtteilen vor, um zu ermitteln, welche sozialen Gruppen aus dem Norden am ehesten dazu zu bewegen sind, auf der Elbinsel zu wohnen oder zu arbeiten. Auf diese Weise ließe sich der Bedarf an entsprechenden Angeboten gezielter abschätzen.

## 9. Schlussbetrachtung und Ausblick

In der vorliegenden Arbeit wurde der Übergang zwischen Stadt und Hafen untersucht. Er wird infolge veränderter Rahmenbedingungen in Teilen auf absehbare Zeit weiterhin für Hafenzwecke genutzt, zugleich aber von Stadtplanern für stadtbezogene Nutzungen und Aktivitäten beansprucht.

Nicht mehr technologische Strukturveränderungen wie in vorherigen Phasen sind der maßgebliche Anstoß für den Wandel der Stadt-Hafen-Beziehung, sondern die drastische Zunahme des weltweiten Transportaufkommens, die mit zusätzlichem Flächenbedarf für Umschlag, Lagerung und Hinterlandanbindung der Häfen verbunden ist. Deshalb hält die Hafenwirtschaft mehr denn je an zuvor schon vernachlässigten Hafenrandbereichen fest, da gerade bei im Landesinneren gelegenen Häfen wie in Hamburg aufgrund begrenzter Flächenreserven kaum noch Ausweichmöglichkeiten bestehen. Gleichzeitig ist durch die Tendenz einer Innenentwicklung der Städte und damit einhergehender Fokussierung auf die begehrten Uferzonen auch der zentrumsfernere Hafenrand in das Blickfeld der Stadtplaner gerückt. Die Folge ist eine – wenn auch unfreiwillige – erneute Zuwendung von Stadt und Hafen: Statt einer lediglich stadtauswärtigen Verschiebung der Stadt-Hafen-Grenze entstehen nicht mehr eindeutig Stadt oder Hafen zuzuordnende Zwischenbereiche.

Die Analyse des bisherigen Nutzungswandels in ehemaligen Hafenarealen hat gezeigt, dass es besonders im Hinblick auf Zielgruppen und Nutzungszusammensetzung häufig Wiederholungen gab, die manchmal den Eindruck der Austauschbarkeit erwecken. Gleichwohl erfordern die lokalen Unterschiede eine individuelle Auseinandersetzung mit dem jeweiligen Gebiet, das sich nicht mit Hilfe eines einheitlichen Erfolgsrezeptes bearbeiten lässt. Mit Ausnahme des Stadshavens-Gebietes in Rotterdam erscheint es bei keinem der betrachteten Projekte gerechtfertigt, von einem Stadt-Hafen-Übergang zu sprechen. Die Transformation der Hafenareale in ein rein städtisch genutztes Gebiet vollzog sich stets in klar abgrenzbaren Phasen mit dem Ergebnis, dass eine Überlagerung von Hafen und Stadt zeitlich und räumlich betrachtet ausgeblieben ist. Aus diesem Grund liefern die bereits realisierten Projekte nur in begrenztem Umfang Anregungen für die Auseinandersetzung mit den in dieser Arbeit thematisierten zentrumsferneren Stadt-Hafen-Übergängen.

Die unbefriedigende aktuelle Prägung der Areale der zweiten Reihe sowie der Interessenkonflikt zwischen Stadt und Hafen infolge konkurrierender Flächennutzungsansprüche und nachbarschaftsrechtlicher Bedenken gaben Anlass, den Übergang zwischen Stadt und Hafen näher zu untersuchen. Um Ansatzpunkte für eine verträgliche Nachbarschaft von Hafen(-wirtschaft) und Stadt(-entwicklung) zu identifizieren, wurden drei Leitfragen formuliert. Diese werden hier noch einmal aufgegriffen, um die wesentlichen allgemeinen und hamburgspezifischen Erkenntnisse zusammenzufassen.

- Welche räumlichen und baulichen Entwicklungsperspektiven bestehen an der Schnittstelle zwischen Stadt und Hafen, wenn man diese Fläche nicht ausschließlich den Stadtplanern oder der Hafenwirtschaft überlassen will?

Gemeinsames Ziel der Stadtentwicklung und der Hafenwirtschaft sollte die Schaffung eines qualifizierten Übergangs zwischen Stadt und Hafen sein, der einerseits eine Pufferfunktion erfüllt, andererseits eine Vermittlerrolle einnimmt. Die Verständigung auf ein derartiges Ziel erscheint nur unter der Prämisse realistisch, dass eine verträgliche Nachbarschaft von Stadt und Hafen nicht als Forderung nach – überspitzt formuliert – Wohnen neben stark emittierender Industrie missverstanden wird. Es drängt sich der Eindruck auf, dass bisherige Diskussionen vielfach auf das permanent gebaute Nebeneinander beschränkt blieben, ohne das Spektrum alternativer Möglichkeiten für einen durchlässigen Zwischenbereich zu berücksichtigen.

Da die Transformation des Hafenrandes stärker als bisher auf dem Bestand aufbaut, wird im ersten Schritt eine eingehende Analyse der vorhandenen Nutzungen vorgeschlagen, die Fragen nach dem Störgrad bzw. der Empfindlichkeit gegenüber Immissionen, der Nutzungsintensität und der Standortbindung einschließen sollte. Aus dem Resultat lässt sich eine Priorisierung für die Reihenfolge der weiteren Bearbeitung ableiten und damit Schwerpunktbereiche bzw. Intensitätszonen des Areals identifizieren.

Bei der Erarbeitung einer Nutzungsstrategie muss anschließend anstelle einer pauschalen Diskussion über die Kompatibilität stadt- und hafenbezogener Nutzungen für den konkreten Einzelfall abgewogen werden, welche Art von Nutzung am besten für den

jeweiligen Standort geeignet ist.<sup>741</sup> Voraussetzung ist, dass bestehende Hafengebäude, die nicht an einen alternativen Standort verlagert werden können, nicht beeinträchtigt werden dürfen. Ebenso wenig dürfen stadtbezogene Nutzungen dort zugelassen werden, wo die Immissionswerte oberhalb einer gesundheitsgefährdenden Grenze liegen. Abgesehen davon sind verschiedenste Nutzungskonstellationen vorstellbar, wobei Nutzung hier ausdrücklich nicht nur die permanente Bebauung, sondern auch temporäre stadtbezogene Aktivitäten und die verbesserte Zugänglichkeit des gestalteten öffentlichen Raumes mit einschließt.

Zur Konfliktvermeidung bzw. -entschärfung bietet sich eine Reihe von Maßnahmen an. Dazu gehören z.B. eine nicht allzu feinkörnige Nutzungsmischung, eine Mehrfachbelegung bestimmter Flächen durch zeitlich gestaffelte Angebote und die räumliche Abstufung der Nutzungen nach Störgrad. Bei der baulichen Ausgestaltung sind zudem die Möglichkeiten des baulichen Lärmschutzes auszuschöpfen und unterschiedliche Planungshorizonte zu berücksichtigen, die sich auf die erforderliche Nutzungsflexibilität für Anpassungen im Zeitverlauf auswirken. Zudem sollte ein gestalterischer Mindestanspruch an Gewerbe- bzw. Industrienutzungen formuliert werden, da die Zwischenzone nicht mehr Teil eines autarken Großsystems Hafen ist, sondern zum gesamtstädtischen Gefüge gehört. Schließlich ist besonderes Augenmerk auf eine verbesserte Erschließung des Areals und Verknüpfung mit den umgebenden Stadtteilen zu richten. Neben der physischen Vernetzung durch Wege- oder Blickbeziehungen und Materialeinsatz sollten alle Entscheidungen über Flächenvergabe und Nutzungsbelegungen im Rahmen eines standortübergreifenden Flächenmanagements und unter Abwägung der Bedürfnisse des lokalen Umfeldes getroffen werden.

Die Betrachtung mehrerer Hamburger Teilgebiete hat gezeigt, dass diese deutlich unterschiedlich geprägt sind und nicht in gleichem Umfang dauerhaft stadtbezogene Nutzungen zulassen. Ohne hier noch einmal im Einzelnen auf die Maßnahmen für die Bereiche Kleiner Grasbrook/Veddel, Reiherstieg und Harburger Binnenhafen einzugehen, bleibt festzuhalten, dass in allen drei Teilräumen der Zustand des vollständigen Brachliegens übersprungen wird, da ein Teil der Hafennutzungen auch auf lange Sicht bestehen

---

<sup>741</sup> Insbesondere die häufig in den Argumentationen beider Seiten festgestellte Gleichsetzung von Stadt mit Wohnen und Hafen mit (stark emittierender) Industrie erscheint nicht zielführend für eine Kompromissfindung.

bleibt. Anstelle einer flächendeckenden Überplanung finden sukzessiv Eingriffe mit stadtbezogenen Nutzungen an markanten Orten statt. Während im Bereich des Harburger Binnenhafens, der in Teilen aus dem Hafengebiet entlassen wird, schon mittelfristig stadtbezogene Nutzungen überwiegen werden, bleibt der Reiherstieg trotz aller Maßnahmen zur Erhöhung der Durchlässigkeit und Zugänglichkeit ein Hafen- bzw. Arbeitsgebiet. Für den Bereich Kleiner Grasbrook/Veddel besteht langfristig die Chance, östlich der 50er Schuppen eine stärkere stadträumliche Verbindung von der HafenCity nach Wilhelmsburg auszubauen, der westliche Teil bleibt hingegen von Hafennutzungen dominiert. In allen drei Fällen sind bei baulichen Maßnahmen eine intensive Auseinandersetzung mit dem Vorhandenen und die Rücksichtnahme auf die Hafenbelange erforderlich. Daneben werden insbesondere die Zugänglichkeit der Uferbereiche, die Anbindung an die umgebenden Stadtteile Wilhelmsburg bzw. Harburg sowie die Gestaltung der öffentlichen Wege maßgeblich dazu beitragen, dass die Gebiete als Teile des gesamtstädtischen Gefüges erlebbar werden. Um den originären Charakter der Gebiete zu erhalten und Raum für temporäre und experimentelle Nutzungen zu bieten, sollten nicht überplante Zwischenräume bleiben.

- Wie kann das Zusammenwirken der betroffenen Akteure des Hafens und der Stadtentwicklung im Rahmen einer integrierten Planung verbessert werden, unter ausreichender Berücksichtigung der bereits vorhandenen, lokalen Realität?

Durch das gegenseitig bestehende Abhängigkeitsverhältnis von Stadt und Hafen ohne eindeutige Hierarchie liegt eine integrierte Planung der Hafenübergangsbereiche nahe. Inwieweit dies im Rahmen einer gemeinsamen Entwicklungsgesellschaft erfolgt, ist fallweise zu entscheiden. In jedem Fall müssen die Zuständigkeiten klar geregelt sein und es muss sichergestellt werden, dass auch bei getrennten Planungsinstitutionen ein koordinierter Planungs- und Entscheidungsprozess stattfinden kann bzw. erzwungen wird. Dies ist leider bisher häufig nicht der Fall. Unter Umständen muss ein neutraler Moderator bzw. Mediator eingesetzt werden, der zwischen den gegenläufigen Interessen vermittelt. Ein intensiverer Informationsaustausch und ein dadurch verbessertes gegenseitiges Verständnis der Zukunftsperspektiven, Motive und Zwänge der Stadt- und Hafenakteure sind Grundvoraussetzungen für den weiteren Prozess der Kompromissfindung. Obgleich unbestritten ist, dass auch zukünftig nicht alle Einzelentscheidungen im Konsens getroffen werden können, sollte in Summe ein ausgewogenes Verhältnis von Geben und Nehmen angestrebt werden. Dafür ist zunächst ein grundlegender Bewusst-

seinswandel erforderlich: Zum einen müssen die Beteiligten akzeptieren, dass die Belange der Stadtentwicklung gleichrangig neben denen der Hafenentwicklung stehen. Zum anderen muss die Erkenntnis reifen, dass der Hafen, der bislang überwiegend ein sektorales Interesse verfolgt, Teil des gesamtstädtischen Gefüges ist und somit nicht nur gegenüber den Hafenkunden eine Verantwortung trägt.

In Hamburg muss dieser Bewusstseinswandel noch einen Schritt weiter reichen. Nicht nur der Hafen, sondern auch der Süden Hamburgs mit den Stadtteilen Wilhelmsburg und Harburg, die für viele bisher unbekannt oder negativ konnotiert sind, müssen in das Blickfeld der Stadt rücken und einen Imagewandel erfahren. Es bleibt abzuwarten, inwieweit vor allem die Initiativen der IBA Hamburg GmbH hierzu beitragen werden. Da es keine gemeinsame Entwicklungsgesellschaft für die Stadt-Hafen-Übergänge gibt, in der die Interessen beider Seiten repräsentiert sind, wird es auch hier entscheidend auf eine möglichst neutrale Vermittlung zwischen den Akteuren ankommen. Die weiteren Abstimmungsprozesse zwischen Stadtentwicklung und Hafenwirtschaft sollten nicht pauschal die Frage nach der Verträglichkeit von Stadt- und Hafenfunktionen in unmittelbarer Nachbarschaft behandeln. Die Erlebbarkeit der Uferbereiche an der Norderelbe, am Spreehafen und am Reiherstieg durch eine verbesserte Zugänglichkeit der Areale und die temporäre Öffnung bestimmter Teilbereiche für stadtbezogene Aktivitäten würde schon einen erheblichen Mehrwert für die angrenzenden Stadtteile bieten, ohne bestehende Hafennutzungen zu beeinträchtigen. Sofern Betriebsverlagerungen für die Umsetzung städtebaulicher Pläne notwendig sind, muss gemeinsam mit den Betroffenen ein tragfähiges Verlagerungskonzept erarbeitet werden, *bevor* die Planungsvorstellungen der Öffentlichkeit präsentiert werden.

