



**Bericht zur Lehrveranstaltung 231.935;
„Exkursion zu den Grundlagen der Verkehrsplanung“
des E 231, Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik**

HAFEN CITY HAMBURG



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
1. Einleitung	3
2. Historische Entwicklung des Hafencity Gebietes	4
2.1 Hamburg im Mittelalter	4
2.2 Industriezeitalter	6
2.3 Entstehung der Speicherstadt	7
2.4 Erster Weltkrieg und Zwischenkriegszeit	8
2.5 Zweiter Weltkrieg und Wiederaufbau	8
3. Masterplan	9
4. Infrastruktur	13
4.1 Technische Infrastruktur	13
4.2 Soziale Infrastruktur	17
5. Résumé	18
6. Quellenverzeichnis	20
7. Abbildungsverzeichnis	21



1. Einleitung

Im Rahmen der Exkursion zu den Grundlagen der Verkehrsplanung des Institutes für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik bekamen wir die Chance eines der derzeit größten innerstädtischen Stadtentwicklungsgebiete Europas kennen zu lernen.

Auf dem Gebiet des ehemaligen Hamburger Hafens, der sich aus Stadtteilen der Altstadt, Klostertore und Rothenburgsort zusammensetzt, entsteht auf 155 Hektar eine neue kleine Stadt, die HafenCity. Die HafenCity soll nicht nur für 12.000 Menschen Wohnungen und Raum für 40.000 neue Arbeitsplätze schaffen, sie erweitert auch das Gebiet der Altstadt um 40%. Hamburg hat sich zum Ziel gesetzt hier eine Stadt der kurzen Wege entstehen zu lassen. Arbeit neben Wohnort, Wohnort neben Freizeiteinrichtung, ergänzt durch eine gut funktionierende Nahversorgung sowie eine gute Erschließung sowohl durch den öffentlichen Personenverkehr, den motorisierten Individualverkehr als auch durch fußläufige Verbindungen, sollen eine moderne lebenswerte Umwelt für alle Bevölkerungsgruppen und sozialen Schichten bilden.

Eine Universität, diverse Kultureinrichtungen ergänzen das Bild einer modernen Stadt. Die Lage direkt am Wasser mit den Promenaden, Cafés und Aufenthaltsräumen runden den Eindruck einer gelungenen Stadtentwicklung ab.

Im Folgenden wird die HafenCity Hamburg etwas genauer betrachtet und versucht einige der oben stehenden Punkte kritisch zu beleuchten.

2. Historische Entwicklung des Hafencity Gebietes

Bevor auf die neuesten Entwicklungen und Planungen der HafenCity eingegangen wird soll in diesem Abschnitt ein kurzer Überblick über die geschichtliche Entwicklung dieses Gebietes gegeben werden.

2.1 Hamburg im Mittelalter

Das Gebiet der zukünftigen HafenCity gehört zu den ältesten Gebieten der Freien und Hanse-Stadt Hamburg.



Abbildung 1: Alte Elbkarte

Der Grasbrook lag um 1300 noch vollkommen unberührt als sumpfige Insel vor der Stadt. Die geographische Lage war aber bereits damals, unmittelbar vor den südlichen Stadtmauern, sehr günstig, sodass dieses Gebiet bald ins städtische Leben miteinbezogen wurde. Vorerst wurde der Grasbrook als Weideland für Vieh benutzt, weswegen eine Brücke und ein weiteres Stadttor, das Brooktor, errichtet wurden um eine Verbindung mit der Stadt zu schaffen.

Das Gebiet der heutigen HafenCity liegt an der Elbe die sich in die Norder- und Süderelbe unterteilt. Der heute charakteristische Flusslauf ist aber nicht natürlich entstanden sondern beruht auf wirtschaftlichen und technischen Überlegungen der Hamburger Bürger und ihrer politischen Entscheidungsträger. Aufgrund seiner geographischen und topologischen Lage hatte Hamburg viele Vorteile, die der Stadt den Handel erleichterten, allerdings mussten und mussten die Hafengewässer immer wieder an die Anforderungen der immer größer werdender Schiffe angepasst werden.

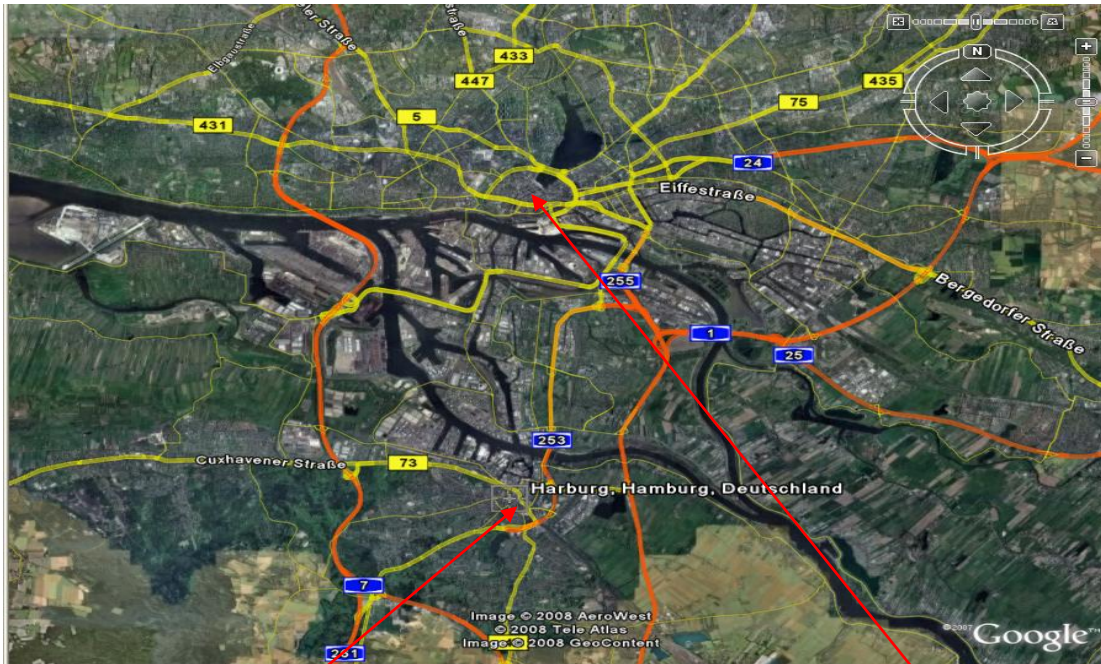


Abbildung 2. Harburg und Hamburg

Zwischen Harburg, das damals zum Preußischen Reich gehörte, und Hamburg bestand große Rivalität. Beide Städte hatten einen Zugang zur Elbe, Hamburg zur Norderelbe, Harburg zur Süderelbe. Hamburg hatte allerdings den Vorteil eines kaiserlich ernannten Stapelrechtes (Recht alle Stromaufwärts fahrenden Schiffe zum Anbieten ihrer Waren zu verpflichten). Besonders im 14 Jhdt. wurden Elbarme stillgelegt und neue Durchstiche durch die Elbinseln vorgenommen, um die Norderelbe als den wichtigeren Teil des Stromes erscheinen zu lassen. Um sicherzugehen das alle tief gehenden Schiffe nach Hamburg und nicht nach Harburg fahren würden wurde im 17. JH der Grasbrook mit dem „neuen Graben“ durchstoichen, was zur heutigen Situation mit großem und kleinem Grasbrook führte.

