

HafenCity Hamburg – ein Modell für moderne Stadtentwicklung?

Nach anfänglich verbreiteter Skepsis in der Öffentlichkeit, der Wirtschaft und auch der Fachdiskussion ist die HafenCity zum städtebaulichen Vorzeigeprojekt Hamburgs avanciert. Die kritische Diskussion über einzelne Aspekte und Projekte scheint der großen Akzeptanz der Gesamtentwicklung über ein weites gesellschaftliches Spektrum keinen Abbruch zu tun. Im Gegenteil: selten waren städtebauliche Entwicklungen derart prominent und sogar populär. Im folgenden Beitrag werden Hintergründe, Verlauf, ausgewählte Projekte, das Entwicklungsmanagement für die HafenCity sowie die mit dem Großprojekt verbundenen Probleme skizziert. Einige Aspekte erscheinen auf andere Projekte der Stadtentwicklung übertragbar.

Mit der Vorbereitung und dem Beschluss, das Gebiet der so genannten HafenCity einer *städtischen* Entwicklung zuzuführen, wurde erstmals in der Geschichte der Stadt Hamburg ein großes Gebiet der *Hafenentwicklung* entzogen. Das Areal hatte seine für die Hafengewirtschaft früher wesentliche Bedeutung verloren, bot sich aber aufgrund seiner Lage als Erweiterungsgelände für die Hamburger City an. Möglich wurde diese Umwidmung allerdings nur durch einen politisch-ökonomischen Deal: In dem 1997 gefassten Beschluss über „Hamburgs Standort- und Hafenentwicklung im 21. Jahrhundert“ war vorgesehen, dass neben den Kosten der Umnutzung selbst auch die Infrastrukturkosten des neuen Containerterminals Altenwerder, die damals mit umgerechnet ca. 235 Mio. € veranschlagt wurden, durch Erlöse aus dem Verkauf der stadteigenen Grundstücke im Bereich der geplanten HafenCity refinanziert werden sollten. Dazu wurde ein „Sondervermögen Stadt und Hafen“ gebildet. Die Freigabe der 120 ha großen, die Hamburger Innenstadt erweiternden Landflächen der HafenCity wurde somit kompensiert durch die Expansion des Hafens an anderer Stelle: auf 200 ha Marschlandschaft des ehemaligen Dorfes Altenwerder, an der Süderelbe im Stadtbezirk Harburg gelegen.

Die Vorgaben zur Refinanzierung des neuen Containerterminals Altenwerder und zur Selbstfinanzierung der Infrastruktur im neuen Stadtgebiet, die hohen Baukosten aufgrund der Lage im Flussgebiet bzw. im Hochwasserbereich der Elbe und die Erwartung, Top-Innenstadtlagen mit entsprechenden Verkehrswerten zu schaffen, führten von Anfang an zu einem sehr hohen Niveau der Grundstückspreise in dem neuen Stadtteil. Dabei bedeuten die ca. 80 ha Baugrundstücke mit einer Bruttogeschossfläche von 1,8 bis 2 Mio. qm (davon 56 % für Dienstleistungen und 33 % für Wohnen) auch für eine Millionenstadt ein sehr großes Volumen am Immobilienmarkt, insbesondere wenn die Verkäufe auf einem hohen Preisniveau realisiert werden sollen. Dass auf dieser Basis Wohnungen für einkommensschwächere Teile der Bevölkerung oder auch „Durchschnittsverdiener“ kaum geschaffen werden können, prägt das Image des neu-

en Stadtteils bis heute. Auch das große Volumen von neuen Büroflächen im Top-Preissegment gab von Anfang an zu Fragen Anlass.

Etablierung des neuen Standortes

Trotz der im Jahr 2001 schwierigen ökonomischen Rahmenbedingungen – nach dem Zusammenbruch der „New Economy“ und dem Terroranschlag am 11. September – nahm die Entwicklung der HafenCity Fahrt auf. Ein wesentlicher Impuls dafür war der Beschluss der im Oktober 2001 in Hamburg neu gewählten Mitte-Rechts-Regierung unter Ole von Beust (CDU), eine neue U-Bahn-Linie in die HafenCity zu bauen. Diese Entscheidung richtete sich insbesondere gegen das Projekt des vorherigen rot-grünen Senats, in Hamburg ein neues Stadtbahnsystem einzuführen, das den Raum für den motorisierten Individualverkehr auf den Hauptverkehrsstraßen verringert hätte. Für die Entwicklung der HafenCity war das Signal entscheidend, dass die Stadt sehr viele Mittel einzusetzen bereit war, um den neuen Stadtteil zu einem repräsentativen Teil der Innenstadt zu machen.