Neben dem Zusammenspiel der Stadt- und Hafenakteure muss die ortsnahe Bevölkerung frühzeitig in den Planungsprozess eingebunden werden, um einerseits nicht die vorhandenen Bedürfnisse zu übersehen und andererseits die Identifikation der Anwohner mit *ihrem* Projekt zu steigern. Der Grad der Einbindung mittels formeller und informeller Beteiligungsinstrumente kann von umfassender Öffentlichkeitsarbeit bis hin zu aktiver Mitwirkung reichen. Unabhängig vom Umfang der eingeräumten Beteiligung kann ihre Glaubwürdigkeit nur hergestellt werden, wenn die Problemlagen und widersprüchlichen Zielvorstellungen der Stadt- und Hafenakteure nicht verschleiert, sondern explizit benannt werden.

Die bisherigen Planungen zum Sprung über die Elbe in Hamburg waren zunächst von einer spürbaren Aufbruchstimmung im Stadtteil begleitet. Nachdem die weitreichenden städteplanerischen Ideen der "Entwurfswerkstatt 2003" jedoch inzwischen z.B. durch Konkretisierung der Pläne für die Hafenuerspanne relativiert werden, ist in Teilen schon wieder Ernüchterung eingetreten. Um hier das Vertrauen der Bevölkerung wieder zu gewinnen, müssen zum einen eindeutige Signale gesetzt werden, dass die Aufwertung des Hamburger Südens weiterhin ernsthaft verfolgt wird und nicht den Hafeninteressen zum Opfer fällt. Zum anderen ist es wichtig, die Bevölkerung auch bei den kritischen Themen im Sinne eines kommunikativen Planungsprozesses einzubeziehen, wie dies bei den weiteren Hafenbahnplanungen im Süderelbberaum vorgesehen ist.

- Wie lässt sich der langwierige Transformationsprozess gestalten, vor dem Hintergrund zunehmender Unbestimmtheit und dem doppelten Anspruch auf Planungssicherheit und notwendiger Flexibilität für Anpassungen?

Aufgrund des langen Planungs- und Umsetzungszeitraumes und der Unwägbarkeiten einer auf dem Bestand aufbauenden Planung tritt anstelle eines Planungsergebnisses der Entwicklungsverlauf in den Vordergrund. Die Bearbeitung des Areals erfolgt weder flächendeckend noch linear. Nach Klärung der wichtigsten Erschließungsfragen als Grundgerüst für die weitere Entwicklung werden durch *Impulsprojekte* räumliche Schwerpunkte an markanten Stellen des Areals gesetzt. Die neuen Nutzungen sollten für unterschiedliche Zeithorizonte ausgelegt sein. Neben kurzfristigen Zwischennutzungen zur Imagebildung des Areals und Steigerung des Bekanntheitsgrades sind einige langfristige, investitionsintensivere Projekte erforderlich, um den Entwicklungsprozess in Gang zu bringen und private Folgeinvestitionen in den Standort zu befördern. Trotz Festlegung der groben Entwicklungsrichtung in Form eines Rahmenkonzeptes muss die Möglichkeit für Anpassungen der Ziele an sich verändernde Rahmenbedingungen gegeben sein. Zielformulierung, Planungs- und Umsetzungsphase finden also nicht mehr nacheinander, sondern iterativ statt. Ein derartiges tastendes Vorgehen und Erproben von Maßnahmen in kleinerem Maßstab trägt zu einer Risikoreduzierung bei. Um die Konsequenzen bestimmter Entscheidungen besser abschätzen zu können und zudem durch anschauliche Bilder einen ergebnisoffenen Diskurs der Akteure über mögliche alternative Entwicklungspfade zu fördern, bietet sich die Erarbeitung alternativer Szenarien an.

Neben den planerischen Überlegungen und den Abstimmungsprozeduren der beteiligten Akteure kommt der Vermarktung und Kommunikation nach außen eine hohe Bedeutung zu. Durch die Planung eines Großereignisses wie die Internationale Bauausstellung 2013 in Hamburg können die limitierten finanziellen und personellen Ressourcen gebündelt werden. Außerdem erhöht die verstärkte öffentliche Aufmerksamkeit den Handlungsdruck. Eine Einteilung des Gesamtzeitraumes in kleinere Zeitabschnitte mit fest definierten Meilensteinen kann zudem die notwendige Dramaturgie erzeugen.

Anhand der Ausführungen zeigt sich, dass die Ausgestaltung einer durchlässigen Zwischenzone als Stadt-Hafen-Übergang bei weitem keine rein räumlich-bauliche Aufgabe ist, sondern zudem neue Herausforderungen an das Zusammenwirken der Akteure und an den Transformationsprozess mit einschließt. Mit dem Abschluss dieser Arbeit verbindet sich die Hoffnung, die Problematik einer verträglichen Nachbarschaft von Stadt(-entwicklung) und Hafen(-wirtschaft) im Gesamtzusammenhang aufgezeigt und mögliche Herangehensweisen an diese Aufgabe dargestellt zu haben.

Gleichzeitig ist die Arbeit in dem Bewusstsein entstanden, dass die Gültigkeit der getroffenen Aussagen sowohl kontext- als auch zeitabhängig ist, da die Ansätze aufgrund der lokalen Besonderheiten in jedem Einzelfall auf ihre Übertragbarkeit hin überprüft und konkretisiert werden müssen. Zudem sind zukünftige Änderungen der Rahmenbedingungen nur bedingt prognostizierbar.<sup>742</sup> Dem geforderten tastenden, iterativen Vorgehen mit dem Anspruch auf Wandlungsfähigkeit im Zeitverlauf ist inhärent, dass die eingeschlagene Entwicklungsrichtung fortlaufend hinterfragt und angepasst werden muss. Durch den kontinuierlichen Veränderungsprozess im Hamburger Hafen und in den betrachteten Stadt-Hafen-Übergängen ist heute nur teilweise absehbar, wie sich die einzelnen Areale und aktuell laufende Planungsverfahren weiterentwickeln werden. Dies hängt vor allem mit der Unbestimmtheit der zukünftigen Entwicklung zusammen: Wie wird das prognostizierte Wachstum des Hamburger Hafens tatsächlich ausfallen? Inwieweit wird Hamburg dem selbst formulierten Anspruch einer Metropole tatsächlich gerecht werden? In welchem Maße werden die Initialprojekte der IBA bis 2013 dazu beitragen,

---

<sup>742</sup> Vgl. Flick 2002, S. 30 f.

ein ausreichendes Momentum für den weiteren Entwicklungsprozess in den Hafенrandgebieten zu erzeugen?

Diese und ähnliche Fragen bringen weiteren Forschungsbedarf mit sich. Die Ansatzpunkte für den Stadt-Hafen-Übergang im Allgemeinen und die betrachteten Teilräume und das Planungsumfeld in Hamburg im Speziellen sind daher als Basis für eine detailliertere Auseinandersetzung mit den einzelnen Themen in der Praxis oder im Rahmen weiterer Forschungsarbeiten zu verstehen.

## 10. Verzeichnisse

### 10.1 Durchgeführte Interviews

BECKER, Wolfgang,  
Hamburg Port Authority, Strategische Hafenplanung, 17.11.2005

BEINE, Christine,  
Handelskammer Hamburg, stellv. Geschäftsführerin Geschäftsbereich Infrastruktur,  
Leiterin Abteilung Verkehrswege, Hafen, Schifffahrt, 04.07.2006

BERLINER, Laura,  
HKS, Handelskammer Hamburg Service GmbH, Sonderprojekte, 04.07.2006

BOLTEN, Gerhard,  
Architekt und Stadtplaner, 15.05.2006

BRUNS-BERENTELG, Jürgen,  
HafenCity Hamburg GmbH, Vorsitzender der Geschäftsführung, 15.06.2006

CHRISTEN, Astrid,  
Verein Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V., Mitglied des Vorstandes, 22.03.2006

FINCK, Henning,  
Mitglied der Hamburgischen Bürgerschaft, CDU,  
Fachsprecher für die HafenCity und den Sprung über die Elbe, 26.04.2006

GROENEWOLD, Kurt,  
aurelius Immobilien AG, Gesellschafter und Vorsitzender des Aufsichtsrates, 24.05.2006

GROß, Michael,  
Aug. Prien Bauunternehmung GmbH & Co. KG, Geschäftsführer, 10.05.2006

HUMBURG, Dr. Manuel,  
Verein Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V., Mitglied des Vorstandes, 11.03.2006

HURTIENNE, Wolfgang,  
Hamburg Port Authority, Leiter Bereich Planung, 19.04.2006

KELLNER, Andreas,  
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Landes- und Landschaftsplanung,  
Leitender Baudirektor, Projekt Sprung über die Elbe, IBA/IGS, 15.05.2006

KILLINGER, Dr. Johann,

Buss Group GmbH & Co. KG, Geschäftsführer, 11.05.2006

KOCH, Peter,

Bezirksamt Harburg, Bauamt, Baudezernent a.D., 17.05.2006

KOSSAK, Prof. Egbert,

Büro Kossak + Partner, Oberbaudirektor a.D., 20.04.2006

LAPPIN, Dr. Roland,

Hamburger Hafen und Logistik AG, Mitglied des Vorstandes – Finanzen,  
Geschäftsfeld Immobilien, 15.06.2006

LORENZ, Hendrik,

Hafen Hamburg Marketing e.V., Mitglied des Vorstandes, 23.02.2006

LÜHMANN Jörg,

Mitglied der Hamburgischen Bürgerschaft, GAL,  
Verkehrspolitischer Sprecher, 07.04.2006

REINIG, Joachim,

Architekt, Mitglied des Vorstandes der Hamburgischen Architektenkammer, 08.03.2006

SCHILDHAUER, Andreas,

Albers-Hansen GmbH, Geschäftsführer,  
Der Wirtschaftsverein e.V., Mitglied des Vorstandes, 03.04.2006

SIEBRAND, Jan-Oliver,

Handelskammer Hamburg, stellv. Geschäftsführer Geschäftsbereich Infrastruktur,  
Leiter Abteilung Stadtentwicklung, Bauleitplanung, 04.07.2006

THEIS, Gerti,

IBA Hamburg GmbH, Büroleitung (zuvor Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt,  
Steuerungsgruppe Sprung über die Elbe und Referentin des Oberbaudirektors),  
15.05.2006

VOGLER, Manfred,

Valvo Immobilien M. Vogler e.K., Inhaber und Geschäftsführer, 20.04.2006

WEBER Arne,

HC Hagemann GmbH & Co. KG, Geschäftsführender Gesellschafter,  
channel hamburg e.V., Vorsitzender des Vorstandes, 22.03.2006

WEGENER, Hartmut,  
ReGe Hamburg Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH, Sprecher der Geschäftsführung,  
Staatssekretär a.D., 04.04.2006

WINAND, Jochen,  
Süderelbe AG, Vorstand,  
Der Wirtschaftsverein e.V., Vorsitzender des Vorstandes, 09.05.2006

ZURKE, Norman,  
Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V.,  
Geschäftsführer und Mitglied des Präsidiums , 04.05.2006

Weitere mündliche Quellen:

DIRKS, Anja  
Bezirksamt Harburg, Fachamt Stadt- und Landesplanung, 28.08.2007

FISCHER, Geerd,  
Amt für Landesplanung, 24.10.2005

GEHLHAR, Thorsten  
Hamburg Port Authority, Bereich Hafenbahn, Hafenbahnplanung, 31.01.2007

HAMEL, Willem,  
OBR Gemeente Rotterdam (Rotterdam Development Corporation),  
Strategieabteilung, 13.06.2007

LINTL, Mathias,  
Büro Elbinsel, 15.11.2005

MALCHOW, Dr. Ulrich,  
Port Feeder Barge GmbH, Geschäftsführer, 14.06.2007

MARINI, Greta  
Association Internationale Villes et Ports (AIVP), 20.02.2007

TAMMINGA, Paul-Gerhard,  
ReGe Hamburg Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH, Projektleiter Hafenuferspanne,  
11.07.2007

WOITASS, Ralf,  
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Projekt Sprung über die Elbe, 05.07.2007

