

INTERNATIONALE BAUAUSSTELLUNG HAMBURG

Denkmalwelt Harburger Binnenhafen



IBA_HAMBURG

Entwürfe für die Zukunft der Metropole



Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Kultur, Sport und Medien
Denkmalschutzamt

Denkmalwelt Harburger Binnenhafen



6 **Grußwort und Vorworte**

10 **Kapitel 1: Archäologie und Baugeschichte**
Schlossinsel und Harburger Schloßstraße
archäologisch gesehen
Elke Först

16 Der Harburger Binnenhafen aus stadthistorischer Sicht
Sibylle Küttner

22 **Kapitel 2: Das Denkmal**
Eine Reise durch ein Schichtendenkmal -
der Denkmalwert des Harburger Binnenhafens
Katrin Meyer

30 **Kapitel 3:**
Planungsgeschichte und Planungsperspektiven
Planungsprozess Harburger Binnenhafen
Geerd Fischer

34 Planungsperspektiven
Jörg Heinrich Penner

38 **Kapitel 4: Die Projekte**
Übersicht, Einführung

40 **4. 1. Einzigartige Schönheiten**
Wohn- und Kontorhaus, Kanalplatz 6
Birgit Caumanns

44 Wohn- und Kontorhaus, Harburger Schloßstraße 43
Wolfgang Betz

48 Wohnhaus, Karnapp 5
Geerd Fischer

52 **4. 2. Industriedenkmäler.**
Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit
Ehemaliges Lokomotiv- und Waggonausbesserungswerk
Harburg, Schlachthofstraße 1-3
Denkmalschutzamt, Stefan Weiß, Cornelius Liedtke

56 Kaispeicher, Veritaskai 1-3
Manfred Vogler

60 Fleethaus, Schellerdamm 2
Heiner Limbrock, Bettina Husemann, Kurt Groenewold

64 New-York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie AG,
Nartenstraße 12
Susanne Schöß / Denkmalschutzamt

68 **4. 3. Kunst und Kreativität als Standortverbesserung**
Phoenix-Werke, Wilstorfer / Hannoversche Straße
Volker Plagemann, Harald Falckenberg

74 **4. 4. Perspektiven**
Silo, Bauhofstraße 10
Jürgen Hansen, Burkhard Springstube,
Dietmar Wintschnig

78 Ehemalige Spirituosen- und Likörfabrik Hilke,
Karnapp 15-16
Ingrid Spengler, Manfred Wiescholek

82 Ehemaliger Kaufhausspeicher, Blohmstraße 22

84 **4. 5. Die IBA im historischen Umfeld**
Ein Gespräch
Uli Hellweg und Gabriele Bohnsack-Häfner

88 Harburger Binnenhafen - Reif für Investitionen
Karen Pein

90 **4. 6. Harburg - ein Ort des Dialoges zwischen
Historischem und Neuem, Verlust und Gewinn**
Ein Dialog
Gabriele Bohnsack-Häfner und Luis Moreno-Fernandez

94 Portraits

96 Autorinnen, Autoren und Beteiligte

96 Literatur

97 Bildnachweis und weitere Nachweise

97 Dank

97 Impressum



Grußwort

Der Harburger Binnenhafen ist eine Entdeckung wert: Ein geschichtsträchtiger, vitaler Ort mit zahlreichen Denkmälern, mit interessanten, innovativen Denkmalprojekten, für die sich bemerkenswert viele Menschen einsetzen und darüber spannende Geschichten erzählen können.

Seit 30 Jahren engagiert sich auch das Denkmalschutzamt im Harburger Binnenhafen. Es gehört einem stetig gewachsenen Netzwerk von Akteuren an, das aus den zuständigen Behörden, dem Helms-Museum, Bauherren, Projektentwicklern, Architekten, Anwohnern und Gewerbetreibenden besteht. Jüngster, hochwillkommener Knoten im Netz ist seit 2007 die Internationale Bauausstellung Hamburg, deren Projektgebiet bis in den Harburger Binnenhafen reicht. Dank der kontinuierlichen und konstruktiven Zusammenarbeit mit den Partnern konnte die Denkmalpflege an vielen Stellen erfolgreich sein. Für das große Engagement und den Enthusiasmus möchte ich mich bei allen Beteiligten herzlich bedanken.

Eine Reihe von Protagonisten dieses Netzwerkes hat an dem vorliegenden Buch mitgewirkt. Entstanden ist dabei ein unkonventionelles Denkmalsbuch, das fachliche und persönliche Beiträge umfasst - ein Buch über Denkmäler und Menschen. Mein Dank gilt der Initiatorin dieses Projektes, Gabriele Bohnsack-Häfner, stellvertretende Leiterin des Hamburger Denkmalschutzamtes, und der IBA Hamburg für die großzügige finanzielle Unterstützung sowie allen, die zum Gelingen des Buches beigetragen haben. Ich wünsche seinen Leserinnen und Lesern neue Einsichten und Neugier auf eine der ungewöhnlichsten Gegenden Hamburgs.

Prof. Dr. Karin v. Welck
Senatorin für Kultur, Sport und Medien
der Freien und Hansestadt Hamburg



Vorwort Internationale Bauausstellung

Liebe Leserinnen und Leser, ein spannendes Konglomerat aus Historischem und Modernem, aus Hafenedylle und Urbanität kann schon heute im Harburger Binnenhafen entdeckt werden. Mit seiner besonderen Mischung aus geschichtlichen Artefakten, wie dem Harburger Schloss auf der Schlossinsel oder den historischen Dockhafenanlagen, und dem in jüngerer Vergangenheit entstandenen High-Tech-Cluster stellt sich der Standort erneut als Keimzelle für eine Identität stiftende Entwicklung Harburgs dar.

Neben seinen Trittsteinen Veddel und Wilhelmsburg findet der „Sprung über die Elbe“ sein Ziel im Binnenhafen im Harburger Norden. Hier wird die Internationale Bauausstellung Hamburg Motor sein, diesen geschichtsträchtigen Ort in eine Zukunft zu führen, die auf visionäre Weise seine Bedeutung würdigt und neues Leben und Arbeiten ermöglicht. Dabei wird an die erfolgreiche Entwicklung des Channel Hamburg angeknüpft und ein bislang als innerer Stadtrand, als sogenannte Metrozone, wahrgenommenes Quartier zu einem attraktiven Ort für eine Mischung aus Wohnen, Arbeiten und Freizeit verwandelt. Auch wenn wir Visionen verfolgen und für eine erfolgreiche Zukunft des Standortes planen, ist uns bewusst, dass gerade die historischen Strukturen und Bauten ein prägendes Merkmal des Binnenhafens darstellen. Sie machen ihn zum Unikat.

Daher ergreift die IBA Hamburg die Chance, eine sensible, geschichtsbewusste Hafenkonzersion auf den Weg zu bringen und so zu einer Steigerung der Attraktivität des Standortes, auch im wirtschaftlichen Sinne, beizutragen und den Charme des Binnenhafens zu bewahren. Unser Ziel ist, ein Beispiel für eine ehrgeizige, qualitätvolle und kreative Stadtentwicklung zu liefern, die der Geschichte des Ortes, unserem kulturellen Erbe und der Nachhaltigkeit angemessen und verpflichtet ist. Schon jetzt zeichnet sich der Harburger Binnenhafen durch eine große Vitalität und Vielfalt aus. Innovative und qualitätvolle Projekte wurden und werden realisiert, die durchaus über Hamburg hinaus beispielgebend sein können. Sie verbinden sich mit dem historischem Ambiente und dem Charme der Industriebauten aus der Gründerzeit und werden in dieser Broschüre vorgestellt. Zu Wort kommen hier die Urheber und Akteure, deren Engagement und Ausdauer die Projekte überhaupt erst ermöglicht haben. Am Ende dieses Buches finden Sie sie vor ihren Lieblingsobjekten porträtiert. Ihnen und allen Beteiligten, die am Zustandekommen dieses Buches mitgewirkt haben, möchte ich an dieser Stelle herzlich danken. Eine anregende Lektüre dieses Denkmalsbuches, das Rückblicke, Zwischenbilanzen und Perspektiven umfasst, wünscht Ihnen Ihr

Uli Hellweg
Geschäftsführer der IBA Hamburg GmbH



Blick auf die Schlossinsel, um 1910



Vorwort Denkmalschutzamt

Der Harburger Binnenhafen durchläuft seit langem einen tiefgreifenden Strukturwandel, eine vor allem in den letzten Jahren beschleunigte Entwicklung von eher stadtfernen schiffahrtsbezogenen und industriellen Nutzungen hin zu einem Standort des Dienstleistungsgewerbes, der Bildung und der Kultur. So verwandelt sich das Gebiet zum dritten Mal in seiner Geschichte grundlegend. Der Gründungsort der Stadt Harburg, deren frühe Siedlung sich südwärts entlang der Harburger Schloßstraße entwickelte, nutzte die Lage am Fluss und entwickelte sich nach einer Zeit als Residenz und Festung zunächst zum Hafen- und Handelsplatz; nunmehr ziehen städtische Funktionen ein, die es bis dahin in dieser Form hier nicht gab. Zurückgehend auf die Gründung der „Horeburg“ im 12. Jahrhundert und in seiner Topografie zurückzuführen auf den Bau der Zitadelle um die Mitte des 17. Jahrhunderts birgt der Binnenhafen Denkmalschichten aus über achthundert Jahren. In ungewöhnlicher Dichte präsentiert sich hier ein weit gefächerter Denkmalbestand, an dem der Wandel von der mittelalterlichen Befestigung über die herzogliche Residenz zum Hafen im 16. und 17. Jahrhundert und zum seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts aufblühenden Industriestandort anschaulich wird. Kein anderes Gebiet in Hamburg vereint auf so engem Raum traditionelle Straßenzüge mit ihrer Bebauung vom 17. bis zum 20. Jahrhundert mit teils noch angestammten Nutzungen und gleichzeitig amphibische und industrielle Strukturen aus der Blütezeit des Schiffbaus und des Seehandels, traditionell geprägt von Werftanlagen, Getreidesilos und Ölmühlen. Das Spektrum der Denkmäler umfasst archäologische Schichten, Strukturen der historischen Topografie und des Städtebaus sowie Baudenkmäler, die der Instandsetzung harren oder bereits in die Obhut der Denkmalpflege genommen wurden - von traditionellen Fachwerkbauten bis hin zu innovativ anverwandelten Zeugen der Industriegeschichte.

Mehr als in der Hafencity auf dem nördlichen Elbufer bestimmen im Harburger Binnenhafen die historischen Strukturen und Bauten das Entwicklungspotential. Bei der Steuerung des wirtschaftlichen Strukturwandels und seiner Folgen entschieden sich die Planer und Investoren nicht für die radikale Baufeldfreimachung des Gebietes zugunsten ausschließlichen Neubaus, sondern für die Anverwandlung nutzbarer, auch ästhetisch reizvoller Strukturen für neue Zwecke. Für diesen Weg hat die Denkmalpflege schon vor fast zwanzig Jahren mit einem Erhaltenskonzept geworben und auf den reichen Bestand an historischen Bauten und technischen Denkmälern aufmerksam gemacht. Sie hat sich zugleich beharrlich in die Planungsprozesse eingeschaltet und den Kontakt zu den Bauherren, Projektentwicklern und Architekten gesucht, um für die nachhaltige Überlieferung des Kulturerbes in diesem einzigartigen Konversionsprojekt zu werben. Die

Internationale Bauausstellung gibt dieser Strategie neuen Schwung und Perspektive.

Die vorliegende Veröffentlichung beleuchtet die Geschichte, die historisch-topografischen Zusammenhänge und den bereits vollzogenen oder noch geplanten Umgang mit dem hier erhaltenen kulturellen Erbe. Sie beschränkt sich nicht auf fachwissenschaftliche Beiträge aus den Bereichen der Archäologie und Stadtgeschichte, der Denkmalkunde und der Denkmalpflege, sondern bietet Raum für Betrachtungen auch aus Sicht der unmittelbaren Akteure: Eigentümer, Entwickler und Architekten. Sie ist damit Plattform der Gebiets- und Eigenwerbung wie auch der Denkmalpflege. Der Erfolg der bereits durchgeführten Projekte, der instandgesetzten und neu genutzten Baudenkmäler spricht für sich. Und er verspricht dem Harburger Binnenhafen eine Zukunft von ganz eigener Identität: eine sichtbar auf ihre Geschichte gegründete, außergewöhnliche Adresse von herbem Charme.

Frank Pieter Hesse

Leiter des Denkmalschutzamtes
der Freien und Hansestadt Hamburg



Vorwort Bezirksamt Harburg

Der Trend zurück zum Wasser ist in allen größeren europäischen Städten ungebrochen, doch für Harburg bedeutet die Entwicklung des Harburger Binnenhafens nicht nur die städtebauliche Entwicklung zurück ans Wasser, sondern auch die Rückbesinnung auf seine historischen Wurzeln.

Es freut mich, dass der Harburger Binnenhafen seit langem einen Schwerpunkt in der Arbeit des Denkmalschutzamtes bildet. Die vorliegende Veröffentlichung, die in Zusammenarbeit mit der IBA Hamburg GmbH entstanden ist, lenkt in geeigneter und abwechslungsreicher Art und Weise die Aufmerksamkeit auf diesen besonderen Teil Harburgs.

Der Harburger Binnenhafen zeichnet sich durch eine sehr eindrückliche Mischung aus Altem und Neuem aus: Betagte Segelschiffe und denkmalgeschützte Gebäude mit geschichtsträchtigen Klinkerfassaden liegen direkt neben modernen Bürogebäuden aus Stahl und Glas, den neuen Wahrzeichen Harburgs, die weit über die Grenzen der Stadt hinaus Aufsehen erregt haben: Silo Schellerdamm, Channel Tower und Kaispeicher.

Das maritime Flair verbunden mit moderner Architektur sowie die Erhaltung und behutsame Erneuerung von historischen Gebäuden und Anlagen geben dem Harburger Binnenhafen seine besondere Ausstrahlung. Dazu hauchen viele neue Unternehmen, vor allem aus den Bereichen der Wissenschaft, Forschung, High-Tech, Logistik, Gastronomie sowie der Kreativwirtschaft, dem Harburger Binnenhafen und seinen Denkmälern wieder Leben ein.

Diese Entwicklung wird das Bezirksamt weiter positiv befördern. Mit der Entlassung aus dem Hafengebiet wird auf der Harburger Schlossinsel ein ganz neues Quartier mit einer gesunden Mischung aus Wohnen und Arbeiten entstehen. Hierbei wird sich der Bezirk auch tatkräftig für den behutsamen Erhalt des Denkmalbestandes, insbesondere auf den öffentlichen Flächen engagieren.

Den bewährten Weg der engen Zusammenarbeit, den wir bei der denkmalgerechten Instandsetzung des Kanalplatzes eingeschlagen haben, möchten wir mit dem Denkmalschutzamt auch in Zukunft gern fortsetzen.

Torsten Meinberg

Bezirksamtsleiter Harburg

Schlossinsel und Harburger Schloßstraße archäologisch gesehen

Burg, Schloss, Zitadelle

Die Geschichte Harburgs beginnt mit der Horeburg, die nach Scherbenfunden in der Zeit um 1000 in der sumpfigen, von zahlreichen Wasserläufen durchzogenen Elbeniederung auf einer Talsandinsel gegründet wurde. Ihre Lage im unzugänglichen Sumpfgebiet macht ihre Funktion als Grenzfestung zwischen der Grafschaft Stade und dem Herrschaftsbereich der Billungerherzöge deutlich. In einer zwischen 1133 und 1137 verfassten Urkunde wird sie erstmals erwähnt. Vermutlich diente sie den Stader Grafen in dieser Zeit auch als Stützpunkt für die geplante Kolonisation der südlichen Marschen. Um 1300 war Harburg Mittelpunkt und Markt der zur Vogtei gehörigen Marschkolonien von Neuland bis Moorburg. In den Kämpfen von 1144 bis 1257 zwischen den Erzbischöfen von Bremen und den Welfenherzögen um die Grafschaft Stade wurde sie mehrfach erobert, zerstört und wiederaufgebaut. Danach war sie im Besitz der Welfenherzöge. Über das frühe Aussehen der Horeburg liegen einige wenige Beobachtungen vor. Diese lassen auf eine kreisförmige, von einem Wassergraben umgebene, mit Palisaden befestigte Turmhügelburg (=Motte) schließen (Abb. 1). Die Zuwegung zur Burg durch das morastige, dem Höhenzug der Harburger Berge vorgelagerte Niedermoor erfolgte über einen künstlich aufgeschütteten, mit Bohlen bzw. Knüppeln belegten Damm, über den heute die Harburger Schloßstraße verläuft. Über das Aussehen des ersten Turmgebäudes kann derzeit aufgrund fehlender archäologischer Aufschlüsse nur spekuliert werden. Es ist davon auszugehen, dass der erste Turm im Aufgehenden in reiner Holzbauweise errichtet wurde. Die erste Nachricht über einen Steinbau ist für das Jahr 1396 bezeugt. In dieses Jahr fällt die Zerstörung eines Stenwerks durch die Hamburger, die es 1398 wiederaufbauten. Eine Vorstellung vom Aussehen des aus Ziegeln gemauerten Turms vermitteln der 1377 von den Hamburgern nach einem Brand erneuerte, später als Leuchtturm genutzte Wehrturm von Neuwerk (Abb. 2) und das Schloss Ritzbüttel in Cuxhaven, das zwischen 1394 und 1400 von den Hamburgern ausgebaut wurde (Abb. 3). Beide Bauten spiegeln das gleiche Bauprinzip wider. Sie sind mehrgeschossig und besitzen einen quadratischen bzw. rechteckigen Grundriss mit massiven, sich nach oben verjüngenden Ziegelmauern auf Feldsteinfundamenten, die ihrerseits auf Holzpfahlkonstruktionen gegründet sind. Ihr besonderer Wehrturmcharakter wird darüber hinaus durch ein umlaufendes Doppelgrabensystem angezeigt und im Fall von Neuwerk durch die Lage des Einganges im dritten Obergeschoss in 8 m Höhe. Anstelle des heutigen überdachten Treppenaufganges konnte so in früheren Zeiten bei Gefahr die Leiter hochgezogen werden.

Die Ergebnisse archäologischer Aufschlüsse im Fundamentbereich des Gebäudes Bauhofstraße 8 lassen in der Zusammenschau mit bauarchäologischen Untersuchungen im kreuzgratgewölbten Südostkeller den Schluss zu, dass Teile des Baukörpers von 1398 im heute als Mietshaus genutzten Gebäude erhalten sind. In der ältesten Stadtansicht Harburgs von Daniel Freese aus dem Jahr 1577 ist die Schlossinsel und das Gebäude Bauhofstraße 8 in seiner damaligen Gestalt wiedergegeben. Erkennbar ist die erhöhte Lage der nun von zwei Wassergräben umgebenen Schlossanlage, die vom turmartig gestalteten, zinnenbewehrten Kernbau dominiert wird (Abb. 4).

Schriftliche Nachrichten über den Baubestand der Burg und des späteren Schlosses setzen 1231 ein. In diesem Jahr nahm der Bremer Erzbischof Gerhard eine Schenkung in der Burgkapelle der Horeburg vor. Im 15. Jahrhundert werden u. a. erstmals ein weiteres kleines Stenwerk, ein Back- und Brauhaus, Tor- und Zollhäuser erwähnt. 1473 kam es zum Bau einer steinernen Burgmauer auf der Hauptburg. Als die Horeburg 1527 zum Residenzort einer welfischen Nebenlinie bestimmt wurde, begann unter Herzog Otto I. von Braunschweig-Lüneburg (1495-1549) der Ausbau zum Renaissanceschloss. So erhielt u. a. der Kernbau, das so genannte hohe Haus, als Anbau einen achteckigen Treppenturm, und der Graben um die Hauptburg wurde vertieft. An die Stelle der steinernen Burgmauer trat ein hoch aufgeworfener Erdwall, der auf der Innenseite von einer Ziegelmauer gestützt wurde. Gleichzeitig wurden das Tor- und Zollhaus auf der Hauptburg neu errichtet, zu deren Schutz ein runder steinerner Zwinger angelegt wurde. Im Jahr 1577 wurde mit dem Bau des rechtwinklig an das hohe Haus anschließenden langen Flügels begonnen, in dem sich die Schlosskapelle mit der darunterliegenden Gruft der Harburger Herzöge befand. Des Weiteren kam es zum Neubau des Torhauses und zur Errichtung eines Kornhauses. Nach dem Bau des Ostflügels, dem so genannten neuen Haus in den Jahren 1620/1621, stellte sich das Schloss als dreiflügelige Anlage dar. Mit dem Tod des letzten Harburger Herzogs Wilhelm (1564-1642), der kinderlos geblieben war, starb die welfische Nebenlinie aus, was erhebliche Folgen für die weitere Entwicklung der Schlossinsel und der Stadt nach sich zog. Auf Beschluss der regierenden Hauptlinie in Celle wurde die Schlossinsel in der Endphase des Dreißigjährigen Krieges zur fünfeckigen Zitadelle mit vorspringenden Bastionen nach niederländischer Manier ausgebaut, wobei das Nordende der Harburger Schloßstraße mit der auf einer Kirchwurt gelegenen Marienkirche, dem Kaufhaus samt Waage und Kran sowie 50 Bürgerhäusern dem Festungsbau zum Opfer fiel (Abb. 5). 1688 kam es zum Abbruch des neuen Hauses, das durch das

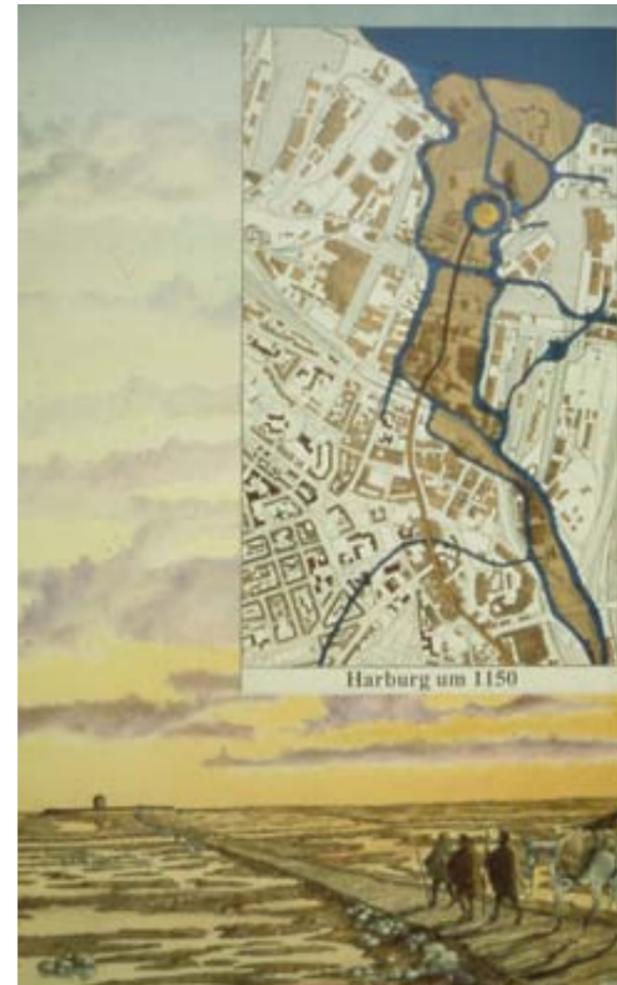


Abb. 1 Die topografische Situation der Horeburg um 1150. Im Hintergrund ist der von einer Palisade geschützte Turmbau zu sehen, im Vordergrund die Zuwegung zur Burg mittels eines Knüppel- bzw. Bohlendammes.

so genannte Ablagerhaus ersetzt wurde. Das Ablagerhaus wurde 1972 zusammen mit der in Fachwerkbauweise errichteten Zehntscheune abgerissen. Der lange Flügel mit der Gruft der Harburger Herzöge, die als solche nie genutzt wurde, war bereits 1813 durch Unachtsamkeit der französischen Besatzung vollständig niedergebrannt.

Die Entwicklung der Horeburg über das Schloss zur Zitadelle macht deutlich, dass mit einer komplexen archäologischen Befundsituation vor Ort zu rechnen ist. Dies belegen auch die wenigen bisher durchgeführten Sondagen und baubegleitenden Untersuchungen im Zuge einer Gasleitungstrasse und von Siedlungsmaßnahmen im Schlosskernbereich (Abb. 6).

So konnte im Sondageprofil an der Ostseite des Ablagerhauses ein Graben angeschnitten werden, der vermutlich zur ersten Bauphase gehört. In Höhe des Grabenansatzes wurden zudem verkohlte Eichenbohlen und eine weitere, unter den Bohlen liegende Holzkohleschicht erfasst, die als Überreste einer Palisadenbefestigung zu deuten sind. Weiterhin konnte beobachtet werden, dass die Ostwand des Ablagerhauses auf den Resten eines Vorgängerbaues gegründet wurde. Beim

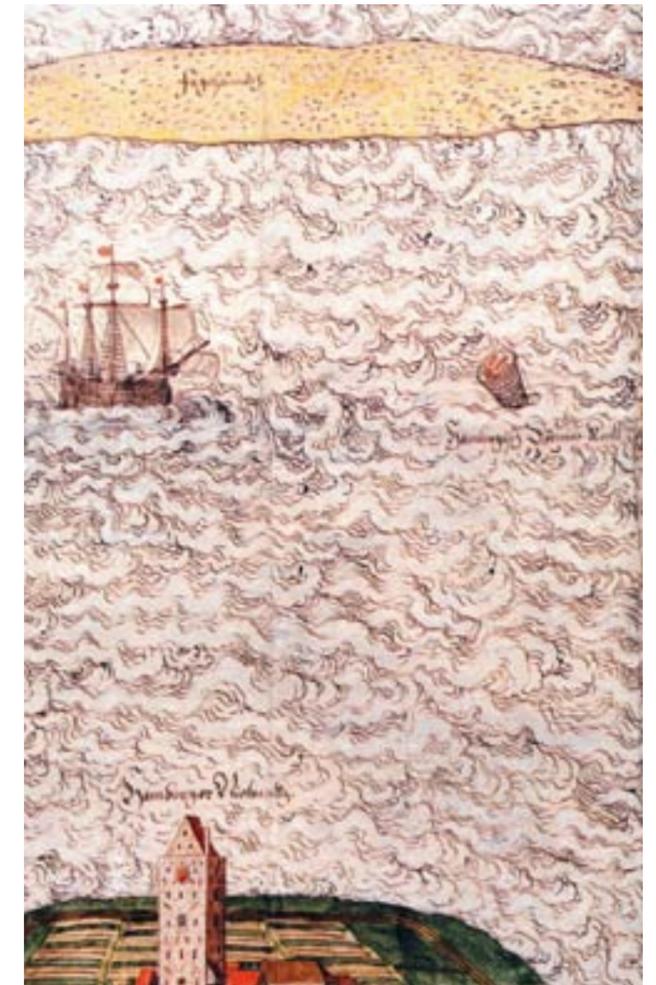


Abb. 2 Der Turm von Neuwerk, dargestellt auf der Elbkarte von Melchior Lorich, 1568.