In der Folge ergriffen mehrere in Hamburg ansässige Unternehmen (z. B. *Kühne & Nagel* und *Germanischer Lloyd*) die einmalige Chance, sich in dieser auch für Hamburg privilegierten Stadtlage, nämlich zugleich am Wasser und in der Innenstadt, ein optimiertes neues Gebäude zu errichten. Ganz wesentlich verdankt die HafenCity ihren Durchbruch als attraktiver Standort dieser „Entdeckung“ ihrer einmaligen Lagequalitäten durch verschiedene, stark regional verankerte Unternehmen. Auf diese Weise wurde der Anspruch, mit dem neuen Stadtteil nicht nur „Innenstadt“, sondern sogar „City“ zu entwickeln zwar bestätigt. Die Absicht des Senats, dies mit einem internationalen Standortwettbewerb um Neuansiedlungen – und damit um zusätzliche Arbeitsplätze und Steuerzahler – zu erzielen, erfüllte sich jedoch nicht (vgl. Bürgerschaft 1997: 4).

Die wachsende Akzeptanz der HafenCity und die auch für das Wohnen einmalige Lage beförderten das Interesse am Wohnungsbau, der ab 2005 in größerem Umfang von diversen Trägern am Dalmannkai realisiert wurde. Neben

Luxuswohnungen, die auch auf eine internationale Nachfrage von Privatanlegern stießen, die aus ihren Metropolen sehr hohe Preise gewohnt sind, wurde gezielt eine Mischung unterschiedlicher Nachfragesegmente realisiert – bis hin zur Bautätigkeit von Baugenossenschaften, die für ihre Verhältnisse sehr teure, im Kontext der HafenCity aber günstige Mietwohnungen für ihre Mitglieder errichteten. Entsprechend ist die Bewohnerschaft der ersten Wohnungen in der HafenCity im Hinblick auf den sozialökonomischen Status und auf die Lebenssituation der Haushalte sehr unterschiedlich. Diese Heterogenität ist eine Herausforderung für den Prozess und die Struktur der „Nachbarschaftsbildung“, den die *HafenCity Hamburg GmbH* seit 2007 mit einem eigens dafür eingestellten Stadtsoziologen unterstützt (vgl. HCH 2008). Auch wenn einige der ersten Bewohner sich selbst als „Normalverdiener“ einstufen, gehört die HafenCity fraglos zu den Top-Lagen auf dem Hamburger Wohnungsmarkt. So bieten die Wohnungsgenossenschaften Wohnungen zu Kaltmieten ab 11 €/qm an, die Durchschnittsmiete über alle Vermieter wird mit 16,50 €/qm angegeben. Für neue Eigentumswohnungen werden im Schnitt 5.700 €/qm verlangt, das heißt knapp doppelt soviel wie im Hamburger Durchschnitt (vgl. HafenCityNews 2008).

Großprojekt Überseequartier

Die Etablierung der HafenCity hat um 2003 in Form eines sich selbst verstärkenden Prozesses eingesetzt. Dieser wurde noch beschleunigt durch große Projekte, die in die öffentliche Diskussion gebracht oder konkret in Angriff genommen wurden. So wurde im Jahr 2004 in einem internationalen Investorenwettbewerb die Konkretisierung der Planung für das Überseequartier, das Zentrum des neuen Stadtteils, begonnen. Ausgeschrieben wurde die mit ca. 800 Mio. € bis dato wohl größte private Investition in Hamburg mit einer Bruttogeschossfläche von 275.000 qm. Während in den bis dahin begonnenen Quartieren nur Einzelgrundstücke bzw. -gebäude vergeben wurden, sollte das Überseequartier „aus einer Hand“ geplant und vor allem anschließend auch gemanagt werden (vgl. Abb. 1).