## 10.2 Verwendete Literatur

- ALEMANY, Joan (1999), Economic Aims and Goals of the Port Reforms, in: *Aquapolis, Quarterly of the International Centre Cities on Water*, Jg. 4, Nr. 3/4, S. 35-38.
- ALEMANY, Joan und CONVERTI, Roberto (2006): Guide of good practices. Strategies for the transformation of abandoned port sites, interfaces and intermediaries between the city and the port. (Englischsprachige Zusammenfassung der AIVP), Le Havre, verfügbar unter: [www.aivp.org/urball/UrbAlGuideGB\\_SyntheseAIVP.pdf](http://www.aivp.org/urball/UrbAlGuideGB_SyntheseAIVP.pdf), abgerufen am 01.11.2006
- ALEXANDER, Christoph (1965): A City is not a Tree, Berkeley, verfügbar unter: [www.patternlanguage.com/leveltwo/archivesframe.htm?/leveltwo/./archives/alexander1.htm](http://www.patternlanguage.com/leveltwo/archivesframe.htm?/leveltwo/./archives/alexander1.htm), abgerufen am 15.09.2007
- ANGÉLIL, Marc (2002), Urbane Entropie - Gedanken zur Stadt der Gegenwart. Vortrag im Rahmen des Weissenhof Architektur Forums vom 19.-21.07.2002 in Stuttgart.
- ASSOCIATION INTERNATIONALE VILLES ET PORTS (2005b), The IACP Days December 2005: Einführung zur Konferenz "Port Transformations. Working towards a new generation of the Port-City" vom 01.-02.12.2005 in Rotterdam.
- ASSOCIATION INTERNATIONALE VILLES ET PORTS (2007): Pressemitteilung zur Abschlusskonferenz des Projektes "Plan the City with the Port" (Rahmenmaßnahme Hanse Passage innerhalb des EU-Gemeinschaftsprojektes INTERREG IIIC) vom 23.-25. Mai in Le Havre, verfügbar unter: [www.lehavre-aivp.com/ppt\\_pdf/HP\\_press\\_aivp\\_en.pdf](http://www.lehavre-aivp.com/ppt_pdf/HP_press_aivp_en.pdf), abgerufen am 15.08.2007
- ASSOCIATION INTERNATIONALE VILLES ET PORTS (2005a), The IACP Days December 2005: Fazit zur Konferenz "Port Transformations. Working towards a new generation of the Port-City" vom 01.-02.12.2005 in Rotterdam.
- AUGÉ, Marc (1994), Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit, Frankfurt am Main: Fischer.
- AUGNER, Jörg und BECKER, Wolfgang (2006): Sonderplanungsrecht Hafen - Sicherung einer flexiblen Hafennutzung (Vorlesung an der TU Hamburg vom 06.12.2006), Hamburg, verfügbar unter: [www.gbt.tu-harburg.de/gbt/e-learning/skripte/HuH-2007-07.pdf](http://www.gbt.tu-harburg.de/gbt/e-learning/skripte/HuH-2007-07.pdf), abgerufen am 15.04.2007
- BAKKER, Riek (1993), The Kop van Zuid, in: Bruttomesso, Rinio (Hg.), *Waterfronts: a new frontier for cities on water*, Venedig: International Centre Cities on Water, S. 152-156.
- BAKKER, Riek (2000), Das neue Rotterdam: Kop van Zuid, in: Hellweg, Uli (Hg.), *Wasser in der Stadt. Perspektiven einer neuen Urbanität*, Berlin: Transit, S. 144-148.
- BARNES, John, COLENUTT, Bob und MALONE, Patrick (1996), London: Docklands and the State, in: Malone, Patrick (Hg.), *City, Capital and Water*, London, New York: Routledge, S. 15-36.
- BBR, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hg.) (2004), *Zwischennutzung und neue Freiflächen. Städtische Lebensräume der Zukunft*, Berlin.

- BECKMEYER, Uwe (1997), Häfen vor großer Herausforderung, in: *Deutsche Verkehrs-Zeitung*, Jg. 1997, Ausgabe vom 04.10.1997.
- BERGMANN, Jens (2005), Heilsamer Boom - Interview Leo A. Nefiodow, in: *brand eins Wirtschaftsmagazin*, Jg. 2005, Nr. 2, S. 62-66.
- BERLIN, Jörg (2005), Von der Hammaburg zur HafenCity, Katalog zur Ausstellung im Hamburger Rathaus, Hamburg.
- BERTOLINI, Luca und SPIT, Tejo (1998), *Cities on rails. The redevelopment of railway station areas*, London und New York: Spon Press.
- BEZIRKSAMT HARBURG, Baudezernat (2007), *Architektur und Stadtentwicklung, Visionen und Projekte in Hamburg-Harburg*.
- BIEBER, Georg Ehlert (1803), *Ueber den nachtheiligen Einfluss der hohen Miethe, und der Belastungen unentbehrlicher Bedürfnisse, auf Hamburgs Wohl nebst einigen Vorschlägen dagegen*, Hamburg: Perthes.
- BIRD, James (1971), *Seaports and seaport terminals*, London, Melbourne u.a.: Hutchinson.
- BIRD, James (1963), *The major seaports of the United Kingdom*, London: Hutchinson.
- BISCHOFF, Ariane, SELLE, Klaus und SINNING, Heidi (2001), *Informieren, Beteiligen, Kooperieren - Kommunikation in Planungsprozessen. Eine Übersicht zu Formen, Verfahren, Methoden und Techniken*, Dortmund: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur.
- BLASIUS, Jörg und DANGSCHAT, Jens (1990), Die Aufwertung innenstadtnaher Wohngebiete. Grundlagen und Folgen, in: Blasius, Jörg und Dangschaft, Jens (Hg.), *Gentrification. Die Aufwertung innenstadtnaher Wohnviertel*, Frankfurt: Campus, S. 11-34.
- BMVBS, Bundesministerium für Verkehr Bau und Stadtentwicklung und BBR, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2006), *Gewerbeflächenmonitoring*, Bonn.
- BMVBS, Bundesministerium für Verkehr Bau und Wohnungswesen (2003), *Bundesverkehrswegeplan 2003*, Berlin.
- BOCK, Stephanie und LIBBE, Jens (2005), Szenarioplanung von Städten und Regionen - Erfahrungen im Ideenwettbewerb "Stadt 2030" aus der Sicht der Begleitforschung, in: Neumann, Ingo (Hg.), *Szenarioplanung in Städten und Regionen - Theoretische Einführung und Praxisbeispiele*, Dresden: Thelem, S. 82-94.
- BODEMANN, Uwe (2002), HafenCity Hamburg - Anlass, Masterplan, Chancen, in: Schubert, Dirk (Hg.), *Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten*, Berlin: Leue, S. 99-118.
- BOMSDORF, Eckart und BABEL, Bernhard (2005), Deutschlands Millionenstädte im demografischen Wandel - Fakten und Perspektiven bis 2040, in: *Materialien zur Bevölkerungswissenschaft des Bundesinstitutes für Bevölkerungsforschung*, Jg. 2005, Nr. 116.

- BRAKE, Klaus, MÄDING, Heinrich und EINACKER, Ingo (2005), Kräfte, Prozesse, Akteure - zur Empirie der Zwischenstadt, Wuppertal: Müller + Busmann.
- BREEN, Ann und RIGBY, Dick (1994), *Waterfronts - Cities Reclaim Their Edge*, New York u.a.: McGraw-Hill.
- BREEN, Ann und RIGBY, Dick (1996), *The New Waterfront. A Worldwide Urban Success Story*, London: Thames and Hudson.
- BROWNILL, Sue (1990), *Developing London's Docklands. Another great planning disaster?*, London: Chapman.
- BRUNS-BERENTELG, Jürgen (2005), *HafenCity Hamburg - Eine kohärente Realisierungsstrategie als Grundlage für den Entwicklungserfolg*, in: BAW, Institut für Regionale Wirtschaftsforschung (Hg.), *Hafenareale als urbane Investitionsstandorte*, Berlin: Regioverlag, S. 47-58.
- BRUNS-BERENTELG, Jürgen (2007), *Bauprojekt HafenCity - Vortrag im KörberForum der Körberstiftung im Rahmen der Reihe "Hafenlunch" am 30.01.2007*, Hamburg.
- BRUTTOMESSO, Rinio (1999), *Back to the Waterfront*, in: *Aquapolis, Quaterly of the International Centre Cities on Water*, Jg. 4, Nr. 3/4, S. 3-5.
- BRUTTOMESSO, Rinio (Hg.) (1993), *Waterfronts - a new frontier for cities on water*, Venedig: International Centre Cities on Water.
- BRUTTOMESSO, Rinio (1993), *Working on the Water's Edge*, *Waterfronts. A new frontier for cities on water*, Venedig: International Centre Cities on Water, S. 10-11.
- BRUTTOMESSO, Rinio (2001), *Complexity on the urban waterfront*, in: Marshall, Richard (Hg.), *Waterfronts in Post-industrial Cities*, London und New York: Spon Press, S. 39-50.
- BUNDESMINISTERIUM DER FINANZEN (2007), *Schreiben vom 08.03.2007 an den Verein Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg zum Thema "Auflösung der Hamburger Freizone im Bereich Spreehafen"*.
- BÜRGERSCHAFT DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG (2005c), *Drucksache 18/3023 vom 18.10.2005: Haushaltsplan 2005/2006 - Sonderinvestitionsprogramm "Hamburg 2010" (SIP); Sprung über die Elbe, Einzelplan 6 "Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt", Kapitel 6610 "Landesplanung"*.
- BÜRGERSCHAFT DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG (2006b), *Drucksache 18/3900 vom 14.03.2006: Schwimmende Häuser und Hausboote sowie Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 24. November 2004 "Wohnen auf dem Wasser" - Drucksache 18/1215*.
- BÜRGERSCHAFT DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG (2007c), *Wortprotokoll 18/36 der 2. öffentlichen Sitzung des Wirtschaftsausschusses vom 25.04.2007 zur Drs. 18/4504 "Zukunftswerkstatt Hafen jetzt! Entwicklung von Stadt und Hafen harmonisieren", hier: Themenkreis "Zukünftige Hafententwicklung"*

- Bahntransport, Hafenbahnausbau, Hafenquerspange, LKW-Verkehre, Binnenschifftransport".

BÜRGERSCHAFT DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG (2006c), Drucksache 3552 vom 24.01.2006: Bericht des Stadtentwicklungsausschusses über Drucksache 18/3226 (Haushaltsplan 2005/2006: Bundesautobahn A 252 - Hafenquerspange, Aufnahme von Vorarbeiten für die Realisierung).

BÜRGERSCHAFT DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG (2007d), Wortprotokoll 18/37 der 3. öffentlichen Sitzung des Wirtschaftsausschusses vom 22.05.2007 zur Drs. 18/4504 "Zukunftswerkstatt Hafen jetzt! Entwicklung von Stadt und Hafen harmonisieren", hier: Themenkreis "Das Spannungsfeld Hafengewachstum und Stadtentwicklung".

BÜRGERSCHAFT DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG (2005a), Drucksache 18/1555 vom 05.01.2005: Soziale und ökologische Nachhaltigkeit für die Internationale Bauausstellung (IBA) und Internationale Gartenschau (IGS) 2013 in Wilhelmsburg.

BÜRGERSCHAFT DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG (2005b), Drucksache 18/2243 vom 11.05.2005: Neue Planungskultur entwickeln - Einrichtung einer Hamburger Stadtwerkstatt.

BÜRGERSCHAFT DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG (2005e), Plenarprotokoll 18/46 vom 08.12.2005.

BÜRGERSCHAFT DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG (2006a), Drucksache 18/3357 vom 06.01.2006: Entwicklung der Hafенflächen in Hamburg.

BÜRGERSCHAFT DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG (2007a), Drucksache 18/5879 vom 26.02.2007: Die "Living Bridge" - Geschenk oder Kuckucksei?.

BÜRGERSCHAFT DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG (2007b), Drucksache 18/6306 vom 23.05.2007: Kein Ende absehbar: Der Zollzaun am Spreehafen.

BÜRGERSCHAFT DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG (1995a), Abschlußbericht der Enquete-Kommission "Stadtentwicklung" der Hamburgischen Bürgerschaft (Drucksache 15/4100) - Band II - Grundsatzpapiere.

BÜRGERSCHAFT DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG (1995b), Abschlußbericht der Enquete-Kommission "Stadtentwicklung" der Hamburgischen Bürgerschaft (Drucksache 15/4100) - Bericht.

BÜRGERSCHAFT DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG (2005d), Drucksache 18/3226 vom 22.11.2005: Haushaltsplan 2005/2006, Bundesautobahn A 252 - Hafenquerspange, Aufnahme von Vorarbeiten für die Realisierung.

BUSQUETS, Joan (2001), Wasserbezogener Städtebau: Barcelona, in: Hellweg, Uli (Hg.), *Wasser in der Stadt. Perspektiven einer neuen Urbanität*, Berlin: Transit, S. 149-152.

BUSS CAPITAL (Hg.) (2006), BUSS Container Fonds 6: Container als Kapitalanlage (Emissionsprospekt).

- CAIRNCROSS, Frances (1997), *The death of distance. How the communications revolution will change our lives*, Boston: Harvard Business School Press.
- CALVINO, Italo (1977), *Die unsichtbaren Städte*, München: Hanser.
- CERTEAU, Michel de (1988), *Kunst des Handelns*, Berlin: Merve.
- CHRISTIAANSE, Kees (2005), *KCAP, Architects and Planners: Situation*, Basel u.a.: Birkhäuser.
- CHRISTIAANSE, Kees (2006), *Rules - Kontrolle und Laisser-faire: die programmlose Stadt*, in: Christiaanse, Kees (Hg.), *Situations - Entwurf und Strategie im urbanen Raum. Reader zum Modul Stadt entwickeln vom 26.10.2006*, Zürich: Institut für Städtebau, ETH Zürich, S. 103-112.
- CHRISTIAANSE, Kees (2002), *Die Stadt als Loft: Stadtbrachen bieten Raum für unterschiedliche Nutzungen und Aktivitäten und sind deshalb Nährboden für Urbanität - Vortrag im Rahmen des Weissenhof Architektur Forums vom 19.-21.07.2002 in Stuttgart*.
- CLARK, Michael (1988), *The need for a more critical approach to dockland renewal*, in: Hoyle, Brian, Pinder, David und Husain, Sohail (Hg.), *Revitalising the Waterfront, International Dimensions of Dockland Redevelopment*, London und New York: Belhaven Press, S. 222-231.
- CRAIG-SMITH, Stephan (1995), *The Role of Tourism in Inner-Harbor Redevelopment: A Multinational Perspective*, in: Craig-Smith, Stephan und Fagence, Michael (Hg.), *Recreation and Tourism as a Catalyst for Urban Waterfront Redevelopment*, Westport, Connecticut: Praeger, S. 15-35.
- DANGSCHAT, Jens und FRIEDRICH, Jürgen (1988), *Gentrification in der inneren Stadt von Hamburg - eine empirische Untersuchung des Wandels von drei Wohnvierteln*, Hamburg: Gesellschaft für sozialwissenschaftliche Stadtforschung.
- DE RUITER, Fred (2005), *Big and Beautiful. Comparing Stadshavens in Europe*, Rotterdam: Zandbelt&vandenBerg.
- DEECKE, Helmut (1998), *Container, Seehafen und Ökologie - Studie im Auftrag des BUND Niedersachsen und des WWF Deutschland*.
- DEECKE, Helmut (2002), *Globalisierung, Container und Seehafen*, in: Schubert, Dirk (Hg.), *Hafen- und Uferzonen im Wandel*, Berlin: Leue, S. 37-62.
- DELEUZE, Gilles und GUATTARI, Félix (1977), *Rhizom*, Berlin: Merve.
- DELEUZE, Gilles und GUATTARI, Flix (1992), *Tausend Plateaus. Kapitalismus und Schizophrenie*, Berlin: Merve.
- DEUTSCHES SEMINAR FÜR STÄDTEBAU UND WIRTSCHAFT (DSSW) (Hg.) (1998), *DSSW-Leitfaden: Strategien zur Entwicklung von Brachflächen*, Bonn.