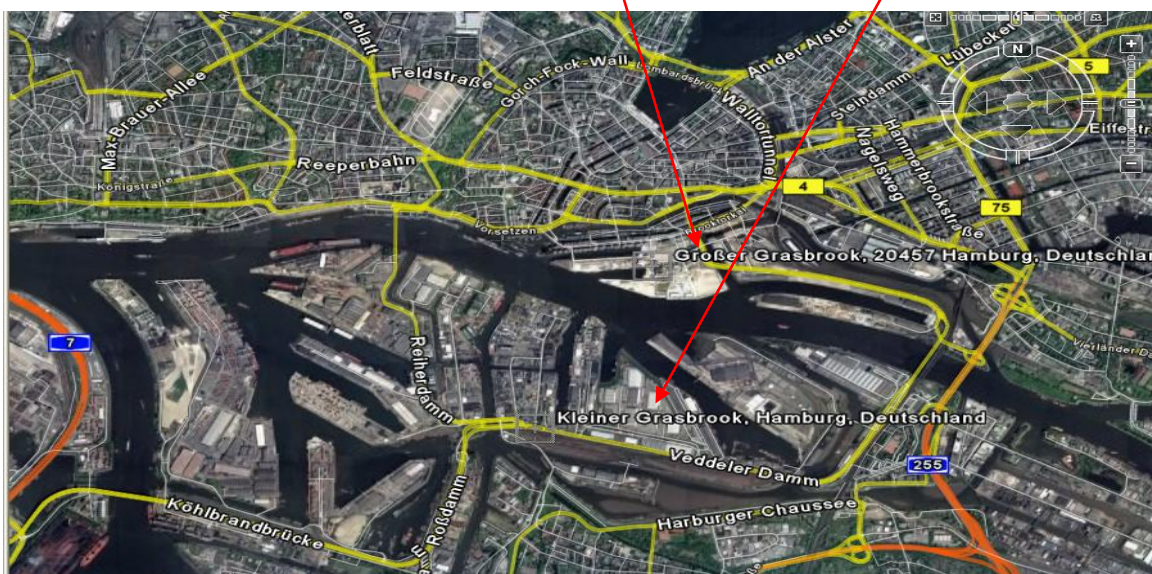


Abbildung 3: Großer und kleiner Grasbrook



Im Zuge des großen Stadtumbaus um 1530 wurde zum ersten Mal ein Teil der heutigen Hafencity zum eigentlichen Stadtgebiet: Der nördliche Teil des Großen Grasbrooks wurde 1532 abgeteilt und in die Stadtmauer miteinbezogen. Davor wurde ein neuer großer Graben angelegt, die Kehrwieder, wodurch auch die Wandrahm Inseln entstanden.

Aufgrund politischer Spannungen innerhalb Europas beschloss Hamburg zwischen 1616 und 1628 eine neue Verteidigungsanlage zu bauen, eine gewaltige Anlage, die das Stadtgebiet fast verdoppelte. Die Neustadt zwischen Dammtor, Neuer Wall und dem nördlichen Elbeufer kam hinzu, woraus ersichtlich wird, dass die heutige Speicherstadt und der nördliche Rand der Hafencity zum ureigensten Teil der Hamburger City gehören. Zwischen den beiden Stadttoren dem Sandtor und dem Brooktor flanierten die Hamburger Bürger des 17. Jhdts.

Den 30-jährigen Krieg überstand die Stadt unbeschadet und konnte sogar ihren Nutzen daraus ziehen. Bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts wuchs und gedieh Hamburg prächtig. 1806 wurde Hamburg, nach dem Rücktritt des Kaisers, zu einem souveränen Staat. Bis 1903 kam der Schiffsverkehr allerdings zum Erliegen, nachdem Napoleonische Truppen den Staat besetzten. Während der Besetzung kam es in Hamburg zu einer beträchtlichen Wohnungsnot. Die Haus- und Grundbesitzer bauten allerdings entweder große luxuriöse Wohnungen oder aber Wohnhäuser in Hafennähe zu Warenspeichern um. Dies führte zu einer Verdrängung der Wohnbevölkerung in entferntere Wohnviertel.

2.2 Industriezeitalter

Im Industriezeitalter tat sich einiges in Hamburg. 1816 fuhr das erste mit einer Dampfmaschine betriebene Schiff die Elbe hinauf, eine technische Revolution, die das 19. Jhd. prägte. All dies wurde in Hamburg von einem großen Umbruch begleitet, mit großen Verbesserungen aber auch großen Problemen. Nach der Besetzung durch die Franzosen war die Wirtschaft in Hamburg am Ende und die Staatsfinanzen desolat, was einen Neubeginn erschwerte. Die Unabhängigkeit Südamerikas erwies sich als außerordentliche Hilfe für die Stadt. Nachdem der rege Überseehandel nicht mehr ausschließlich mit Spanien oder Portugal abgewickelt wurde, konnte Hamburg in den Genuss eines Teiles der Umsätze. Gleichzeitig mit diesen hoffnungsvollen Entwicklungen erwies sich der Staat Hamburg im Europa des 19. Jahrhunderts als zu klein und politisch schwach, um die Souveränität erhalten zu können. So kam es, dass Hamburg 1815 dem deutschen Bund und 1866 dem Bündnis mit den Preußen gegen Österreich beitrug, um schließlich 1871 Teil des Deutschen Reiches zu werden.

Die größten Probleme bereitete Hamburg zu dieser Zeit die immer größer werdenden Schiffe mit immer größerem Tiefgang. Anfangs orientierte sich Hamburg am Londoner Dockhafen, entschied sich später aber doch für einen offenen Tidehafen mit Liegebecken, welcher das erste Mal mit dem „Sandtorhafen“ am Grasbrook verwirklicht wurde (heute Sandtorkai). Erbaut wurde der Sandtorhafen in den Jahren 1862 bis 1866 zunächst mit dem Sandtorkai, 1872 folgte der Kaiserkai auf der gegenüberliegenden Seite. Bis 1881 folgte der Grasbrookhafen mit dem Dahlmankai und dem Hübenerkai (heute Strandkai).