Faktisch ohne Mantelbevölkerung in einem neuen Stadtteil ein völlig neues Zentrum zu entwickeln – und es sollte ausdrücklich keine „Mall“ sein – ist eine sehr große Herausforderung. Nach intensiven Verhandlungen fiel 2005 die Entscheidung zugunsten eines in-

ternationalen Investorenkonsortiums. Dessen Konzept beruht auf einem Quartier von großen, gemischt genutzten, im Mittel 8-geschossigen Wohn- und Bürogebäuden mit Einzelhandels- und Gastronomienutzungen, insbesondere im Erdgeschoss, entlang einer Fußgängerstraße. Damit dieses fraglos sehr großstädtische, urbane Konzept an diesem Standort und in dieser Dimension auf Dauer funktionieren und im Wettbewerb bestehen kann, wurde auf Betreiben der *HafenCity Hamburg GmbH* eine besondere Strategie für das Quartiersmanagement entwickelt. Im Prinzip gehen sämtliche öffentlich zugänglichen Freiflächen im Quartier, das heißt die Flächen zwischen den Gebäudeblöcken einschließlich der zentralen Fußgängerstraße, in privates Eigentum über und werden durch ein von den Eigentümern gemeinsam getragenes Quartiersmanagement betreut. Dieses ist für die Sicherung, den Betrieb und die Pflege der „öffentlichen“ Flächen zuständig, wobei umfassende Informations- und Abstimmungspflichten mit den Eigentümern und der Stadt bestehen. Die öffentliche Zugänglichkeit ist rund um die Uhr sichergestellt, und es sind nur solche Einschränkungen zulässig, die erforderlich sind, um Sicherheit und Ordnung zu gewährleisten. Vereinbart ist außerdem ein gemeinsames Vermietungsmanagement für die Einzelhandelsflächen im gesamten Quartier.

Das private Quartiersmanagement, das in dieser Form zumindest in Europa wohl erstmals realisiert wird, ist von Teilen der Fachwelt und der Öffentlichkeit als „Privatisierung des öffentlichen Raums“ kritisiert worden. Tatsächlich wird innerhalb einer offenen städtebaulichen Struktur, die als öffentlicher Raum wahrgenommen werden wird, ein Management wie in Shopping Centern möglich, wobei allerdings das private Hausrecht im Überseequartier zugunsten öffentlicher Nutzungen erheblich eingeschränkt ist. Damit ist von vornherein eine Eigentümerkooperation geschaffen



Abb. 1: Das Überseequartier im Modell; Ansicht von Nordwesten [Quelle: Überseequartier Beteiligungs Gesellschaft mbH; Foto: ELBE&FLUT - T. Hampel]



Abb. 2: Städtebauliches Konzept der HafenCity 2009; zentraler Bereich [Quelle: HafenCity Hamburg GmbH]

bzw. vorgegeben, die andernorts mühsam und mit vielen Rückschlägen im Nachhinein zu schaffen versucht wird – z. B. mit Business Improvement Districts. Ob das private Management funktional öffentlicher Räume tatsächlich zu erheblichen Einschränkungen des öffentlichen Gebrauchs führt, muss die Praxis zeigen.

Leuchtturmprojekt Elbphilharmonie

Das Projekt der Elbphilharmonie in der HafenCity, das Mitte 2003 von privater Seite auf die politische Bühne getragen wurde, traf auf eine große Zustimmung in der Stadt. Es hat als „Leuchtturmprojekt“ zudem die Wahrnehmung der HafenCity als attraktiver Standort auch im internationalen Maßstab erheblich unterstützt, zumal das Bauvorhaben vom renommierten Architekturbüro *Herzog & de Meuron* entworfen wurde. Der Bau wurde 2005 von der Bürgerschaft einstimmig beschlossen und Anfang 2007 begonnen. Kurz darauf wurden erhebliche Kostensteigerungen bekannt, wonach die Elbphilharmonie die Hamburger Steuerzahler nach derzeitigem Stand rund 300 Mio. € kosten wird. Zweifellos wird mit der Elbphilharmonie ein neues kräftiges Bildzeichen und Symbol für den Kulturstandort Hamburg entstehen. Dass die Politik beschlossen hat, ein „Bild“ zu realisieren, ohne die damit verbundenen Kosten (insgesamt ca. 450 Mio. €) professionell zu prüfen, zeigt, wie wichtig die visuelle Kraft, das Lobbying und die professionelle Kommunikation von Projekten der Stadtentwicklung inzwischen sind.