Verlegen der Gasleitung in der Bauhofstraße wurde 1964 zudem die 1473 erbaute Burgmauer der Hauptburg in Form eines 3 m breiten, zweischaligen Ziegelfundamentes angeschnitten, dessen Front mit Feldsteinen verblendet war. Bei der Erstellung von zwei Bohrprofilen konnte 1975 zwischen dem Gebäude Bauhofstraße 8 und dem 1975 abgerissenen Ablagerhaus in 3 m Tiefe auf einer Länge von 10 m eine Mörtelschicht beobachtet werden, die auf den Standort eines mittelalterlichen Steinbaus im Zentrum der Anlage hinweist. Innerhalb des Gebäudes Bauhofstraße 8 wurden 1981 im südöstlichen und südwestlichen Keller Aufgrabungen vorgenommen, die zur Aufdeckung eines älteren Ziegelfußbodens und Feldsteinfundamentes führten. Während des vorerst letzten dokumentierten Aufschlusses infolge der 1993 begonnenen Siedlungsarbeiten in der Bauhofstraße wurde das auf einem Balkenrost sitzende Feldsteinfundament eines Torhauses aus dem 16. Jahrhundert angeschnitten; fernerhin im Ostabschnitt der Rest eines aus Kleiplaggen aufgeworfenen Walles sowie eingebettet in eine Rollsteinpackung ein Balkenrost, von dem dendrochronologische Untersuchungen Fälldaten im Winterhalbjahr 1256/57 ergaben. Die beiden letztgenannten Baubefunde lassen sich derzeit noch nicht näher in die bekannte Baugeschichte einbinden.



Abb. 3 Das Schloss Ritzebüttel, dargestellt auf der Elbkarte von Melchior Lorich, 1568.

Alle bisher dokumentierten Aufschlüsse belegen den außergewöhnlich guten Erhaltungszustand und die Komplexität der vorhandenen archäologischen Baubefunde, die sich aus der Erhöhung des Wohnniveaus seit dem Mittelalter um durchschnittlich 4 m ergeben. In diesem Kulturschichtenpaket liegen die Überreste der verschiedenen Bauhorizonte im Wechsel mit Abbruch-, Aufschüttungs-, Brand- und Laufhorizonten. Die gute Konservierung der hölzernen Baubefunde mit der sich daraus ergebenden Möglichkeit der Dendrodatierung erklärt sich durch den teilweise sumpfigen Baugrund und durch die Aufträge klei- und misthaltiger Schichten.

Insgesamt zeichnet sich ein eng verschachteltes Gefüge von Baubefunden unterschiedlicher Zeitstellung, bestehend aus massiven Ziegelmauern mit Feldsteinfundamenten und Pfahlgründungen, ab, das letztendlich die bauliche Entwicklung von der mittelalterlichen Turmhügelburg über die renaissancezeitliche, dreiflügelige Schlossanlage zur militärisch ausgebauten Zitadelle um die Mitte des 17. Jahrhunderts widerspiegelt. Dies hat dazu geführt, dass der Schlosskernbereich im Jahr 2000 rechtskräftig als Bodendenkmal in die Denkmalliste eingetragen wurde. Sämtliche Bauvorhaben bedürfen daher der denkmalrechtlichen Genehmigung, die unter Auflagen - hier Durchführung von archäologischen Ausgrabungen im Vorfeld der Baumaßnahmen nach dem so genannten Verursacherprinzip - erteilt werden kann.

Die Harburger Schloßstraße - von der Dammsiedlung zur Stadt

Beiderseits des auf die Horeburg zuführenden Damms im Verlauf der Harburger Schloßstraße entstand die Stadt Harburg, die sich in der ältesten Stadtansicht von 1577 als Einstraßensiedlung zu erkennen gibt (Abb. 4). Ebenso unbekannt wie das Gründungsdatum der Burg ist das Datum der Siedlungsgründung. Die schriftliche Ersterwähnung der topografischen Siedlungslage am Damm fällt in das Jahr 1307. Das gleiche gilt für die eigens auf einer Kirchwurt am Nordende der



Abb. 4 Darstellung der Harburger Schlossinsel und der Stadt Harburg auf der Elbkarte von Daniel Freese aus dem Jahr 1577.

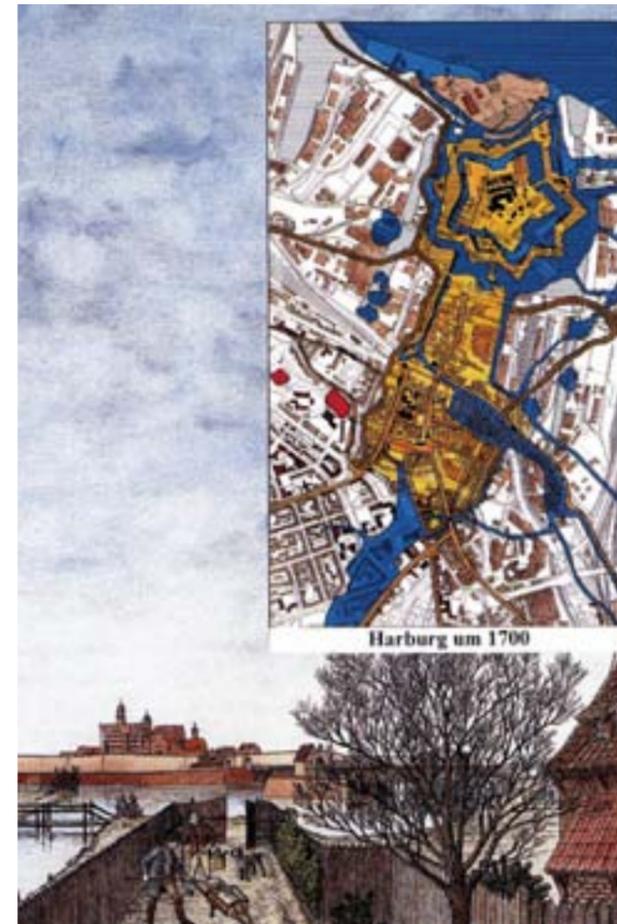


Abb. 5 Harburg um 1700. An die Stelle der Schlossinsel tritt die sternförmige Zitadelle.

Dammsiedlung errichtete Marienkirche. Die Stadtrechte nach dem Vorbild Lüneburgs wurden ihr 1297 durch den Landesherrn Herzog Otto den Strengen von Braunschweig-Lüneburg verliehen. Einschneidende Ereignisse in der Stadtgeschichte waren drei Stadtbrände, denen die Stadt 1396 und 1536 vollständig und 1564 der Südtteil bis zum Rathausfleet zum Opfer fiel. Ihre Blütezeit, einhergehend mit einer Stadterweiterung nach Süden im Verlauf des heutigen Schloßmühlendamms, erlebte sie in der Regierungszeit der Harburger Herzöge von 1527 bis 1642. Der Ausbau zur Zitadelle ab 1650 führte zu tiefen Einschnitten in die gewachsene Stadtstruktur, in deren Folge das Nordende der Stadt dem Festungsbau weichen musste. Der alte Brückenschlag zur Schlossinsel, der nach Norden in Verlängerung der Harburger Schloßstraße über den Kanalplatz verlief, wurde nach Osten in die Flucht der Häuser Kanalplatz 6 und 8 verlegt. Die um 1850 einsetzende Industrialisierung brachte weitere Veränderungen, die den Kernbereich der Dammsiedlung an der Harburger Schloßstraße jedoch weitgehend unberührt ließen (Abb. 7). Mit der Eröffnung der Eisenbahnlinie von Harburg nach Hamburg im Jahr 1872 setzte der schleichende Niedergang der Harburger Schloßstraße als Wohn- und Geschäftsstraße ein. Das Schließen der Bahnübergänge 1981 führte schließlich dazu, dass der direkte Zugang über den Schloßmühlendamm nicht mehr möglich war. Der mittelalterliche Stadtkern, einst Zentrum der Stadt, fiel in einen Dornröschenschlaf und geriet vollends in Vergessenheit.

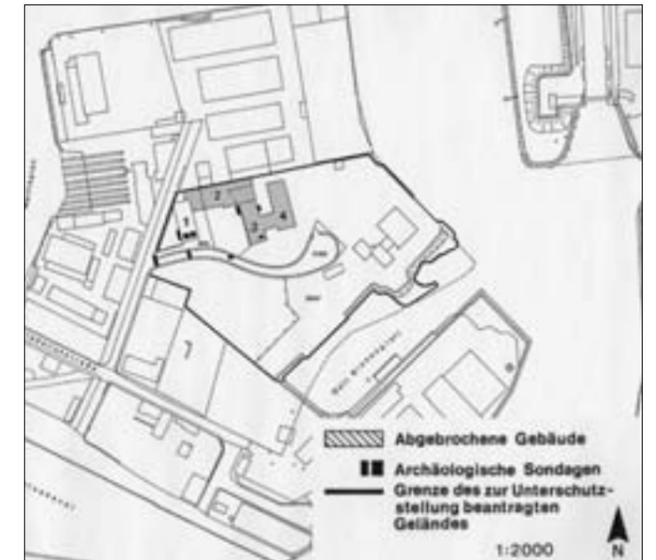


Abb. 6 Schlosskernbereich: 1 Mietshaus Bauhofstraße 8, 2 Langer Flügel, 3 Ablagerhaus, 4 Zehntscheune. Die Standorte der Sondagen sind schwarz markiert.

Über die frühe Stadtgenese und ihre Ausbauphasen liegen durch die von 1992 bis 2001 durchgeführten archäologischen Ausgrabungen neue Ergebnisse vor (Abb. 9). Danach hatte sich die Dammsiedlung bereits im 13. Jahrhundert bis zum Südende der Harburger Schloßstraße ausgedehnt. Der Aufbau der Dammsiedlung ist anhand der dokumentierten Grabungsprofile gut ablesbar (Abb. 8). Die Bebauung im Niedermoor vollzog sich beiderseits des Damms auf perlenförmig aneinander gereihten Wurtten, d. h. vor Baubeginn wurde das Baugelände mit verschiedenartigem Bodenmaterial bis zu einer Mächtigkeit von 0,70 m aufgehöhht. Bis in das 16. Jahrhundert hinein bestimmte der verdichtete Baugrund über den Wurtkernen die Lage und Größe der Häuser. Im 14. und 15. Jahrhundert verschiedentlich unternommene Versuche, die Häuser über die Wurtkerne hinaus zu erweitern, mussten infolge von Absackungserscheinungen aufgegeben werden. Nun lässt sich nachweisen, dass Damm und Wurtten erst im 14. Jahrhundert zu einem Gebilde zusammenwuchsen. Darüber hinaus deutet sich durch die unterschiedliche Ausrichtung der straßenseitigen Hausfronten eine Änderung des Dammverlaufs im 14. - 16. Jahrhundert an. In drei Fällen sind zudem Knüppelwege auf Parzellen nachgewiesen, die den Zugang mit Pferdewagen in die Hinterhöfe ermöglichten.

Das überaus reiche archäologische Fundmaterial eröffnet verschiedene Aspekte zur Sozialtopografie, zu den wirtschaftlichen Grundlagen und zum Handel. Darüber hinaus sind in den Fundmaterialien des 13. und 14. Jahrhunderts häufig Waffen, Rüstungsteile und Reitersporen fassbar, die als Zeugnisse der Kampfhandlungen um die Horeburg in den Boden gelangten. Es zeichnet sich ab, dass sich im Schutz der Horeburg Handwerker und Gewerbetreibende ansiedelten, die auch die Versorgung der Burg und ihrer Burgmannenbesatzung sicherstellten. Im Zuge der weiteren Entwicklung agierte die Dammsiedlung als südlicher Brückenkopf an der Elbe, vom dem aus Waren und Personen nach Hamburg umgeschlagen bzw. übersetzt wurden.



Abb. 7 Blick nach Norden in die Harburger Schloßstraße. Oben links ist das 1743 neu erbaute, 1944 durch Bomben zerstörte Harburger Rathaus mit dem Glockenturm zu sehen. Aufnahme um 1890

Zusammenfassung

Die Bodendenkmale Schlossinsel und Harburger Schloßstraße bilden eine untrennbare Einheit und sind als primäres Quellenarchiv für die Harburger Stadtgeschichte von sehr hoher Bedeutung. Dies gilt vor allem für die Zeit vor 1600, für die archivalische Quellen nur sehr begrenzt zur Verfügung stehen. Der durch die topografische Lage im Niederungsmoor bedingte Charakter der Dammsiedlung, der bis heute im Stadtbild ablesbar ist, gehört zu den markanten Sonderfällen an stadthistorischen Entwicklungen in der Freien und Hansestadt Hamburg. Die außerordentlich gute Erhaltung der Bodendenkmale, wie sie in allen dokumentierten Aufschlüssen, Sondagen und Ausgrabungen zu belegen ist, hat schon 1992 dazu geführt, sie als Archäologische Vorbehaltsflächen zu kennzeichnen. Ausgehend von den Ergebnissen der 1992 einsetzenden, planmäßig durchgeführten Ausgrabungen, einschließlich der 1992/93 durch Sielbaumaßnahmen gewonnenen Ergebnisse und dem Aufstellen der Bebauungspläne für die Schlossinsel und die Harburger Schloßstraße, sind für alle archäologisch relevanten Flurstücke die Unterschutzstellungsverfahren eingeleitet und teilweise bereits abgeschlossen worden. Danach ist bzw. wird ein Großteil der betroffenen Flurstücke als Grabungsschutzgebiet ausgewiesen. Hinzu kommt die Kennzeichnung Archäologischer Vorbehaltsflächen für jene Bereiche, in denen Bodendenkmale zu vermuten sind. Der Schlosskernbereich ist als Bodendenkmal rechtskräftig geschützt, das Gebäude Bauhofstraße 8 zudem als Baudenkmal.

Die geplanten Neubauvorhaben auf der Schlossinsel und dem Kanalplatz sowie beiderseits der Harburger Schloßstraße werden - soweit sie in archäologisch relevante Flächen eingreifen - zu archäologischen Ausgrabungen im Vorfeld der Baumaßnahmen führen.

Elke Först



Abb. 9 Katasterplan der Harburger Schloßstraße mit Angabe der noch bestehenden Fachwerkhäuser (schraffiert) und der archäologischen Ausgrabungen (schwarz):

- 1 Harburger Schloßstraße 36 (Standort Rathaus)
- 2 Harburger Schloßstraße 11
- 3 TuTech-Ausgrabung (Harburger Schloßstraße 8-12)
- 4 Easynet-Grabung (Harburger Schloßstraße 1-3, Standort Harburger Schlossmühle)
- 5 Channel-Hamburg-VIII-Grabung (Harburger Schloßstraße 30)
- 6 Harburger Schloßstraße 40 (Standort Gasthof Weisser Schwan)

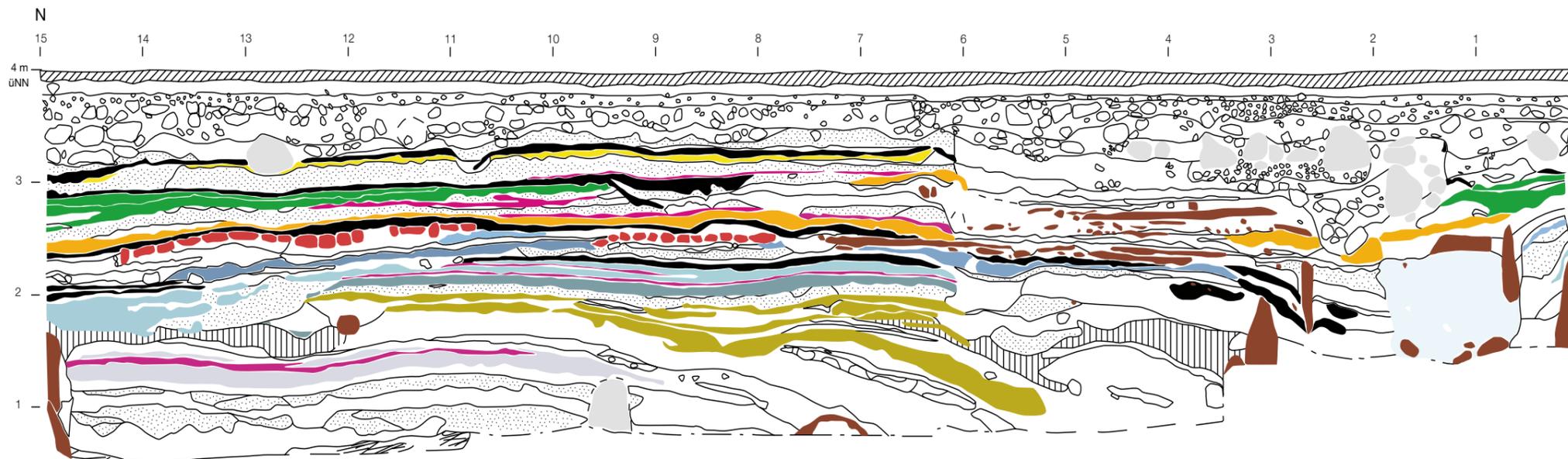


Abb. 8 Grabungsprofil. Das Ostprofil von Schnitt I der Channel-Hamburg-VIII-Grabung zeigt exemplarisch die dichte Abfolge der zwiebelartig sich überlagernden Kulturschichten, in diesem Fall bestehend aus sechs farbig markierten Bauhorizonten mit den Überresten verschiedener Hausbauphasen im Wechsel mit Brand- und Schutthorizonten sowie Auftragsschichten bis in eine Mächtigkeit von 3,50 m.

- Bauhorizont I (2. Hälfte 13. Jh. / frühes 14. Jh.)
- Bauhorizont II (1. Hälfte 14. Jh.)
- Bauhorizont III (2. Hälfte 14. Jh.)
- Bauhorizont IV (Ende 14. Jh. / frühes 16. Jh.)
- Bauhorizont V (16. Jh. / frühes 17. Jh.)
- Bauhorizont VI (17. Jh. / 18. Jh.)
- Laufhorizont
- Brandhorizont
- Brandschuttschicht
- Ziegel
- Bauhölzer
- Wassergraben
- Feldsteine

Der Harburger Binnenhafen aus stadthistorischer Sicht

Der Harburger Binnenhafen nimmt für die Entwicklung Harburgs eine nicht zu überschätzende Rolle ein. Er hat der späteren Stadtentwicklung die entscheidenden Impulse gegeben. Von grundlegender Bedeutung war dabei der Ausbau des Binnenhafens in der Mitte des 19. Jahrhunderts, der in seinen Grundzügen noch heute den Charakter des Areals prägt.

Das Binnenhafengebiet vor dem Hafenausbau

Bis in das beginnende 19. Jahrhundert hinein hatte sich der mittelalterlich-frühneuzeitliche Charakter des alten Harburger Stadtkerns kaum geändert. Er war geprägt von der kleinteiligen Stadtstruktur der frühen Neuzeit mit überwiegender Fachwerkbauweise, die von der im Verhältnis zur Stadt überdimensionalen Festungsanlage aus dem 17. Jahrhundert quasi erdrückt wurde (Abb. 10). Ein kleines Hafenbecken am Süden des Kaufhauskanals diente einem im Vergleich zu Hamburger Verhältnissen zwar bescheidenen, aber für Harburg bedeutenden Warenumsatz. Neben dem für den lokalen Markt produzierenden Handwerk und Gewerbe bildeten die Spediteure und Fährleute die mächtigsten Berufsgruppen. Zu verdanken war dies der Brückenkopffunktion der Stadt, durch die der Transitverkehr zwischen Hamburg und dem südlichen Binnenland floss. Einige landesherrliche Bemühungen des 18. Jahrhunderts, Harburgs Wirtschaft durch die gezielte Ansiedlung von Manufakturen und Händlern zu heben, wobei großzügige Hafen- und Stadterweiterungspläne entworfen, jedoch nie realisiert wurden, führten zu keinem nachhaltigen Aufblühen der Harburger Wirtschaft und änderten an dessen Charakter als Landstädtchen nichts.



Abb. 10 Prospect der Stadt undt Vestung Harburg, Caspar Merian, Stich, 1654

Hafenausbau

Erst als die Festung Harburg nach dem Ende der Napoleonischen Besatzungszeit (1806-1814) ihre militärische Funktion endgültig verloren hatte und die Friedenszeit einen wirtschaftlichen Aufschwung mit sich brachte, war der Weg zu einer weiteren Entwicklung Harburgs frei. Die auf dem Wiener Kongress 1815 beschlossene Neuordnung des europäischen Staatensystems, die sich nach und nach durchsetzenden wirtschaftlichen Freiheiten sowie der beginnende Einsatz der Dampfkraft führten zu einem wirtschaftlichen Aufschwung, der auch in Harburg zu spüren war. Bald waren die Harburger Hafenanlagen dem deutlich gestiegenen Waren- und Personenverkehr nicht mehr gewachsen. Mit der Erweiterung des Kaufhauskomplexes am Kaufhauskanal 1826 wurde eine erste, wenn auch ungenügende Anpassung an den zunehmenden Transit- und Speditionsverkehr vorgenommen.

Dennoch sollte es mehr als zwanzig Jahre dauern, bis die hannoversche Landesregierung einem grundlegenden Hafenausbau in Harburg zustimmte. Das 1815 zum Königreich erhobene Hannover hätte eigentlich ein vitales Interesse daran haben sollen, mit Harburg über einen verkehrstüchtigen Seehafen zu verfügen. Doch erst als 1827 das für die Anlage eines Seehafens vorgesehene Gebiet des heutigen Bremerhavens an Bremen verkauft worden war, rückte Harburg als Standort für einen hannoverschen Seehafen mehr und mehr in das Gesichtsfeld der königlichen Regierung. Weiterhin bestehende Zweifel an der Eignung Harburgs (Versandung des Köhlbrandes, Konkurrenz zu Hamburg und Altona) und die Scheu vor den hohen Kosten mussten in zähen Verhandlungen überwunden werden, bevor der von der hannoverschen Regierung 1834 gegründete Seehafenausschuss 1844 sein Votum für Harburg abgab. Insbesondere der spätere Was-

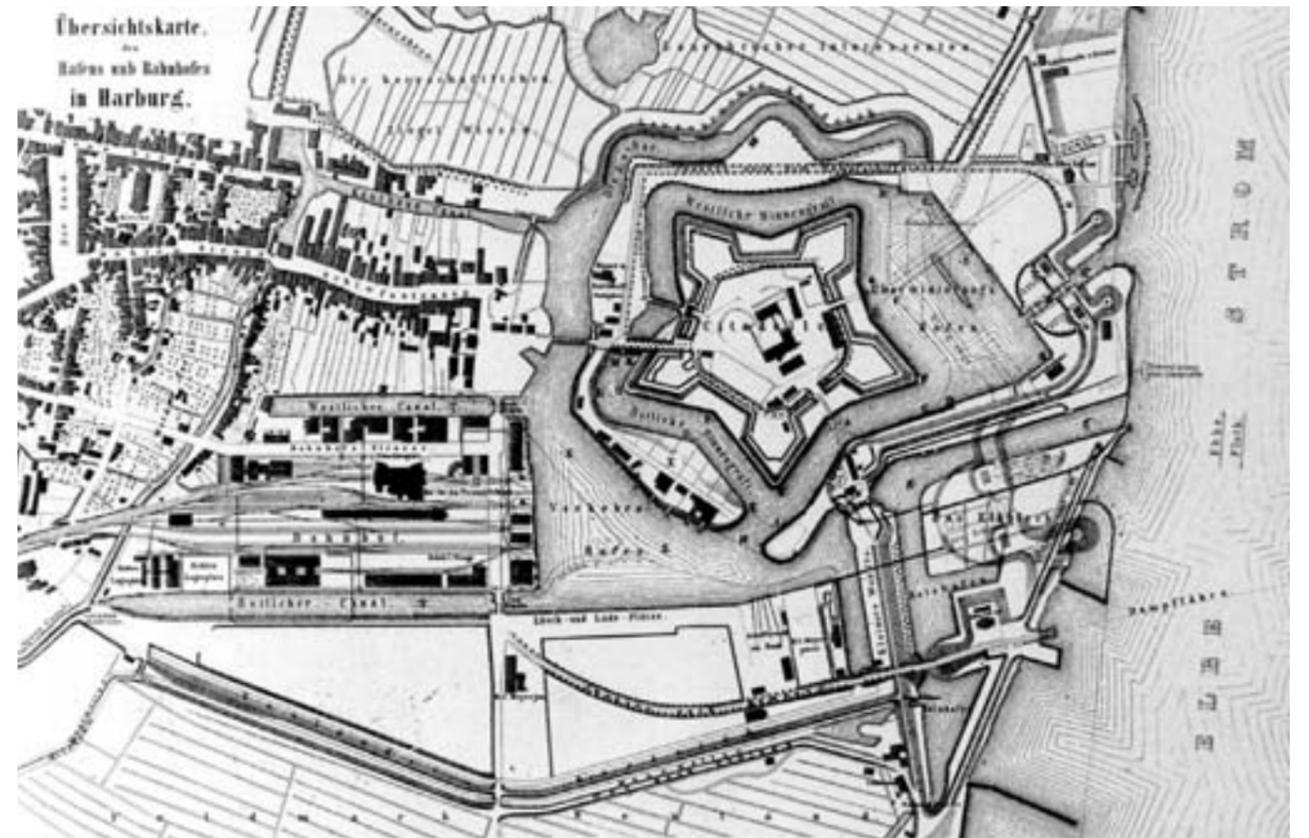


Abb. 11 Übersichtskarte des Hafens und Bahnhofes in Harburg, 1860

serbaudirektor Johann Heinrich Blohm sowie der seit 1835 amtierende Bürgermeister August Bahr setzten sich für den Ausbau des Harburger Hafens ein.

Entscheidend für die Genehmigung zum Bau des Hafens war, dass zeitgleich der Eisenbahnanschluss Harburgs an das Streckennetz der Hannoverschen Lande geplant und 1840 beschlossen wurde. Anfängliche Überlegungen, eine direkte Verbindung nach Hamburg zu schaffen, waren unter anderem an dem Widerstand Harburger Schiffer gescheitert, die durch den Brückenbau eine wesentliche Einnahmequelle, den Transitverkehr nach Hamburg, gefährdet sahen. So einigte man sich auf die Anlage eines Kopfbahnhofes auf dem Gelände zwischen dem heutigen Schellerdamm und dem Östlichen Bahnhofskanal. Mit dieser Entscheidung war der Ausbau des Hafens notwendiger denn je geworden. 1844 schließlich wurde der Bau bewilligt, und im Juni 1845 konnte mit dem Hafenausbau nach den Plänen Blohms begonnen werden.

Unter Nutzung der ehemaligen Festungsgräben entstanden mit dem nordöstlich der Zitadelleninsel gelegenen Überwinterungshafen und dem südöstlich gelegenen Verkehrshafen zwei große Hafenbecken (Abb. 11). Der neue Hafen war wie sein Vorgänger durch zwei Schleusen zu erreichen. Eine neue Schleuse, die vom Überwinterungshafen in die Elbe führte und die alte Festungsschleuse von 1708 ersetzte, trug mit einer Länge von rund 45 Metern, einer Breite von 10 Metern und einer Tiefe von 4 Metern den gewachsenen Schiffsgrößen Rechnung. Die Entscheidung für einen Dock- bzw. Schleusenhafen nach englischem Vorbild entsprach der damals gängigen und modernen Auffassung. Als besonders vorteilhaft wurde die Tideunabhängigkeit eingeschätzt. Die Hafenbecken waren so jederzeit schiffbar, versan-

deten kaum, und die Kaimauern wurden weniger belastet, da sie nicht dem Tidenhub ausgesetzt waren. Dafür stellte der Zugang durch die Schleusen ein Hindernis dar und sie mussten regelmäßig den wachsenden Schiffsgrößen und dem verstärkten Verkehr angepasst werden.

Noch vor der offiziellen Einweihung des neuen Seehafens 1849 durch König Ernst August erreichte 1847 der erste Zug den gerade fertig gestellten Harburger Bahnhof (Abb. 12). Für den direkten Warenumsatz wurde neben dem Bahnhofsgelände der so genannte Östliche Bahnhofskanal gegraben. Eine Zugbrücke erlaubte die Zufahrt kleinerer Schiffe und Schuten. Größere Schiffe konnten direkt an der stirnseitigen Kaimauer, dem heutigen Veritaskai, festmachen. Hier befanden sich ein Zollschuppen sowie mehrere Schwerlastkräne, von denen heute keiner mehr erhalten ist. Der die Stadt bis dato im Osten begrenzende „äußere“ Graben musste nur noch vertieft, begradigt und befestigt werden, um seine Funktion als Westlicher Bahnhofskanal aufzunehmen.