- DIEDERICHS, Claus-Jürgen (1996), Grundlagen der Projektentwicklung, in: Schulte, Karl Werner, Heuer, Bernd und Bone-Winkel, Stephan (Hg.), *Handbuch Immobilien-Projektentwicklung*, Köln: Müller, S. 17-80.
- DOHNANYI, Klaus von (1983), Unternehmen Hamburg, Rede vor dem Hamburger Übersee-Club vom 29.11.1983, Hamburg.
- DOWD, Thomas und LESCHINE, Thomas (1990), Container terminal productivity: A perspective, in: *Maritime policy & management*, Jg. 17, Nr. 2, S. 107-111.
- DREYER, Karl-Joachim (2005), Hafenentwicklung - 2015 ist morgen, in: *hamburger wirtschaft - Magazin der Handelskammer Hamburg*, Jg. 2005, Nr. 6.
- DROEGE, Peter (2000), Sydney: Waterfront oder Lernende Wasserstadt, in: Hellweg, Uli (Hg.), *Wasser in der Stadt. Perspektiven einer neuen Urbanität*, Berlin: Transit, S. 143.
- DÜCKER, Hans Peter (2006), Hafen Hamburg - Maritimer Logistikknoten des Weltseeverkehrs zum europäischen Hinterland, Hamburg: Hamburg Port Authority.
- DÜCKER, Hans Peter (2004), Die Zukunft des Hamburger Hafens heute gestalten, in: *HANSA - Schifffahrt - Schiffbau - Hafen*, Jg. 2004, Nr. 3, S. 66-70.
- DÜCKER, Hans Peter und RÖFER, Heinrich-Michael (2006), Schienenanbindung an den Weltseeverkehr. Logistikknoten Hamburger Hafen auf exzellente Schienenwege angewiesen, Hamburg: Hamburg Port Authority.
- EICHENER, Volker (2000), Die Stadt der Zukunft, Bochum: InWIS Institut für Wohnungswesen, Immobilienwirtschaft, Stadt- und Regionalentwicklung an der Ruhr-Universität Bochum, S. 14-18.
- ENGEL, Sandra und TODE, Sven (2007), Hafen Stadt Hamburg. Von der Alster an die Elbe - Hafenentwicklung im Strom der Zeit, Hamburg: Hanseatischer Merkur.
- ENGELBERTZ, Susanne und KOTTHOFF, Siegfried (1998), Hafenstädte verändern sich - weltweit, Bremen: Ed. Temmen.
- EUROPÄISCHES HAUS DER STADTKULTUR E.V. (Hg.) (2006), Realität [Bauen] - Werkstattbericht über den Jahreskongress der Initiative StadtBauKultur NRW am 30. September 2005 in der Huppertsbergfabrik, Wuppertal, Gelsenkirchen.
- FLICK, Uwe (2002), Qualitative Sozialforschung. Eine Einführung, Reinbek: Rowohlt.
- FLORIDA, Richard (2004), The rise of the creative class and how it's transforming work, leisure, community and everyday life, New York: Basic Books.
- FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, Behörde für Bau und Verkehr (2003a), Internationale Entwurfswerkstatt Hamburg 2003. Sprung über die Elbe.
- FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, Behörde für Bau und Verkehr (Hg.) (2000), Perlenkette Hamburgs Hafenrand - Die Revitalisierung des nördlichen Elbufers.

- FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2005a), Harburger Schlossinsel in Hamburg, Auslobung zum städtebaulich-freiraumplanerischen Ideenwettbewerb.
- FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2005e), Stadtumbau Wilhelmsburg, Stadtgespräche Sommersemester 2005 - Ergebnisbericht.
- FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2006a), Sprung über die Elbe. Zukunftsperspektiven für die Elbinseln.
- FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2006b), Stadtteilentwicklung Wilhelmsburg - 10 Jahre Bürgerbeteiligung.
- FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2007a), Räumliches Leitbild. Entwurf.
- FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2004), Sprung über die Elbe - Dokumentation der Internationalen Entwurfswerkstatt 17. - 24. Juli 2003.
- FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2005c), Memorandum für eine Internationale Bauausstellung 2013.
- FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2005d), Sprung über die Elbe - Hamburg auf dem Weg zur Internationalen Bauausstellung - IBA Hamburg 2013.
- FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2005b), Internationale Gartenschau Hamburg 2013 (IGS) - Dokumentation Wettbewerb 2005.
- FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, Bezirksamt Hamburg-Mitte (2003b), Freie und grüne Inselstadt - Ergebnisse internationaler Ideenworkshop 2003: Vision Kleiner Grasbrook.
- FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, Pressestelle des Senats (2005g), Räumliche Gliederung der Stadt erhält neue Grundlage - Pressemitteilung vom 06.12.2005.
- FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, Pressestelle des Senats (2005h), Senat setzt Meilenstein für Hafenuferspanne - Pressemitteilung vom 22.11.2005.
- FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, Pressestelle des Senats (2006c), Ideenwettbewerb Harburger Schlossinsel entschieden - Pressemitteilung vom 20.01.2006.
- FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, Pressestelle des Senats (2007c), Talentstadt Hamburg nimmt Gestalt an - Pressemitteilung vom 19.07.2007.
- FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, Pressestelle des Senats (2007b), Bau der Elbphilharmonie beschlossen. Hamburgische Bürgerschaft stimmt mit großer Mehrheit zu - Pressemitteilung vom 28.02.2007.

- FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, Pressestelle des Senats (2005f), Hafenkarte mit "Sprung über die Elbe" - Pressemitteilung vom 08.12.2005.
- FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, Pressestelle des Senats (2007d), Zukunftsprojekte für Hamburg: I. Innovationsstrategie für Hamburg aus einer Hand; II. Sprung über die Elbe: BSU zieht bis zur Eröffnung der Internationalen Bauausstellung (IBA) nach Wilhelmsburg - Pressemitteilung vom 12.05.2007.
- FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, Staatliche Pressestelle (2002), Leitbild: Metropole Hamburg - Wachsende Stadt.
- FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, Staatliche Pressestelle (2003c), Fortschreibung des Leitbildes Metropole Hamburg - wachsende Stadt.
- FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, Stadtentwicklungsbehörde (1994), Entwicklungsplanung Harburger Binnenhafen, Grundlagenpapier zum Sachstand vom 08.02.1994.
- FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, Stadtentwicklungsbehörde (1995), Begleitschreiben an die Bundesforschungsanstalt für Landeskunde zum Abschlussbericht des ExWoSt-Modellvorhabens Harburger Binnenhafen vom 30.01.1995.
- GEPPERT, Kurt und GORNIG, Martin (2003), Die Renaissance der großen Städte - und die Chancen Berlins, in: *DIW-Wochenbericht*, Jg. 2003, Nr. 26, S. 411-418.
- GERCKENS, Claus (1978), Containerisierung im Hamburger Hafen 1968 - 1975. Strukturelle Auswirkungen der staatlichen und privaten Anpassung, Dissertation an der Universität Konstanz.
- GHS GESELLSCHAFT FÜR HAFEN- UND STANDORTENTWICKLUNG (2001), Hafen-City Hamburg. Spuren der Geschichte, Hamburg.
- GHS GESELLSCHAFT FÜR HAFEN- UND STANDORTENTWICKLUNG (1999), Hafen-City Hamburg. Städtebaulicher Wettbewerb - Das Ergebnis, Hamburg.
- GHS GESELLSCHAFT FÜR HAFEN- UND STANDORTENTWICKLUNG (2000), Hafen-City Hamburg. Der Masterplan, Hamburg.
- GLASER, Jürgen und KRAUSE, Kai-Uwe (2004), Standort und Gewerbeflächenmonitoring - Ein Informationsverbund für die Wirtschaftsförderung und Planung in der Metropolregion Hamburg, in: Altrock, Uwe und Schubert, Dirk (Hg.), *Wachsende Stadt; Leitbild - Utopie - Vision?*, Wiesbaden: VS, Verlag für Sozialwissenschaften, S. 275-293.
- GORDON, David L. A. (1996), Planning, design and managing change in urban waterfront redevelopment, in: *Town Planning Review*, Jg. 67, Nr. 3, S. 261-290.
- GOßNER, Bastian (2005), Stadtentwicklung und Bürgerbeteiligung, Diplomarbeit an der Universität Augsburg, Fakultät für Angewandte Informatik, Institut für Geographie.
- GOTTMANN, Jean (1961), *Megalopolis: The urbanized Northeastern Seaboard of the United States*, New York: Twentieth Century Fund.

- GROBECKER, Kurt (1988), 800 Jahre Hafen Hamburg - das offizielle Jubiläumsbuch, Hamburg: Christians.
- HAASS, Heiner (2005), Stadt am Wasser - Neue Chancen für Kommunen und Tourismus, Frankfurt am Main: Societäts-Verlag.
- HÄFELE, Joachim (2003), Die Mc Donaldisierung urbaner Räume. Über neue Stadtteile als Festival-Market-Places und Tradition als Imagefaktor, in: Tetrapak (Hg.), ready2capture! HafenCity, ein urbaner Raum?, Berlin: b\_books, S. 88-95.
- HAFEN HAMBURG MARKETING E.V. (2007): Pressemitteilung zur Jahrespressekonferenz 2007 vom 24.01.2007, Hamburg, verfügbar unter: [www.hafen-hamburg.de/content/view/503/520/lang,de/](http://www.hafen-hamburg.de/content/view/503/520/lang,de/), abgerufen am 24.01.2007
- HAFENCITY HAMBURG GMBH (2004), HafenCity Hamburg - Einsatz von baulichen Schallschutzmaßnahmen in der HafenCity, Hamburg.
- HAFENCITY HAMBURG GMBH (2005), Überseequartier - das Herzstück der HafenCity - 9. Veranstaltung im Rahmen der Reihe "HafenCity Dialoge im Kesselhaus" am 09.12.2005, Hamburg.
- HAFENCITY HAMBURG GMBH (2007): HafenCity Hamburg GmbH. Alle Fäden der neuen Stadt laufen bei der HafenCity Hamburg GmbH zusammen, Hamburg, verfügbar unter: [www.hafencity.com/index.php?set\\_language=de&cccpage=partner\\_artikel&show=artikel&item=28](http://www.hafencity.com/index.php?set_language=de&cccpage=partner_artikel&show=artikel&item=28), abgerufen am 01.09.2007
- HALL, Peter (1993), Waterfronts: a New Urban Frontier, in: Bruttomesso, Rinio (Hg.), Waterfronts - a new frontier for cities on water, Venedig: International Centre Cities on Water, S. 12-20.
- HAMBURG PORT AUTHORITY (2005), Im Focus dynamischer Wachstumsmärkte. Chancen und Entwicklungspotenziale des Hamburger Hafens (Hafenentwicklungsplan), Hamburg.
- HAMBURG PORT AUTHORITY (2007a), Ausbau der Hamburger Hafenbahn dringend erforderlich - Gutachten "Masterplan Hafenbahn Hamburg 2015" betont notwendigen Infrastruktur-Ausbau - Pressemitteilung vom 06.09.2007, Hamburg.
- HAMBURG PORT AUTHORITY (2007b), Flächenkonzept Mittlerer Freihafen: Erfolgreiche Verhandlungen zur Umsiedlung - Pressemitteilung vom 02.01.2007, Hamburg.
- HANAPPE, Paul und SAVY, Michel (1981), Industrial Port Areas and the Kondratieff Cycle, in: Hoyle, Brian und Pinder, David (Hg.), Cityport industrialization and regional development, Oxford u.a.: Pergamon Press, S. 11-21.
- HANDELSKAMMER HAMBURG (2005), Leben und Arbeiten im Herzen Hamburgs - Die Entwicklungsperspektive der Elbinsel, Hamburg.
- HANDELSKAMMER HAMBURG (2006), Ein Quartier wird zum Scharnier - Die Perspektive des Fleetviertels für Hamburg, Hamburg.