Städtebauliche Planung

Grundlage der räumlichen Planung der HafenCity ist der unter der Leitung von Kees Christiaanse erarbeitete Masterplan, der 2000 beschlossen wurde und seitdem fortgeschrieben wird (vgl. Abb. 2). Das Konzept orientiert sich an der vorhandenen Topografie, insbesondere an den vorgefundenen Hafenbecken, den möglichen Anschlüssen an das Umfeld bzw. an das Verkehrsnetz sowie – im Hinblick auf

die Höhenentwicklung – grundsätzlich an der benachbarten historischen Speicherstadt. In dem Entwicklungsgebiet sollen nur sehr wenige vorhandene Gebäude erhalten werden, darunter der Kaispeicher A bzw. nur dessen Außenhülle als Teil der Fassade der neuen Elbphilharmonie. Insgesamt handelt es sich um eine sehr pragmatische und zurückhaltende Planung, die viele Spielräume für die weitere Ausgestaltung lässt.

In der HafenCity stellt sich die Aufgabe, nicht reine Büro-, Wohn- oder Freizeitquartiere zu entwickeln, sondern einen ganzen Stadtteil mit Quartieren unterschiedlich gemischter Nutzungsstrukturen. Die bereits erkennbare urbane Qualität der HafenCity geht entscheidend auf diese Nutzungsmischung zurück, die bereits im politischen Beschluss 1997 vorgezeichnet, im Masterplan in Form von unterschiedlich gemischten Quartieren konzipiert und seitdem auch umgesetzt wurde. Unterstützt wird dies von dem besonderen Augenmerk, das auf die Gestaltung der öffentlichen Räume im Quartier gelegt wird. Sie werden sehr sorgfältig geplant und mit hohem Aufwand durch die Entwicklungsgesellschaft errichtet – und von dieser durch eine Vielzahl von Aktionen und Veranstaltungen „bespielt“. Das Gebiet wird inzwischen von den Bewohnern und Beschäftigten sowie von Spaziergängern und Touristen auch im Alltag sehr gut angenommen (vgl. Abb. 3).

Demgegenüber ist die Architektur der Bebauung recht umstritten. In der veröffentlichten Meinung, insbesondere dem im Hamburger Abendblatt immer wieder aufgerufenen „Architekturstreit“, geht es um die Frage, ob sich die Gestaltung der Gebäude eher an traditionellen oder „modernen“ Formen und Materialien orientieren soll: „Backstein versus Stahl und Glas“. In der HafenCity wird die städtebauliche Planung durch Weiterentwicklung des Masterplanes



Abb. 3: Bespielung öffentlicher Räume in der HafenCity: Tangoveranstaltung auf den Magellan-Terrassen [Quelle: HafenCity Hamburg GmbH]

erarbeitet und in Eckpunkten in Bebauungsplänen festgeschrieben. Die Investoren werden im Kaufvertrag verpflichtet, Realisierungswettbewerbe durchzuführen. Dieses Vorgehen hat im Falle der gerade fertig gestellten Bebauung des Dalmannkais, an dessen westlichem Ende die Elbphilharmonie errichtet wird, zu einer städtebaulich fraglos interessanten Lösung geführt. Es wurde eine ausgesprochen hohe Dichte der Bebauung ermöglicht (vgl. Abb. 4), die in starkem Kontrast zu den weiten Wasserflächen steht, von denen der Dalmannkai umgeben ist. Allerdings hat sich durch die Wettbewerbe zu den Einzelgebäuden im Hinblick auf Oberflächenmaterialien und die Farbigkeit eine starke gestalterische Heterogenität ergeben, die vom städtebaulichen Rahmen kaum noch aufgefangen werden kann.