Der Ausbau zum Seehafen trug schon bald Früchte. Begünstigend wirkten sich hierbei das Freihafenprivileg (1848-1854) aus sowie die Befreiung derjenigen Schiffe vom Stader Zoll, die Harburg direkt anliefen (1850-1861). Als das Königreich Hannover 1854 dem Deutschen Zollverein beitrat, wurde der Verlust des Freihafenprivilegs teilweise durch die Einrichtung der königlichen „Zollfreien Niederlage“ (ab 1857), eines Speichers am Östlichen Bahnhofskanal für den zollfreien Warenumsatz, kompensiert.



Abb. 12 Bahnhof, Ansicht von Süden, Aufnahme zwischen 1849 und 1872

Erste Ansiedlung von Industriebetrieben

Entgegen den Erwartungen der Hafengebäudeplaner waren es nicht allein Schifffahrt, Warenumsatz und Handel, die Harburg prosperieren lassen sollten, sondern vor allem die Ansiedlung von Industriebetrieben. Dabei waren die guten verkehrstechnischen Anbindungen durch den modernen Seehafen mit Eisenbahnanschluss sowie die im näheren Umfeld des Hafengebietes vorhandenen Freiflächen fördernde Faktoren. Hinzu kam die Zugehörigkeit Harburgs zum deutschen Zollverein (seit 1854), die einen zollfreien Warenabsatz im deutschen Hinterland ermöglichte. Dies alles hatte Hamburg nicht zu bieten. Hamburger Unternehmer investierten daher gerne im nahe gelegenen Harburg und verlegten ihre Fabriken hierhin.

Dabei zeichnete sich schon früh die zukünftige Branchenstruktur der Harburger Industrie ab, mit ihrem Schwerpunkt auf den Kautschuk und Pflanzenöl verarbeitenden Großindustrien und einer Vielzahl kleinerer Fabriken, Handels- und Gewerbebetrieben, von denen ein großer Teil in einem engen Zusammenhang mit der Großindustrie stand.

1856, im „Explosionsjahr“ der Harburger Industrie, siedelten sich mit der Harburger Gummi-Kamm Compagnie (heute: New-York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie) und der Weichgummifabrik der Brüder Cohen (später Phoenix) gleich zwei der später größten Harburger Gummifabriken an, wobei nur die erstere zum engeren Binnenhafengebiet gehört. Sie war eine Gründung des für seine Spazierstockfabrikation bekannten Hamburger Unternehmens H. C. Meyer jr., das einen Teil seiner Hamburger Fabrikation schon 1854 nach Harburg an den Treidelweg verlegt hatte und auf der Suche nach alternativen Materialien für seine Produkte aus Fisch- und Elfenbein auf Hartgum-

mi gestoßen war. In unmittelbarer Nähe seines Harburger Standortes und des Verkehrshafens errichtete es entlang der heutigen Neuländer Straße die neue Hartgummifabrik, die zu einem der drei größten Arbeitgeber im Binnenhafengebiet werden sollte.

Im Unterschied zur Gummiindustrie konnte die sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelnde Pflanzenölindustrie auf eine längere, lokale Tradition zurückgreifen. Schon 1838 hatte Hans Joachim Heins seine Getreide- und Graupenmühle von 1833, in der auch heimische Ölsaaten gepresst wurden, in die erste Harburger dampfkraftbetriebene Ölmühle umgewandelt. Als gegen Mitte des 19. Jahrhunderts das Pflanzenöl mehr und mehr auch als Schmieröl und Grundstoff für die chemische Industrie (Farben, Lacke, Linoleum) Verwendung fand, erlebte die Ölmüllerei in Harburg einen enormen Aufschwung.

Weniger internationale, dafür aber erhebliche lokale und nationale Bedeutung erlangten andere Harburger Unternehmen. So steht der 1883 am nordöstlichen Ende des Westlichen Bahnhofskanals gegründete Harburger Mühlenbetrieb symbolisch für die sich später auch an anderer Stelle ansiedelnde Getreidemüllerei. Unmittelbar neben dem Mühlenbetrieb produzierte seit 1865 die Mineralwasserfabrik Steinike & Weinlig ihre Getränke. Aus einem Kleinstbetrieb, der 1853 in der Harburger Schloßstraße gegründet worden war, entwickelte sich Harburgs größte Saft-, Limonaden- und Mineralwasserfabrik.

Eng mit den großen Industriebetrieben verknüpft waren Unternehmen anderer Branchen, die als Ausstatter, Zulieferer, Abnehmer oder in anderer Form als Hilfgewerbe von der Großindustrie lebten. Insbesondere ist hier der Harburger Maschinenbau zu nennen, der sich teilweise aus lokalen Handwerksbetrieben entwickelte. Während die meisten Maschinenbaubetriebe aus der frühen Zeit heute nicht mehr

existieren, besteht die 1855/56 von Koeber gegründete Maschinenfabrik als Harburg-Freudenberger Maschinenbau GmbH bis heute an ihrem ursprünglichen Standort fort. An der Seevestraße 1, am Rande des Binnenhafengebietes, entwickelte und entwickelt sie Spezialmaschinen für die Ölgewinnung und Gummiverarbeitung.

Dem Maschinenbausektor können auch die im Binnenhafen ansässigen Schiffswerften zugerechnet werden. Sie bauten nicht nur die Schiffe für den Transport der Rohstoffe und Produkte der Industrie, sondern konnten mit ihren angegliederten Maschinenfabriken auch Reparaturaufträge übernehmen. Dabei entwickelte sich die Zitadelleninsel zum Zentrum des Harburger Schiffbaus. Diese von Hans Georg Renck jr. 1854 begründete Tradition führte Reinhold Holtz mit seiner „Schlosswerft“ seit 1884 fort. Er produzierte unter anderem zerlegbare Flussschiffe für den Transport von Kautschuk.

Die Versorgung der Fabriken mit Rohstoffen für die Energiegewinnung und Produktion übernahmen Handels-, Speditions- und Maklerfirmen, sofern die Industriebetriebe sie nicht aus eigenem An- bzw. Abbau bezogen. Durch Harburgs Lage konnten die Fabriken sowohl mit britischer als auch rheinländischer Kohle kostengünstig versorgt werden. Föhrtmann & Behne, Harburger Kohlenhof und Mulch sind nur einige der Kohle importierenden Firmen.

Hafenerweiterungen der 1890er Jahre

Was sich schon in den 1870er Jahren abgezeichnet hatte und unter anderem zum Neubau der östlichen Schleuse geführt hatte, wurde im Laufe der 1880er Jahre immer offensichtlicher: Der Hafen genügte den gestiegenen Anforderungen des Schiffsverkehrs und der

Industrie nicht mehr. Lange Wartezeiten für das Be- und Entladen der Schiffe sowie ein Stillstand bei der Ansiedlung neuer Industriebetriebe waren die Folge. 1889 verfasste der damalige Stadtsyndikus und spätere Bürgermeister Heinrich Denicke gemeinsam mit dem Bürgervorsteher und späteren Senator Osterhoff eine „Denkschrift für die Erweiterung des Hafens“. In ihr wird schon der Bau der erst ab 1904 realisierten Seehafenbecken auf den Lauenbrucher Wiesen angeregt.

Zunächst jedoch konnten nur die Vorschläge zur Erweiterung und Modernisierung des Binnenhafens umgesetzt werden. So wurde die Lotse zu einem sechs Meter tiefen Kanal erweitert und an beiden Ufern mit Kaimauern, Kränen und Schuppen versehen. Er bildete zugleich die Zufahrt zu den ebenfalls in dieser Ausbauphase geschaffenen neuen Hafenbecken im Westen des Binnenhafengebietes, dem späteren Ziegelwieskanal und dem in dessen nördlicher Verlängerung gelegenen neuen Holzhafen. Auf der Schlossinsel wurden durch die Zuschüttung der südlichen Arme der östlichen und der westlichen Binnengraff neue Lager- und Verkehrsflächen geschaffen. Sämtliche Baumaßnahmen waren bis 1895 abgeschlossen. Der Binnenhafen hatte nun mit ca. 27 Hektar Wasserfläche und nahezu 10 Kilometern Uferlänge seine größte Ausdehnung erreicht. Rund 3.700 Meter der an 8.000 Meter Uferlänge gelegenen Lade- und Lagerplätze waren mit Eisenbahnschienen versehen. Rund 40 staatliche Kräne sorgten zusammen mit einer Vielzahl privater Krananlagen für das zügige Be- und Entladen der Schiffe.



Abb. 13 Hafenarbeiter der Firma Thörl entladen am Westlichen Bahnhofskanal Säcke mit Ölsaaten. Aufnahme 1905



Abb. 14 Blick vom Schwarzenberg auf den Binnenhafen, Aufnahme Carl Timm, um 1910

Expansion der (Öl-)Industrie

Solchermaßen ausgestattet zog der Binnenhafen seit den 1890er Jahren neue Unternehmen an. In dieser Phase erhielt vor allem die Pflanzenölindustrie Zuwachs, da ihre Rohstoffe nun verstärkt auch für die Herstellung von Margarine und anderen Lebensmittelfetten gefragt waren. Am neuen Ziegelwieskanal siedelte sich 1896 die Harburger Leinöl- und Firnisfabrik von Max Brinckman an. Sie firmierte seit 1906 unter dem Namen Harburger Ölwerke Brinckman und Mergell, kurz HOBUM genannt, und hatte ihre Produktion um Speiseöl erweitert. Ein regelrechtes Zentrum der Harburger Pflanzenölproduktion entwickelte sich am Westlichen Bahnhofskanal (Abb. 13). Die hier schon bestehenden Fabriken von Heins & Asbeck und von Friedrich Thörl wurden 1891 um die Palmkernölfabrik Robert Francke ergänzt, die unter Beteiligung von Friedrich Thörl jr. gegründet und 1894 dem Stammbetrieb angegliedert wurde. Der Expansionsdrang von Thörl war groß: 1899 erwarb das Unternehmen die Gaiser'sche Palmkernölfabrik am Lauenbrucher Deich und führte sie seit 1900 als Friedrich Thörl's Ölwerke „Elbe“ weiter. Im selben Jahr gründete Friedrich Thörl jr. auf der Schlossinsel eine weitere Fabrik, das Werk „Citadelle“. 1913 war das Thörl'sche Unternehmen mit 1.185 Mitarbeitern der drittgrößte Arbeitgeber der Stadt. Nur bei den Vereinigten Gummiwaren Fabriken Harburg-Wien (spätere Phoenix) und der Jute-Fabrik waren mehr Menschen beschäftigt. Harburg hatte sich mit insgesamt elf pflanzenölproduzierenden und -verarbeitenden Fabriken an die Spitze der deutschen und - gemessen am Umschlag - an die Spitze der europäischen Standorte der Ölindustrie entwickelt.

Entwicklungen in der 1. Hälfte des 20. Jahrhunderts

Das Binnenhafengebiet hatte zur Jahrhundertwende seine nahezu größte Besiedlungsdichte erreicht. Es war im Wesentlichen geprägt von

den aus rotem Backstein errichteten Fabrikhallen und -anlagen. Überall stakten Schloten in den Himmel und waren die weithin sichtbaren Symbole für die prosperierende Harburger Industrie (Abb. 14). Heute ist von den Schornsteinen im Binnenhafengebiet keiner mehr erhalten.

Auch die Fabrikbesitzer selbst lebten im Binnenhafen: So wohnte Friedrich Thörl eine zeitlang in der „Heineck'schen“ Villa in der Harburger Schloßstraße. Das wohl prominenteste Beispiel für ein Fabrikantenwohnhaus im Harburger Binnenhafen ist der Ostflügel des ehemaligen Harburger Schlosses, der um 1900 zu einem repräsentativen Wohnhaus der Familie Holtz umgebaut worden war und den Harburgern als das eigentliche Schloss in Erinnerung geblieben ist.

Der Binnenhafen war in jeder Hinsicht äußerst belebt und trotz der 1881 gebauten, die Harburger Schloßstraße querenden Eisenbahntrasse der Unterelbebahn noch in das städtische Leben integriert. Allein in der im Binnenhafen ansässigen Großindustrie arbeiteten um 1913 rund 5.000 Menschen, nicht mitgerechnet die bisher ungezählten Mitarbeiter der zahlreichen kleineren Betriebe, Geschäfte und Gaststätten sowie die Wohnbevölkerung. Durch die Harburger Schloßstraße und über den Kanalplatz führte zudem die Hauptverbindung zur 1899 errichteten Elbbrücke, die einzige feste Elbquerung für den Straßenverkehr nach Wilhelmsburg und Hamburg.

Mit dem für viele Unternehmen längst überfälligen Bau des Seehafens 1904/07 zogen einige Firmen aus dem Binnenhafen fort. Dies konnten andere nutzen, um zu expandieren. Als Beispiel sei hier die Mineralwasserfabrik Steinike & Weinlig genannt, die 1907 ihren Standort am Westlichen Bahnhofskanal aufgab und eine neue Fabrik am 2. Seehafen errichtete. Das frei werdende Gelände übernahm der Harburger Mühlenbetrieb.

Der Erste Weltkrieg bedeutete eine erste große Zäsur für die Harburger Wirtschaft. Während kleinere Firmen besonders stark von den Auswirkungen des Krieges getroffen wurden - sie konnten das Wegbrechen der nationalen und internationalen Rohstoff- und Absatzmärkte sowie den Arbeitskräftemangel nicht kompensieren -,

konnten vor allem Großbetriebe die Krise durch eine Umstellung der Produktion auf kriegswichtige Güter relativ unbeschadet überstehen. Zu den „Kriegsgewinnern“ zählte zum Beispiel die Firma Thörl, deren Ölprodukte unter anderem für die Glycerinherstellung wichtig waren. So konnte das Unternehmen schon 1920 die neue Weberei in der Harburger Schloßstraße errichten, die als Monumentalbau dem Straßenzug, der nach wie vor durch die kleinteilige, frühneuzeitliche Bebauung geprägt war, ein modernes, industrielles Gesicht gab (Abb. 15). Im selben Jahr entstand das heute als Hansen-Speicher bekannte Thörl-Silo auf der Zitadelleninsel.

Im Allgemeinen erholte sich die Harburger Industrie analog zu dem weltweiten kurzzeitigen Aufblühen der Wirtschaft, das bis zum Börsencrash im Oktober 1929 anhielt. Die dadurch ausgelöste Weltwirtschaftskrise erfasste die Harburger Industrie in besonderem Maße. Im Juni 1932 waren knapp 19.000 Personen arbeitslos gemeldet. Diese Zahl sank auch nach der Machtergreifung durch die NSDAP zunächst nur wenig, so dass Harburg am 5. Juli 1934 zur Notstandsgemeinde erklärt wurde. Besonders schwer getroffen wurde die Werftindustrie, die sich, wie andere Branchen auch, erst im Zuge des die Kriegswirtschaft vorbereitenden Vierjahresplanes von 1936 erholte. Die Holzwerft hatte hiervon nicht mehr profitieren können. Sie war 1933 liquidiert worden. Ihre Anlagen übernahm 1940 die Werft Gebrüder Sachsenberg, die sich auf den Schnellbootbau (Tragflächenboote) spezialisiert hatte.

Zu dieser Zeit hatte schon das Reichsnährstandsgesetz von 1933 gegriﬀen, das die gesamte landwirtschaftliche Produktion des Reiches einschließlich Verteilung und Lagerung der Nahrungsmittel regelte mit dem Ziel, in der Lebensmittelproduktion eine 100%ige Autarkie zu erreichen. In diesem Zusammenhang entstanden im Binnenhafengebiet weitere Silos, von denen vor allem das 1936 am Holzhafen errichtete Silo der Kornmühle und Futtermittelhandlung Sierk & Sohn zu

nennen ist. Es diente in erster Linie zur Lagerung von Reichsgetreide. Weitere Silobauten und Lagerhallen entstanden zwischen 1934 und 1940 auf dem Werksgelände von HOBUM am Ziegelwieskanal, am heutigen Schellerdamm (Thörl-Silo) und an der Nartenstraße (heute Veritaskai) für den Harburger Mühlenbetrieb.

Der durch die kriegsvorbereitenden, vom Staat dirigierten Maßnahmen erfolgte wirtschaftliche Aufschwung, der einherging mit massiven Eingriffen in die Handlungsfreiheit der Unternehmer und in die inneren Strukturen der Betriebe, konnte in den ersten Kriegsjahren zunächst aufrecht erhalten werden. Dies geschah auch im Harburger Binnenhafen zu Lasten von Zwangsarbeitern.

Spätestens aber mit den Bombenangriffen der Alliierten hatte der Krieg Harburg erreicht. Die schwersten Angriffe erfolgten im Herbst 1944. Sie richteten sich vor allem gegen die Harburger Mineralölindustrie am 1929 fertig gestellten 4. Seehafen, die in den 1930er Jahren stark gefördert und erweitert worden war. Im Zuge der wiederholten Bombardierungen wurden auch große Teile der Stadt Harburg und des Binnenhafens getroffen. Die Schadenskarte von 1945 weist für das Binnenhafengebiet mehrere Totalschäden auf. Dazu zählen Anlagen und Werkshallen auf der Zitadelleninsel, einige Betriebe an der Blohmstraße, Häuser in der Harburger Schloßstraße, darunter das ehemalige Rathaus, sowie die nördlichen Kaianlagen am Lotsekanal. Nach Überwindung der Nachkriegskrise setzte in den 1950er Jahren auch in Harburg die „Wirtschaftswunderzeit“ ein. Sie bescherte dem Binnenhafengebiet eine letzte industriell geprägte Blüte, wobei die Wachstumsgrenzen der klassischen Industrie jedoch schon abzusehen waren. Betriebe wie Thörl hatten ihre Produktionsschwerpunkte bereits in Richtung Seehafen und Elbe verlegt. Seit den 1960er Jahren setzte der allmähliche Rückzug der Industrie alten Zuschnitts ein und hinterließ brachliegende Gebäude und Flächen.

Sibylle Küttner



Abb. 15 Harburger Schloßstraße, Blick nach Norden, in der rechten Bildhälfte das Verwaltungsgebäude der Vereinigten Ölfabriken F. Thörl, Ansicht Anfang der 1920er Jahre

Eine Reise durch ein Schichten- denkmal - der Denkmalwert des Harburger Binnenhafens

Der Harburger Binnenhafen stellt ein einzigartiges weitläufiges Schichtendenkmal dar, in dem sich im Laufe der Jahrhunderte verschiedene Bauschichten übereinander abgelagert und miteinander verwoben haben (Abb. 16, 17). Viele dieser Schichten und Spuren sind offensichtlich - die Industrialisierung und der Hafenausbau sind nicht gerade zimperlich mit dem Entstehungsort der Stadt umgegangen. Andere Spuren hingegen sind erst bei genauem Hinschauen oder im Boden zu entdecken. Diese außergewöhnliche kulturelle Bedeutung will entdeckt werden. Machen wir uns also auf den Weg.

Nähert man sich dem Binnenhafen von Norden her, begegnet man dem ersten Denkmal des Gebietes, der Alten Harburger Elbbrücke (Abb. 18). Die filigrane vierbogige, 1897-99 errichtete Brücke über die Süderelbe beeindruckt durch eine aufwändige genietete Fachwerkbogenkonstruktion. Sie war die erste straßenläufige Verbindung zwischen den beiden benachbarten und damals doch getrennten Städten Harburg und Wilhelmsburg. Diese neue Verbindung war im Zuge der anwachsenden Industrialisierung der beiden Städte und dem dadurch gestiegenen Verkehrsaufkommen notwendig geworden, was jedoch auch eine Ablösung des davor üblichen Transports auf dem Wasserweg mit sich brachte. Zwei repräsentative Torbauten bieten einen großartigen Auftakt und Eintritt in das Hafengebiet und machen die damalige Bedeutung des Areals deutlich. Als großartige Ingenieursleistung stammt die heute älteste erhaltene Elbbrücke nördlich von Riesa aus einer der prägendsten Phasen der Entwicklung des Harburger Hafengebietes: der Industrialisierung, die dem gesamten Areal ihren zeitlichen Stempel aufgedrückt hat. So ist die Alte Harburger Elbbrücke ein Denkmal der Lokal-, Architektur- und Technikgeschichte.

An der Ecke Hannoversche / Neuländer Straße liegt das große, seit 1999 denkmalgeschützte Fabrikareal der New-York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie AG. Am Binnenhafen siedelte sich nach dessen Ausbau in der Mitte des 19. Jahrhunderts hafennahe Industrie an, vor allem Gummi und Teer herstellende Unternehmen. An städtebaulich prägnanter Stelle befindet sich hier noch immer die erste Hartgummifabrik Deutschlands - damals unter dem Namen Harburger Gummi-Kamm-Compagnie gegründet. Noch heute werden in der Kammfabrik von 1912 Kämmen hergestellt, womit die Fabrik bis jetzt in alter Nutzungstradition steht.

Der Fabrikkomplex mit seinem fast 200 Meter langen Seitenflügel entlang der Neuländer Straße markiert den Eingang zum Binnenhafen im Osten und begleitet den Besucher des Hafengebietes auf seinem Weg zum Wasser. Die Gebäude stammen aus unterschiedlichen Bauphasen, das älteste hat sich aus den 1860er Jahren erhalten. Ihre

Architektur präsentiert sich im typischen Fabrikstil der damaligen Zeit: Die Backsteinbauten greifen historisierend mittelalterliche Motive und Gestaltungselemente auf und verdeutlichen baulich die Macht und Bedeutung der Industrie. So entstand eine imponierende, für den Hafen und die Stadt Harburg historisch und städtebaulich bedeutende Anlage, die mit den zu unterschiedlichen Zeiten entstandenen Fabrikhallen die Entwicklung der Industriearchitektur von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg veranschaulicht. Vor allem die Architektur um 1900, als ein regelrechter Fabrikbauboom stattfand, ist hier prägend. Als heute ältester Hartgummifabrik auf dem europäischen Kontinent ist dem Gebäudekomplex überregionale Bedeutung beizumessen. Er zeigt noch heute anschaulich die Bedeutung des Industriestandortes Harburg nach Fertigstellung des modernen Binnenhafens und insbesondere den wirtschaftlichen Rang der Gummiindustrie, die hunderten von Arbeitern Lohn und Brot bot und das Wachstum Harburgs forcierte. Hoffen wir, dass die Fabrik eine adäquate Nutzung mit behutsamem Umbau erhält, der die Spuren der Vergangenheit weiterhin erlebbar lässt.

Während sich in der Harburger Gummi-Kamm-Compagnie die Hartgummiproduktion entwickelte, entstand zur gleichen Zeit ein nicht minder beeindruckendes Fabrikareal zur Verarbeitung von Weichgummi - die heutigen Phoenix-Werke. Ein Abstecher hierher lohnt sich. In übergroßen Buchstaben ist bereits von weitem südlich des Bahnhofs der Schriftzug „Phoenix“ zu lesen. Der große Schornstein mit dem gleichen Schriftzug ist weithin über der Stadt sichtbar. Die Phoenix-Werke sind eng mit der Geschichte der Stadt verwoben. Die 1856 gegründeten Gummiwerke waren die bedeutendsten Gummi-Industriebetriebe Harburgs. Mit dem stetigen wirtschaftlichen Aufschwung gingen viele bauliche und strukturelle Veränderungen einher, die das Areal zu einem bauhistorisch wichtigen Dokument heranwachsen ließen. Wenn sich auch von den ersten Gebäuden keines erhalten hat, so dokumentieren die vorhandenen Fabrikbauten dennoch 100 Jahre Industriearchitekturgeschichte und die Geschichte der Stadt Harburg. Auch hier finden wir wieder eine der ersten Fabrikanlagen der Stadt im 19. Jahrhundert, die sehr schnell expandierte und wichtiger Arbeitgeber war.

Doch zurück zu unserer Entdeckungsrouten durch das eigentliche Binnenhafengebiet. Direkt bei der New-York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie führt die 1933/34 erbaute einarmige, nach „Scherzer-Bauart“ errichtete, zur Bauzeit vermutlich größte deutsche Klappbrücke an verkehrstechnisch wichtiger Stelle über den Östlichen Bahnhofskanal (Abb. 19). Das immer noch funktionstüchtige Technikdenkmal



Abb. 16 Harburger Binnenhafen, Ansicht von Südosten

ersetzte eine 1890/91 an dieser Stelle erbaute Drehbrücke, die dem aufkommenden Verkehr nicht mehr gewachsen war. Die jetzige Brücke zeichnet sich durch funktionale Bauweise aus: Zügig kann die ungewöhnliche Konstruktion über einen viertelkreisförmigen Wälzsektor um 90° nach oben geklappt werden.

Von dieser Stelle aus lässt sich ein Großteil des Binnenhafens überblicken, der seit der Mitte des 19. Jahrhunderts um die historische Schlossinsel herum als neuer Dockhafen entstand. Er war nach seiner Eröffnung 1849 aufgrund der Tideunabhängigkeit dem Hamburger Hafen technisch überlegen, ein direkter Kaiumschlag war möglich. Der Blick fällt zunächst auf die historischen Wasserflächen wie Verkehrshafen und Lotsekanal (Abb. 20). Direkt gegenüber der Klappbrücke auf der Schlossinsel zeugt die denkmalwerte Werft am Lotsestieg 4 von der Geschichte der Hafenarbeit in diesem Gebiet. Früher haben sich auf der Schlossinsel mehrere Werften befunden. Die Kaimauern auf der Nordseite des Lotsekanals und die Portalkräne stellen weitere Ausbaustufen des Hafens dar. So ergibt sich Stück um Stück ein sich immer weiter verdichtendes Abbild der Geschichte dieses Ortes und seiner Funktion als wirtschaftliche Basis der Menschen, die hier lebten und arbeiteten.

Um die Schlossinsel herum erstrecken sich weitere denkmalwerte Wasserflächen: Auf der Westseite befindet sich der Werfthafen mit

einer der wenigen noch erhaltenen Querslipanlagen auf Hamburger Gebiet. Auf der nördlichen Spitze der Insel ragt der Silo Bauhofstraße 10, 1920 errichtet von der Fa. Thörl, als deutliche städtebauliche Landmarke, als Zeugnis der Industriehafengeschichte der Zwischenkriegszeit empor.