Das Gebiet der heutigen HafenCity, dass diese beiden Hafenbecken und als Erweiterung den Magdeburger Hafen und den Baakenhafen zu den Elbbrücken hin umfasst führte zur folgenden Entwicklung. Das ehemalige Vorland wurde zum modernsten Teil des Hafens und erweckte dadurch die Aufmerksamkeit von Kaufleuten, Reedern und Hafenarbeitern. Durch den Bau der Eisenbahnbrücke über die Elbe und den Bau der Speicherstadt wurde das Gebiet der heutigen HafenCity endgültig um bedeutendsten Ort Hamburgs.

2.3 Entstehung der Speicherstadt

Die Entscheidung die Speicherstadt zu bauen fiel Hamburg nicht leicht, da sie mit dem Zusammenschluss mit Preußen einherging. Hamburg war bis dahin eine zollfreie Zone, was durch den Zusammenschluss mit dem Deutschen Reich zu Problemen führte. Andere Städte wollten nicht mehr über Hamburg handeln um sich deren Extrazölle zu sparen. Da die Alster zu dieser Zeit noch nicht zu Hamburg gehörte, wurde der Zugang zur Alster ein enormes Druckmittel für die Stadt. Der Kompromiss den Hamburg damals mit dem Preußischen Reich schloss war der eines bis heute bestehende Freihafens, ein Gebiet, das gegenüber der Stadt und dem Reich Zollausland blieb und somit den Warenumsatz erleichterte und beschleunigte. Für die Bevölkerung änderte sich durch diese Entscheidung einiges, da Wohnungen und Gastgewerbe seit diesem Zeitpunkt bis heute auf dem Gebiet des Freihafens verboten wurden. Das Gebiet der HafenCity musste aus diesem Grund aus dem Gebiet des Freihafens herausgenommen werden. Die damals typischen Hamburger Kaufmannshäuser direkt am Hafen mit Bezug zum Wasser, Speicher, Kontor und Wohnung wurden überflüssig, die Funktionsdurchmischung aufgehoben. Gehandelt wurde jetzt in der Innenstadt. An Elbe und Alster wurde gewohnt aber der Freihafen war eine eigenständige „Stadt“ in der Stadt in der die Waren gelagert wurden. In den Speichern der Speicherstadt wurden die Waren aber nicht nur gelagert, dazu wären lediglich 2 stöckige Gebäude notwendig gewesen, sondern auch veredelt und neu sortiert, was bis zu 7 stöckige Gebäude ermöglichten.

Der Standort der Speicherstadt wurde sorgfältig gewählt – nachdem am Baakenhafen der Platz für die Schiffe gebraucht wurde entschied man sich für die Kehrwieder und Wandrahminseln obwohl dort Wohnhäuser standen und nach deren Abriss 20.000 Einwohner obdachlos wurden. Den Entscheidungsträgern war die Nähe zur Altstadt mit Rathaus und Börse wichtig. Den ehemaligen Bewohnern, Hafenarbeiter und deren Familien, wurden keine Ersatzwohnungen zur Verfügung gestellt.

1888 wurden die ersten Abschnitte der Speicherstadt eingeweiht. Auf dem Gelände der heutigen HafenCity wurden die Hauptzollämter Kehrwieder, St. Annen, Ericus und Lohseplatz eingerichtet. Damit waren die einzelnen Bestandteile des modernen Hafens geschaffen: Sandtorhafen, Kaiserkai, Grasbrookhafen, Strandhafen und Baakenhafen. Im selben Jahr wurde auch der Magdeburgerhafen am Ostufer fertig gestellt. Damit war das Gelände der heutigen HafenCity topografisch definiert, der weitere Hafenausbau fand südlich der Norderelbe statt.



2.4 Erster Weltkrieg und Zwischenkriegszeit

Den ersten Weltkrieg überstand Hamburg einigermaßen gut, obwohl die Schifffahrt, der Handel und die Wirtschaft natürlich litten. Bis in die 1930er Jahre konnte aber die Wirtschaft wieder hergestellt werden.

Prägend für Hamburg war in den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts das neue Transportmittel LKW, wobei der Kaiserkai der erste automobilgerechte Kai wurde. Die technische und wirtschaftliche Entwicklung führte zu einem Anstieg der Arbeitskräfte bis zu 250.000 Menschen. Wobei nur 60.000 davon in Hafennähe wohnten. Um diesen Andrang morgens und abends bewältigen zu können wurde die U-Bahnstation Landungsbrücken, gebaut.

2.5 Zweiter Weltkrieg und Wiederaufbau

Während dem 2. Weltkrieg flohen 10.000 Juden aus Hamburg, weitere 9.400 wurden getötet. Bei der Operation Gomorrha, dem Feuersturm über Hamburg, starben ca. 40.000 Menschen, 50 Prozent des Wohnraumes wurden zerstört. Bomben trafen hauptsächlich dicht bebautes Wohngebiet, während Industrieanlagen und der Hafen bis zum Ende des Krieges funktionstüchtig blieben. 1937 wurden durch das Groß-Hamburg-Gesetz die beiden Industriell geprägten Städte Altona und Harburg angegliedert.

Das Gelände der heutigen HafenCity, der große Grasbrook war in seiner Funktion als Hafen in zweierlei Sicht von der Katastrophe betroffen. Der ehemalige „Hannöverische Bahnhof“, wurde der Ort an dem die meisten Judentransporte in die KZ stattfanden. Bei den Luftangriffen wurden 70% der Speicher und 90% der Kaischuppen zerstört. Hinzu kam die Zerstörung von Bahngleisen, Brücken, Straßen und anderen Gebäuden sowie 2.900 Wracks, die in der Elbe lagen.

Während der Zeit des „Wirtschaftswunders“ erholte sich die Stadt relativ schnell. Bis zum Dezember 1945 war ein Teil der Hindernisse im Hafen der Elbe beseitigt und bis 1949 wurden 950 Wracks geräumt. Der Wiederaufbau des Hafens galt 1956 als abgeschlossen und gleichzeitig modernisiert. 1968 machte das erste Vollcontainerschiff im Burchardkai fest. Die Speicherstadt steht seit 1991 unter Denkmalschutz. Seit 1945 wurden im Bereich des Hafens ständig Erneuerungen erforderlich. Die HafenCity ist ein weiterer Schritt in diese Richtung.



3. Masterplan

Die HafenCity befindet sich in der Bundesrepublik Deutschland im Bundesland Hamburg, Bezirk Hamburg Mitte.