Management der HafenCity-Entwicklung

Träger der Entwicklung der HafenCity ist eine privatrechtliche Gesellschaft im Besitz der Stadt Hamburg, die *HafenCity Hamburg GmbH*. Sie vertritt treuhänderisch das für die Entwicklung gebildete Sondervermögen, das aus den Grundstücken im Gebiet besteht, die sich inzwischen vollständig im Eigentum der Stadt befinden, und ist für das gesamte Entwicklungsmanagement zuständig.

■ **Organisation:** Im Aufsichtsrat sind unter dem Vorsitz des Finanzsenators, der vormals Senator für Stadtentwicklung war, die Senatskanzlei des Ersten Bürgermeisters sowie die Senatorinnen und Senatoren für Wirtschaft, Schulen, Stadtentwicklung und Kultur vertreten. Dadurch sind sowohl der politische Rückhalt als auch eine gewisse, die Unabhängigkeit sichernde breite interministerielle Repräsentanz im Aufsichtsrat gegeben. Die *HafenCity Hamburg GmbH* verfügt über Fachkräfte aus den einschlägigen Bereichen der Planung und der Immobilienwirtschaft, die mit den städtischen Dienststellen, Planungs-, und Ingenieurbüros, den ausführenden Firmen und nicht zuletzt mit den Investoren



Abb. 4: Hohe Verdichtung, wie hier im Bereich Dalmannkai der HafenCity [Quelle: HafenCity Hamburg GmbH]

zusammenarbeiten. Eine Voraussetzung für den bisherigen Erfolg der Tätigkeit der Gesellschaft ist ihr kooperatives Verhältnis zu den städtischen Dienststellen. Außerdem ergeben sich aus der privatwirtschaftlichen Rechtsform und dem großen Treuhandvermögen größere Handlungs- und Finanzierungsspielräume. Auf dieser Grundlage agiert die *HafenCity Hamburg GmbH* wie eine One-Stop-Agency, also als alleiniger Ansprechpartner für alle Belange der Entwicklung des Stadtteils.

■ **Investorenauswahl:** Von grundlegender Bedeutung für die Entwicklung eines neuen Stadtteils ist die Auswahl von Investoren bzw. die Vergabe von Grundstücken in der HafenCity. Im Falle der Ansiedlungen von einzelnen Unternehmen geschieht dies in Hamburg bei städtischen Liegenschaften überwiegend im Rahmen einer so genannten Anhandgabe. Dies bedeutet, dass kein Preiswettbewerb stattfindet, sondern das Grundstück dem Unternehmen zum Verkehrswert angeboten wird. Es kann in der Regel innerhalb von zwölf Monaten sein Vorhaben ausarbeiten, Wettbewerbe durchführen und Genehmigungen einholen. Erst am Ende dieses Entwicklungs- und Konkretisierungsprozesses ist der Kaufpreis fällig oder das Grundstück bleibt im Eigentum der Stadt bzw. kann neu vergeben werden. Dieses Anhandgabe-Verfahren wird in der HafenCity für sämtliche Grundstücke durchgeführt, das heißt auch wenn Projekte für den Markt – seien es Büronutzungen oder Wohnungen – vergeben werden. In solchen Fällen wird vor der Anhandgabe, in der das Projekt konkret ausgearbeitet wird, ein Bieterwettbewerb durchgeführt, bei dem neben dem Preis auch die Konzeptqualität entscheidend sein kann. Durch die Gestaltung der Grundstücksvergabe und insbesondere das kooperative Qualifizierungsverfahren kann ein im Hinblick auf die jeweilige Marktsituation, den Entwicklungsstand des Gesamtprojekts und die Qualitätsanforderungen an das einzelne Projekt optimales Ergebnis erzielt werden (vgl. Dziomba 2009).

■ **Öffentlichkeitsarbeit:** Die Anzahl der monatlichen Artikel mit Nennung der HafenCity in der auflagenstärksten Tageszeitung in Hamburg¹ zeigt, dass die Resonanz des Stadtteils über die Jahre seiner realen Entstehung kontinuierlich zugenommen und sich dabei etwa verdreifacht hat. Monatlich 35 Nennungen sind ein sehr hoher Wert für einen Stadtteil, der belegt, dass die in wesentlichen Teilen ja noch im Bau befindliche HafenCity in der Öffentlichkeit bereits ein fester „Begriff“ geworden ist. Dies zeigt sich auch daran, dass die HafenCity in der Lokalpresse in vielfältigen Zusammenhängen erwähnt wird, die mit der Entwicklung und Planung des Stadtteils, zumindest direkt, eigentlich nichts zu tun haben. Höhepunkte der Präsenz des Stadtteils im regionalen Leitmedium bilden vor allem große Events, die im Stadtteil stattfinden oder einen Schwerpunkt haben, z. B. das „HafenCity-Fest“, der Besuch des Kreuzfahrtschiffes *Queen Mary II* oder der Marathonlauf „HSH Nordbank Run“.