Vom Lotsekanal aus zweigen verschiedene Kanäle nach Süden ab (Abb. 21). So umschließen der Westliche und Östliche Bahnhofskanal das ehemalige, nun fast brach liegende Areal des ehemaligen Harburger Bahnhofs mit den erhaltenen Gebäuden, wie der Güterhalle und dem Verwaltungsgebäude am Schellerdamm, der ehemaligen Bahnhofstraße. Hier befindet sich einer der frühen industriellen und gewerblichen Standorte des Hafens. Der 1847 erfolgte Anschluss an die Bahn war eine wichtige Bedingung für das wirtschaftliche Wachstum des Hafens: Die Waren konnten von den anliegenden Schiffen direkt für den Weitertransport auf der Schiene umgeladen werden. An den Kais der beiden Kanäle konnten Schiffe anlegen und ihre Waren entladen oder aufnehmen. Die städtebaulich prägenden Wasserstraßen mit ihren Kaimauern sind ein bedeutendes topografisches Element der Industrie- und Hafengeschichte und besitzen hohen Identität stiftenden Wert für das Hafengebiet Harburgs. Weitere Gebäude der Eisenbahn haben sich außerhalb des Hafens, etwa mit dem ehemaligen Bundesbahnausbesserungswerk erhalten. Als „Kö-

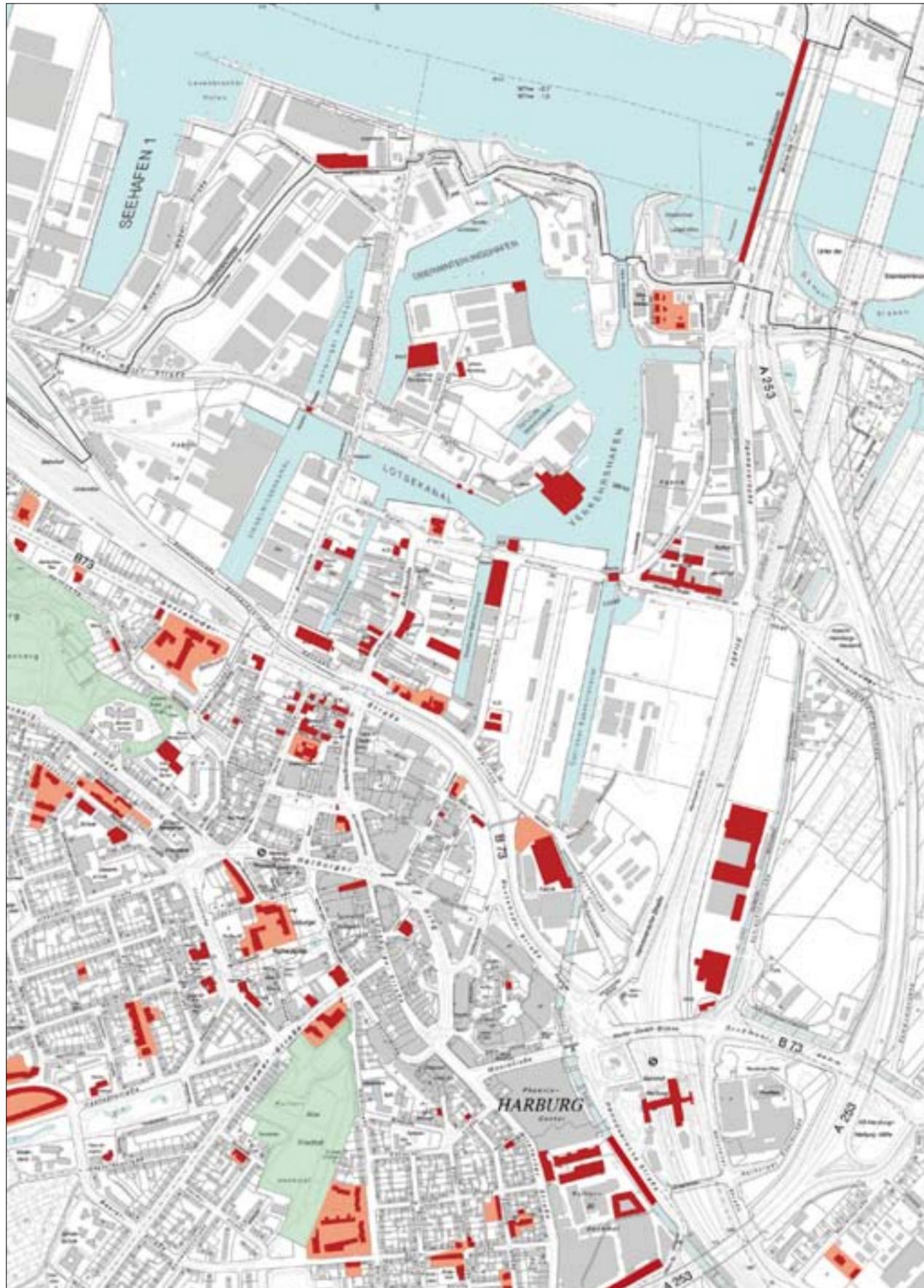


Abb. 17 Denkmäler und Ensembles im und am Binnenhafen



Abb. 18 Alte Harburger Elbbrücke, Ansicht von Süden

nigliche Werkstatt Inspektion Harburg“ gegründet, wurde die Anlage im Laufe der Zeit mehrfach verändert und erweitert. Die Eisenbahn war einer der größten Wirtschaftsmotoren und Förderer der Industrialisierung. Sowohl als Industriedenkmal als auch als Dokument der Verkehrs- und Technikgeschichte kommt der Anlage Denkmalwert zu, ganz abgesehen von der Bedeutung für die Stadt Harburg.

Veritaskai, Schellerdamm

Wieder ans Hafengebäude zurückgekehrt, fällt unser Blick auf den Kaipeicher am Veritaskai und das Fleethaus am Schellerdamm. Der ehemalige Getreidesilo des Harburger Mühlenbetriebes, errichtet im Jahr 1928, hat bereits eine wechselvolle Geschichte und Entwicklung hinter sich. Aus dem städtebaulich markanten Industriedenkmal ist ein Bürogebäude geworden, im Foyer sind die Schütttrichter als extravagantes Gestaltungsmerkmal und in Erinnerung an die frühere Silonutzung und die damit verbundene Bedeutung für den Binnenhafen erhalten geblieben.

Auch das Fleethaus am Schellerdamm 2 wurde für eine neue Mischnutzung umgebaut. Ursprünglich waren hier ein Kaufmannshof, seit 1865 die Mineralwasserfabrik Steinike & Weinlig und die Harburger Mül-

lenbetrieb Aktiengesellschaft untergebracht, sie war früher über eine Straßenüberbrückung mit dem Silo verbunden.

Weiter südlich schließen sich mit den Gebäuden Schellerdamm 2 und 4 zwei der ersten an dieser Straße errichteten Gebäude an. Nr. 2 entstand 1844/45 mit repräsentativer Rundbogenfassade, Nr. 4 wohl vor 1851 als typischer Kaufmannshof. Das Vorderhaus hatte Wohn- und Kontorfunktion, im später ergänzten Speicher fand die Lagerung statt. In diesem Bereich sind sehr viele Zeitschichten eng miteinander verwoben, so dass sich hier ein Ensemble präsentiert, das mit traditionellen und an den Hafen gebundenen Kaufmannshöfen, frühindustriellen Neugründungen und dem hoch entwickelten Mühlenbetrieb eine ungewöhnlich spannungsvolle, aus unterschiedlichsten Baulichkeiten zusammengesetzte städtebauliche Struktur und Silhouette bildet.

Karnapp

Verlassen wir nun den Schellerdamm und biegen an seinem südlichen Ende in den Karnapp ein. Ein paar Meter weiter kommen wir an einem auf den ersten Blick etwas unscheinbaren, schlichten, dreigeschossigen Klinkerbau vorbei und können noch den Schriftzug „Louis Hülke“ an der Fassade lesen. Eine Perle hinter diesen Fassaden? Das Gebäu-



Abb. 19 Klappbrücke über den Östlichen Bahnhofskanal, Ansicht von Osten

de wurde 1859 als Wohn- und Geschäftshaus für die bereits 1833 gegründete Spirituosen- und Likörfabrik H. Osterhoff errichtet, die noch vor 1900 in den Besitz von Louis Hilke übergang. Mit einer vermutlich zum Teil noch älteren hinteren Bebauung findet sich hier eine der ältesten frühindustriellen Baugruppen Harburgs. Mit der erhaltenen Ausstattung im Inneren des Vordergebäudes und der heterogenen Hofbebauung hat sich ein einzigartiges Ensemble der Industriegeschichte erhalten. Wild romantisch und halb verfallen wartet es auf eine neue Nutzung.

Hier ist nun der Zeitpunkt angelangt, weiter in die historischen Tiefen des Ortes einzudringen. Die Spurensuche nach dem vorindustriellen Harburg steht an. Wir befinden uns im Karnapp, der zweitältesten Straße Harburgs, die um 1500 angelegt wurde und in der einige der ältesten Wohnbauten der Stadt zu finden sind. Die Straße verläuft parallel zum Seevekanal, der 1540 ausgebaut wurde. Noch heute ist ihre Südseite unbebaut, seit 1881 trennt die Trasse der Untereelbebahn den Binnenhafen vom restlichen Stadtgebiet. Erst im Zuge des wirtschaftlichen Aufschwungs und dem damit einhergehenden Bevölkerungszuwachs entstand gegen Ende des 19. Jahrhunderts eine neue Stadtmitte südlich des Karnapps und des Hafens.

In der Straße findet sich noch heute das Parzellenmuster der frühen Neuzeit wieder. Die kleinen Grundstücke mit ihren Hintergebäuden und zum Teil eingeschossiger Bauweise verweisen auf kleinbürger-

liches Wohnen mit Handwerkeransiedlungen. Bei den heute noch vorhandenen Gebäuden handelt es sich allerdings meist um eine vorwiegend aus dem 19. Jahrhundert stammende Zweit- oder Drittbebauung, wie z. B. die Bauten der Likörfabrik.

Die weiteren Gebäude der Straße stellen ein Ensemble dar, dessen älteste Bausubstanz bis in das 17. Jahrhundert zurückreicht. Sie bilden gemeinsam die kleinteilige und differenzierte südliche Grenze des Hafengebietes aus, an der die langsame Verstädterung vom Fachwerkbau über das kleinstädtisch anmutende Wohntagenhaus bis hin zum großstädtischen Mietshaus deutlich wird. Auch hier liegt wieder eine untrennbare Mischung zeitlicher Schichten vor, eine gewachsene Stadtstruktur.

Aus ihr ragt das Gebäude Karnapp 5 als Einzeldenkmal hervor. Datiert wird das giebelständige Fachwerkhäus in die Mitte des 17. Jahrhunderts (dendrochronologischer Nachweis 1642). Dadurch und aufgrund seines guten Erhaltungszustandes im Inneren ist es eine Besonderheit. Ursprünglich handelte es sich um ein städtisches Bürgerhaus – um ein so genanntes Hallenhaus, in dem eine große, durchgehende Diele neben „normalen“ Wohnräumen vorzufinden ist. Diese Raumstruktur hat sich erhalten. Veränderungen fanden um 1800 am Giebel und am Dachstuhl statt, etwa 50 Jahre später wurden Erdgeschossfassade und Innenausstattung erneuert. So dokumentiert das Gebäude eindrucksvoll die bürgerliche Wohnkultur des 17. und 19. Jahrhunderts in der kleinen Stadt Harburg.

Harburger Schloßstraße

Ein kleines Stück weiter sind wir im Kerngebiet der Siedlung Harburg im Mittelalter angelangt: in der Harburger Schloßstraße, dem ehemaligen Verbindungsdamm zur Burg. Hier lag das historische Harburg, hier stand das Rathaus, hier gab es den Markt, hier fand jegliches städtisches Leben statt. Erst mit der Schaffung des neuen Zentrums auf dem Sand ab 1830 und dem Bau der Untereelbebahn verlor das alte Harburg mehr und mehr an Bedeutung. Bis heute hat sich der damalige Stadtgrundriss, also der Straßenverlauf und auf der Westseite die Parzellenstruktur, erhalten. Die historischen Gebäude stammen jedoch aus späteren Zeitschichten – die frühesten aus dem 18. Jahrhundert. Die einheitliche Baulinie geht zurück auf das Jahr 1586, um nach den beiden zerstörerischen Stadtbränden im 16. Jahrhundert, dem Brandschutz durch geregelte Bebauung gerecht zu werden. Noch immer ist ablesbar, wie die Siedlung Harburg angelegt wurde. Auffällig sind die schmalen, sich von der Straße bis hin zum Kaufhauskanal bzw. dem Westlichen Bahnhofskanal erstreckenden Grundstücke. Deutlich lässt sich im Vergleich zu den Parzellen am Karnapp erkennen, dass hier eine wohlhabende soziale Schicht gelebt und gearbeitet hat: Die Parzellen sind merklich größer, die Gebäude prächtiger, bürgerlich gestaltet. Hier wohnten Kaufleute, Handwerker und wohl auch Burgmannen. Es gab Gasthäuser und Logierbetriebe. Die Parzellen waren und sind in der Tiefe mit unterschiedlichen Nebengebäuden / Wirtschaftsgebäuden bebaut. Mit direkter Verbindung zu Wasser und Straße waren sie für den Warentransport per Schiff und Wagen konzipiert. Der beidseitig mögliche und vor allem von Kaufleuten begehrte Verkehrsanschluss ließ viele Parzellen eher schmal ausfallen.

Auch in der Harburger Schloßstraße lässt sich Verlustgeschichte ablesen. An vielen Stellen sind „Wunden“ in die Straßenzüge gerissen, die es schwierig machen, das Ensemble in seiner Einheit zu betrachten. Gleich bei der südlichen Einmündung der Straße präsentiert sich eine solche Wunde: Hier stand die ehemalige Schlossmühle, die

gemeinsam mit ihrem Nachbargebäude in den 1970er Jahren abgebrochen wurde.

An dem geschlossenen Bürgerhausensemble des 18. Jahrhunderts Harburger Schloßstraße 5-13 und den Gebäuden Nr. 29 und 45 erhält man einen Eindruck vom früheren Harburg, selbst wenn es sich hierbei teilweise nicht mehr um die ursprünglichen Gebäude handelt. Doch der Denkmalwert ist klar nachzuvollziehen, schließlich handelt es sich hier um erkennbar historisch wertvolle Fachwerkbauten. Zum Teil stehen sie bereits seit 1941 unter Denkmalschutz. Dicht an dicht drängten sich die teilweise aufwändig ausgeführten Gebäude entlang der Straße. Ihre Gestaltung und Konstruktion machen deutlich, welcher Zeit sie zuzuordnen sind. So verfügen die älteren Gebäude des 18. Jahrhunderts über bauzeittypische Auskragungen und Ornamentik, die jüngeren Schichten stellen sich verputzt dar. Unterschiedliche Nutzungen waren hier untergebracht: Mit Hotels und Gaststätten, Bäckereien, Handwerksbetrieben, Frisören und Kaufleuten haben sich hier typische Gewerbe einer Stadt versammelt.

Das Gebäude Harburger Schloßstraße 5 scheint nur vermeintlich alt zu sein. Es wurde zusammen mit weiteren Häusern der Straße 1975 abgebrochen und an seiner heutigen Stelle rekonstruktiv wieder aufgebaut. Die exakt lotrechte Konstruktion, die gesägten, ebenmäßigen Oberflächen der Konstruktionshölzer und der neuzeitliche Klinker verweisen deutlich auf das einschneidende Ereignis, das zum Verlust des historisch und kulturell so bedeutenden Originals geführt hat.

In der Parzelle Harburger Schloßstraße 33 klafft seit 2007 eine Lücke. Hier stand ein Fachwerkgiebelhaus des 18. Jahrhunderts, in dem mehrere Betriebe wie Blockmacher, Drechsler, Frisör und Kaufmann

untergebracht waren. Aufgrund seines baulich schlechten und nicht mehr sanierbaren Zustandes hatte das Denkmalschutzamt dem Abbruch zugestimmt.

Aus der historischen Baulinie springt eines der ungewöhnlichsten Gebäude zurück: Die klassizistische Villa (Nr. 43) entstand vermutlich vor 1848 als verputzter, sich deutlich auch in seiner Kubatur von der Nachbarbebauung absetzender, repräsentativer Bau. Das Grundstück zieht sich auf breiter Front bis zum Kaufhauskanal und war als einzige Parzelle in der gesamten Straße als Garten angelegt. An der auch aus architektonischer Sicht erhaltenswerten Fabrikantenvilla wird deutlich, dass im Kerngebiet des damaligen Harburg nicht nur gearbeitet, sondern tatsächlich auch anspruchsvoll gewohnt wurde. Die Eigentümer des Hauses wechselten mehrfach, unter anderem kaufte es die Fabrikantenfamilie Thörl, deren 1883 gegründete Ölfabrik die industrielle Überformung der Harburger Schloßstraße auf der Ostseite einleitete. In deren Zuge verschwand Stück für Stück die dortige Bebauung und Parzellenstruktur, die der Westseite entsprochen hatte. Die Weberei (Nr. 20) aus dem Jahr 1920 ist noch erhalten, wurde aber bald zu einem Verwaltungsbau umgebaut und wird heute von der TU Harburg genutzt. Direkt am Westlichen Bahnhofskanal liegt hinter der Weberei das Gebäude Nr. 22, ebenfalls ein Industriedenkmal. Hierbei handelt es sich um die ehemalige Salpeterfabrik, die später als Palm-speicher genutzt wurde.

Westlich der Harburger Schloßstraße am Kaufhauskanal bzw. an der Blohmstraße 22 befindet sich eines der bedeutendsten und interessantesten Denkmäler: das dem Kanal seinen Namen gebende

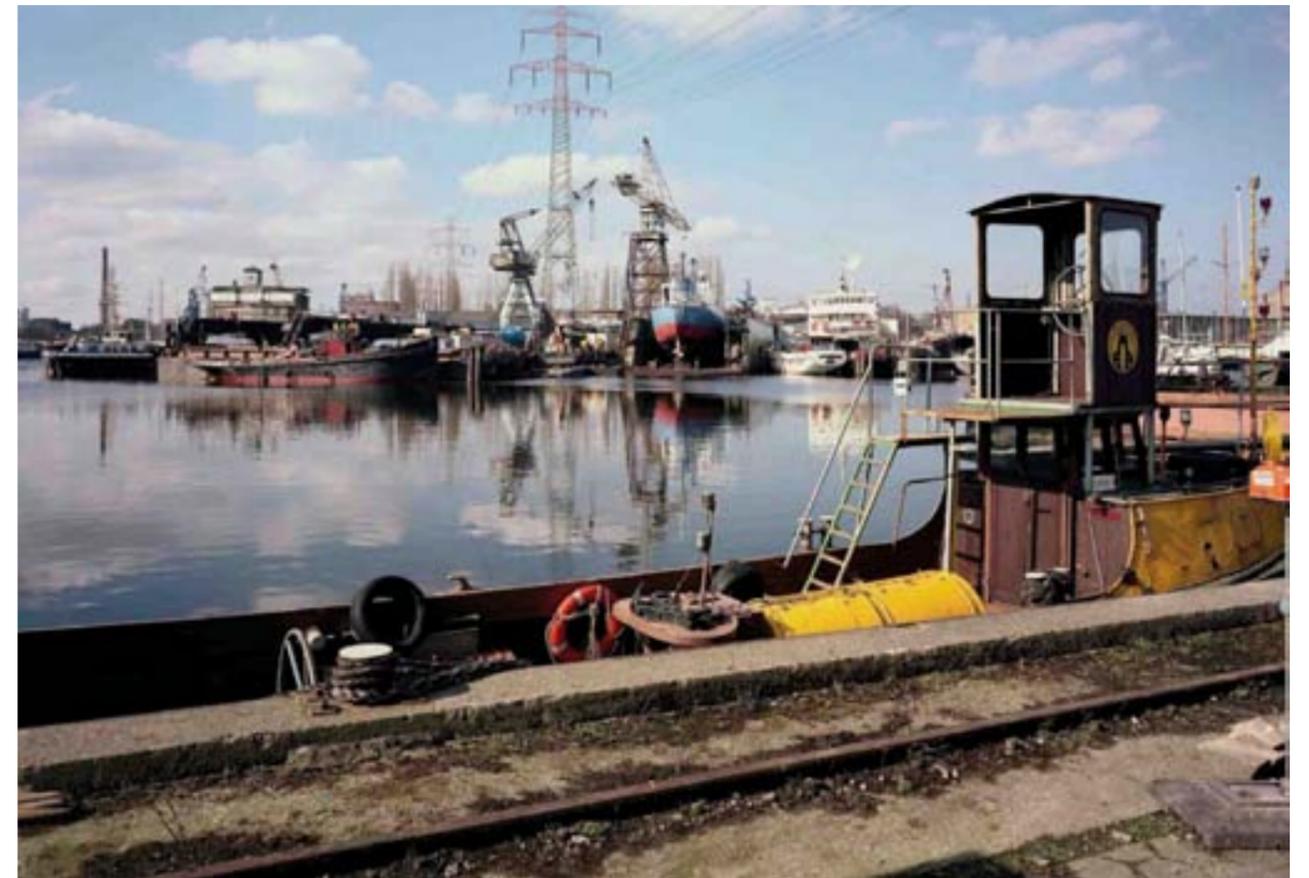


Abb. 20 Blick über den Verkehrshafen zur Schlossinsel mit der Werft Lotsestieg 4, Ansicht von Südosten



Abb. 21 Westlicher Bahnkanal mit ehemaligem Harburger Mühlenbetrieb, heute Fleethaus, Blick von Norden

ehemalige Kaufhaus. Es handelt sich um einen Fachwerkspeicher mit massivem Kontorhausanbau von 1888. Das älteste erhaltene Hafengebäude Hamburgs aus dem Jahr 1826 wurde 1881 vom südlichen Kaufhauskanal hierher versetzt. Die Harburger Kaufhäuser stellten wichtige landesherrliche und später städtische Einnahmequellen dar, da hier der Warenumsatz stattfand. Bis zum Hafenausbau waren sie der Versuch, mit den konkurrierenden größeren Nachbarstädten mithalten. Früh hatte man in Harburg den Vorteil des Kaiumschlags erkannt, weshalb sich in den Kaufhäusern ein eigenständiger, nicht giebelständiger Speichertyp entwickelte.

Kanalplatz

Am Kanalplatz stiegen Reisende von oder nach Hamburg von der Kutsche auf den Ewer um. An diesem Knotenpunkt siedelten sich verschiedene Hotels an, da die Reise hier häufig einen Aufenthalt verlangte. Bahnanschluss, Dampfschiffahrt und Elbbrücke brachten dem Gewerbe - vor allem dem Gastgewerbe- und Logiergewerbe - nach und nach Verluste, da sich die Wartezeiten verkürzten. In den hier betrachteten, mehrfach veränderten Gebäuden Harburger Schloßstraße 45 aus dem Beginn und der Mitte des 19. Jahrhunderts waren also typischerweise das Hotel „Stadt Lüneburg“ und eine königliche Posthalterei untergebracht. Einige der Gästezimmer und der Wohnräume haben sich erhalten. Das ehemalige Gasthaus verkörpert immer noch die kleinstädtische Gasthausarchitektur des mittleren 19. Jahrhunderts, das aufwändige Haupthaus prägt noch immer die historische städtebauliche Situation.

Wir sind am Kanalplatz angekommen, die Harburger Schloßstraße endet hier abrupt. Tatsächlich ein Verbindungsdamm zur Burg? Ein paar Schritte weiter zu der denkmalwerten Gebäudegruppe am Kanalplatz 6 und 8 stehen wir am Lotsekanal (Abb. 22). Die hier in Verlängerung des östlich der Baugruppe verlaufenden Straßenstücks ehemals befindliche Brückenverbindung hinüber zur Zitadelleninsel wurde vor 1875 abgebrochen. An dieser städtebaulich so wichtigen

Stelle etablierten sich mehrere Bauten und Gewerbe, die in engem Bezug zum Hafen standen, ebenso wie Hotels und Gaststätten. Die beiden oben genannten Kontorhäuser stellen die letzten verbliebenen historischen Bauten am Kanalplatz dar, sie entstanden um 1850 im Zuge des Hafenausbau. Bezeichnend ist der Schriftzug der traditionsreichen Reederei und Spedition Renck und Hessenmüller an der Fassade. Die beiden Gebäude verweisen städtebaulich wirksam heute noch auf die sich hier ehemals befindende Verbindung zur Schlossinsel. Zudem machen sie gemeinsam mit den Gebäuden Harburger Schloßstraße 43 und 45 deutlich, dass der Hafenbereich im 19. Jahrhundert eben nicht nur Ort des Warenumschlags war, sondern auch ein attraktiver, gesellschaftlich interessanter, also städtischer Ort, an dem gelebt wurde.

Im Zuge des Ausbaus des Festungsgrabens zum Lotsekanal (1889-93, Abb. 22) entstanden weitere Häfen im Westen des Binnenhafengebiets. Der Lotsekai auf der Insel wurde mit Kaianlagen, Kränen und Schuppen aufgewertet. Nach Abschluss der Erweiterungen standen im Hafengebiet 25 Hektar Wasserflächen mit 12 Teilhäfen und Kanälen zur Verfügung, durch Schleusen abgeschieden und tideunabhängig von der Süderelbe. Mit Kaimauern, Bollwerken oder einfachen Böschungen versehene Uferkanten mit einer Gesamtlänge von 9.500 Metern standen hier zur Verfügung. Mit Ausnahme weniger Veränderungen hat sich dieser Ausbaustatus bis heute erhalten, da sich die weitere Hafenwirtschaft ab 1907 auf den neu angelegten Seehafen westlich des Binnenhafens verlagerte und ausweitete. So präsentiert sich der Binnenhafen als ein eindrucksvolles Zeugnis der gesamten historischen Entwicklung, begonnen im Mittelalter und den Harburger Ursprüngen, bis zum Ersten Weltkrieg bzw. an einigen Stellen sogar darüber hinaus.

Schlossinsel

Nachdem wir nun das Festland ausreichend erkunden konnten, wenden wir uns dem Herzen des Hafens zu, der Schlossinsel. Hier liegt



Abb. 22 Blick vom Lotsekai über den Lotsekanal auf Kaispeicher, Fleethaus und Kanalplatz

die Keimzelle Harburgs, von hier aus nahm die Entwicklung der Stadt ihren langen Lauf. Die Schlossinsel skizziert im Kleinen noch einmal die gesamte Entwicklung des Binnenhafens nach. Auf den ersten Blick präsentiert sie sich gar nicht herrschaftlich, sondern als Hafendistrikt mit Kaimauern, Pflaster, Kränen, Schienen, Slipanlagen, einem Silo, einem Dock, umgeben von unterschiedlichen Teilhäfen, allesamt Dokumente des Hafenausbau bis hin zur Nachkriegszeit. An der West- und Ostseite haben sich im Kaiverlauf zudem noch die originalen Uferlinien der ehemaligen fünfzackigen Zitadellenanlage von 1642 erhalten.

Das Ungewöhnliche des Ortes zeigt sich beispielhaft und deutlich an dem letzten noch erhaltenen Teil des ehemaligen Harburger Schlosses. Die zahlreichen Störungen im Mauerwerk, die unterschiedlichen Bauphasen und Umgestaltungen verweisen auf die wechselvolle Geschichte und die eingreifenden Veränderungen im Bereich des Binnenhafens und seinen gesellschaftlichen Wandel. Dieser verbliebene Flügel des einstigen Schlosses ist gewissermaßen Sinnbild für die wechselvolle Geschichte der gesamten Stadt Harburg.

Das heute als einziger Flügel erhaltene Gebäude in der Bauhofstraße 8 stammt in seinen Grundmauern und Kellergewölben wohl aus dem Ende des 14. Jahrhunderts, als Teil des Residenzschlosses ausgebaut im 16. Jahrhundert. Im Laufe der Jahrhunderte wurde es mehrfach, zum Teil umfangreich in Gestalt und Nutzung verändert. Von der alten Horeburg sind Relikte vorhanden, die ein für Hamburg besonders bedeutendes Bodendenkmal bilden.

Ende des 19. Jahrhunderts baute der Werftbesitzer Holtz, der auf dem Grundstück seine Werft betrieb, das Gebäude in ein Arbeiterwohnhaus um. 1972 wurde der Westflügel des Schlosses, das 1690 errichtete so genannte Ablagerhaus, abgebrochen. In dieser Gestalt eines städtischen Wohnetagenhauses präsentiert sich das Schloss noch heute. Inmitten eines Hafens mutet es nach wie vor merkwürdig an. Weiß man allerdings um seine Geschichte und um die Deutung ihrer Spuren, erschließt sich einem ein einzigartiges Denkmal.

Hier sind wir nun am Ende des Rundgangs angelangt und können folgendes Resümee ziehen:

Der Harburger Binnenhafen ist ein ungewöhnlicher, merkwürdiger, aber bemerkenswerter Ort. Es ist ein besonders spannender und geschichtsträchtiger Ort, der historische Spuren eindrucksvoll und in großer Fülle verbindet. Sie lohnen es, entdeckt zu werden. Sowohl in den großen als auch in den kleinen Strukturen überlagern und vermischen sich die Schichten der Vergangenheit. Leben und Arbeiten gingen hier stets Hand in Hand. Struktur und Gestalt, Parzellen, Gebäudetypen und Architekturstile, Straßenpflaster, Wasserflächen, Brücken, Kaimauern, Kräne und Slipanlagen machen dies deutlich. Bis in die 1960er Jahre hinein fanden Wohnen und Arbeiten hier nebeneinander statt. Die Hafenwirtschaft hat einen signifikanten geschichtlichen Anteil an der Entstehung und dem Erscheinungsbild des Ortes, sie repräsentiert seine Geschichte und damit seine Identität. Die Denkmäler in all ihrer Unterschiedlichkeit sollen nachfolgenden Generationen die Entwicklungsgeschichte des Harburger Binnenhafens verdeutlichen und erklären helfen. Ihre Erhaltung und Pflege dient dem Verständnis der Stadt- und Baugeschichte und der Dokumentation des ehemaligen, Jahrhunderte langen Zentrums der Stadt Harburg als kulturelles Erbe.