Abbildung 4 Lage des Bezirks Hamburg Mitte



Abbildung 5: Lage des Stadtteils HafenCity

Das Areal der Hafencity mit seinen 155 Hektar beträgt in Summe nicht mehr als 1% des Hamburger Hafengeländes. 55 Hektar davon sind Wasserfläche, das Nettobauland beträgt 60 Hektar. Es setzt sich aus Gebieten des Stadtteils Altstadt, Kloostertore und Rothenburgsort zusammen und soll neben Wohnraum für 10.000 bis 12.000 Einwohner (5.500 Wohnungen) auch Büroflächen für mehr als 40.000 Arbeitsplätze bieten. Die HafenCity Hamburg stellt damit nicht nur das größte laufende Vorhaben zur Stadtentwicklung Hamburgs dar, sondern ist auch europaweit eines der größten Projekte. Die Fläche der Altstadt, das dicht verbaute Stadtzentrum Hamburgs, wird durch dieses Projekt um 40% erweitert. Ziel ist auch eine Erhöhung des Wohnnutzungsanteils, der derzeit sehr gering ist.

Aufgrund mehrerer Faktoren wurde beschlossen den alten Hafen größtenteils aufzulassen und nach Verhandlungen mit den ehemaligen Grundstückseigentümern als Stadterweiterungsgebiet auszuweisen. Heute ist das gesamte Baugebiet im Besitz der Stadt Hamburg, was ihr eine wesentlich stärkere Einflussmöglichkeit in Bezug auf Grundstücksvergabe, Bauausführung und Flächennutzung sichert, als durch die klassischen hoheitlichen Planungsinstrumente gegeben.

1997 wurden die ersten Ideen vom damaligen Hamburger Bürgermeister Henning Voscherau (SPD) vorgestellt, seit 1999 gibt es den Masterplan, der eine Art Generalbebauungsplan darstellt. Allerdings wird die Planung der Wohnbebauung im 1. Abschnitt vager, je östlicher man „schaut“, hier soll noch die Möglichkeit für das olympische Dorf und Sportstätten erhalten bleiben, sollte eine Olympiabewerbung 2016 erfolgen.

Im Stadtteil Kloostertor war in der Zwischenkriegszeit die Gasanstalt Hamburg untergebracht, bis 2001 das Cellpap-Terminal, das die Hamburger Druckindustrie mit Papier versorgte. Abgesehen von dem Cellpap-Terminal und dem benachbarten Kaffee



Lager war diese Hafenanlage seit den frühen Neunziger Jahren des 20. Jahrhunderts eine innerstädtische Industriebrache.

Moderne Frachter haben heute, als Folge der technischen Möglichkeiten, einen immer größeren Tiefgang und bedürfen auch an Land immer größerer Flächen, da sie größere Mengen an Gütern auf ein Mal Laden oder entladen. Das Hafenbecken aus Segelschiffzeiten kann aus diesem Grund nicht weiter genutzt werden. stattdessen wurde ein neuer Containerhafen in Altenwerder angelegt wurde. Der „alte“ leerstehende Hafen soll nun wieder der Innenstadt zugeordnet werden.

Das gesamte Areal der HafenCity befindet sich im Besitz der Stadt Hamburg, ein Sondervermögen, das als Grundlage für die erforderlichen Bereitstellungskredite der technischen Infrastruktur und der öffentlichen Freiflächen herangezogen wurde. Die Idee der Stadt Hamburg beruht auf einem größeren Konzept. Für die Umsetzung der Hafencity wurde als Dachgesellschaft eine städtische GmbH gegründet, die für alle Belange der HafenCity zuständig ist. Die Baugründe werden einzeln vergeben, die Interessenten müssen unter Mitwirken der Stadt einen Architekturwettbewerb ausschreiben und die Planung des Gebäudes dann bis zur Baufertigstellung vorantreiben. Erst wenn die Stadt mit dem Entwurf und dem Entwicklungskonzept einverstanden ist wird das Grundstück an den Bauwerber verkauft. Somit erspart sich der Investor bis zum detaillierten Plan mit Baugenehmigung alle Kosten und die Stadt Hamburg hat bis zu letzt Einfluss auf das entstehende Gebäude und weitgehend auch auf die Nutzung. Aus dem Verkauf der Grundflächen wird von der Stadt Hamburg kein Gewinn lukriert. Die Einnahmen decken „nur“ die Ausgaben für die Einrichtungen der technischen Infrastruktur, ausgenommen der U-Bahn, und der öffentlichen Freiflächen. Dies wirkt zwar bescheiden, ist aber eine wesentlicher Fortschritt gegenüber der sonst üblichen Vorgangsweise, dass die (meist privaten) Grundeigentümer fast Gegenleistungslos von den erschließenden Maßnahmen der öffentlichen Hand profitieren. Mit den Grundstücksverkäufen keinen Gewinn zu erzielen war eine politische Entscheidung. Damit soll gewährleistet werden, dass auch soziale Wohnbauträger in der HafenCity tätig werden können, und das Gebiet im Endeffekt eine sozial durchmischte Bevölkerung aufweist.

Nachdem Hamburg außer der guten Hafenwirtschaft auch über einen ausgeprägten Dienstleistungssektor verfügt und für seine Bewohner eine hervorragende Lebensqualität bietet, war die Hafencity schon während ihrer Planungsphase sehr begehrt. Das gründet sich unter anderem darauf, dass die Lage am Hafen von einer besonders günstigen Verbindung zur Altstadt, mit einer Entfernung von lediglich 800 Metern zum Rathaus und den 5 zentrumsprägenden Hauptkirchen und 1.100 Meter zum Hauptbahnhof, begleitet wird. Zusätzlich zu den Wohn- und Büroflächen sind ein Standort für ein neues Konzerthaus, die Elbphilharmonie, ein Science Center mit Wissenschaftstheater und Aquarium, ein neues Maritimes Museum, einem neuen Kreuzfahrtterminal, eine Universität, sowie weitere soziale Einrichtungen geplant.

4 große Planungsabschnitte werden von Westen nach Osten im Bereich entlang der Norderelbe, dem Zug Oberhafen/Zollkanal und von den Elbbrücken bis zur Kehrwiederspitze verwirklicht:

- 1 Schritt: Die bereits im Bau befindlichen, oder teilweise bereits fertiggestellten Wohngebiete im Westen (Dalmannkai und Kaiserkai)
- 2 Schritt: das Überseequartier als innerstädtischer Stadtteil mit Einzelhandel, Gastronomie, Hotellerie und Bürofläche befindet sich derzeit in Planung und erstreckt sich von der Speicherstadt im Norden bis hin zur Elbe mit dem Kreuzfahrtterminal im Süden.
3. Schritt: Entwicklung nach 2010 von weiteren Wohngebieten Richtung Osten die in Abschnitt 4 (Bürohochhäuser) übergehen werden.
- 4.Schritt: Bürohochhäuser an den Elbbrücken.