- HANDELSKAMMER HAMBURG (2007), Beschluss der Handelskammer Hamburg zur Zukunft der Hamburger Freizone vom 07.06.2007, Hamburg.
- HANDELSKAMMER HAMBURG (2003), Metropole der Dynamik - Hamburgs Weg in die europäische Spitze - Standpunkte, Hamburg: Wertdruck.
- HARMS, Hans (2002), Regulationsformen bei der Erneuerung innenstadtnaher Hafenbereiche in Großbritannien und Deutschland, in: Schubert, Dirk (Hg.), Hafen- und Uferzonen im Wandel, Berlin: Leue, S. 77-97.
- HAYUTH, Yehuda (1988), Changes on the waterfront: a model-based approach, in: Hoyle, Brian, Pinder, David und Husain, Sohail (Hg.), Revitalising the Waterfront, International Dimensions of Dockland Redevelopment, London und New York: Belhaven Press, S. 52-64.
- HAYUTH, Yehuda und HILLING, David (1992), Technological change and seaport development, in: Hoyle, Brian und Pinder, David (Hg.), European Port Cities in Transition, London: Belhaven Press, S. 40-58.
- HFBK HAMBURG (Hg.) (2003), Wettbewerb Elbbrücke Olympiapark. Architektur- und Ingenieurbaupreis Hamburg 2003. Ergebnisse des bundesweiten Wettbewerbs für Studierende und Absolventen der Fachrichtungen Architektur und Bauingenieurwesen, Hamburg.
- HINSLEY, Hugo und MALONE, Patrick (1996), London: Planning and design in Docklands, in: Malone, Patrick (Hg.), City, Capital and Water, London und New York: Routledge, S. 37-64.
- HOLOCHER, Klaus Harald (2003), Seehafenpolitik in Deutschland. Vortrag am 20.05.2003 in Elsfleth.
- HOYLE, Brian (1999), Diversity, Development, Diaspora. Waterfront Revitalisation in Retrospect and Prospect, in: Aquapolis, Quaterly of the International Centre Cities on Water, Jg. 4, Nr. 3-4, S. 6-11.
- HOYLE, Brian (1998), Cities and Ports: Development Dynamics at the Port-City Interface, in: Bruttomesso, Rinio (Hg.), Land-Water Intermodal Terminals, Venedig: International Centre Cities on Water, S. 30-39.
- HOYLE, Brian (1988), Development dynamics at the port-city interface, in: Hoyle, Brian, Pinder, David und Husain, Sohail (Hg.), Revitalising the Waterfront, International Dimensions of Dockland Redevelopment, London und New York: Belhaven Press, S. 3-19.
- HOYLE, Brian und PINDER, David (Hg.) (1992), European Port Cities in Transition, London: Belhaven Press.
- HOYLE, Brian und PINDER, David (1981), Cityport Industrialization and Regional Development. Spatial Analysis and Planning Strategies, Oxford u.a.: Pergamon Press.
- HOYLE, Brian, PINDER, David und HUSAIN, Sohail (Hg.) (1988), Revitalising the Waterfront, International Dimensions of Dockland Redevelopment, London und New York: Belhaven Press.

- HUTTER, Gérard (2005b), Strategische Planung - Ein wiederentdeckter Planungsansatz zur Bestandsentwicklung von Städten, in: Raumplanung, Jg. 2006, Nr. 128, S. 210-214.
- HUTTER, Gérard (2005a), Strategische Flexibilität der Stadtentwicklungsplanung - Wie man Erwartungen bildet und sich dabei auf die unbekannt bleibende Zukunft vorbereitet, in: Neumann, Ingo (Hg.), Szenarioplanung in Städten und Regionen - Theoretische Einführung und Praxisbeispiele, Dresden: Thelem, S. 50-63.
- IBA HAMBURG GMBH (2007a): Die Mission der IBA, Hamburg, verfügbar unter: [www.iba-hamburg.de/2007/seiteninhalte/mission/rahmen.php](http://www.iba-hamburg.de/2007/seiteninhalte/mission/rahmen.php), abgerufen am 01.09.2007a
- IBA HAMBURG GMBH (2007d): Präsentation zur Entwicklung der Wilhelmsburger Mitte im Rahmen der Sitzung des IBA/IGS-Beteiligungsgremiums vom 22.05.2007, Hamburg, verfügbar unter: [www.iba-hamburg.de/2007/seiteninhalte/mediathek/projektdownloads/beteiligungsgremium/neuemitte070522\\_bg.pdf](http://www.iba-hamburg.de/2007/seiteninhalte/mediathek/projektdownloads/beteiligungsgremium/neuemitte070522_bg.pdf), abgerufen am 02.09.2007d
- IBA HAMBURG GMBH (2007b): IBA-Konvention - Konvention zwischen Trägern öffentlicher Belange, weiteren Institutionen der Freien und Hansestadt Hamburg sowie privaten und öffentlichen Unternehmen und Vereinigungen und der IBA Hamburg GmbH zur Kooperation und gegenseitigen Unterstützung bei der Vorbereitung und Durchführung der Internationalen Bauausstellung im Jahre 2013, verfügbar unter: [www.iba-hamburg.de/2007/seiteninhalte/mediathek/projektdownloads/konvention/iba\\_konvention.pdf](http://www.iba-hamburg.de/2007/seiteninhalte/mediathek/projektdownloads/konvention/iba_konvention.pdf), abgerufen am 16.05.2007b
- IBA HAMBURG GMBH (2007c): Internationale Bauausstellung präsentiert Logo: IBA-Logo verkörpert den Sprung über die Elbe nach vorn - Pressemitteilung vom 05.01.2007, verfügbar unter: [www.iba-hamburg.de/2007/seiteninhalte/mediathek/presseinfo.php](http://www.iba-hamburg.de/2007/seiteninhalte/mediathek/presseinfo.php), abgerufen am 06.01.2007c
- IBA HAMBURG GMBH und INTERNATIONALE GARTENSCHAU HAMBURG 2013 GMBH (2007): Geschäftsordnung für das IBA-/IGS-Beteiligungsgremium, Hamburg, verfügbar unter: [www.iba-hamburg.de/2007/seiteninhalte/mediathek/projektdownloads/beteiligungsgremium/go\\_bg.pdf](http://www.iba-hamburg.de/2007/seiteninhalte/mediathek/projektdownloads/beteiligungsgremium/go_bg.pdf), abgerufen am 15.08.2007
- IFAU - INSTITUT FÜR ANGEWANDTE URBANISTIK (2005), Schneller Wohnen, in: Archplus, Zeitschrift für Architektur und Städtebau, Jg. 2005, Nr. 173, S. 52-55.
- ILMER, Martin (2005), Umschlag und Lagerung entkoppeln: Paradigmenwechsel im Containerumschlag, in: *Duisport, Geschäftsbericht 2003*, S. 19-22.
- INDUSTRIEVERBAND HAMBURG E.V. (2006): LKW-Verkehrsflussoptimierung im Hamburger Hafen unter Berücksichtigung des wachsenden Containerumschlags - Ergebnispräsentation IVH-Projekt: Hafenverkehre 2005/2006, Hamburg, verfü-

bar unter: [www.bdi-hamburg.de/html/pageveroeffent.html](http://www.bdi-hamburg.de/html/pageveroeffent.html), abgerufen am 01.02.2007

- JACOBS, Jane (1993), *Tod und Leben grosser amerikanischer Städte*, Braunschweig und Wiesbaden: Vieweg.
- JESSEN, Johann (1999), *Planung städtebaulicher Nutzungsmischung in Europa. Erfahrungen und Empfehlungen*, in: BBR, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hg.), *Planung städtebaulicher Nutzungsmischung in Stadterweiterungs- und Stadtumbauvorhaben in Europa*, Bonn: S. 3-34.
- JUNG, Alexander (2005), *Kästen, die die Welt bewegen*, in: *Spiegel spezial*, Jg. 2005, Nr. 7, S. 146-147.
- KLÄSCHEN, Lars (2007), *Frischer Wind im Hafen - Landstromversorgung für Schiffe*, in: *Hafenreport*, Jg. 2007, Nr. 3, S. 18-19.
- KLUGMANN, Werner (1989), *Vom Muskelprotz zum Spezialisten*, in: Klugmann, Werner (Hg.), *Hafen Hamburg*, Hamburg: HB Verlags- und Vertriebs-Gesellschaft, S. 66-71.
- KNOLL, Michael et al. (2003), *Mobilität und Wohnen*, Werkstattbericht Nr. 61, Berlin: IZT - Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung.
- KOCH, Peter (2002), *Der Harburger Binnenhafen - Mischgebiet der Zukunft*, in: Schubert, Dirk (Hg.), *Hafen- und Uferzonen im Wandel*, Berlin: Leue, S. 119-134.
- KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN (2001), *Grünbuch - Europäische Rahmenbedingungen für die soziale Verantwortung der Unternehmen*, Brüssel.
- KONDRATIEFF, Nikolai D. (1926), *Die langen Wellen der Konjunktur*, in: *Archiv für Sozialwissenschaften und Sozialpolitik*, Jg. 1926, Nr. 56, S. 573-609.
- KOSSAK, Egbert (1993), *Hamburg, Stadt im Überfluss - Optionen für die wachsende Stadt*, Hamburg: Ellert & Richter.
- KOSSAK, Egbert (2004), *Speicherstadt und HafenCity*, Hamburg: Ellert & Richter.
- KRÜGER, Thomas (2004), *Projektmanagement und Projektentwicklung. Neue Kompetenz- und Handlungsfelder für die Stadt- und Raumplanung*, in: *Raumplanung*, Jg. 2004, Nr. 114/115, S. 116-120.
- KRÜGER, Thomas (2007), *Planung durch Projekte - Projektentwicklung als Element des Stadtmanagements*, in: Sinning, Heidi (Hg.), *Stadtmanagement: Strategien zur Modernisierung der Stadt(-Region)*, Dortmund: Rohn, S. 332-343.
- LÄPPLE, Dieter (1994), *Hafenwirtschaft*, in: ARL, Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hg.), *Handwörterbuch der Raumordnung*, Hannover: ARL, S. 462-467.
- LÄPPLE, Dieter (2000), *The Port of Hamburg: Container-Floodgate or Logistic Service Centre?*, in: Dombois, Rainer und Heseler, Heiner (Hg.), *Seaports in the Context*

- of Globalization and Privatization. Maritime Studies Nr. 1*, Bremen: Kooperation Universität - Arbeitskammer Bremen, S. 87-104.
- LÄPPLE, Dieter (1991), Essay über den Raum, in: Häußermann, Hartmut et al. (Hg.), *Stadt und Raum - Soziologische Analysen*, Pfaffenweiler: Centaurus-Verlag, S. 157-207.
- LÄPPLE, Dieter (2003b), Thesen zu einer Renaissance der Stadt in der Wissensgesellschaft, *Jahrbuch StadtRegion 2003 - Schwerpunkt: Urbane Regionen*, Opladen: Leske + Budrich, S. 61-78.
- LÄPPLE, Dieter (2003a), Die Auflösung städtischer Strukturen und die Neuerfindung des Städtischen, in: Oswald, Franz (Hg.), *Neue Urbanität - das Verschmelzen von Stadt und Landschaft*, Zürich: gta, S. 147-169.
- LÄRMKONTOR, BPW HAMBURG und KONSALT (2004): PULS - praxisorientierter Umgang mit Lärm in der räumlichen Planung und im Städtebau, Hamburg, verfügbar unter: [www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3028.pdf](http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3028.pdf), abgerufen am 07.09.2007
- LBS, Bausparkasse (2005), Metropole Hamburg, Wohnungsbau für eine wachsende Stadt, Hamburg.
- LEFEBVRE, Henri (1996), *Writings on cities*, Oxford u.a.: Blackwell.
- LUTZKY, Nikolai und MEURER, Petra (2005), Investive Konzepte für Hafensareale - Ein Überblick, in: BAW, Institut für Regionale Wirtschaftsforschung (Hg.), *Hafensareale als urbane Investitionsstandorte*, Berlin: Regioverlag, S. 7-16.
- MALONE, Patrick (Hg.) (1996), *City, Capital and Water*, London und New York: Routledge.
- MALONE, Patrick (1996), Conclusions, in: Malone, Patrick (Hg.), *City, Capital and Water*, London und New York: Routledge, S. 261-268.
- MARSHALL, Richard (2001b), Contemporary urban space-making at the water's edge, in: Marshall, Richard (Hg.), *Waterfronts in Post-industrial cities*, London und New York: Spon Press, S. 3-14.
- MARSHALL, Richard (2001a), Connection to the waterfront: Vancouver and Sydney, in: Marshall, Richard (Hg.), *Waterfronts in Post-industrial Cities*, London und New York: Spon Press, S. 15-38.
- MARSHALL, Richard (Hg.) (2001), *Waterfronts in Post-industrial cities*, London und New York: Spon Press.
- MEADOWS, Donella, MEADOWS, Dennis und RANDERS, Jörgen (1972), *Die Grenzen des Wachstums - Bericht des Club of Rome zur Lage der Menschheit*, München: Deutsche Verlags-Anstalt.
- MEADOWS, Donella, MEADOWS, Dennis und RANDERS, Jörgen (2006), *Grenzen des Wachstums - Das 30-Jahre-Update. Signal zum Kurswechsel*, Stuttgart: Hirzel.

- MEYER, Han (1999), *City and Port. Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam: changing relations between public urban space and large-scale infrastructure*, Rotterdam: International Books.
- MEYER, Kerstin (2002), 'El Guggi' und 'Los Fosteritos': Die Revitalisierung von Hafen- und Industriebrachen im Großraum Bilbao, in: Schubert, Dirk (Hg.), *Hafen- und Uferzonen im Wandel*, Berlin: Leue, S. 295-318.
- MEYHÖFER, Dirk et al. (2005), Es gibt kein Entweder/Oder. Hamburg soll wachsen, aber wie?, in: Meyhöfer, Dirk und Schwarz, Ulrich (Hg.), *Architektur in Hamburg. Jahrbuch 2005*, Hamburg: Junius, S. 182-187.
- MILLSPAUGH, Martin (2001), Waterfronts as catalysts for city renewal, in: Marshall, Richard (Hg.), *Waterfronts in Post-industrial cities*, London und New York: Spon Press, S. 74-85.
- MITSCHERLICH, Alexander (1965), Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden, Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- NOTTEBOOM, Theo (2006), The Time Factor in Liner Shipping Services, in: *Maritime economics & logistics*, Jg. 2006, Nr. 8, S. 19-39.
- OPASCHOWSKI, Horst (2005), Besser leben, schöner wohnen? Leben in der Stadt der Zukunft, Bonn: Bundeszentrale für Politische Bildung.
- PAPENHAGEN, Heinz (2004): Ansprache anlässlich der Mitgliederversammlung des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg e.V. vom 28.10.2004, verfügbar unter: [www.uvh.de/presse/veroeffentlichung\\_281004.pdf](http://www.uvh.de/presse/veroeffentlichung_281004.pdf), abgerufen am 10.10.2006
- PEINER, Wolfgang (2003), Metropole Hamburg - Wachsende Stadt, Rede vor der Hamburger Überseeclub am 03.04.2003.
- PETRIN, Julian (2005), Hamburg spingt über die Elbe - aber wie?, in: *Urbanista*, Reading the City, Nr. 1, November 2005.
- PINDER, David, HOYLE, Brian und HUSAIN, Sohail (1988), Retreat, redundancy and revitalisation: forces, trends and a research agenda, in: Hoyle, Brian, Pinder, David und Husain, Sohail (Hg.), *Revitalising the Waterfront, International Dimensions of Dockland Redevelopment*, London und New York: Belhaven Press, S. 247-260.
- PLAGEMANN, Volker (2004), Die Geschichte der Elbinseln, in: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hg.), *Sprung über die Elbe - Dokumentation der Internationalen Entwurfswerkstatt 17. - 24. Juli 2003*, Hamburg: S. 28-39.
- PLANCO CONSULTING, im Auftrag der Hamburg Port Authority (Hg.) (2006), Fortschreibung der Berechnungen zur "Regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens im Jahre 2001", Hamburg.
- PLANCO CONSULTING, im Auftrag des BMVBS (Hg.) (2007), Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung. Seeverkehrsprognose (Los 3). Endbericht, Hamburg.