Dieses kulturelle Erbe soll für die nachkommenden Generationen erhalten, in Würde wieder belebt und behutsam weiter entwickelt werden. Manche Dinge brauchen Zeit, nicht immer können sofort Lösungen für die Denkmäler gefunden werden. Mut und Kreativität gehören dazu, sich auf die Umnutzung historischer Gebäude - zumal von der Qualität im Binnenhafen - einzulassen. Gebäude können in Würde altern und daraus ihren ganz besonderen Charme gewinnen. Hierin und in der Unterstützung der „Mutigen“ liegt das Interesse des Denkmalschutzes - der Bewahrung des besonderen Charakters des Binnenhafens.

Katrin Meyer

Planungsprozess Harburger Binnenhafen

Der Harburger Binnenhafen bot ein verwirrendes Bild, als das Hamburger Landesplanungsamt 1986 den Ort genauer in Augenschein nahm:

- ein funktionierendes Industrie-, Hafen- und Gewerbegebiet; aber durchsetzt mit Brachen und Schrottplätzen;
- ein Platz in unmittelbarer Nähe zur Harburger Innenstadt, aber getrennt davon durch eine Barriere aus Bahngleisen und Bundesstraße;
- eine Nachbarschaft zu gleich zwei Autobahnen sowie S- und Fernbahnhöfen, und dennoch auf Fußwegen nur für „Eingeweihnte“ zugänglich;
- ein reizvoll „amphibisches“, von Kanälen durchzogenes Gelände, dessen Gewässer allerdings die schlimmste Qualität ganz Hamburgs aufwiesen;
- der älteste Teil des historischen Harburg mit einer bunten Mischung aus Burg, Fachwerk-, Gründerzeit- und Industriebauten, deren verfallendem Charme in mindestens drei Fällen mit Brandstiftung abgeholfen werden sollte;
- ein Ort, der im Bewusstsein der lokalen wie der weiteren Öffentlichkeit so gut wie gar nicht existierte - ein weißer Fleck, eine „no go area“!

Sollten wir Planer von einem derart widersprüchlichen, Konflikt beladenen Quartier nicht lieber die Finger lassen und uns anderen, mehr Erfolg versprechenden Aufgaben widmen? Planrecht hatten wir doch: im Norden Hafen- und im Süden Industriegebiet, dazu das Projekt einer weiteren Hauptverkehrsstraße, einer Autobahnquerverbindung quasi. Allerdings hatten auch diese eindeutigen Planaussagen den schleichenden Funktionsverlust des einstigen gewerblichen Herzens von Harburg nicht aufhalten können. Und es ging so weiter: Eine Waschmittelfabrik wurde geschlossen, der Hafenumschlag nahm ab, der Güterbahnverkehr wurde eingestellt.

In die Zukunft wiesen vor allem die Einrichtungen der 1979 gegründeten Technischen Universität in einem alten Industriegebäude in der Harburger Schloßstraße. Das allerdings war ein Pfund, mit dem sich wuchern ließ. In erster Linie waren es aber die erwähnten verkehrlichen, topografischen und bauhistorischen Lagequalitäten, die es unmöglich machten, diesen hervorragenden Standort einer weiteren, ungesteuerten Abwärtsentwicklung zu überlassen. Zunächst war es nötig, die Gebietsstrukturen genauer zu untersuchen, um ein klareres Bild vom Binnenhafen zu erhalten. Wirtschaft, Verkehr, Umwelt und Historie sowie weitere Einzelheiten waren auf ihren Zustand und ihre Entwicklungsmöglichkeiten hin zu überprüfen. Aufgrund der Themenvielfalt war dies nur in engem Dialog mit allen Beteiligten möglich - zunächst innerhalb der Behörden.

Auch formal war ein offenes, dialogorientiertes Vorgehen dringend geboten; denn die Planungshoheit war geteilt: Für das nördliche Hafengebiet war allein die Wirtschaftsbehörde mit Strom- und Hafenbau (heute Hamburg Port Authority / HPA) zuständig, für den Süden federführend die Baubehörde/Landesplanungsamt gemeinsam mit allen weiteren Verwaltungsstellen.

Offenheit und stetige Gesprächsbereitschaft aller Beteiligten untereinander prägten also von Beginn an den Entwicklungsprozess Harburger Binnenhafen. Auch für die weiteren Planungsschritte wurde dieses Vorgehen beibehalten. Nicht von vorgefertigten Konzepten wurde ausgegangen, immer wurden Interessen und Meinungen in aller Breite zuerst ausgetauscht. Ich sehe dies im Nachhinein als Glücksgriff für die gesamte weitere Entwicklung.

Schon früh engagierte sich das Denkmalschutzamt: 1987 für den Erhalt eines historischen Hauses und 1989 mit der Vorlage eines detaillierten Erhaltungskonzeptes, 1999 mit der Denkmaltopografie. Eine Gewerbeuntersuchung ergab, dass 1990 im Binnenhafen 140 Unternehmen mit zusammen etwa 4000 Beschäftigten tätig waren. Sie unterstrich somit die hohe wirtschaftliche Bedeutung des Standorts. Im folgenden Jahr ermittelte eine weitere Wirtschaftsanalyse allerdings die Tendenz zur Abnahme der Nutzungsintensität und zur Ansiedlung geringerwertiger Nutzungen. Die Gutachter empfahlen eine Ansiedlung von „weißem“ Gewerbe und technologieorientierten Nutzungen. Die Entwicklung höherwertiger Büronutzungen sahen sie als nicht marktfähig an - ein Irrtum, wie sich später herausstellen sollte.

Ein Verkehrskonzept ermittelte erwartungsgemäß ein hohes Verkehrsaufkommen mit der Tendenz zu weiterer starker Zunahme. Die Gutachter empfahlen die Beibehaltung des bestehenden kleinteiligen Straßenrasters bei gleichzeitiger Bündelung der ost-westgerichteten Schwerlastverkehre durch den Bau einer Abbiegespur aus der Seehafen- in die Blohmstraße. Sie ermittelten außerdem einen Fehlbedarf von 4500 PKW-Stellplätzen im Binnenhafen.

Die außerordentlich schlechte Gewässerqualität war bereits 1984 durch eine Untersuchung im Auftrag der Umweltbehörde ermittelt worden und verbot insofern jegliche Ansiedlung neuer Nutzungen. Die Gewässer konnten jedoch früh saniert werden durch den Bau firmeneigener Kläranlagen und durch die Vervollständigung des öffentlichen Abwassernetzes, so dass alle betrieblichen Schmutz- und Prozesswassereinleitungen in den Binnenhafen unterblieben und die Wasserqualität von Stufe 4 auf Stufe 2-3 stieg. Ein bedeutendes Entwicklungshindernis war beseitigt. Am Ufer wurde ein Eisvogel gesichtet! Weitere Untersuchungen betrafen die aufgegebenen Flächen der Fa. Lever (für die sich mit dem Harburger Bauunternehmer Arne Weber der erste größere Neuentwickler im Binnenhafen fand), das Stadtbild, den Fußgängertunnel Neue Straße und weitere Einzelaspekte.

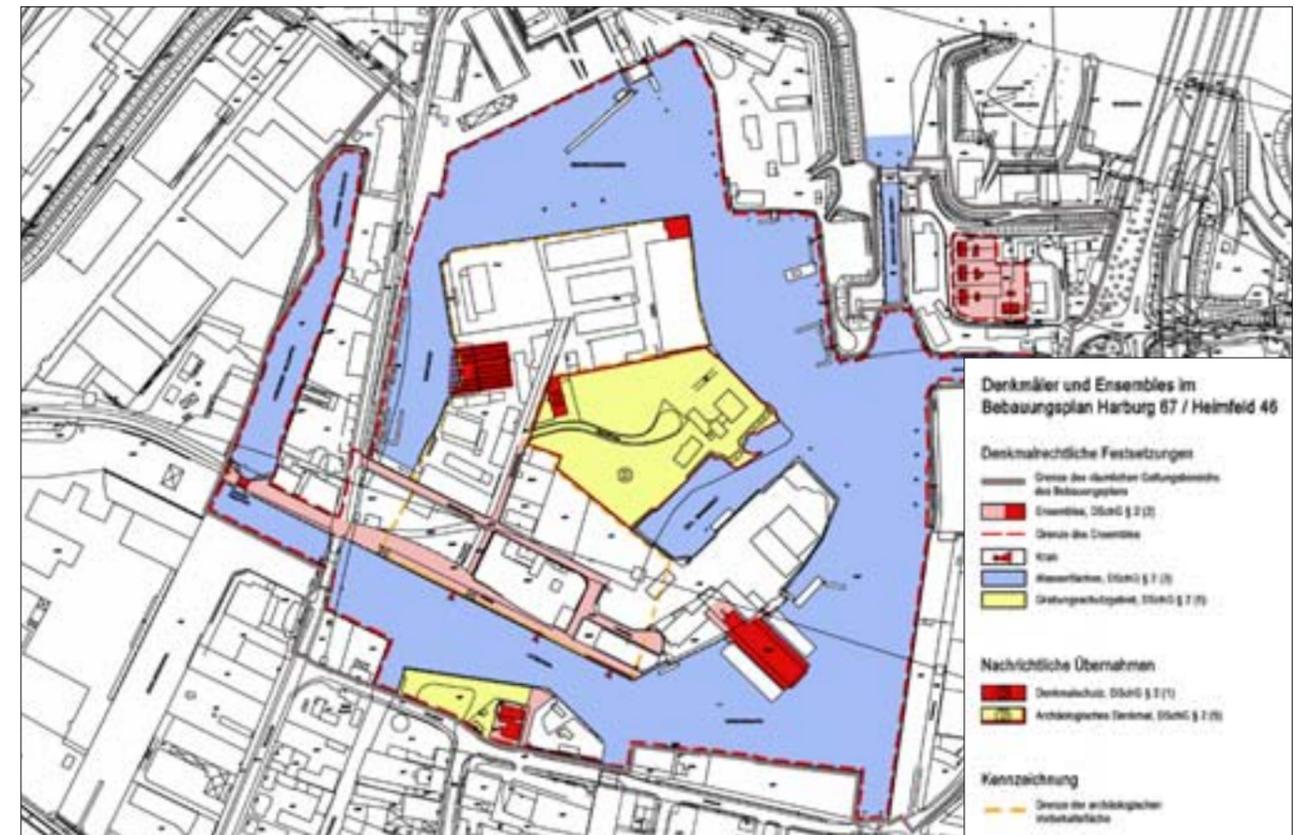


Abb. 23 Denkmäler und Ensembles im Bebauungsplan Harburg 67 / Heimfeld 46, Fassung 22.06.2005



Abb. 24 Denkmäler und Ensembles im Bebauungsplan Harburg 61 / Heimfeld 45, Fassung 22.06.2005

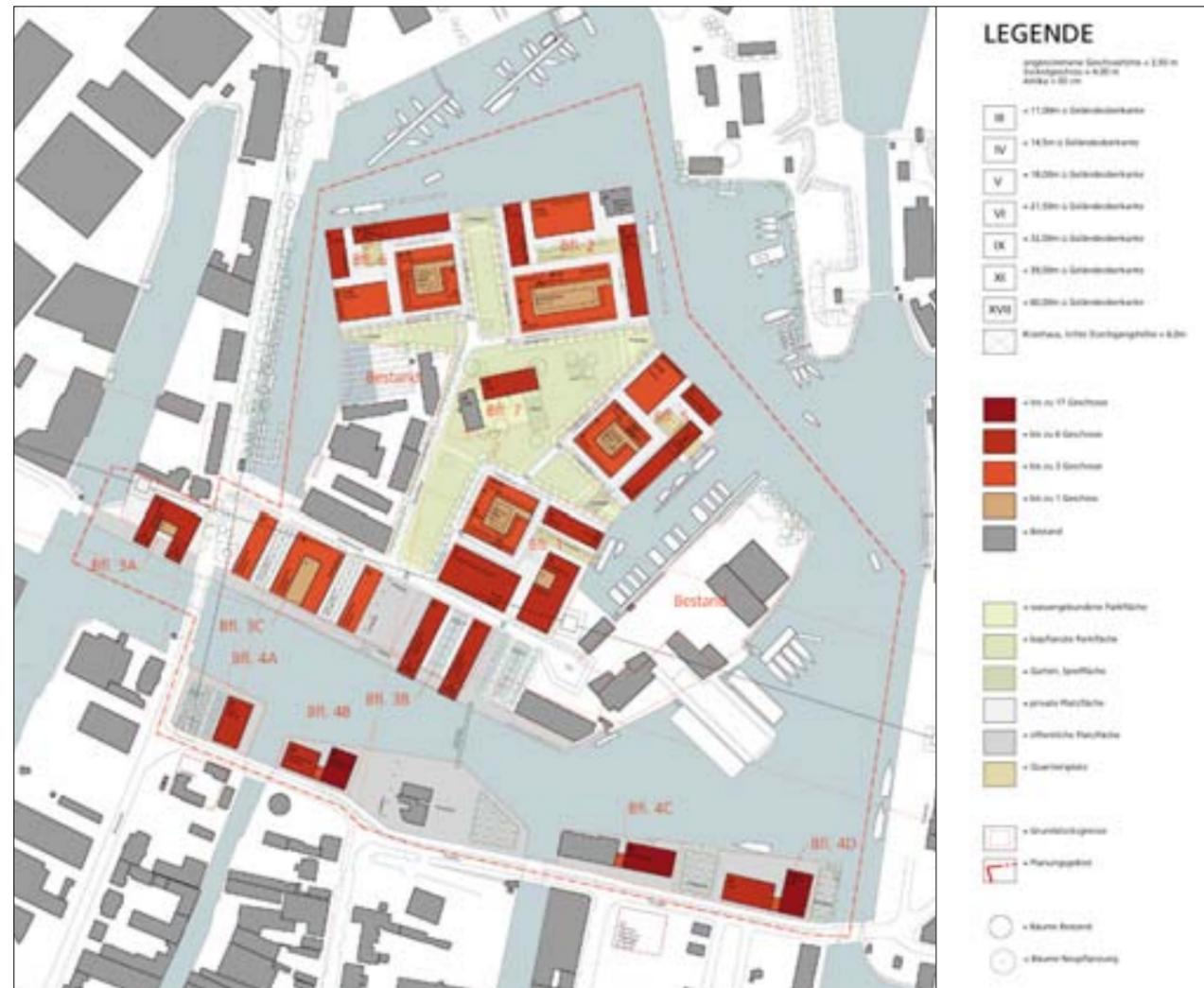


Abb. 25 Schlossinsel Harburg, Funktionsplan, 2. Realisierungsstufe, Fassung 16.6.2006, Planergemeinschaft Raumwerk / Club L94, Frankfurt / Köln

Nun war der Weg frei für einen Bericht an den Senat und dessen Entscheidung über mögliche weitere Schritte. Ende 1990 beauftragte der Senat die Verwaltung mit der Erarbeitung einer „Entwicklungsplanung Harburger Binnenhafen“. Sie sollte die Gefahr einer suboptimalen, nicht strukturgerechten Entwicklung bannen. Drei Oberziele gab der Senat vor:

1. Sicherung der vorhandenen Betriebe und ihrer Entwicklungsmöglichkeiten – gegebenenfalls auch auf außerhalb gelegenen Flächen – sowie die Entwicklung der verfügbaren Flächen für hochwertige Nutzungen.
2. Erhalt und Entwicklung der historischen, ökologischen, topografischen und städtebaulichen Qualitäten. Erhalt der historisch wertvollen Bauten und Verbesserung des Zugangs zum Wasser.
3. Sicherung des Universitätsstandortes und Förderung von TU-nahem Gewerbe und verbundenen Dienstleistungen.

Das klingt doch schon sehr weitreichend, nicht wahr? Aber eigentlich fing die Arbeit ja nun erst richtig an. Und es war tatsächlich keine einfache Aufgabe; denn die Operation erfolgte sozusagen „am offenen Herzen“. Ein trotz mancher Schwächen immer noch funktionierender Hafen- und Gewerbeplatz sollte fit gemacht werden für die Zukunft

– misstrauisch beäugt von der örtlichen Wirtschaft, die ungeachtet anders lautender Senatsziele um ihre Existenz fürchtete. Hier galt es also zunächst einmal, Vertrauen zu schaffen und Transparenz sicherzustellen. Nun sollte uns zugute kommen, dass die Behörden den offenen Dialog untereinander bereits intensiv in der Vorphase der Planung eingeübt hatten. Es fiel also nicht schwer, mit der Wirtschaft, den Bewohnern sowie weiteren Planungsbetroffenen dementsprechend umzugehen. Der offene Dialog wurde bestimmendes Strukturmerkmal des Planungsprozesses Harburger Binnenhafen! Im Gespräch mit allen Beteiligten sollten so die Oberziele der Planung weiter detailliert und konkretisiert werden.

Hierzu wurde in der Baubehörde eine zwischenbehördliche Arbeitsgruppe eingerichtet, über deren Tätigkeit eine Lenkungsgruppe unter Leitung der Wirtschaftsbehörde wachte. Parallel dazu konstituierte sich ein Arbeitskreis Ansässige Wirtschaft mit Vertretern der Betriebe, der Grundeigentümer sowie von Kammern und Verbänden. Beide Gremien informierten sich laufend wechselseitig über ihren jeweiligen Diskussionsstand. Die Zusammenkünfte erfolgten bei Bedarf, also unregelmäßig, doch geschah dies im Verlauf des fünfjährigen Planungs-

prozesses durchaus häufig. Um sicherzustellen, dass auch Bewohner, Arbeitspersonal und weitere vor Ort Betroffene am Plandialog teilnehmen konnten, wurde für diese ein Ombudsmann eingesetzt, der u. a. eine Zeitung herausgab, Betriebsbesichtigungen veranstaltete und ein großes Hafenfest organisierte.

Mit der Umsetzung aller Ideen in einen „Orientierungsrahmen“ wurde ein Planungsbüro beauftragt. Ein „Grobkonzept“ wurde zunächst mit den Beteiligten, der örtlichen Politik sowie auf öffentlichen Veranstaltungen diskutiert, bevor es zu einem „Feinkonzept“ weiter entwickelt wurde. Die Besonderheit dieses aufwändigen Planungsprozesses veranlasste den Bund, ihn im Rahmen des „Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus“ zu fördern und finanziell zu unterstützen.

Der fertig gestellte Orientierungsrahmen wurde dem Senat vorgelegt, der ihn 1995 zur Grundlage für das weitere Verwaltungshandeln erklärte. Damit folgte er der Idee, im Süden ein „Mischgebiet neuen Typs“ mit Wohnen, Forschung und Lehre in Verbindung mit TU-bezogenem Gewerbe und Dienstleistungen zu entwickeln. Der Güterbahnhof wird völlig neu genutzt, am Wasser sollen Fußwege und Grünanlagen entstehen. Der Norden blieb zunächst weiterhin im Hafengebiet.

Über all dem hatte sich die tatsächliche Entwicklung bereits fortgesetzt. Ein Mikroelektronik-Anwendungszentrum war an der Harburger Schloßstraße neu entstanden, und am Schellerdamm gab es – unterschiedlich erfolgreiche – Aktivitäten zur Neunutzung von teils geschützten Industriedenkmalern. Alle diese Vorhaben wurden unterstützt durch eine „prozessbegleitende Planungsberatung“, die Entwicklungsvorhaben bereits während des Planungsprozesses unterstützte. Es gelang auch, einen großen Schrottmüllschlagsbetrieb zu verlagern – ein bedeutendes Signal für Investoren und Öffentlichkeit. Heute floriert auf dem Gelände ein Beach Club.

Aufgrund des Senatsbeschlusses konnte die Verwaltung nun neues Planrecht für den südlichen Gebietsteil erarbeiten. Zunächst wurden Bebauungspläne für den Güterbahnhof und das Gebiet östlich bis an die Hannoversche Straße aufgestellt. Außerdem wurde für den Bahnhof ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt. Der Siegerentwurf zeichnet sich aus durch eine differenzierte Blockstruktur, maßstäbliche Einpassung in die Nachbarschaft und die für die Entwicklung nötige Flexibilität.

Mit der Deutschen Bahn schloss die Stadt einen städtebaulichen Vertrag für das Gebiet, dessen Erfüllung die Bahn und ihre Rechtsnachfolger bis heute verhindert haben. Dies Entwicklungshemmnis ist nachdrücklich zu beklagen; denn die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Standortkonversion waren frühzeitig und mit Vorrang erarbeitet worden.

Inzwischen war auch die Diskussion innerhalb der Wirtschaft fortgeschritten. Insbesondere war Betrieben mit Erweiterungsabsichten bewusst geworden, dass ihnen der kleinteilige Binnenhafen keine geeigneten Flächen mehr bot. Ein weiterer Rückzug von Produktionsbetrieben setzte ein.

Die Enttäuschung über die fortwährende Bahnhofsbrache führte zu einer Änderung der Entwicklungsrichtung. Der Blick richtete sich nun auf die Schlossinsel mit dem Ziel, sie aus dem Hafengebiet zu entlassen und ihre Neuplanung nicht weiter hinauszuschieben. Die örtliche Politik drängte den Senat heftig, so dass er dem Ansinnen im Grundsatz zustimmte und die Verwaltung mit der Erarbeitung eines Bebauungsplanes für die Schlossinsel (Harburg 67 / Heimfeld 46, Abb. 23) und eines weiteren für den südlich angrenzenden Stadtbereich (Har-

burg 61 / Heimfeld 45, Abb. 24) beauftragte. Die Planentwürfe liegen vor und werden diskutiert.

Mit den Bebauungsplänen wurden umfangreiche denkmalrechtliche Festsetzungen vorgesehen. Damit soll ein sorgsamer Umgang mit den Gebäuden, den Wasserflächen, der technischen Infrastruktur und weiteren prägenden Strukturen sichergestellt werden.

Für die Schlossinsel wurde 2005 ein städtebaulicher Ideenwettbewerb durchgeführt, dessen Siegerentwurf durch seine sensible Einpassung in das äußerst empfindliche Areal besticht, und der geeignet ist, eine Entwicklung auch in kleinen Schritten zu unterstützen (Abb. 25). Auf die Beibehaltung dieses Entwurfs als Grundlage für die Entwicklung ist aufmerksam zu achten! Zu einer einzigen Ergänzung würde ich den Senat allerdings gern ermuntern: Die 380 KV-Freileitung sollte er in diesem Bereich unter die Erde legen lassen.

Die Erneuerung des Binnenhafens ist in den vergangenen Jahren ungeachtet mancher Probleme mächtig vorangeschritten, und sie setzt sich fort. Die Bauten des Channel haben sich bis an die Blohmstraße ausgedehnt, die Neunutzung des westlichen Schellerdamms steht vor dem Abschluss, am Gewässer des Verkehrshafens glänzt der Kaispeicher (weitere Neubauten werden hier bald folgen), die Konversion der Gummikammfabrik steht bevor – hoffentlich in ebenso vorbildlicher Weise wie etwa beim Fleethaus.

Von einer suboptimalen Entwicklung kann also nicht mehr die Rede sein – im Gegenteil! Im Jahr 2005 waren bereits wieder 150 Firmen mit zusammen 5000 Mitarbeitern im Binnenhafen tätig, Tendenz steigend. Eine attraktive und vielfältige Gastronomie hat sich angesiedelt. Der Senat hat den Binnenhafen zu einem Pol des Programms „Sprung über die Elbe“ erklärt. Die Internationale Bauausstellung 2013 bezieht ihn in ihre Konzepte ein.

Es gibt Bemühungen, die Trennwirkung der Bahntrasse im Süden aufzuheben oder zu verringern. Aber müssten dann nicht auch die Autoverkehre der B 73 (Buxtehuder Straße) und des Karnapp gleich mit unter die Erde? Und würde nicht eine Einhausung, d. h. tunnelartige Überbauung der Bahntrasse eine neue städtebauliche Scheußlichkeit darstellen? Vorsicht ist geboten.

Insgesamt jedoch ist die Binnenhafenentwicklung eine Erfolgsgeschichte. Und sie wird sich fortsetzen. Mir sei abschließend noch eine persönliche Bemerkung erlaubt, da ich mich habe verleiten lassen, selbst in den Binnenhafen zu ziehen: Dies ist ein lauter, verkehrsreicher und oft ziemlich „ruppiger“ Ort, der zum ruhigen Wohnen herzlich wenig taugt. Wer allerdings seinem Charme einmal erlegen ist, der will hier nicht wieder weg!

Geerd Fischer

Planungsperspektiven

Nahezu jede halbwegs größere Hafenstadt bis weit ins Binnenland hat heute ihr „Waterfront-Projekt“ - als Konversion unzeitgemäßer Hafenanlagen zu Loftwohnungen, Büros und Restaurants. In der Regel wurde und wird dabei die kommerzielle Hafennutzung vollständig aufgegeben, alle nicht denkmalwerte Bausubstanz abgeräumt, Neubauten errichtet, verbleibende Baudenkmäler zu stilvollen Lofts, Restaurants oder Kulturbetrieben umgebaut und der neue Stadtteil allenfalls nachträglich wieder mit einem Museums- oder Yachthafen dekoriert. Hafen wird zur Hafencity - in Hamburg heißt sie auch so.

Der Harburger Binnenhafen ist anders: Die übliche Phase des Brachfallens fehlt - außer auf dem „Hafencampus“-Gelände des ehemaligen Kopfbahnhofs. In Harburg findet die Konversion unter laufendem Betrieb statt - mit allen Vor- und Nachteilen. Zwar ist die Gefahr des Verfalls durch Leerstand geringer, umso größer aber die der Veränderung durch gewerbliche Nutzungen, für die der Denkmalschutz und die architektonische Qualität nur als ein Klotz am Bein erscheinen. Zudem werden neue immissionsensible Nutzungen vom weiter laufenden Hafenbetrieb als Bedrohung empfunden: Neue Bewohner könnten gegen den Hafelärm prozessieren. Wenn sich stadtbildprägende Speicher wegen der Nähe zu Emittenten nicht zu Wohnungen oder Hotels transformieren lassen, die Lagernutzung im alten Gemäuer aber angesichts moderner Hochregallager ineffizient wird, dann steht der Denkmalschutz manchmal auf verlorenem Posten: So sind der Reichskornspeicher und der Hobum-Speicher am Holzhafen verschwunden.

Der Übergang vom Hafen zur „Hafencity“ unter vollem Betrieb bringt zwangsläufig ein Element des Chaos mit sich - eher „asiatischer“ als mitteleuropäischer Städtebau. Aber das Nebeneinander unterschiedlichster Maßstäbe gibt es im Binnenhafen schon seit Generationen. So stehen hohe Silos neben ein- bis zweigeschossigen Wohn-, Kontor- oder Produktionsgebäuden. Wo es historisch begründbar ist, müssen die Differenzen nicht nivelliert werden. Gerade der aktuell größte Maßstabssprung - der 18geschossige Channel-Tower zwischen dreigeschossiger Ex-Likörfabrik und ein- bis zweigeschossigen Arbeiterhäuschen zeigt, wie mit sensibler Architektur auch extreme Sprünge bewältigt werden können (Abb. 26).

Vorhandene Maßstabssprünge dürfen aber nicht den Vorwand bieten für städtebauliche Beliebigkeit, die den Genius loci ignoriert. Gefährlich ist dabei der Hinweis auf den „Bilbao-Effekt“: Ein Projekt auf einer Konversionsfläche muss nicht städtebaulich passen, es muss nur so spektakulär sein, dass es überregionale Aufmerksamkeit erregt und allein dadurch als Magnet auf Touristen und Investoren wirkt. Aber was in Bilbao unter speziellen Rahmenbedingungen und hochwertiger, besonderer Nutzung (Guggenheim-Museum) erfolgreich war, ist bei zahllosen Nachahmer-Projekten gescheitert.