Die Anforderungen von der Stadt Hamburg an alle beteiligten Planer und Architekten waren klar. Hoher Wohnanteil, keine großen zusammenhängenden Komplexe, keine Einkaufcenter, Erhöhter Anteil an Nutzungsdurchmischung, maritimes Flair und eine Anpassung an die Altstadt sowie die benachbarte Speicherstadt.

Das Areal der HafenCity ist für Hamburg als zweitgrößte Stadt Deutschlands besonders wichtig, da es sonst kaum Möglichkeiten gibt großen Konzernen einen geeigneten Standort zu bieten. Als prominente Beispiele haben sich Unilever – Deutschland, Drees & Sommer, Bankhaus Wölbern sowie die Chinesische Großreederei China Shipping mit ihrer Europazentrale einen Bauplatz gesichert.



Abbildung 6 Übersicht HafenCity

- | | |
|------------------------------|----------------------|
| 1 Am Sandtorkai | 7 Magdeburger Hafen |
| 2 Dalmannkai | 8 Lohsepark |
| 3 Strandkai | 9 Oberhafen |
| 4 Am Sandtorpark – Grasbrook | 10 Baakenhafen |
| 5 Überseequartier | 11 Baakenhafen |
| 6 Brooktorkai | 12 Elbbrückenzentrum |

Die Hafencity wird von Westen nach Osten, und von Norden nach Süden entwickelt, also beginnend beim Sandtorkai, Dalmannkai und Strandkai über den Sandtorpark und das Überseequartier. Bereits im Bau beziehungsweise fertig gestellt sind Bebauungen im Bereich der Elbphilharmonie am westlichsten Teil des Gebietes bis zum östlichen Ende des Brooktorkais mit der Unternehmenszentrale des Germanischen Lloyds. Der Südteil der HafenCity wird 2009 in Bau gehen. Die Hafencity soll 2025 fertig gestellt sein. Derzeit sind

Clarissa Knehs 8751244

Gregory Telepak 0426041

Dominique Zant 0426903



gleichzeitig verschiedene Prozesse im Gange, einige Teile des Gebietes sind bereits bewohnt bzw. in Benutzung, an anderen Teilen wird gerade intensiv gearbeitet und der östlichste Teil ist noch immer in der Planungsphase.

4. Infrastruktur

Für die zukünftige Wohn- und Arbeitsbevölkerung der Hafencity spielt die Infrastruktur eine große Rolle. In diesem Kapitel wird die Versorgung des Gebietes genauer untersucht und bewertet.

4.1 Technische Infrastruktur¹

Für ein Areal in der Größe der Hafencity mit voraussichtlichen Einwohnerzahlen von ca. 12.000 Menschen und 40.000 Dienstnehmern und weiteren zahlreichen Besuchern jeden Tag ist eine dem entsprechend gut ausgebaute Infrastruktur notwendig. Nachhaltigkeit im ökologischen aber auch kulturellen Sinn war eines der Kriterien an denen Planungen in der Hafencity gemessen wurden. Alle Planer hatten und haben die Aufgabe Nachhaltigkeit zu gewährleisten. Neben dem inoffiziellen Verbot Schadstoffe in die Elbe einzuleiten wurde auch der Wunsch der Stadtverwaltung nach Regenwassernutzung und Grauwasseraufbereitung, Wärmeenergiesparmaßnahmen, wie die Ausrichtung der Gebäude nach Südwesten, sowie eine wärmeisolierende Bauweise, ein gut ausgebautes ÖV-Netz und eine durchdachte Infrastruktur für den Fuß- und Radfahrverkehr, weitgehend umgesetzt bzw. in den Planungen berücksichtigt.

Fußgeher- Radfahrerverkehr

Damit der motorisierte Individualverkehr nicht weiter gestärkt wird ist es in einem neuen Stadtteil, der Anfang des 21. Jahrhunderts gebaut und entwickelt wird, von besonderer Bedeutung den öffentlichen Verkehr zu optimieren und ein gutes Rad- und Fußwegenetz zu schaffen.



Abbildung 7 Magellan Terrassen

Aufgrund des notwendigen Hochwasserschutzes, wurden die Bauflächen für alle Gebäude auf einem Hochwassergeschützten Bereich, 8 m über Normalnull gebaut. Der Wall dazu wurde in einem eigenen Verfahren, dem Warftenprinzip, aufgeschüttet. Auch die asphaltierten Straßen wurden auf diesem Niveau errichtet, woraus sich die besondere Möglichkeit der Errichtung einer autofreien Promenade entlang der Elbe auf den alten Kaimauern ergab. Diese Promenade (alleine die Promenade Dalmannkai weist schon eine Größe von 5.850 Quadratmetern auf)² führt entlang des gesamten Areals der Hafencity bis zur alten Speicherstadt und schafft somit die Verbindung zur Altstadt. Da bei der Gestaltung der Hafencity besonders auf Nutzungsdurchmischung geachtet wird verlaufen

¹<http://www.hafencity.com> (Abfrage 02.05.08)

² ebenda

70% aller Fußwege unabhängig vom Motorisierten Individualverkehr auf Promenaden, Stegen und Plätzen. Die überörtlichen und innerörtlichen Geh- und Radwege sind Teil des Freiraumsystems. Im Vergleich zu gründerzeitlichen Stadtteilen, sind die Baublöcke der HafenCity wesentlich kleiner, wodurch kleinräumige, fußgängerfreundliche Stadtstrukturen geschaffen werden. Im Verhältnis zum Straßennetz entstehen längere Fußwege als Straßen für den Individualverkehr.

Mit einer Fußgeherbrücke wird die HafenCity am Zweibrückenzentrum an den Elbpark Entenweder angeschlossen, wodurch eine innerstädtische Verbindung zum Elbuferwanderweg hergestellt wird.

Insgesamt ergibt sich aus den Fuß- und Radwegen innerhalb der HafenCity ein komplexes Netz an Verbindungen, sodass die HafenCity vollständig erschlossen wird und die angrenzenden Stadtquartiere angebunden werden.



Abbildung 8: Radwege

Der Versuch der Planer durch attraktive Fuß- und Freizeitwege die Nutzung dieser zu forcieren ist ein Schritt in die richtige Richtung. Dennoch sind etwa die Promenaden an der Elbe nicht unbedingt radfahrerfreundlich. Kopfsteinpflasterung dominiert und auch die Mischung mit Fußgängerbereichen, Straßencafés und Ähnlichem sind nicht optimal für den Radverkehrsfluss.