- PORT OF ROTTERDAM (2007): The Port of Rotterdam commits to Corporate Social Responsibility, Rotterdam, verfügbar unter: [www.portofrotterdam.com/mmfiles/HBR\\_MVO\\_4\\_eng\\_tcm26-25862\\_tcm26-26687.pdf](http://www.portofrotterdam.com/mmfiles/HBR_MVO_4_eng_tcm26-25862_tcm26-26687.pdf), abgerufen am 17.07.2007
- PORT OF ROTTERDAM und GEMEENTE ROTTERDAM (2004): Hafenplan 2020. Raum für Qualität (deutschsprachige Zusammenfassung), Rotterdam, verfügbar unter: [www.havenplan2020.nl/documents/publicaties/Samenvatting\\_DU\\_NW.pdf](http://www.havenplan2020.nl/documents/publicaties/Samenvatting_DU_NW.pdf), abgerufen am 21.03.2005
- PORT OF ROTTERDAM AUTHORITY (2006): CityPorts projekt enters new phase. Municipality and Port Authority making good time with redevelopment of city ports - Pressemitteilung vom 14.12.2006, Rotterdam, verfügbar unter: [www.portofrotterdam.com/en/news/pressreleases/2006/14122006\\_02.jsp](http://www.portofrotterdam.com/en/news/pressreleases/2006/14122006_02.jsp), abgerufen am 21.12.2006
- PORTAS, Nuno (1999), Reflections on Recent Waterfront Transformations, in: *Aquapolis*, Quaterly of the International Centre Cities on Water, Jg. 4, Nr. 3-4, S. 27-34.
- PORTER, Michael E. (1998), Clusters and the New Economics of Competition, in: *Harvard Business Review*, Jg. 1998, Nr. 6, S. 77-90.
- PRANGE, Carsten (2004), Zurück zum Wasser - Hafenstrukturen im weltweiten Wandel, in: Jaacks, Gisela (Hg.), *Der Traum von der Stadt am Meer. Hafenstädte aus aller Welt im Museum für Hamburgische Geschichte*, Hamburg: Stiftung Museum für Hamburgische Geschichte, S. 228-243.
- PRIEBS, Axel (1998), Hafen und Stadt. Nutzungswandel und Revitalisierung alter Häfen als Herausforderung Stadtentwicklung und Stadtgeographie, in: *Geographische Zeitschrift*, Jg. 1998, Nr. 86, S. 16-30.
- PRIEBS, Axel (2004), Von der Hafenstadt zu neuen Stadträumen im Hafen, in: Prieb, Axel und Wehrhahn, Rainer (Hg.), *Neue Entwicklungen an der europäischen Waterfront*, Kiel: Geographisches Institut der Universität Kiel, S. 1-14.
- PRIEBS, Axel und WEHRHAHN, Rainer (Hg.) (2004), *Neue Entwicklungen an der europäischen Waterfront*, Kiel: Geographisches Institut der Universität Kiel.
- PROJEKTBURO FAHRRINNENANPASSUNG BEIM WASSER- UND SCHIFFFAHRTSAMT HAMBURG (Hg.) (2007), *Fahrrinnenanpassung Unter- und Außenelbe. 10 Argumente für ein wichtiges Projekt*, Hamburg: D + S Druck und Service.
- RAUMWERK ARCHITEKTEN UND CLUB L94 LANDSCHAFTSARCHITEKTEN (Hg.) (2006), *Sternstunde Harburg - Erläuterungen zum Funktionsplan für das Planungsgebiet "Schlossinsel Harburg"* (Stand Juni 2006), Hamburg.
- REGE HAMBURG PROJEKTREALISIERUNGSGESELLSCHAFT MBH (2007): *Hafenquerspanne* (Projektdarstellung auf der Homepage), Hamburg, verfügbar unter: [www.rege-hamburg.de/templates/bild\\_gross.php?projektid=67](http://www.rege-hamburg.de/templates/bild_gross.php?projektid=67), abgerufen am 01.08.2007

- REGIONOMICA GMBH (2005), Wirtschaftliche Effekte der Logistikinitiative Hamburg, Berlin.
- REINIG, Joachim (2005), "Sprung über die Elbe" und Internationale Bauausstellung 2013 - eine Aufgabe auch für Hamburger Architekten, in: Deutsches Architektenblatt (Ausgabe Hamburg-Schleswig-Holstein), Jg. 37, Nr. 6.
- ROGGE, Florenz (2003), Revitalisierung alter Hafengebiete unter besonderer Berücksichtigung der Projektentwicklung, Weimar: Verlag und Datenbank für Geisteswissenschaften.
- RUDOLPH, Wolfgang (1980), Die Hafenstadt. Eine maritime Kulturgeschichte, Oldenburg u.a.: Stalling.
- RUFENACHT, Antoine (2006), Eröffnungsrede 10th Cities and Ports International Conference der Association International Villes et Ports (AIVP) in Sydney vom 06.11.2006.
- SAMPERI, Salvatore (1986), Getting it started - The Public Sector Role, in: Fitzgerald, A. Ruth (Hg.), Waterfront Planning and Development, New York: American Society of Civil Engineers, S. 47-53.
- SARIS, Jeroen (1993), An urban concept for the waterfront, in: Bruttomeesso, Rinio (Hg.), Waterfronts. A new frontier for cities on water, Venedig: International Centre Cities on Water, S. 38-44.
- SCHARP, Michael (2005), Zukunft des Bauens. Zukunft des Wohnens, Berlin: IZT - Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung.
- SCHELTE, Jeannette (1999), Räumlich-struktureller Wandel in Innenstädten. Moderne Entwicklungsansätze für ehemalige Gewerbe- und Verkehrsflächen, Dortmund: IRPUD.
- SCHLEITER, Ludwig Wilhelm (2000), Historische, gesellschaftliche und ökonomische Grundlagen der Immobilien-Projektentwicklung, Köln: Müller.
- SCHMIDT, Alexander (2006), Realitäten bauen - Stadt bauen in Gewerbegebieten, in: Europäisches Haus der Stadtkultur e.V. (Hg.), Realität [Bauen] - Werkstattbericht über den Jahreskongress der Initiative StadtBauKultur NRW am 30. September 2005 in der Huppertsbergfabrik, Wuppertal, S. 47-49.
- SCHMIDT-EICHSTAEDT, Gerd (2004), Rechtsgutachten zum Spannungsfeld zwischen dem Hafenentwicklungsgesetz und dem Städtebaurecht, Berlin: Institut für Stadt- und Regionalplanung.
- SCHNORBUS, Axel (2005), Hamburgs Süden - Bestandsaufnahme und Ausblick ; Ergebnisse einer Projektarbeit des Wohnungsunternehmens SAGA GWG, Hamburg.
- SCHUBERT, Dirk (2002b), Hafen- und Uferzonen im Wandel. Vortrag im Rahmen der 3. Informationsveranstaltung "Zukunft Kiel 2030" am 12.11.2002 in Kiel.

- SCHUBERT, Dirk (Hg.) (2002), *Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten*, Berlin: Leue.
- SCHUBERT, Dirk (1998), *Hafen-City Hamburg - Learning from North America and see you in Disneyland?*, in: *Raumplanung*, Jg. 1998, Nr. 83, S. 211-222.
- SCHUBERT, Dirk (2002c), *Revitalisierung von (brachgefallenen) Hafen- und Uferzonen, Anlässe, Ziele, Ergebnisse sowie Forschungsansätze- und defizite*, in: Schubert, Dirk (Hg.), *Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten*, Berlin: Leue, S. 15-36.
- SCHUBERT, Dirk (2002d), *Vom Traum zum Alptraum? Von den Docks zu den Docklands - Strukturwandel und Umbau der ehemaligen Hafenareale in London*, in: Schubert, Dirk (Hg.), *Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten*, Berlin: Leue, S. 195-218.
- SCHUBERT, Dirk (2005), *Ein neuer Zyklus? Der Umbau von brachgefallenen Hafenbereichen vor neuen Aufgaben - Vortragsankündigung HTG-Kongress vom 14.-17.09.2005 in Bremen*.
- SCHUBERT, Dirk (2000): *News form the waterfront in Hamburg, Hamburg*, verfügbar unter: [www.waterfront-net.org/europa/correspondents/schubert/hamburgart.htm](http://www.waterfront-net.org/europa/correspondents/schubert/hamburgart.htm), abgerufen am 29.06.2006
- SCHUBERT, Dirk (2002a), *Festival Market Places als Revitalisierungsstrategie für brachgefallene Hafen- und Uferzonen in Boston, New York, Baltimore und Seattle: "Learning from North America and see you in Disneyland?"*, in: Schubert, Dirk (Hg.), *Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten*, Berlin: Leue, S. 319-360.
- SCHUBERT, Dirk und HARMS, Hans (1993), *Wohnen am Hafen. Leben und Arbeiten an der Wasserkante. Stadtgeschichte. Gegenwart. Zukunft - Das Beispiel Hamburg*, Hamburg: VSA.
- SCHULTE, Karl Werner, BONE-WINKEL, Stephan und ROTTKE, Nico (2002), *Grundlagen der Projektentwicklung aus immobilienwirtschaftlicher Sicht*, in: Schulte, Karl Werner und Bone-Winkel, Stephan (Hg.), *Handbuch Immobilien-Projektentwicklung. 2. Auflage*, Köln: Rudolf Müller, S. 27-90.
- SCHUMPETER, Joseph Alois (1939), *Business cycles - a theoretical, historical, and statistical analysis of the capitalist process*, New York: McGraw-Hill.
- SHAW, Barry (2001), *History at the Water's Edge*, in: Marshall, Richard (Hg.), *Waterfronts in Post-industrial Cities*, London und New York: Spon Press, S. 160-172.
- SIEBEL, Walter (2006), *Zukunft des Wohnens*, in: *Archplus, Zeitschrift für Architektur und Städtebau*, Jg. 38, Nr. 176/177, S. 44-47.
- SIEBEL, Walter (1994), *Was macht eine Stadt urban? Zur Stadtkultur und Stadtentwicklung*, Oldenburg: BIS, Bibliotheks- und Informationssystem der Universität Oldenburg.

- SIEBRAND, Jan-Oliver (2006), Unternehmensperspektiven am Reiherstieg - Unternehmensbefragung der Handelskammer Hamburg im Rahmen der Arbeitsgruppe Reiherstieg/Spreehafen des Expertenforums "Sprung über die Elbe", vorgestellt am 03.07.2006, Hamburg.
- SIEVERTS, Thomas (2005), Entwicklung der Metropolen im Zeitalter der Globalisierung im Focus von Siedlungsstruktur und Gesellschaftsentwicklung. Beitrag im Rahmen des IBA Forums am 14.12.2005, in: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hg.), *Sprung über die Elbe. Hamburg auf dem Weg zur internationalen Bauausstellung*, Hamburg.
- SIEVERTS, Thomas (1997), Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land, Braunschweig u.a.: Vieweg.
- STATISTISCHES AMT FÜR HAMBURG UND SCHLESWIG-HOLSTEIN (2007), Statistisches Jahrbuch Hamburg 2006 / 2007.
- STATISTISCHES AMT FÜR HAMBURG UND SCHLESWIG-HOLSTEIN (2004), Bevölkerungsvorausschätzung für Hamburg bis 2020.
- STATISTISCHES BUNDESAMT (2003), Bevölkerung Deutschlands bis 2050 - 10. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung, Stuttgart: S. 26-28.
- STEINEBACH, Gerhard (2000), Stadtplanung - Bauleitplanung und Lärmkontingentierung. Lärminderungspotenziale der städtebaulichen Nutzungsmischung, in: Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg im Auftrag des Ministeriums für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg (Hg.), *Tagungsband zum Lärmkongress 2000 vom 25.-26.09.2000*.
- TÖLLE, Alexander (2005), Quartiersentwicklung an innerstädtischen Uferzonen. Die Beispiel Hamburg HafenCity, Lyon Confluence und Gdansk Młode Miasto, Berlin: Leue.
- TOMERIUS, Stephan und PREUß, Thomas (2001), Flächenrecycling als kommunale Aufgabe. Potenziale, Hemmnisse und Lösungsansätze in den deutschen Städten, Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik.
- ULDALL, Gunnar (2007), Hamburgs Hafen weiter auf Erfolgskurs, in: *Berenberg Bank, Corporate Banking Newsletter*, Jg. 2007, Nr. 3, S. 1-2.
- UMWELTBUNDESAMT (Hg.) (2005), Die Zukunft liegt auf Brachflächen - Reaktivierung urbaner Flächenreserven, Nutzungspotenziale und Praxisempfehlungen, Dessau.
- UNTERNEHMENSVERBAND HAFEN HAMBURG E.V. (2006): Hafen Hamburg 2006 - Jahresbericht, verfügbar unter: [www.uvhh.de/jahresbericht/jahresbericht\\_2006.pdf](http://www.uvhh.de/jahresbericht/jahresbericht_2006.pdf), abgerufen am 10.12.2006
- UNTERNEHMENSVERBAND HAFEN HAMBURG E.V. (2005): Hafen Hamburg 2005 - Jahresbericht, verfügbar unter: [www.uvhh.de/jahresbericht/jahresbericht\\_2005.pdf](http://www.uvhh.de/jahresbericht/jahresbericht_2005.pdf), abgerufen am 02.11.2005