Die Neuplanung sollte nicht das Chaos verstärken, sondern das Stadtbild beruhigen und ein robustes Rückgrat der zukünftigen Nutzungen bilden, wobei die Gleichzeitigkeit alter und neuer Strukturen zwin-

gend mit der spezifischen Form der Harburger Hafenkonversion verbunden ist. Der Funktionsplan auf Basis des „Raumwerk“-Entwurfs ist dazu die geeignete Grundlage (Abb. 25).

Wenn aber alte und neue Funktionen - Ingenieurbüros und Restaurants in Hochhäusern, Wohnungen und Kneipen in kleinen Häuschen, Stahlbau und Speditionen auf Freiflächen - zeitgleich und in unmittelbarer Nachbarschaft stattfinden, was prägt dann Art und Maß der baulichen Nutzung? Was wird Maßstab für Bebauungsplan-Festsetzungen? Silo oder Kiosk?

Diese Frage lässt sich nicht trennen vom Umgang mit dem öffentlichen Raum (Abb. 27). In den Hafen wurde jahrzehntelang kaum noch investiert. Es ist nachvollziehbar, dass die Hamburg Port Authority (HPA) ihre Investitionen in die moderneren Teile des Hafens lenkte, während für die ergänzenden, teilweise antiquiert wirkenden Hafenfunktionen des Binnenhafens die vorhandene Infrastruktur immer noch ausreichte. Zerbröselnde Kaikanten, Kopfsteinpflasterstraßen mit Schlaglöchern und genietete Klappbrücken, die sich nicht mehr



Abb. 26 Fachwerkbauten am Karnapp, Channel-Tower, am linken Bildrand die ehemalige Likörfabrik Hilke.



Abb. 27 Blick vom Lotsekai über den Lotsekanal auf Kaispeicher, Fleethaus und Kanalplatz. Links im Bild der Mulch-Kran.

klappen lassen, mögen temporär einen morbiden Charme entwickeln, der auch Teil des speziellen Harburger Binnenhafensflairs ist. Langfristig reicht aber diese vorhandene Infrastruktur weder für einen modernen Hafen noch für ein multifunktionales Gebiet mit Hafenfunktionen, Büros, Wohnungen und Kultur.

Würde man sie durch „moderne“ Asphaltstraßen, Stahlspundwände und hydraulisch betriebene Brücken ersetzen, wäre der Charme schnell dahin. Es geht also darum, die Infrastruktur zu ertüchtigen und dabei ihren Charakter zu bewahren (Abb. 28). Das kommt oft teurer als neu bauen, ist aber zur Entwicklung des Hafengebiets unvermeidlich.

Ein Verzicht auf Perfektion wäre hier sowohl aus tiefbautechnischer als auch aus denkmalpflegerischer Sicht angebracht. Das gilt zum einen für die Anwendung der „Planungshinweise für Stadtstraßen“, denen der baukulturelle Aspekt fehlt und zum anderen auch für überzogene Forderungen an die vollständige Erhaltung jeder Kaikante: Der Binnenhafen ist kein Museumshafen und soll es auch nicht werden. Dass Großsegler und andere historische Schiffe den Binnenhafen zum Überwintern nutzen, ist nicht Ergebnis musealer Planung, sondern

hat ganz banale Gründe: Es liegt an den günstigen Liegeplatzkonditionen, den Servicebetrieben im Umfeld und vor allem daran, dass der Binnenhafen tideunabhängig ist. So könnte die Zukunft des Binnenhafens (im engeren Sinne) auch in einer behutsamen Umstrukturierung der Hafenwirtschaft hin zu Yachthäfen und Servicebetrieben für Sportboote und historische Schiffe liegen, wie die Handelskammer vorschlägt. Wenn aber die Freizeitnutzung im Binnenhafen stärker entwickelt werden soll, müssen nicht nur Klappbrücken wieder bewegt werden. Auch die Zugänge zum Wasser sind zu verbessern - selbst wenn dazu die eine oder andere Kaimauer abgetragen werden muss.

Zurück zur Frage des angemessenen Maßstabs: Je mehr Hafenterrassen weiterhin maritim genutzt werden, desto mehr muss über die Aufwertung der anderen Grundstücke die Schaffung öffentlicher Freiflächen und die notwendige Sanierung der Straßen, Brücken, Siele und Kaimauern finanziert werden. Das spricht für eine hohe Bebauungsdichte.

Einzelne Hochhäuser gehören als Silos zum historischen Hafenbild. Mehr Ruhe im Stadtbild entsteht aber nur durch eine niedrigere Bebauung, die jedoch soviel Geschossfläche bieten muss, dass die In-



Abb. 28 Lotsekai, historische Kaimauer, Schienen und Pflaster

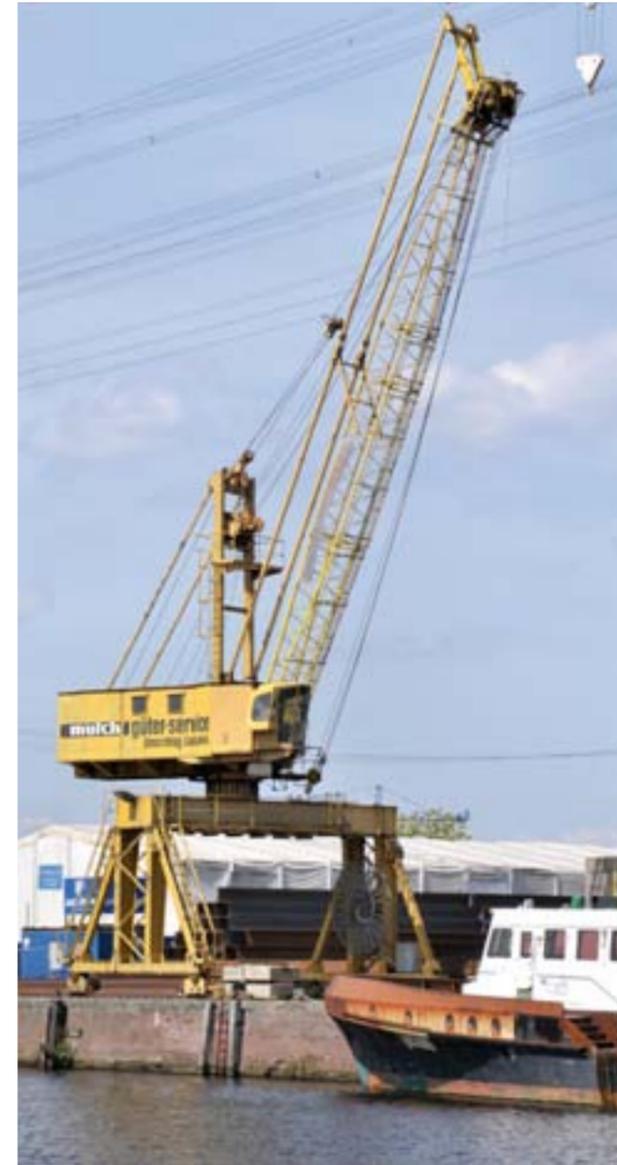
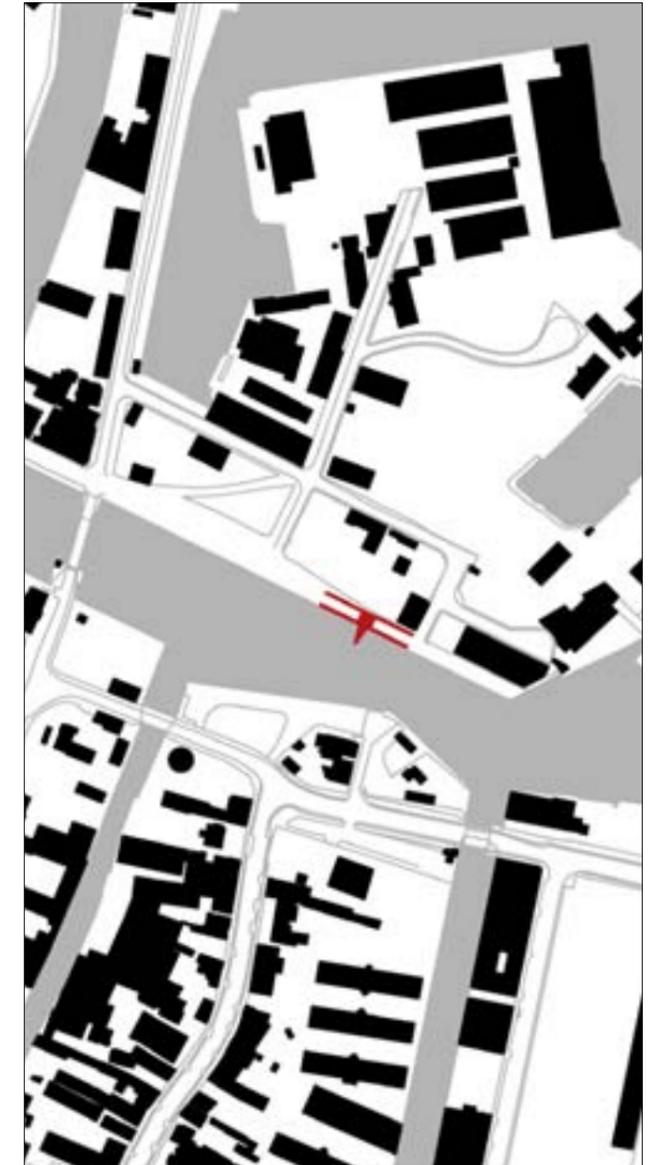


Abb. 29 Mulch-Kran am Lotsekai, Ansicht von Süden



Standort Mulch-Kran

Infrastruktur über die Aufwertung der Grundstücke zumindest partiell finanziert werden kann.

Für die Schlossinsel könnte das Schloss selbst (oder was davon übrig ist) den Maßstab bilden. Es entspricht mit seinen 19 Metern Höhe sechs Wohngeschossen oder fünf bis sechs Büroetagen. Am Kaufhauskanal sollte sich die Bauhöhe eher am Kaufhaus, den verbliebenen Fachwerkhäusern und Fabrikantenvillen orientieren – also eher zwei als zwanzig Geschosse.

Denkmalschutz wird im Binnenhafen nicht ohne schmerzliche Kompromisse realisierbar sein. Manche Häuser sind zu klein und stehen Büroprojekten im Weg, andere – wie der Reichskornspeicher – standen am falschen Fleck für eine Umnutzung.

Aber eines taugt nicht zum Kompromiss: Jeder Versuch, zur Vermeidung aufwändiger Sanierung von Kaimauern, Hafenbecken oder Brücken Wasserlagen durch Zuschütten der Becken zu beseitigen, wäre nicht nur eine Beschädigung des Binnenhafens als Denkmalensemble,

sondern auch aus immobilienökonomischer Sicht kontraproduktiv. Denn der wesentliche Standortvorteil gegenüber beliebigen anderen Wohn- oder Kerngebieten ist die Lage am Wasser und die immer noch authentische Hafentmosphäre.

Jörg Heinrich Penner

Ein Kran für Harburg

Mit dem Umzug der Firma Mulch vom Harburger Binnenhafen zum Seehafen I ging ein wesentliches Stück Harburger Hafengeschichte endgültig zu Ende. Der Umzug war notwendig geworden, um im Rahmen der städtebaulichen Umstrukturierung neue Nutzung möglich zu machen. Hervorgegangen aus einem 1889 gegründeten Kohlenhandel, hatte die Firma Mulch hier bis 2006 einen Lager-, Umschlag- und Speditionsbetrieb.

Als Erinnerung an den ehemaligen Umschlagplatz am Lotsekai verblieb der gelbe Portaldrehkran an diesem Standort an der Wasserkante, für den er 1972 von der Firma Liebherr speziell gebaut wurde. Am 28. Mai 2006 wurde er von Frau Hannelore Mulch während des Harburger Binnenhafenfestes in einer feierlichen Zeremonie an die KulturWerkstatt Harburg übergeben.

Wie ein Wegweiser zu den Spuren der ehemaligen industriellen Nutzung des Binnenhafens wird der Umschlagkran schon von weitem gesehen. Der Verein pflegt und erhält diesen Mulch-Kran als Zeugnis dafür, dass Harburg einst einen richtigen Industriehafen besessen hat. Ein Fakt, den man vielleicht bei der im Augenblick rasant verlaufenden Strukturveränderung in ein paar Jahren nur noch erahnen kann.

Der Kran wurde im August 2007 von der Kulturbehörde unter Denkmalschutz gestellt. Zukünftig soll der Kran auch für kulturelle Veranstaltungen der KulturWerkstatt Harburg genutzt werden. Für die Erhaltung werden weitere Sponsoren sowie Kran-Liebhaber, gern auch mit technischem Know-how, gesucht.



Eine Auswahl der Denkmäler im und am Binnenhafen

Die Projekte

In diesem Kapitel stellen wir ein breites Spektrum von Denkmalprojekten im Harburger Binnenhafen vor, die besonders innovativ, beispielgebend oder auch typisch sind. Diese Projekte werden ergänzt durch das ehemalige Bahnausbesserungswerk Harburg und die Phoenix-Werke, die in engem inhaltlichen Zusammenhang mit dem Binnenhafen stehen. Die Palette umfasst in den letzten Jahren realisierte Bauvorhaben, aktuelle Beispiele und Denkmäler, deren Umwidmung noch aussteht und deren Perspektiven aufgezeigt werden.

Den Beiträgen sind jeweils Informationen zur Baugeschichte der Objekte vorangestellt. Im Anschluss daran stellen die Autoren ihre Projekte und Planungen vor. Alle Akteure haben wir nach den Gründen für die Wahl des Standortes Harburger Binnenhafen gefragt und uns nach den Potentialen - den wirtschaftlichen, ästhetischen, kreativen und emotionalen Potentialen - erkundigt. Alle Autoren haben wir um ein persönliches Statement gebeten.

Unter dem Titel ‚Einzigartige Schönheiten‘ werden die „kleinen Häuser“ vorgestellt - das Kontorhaus Kanalplatz 6, die klassizistische Villa Harburger Schloßstraße 43 und das Fachwerkwohnhaus Karnapp 5 -, ehemalige Wohn- und Geschäftshäuser, die als solche weiter genutzt werden und in denen viel Originalsubstanz bewahrt ist. Hier kommen private Bauherren zu Wort, die ihren Wohn- und Arbeitsort in den Harburger Binnenhafen verlegt haben, in ein Denkmal investiert und sich jahrelang dafür engagiert haben.

Unter dem Vorzeichen ‚Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit‘ steht der zweite Teil, der Industriedenkmalern gewidmet ist. Bauherren, Entwickler und Architekten stellen ihre Bauprojekte und Umnutzungskonzepte vor und erklären, warum sie in den Standort Harburg investieren und auf welche Art diese Investitionen für sie lukrativ sind. Bei Industriebauten ist die Umwidmung oft diffiziler und umfangreicher, ein tragfähiges Umnutzungskonzept ist ausschlaggebend. Die erfolgreichen Umbauten eines Silos, eines Mühlenkomplexes und eines großflächigen Ausbesserungswerkes der Bahn stellen wir vor. Als aktuelles Beispiel einer komplizierten Umwidmung ist die New-York

Hamburger Gummi-Waaren Compagnie vertreten, die derzeit alle Beteiligten vor große Herausforderungen stellt.

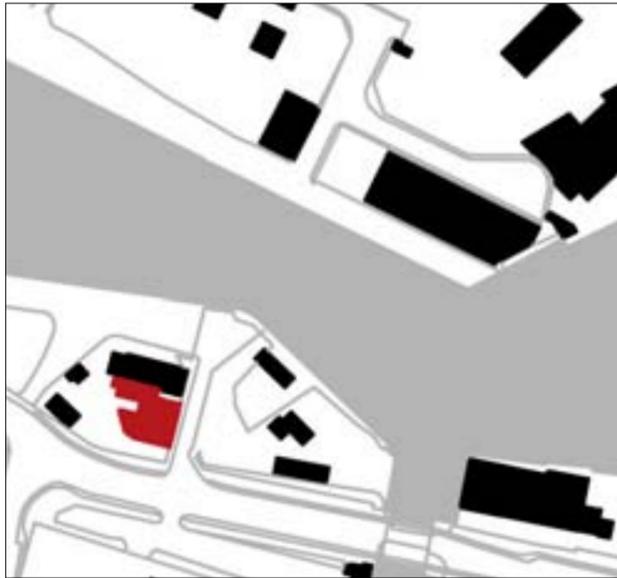
Die gelungene Verbindung von Industriebau und Kunst zeigt die Privatsammlung von Harald Falckenberg in den Phoenix-Werken, die zu den bedeutenden Privatsammlungen in Deutschland zählt. Dass Kunst und Sammler den Standort Harburg beleben und bereichern, zeigte sich bereits bei der Eröffnung der erweiterten Ausstellungsflächen im Mai 2008, die auf breite Resonanz stieß. Von diesem kulturellen Potential mit großer Anziehungskraft profitiert auch der Binnenhafen, zumal es die dort engagierte Kunst- und Kulturszene stärkt und ergänzt. Darüber hinaus dürfte die Sammlung Falckenberg der Entwicklung des Binnenhafens zu einem Quartier mit einer attraktiven Mischung aus Wohnen, Arbeiten und Kultur einen zukunftsweisenden Impuls geben.

Im Anschluss werden Denkmäler, deren Umwidmung noch aussteht, einschließlich ihrer Perspektiven vorgestellt. Für die Likörfabrik Hilke und den Silo Bauhofstraße 10 auf der Schlossinsel liegen Vorstudien bzw. Gutachten vor, die ein klares positives Votum für die Erhaltens- und Umbaufähigkeit der Bauten beinhalten und realistische Perspektiven für den zukünftigen Umgang aufzeigen. Hier wird die Bedeutung von Gutachten sinnfällig, die Planungs- und Kostensicherheit schaffen und Perspektiven konkretisieren. Der Harburger Binnenhafen als IBA-Standort, die hier angesiedelten IBA-Projekte und die Bedeutung des Denkmalbestandes bei der Entwicklung des Binnenhafens sind Themen im Dialog von IBA und Denkmalschutzamt, im Austausch von Uli Hellweg, dem Geschäftsführer der IBA, und der Denkmalpflegerin Gabriele Bohnsack-Häfner.

Im Abschlussdialog resümieren die beiden Denkmalpfleger Luis Moreno-Fernandez und Gabriele Bohnsack-Häfner ihre Erfahrungen mit dem Harburger Binnenhafen der letzten knapp 30 Jahre, ziehen Bilanz und stellen ihre Interessen bei der künftigen Entwicklung des Binnenhafens dar.

- 1 Alte Harburger Elbbrücke
- 2 New-York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie AG
- 3 Ehem. Bundesbahnausbesserungswerk
- 4 Ehem. Vereinigte Gummiwaren-Fabriken, Phoenix AG
- 5 Klappbrücke über den Östlichen Bahnhofskanal
- 6 Kaispeicher, Veritaskai 1-3
- 7 Fleethaus, Schellerdamm 2
- 8 Ehem. Likörfabrik Hilke, Karnapp 15-16
- 9 Karnapp 5
- 10 Harburger Schloßstraße 43
- 11 Kanalplatz 6
- 12 Ehem. Kaufhauspeicher, Blohmstraße 22
- 13 Wasserflächen, Kaianlagen, Kräne
- 13.1 Querslipanlage / Werft
- 14 Holzhafen-Klappbrücke
- 15 Harburger Schloss, Bauhofstraße 8
- 16 Silo, Bauhofstraße 10

Wohn- und Kontorhaus, Kanalplatz 6



Bis zur Industrialisierung des Harburger Binnenhafens war der Kanalplatz das Herzstück des Reise- und Handelsverkehrs. Auch danach blieb er ein wichtiger Umschlagplatz. An ihn grenzte im Norden die Schlossbrücke, die nicht erhalten ist. Damit lag der Platz an der historischen Verbindungsachse von der Stadt zur zitadellenförmigen Schlossinsel.

Das Wohn- und Geschäftshaus Kanalplatz 6 wurde um 1850 und damit während der ersten Ausbauphase des Hafens errichtet. Der klassizistische Bau, ein traufständiger zweigeschossiger Putzbau unter Satteldach, diente als Kontorhaus. In der Mitte der symmetrisch gegliederten Fassade lag ursprünglich der Haupteingang mit dem zentralen Flur. Im Hochparterre waren platzseitig das Hauptkontor und das „Zimmer des Chefs“ untergebracht.

Bis 1973 war hier die traditionsreiche Reederei und Spedition Renck & Hessenmüller ansässig. Sie geht auf den bedeutenden Harburger Unternehmer Carl Renck (1846-1909) zurück, der 1873 zusammen mit dem Kaufmann Hessenmüller die Firma gründete. Ab 1881 führte er sie als alleiniger Inhaber. Der Außenhandelskaufmann, Schiffsmakler und Reeder wurde 1904 zum Senator in Harburg gewählt. Zudem amtierte er als Vizekonsul von Großbritannien und Portugal.

1906 beauftragte Renck die bedeutenden Hamburger Architekten Distel und Grubitz mit dem Umbau und der Erweiterung des Kontorhauses durch einen seitlichen Treppenhauseinbau, der, leicht zurückgesetzt, in Jugendstilformen realisiert wurde. 1923 kam es zum Umbau des Nebengebäudes für Kontorräume

und Warteräume „zur Leuteabfertigung“ - gemeint waren damit die Arbeiter von Renck & Hessenmüller.

In Zusammenarbeit mit dem Denkmalschutzamt begannen die neuen Eigentümer ab 2004 mit einer grundlegenden Sanierung des Kontorhauses. Behutsam instandgesetzt wurden u. a. das Treppenhaus sowie das erhaltene Originalinventar des Kontorhauses. Besonders beeindruckend ist der Kontortresen mit zahlreichen Schubladen, an dem früher die Kapitäne der abzufertigenden Schiffe ihre Frachtpapiere und ihre Heuer in Empfang nahmen. Im „Zimmer des Chefs“ bzw. im ehemaligen Konsulzimmer ist der Hausherr mit seinem Unternehmen immer noch präsent: An der Wand hängen das Porträt des Firmeninhabers Carl Renck und die Konsulatsplakette. Zur Ausstattung gehören darüber hinaus ein Schiffsmodell und ein Schrank mit Gütern, die per Schiff transportiert wurden.

Harburger Binnenhafen. New-York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie, eine Klappbrücke und eine zweite Klappbrücke über den Westlichen Bahnhofskanal, der Kanalplatz und dort ein Kontorhaus. Keineswegs privat auf Immobiliensuche, hatte ich das Objekt vielmehr im Rahmen einer beruflichen Tätigkeit entdeckt - und war auf den ersten Blick beeindruckt: von der Lage fast unmittelbar an der Hafenkante, dem gesamten Standort mit seinem speziellen Mix aus historischer Bebauung und neuer Architektur, dem noch ausgeprägten Hafenumfeld, dem weiten Himmel. Dazu kam für mich die ausgewogen schöne Fassade des Gebäudes (damals noch in Grün). Ein besonderes Objekt an einem besonderen Ort.

Das Kontorhaus hatte mein Interesse geweckt, das verbunden war mit einem ausgeprägten Gestaltungswillen und dem Gefühl, mit einer Investition in diesem Gebiet an einer neuen Entwicklung beteiligt zu sein. Nachdem mein Mann und ich 2004 das Gebäude erworben hatten, begann eine intensive Auseinandersetzung mit dem in Teilbereichen sehr unterschiedlichen baulichen Zustand des Gebäudes von luxuriös bis desolat - zunächst eine unübersichtliche Situation, bestehend aus Haupthaus und Nebengebäude (der frühere Speicher mit einer noch älteren Nutzung als Pferdestall), Resten gewerblicher Nutzung sowie zwei Wohneinheiten und weitgehendem Leerstand.

Die Modernisierung wurde von dem Architekten Herrn Detlef Rapp fachlich begleitet. Ein behutsames und vorrangig erhaltendes Vorgehen schien uns dabei für dieses historische Gebäude aus dem 19. Jahrhundert angemessen. Schichten wurden abgetragen. Ergänzend zum Bestand wurden punktuell moderne und bewusst keine histori-



Blick über den Lotsekanal auf den Kanalplatz mit den beiden Kontorhäusern Kanalplatz 6 und 8. Ansicht um 1910. Im Vordergrund sind Kohlenschuten am Lotsekai zu erkennen.

sierenden Lösungen gesucht. Detailverliebtheit, die sich auch auf das Budget auswirkte. So wurde die ehemalige Garage mit einem Türellement aus Stahl zum „Entree“ des Lagerhauses umgestaltet und das Feldsteinpflaster davor von Asphalt befreit. Der ehemalige Pferdestall, mein heutiges Büro, bekam eine Sanitärbox in Orange.

Fachliche Unterstützung bekamen wir auch vom Denkmalschutzamt Hamburg. Als neuer Farbton für die Fassade wurde nach eingehender Beratung durch den Baudenkmalpfleger Herrn Luis Moreno-Fernandez „ein Sand-Ton“ gewählt, für die Fensteranstriche „ein kaltes Weiß mit wenigen Tropfen Ultramarin“. Das kleinteilige Vorgehen brachte manche Überraschung zum Vorschein, Hausschwammbefall genauso wie der zufällig im Treppenhaus entdeckte Schriftzug der Harburger Traditionsfirma Renck & Hessenmüller und eines „Königlich grossbritannischen“ und „Königlich portugiesischen Vice Consulats“ vom Anfang des 20. Jahrhunderts. Mit Unterstützung des Denkmalschutzamts konnten dieser Schriftzug sowie exemplarisch weitere kleine Wandflächen freigelegt und konserviert werden.

Auch einige problematische Rahmenbedingungen wurden mit der Zeit erst deutlich; dazu gehören das deutlich gestiegene Verkehrsaufkommen, das den Standort und seine Nutzer durch Lärm und Erschütterungen belastet, sowie ein hoher Grundwasserstand, der immer wieder für einen gefluteten Keller sorgt.

Das Kontorhaus Kanalplatz 6 (ursprünglich Nr. 5) war Mitte des 19. Jahrhunderts etwa zeitgleich mit dem Nachbargebäude im Zuge des Harburger Hafenausbaus errichtet worden und wurde annä-

hernd über 150 Jahre schiffahrtsbezogen durch Spediteure, Reeder, Schiffsmakler und Kaufleute genutzt. Hier hatte auch die Harburger Traditionsfirma Renck & Hessenmüller etwa 90 Jahre lang ihren Firmensitz, deren Schriftzug im Treppenhaus und bewusst auch an der Fassade erhalten wurde.

Erst im Laufe der Baumaßnahmen wurde deutlich, welcher Fundus an historischen Zeugnissen mit diesem Gebäude erworben wurde. Das noch vorhandene Firmenarchiv wurde inzwischen im Helms-Museum



Straßenfassade

4.1. EINZIGARTIGE SCHÖNHEITEN



Treppenhaus

archiviert. Historische Ausstattungselemente des Schifffahrtskontors konnten in den Räumen erhalten werden und dokumentieren hier ihre vergangene Nutzung. Wir freuen uns, dass mit der neuen kulturellen Nutzung durch die Kulturwerkstatt Harburg eine Besichtigung für interessierte Besucher möglich geworden ist.