Obwohl breite Radfahrstreifen als Teile der Gehsteige entlang der Straßen Radfahrer ermutigen sollen, besteht durch Garagenausfahrten, die alle paar Meter angeordnet sind ein erhöhtes Sicherheitsrisiko.

Öffentlicher Verkehr

Um den öffentlichen Nahverkehr zu stärken wurde der Bau der neuen U-Bahnlinie, der U₄ beschlossen. Diese neue Linie wird zwei Haltestellen innerhalb der Hafencity haben, eine am Überseequartier, die zweite an der HafenCity Universität, womit eine Verbindung mit dem gut ausgebauten U- und S-bahn Netz Hamburgs gewährleistet werden soll. Diese Verbindung schafft eine direkte Anbindung an den Hauptbahnhof und den Jungfernstieg. Außerhalb der HafenCity sind die U-Bahnstationen der U₁, Messberg und der U₃ Station Baumwall, fußläufig erreichbar.

Die zukünftige Linien U₄ stellt ein eigenes Großprojekt dar. Zahlreiche Entscheidungen werden von Fachleuten und in der Öffentlichkeit hinterfragt. Die Linie wird Großteils mit einer Tunnelbohrmaschine in einem großen Bogen vom Überseequartier zum Jungfernstieg geführt um dort (nach der Linienreform) in die Linie U₂ eingebunden zu werden. Bereits der erste Blick auf die Planungen wirft viele Fragen auf. Angesichts der enormen Kosten, die durch den Tunnelvortrieb in geschlossener Bauweise entstehen wirkt

die Linienführung äußerst luxuriös wenngleich wenig nutzenbringend. Auch die Verteilung der Stationen leuchtet wenig ein. Vor diesem Hintergrund ist es verständlich dass zahlreiche Interessensvertreter andere Optionen zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs befürwortet hätten. Im Raum standen neben einer Stadt-/Straßenbahnvariante auch der Anschluss an die S-Bahn oder einfach verschiedene andere Linienführungen der U4.

Nachdem man in Kenntnis der fachlichen Gründe, die zur bald realisierten Variante geführt haben, ist, versteht man sie eher. Vor allem die Einbindung ins Gesamtsystem sowie Überlegungen für mögliche Weiterführungen standen im Hintergrund. Auch wollte man scheinbar keine Hochbahntrasse vor dem neuen Wahrzeichen, der Elbphilharmonie. Letzteres findet sich allerdings nicht in den öffentlichen Publikationen.

Es gilt als wahrscheinlich, dass ähnlicher oder erhöhter Nutzen durch andere Varianten öffentlich verkehrlicher Erschließung bei gleichzeitig niedrigeren Kosten erzielt hätte werden können. Ohne weitere Daten und vertiefende Betrachtungen sehen die Autoren diese Aussage allerdings in keiner Weise abgesichert.



Abbildung 9: ÖV Karte HafenCity

Erweitert wird das ÖV-Netz durch Buslinien, wobei der Metrobus der Linie 6 bereits jetzt im 10 Minuten Takt in das Gebiet verkehrt. Die beiden Buslinien 111 und 261 sollen im Zuge der Erweiterung der HafenCity innerhalb des Gebietes verlängert werden.

Es besteht die Hoffnung, dass durch diese gute öffentliche Erschließung, gepaart mit dem dichten Netz von Fuß- und Radwegen, die Zahlen des geschätzten Individualverkehrs unter den Erwartungen bleibt.

Motorisierter Individualverkehr

Das Plangebiet ist sowohl an das innerstädtische als auch an das regionale und überregionale Straßennetz angebunden. Die Brücken Niederbaumbrücke, Brooksbrücke, Kornhausbrücke, Oberbaumbrücke und Oberhafenbrücke binden das Gebiet unmittelbar an das innerstädtische Verkehrsnetz an.



Die Haupteerschließung der HafenCity erfolgt über die vorhandenen Hauptverkehrsstraßen Am Sandtorkai, Brooktorkai und Versmannstraße – Brooktor. Mit den geplanten Straßenverbindungen zwischen Versmannstraße und Brooktorkai östlich des Magdeburger Hafens wird das Haupteerschließungsstraßennetz der HafenCity ergänzt.

Die Planer erhoffen sich von der Erschließung der HafenCity auch eine Entlastung der Innenstadt. Um die Zufahrt für Einsatzkräfte auch bei Hochwasser zu ermöglichen dienen die Freihafenelbbrücke und die Oberbaumbrücke als Notfahrbahnen. Zusätzlich ist für den westlichen Teil der Kibbelsteg, der im Normalfall lediglich für Fußgänger und Radfahrer freigegeben ist, vorgesehen. Sofern langfristig die Straße Brooktor, im Bereich zwischen Versmannstraße und bei St. Annen, als hochwasserfreier Weg realisiert wird, wird damit sichergestellt, dass die HafenCity von den drei zuständigen Rettungswachen in maximal 5 Minuten über hochwassergeschützte Anbindungen erreicht werden kann.

Für eine Abschätzung des zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens im Bereich der HafenCity sind, differenziert nach Art, Maß und Lage der geplanten Nutzungen, Verkehrsprognosen aufgestellt worden. Hierbei sind vor allem das geplante „Überseequartier“ und das Kreuzfahrt Terminal gesondert berücksichtigt worden. Bei der Realisierung der derzeitigen Nutzungen der gesamten HafenCity wird für den Endzustand ein Verkehrsaufkommen von rund 90.000 Kfz Fahrten pro Tag prognostiziert. Abzüglich eines Binnenverkehrsanteils von ca. 5% werden die Brückenübergänge somit zusätzlich mit rund 85.000 Kfz/24h belastet.

Nicht zu vergessen ist, dass bei diesen Zahlen schon ein Erfolg zu verzeichnen ist, denn wie bereits erwähnt, wurden zu Beginn des Masterplanes eine weitaus höhere Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr prognostiziert.

Positiv wirkt sich in diesem Zusammenhang der Verzicht der Stadt Hamburg auf jegliche Einkaufszentren oder Shopping Malls in der HafenCity aus, was erheblich zur Reduktion des geschätzten Fahrzeugaufkommens beigetragen hat.