- VAN GILS, Marcel und DAAMEN, Tom (2006), Complexity in decision-making in 'City-Ports' Rotterdam - Paper zur 10. Internationalen IACP-Konferenz in Sydney vom 5.-9. November 2006.
- VAN HOOYDONK, Eric und VERHOEVEN, Patrick (2007), The Ports Portable - A cultural travel guide to the port cities of Antwerp, Hamburg & Rotterdam, Antwerpen: Pandora.
- VON BEUST, Ole (2004), Das Leitbild: "Metropole Hamburg - Wachsende Stadt", in: Altrock, Uwe und Schubert, Dirk (Hg.), *Wachsende Stadt Leitbild - Utopie - Vision?*, Wiesbaden: VS, Verlag für Sozialwissenschaften, S. 23-37.
- VON SEGGERN, Hille (2003), Verstehen oder: Wie kommt Neues in die Welt?, in: *Anthos*, Jg. 2004, Nr. 3, S. 48-51.
- VRIES, Isabelle (2006), Sustainable strategy for port managers; 6 profiles and 7 good practices for a sustainable port-city relationship in Rotterdam. Vortrag im Rahmen der 10. Internationalen IACP-Konferenz vom 5.-9. November 2006 in Sydney.
- WALTER, Jörn (2001), Hafencity - Wasserstadt, in: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Bau und Verkehr (Hg.), *Stadtdialog Hamburg Nr. 13*, S. 6-7.
- WALTER, Jörn (2005), Entwicklung der Metropolen im Zeitalter der Globalisierung - Ausblicke auf eine Internationale Bauausstellung in Hamburg, in: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hg.), *Sprung über die Elbe - Hamburg auf dem Weg zur Internationalen Bauausstellung - IBA Hamburg 2013*, S. 70-79.
- WARSEWA, Günter (2004), Strukturwandel und Identität - die europäischen Hafenstädte erfinden sich neu. Auswertung des Workshops "Revitalisation of Old Port Areas" in Bremen 6./7. Mai 2004 im Rahmen des EU-Projektes "New EPOC" (New economic prosperity for port cities), Bremen: IAW.
- WEHRHAHN, Rainer (2004), Hafen und Stadt in Barcelona. Zur Integration der Waterfront in die Stadtentwicklungsplanung, in: Prieb, Axel und Wehrhahn, Rainer (Hg.), *Neue Entwicklungen an der europäischen Waterfront*, Kiel: Geographisches Institut der Universität Kiel, S. 15-36.
- WEISBORD, Marvin R. und JANOFF, Sandra (2001), Future search - Die Zukunftskonferenz. Wie Organisationen zu Zielsetzungen und gemeinsamem Handeln finden, Stuttgart: Klett-Cotta.
- WIECHMANN, Thorsten (2005), Die Planung des Unplanbaren? Emergent-adaptive Ansätze strategischer Planung in deutschen Regionen, in: Neumann, Ingo (Hg.), *Szenarioplanung in Städten und Regionen - Theoretische Einführung und Praxisbeispiele*, Dresden: Thelem, S. 36-49.
- WITTHÖFT, Hans Jürgen (2000), Container - Eine Kiste macht Revolution, Hamburg: Koehler.
- ZUKUNFT ELBE (Hg.) (2006), Die Elbe - Lebensader der Region, Hamburg.

ZUKUNFT ELBINSEL WILHELMSBURG E.V. (2005a): Zum "Sprung über die Elbe" - Stellungnahme der Mitgliederversammlung des Vereins Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg vor der Entscheidung der Bürgerschaft vom 03.12.2005, Hamburg, verfügbar unter: [www.insel-im-fluss.de/PreMis/Resolution%20zum%20Sprung%20ueber%20die%20Elbe.pdf](http://www.insel-im-fluss.de/PreMis/Resolution%20zum%20Sprung%20ueber%20die%20Elbe.pdf), abgerufen am 04.11.2006a

ZUKUNFT ELBINSEL WILHELMSBURG E.V. (Hg.) (2007), Den Zollzaun öffnen - die Planung der Querspange beenden - Erklärung zum Spreehafenfest 2007, Hamburg.

ZUKUNFT ELBINSEL WILHELMSBURG E.V. (2005b), Senat bereitet Wilhelmsburg und Veddel das bitterste Weihnachtsgeschenk seit der Müllverbrennungsanlage vor 10 Jahren - Pressemitteilung vom 24.11.2005, Hamburg.

ZUKUNFT ELBINSEL WILHELMSBURG E.V. (2007): Eine Stadtautobahn quer durch Hamburgs Mitte? - Denkschrift zur "Hafenquerspange", Mobilität und Verkehr im Lebensraum der großen Elbinsel, Juni 2007, Hamburg, verfügbar unter: [www.hafen-quer-spange.de/denkschrift.pdf](http://www.hafen-quer-spange.de/denkschrift.pdf), abgerufen am 17.08.2007

ZUKUNFTSKONFERENZ WILHELMSBURG (2002), Wilhelmsburg - Insel im Fluss - Brücken in die Zukunft ; Weissbuch ; Bericht der Arbeitsgruppen Mai 2001 bis Januar 2002, Hamburg.

### **Verfolgte Periodika:**

#### (1) Zeitungen und Magazine:

brand eins  
Der Spiegel  
Der Stern  
Die Welt  
Die Zeit  
Financial Times Deutschland  
Hamburger Abendblatt  
Harburger Anzeigen und Nachrichten  
Süddeutsche Zeitung  
taz, die tageszeitung

#### (2) Fachzeitschriften:

Anthos  
Archplus  
Deutsches Architektenblatt  
Hafenreport  
HANSA – Schifffahrt – Schiffbau – Hafen  
Harvard Business Review  
Maritime Economics & Logistics  
Port of Hamburg magazine  
Raumplanung

### 10.3 Abbildungen

Abbildung 1-1: Analyserahmen.....	8
Abbildung 2-1: Zeitschema der langen Wellen nach Kondratieff.....	10
Abbildung 2-2: Phasen der Hafentwicklung und Wandel der Stadt-Hafen- Beziehung.....	12
Abbildung 2-3: Hamburger Hafen 1885 und 1925.....	18
Abbildung 2-4: Speicherstadt und Sandtorhafen um 1890.....	19
Abbildung 2-5: Stückgutumschlag um 1930.....	22
Abbildung 2-6: Entwicklung der Stückgutanlagen im Hamburger Hafen.....	26
Abbildung 2-7: Der Hamburger Hafen 1950 und 1990.....	30
Abbildung 2-8: Containerterminal Altenwerder.....	37
Abbildung 3-1: Entwicklung des Welt-Containerumschlags bis zum Jahr 2015.....	44
Abbildung 3-2: Entwicklung Containerschiffsgrößen.....	46
Abbildung 3-3: Ziele, Handlungsfelder und Leitprojekte des Leitbildes "Metropole Hamburg – Wachsende Stadt".....	55
Abbildung 3-4: Übersichtskarte Hafen Hamburg.....	58
Abbildung 3-5: Gesamtumschlag im Hamburger Hafen 1990 bis 2015.....	60
Abbildung 3-6: Flächennutzungen im Hamburger Hafengebiet.....	61
Abbildung 3-7: Kapazitäten der Containerterminals und geplanter Ausbau.....	62
Abbildung 3-8: Satellitenbild Stromspaltungsgebiet.....	67
Abbildung 3-9: Rahmenkonzept Sprung über die Elbe.....	68
Abbildung 3-10: Fächerplan von Fritz Schumacher (1920) und Logo der IBA 2013 (2007).....	70
Abbildung 3-11: Sozialdaten ausgewählter Stadtteile im Hamburger Süden.....	72
Abbildung 4-1: Übersichtskarte: Auswahl europäische Hafenrevitalisierungsprojekte.....	76
Abbildung 4-2: Übersicht Untersuchungskriterien.....	78
Abbildung 4-3: Zunehmende Bedeutung informeller Planungsinstrumente.....	89
Abbildung 4-4: Übersicht Entwicklungsphasen ausgewählter Revitalisierungsprojekte.....	106

---

Abbildung 5-1: Bestimmungsfaktoren des Handlungsbedarfs für die Hafenrandentwicklung .....	128
Abbildung 6-1: Lage der betrachteten Teilräume entlang der Entwicklungsachse des Sprungs über die Elbe .....	131
Abbildung 6-2: Planungsgebiet HafenCity .....	132
Abbildung 6-3: Marinemuseum Peter Thamm (Kaispeicher B) und Elbphilharmonie (Kaispeicher A) .....	133
Abbildung 6-4: Städtebauliches Konzept der HafenCity (Fortschreibung, Stand 03/07).....	134
Abbildung 6-5: Magdeburger Hafen und Überseequartier – Zukünftiges Zentrum der HafenCity.....	135
Abbildung 6-6: Beispiel des Kunst- und Kulturprogramms in der HafenCity: Kinovorführung, Kunstinstallation, Open-Air-Theater, Kinderveranstaltung.....	137
Abbildung 6-7: Planungsgebiet Kleiner Grasbrook und Veddel.....	139
Abbildung 6-8: Der Spreehafen heute – Idylle zwischen Zollzaun und Hafenbahnhof .....	140
Abbildung 6-9: Hafen- und Logistknutzungen auf dem Kleinen Grasbrook.....	141
Abbildung 6-10: Städtische Potenziale – Ungewohnter Ausblick auf den Michel, Hafenmuseum, Hafenkräne, Lagerhaus G.....	141
Abbildung 6-11: Planungsgebiet Reiherstieg.....	145
Abbildung 6-12: Ufersituationen am Reiherstieg: Mögliche Aufenthaltsqualitäten zwischen Polderwänden .....	146
Abbildung 6-13 Erschließungswege: Fährstieg, Neuhöfer Straße und Reiherstieg Hauptdeich.....	147
Abbildung 6-14: Markante Orte: Kulturzentrum Honigfabrik, Rethe-Speicher am Reiherstiegknie und Fährstiegbrache .....	147
Abbildung 6-15: Planungsgebiet Harburger Binnenhafen .....	151
Abbildung 6-16: Channel Hamburg: Weit vorangeschrittene Entwicklung unter gemeinsamer Dachmarke.....	153
Abbildung 6-17: Harburger Schlossinsel: Kleinteilige Gemengelage .....	155
Abbildung 6-18: Ausschnitt aus dem Rahmenkonzept für den Harburger Binnenhafen, Planungsstand 2006.....	156
Abbildung 6-19: Visualisierungen zum Sprung über die Elbe: Teilgebiet Kleiner Grasbrook/Spreehafen .....	163

Abbildung 6-20: Geplante Hafenuerspange und Hafenuahnerweiterung mit Söderelbquerung .....	172
Abbildung 7-1: Strukturierung der Lösungsansätze.....	180
Abbildung 7-2: Schematische Darstellung Übergangszone zwischen Stadt und Hafen .....	184
Abbildung 7-3: Klassifizierung der bestehenden Nutzungen im Entwicklungsgebiet.....	188
Abbildung 7-4: Priorisierung der Grundstücke und Identifikation von Bearbeitungsschwerpunkten .....	189
Abbildung 7-5: Systemschnitte Land-Wasser-Übergang bei tideoffenen Uferbereichen .....	197
Abbildung 7-6: Gelungenes Beispiel einer Gewerbenutzung: Nutzungshybrid und Werkhalle "Fleet 3" .....	203
Abbildung 7-7: Zwischenräume für temporäre Nutzungen und Aktivitäten .....	222
Abbildung 8-1: Freihafenzone in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Stadtteilen Wilhelmsburg und Veddel.....	236
Abbildung 8-2: IGS-Gelände und wasserseitige Anbindung.....	237
Abbildung 8-3: Beispiel einer gelungenen schwimmenden Nutzung – Badeboot in Berlin.....	239
Abbildung 8-4: Situation Argentinienknoten heute.....	243
Abbildung 8-5: Wettbewerbsbeitrag EUROPAN 8 Planungsgebiet nördlicher Reiherstieg.....	246
Abbildung 8-6: Vorschlag Gewerbehof mit Ateliers am Veringkanal als Stadt-Hafen-Übergang .....	249
Abbildung 8-7: Entwurf Schlossinsel.....	253
Abbildung 8-8: Beispiel temporäre Nutzung – Beachclub am Veritaskai .....	254
Abbildung 8-9: Struktur der IBA Hamburg GmbH.....	263
Abbildung 8-10: Temporäre Nutzung: "Hafensafari" .....	273
Abbildung 8-11: Vermarktung der IBA Hamburg: Internetkampagne und Sonderbeilagen zum Elbinsselfestival.....	275

Die Quellen der einzelnen Abbildungen sind der jeweiligen Bildunterschrift zu entnehmen, sofern es sich nicht um eigene Darstellungen handelt.