Historische Gebäude erzählen lokale Geschichte(n). Zusammen mit weiteren für den Binnenhafen typischen Elementen der Gebietsausstattung - dazu zählt ganz wesentlich die noch erhaltene hafentechnische Infrastruktur wie Kräne, Schienen, Klappbrücken etc. - prägen sie ihren Standort auf ganz besondere und charakteristische Weise. Damit stellen sie neben dem eigenen kulturellen Wert dieser Objekte aus meiner Sicht für die weitere und zukünftige Gebietsentwicklung eine besondere Qualität und damit einen überaus wichtigen und positiven Standortfaktor dar. Sie machen das Gebiet unverwechselbar. Sie stärken die lokale Identität und auch die seiner (zukünftigen) Nutzer. Gegen eine Entwicklung zur Beliebigkeit, die (beinahe) überall ihren Platz finden kann. Für eine Entwicklung im Harburger Binnenhafen, die den ortstypischen Bestand als positiven Faktor für die zukünftige und eine nachhaltige Gebietsentwicklung begreift und ihm im Rahmen der weiteren städtebaulichen Entwicklung mit Aufmerksamkeit und Wertschätzung begegnet.

Kontor- und Wohnhaus Kanalplatz 6 - ein besonderes Gebäude an einem besonderen Standort, der etwas von seinem brüchigen Charme behalten sollte.

Birgit Caumanns

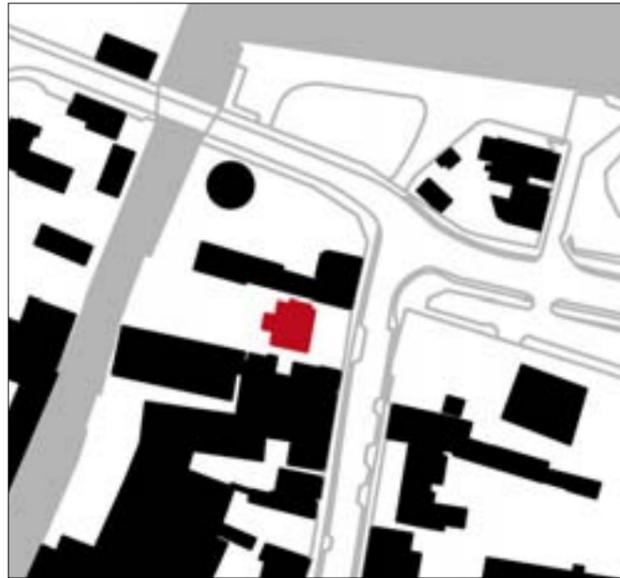


Kontortresen



Konsulzimmer, Befunde

Wohn- und Kontorhaus, Harburger Schloßstraße 43



Das elegante klassizistische Wohnhaus liegt an der Harburger Schloßstraße, der ältesten Straße Harburgs. Hier ist die historische Parzellenstruktur erhalten: Die Grundstücke erstrecken sich von der Straße bis zum Kaufhauskanal. Dadurch verfügen die Bauten über eine doppelte Anbindung.

Wohl vor 1848 wurde der Bau als Kontor- und Wohnhaus und zugleich als repräsentativer Firmensitz der Spediteurfirma Rohr & Knoop errichtet. Das Spediteurgewerbe war im 19. Jahrhundert ein wichtiger, florierender Wirtschaftszweig in Harburg. Dank seiner guten Kontakte nach Großbritannien avancierte der Bauherr zum großbritannischen Vizekonsul.

Im Hochparterre des zweigeschossigen Walmdachbaus befanden sich die Kontorräume, im Obergeschoss die Wohnräume. Das hohe Kellergeschoss war den Wirtschaftsräumen vorbehalten. Rückwärtig schloss ein weiträumiger Garten an, der an den Kaufhauskanal grenzte.

Nachdem 1872 eine Eisenbahngesellschaft das Anwesen erworben hatte, kam es 1887/88 in den Besitz des Öl-Fabrikanten Thörl, dessen Ölfabrik am Westlichen Bahnhofskanal angesiedelt war. Thörl ließ das Kontor- und Wohnhaus im klassizistischen Duktus umgestalten: Aus dieser Zeit stammen zum Beispiel die Einfriedung, das Vordach mit Palmetten, die gartenseitige Veranda mit Treppe zum Garten sowie wichtige Elemente der Innenausstattung - etwa die Windfangtür mit geätzten Glasscheiben, Rankenwerk und den Initialen FT („Friedrich Thörl“) sowie die hölzerne Raumverbindung im ersten Obergeschoss, die in der Tradition des Palladio-Motivs steht.

1905 erwarb der Oberstleutnant a. D. Barnim Wohlfahrt das Anwesen. Er gab die Jugendstilmalereien im Vestibül und die Deckenmalerei in den Erdgeschossräumen in Auftrag. 1918 kaufte Bernhard Heinecke das Wohnhaus und führte es wieder einer gewerblichen Nutzung zu, indem er es als Sitz seiner Reederei, Schiffsmakler- und Speditionsfirma Heinecke & Co etablierte. Heinecke ließ 1918/19 das seitliche Treppenhaus errichten, um die Geschosse des Hauses separat nutzen zu können. Fortan wurde das Erdgeschoss über den angestammten Haupteingang, das Obergeschoss über das Treppenhaus erschlossen. Unter Heinecke entstanden auch die Hofdurchfahrt und die rückwärtigen Nebengebäude.

2000 kaufte der heutige Eigentümer Wolfgang Betz den Bau, dessen Erhaltungszustand wegen lange unterlassener Bauunterhaltung kritisch war. Dank seines Engagements gelang es, in enger Zusammenarbeit mit dem Denkmalschutzamt den Bau denkmalgerecht zu sanieren und zu restaurieren.

Die Fassaden wurden saniert, der Putz und die Stuckelemente repariert bzw. originalgetreu erneuert, das Vordach instandgesetzt und die bauzeitlichen Fenster aufgearbeitet oder denkmalgerecht ersetzt. Die Maßnahmen im Inneren umfassten die Erneuerung des Innenputzes, die Aufarbeitung des Deckenstucks, der historischen Türen, der Heizkörper und der Holzfußböden. Die Innenräume wurden restauratorisch untersucht. Dabei kamen qualitativ hochwertige Wand- und Deckenmalereien zum Vorschein, die freigelegt und teils sichtbar belassen wurden.

Den Gedanken wagen, das Unmögliche möglich zu machen ... Nun.

Frust, Enttäuschung, Hoffen und Bangen. Höhen und Tiefen, von denen man nicht zu träumen wagte. Überraschungen übelster Art. Anonyme Anrufe, BKA, Ginsterhof. Eineinhalb Jahre Bemühungen um das Haus, versetzte Termine, viereinhalb Stunden bis zur Unterschrift. Und dann - dann wurde es möglich, das Unmögliche.

Gekauft ohne einen einzigen Plan, ohne Unterlagen, ohne zu wissen, was noch so kommen könnte. Klingt naiv. Es war der einzig mögliche Weg, der Weg der Leidenschaft. Und er hatte Potential.

Das Übrige bestand aus feuchten Decken, Böden und Wänden, Wasser von oben und unten, tonnenweise Bauschutt, Holzbock und Hauschwamm, Brandschäden.

Man lernt. Man lernt mit jeder Firma, macht neben guten auch bittere Erfahrungen, trifft unprofessionellste Haltungen, wechselt, geht weiter. Und dann ist alles falsch. Früher dachte man repräsentativ,



Innen, Vestibül, auf den Glasscheiben die Initialen „FT“ von Friedrich Thörl



Straßenfassade

große Räume nach vorne, zur historischen Harburger Schloßstraße, kleinere Räume nach hinten, auf das Grundstück und zum Kanal. Vorne aber ist Osten, hinten ist Westen. Heute denken wir anders, zum Sonnenuntergang orientiert, und zur ruhigeren Seite.

Steht es nicht auch noch falsch? Ein klassizistisches Haus im Harburger Industriegebiet, im Hafen? Nein. Es steht genau richtig. In einem unglaublich charmanten kleinen Binnenhafen.

Man muss sie finden, die Balance der Räume, die besondere Atmosphäre. Man muss das Haus wieder atmen lassen, die Charakteristik der historischen Schichten freilegen, bewahren.

Erste chronologische Malschicht, Marmoralei, gemaltes Quadermauerwerk, Leinentapete, Übermalungen, Spachtelschichten, Raufasertapeten, Rauputz mit Lackfarben. Auch von außen war ihm die Luft abgeschnürt.

Beides geschieht zur selben Zeit: Fast alle Stuckblätter fallen nach dem Reinigen der vielen Farbschichten einfach von der Decke. Desaster. Nach dem Entfernen der Raufasertapete jedoch, entfaltet sich die Deckenmalerei im pompejanischen Stil. Gerettet.

Man braucht Monate, manchmal Jahre, um den Klang eines Raumes zu verstehen. Um ihn weiterentwickeln zu können. Missglückte Versuche. Es ist wie bei jedem Konzept, es entsteht im Kopf, folgt einer Philosophie, und äußert sich im Raum. Wir nehmen wahr, sind das Opfer unserer Sinne.

Noch einmal 'und dann'. Und dann, die eigene Haltung dagegen. Reduzierte Formensprachen, kühlere Materialien, eigene Ästhetik. Eine Ambivalenz der besonderen Art, die in den Räumen eine wunderbare Atmosphäre entstehen lässt. Nicht alles neu und geleckert, sondern auch alt, mit sichtbaren Verwundungen.

Und mit der Zukunft. Eine kleine poetische Oase im Binnenhafen.

Mit Dank für die gute Zusammenarbeit mit der Hamburger Kulturbehörde / Denkmalschutzamt.

Wolfgang Betz



Innen



Innen, Raumverbindung



Innen, Vestibül, Befunde

Wohnhaus, Karnapp 5



Der Karnapp (niederdeutsch ‚Ausbau‘) ist die zweitälteste Straße Harburgs, die in der 1. Hälfte des 16. Jahrhunderts als Damm am Seevekanal angelegt wurde. Auf den schmalen, lang gestreckten Parzellen entstanden bescheidene Wohnhäuser, in denen sich vor allem Kleinbürger und Handwerker niederließen.

Das zweigeschossige Fachwerkgiebelhaus Karnapp 5, das 1642 als städtisches Bürgerhaus errichtet wurde, ist das älteste erhaltene Wohnhaus am Karnapp. Während die Straßenfassade um 1800 umgestaltet wurde, ist die Gartenfront weitgehend im Originalzustand überliefert. Eindrucksvoll ist die Steilgiebelfassade mit ihren profilierten Knaggen, den dekorativen Ziegelausfachungen und der geschnitzten Inschrift am Türsturz „IN EINEM STEHET UNSERE SELIGHEIT“. Besondere Beachtung verdienen auch die historischen windschiefen Fenster, die sorgfältig instandgesetzt sind.

In den 1980er Jahren wurde der Bau behutsam einer neuen Nutzung als Wohn- und Gewerbebau zugeführt. Damit konnte eines der ältesten Fachwerkhäuser Harburgs und auch Harburgs gerettet werden.

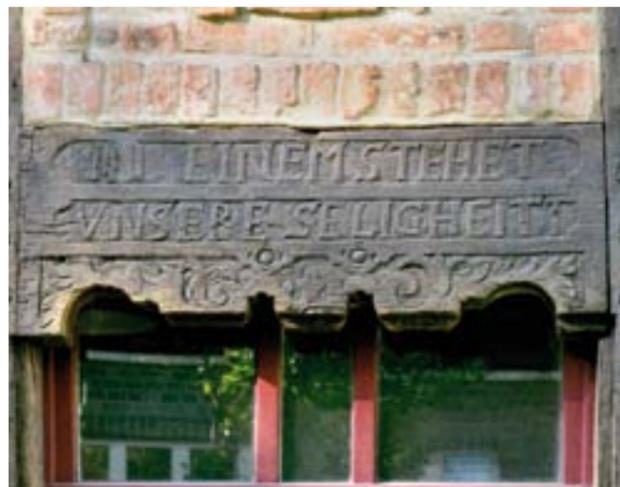
Im Rahmen der denkmalgerechten Sanierung und Restaurierung gelang es, die Fachwerkkonstruktion und das originale Raumgefüge zu erhalten. So ist die Diele im Erdgeschoss mit ihrem hohen Ständergerüst und ihrem Katzenkopfpflaster als historische Eingangssituation heute wieder erlebbar. Auch die relativ niedrige Diele im Obergeschoss, in der die Holzstützen mit Kopfbändern und Voluten, die breiten Dielenbretter und die historischen Türen anschaulich die Geschichte des Hauses zeigen, dient heute wieder als Wohndiele. Schließlich konnte auch die „Upkammer“ - ein Zwischengeschoss zwischen Keller- und Erdgeschoss - als Weberei angemessen umgenutzt werden.

Ooch Hårborch ... wat heff ick blots anricht, dat du mi jümmers wedder rankriegen deist! Un denn ook noch mit den Binnenhåven, de öllste un schietichste Gegend vun de Stadt! Wo min Tant Lieschn in'n „Witten Swan“ kellnereert hett ... Wo Vadder sien Vadder de oole Slüüs op un to nudeln dä ... Wo Mudder ehr Vadder bi Hagemann dat Muerkerhandwark lehrt hett ... Wo de norweegsche Walfanger „Lüttje Friederich“ min'n Vadder sien Seilboot un uns Jungs Tobak verkäupen dä un 'n Äpen op de Schuller harr ... Wo den Kreuger vun'n „Keunig vun Sweeden“ sien Söhn - Kirch-eiß hett he heeten - opbrååk un de Welt mit'n Fischkutter ümseil ... Wo wi 1966 ne Börgerinitiative måken dähn, üm den Renaissanceflögel vun't Hårborger Slott to bewåhrn - de denn doch afreeten wöörd ...

Nee, mit son' Gegend - un son' Kulturschann! - wull ick nix mehr to doon hebben. De kunn'n mi all mål ...

Un denn keum twintich Jåhr låter de Hamborchsche Denkmalschutz bi mi anseilt. Nee, nich mit'n Schipp - mit so'n oolen Kasten an'n Knapp (Knapp oder Karnapp, dat weet ji ja woll: dår ward de Pannkooken blots op eene Sied backt, wiel dat op de anner Sied keene Hüser ståht!). So'n ool Huus ut de sößteinhunnertunveertiger Jåhrn, so'n Schieddings, wat to'n Afbrook stünn. „Wullt Du den Kasten nich anfåten?“ sähn se. „Wenn Du dat nu nich måkst, ward he afreeten. Wi helpt Di ook!“ Un denn pack se mi wedder, düsse oole Wut över dat Tweislågen un Afrieten un kott un kleen Haun! Un denn heff ick slecht slåpen. Un denn heff ick „ja“ secht.

Man wat harr ick mi dår andåhn! Dat weur ja eegentlich een Ruin, de den neugsten Storm nich överleewen dä, vull mit Schiet un Dreck ut dreehunnertunveertich Jåhrn un den dårigen „Huusstand“ vun de letzten Inwåhnern. Un denn keum dår noch so'n „Bloom“ de Wand



Gartenseite, Türsturz mit Inschrift



Erdgeschoss, Eingangssituation

4.1. EINZIGARTIGE SCHÖNHEITEN

hochkräpen ... „Kiek mål“, sech ick to den Architekt, „wat för'n scheune Bloom dâr wassen deit!“ „Nee“, secht he, „dat's keen Bloom, dat is Huusswamm - un dârmit kannst Du dütt Huus nu vergeeten“. Wull ick âwers nich! Heff mi denn op besunnen, wat min Mürker grootvadder seggen dä. „Jung“, sä he, „wenn't dreug rüken deit in't Hus, denn is de Swamm doot“. Un dat wüer he denn ja ook!

Man denn güng dat wieder. Ick harr ja gâr keen Geld op de Bank, weur jüm sogâr noch wat schüllig. Wo schull ick mit sowat 'n Boo hochtrecken, för den de Denkmalschutz över söbenhunnertdusend Mark Kosten utrekent harr? Klâr, se weurn ja bannig generös:

veershunnertdusend wulln se bistüern, wenn ick dat anfâten dä. Wenn dat nix is! Man wokeen will di op son Tosââg hen den Rest lehnen? „Nee“, sän de eersten Banken, „een Baron âhn Geld is een Lump op de Welt - nich de Gegend, nich den Kassen, nich mit di!“ Na, ick wull den Krâm all wedder hensmieten - klâr, nich? Heff mi denn âwers doch wieder ümkeeken un güng nâh twee annere Banken hen. In de Eerste secht de Banker to mi: „Tjä, Fischer, mit Di tosâmen heff ick ja mål de Schoolbank drückt. Mit Di dâhn wi dat ja villicht mâken“. Un denn, in de neugste Bank - ook ne Hârborger - kümmt Eener op mi to, mit den heff ick all in'n Sandkassen speelt. „Is good“, secht he, „wi mâkt dat mit Di. (Basel twee geew dat noch nich!) Un wi hefft ook de besten Handworkers anne Hand, de hier to finnen sünd“. Ja, un so bün ick denn to'n Huus kâmen, mehrst so as de Jungfrooto'n Kind.

De nu gleuwt, dat allns klâr weur, de hefft sick âwers in'n Finger sneeden. Denn nu güng de Arbeit eerst richtig los. Twee Jâhr weurn dat - âhn Punkt un Komma. Morgens Klock söß nâh de Boostäd, bi Nacht so Klock ölben, twölf wedder nâh Huus hen. Un mittenmang möß ick ja ook noch'n pââr Penn verdeenen. Keen Sünndach, keen Fierdach - rein nix. Man ick will nich jammern, wûrklich nich! Hett mi ook jümmers Spâß mâkt, de Krâm - bannigen Spâß.

Dat Afbreeken to'n Bispeel: de Tegeln rutnehmen, jüm putzen, sorteern un stapeln. Jümmers vun bâven hendal. Un de Stoov föll ook jümmers 'n Stück deeper. Mann, wat ick in de Tied hoosten kunn! Un denn stünn de oole Kassen op eens dâr un harr rein gâr nix mehr an sick: keene Muurn, keene Finstern, keen Footboden, wûrklich nix. Dat Dack seet noch bâven un dârünner dat blanke Fackwark, wo de Wind dörpuusten dä. Dat scheune Huus, docht ick denn, dâr süht du nix vun wedder.

Man denn keumen ja de Handworkers. Un Stück för Stück brochten se dat farrig, allns wedder optooboo - scheuner as vörher, veel scheuner. Mann, wat heff ick ooln Bürohengst de Lüüd bewunnert! Jo sânen de, se weurn ja ook heel begeistert, dat se nâh Jâhrn mål wedder son scheunen Boo anfâten künnen. Ick harr ja all lang de Idee, dat dâr 'n Geist in dat Huus binnen sitten dä un dat bewâhrn wull. Bâven de Achterdöör steiht ja schreeven: „In Einem Stehet Unsere Seligheit“. Un wenn du denn de Anfangsbookstâvens tosâmen trecken deist, denn heet dat „Jesus“.



Erstes Obergeschoss, Wohndiele



Gartenseite, vor der Sanierung



Gartenseite, nach der Sanierung

Man denn kâm ne Tied, dâr reck dat Geld nich mehr. Bleew ja allns veel dürer as wi reekent harrn. Un geeven wulln de Banken mi nix mehr, keene Mark un keen'n Penn. Ick sä mi all in'n Schuldtârn sitten. Is ja nich just'n Vergneugen, son Gefuehl! Denn keem ook noch de troorige Nâhricht, dat min ool Tant Anne doot bleewen weur. Man denn harr se mi'n Stück Geld verarwt, just so veel as wi noch bruken dâhn för den Boo! Un dârüm heet de Achtersied vun't Huus, de scheunste Sied, nu „Lange Anna“. Dat Huus sülwst hefft wi „Grauer Esel“ nôhmt; denn so beschimpten de Preußen dat witte Peerd in't hannöversche Wapen, nâhdem dat se dat Keunigriek Hannover 1866 annektiert harrn. Un Hârborch heur ja to Hannover. Un denn weurn se ja ook all „welfentreu“ bi uns inne Familie.

Bismarck hett lehr:

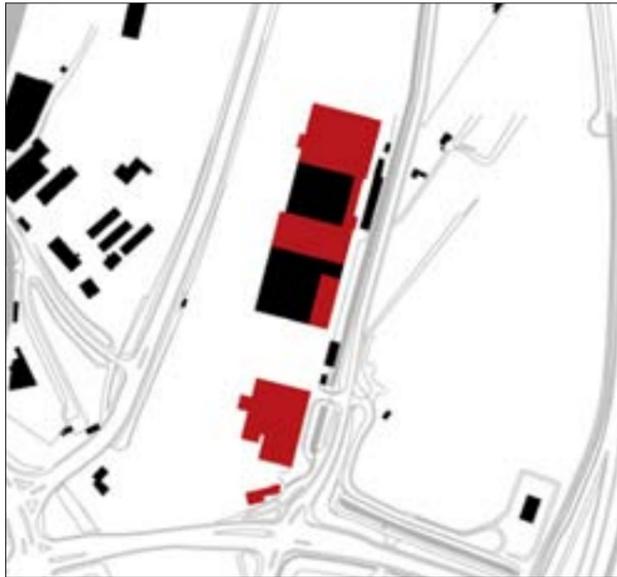
't Hannöversch' Peerd,
dat ward för'n Esel estimeert.
Nu reck ick mi hier grau nâh'n Heewen,
Man wo is Preußen denn abbleewen?
Ja, ji verstâht woll, dat dütt Huus mi an't Hart wussen is. Un dat ick mi wünsch, dat sick dâr noch mennig annere Generationen över freien doot.
Dütt is dat öllste Huus op'n Knapp,
dat is vun sößteihunnertpapp.
Dâr hett vörher all mål Een stâhn,
dat's mit de Tieden ünnergâhn.

Man dütt hier is vun Eekenholt
un steiht so stief un stuur un stolt
all mehrst dreehunnertföfftich Jâhr -
dat wull hier bliewen, dat weur klâr!
Ook wi wüllt, dat dat hier so steiht,
wenn wi ook uuse Penn' verkleiht.
Un doch mâkt uns dat froh un kregel
un steiht vör uns so as een Speegel.
Dütt Huus schall „Grauer Esel“ heeten,
denn so'n Veeh lett sick nix verdreeten.
Sülwst uuse Hannöverschen Ahnen,
de harrn dat Deert op ehre Fahnen.
Un will em doch mål Een to Liew,
denn secht wi: Esel, holl di stief -
Disch deck di - Knapp kumm ut'n Sack
un danz mit em nâh din'n Gesmack!

Dat is so veel Schiet un Dreck un Meuh un Arbeit west, för mi sülwst un för mennig annere Lüüd bâvento. Un de Een oder Anner, de dat weet, de secht denn to mi: „Ja, dâr kannst du nu âwers ook stolt över ween.“ Nee, dat nu just nich, denn Stolt, de is mi frömd. Man de Freid, de mi de Boo mâkt hett un de mi dat Huus bit nu hento geewen deit - de is nich mit Geld to betâhln!

Geerd Fischer

Ehemaliges Lokomotiv- und Waggonausbesserungswerk Harburg, Schlachthofstraße 1-3



Das ehemalige Lokomotiv- und Waggonausbesserungswerk Harburg, ein Beispiel einer Produktionsanlage des 19. und 20. Jahrhunderts, ist ein Symbol für die wechselvolle Geschichte einer Produktionsanlage. Der technische Fortschritt im entstehenden Schienenverkehr Mitte des 19. Jahrhunderts, die Zeit der Industrialisierung und der Weltwirtschaftskrise Anfang des 20. Jahrhunderts, der Nationalsozialismus, der II. Weltkrieg und das katastrophale Ende des Großmachtstrebens und der nationalistischen Verblendung Deutschlands, die Aufbaujahre nach dem II. Weltkrieg und der wirtschaftliche Aufschwung bis zum Ende der 1980er Jahre gingen über das Areal hinweg.

In den mehr als 120 Jahren des Bestehens der 1885 als Königliche Werkstatt-Inspektion Harburg gegründeten Waggon- und Lokomotivausbesserungswerke wurden vielfältige Veränderungen an den Gebäuden vorgenommen. Es wurden Gebäude abgerissen, Höfe überbaut, Gebäude umgenutzt, Fassaden überformt, Gebäude angebaut und wieder abgerissen.

Nachdem 1847 die erste Schienenverbindung zwischen Lehrte und Harburg ausgebaut worden war, vergingen nur wenige Jahre bis zum vollständigen Aufbau der Werkstätten in unmittelbarer Nähe zum Personen- und Güterbahnhof Harburg.

Schon wenige Jahrzehnte später arbeiteten bis zu 1.400 Eisenbahner im Werk, in der Waggonreparatur, Schmiede, Dre-

herei, Wasserstation, Kesselschmiede, Materiallager, Lackiererei, Lokomotivreparatur und Lokomotivschuppen.

In der Zeit des Nationalsozialismus entstanden die sogenannte Werkskantine im Süden des Areals und zeitgemäß sanitäre Anlagen.

Mit Ausbruch des II. Weltkrieges, am 1. September 1939, wurde während eines großen Appells mit allen Werksangehörigen die Kriegserklärung verlesen und das Treuegelöbnis auf Adolf Hitler abgegeben. Während des Krieges wurden Luftschutzanlagen im Werk gebaut, Zwangsarbeiter lebten hier in Baracken, die sogenannten Russenküche und Russenaborte entstanden. Schließlich wurden im Oktober 1944 bei schweren Bombardements große Teile des Werkes stark beschädigt.

Sofort nach Kriegsende begannen der Wiederaufbau des Werkes und der Betrieb.

Anfang der 1990er Jahre wurde das Werk stillgelegt.

Zeugnisse aus der Blütezeit des Werkes künden indessen vom Stolz und Selbstbewusstsein der Betriebsangehörigen und der von Generation zu Generation weitergegebenen Verbundenheit zur Eisenbahn. So haben über mehrere Generationen hinweg viele tausend Menschen ihr gesamtes Arbeitsleben und ihre Lebenszeit mit dem Ausbesserungswerk verbunden.

Deshalb haben wir als Architekten vor dem Bau und seiner Geschichte großen Respekt. Für uns ist es eine Ehre, mit einem solchen Objekt umzugehen, mit einem solchen Denkmal befasst zu sein. Nun stehen auch unsere Umbauten unter Denkmalschutz - wer kann das schon von sich behaupten?

Auf einer Teilfläche des Areals wurde der Bestand der ehemaligen Lokomotiv- und Waggonausbesserungshallen zur Nutzung durch einen BAUHAUS-Markt umgebaut! Die Planungen und der Bau erfolgten zwischen 2003 und 2007. Einen produktiven Einfluss auf alle Planungen hatten dabei die Aspekte des Denkmalschutzes. Vom Denkmalschutzamt erhielten wir große fachliche Unterstützung und wertvolle strategisch-taktische Hinweise.

Die Hamburger Denkmalpflege ist seit langer Zeit Vorreiterin bei der Umnutzung von Industriearealen. Auch hier ist wieder ein innovatives Projekt gelungen, einen Einzelhandel mit strengen Reglementierungen in einem flächenhaften Denkmal unterzubringen - sogar mit ‚Drive in‘-Bereich.

Stefan Weiß



Hallen vor der Sanierung

Ein großer Baufachhandel im ehemaligen Bahnausbesserungswerk - ein Glücksfall für den Ort, den Investor und die Denkmalpflege

Nach der Einschätzung des Denkmalwertes 1991 begann die lange Suche nach einer tragfähigen Lösung und einem willigen Käufer. Wegen der Weitläufigkeit und Größe der Hallen von über 20.000 qm mit ihren filigranen Konstruktionen waren selbst einfachste Sicherungsmaßnahmen nicht durchzusetzen, der Verfall beschleunigte sich.

Das Spektrum der avisierten möglichen Nutzungen war breit gefächert, letztlich scheiterten aber alle Ansätze. Erst das Konzept der Hamburger Projektentwickler Büll + Dr. Liedtke, einen Baumarkt in den historischen Hallen unterzubringen, brachte den Durchbruch.