Um den öffentlichen Raum nicht als öffentlichen Großparkplatz zu gestalten wurden die Gebäudesockel dazu verwendet Tiefgaragen zu errichten. Diese Maßnahme ermöglicht breitere Gehwege für Fußgänger, ist aber auch ein Ansporn für die zukünftigen Bewohner den eigenen PKW gleich mitzubringen, obwohl in dieser optimalen innenstadtnahen Lage eigentlich kein PKW notwendig ist. Im Masterplan wird das etwas positiver formuliert hier ist man der Meinung das: „... die gute Erschließung der HafenCity mit dem öffentlichen Verkehr und das gut ausgebaute Rad- und Fußwegenetz ein Anreiz für viele Bewohner ist ihren zweit PKW aufzugeben.“

Ver- und Entsorgungseinrichtungen/Kommunikationsinfrastruktur

Aufgrund des Neubaus sämtlicher Straßen und Wege innerhalb der HafenCity konnten auch Leitungen für die Ver- und Entsorgung sowie die Kommunikationsinfrastruktur erneuert und verbessert werden. Dies geschieht und geschah im Zuge der Anhebung der Verkehrsflächen auf hochwassersicheres Niveau.

4.2 Soziale Infrastruktur

Wesentliche Elemente, wie eine Schule, eine Kindertagesstätte sowie einige Spielplätze befinden sich mittlerweile im Bau. Eine eigene Universität, die HafenCity Universität, eine Medienakademie, die Funk- und TV Akademie Hamburg GmbH, sowie ein Science Center mit Wissenschaftstheater und Aquarium (ca. 14.000 m² sollten bis Ende 2011 fertig gestellt werden.

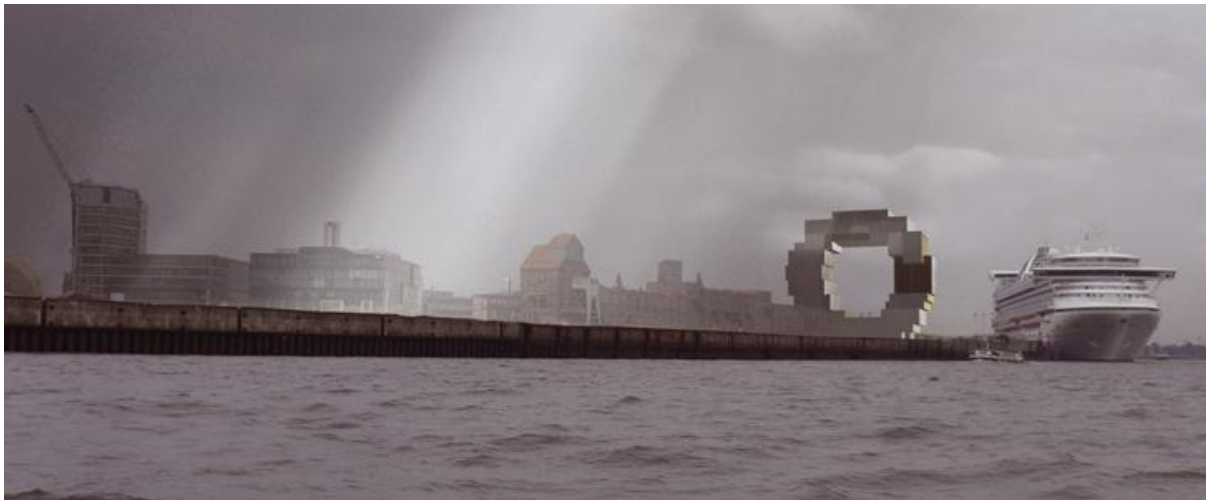


Abbildung 10 geplantes Science Center HafenCity

Quelle: <http://www.hafencity.com>

Etwas früher, bereits im Mai 2008 soll das Internationale Maritime Museum Hamburg, im Gebäude der Elbphilharmonie, auf 14.000 m² eröffnet werden. Das wohl größte Projekt in der HafenCity ist die Errichtung der Elbphilharmonie. Auf ca. 61.000 m² soll ein großer Konzertsaal mit 2150 Plätzen, ein kleinerer mit 550 Plätzen sowie ein Probesaal mit 100 Plätzen errichtet werden. Ergänzt wird das ganze durch Wohnungen und ein Hotel mit Konferenzbereich. Diese Gebäude, welches mittlerweile sogar in New York „besprochen“ wird, wird auf dem bestehenden Kaispeicher A an der westlichen Spitze der HafenCity gebaut. Zwischen dem Speicher und dem gläsernen Aufbau entsteht (in 37 Metern Höhe) ein öffentlich zugänglicher Platz, der zum flanieren und Kaffeetrinken einladen soll.³ Ein Kreuzfahrtterminal mit mindestens zwei Liegeplätzen ergänzt den maritimen Charakter der HafenCity.



Abbildung 11 Entwurf Elbphilharmonie

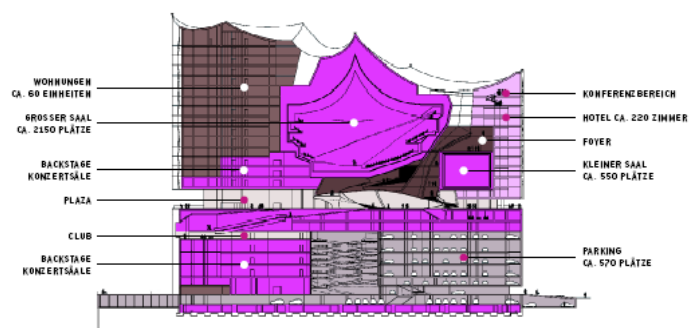


Abbildung 12 Nutzung Elbphilharmonie

³ <http://www.stiftung-elbphilharmonie.de/eph.aspx?tabindex=o&tabid=1>



5. Résumé

Im Allgemeinen ist zu sagen, dass das Konzept „HafenCity“ durchdacht und organisiert scheint. Genaue Überlegungen zur Aufteilung der Bereiche, zur Mischung der Funktionen und Schichten soll die HafenCity zu einer Stadt der kurzen Wege in prominenter Lage machen. Eine Uni, diverse Firmensitze von weltweit tätigen Unternehmen, ein Stadthotel geführt von behinderten Menschen sowie eine neue Elbphilharmonie, die nicht nur als eine Art „Wahrzeichen“ dient, das jetzt schon international für Neugier und Aufsehen sorgt, sondern auch durch seine Funktion mit 3 Konzertsälen und öffentlicher Fläche in 37 Meter Höhe, machen die HafenCity nicht nur zu einem der größten innerstädtischen Erweiterungsgebiete, sondern auch zu einem der interessantesten.

Verkehrliche Aspekte betrachtend:

Kritik hört man von anderer Seite, etwa vom ADFC dem allgemeinen deutschen Radfahrclub. Die neue Straße etwa, die die Grenze zwischen der alten Speicherstadt und den neuen Gebäuden der HafenCity bildet besitzt zwar einen schönen, breiten Radweg/Radfahstreifen, allerdings wird dieser alle paar Meter von einer Tiefgaragenausfahrt unterbrochen, was zu gefährlichen Situationen für die Radfahrer führen kann, besonders, da sie im Zweirichtungsverkehr fahren sollen.