Abb. 5: Das Info-Center der HafenCity Hamburg GmbH im ehemaligen Kesselhaus [Quelle: HafenCity Hamburg GmbH]

Die Veranstaltungen werden mit Unterstützung der Entwicklungsgesellschaft durchgeführt. Die Events bringen Viele aus dem Raum Hamburg und auch Touristen, manchmal über 100.000 Menschen, in den Stadtteil, die sich aus diesem Anlass ein eigenes Bild machen und ihn auf ihrer „mentalen Landkarte“ verankern.

Die Öffentlichkeitsarbeit wird mit erheblichem Aufwand auf verschiedenen Kanälen und in Richtung verschiedener Zielgruppen betrieben. Das Info-Center im ehemaligen Kesselhaus (vgl. Abb. 5) ist teilweise bereits deutlich überlastet. Charakteristisch für den Kommunikationsansatz der Entwicklungsgesellschaft ist, dass neben der Planung und den Bauprojekten sowie den großen Events und Festen dem Themenfeld „Kultur“ große Aufmerksamkeit zu Teil wird. „Für einen vollkommen neuen Stadtteil [...] ist es entscheidend, Kunst und Kultur als einen integralen Bestandteil der Stadtentwicklung zu begreifen und Kulturschaffenden genügend Raum zu bieten“ (HCH 2009: 66). Dies reicht von der Förderung von Kleinkunst-Aktionen und Veranstaltungen bis hin zu dem Versuch, mit der Ausrichtung des internationalen Off-Kunst Festivals „subvisions“ auf einer noch un bebauten Fläche neben der Großbaustelle der Elbphilharmonie die HafenCity sogar als temporäre Plattform für Künstler/innen anzubieten, die sich (nach ihrem eigenen Selbstverständnis) vom Mainstream absetzen, wenn nicht sogar sich ihm entgegenstellen.

Schlussfolgerungen und Übertragbarkeit

Nach einem knappen Jahrzehnt fällt die Zwischenbilanz im Hinblick auf den Stand der Realisierung, die städtebauliche und urbane Qualität sowie auf die Wirkungen auf die Stadtentwicklung überwiegend positiv aus. Nach der Fertigstellung des Überseequartiers, das als Zentrum der HafenCity fungiert, wird der neue Stadtteil funktional wesentlich erweitert sein, über eine erhebliche Zahl an Arbeitsplätzen und eine große Attraktivität verfügen. Trotz kritikwürdiger Details ist die Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität sehr hoch und lassen die vielfältigen Nutzungsstrukturen eine vitale Wei-

terentwicklung erwarten (vgl. Abb. 6). Das positive Beispiel der HafenCity unterstützt die Ansätze der Stadtentwicklung nach innen. Das Projekt hat insbesondere das Interesse am „Sprung über die Elbe“ – das heißt für eine Stadtentwicklung der Hafen- und Industrieflächen im Urstromtal der Elbe – befördert und vergrößert damit die Potenziale für die Stadtentwicklung insgesamt.

Trotz einer insgesamt positiven Zwischenbilanz sind bei dem Stadtentwicklungsprojekt „Geburtsfehler“ zu konstatieren, die gravierende Folgen hatten. Das sehr hohe Niveau der Grundstückspreise hat dazu geführt, dass die Möglichkeiten, vielfältige sozialökonomische und Nutzungsstrukturen zu schaffen, sehr begrenzt sind. Die HafenCity ist bislang ein Stadtteil, der nahezu ausschließlich von Angehörigen der Mittel- und Oberschichten geprägt wird. Allerdings sind deutlich polarisierte Sozialstrukturen zwischen den einzelnen Stadtteilen und Quartieren in Hamburg nichts Ungewöhnliches. Im Rahmen eines in anderen Aspekten derart ambitionierten Stadtentwicklungsprojektes ist die bisher sich abzeichnende deutlich einseitige sozialökonomische Struktur aber zu bemängeln und kann nicht als vorbildlich für eine nachhaltige Stadtentwicklung gelten.