## 10.4 Abkürzungen

AIVP	Association Internationale Villes & Ports
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BauGB	Baugesetzbuch
BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BSU	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
BWA	Behörde für Wirtschaft und Arbeit
CI	Corporate Identity
CIAM	Congrès International d`Architecture Moderne
CSR	Corporate Social Responsibility
CTA	Container Terminal Altenwerder
CTB	Container Terminal Burchardkai (HHLA)
dB(A)	Dezibel (A)
Drs.	Drucksache
DSSW	Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft
EUR	Eurogate Container Terminal Hamburg GmbH
EVVO	Entlassungsvorbereitungsverordnung (Hafenplanungsverordnung zur Vorbereitung der Entlassung von Flächen aus der Hafennutzung)
ExWoSt	Experimenteller Wohnungs- und Städtebau
FStrG	Fernstraßengesetz
GHS	Gesellschaft für Hafen- und Stadtentwicklung (heute HafenCity GmbH)
HafenEG	Hafenentwicklungsgesetz
HBauO	Hamburgische Bauordnung
HHLA	Hamburg Hafen- und Logistik Aktiengesellschaft
HHM	Hamburg Hafen Marketing e.V.
HK	Handelskammer
HPA	Hamburg Port Authority
HQS	Hafenquerspange
IACP	International Association Cities and Ports
IBA	Internationale Bauausstellung
IFSP	Immissionswirksame flächenbezogene Schalleistungspegel
IGS	Internationale Gartenschau
ISL	Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik
ISPS Code	International Ship and Port Facility Security Code
IVH	Industrieverband Hamburg
JWP	JadeWeserPort
Loco-Rate	Anteil der umgeschlagenen Waren, der in der Region produziert, weiterverarbeitet oder verbraucht wird

---

ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PFB	Port Feeder Barge
PPP	Public Private Partnership
RCDC	Rotterdam CityPorts Development Corporation
ReGe	Realisierungsgesellschaft (ReGe Hamburg Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH)
RoRo	Roll on Roll off
SIP	Sonderinvestitionsprogramm
TCT	Tollerort Container-Terminal GmbH
TEU	Twenty-Foot Equivalent Unit – Standardmaß für einen ca. 6 Meter langen Container
UVHH	Unternehmensverband Hafen Hamburg
VAS	Value-added Service

## 11. Anhang

### Interviewfragen<sup>743</sup>

#### 1. Leitlinien der Stadtentwicklungsplanung:

##### *Konstitutionsbedingungen des Leitbildes:*

- Die selbstbewusste Politik der "Wachsenden Stadt" definiert einen hohen Flächenbedarf für Wohnen und Gewerbe. Basiert der Bedarf auf einer konkreten Nachfrage oder ist die Forderung nach zusätzlichen Flächen ein stadtpolitisches Instrument der Attraktivitätssteigerung im Wettbewerb der Metropolen?
- Ist das Leitbild "Metropole Hamburg – wachsende Stadt" ausreichend breit in der Politik und in der lokalen Bevölkerung verankert, so dass es auch einen Politikwechsel überstehen würde?

##### *Tatsächlicher Stellenwert der Stadtentwicklung*

- Stadtentwicklung und Architektur sind in Hamburg zu wichtigen Elementen der Standortpolitik geworden (z.B. Sprung über die Elbe, IBA/IGS 2013). Welchen Stellenwert haben die Planungen der Stadtentwicklung im Verhältnis zu denen der Hafenwirtschaft? Welche (positive) Bedeutung die Stadt für den Hafen?
- Sind die städtebaulichen Entwicklungen in Hamburg insgesamt gleichgewichtig verteilt oder geht die derzeitige Fokussierung auf die HafenCity zulasten der übrigen Stadtteile?
- Der moderne Umschlag bedingt großmaßstäbliche Flächen an seeschifftiefem Wasser. Die Flächen im östlichen Teil des Hafens erfüllen diese Anforderungen nur teilweise. Kann die Hafenwirtschaft langfristig eine Vorrangstellung für diese Gebiete beanspruchen? Wenn ja, mit welcher Begründung?

##### *Unbestimmtheit der zukünftigen Entwicklung*

- Der "Sprung über die Elbe" umfasst einen deutlich längeren Planungszeitraum (30 bis 50 Jahre) als z.B. die HafenCity. Mit welchen Strukturveränderungen/Umwertungen ist zu rechnen? Welche Konsequenzen hat dies auf die Ausgestaltung der Planung? Kann eine klassische Masterplanung noch das richtige Planungsinstrument sein?
- Wie würden Sie die zu erwartende zukünftige Entwicklung der Stadt charakterisieren: Rechnen Sie mit einem Bruch oder eher mit einer kontinuierlichen Weiterentwicklung?

---

<sup>743</sup> Die Auswahl und die Gewichtung der Fragen wurden je nach Gesprächspartner und Gesprächsverlauf angepasst.

## 2. Zukunftsperspektiven des Hafens:

### *Langfristige Leitlinien der Hafenplanung:*

- In welchen Zeiträumen plant der Hafen? Der aktuelle Hafenentwicklungsplan prognostiziert die Entwicklung bis 2015, aber wie geht es danach weiter?
- Wie würden Sie die zukünftige Entwicklung des Hafens charakterisieren: Erwarten Sie einen erneuten Bruch vergleichbar mit dem strukturellen Wandel infolge der Containerisierung oder rechnen Sie eher mit einer kontinuierlichen Weiterentwicklung (Stichwort: Umschlagverdoppelung heute hat ja aufgrund der absoluten Menge andere Konsequenzen als eine Verdoppelung vor 30 Jahren)?
- Wie weit wird die Privatisierung der Hafeninfrastruktur vor dem Hintergrund knapper öffentlicher Mittel und hohem Investitionsbedarf reichen?

### *Zukünftiger Logistik- und Infrastrukturbedarf:*

- Eine Kapazitätserweiterung der Terminals allein reicht nicht aus, um der rasanten Umschlagentwicklung im Containerbereich zu begegnen. Wird ein ganzheitlicher Ansatz verfolgt, um die Zukunft des Hafens zu sichern?
- Wie denken Sie über eine stärkere Einbindung der Metropolregion und Hinterland-Konzepte, also eine räumliche Trennung von Umschlag und Lagerung? Müsste man nicht fallweise untersuchen, welche Unternehmen bzw. Funktionen wirklich einen Wasseranschluss benötigen und welche nicht?
- Welche Auswirkungen wird das Containerwachstum auf vor- und nachgelagerte Logistikdienstleistungen sowie die Hinterlandanbindung haben? In welchen Bereichen entsteht aus Ihrer Sicht der größte Flächenbedarf/-engpass? Wie kleinteilig/großmaßstäblich sind diese Nutzungen?
- Der Ausbau des Hafens ist mit überproportionalem Finanz- und Flächenbedarf verbunden, die zu einem Zielkonflikt mit der Stadtentwicklung führen (können): Was hat der "normale Hamburger" von der rasanten Umschlagentwicklung des Hafens, die ja nicht zwingend mit regionalökonomischem Nutzen korreliert?

### 3. Verträgliche Nachbarschaft von Stadt und Hafen

#### *Wesentliche Zielkonflikte:*

- Sind Sie bereits direkt mit der Problematik gegenläufiger Interessen von Stadt und Hafen in Berührung gekommen? Falls ja, in welcher Form?
- Wo sehen Sie die größten Zielkonflikte bei den aktuellen Planungen zum Sprung über die Elbe vs. der aktuellen Hafenerweiterungsplanung?
- Ist das erklärte Leitziel der Stadtentwicklung, eine Nord-Süd-Entwicklungsachse von der HafenCity bis zum Harburger Binnenhafen auszubilden, nachvollziehbar? Wie vertragen sich die geplante Hafenquerspange oder die Erweiterung der Hafenbahn damit?
- Der Hamburger Hafen wird durch das Hafenentwicklungsgesetz geregelt, das umliegende Gebiet unterliegt der Bauleitplanung gemäß Baugesetzbuch. Wie wird rechtlich mit Gebieten an der Schnittstelle zwischen Stadt und Hafen umgegangen, die gleichzeitig von der Stadtentwicklung und der Hafenwirtschaft beansprucht werden?

#### *Mögliche Lösungsansätze:*

- Die Nachfrage nach Wohnen und Arbeiten am Hafen resultiert oft aus einer Faszination der besonderen Atmosphäre und der Anziehungskraft des Wassers. Können Sie – losgelöst von möglichen entgegenstehenden Hafeninteressen – diese Faszination teilen?
- Unter welchen Prämissen könnte eine friedliche Nachbarschaft von Stadt und Hafen funktionieren? Ist eine durchlässige "Zwischenzone" zwischen Stadt und Hafen denkbar?
- Für welche Hafenfunktionen wäre eine Nachbarschaft mit städtischen Nutzungen vorstellbar bzw. welche Hafennutzungen lassen zumindest temporär eine Öffnung für städtische Aktivitäten zu?
- Welche Vorteile bringt eine Nutzungsdurchmischung mit sich und welche Zielgruppen sind an einer Nachbarschaft mit anderen Nutzungen überhaupt interessiert?
- Wie könnte man Logistikknutzungen stadtverträglicher organisieren? Können Hochregallager, Lagerplätze oder Umschlagtechnologien einer qualitativen Diskussion unterzogen werden (z.B. Platz sparendere Lagerung, "Ästhetisierung", Minderung Lärmemissionen)?

#### **4. Zusammenspiel unterschiedlicher Akteursgruppen:**

##### *Orchestrierung unterschiedlicher Interessen:*

- Es gibt zahlreiche Interessenvertretungen auf Seiten der Stadt, des Hafens und der lokalen Bevölkerung. Findet ein ausreichender Austausch statt, sind die richtigen Akteure eingebunden und gibt es eine übergeordnete, entscheidungsfähige Instanz?
- Wie kann man unkoordinierte Entwicklungen von Stadtentwicklung und Hafenplanung in Zukunft vermeiden (z.B. Planung des "Sprungs über die Elbe" auf Basis veralteter Luftbilder und Karten)?
- Wie beurteilen Sie die Gewerbeflächenpolitik und das Flächenmanagement des Hafens/der Stadt (Stichworte Planungssicherheit vs. Flexibilität)?
- Im Frühjahr 2005 fand ein langwieriger Behördenstreit zwischen der Stadtentwicklungs- und Wirtschaftsbehörde statt. Braucht Hamburg zwei Baubehörden oder wäre auch eine integrierte Planung vorstellbar, um unkoordinierte Entwicklung zu vermeiden?

##### *Umgang mit Kommunikationsbarrieren:*

- Werden aus Ihrer Sicht die Potenziale und die Bedeutung der Stadt- und der Hafenentwicklung in den Verlautbarungen der jeweiligen Interessenvertreter klar, umfassend und breit kommuniziert? Wie gut funktioniert die Öffentlichkeitsarbeit?
- Wie schätzen Sie den Kenntnisstand und das Interesse der Hafenakteure für die Stadtentwicklung bzw. der Stadtplaner und der lokalen Bevölkerung für die Bedeutung des Hafens ein?
- Was kann man unternehmen, um den Kommunikationsbarrieren zwischen den Fachbehörden und der öffentlichen Bevölkerung entgegenzuwirken?

## Curriculum vitae

	geb. 1975	in Göttingen; Wohnort Hansestadt Hamburg
Schulbildung	1985 – 1994 1991 – 1992	Gymnasium Paulinum Münster Wichita High School West, Kansas
Ersatzdienst	08/1994 – 10/1995	Pflege- und Hausbetreuungsdienst im Wohnpark am Tibusplatz gGmbH, Münster
Studium	09/2002 05/2002 05/2000 10/1998 – 10/1999 03/1998 11/1997 10/1995 – 05/2002	McKinsey Mini-MBA in Toronto, Kanada Diplom mit Auszeichnung (Prof. Wagner) Aufnahme in das McKinsey College Auslandsstipendium ETH Zürich Aufnahme in die Studienstiftung des deutschen Volkes Gründung eines privaten Zeichensaals für 16 Personen Architekturstudium TU Braunschweig
Berufserfahrung	seit 10/2002  05/2002 – 07/2002 08/2001 – 09/2001 03/2001 – 04/2001 02/2000 – 04/2000 08/1998 02/1996 – 03/1997	Unternehmensberater McKinsey&Company, Inc., Projektschwerpunkte in den Bereichen - Konsumgüter und Handel - Baustoffe - Immobilien - Regionalentwicklung  Springmeier Architekten, Braunschweig Praktikum HIH Hamburgische Projektentwicklung Architekturbüro MAI – Stadtplaner + Architekt, Lübeck Praktikum McKinsey&Company, Inc. Praktikum Architekturbüro Riemann, Lübeck Baupraktika in verschiedenen Gewerken
Auszeichnungen	2006 2002 2002 2001 2001 1997	Engere Wahl Wettbewerb European 8 – European Urbanity Lavespreis des Landes Niedersachsen 3. Preis Realisierungswettbewerb Landtag Niedersachsen TU-Förderpreis für herausragende studentische Leistungen Online-Stipendium e-fellows.net Engere Wahl Förderpreis der AK Niedersachsen



## **Erklärung**

Hiermit erkläre ich, dass ich die vorliegende Arbeit ohne unzulässige Hilfe Dritter und ohne Benutzung anderer als der angegebenen Hilfsmittel selbständig angefertigt habe; die aus fremden Quellen direkt oder indirekt übernommenen Gedanken sind als solche kenntlich gemacht.

Insbesondere habe ich nicht die Hilfe einer kommerziellen Promotionsberatung in Anspruch genommen. Dritte haben von mir weder unmittelbar noch mittelbar geldwerte Leistungen für Arbeiten erhalten, die im Zusammenhang mit dem Inhalt der vorgelegten Dissertation stehen.

Die Arbeit wurde bisher weder im Inland noch im Ausland in gleicher oder ähnlicher Form als Dissertation eingereicht und ist als Ganzes auch noch nicht veröffentlicht.

Hamburg, den 14.11. 2007