Das Kuratorium für Verkehrssicherheit empfiehlt in solchen Situationen aus Sicherheit für den Radfahrenden den Radfahstreifen auf der Straße zu führen.

Im mittleren Teil der HafenCity ist neben der Hafen City Universität auch ein integratives Stadthotel geplant. Im bereits fertig gestellten Teil der HafenCity konnten allerdings keinerlei Hilfestellungen für behinderte Personen im Straßenverkehr entdeckt werden, weder Ampeln mit Signalfunktion, noch Leitlinien für Blinde, oder auch nur Absenkungen für Rollstuhlfahrer wurden gebaut. Einzig für Radfahrer gibt es Gehsteigabsenkungen, die allerdings auch gerne von Personen mit Kinderwägen und notgedrungen auch für Menschen mit Bewegungsproblemen genutzt werden. Konflikte scheinen hier vorprogrammiert.

Insgesamt ist Hamburg eine sehr autofreundliche Stadt, überall gibt es Parkmöglichkeiten, häufig zulasten der Fußgeher oder Radfahrer. Auch die HafenCity macht hier keine Ausnahme, breite Straßen und Tiefgaragen in jedem Gebäude machen die HafenCity für Autofahrer optimal nutzbar. Die Autoren befürchten, dass die Hoffnungen, das Aufkommen im motorisierten Individualverkehr würde unter den prognostizierten Mengen bleiben, unter diesen Umständen nicht erfüllt werden.

Einzig die Promenaden am Wasser sind für Autos nicht benutzbar, allerdings auch nicht wirklich für Radfahrer, Inlineskater oder andere Freizeitnutzungen außer Fußgeher.

Aus raumplanerischer Sicht:

Ein Grundlegendes Dilemma der Raumplanung scheint ein Mangel an wirksamen Instrumenten sowie die ständige Knappheit finanzieller Ressourcender öffentlichen Hand zu sein. Beim Projekt HafenCity Hamburg wurden beide Faktoren ausgeschaltet.

Die Kontrolle über das Geschehen hat man sich gesichert, indem man als Eigentümer der Flächen ein geeignetes Druckmittel auf Projektentwickler und sonstige Abnehmer hat, die



hoheitlichen Instrumente und weit darüber hinausgehende Ansprüche der Stadtplanung zu berücksichtigen. Denn wer nicht ausreichend kooperiert, bekommt keine Flächen. Gleichzeitig wird das gesamte Projekt durch die Grundverkäufe finanziert, das städtische Budget nicht belastet, wobei es nicht das Ziel ist darüber hinaus Gewinne zu erzielen. Das Projekt verkörpert einen sehr modernen Ansatz der Planung, und hat bereits Beispielcharakter für andere europäische Stadtentwicklungen.

Vom möglichen Standpunkt der Planer und der künftigen Nutzer:

Alles ist ordentlich, neu und teuer. Die Achtung der Nutzer vor öffentlichen Gütern und Flächen, die sonst im urbanen Raum häufig zu kurz kommt, scheint hier fast einzementiert. Ein Beispiel: Skater werden am Nutzen des vorhandenen Mobiliars mittels kleiner Noppen an den Geländern und sonstigen, als Skaterrampen geeigneten Stellen gehindert. Dadurch wird dem Verschleiß vorgebeugt und die Stadtmöbel bleiben den Nutzern länger und in besserem Zustand erhalten. Für den Erwachsenen bleibt die schöne, neue, Umwelt erhalten, wie wenn man ein wertvolles Besitzstück nur mit Vorsicht nutzt. Die Welt besteht aber nicht nur aus Erwachsenen, und gerade in einem Stadtteil, der nach außen hin den Anspruch stellt keine Luxusenklave zu sein, ist es wichtig alle Menschen im öffentlichen Raum willkommen zu heißen. Das dabei Konflikte zwischen den Nutzern entstehen, oder Abnutzung des Raumes, ist natürlich. Nun können Planer die Eigendynamik wirken lassen, oder von Beginn an eingreifen. In der HafenCity entsteht zur Zeit der Eindruck, dass die Planung stark selektierend eingreift wer im neuen Stadtteil anwesend sein soll und wer nicht willkommen geheißen wird. Die Autoren muten sich an dieser Stelle kein Urteil über diese vermeintliche Politik zu. Es sollte jedoch bedacht werden, dass eine gezielte Nutzerselektion oft zu schönen, modernen, aber verlassenen Orten führen kann. Diverse Städtebauliche Großprojekte bieten dazu einprägsame Beispiele.

Inwieweit die *Nutzungsdurchmischung*, die *Nutzerdurchmischung*, und das Erzeugen einer belebten Innenstadt vom Reißbrett bis in die Realität überhaupt möglich ist, ist nicht ausreichend bekannt. Die Antwort kann nur die Zukunft geben. Jedenfalls sind viele Voraussetzungen für die Entwicklung zu einem lebenswerten Stadtteil gegeben.

Das Projekt HafenCity bleibt folglich auch für weiterführende Betrachtungen spannend.



6. Quellenverzeichnis

Persönliches Gespräch:

Führung durch die HafenCity durch Hr. B.Sc. Thorsten Gödtel

Internet:

<http://www.hafencity.com> (Abfrage 02.05.08)

<http://www.stiftung-elbphilharmonie.de> (Abfrage 02.05.08)

<http://de.wikipedia.org/wiki/Hamburg>

<http://www.hamburghafencity.de/>

<http://www.hamburg.de/>



7. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Alte Elbkarte ,Quelle: fhh.hamburg.de

Abbildung 2: Harburg und Hamburg Quelle: Google Earth

Abbildung 3: Großer und kleiner Grasbrook Quelle: Google Earth

Abbildung 4: Lage des Bezirks Hamburg Mitte Quelle: <http://de.wikipedia.org/wiki/Hamburg-Klostertor>

Abbildung 5: Lage des Stadtteils HafenCity Quelle: <http://de.wikipedia.org/wiki/Hamburg-Klostertor>

Abbildung 6: Übersicht HafenCity: Quelle: <http://www.hafencity.com/>

Abbildung 7: Magellan Terrassen: Quelle: eigenes Foto

Abbildung 8: Radwege Quelle: eigene Fotos

Abbildung 9: ÖV Karte HafenCity Quelle: <http://www.hafencity.com>

Abbildung 10 Science Center HafenCity Quelle: <http://www.hafencity.com>

Abbildung 11 Nutzung Elbphilharmonie : Quelle: <http://www.stiftung-elbphilharmonie.de>

Abbildung 12 Entwurf Elbphilharmonie Quelle: <http://www.stiftung-elbphilharmonie.de>

Map HafenCity Hamburg – Quelle: <http://fhh.hamburg.de>