Die HafenCity sollte die Stadt ursprünglich nicht nur nichts kosten, sondern auch noch Überschüsse ermöglichen, aus denen die Hafenerweiterung finanziert werden sollte. Selbstverständlich sollte sich die Entwicklung des Stadtteils selbst finanzieren, und von öffentlichen Investitionen in die Infrastruktur des Stadtteils war nicht die Rede. Demgegenüber belaufen sich die geplanten öffentlichen Zuschüsse zu Einrichtungen im Bereich der HafenCity (Stand vom August 2009) auf insgesamt 774 Mio. €; diese unterteilen sich auf 300 Mio. € für die U-Bahn, 35 Mio. € für das Maritime Museum, 323 Mio. € für die Elbphilharmonie, 70 Mio. € für die HafenCity Universität und 46 Mio. € für das Science Center. Die HafenCity Hamburg GmbH gibt Ausgaben von 1,3 Mrd. € für öffentliche Investitionen an – vermutlich einschließlich der Erschließungskosten –, denen 800 Mio. € an erwarteten Grundstückserlösen gegenüberstehen. Auch im Falle der HafenCity erweist sich die Erwartung als Illusion, dass durch



Abb. 6: Eine mitunter spektakuläre Wasserlage prägt die HafenCity [Quelle: HafenCity Hamburg GmbH]

die Entwicklung von Quartieren relevante Überschüsse zur Finanzierung des Baus von großstädtischen Infrastrukturen wie Konzerthallen, Museen oder Nahverkehrssystemen erwirtschaftet werden können. Wie auch immer die Zahlen am Ende gestaltet bzw. die Kosten zugeordnet werden: Die HafenCity wird für die Stadt Hamburg „ein teures Vergnügen“.

Ob sich die großen öffentlichen Investitionen am Ende „lohnen“, ist schwer abzuschätzen. So haben sich die Erwartungen an die Neuansiedlung von international orientierten Unternehmen innerhalb der HafenCity kaum erfüllt. Sie waren allerdings auch unrealistisch, denn Niederlassungen internationaler Unternehmen beginnen ihre Aktivitäten in der Regel mit kleinen Einheiten, sind risiko-avers und preis-sensibel. Die Entwicklung der HafenCity hat aber zweifellos dazu beigetragen, Hamburg als potenziellen Standort mit einer „Wachstumsstory“ auch international stärker ins Gespräch zu bringen. Stimuliert wurden insbesondere Investitionen in Immobilien. Neben dem Überseequartier in der HafenCity sind auch in der traditionellen City in großem Umfang Bürohäuser an internationale Investoren verkauft worden, wurden modernisiert oder abgerissen und durch neue ersetzt. Die HafenCity hat der traditionellen City private Investitionen also bisher nicht entzogen. Vielmehr wurden im Gegenteil erhebliche Investitionen in den Bestand angestoßen. Das wachsende Angebot von modernen Flächen in guten Lagen wird allerdings verstärkt zu Leerständen älterer Büroflächen führen, insbesondere in ungünstigen Lagen.

Im Hinblick auf die hohen öffentlichen Investitionen in die HafenCity muss berücksichtigt werden, dass keines der oben genannten Projekte im politischen Beschluss 1997 und auch nicht im Masterplan 2000 vorgesehen war. Sie haben die Entwicklung der HafenCity zweifellos befördert, aber haben jeweils eigene fachliche und politische Begründungszusammenhänge, etwa wirtschafts-, verkehrs-, bildungs- oder kulturpolitischer Art, die mit der HafenCity zunächst nichts zu tun haben. Strategische Großprojekte der Stadtentwicklung wie die HafenCity bilden offenbar eine gute Plattform für politische Allianzen. Dies hat inzwischen zu einer Konzentration öffentlicher Investitionen in die HafenCity geführt, die aus Sicht der Gesamtstadt unausgewogen erscheint.

Die HafenCity ist geprägt von der in dieser Größenordnung in Hamburg einmaligen Kombination der Lage direkt an der Innenstadt und der vom Wasser geprägten Topografie. Diese einzigartige und glückliche städtebauliche Situation befindet sich im Kern einer prosperierenden Metropolregion mit relativ günstigen Zukunftsperspektiven. Deshalb sind die Größenordnung, die Entwicklungsdynamik, die Nutzungsstrukturen und die städtebaulichen Qualitäten, die in der HafenCity Hamburg angestrebt oder realisiert werden, sicherlich nicht ohne Weiteres übertragbar auf andere Stadtregionen.

Grundlegende Steuerungsformen dieses Großprojektes können dagegen in angepasster Weise durchaus auf andere Situationen übertragen werden. Wesentlich erscheinen vor allem der Planungsprozess und die Entwicklungsträgerschaft. Im Hinblick auf den Planungsprozess kann nicht oft genug wiederholt werden, dass sich die Gemeinde bereits vor konkreten städtebaulichen Überlegungen in der Öffentlichkeit den Zugriff auf die Grundstücke sichern muss. Es müssen im Hinblick auf die Nutzungen tragfähige, grobe Zielvorstellungen und klare Entscheidungskriterien vorgegeben werden. Ebenso muss die übergeordnete Infrastruktur definiert und extern finanziert werden. Die Detaillierung der Struktur und die städtebaulich-gestalterische Planung sollten nur schrittweise erfolgen und insbesondere die jeweiligen Marktverhältnisse berücksichtigen. Als Träger der Entwicklung sind leistungsfähige und eigenständig handlungsfähige privatrechtliche Gesellschaften im öffentlichen Besitz besonders geeignet. Sie sind dem Gemeinwohl verpflichtet und dabei auf wirtschaftliche Machbarkeit und Effizienz ausgerichtet, das heißt in ihnen ist Public Private Partnership in gewisser Weise inkorporiert. Voraussetzung ist nicht nur technische, planerische und politische, sondern auch profunde immobilienwirtschaftliche Kompetenz, und dass die Entwicklungsgesellschaft (z. B. als Treuhänder für die öffentlichen Liegenschaften) wirtschaftlich flexibel agieren kann.

Anmerkung

1 *Im Rahmen eines Forschungsprojektes, das die HafenCity Universität zurzeit gemeinsam mit der GEWOS GmbH im Auftrag des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) durchführt, werden die Auswirkungen von „Imagefördernden Stadtteilen“ untersucht – unter anderem am Beispiel der HafenCity Hamburg (vgl. BBSR 2009). Für Anregungen zu diesem Aufsatz danke ich dem HCU-Projektteam dieses Projektes: Henrik Dröge, Stefan Kreutz, Prof. Dr. Dirk Schubert und Patrick Stotz.*

Literatur

- BBSR [Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung]: *Projekt-darstellung „Imagefördernde Stadtteile“*. Bonn 2009 [www.bbsr.bund.de]
- Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: *Hamburgs Standort- und Hafententwicklung im 21. Jahrhundert*. Drucksache 15/7460. Hamburg 1997
- Dziomba, M.: *Städtebauliche Großprojekte der urbanen Renaissance. Die Phase der Grundstücksverkäufe und ihr Einfluss auf den Projekterfolg*. Berlin 2009
- HafenCity Hamburg GmbH (Hg.): *Vom Werden einer Stadt*, 2. Auflage. Hamburg 2009
- HafenCity Hamburg GmbH: *Soziale Prozesse in der HafenCity – ein zusammenfassender Zwischenbericht*. [Bearbeitung: I. Breckner et al.]. Hamburg 2009 (unveröffentlicht)
- HafenCityNews: *Mieten und Kaufen in der HafenCity*, Artikel vom 23.11.2008 [www.hafencitynews.de]

Prof. Dr.-Ing. Thomas Krüger, Dipl.-Ing. Städtebau/Stadtplanung, Bauassessor; Professur „Projektentwicklung“ im Department Stadtplanung der HafenCity Universität Hamburg [www.hcu-hamburg.de/pm]. ■