Die Maßgabe des Nutzers, die erforderlichen 300 PKW-Stellplätze frei einsehbar anzuordnen, schien anfangs unüberwindbar, denn dies bedeutete den Abriss des ältesten Werkteils, bestehend aus Schmiede, Kesselhaus und Dreherei, dem späteren Stofflager. Überwunden werden konnten diese Differenzen auch durch die Beauftragung des denkmalerfahrenen Berliner Architektenbüros Weiß + Faust. Bei weitgehender Akzeptanz der „Nutzungszwänge“ eines deutschlandweit standardisierten Baumarktkonzeptes ließ sich doch eine konstruktive Flexibilität einbringen, die dem Erhaltensanliegen des Denkmalschutzes Rechnung trug.

Letztlich konnten alle historischen Hallen erhalten und umgenutzt werden, die filigranen Dachkonstruktionen wurden sogar sichtbar belassen. Das ehemalige Stofflager ist bis auf eine Gebäudeachse in die einzige Neubauhalle integriert und städtebaulich zur Er-

schließungsstraße und zum Eingangsbereich hin wirksam. Erhalten wurden auch die originalen Stützen, Fenster und Tore ebenso wie einige Ausstattungsstücke - zum Beispiel eine Drehbank und zwei Kompressoren. Selbst die weniger bedeutsamen Nebengebäude am Rande der Anlage konnten zu Gunsten einer raumbildenden Industriestraße erhalten werden.

Denkmalschutzamt

Da standen, versunken unter einer Brücke, eingewachsen in wild wucherndes Grün (keine Dornröschenhecke, vielmehr Unkraut), zwischen der Moorwetter (kein murmelndes Bächlein, sondern ein Überflutungskanal) und dem rotbraunen Schotterfeld mit den blitzenden Kufen der Schienenstränge (kein dampfender, brauner Erdacker) Hallenschiff an Hallenschiff, fast bis zum Horizont. Die Dächer mit löchriger Pappe und geborstenen Sheds.

Die Fenster dunkle Löcher, eingeschlagenes Glas. Berge von Unrat, Gerümpel.

Dem Verlassen eines Hauses folgt die Zerstörung!

Wer weiß warum?

Verkommene, verwahrloste Produktionshallen des ehemaligen Lokomotiv- und Waggonausbesserungswerkes Hamburg-Harburg (kein verwünschtes Märchenschloss oder stolzer Zeuge hanseatischen Kaufmannstrebens).

130 Jahre alt (so jung noch und schon so alt).

Die vier Jahre währende Planungs- und Umbauzeit legte die Schönheit der Konstruktionen, die alten Fassaden als Zeitgeist des ausge-



Halle vor der Sanierung



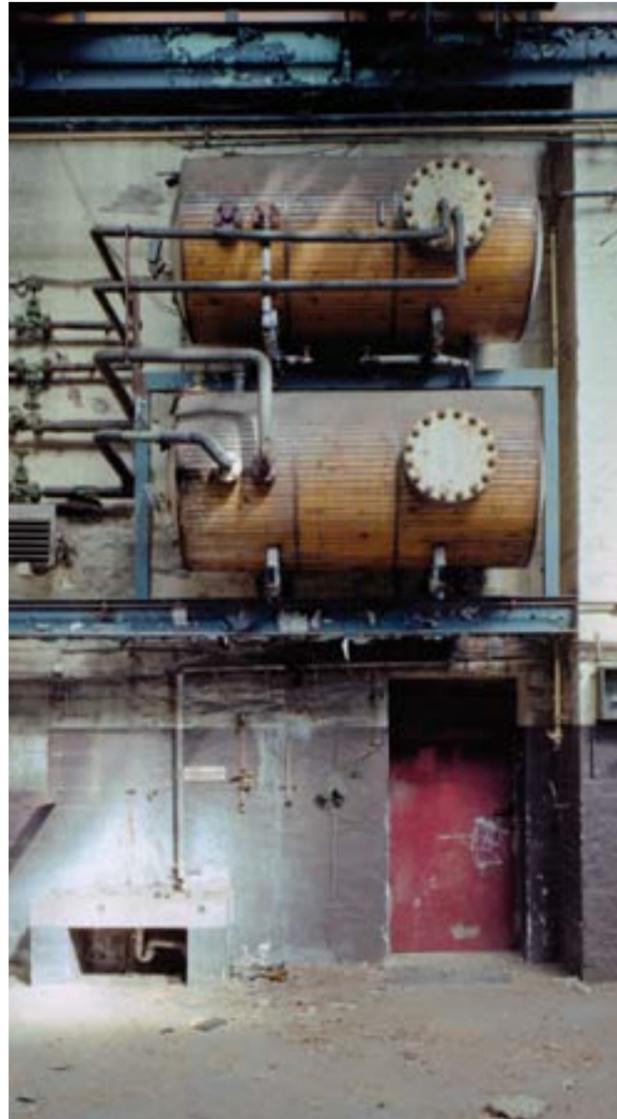
Halle nach der Sanierung

henden 19. Jahrhunderts und die Grundrisse als komfortabel, offen für jedwede Nutzung, frei.
 Eine die alten Hallenschiffe zusammenfassende neue Halle, die Konstruktion zweckmäßig und sparsam (zeitgemäß), das Dach sogar eine alte Backsteinhalle wie ein kostbares Museumsstück überwölbend entstand. Die feinen Rippen der gewellten Außenhaut schimmern und blitzen im berechneten Kontrast zum rußig gebliebenen Backstein. Die versunkene Stadt ist wieder aufgetaucht, signalisiert die Nähe zum Harburger Bahnhof.
 ... über Allem thront ... naja ... die Werbung ... weiß-rot ... die Insignien des BAUHAUS-Fachmarktes.
 Ohne diese fragte sich der Betrachter vielleicht, ob hier ein neues Kulturzentrum entstanden sei.

Stefan Weiß

B&L ist als Bauträger seit fast 40 Jahren aktiv und hat in dieser Zeit eine Vielzahl von unter Denkmalschutz stehenden Gebäuden aus- und umgebaut und einer neuen Nutzung zugeführt.
 Voraussetzung für ein unternehmerisches Engagement in denkmalgeschützte Objekte ist allerdings, dass die beteiligten Denkmalpfleger, die Baubehörde und die Projektentwickler sehr dialogfähig und sehr kompromissbereit sind, weil in der Regel alle Projektbeteiligten im Laufe der Planung und der Projektrealisierung von ihren ursprünglichen Ideen und Wünschen Abstriche machen müssen.
 Diese Projekte sind nicht von vornherein durchplanbar, weil sich während des Um- und Ausbaus immer wieder Überraschungen ergeben, die bezüglich der kulturellen wie auch der wirtschaftlichen Aspekte eine Kooperation zwischen Denkmalpflege, Baubehörde und Projektentwickler erforderlich machen.
 Unsere Erfahrungen sind durchweg positiv - und das, obwohl die Bauzeit in aller Regel länger dauert als geplant und auch die Kosten höher sind als kalkuliert.
 Unter dem Strich sind es aber sowohl kulturell als auch wirtschaftlich sinnvolle Investments: Der Markt honoriert die Ästhetik und die damit verbundenen höheren Kosten.

Cornelius Liedtke



Innen, vor der Sanierung

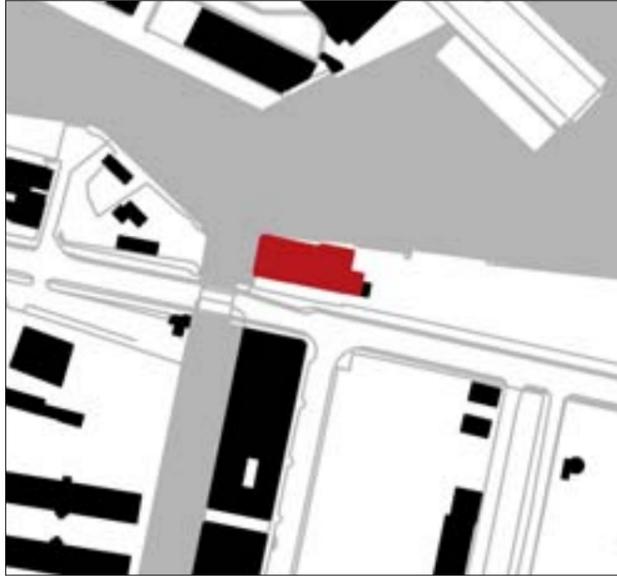


Halle vor der Sanierung



Halle nach der Sanierung

Kaispeicher, Veritaskai 1-3



Der Kaispeicher steht an exponierter Stelle: Am Übergang vom Lotsekanal zum Westlichen Bahnhofskanal erhebt sich der weithin sichtbare Solitär.

Realisiert wurde der Silokomplex in mehreren Bauabschnitten: 1928 entstand zuerst der mittlere Baukörper mit roten Backsteinen als Vormauerwerk, der als Speicher ein Fassungsvermögen von 5000 Tonnen Getreide aufwies. Die per Schiff angelieferten Getreideladungen wurden mit der Getreidehebeanlage gelöscht, mit der Vakuumpumpe wurde der Silo gefüllt - die beiden technischen Einrichtungen sind bis heute erhalten. Dann wurde das Getreide getrocknet, sortiert und gelagert, bevor es über eine geschlossene Förderbrücke in den südlich gelegenen Harburger Mühlenbetrieb gelangte, um zu Mehl verarbeitet zu werden. Der Harburger Mühlenbetrieb brachte das „Ideal-Mehl“ auf den Markt und konkurrierte mit den Hamburger Mehlmarken „Diamant“ und „Gloria-Mehl“.

Der Silo wurde in den 1930er Jahren im Osten und Westen erweitert. Während diese Erweiterungen gestalterisch dem Bestand angepasst wurden, setzte sich der 1960 im Osten ergänzte Betonröhrenspeicher deutlich ab.

In den 1960er Jahren wurde der Silo vom Mühlenbetrieb abgekoppelt. Übernommen hat ihn die Spedition Karl Gross, nach einigen Eigentümerwechseln kaufte ihn 1979 die Firma Andreas Hansen, die hier Raps und Getreide lagerte. Die Nutzung als Getreidespeicher wurde 1997 aufgegeben.

Nach der Eintragung in die Denkmalliste 2001 suchten das Denkmalschutzamt und der Eigentümer, Herr Andreas Schildhauer als Geschäftsführer der Firma Andreas Hansen, gemeinsam nach Möglichkeiten einer sinnvollen Umnutzung des Silos. Als Ergebnis einer sorgfältigen Auswahl veräußerte der Eigen-

tümer 2002 den Silo an die Lorenz & Vogler GbR, die einen schonenden Umbau beabsichtigte. Die Abwägung der Interessen führte dazu, dass schließlich der Mittelteil erhalten und behutsam instandgesetzt wurde, während die stärker überformten Erweiterungen im Westen und Osten, die zudem mit statischen Problemen behaftet waren, durch ergänzende Neubauten ersetzt wurden bzw. werden.

Der Erhalt von Baudenkmalern und ihre behutsame Revitalisierung, die seit Jahrhunderten das Lebensgefühl der Hansestadt prägen, wurden in den vergangenen Jahren immer öfter von Investoren und Immobilienmaklern als notwendig erkannt. Alte Fassaden werden vor dem Verfall bewahrt, und im Inneren der Gebäude entstehen moderne Bürowelten. Entwickler und Nutzer stellen aber auch hohe Ansprüche an die Wirtschaftlichkeit eines Gebäudes sowohl in der Erstellung als auch in Unterhalt und Betriebskosten.

Wir beschäftigen uns seit 1988 mit der Umnutzung von Industriedenkmalern. Zu unseren Projekten zählen der Borselhof in Altona, das ehemalige Gaswerkgelände in Bahrenfeld, das heutige Stilwerk in Altona und der Kaispeicher in Harburg.

Wir erwerben die Industrieareale, entwickeln und vermieten sie. Unser Konzept ist einfach: Wir verändern in den alten Gebäuden so wenig wie möglich und lassen Vieles einfach stehen. Die Räume werden nur mit dem technisch Notwendigen versehen, auf teure Ausstattungsdetails verzichten wir. Deshalb sind die Mieten günstig. Wichtig sind uns der Erhalt und die Nutzung alter, wertvoller Bausubstanz sowie die Symbiose von Alt und Neu, von historischem Äußeren und modernem Inneren.

Alle meine Objekte haben etwas gemeinsam: Niemand wollte sie mit dem vorhandenen Gebäudebestand und den damit verbundenen Denkmalschutzaufgaben haben. Sie zeichnen sich immer durch eine gute Lage im Quartier aus und besitzen sehr günstige Verkehrsverbindungen. Oftmals war der Stadtteil, wie auch Harburg, noch wenig beachtet, konnte aber von den Aktivitäten profitieren und sich damit ins Bewusstsein der Branche rufen.

Als Initiator muss man eine Idee haben, was mit dem jeweiligen Areal geschehen soll. Diese Idee gilt es, dem Architekten zu vermitteln und mit ihm gemeinsam zu entwickeln, um sie praktisch nutzbar zu machen. Wichtig ist auch die Auswahl denkmalereifere Handwerker. Man muss die vielen Vorteile der Industriearchitektur beachten, man findet großzügige Flächen mit großen Fenstern und mindestens 3,5 Meter Deckenhöhe vor. Oft bietet sich auch die Gelegenheit, die Nutzflächen durch zusätzliche Galeriegeschosse zu erhöhen.

Baudenkmalere sind wertvolle historische Bausubstanz. Die Sanierung ist teuer, und die Kalkulation der Kosten im Vorwege oft schwierig. Aus meiner Erfahrung heraus kann ich aber sagen, dass die erhöhten Baukosten oft durch beachtliche Vorteile in der Vermarktung ausge-



Silokomplex vor der Sanierung, Ansicht von Südwesten

glichen werden. Die Büros unterscheiden sich von den standardisierten Büros der vergangenen Jahre deutlich und sind sehr viel leichter durch ihren individuellen Stil zu vermieten. Wir können in unseren denkmalgeschützten Objekten eine intensivere Mieterbindung feststellen. Die Geschichte und Erinnerung, die sich in Baudenkmalern gesammelt haben, stellen für unsere Mieter oft unverzichtbare Werte dar. Obwohl es nicht immer einfach ist, diese Art von Gewerbeflächen zu planen und umzusetzen, überwiegen bei uns am Ende immer Freude und Genugtuung.

Beim Kaispeicher in Harburg haben wir das Ziel verfolgt, ein Objekt zu entwickeln, das durch hohe gestalterische und repräsentative Qualitäten begeistert, aber auch Funktionalität und optimale Flächenwirtschaftlichkeit gewährleistet.

2001 wurde ich auf den Speicher in Harburg aufmerksam gemacht. Die städtebaulichen Potentiale, vor allem die exponierte Lage direkt am Wasser und der von zwei Seiten unverbaubare Blick auf Hamburg, überzeugten mich. Kurz danach traf ich mit Frank Lorenz zusammen, der mit seiner Planungsgesellschaft Lindschulte + Partner schon Pläne zur Umnutzung erarbeitet hatte.

Nach langwierigen Berechnungen stellte sich heraus, dass der Umbau nur dann wirtschaftlich sein konnte, wenn wir den Bau nicht entkerneten, sondern die neuen Geschossdecken in die historische 30 Meter hohe Röhrenstruktur des Silos einbauten. Die Erschließung verlegten wir in die seitlichen Neubauten, um größere Eingriffe in den Denkmalbestand zu vermeiden.



Nach der Sanierung, Ansicht von Norden

In Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt haben wir die beiden mittleren der ehemals vier Silos erhalten, während der westliche Silo abgebrochen und durch einen modernen Neubau ersetzt wurde, für den der Architekt André Poitiers verantwortlich zeichnete. So entstand eine Symbiose, ein städtisches Spannungsfeld zwischen historischen Gebäuden und modernen Visionen.

Bei dem Kayspeicher mussten vor allem die aktuellen Forderungen des Arbeitsschutzes nach Belichtung, Belüftung und Sanitäranlagen wie auch die modernste technische Ausstattung berücksichtigt werden. Die Wände im Altbau wurden im Originalzustand belassen, Mauerwerk und Beton blieben unverputzt. Der neue Bauteil ist mit neuen Materialien wie Glas und Metall gestaltet. Darin spiegelt sich der Altbau. Jeder Raum hat so seine eigene Aussage und wird daher nicht zum Teil einer „Legebatterie“, wie sie andere Bürogebäude darstellen. Insgesamt lebt der Kayspeicher also durch den Kontrast zwischen „Alt und Neu“.

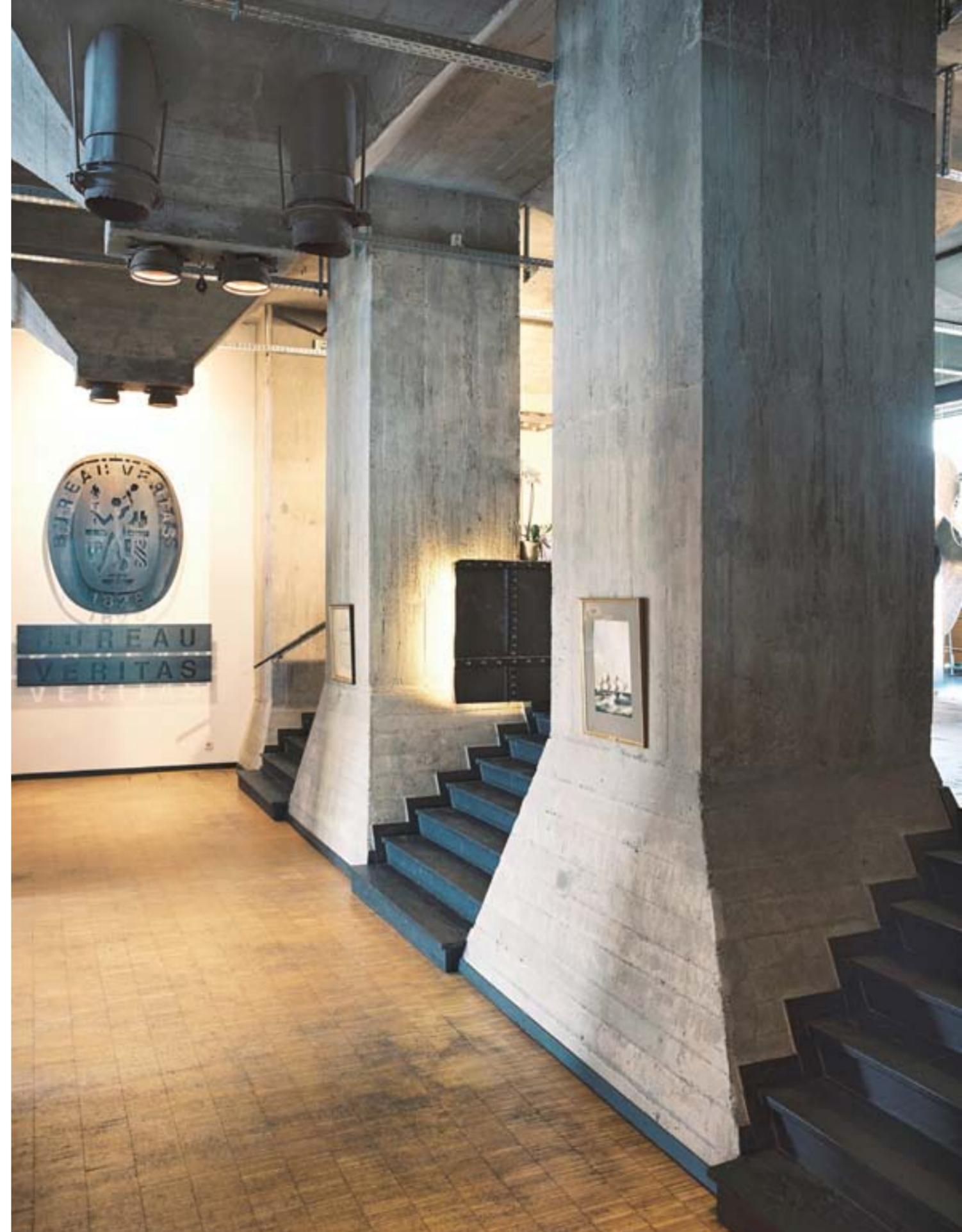
Der Altbau hat den Neubau beeinflusst: Die neuen Geschossdecken sind z. B. vergleichsweise hoch und damit dem älteren Bestand angepasst. Der industrielle Charakter wurde im Inneren u. a. durch das Stäbchenparkett aus Eichenholz betont.

Die historische Bausubstanz wurde nach dem Verständnis der Denkmalpflege erhalten, verdeckte historische Details freigelegt und das Neue durch seine architektonische Sprache deutlich erkennbar gemacht. In den unteren Geschossen befinden sich noch die ehemaligen Trichter der einzelnen Siloröhren und formen nun einen beeindruckenden Eingangsbereich, der von der Geschichte des Gebäudes zeugt. Eine große Vakuumpumpe, die zum Füllen der Silos diente, wurde an einem angemessenen Platz erhalten. Auch an der Nordfassade lässt sich die Geschichte des Gebäudes unverkennbar ablesen. Die Getreidehebeanlage, die früher zum wasserseitigen Löschen von Gütern genutzt wurde, haben wir belassen.

Unsere Interessen als Entwickler und die Interessen der Denkmalpflege haben durchaus Gemeinsamkeiten: Dazu zählen der sparsame Umgang mit vorhandenen Ressourcen, Langlebigkeit, Anpassungsfähigkeit und damit auch Wirtschaftlichkeit.

Die Denkmalpflege ist schon immer den Prinzipien der Nachhaltigkeit verbunden gewesen und selbstverständlich auch darin geübt, Kompromisse zu suchen und ressortübergreifend zu denken. Denkmalpflege ist also keine rückwärtsgewandte Disziplin, sondern sie ist modern und aktuell. Insofern lässt sich gut mit dem Denkmalschutzamt zusammenarbeiten, wie meine bisherigen Projekte gezeigt haben.

Manfred Vogler



Foyer mit Schütttrichter

Fleethaus - ehemalige Harburger Mühlenbetrieb Aktiengesellschaft, Schellerdamm 2



Die ehemalige Harburger Mühlenbetrieb Aktiengesellschaft, die Emil Scheller 1883 gründete, liegt zwischen Schellerdamm, Veritaskai und Westlichem Bahnhofskanal. Die erste industriell arbeitende Großmühle Harburgs verfügte von Anfang an über eine hervorragende Infrastruktur: Am Westlichen Bahnhofskanal erfolgte der kaisseitige Warenumsschlag, am Schellerdamm bot die 1847 eröffnete Eisenbahn günstige Verlademöglichkeiten.

Die kompakte, mehrfach erweiterte Bebauung, die Fabrikations- und Lagergebäude umfasste, zeichnet sich durch rote Backsteinfassaden aus. Besonders imposant und städtebaulich markant ist die Speicherfront am Westlichen Bahnhofskanal. Der erste Bau liegt unmittelbar an der Einmündung zum Westlichen Bahnhofskanal. Prägnant sind seine paarweise gruppierten Rundbogenfenster, die im Erdgeschoss der Giebelseite am Veritaskai erhalten sind. Sukzessive wurde dieser Bau erweitert: Zunächst entstanden neue Bauabschnitte im Osten, am Schellerdamm. Dann, als ab 1907 Getreideimporte über Seeschiffe den Mühlenbetrieb erreichten und es zu einer starken Expansion kam, erweiterte man nach Süden: Die benachbarte

ehemalige Mineralwasserfabrik Steinike & Weinlig von 1876 wurde in den Mühlenkomplex integriert.

In den 1920er Jahren verdichtete man den Fabrikkomplex, indem der erste Bau aufgestockt wurde. Aus dieser Zeit stammt auch das expressionistische Portal am Schellerdamm mit thematisch passenden stilisierten Kornähren, das als repräsentativer Haupteingang diente.

1928 wurde an der Stelle eines älteren Silos im Norden am Lotsekanal der heutige Kaispeicher errichtet. Ein geschlossenes Förderband verband den Silo mit dem Harburger Mühlenbetrieb auf der gegenüberliegenden Straßenseite.

In den 1960er Jahren wurde der Komplex von dem Futtermittelhersteller Hemo KG übernommen, wobei der Silo abgekoppelt wurde. Nach 100jähriger Tätigkeit stellten die Harburger Mühlenbetriebe 1983 ihre Produktion ein.

Lange stand der Baukomplex leer und verfiel. Mehr als 20 Jahre dauerte die Suche nach geeigneten, tragfähigen Umnutzungskonzepten, das Durchspielen zahlreicher Ansätze und das Ringen um Lösungen. Immer wieder riefen engagierte Bürger im Denkmalschutzamt an, um vor dem Verfall des Baukomplexes zu warnen. Das Abwarten, das Ruhenlassen und die Geduld haben sich gelohnt: Ab 2005 kam ein maßgeschneidertes, innovatives Lösungskonzept zur Ausführung, welches zwar anfänglich umstritten war, mit dessen Ergebnis aber alle Beteiligten zufrieden sein können.

Seit Jahren ungenutzt, stand der denkmalgeschützte Getreidelager- und Mühlenkomplex leer. Etliche Konversionskonzepte waren gescheitert. Ende 2005 fehlten große Dachteile. Wesentliche massive hölzerne Lagerböden waren verrottet oder komplett ausgebaut. Aus den Fassaden wuchsen Birken in Baumschulformat.

Makler und Bauunternehmer trugen das Projekt zu diesem Zeitpunkt an den heutigen Investor, die aurelius AG, heran. Der Tenor der Überlegung war zunächst: „Was muss erneuert werden?“ nicht: „Was kann erhalten werden?“ Das baupraktische Zauberwort „Baufreiheit“ lag in der Luft. Gemeinsam wurde dann aber (nach Überprüfung der



Der Harburger Mühlenbetrieb an der Einmündung zum Westlichen Bahnhofskanal, um 1900, Ansicht von Norden

Bausubstanz) das heute gebaute Konzept verfolgt. Statt Getreidesäcken sollten Autos eingelagert werden; weitere Flächen in Büros und sonstige Gewerbeflächen gewandelt werden. Die damit verbundenen Umbau- und Erneuerungsarbeiten hatten strikt dem Konglomerat der vorgefundenen Gebäudestruktur zu folgen.

Älteste Gebäudereste von 1844 und 1876 waren stetig den sich verändernden Anforderungen entsprechend bis in die 1970er Jahre umgebaut und modifiziert worden.

Jede dieser Änderungen hinterließ Spuren. Auch die neuen Eingriffe sollten erkennbar und später „erzählbar“ sein. Bei Entscheidungen über Weiterverwendung und Nutzbarmachung vorhandener Bauteile wurde immer wieder neu zugunsten der Substanz gerungen. Häufig zeigte sich hier auch die wirtschaftlichere Lösung; allerdings oft erst nach vertiefter, spitzfindiger Betrachtung und Argumentation.

In die aufgehenden Geschosse wurde eine neue Stahlbetonkonstruktion additiv aus Fertigteilen in das vorhandene Gebäude implantiert. Die Fundamente sind separat vom Bestand tief gegründet. Die neuen Fertigteildecken positionierten die Lagerebenen neu; jetzt passend für das „Einstapeln“ von PKWs. Fragmente der ursprünglichen Deckenkonstruktion und sonstiger Einbauten wurden ablesbar in den Wandflächen belassen.

Auch ein großer Teil der alten, aus unterschiedlichen Jahrzehnten stammenden Fenster konnte restauriert weiterverwendet werden, verlorene, irreparable Fenster wurden entsprechend ähnlich ergänzt. In die der neuen Nutzung folgenden Öffnungen zur natürlichen Belüftung sind deutlich sich abhebende Metallgitter eingebaut. Die Garagenutzung ermöglichte den Erhalt der filigranen Einfachverglä-

sungen. Bauteile, die vollständig neu hinzu gebaut wurden, sind als solche erkennbar; nicht aus schrundigem Ziegelmauerwerk, sondern geputzt. Fenster in diesen Bereichen sind, wenn auch maßstäblich, zeitgemäß neu gegliedert. Alle gewerblichen Nutzungen in den Obergeschossen können flexibel gestaltet werden.

In das Eckgebäude zum Veritaskai passte aufgrund der kleinteiligen Gebäudestruktur keine Garage. Denkmalwirksamer Effekt: Alle massiven historischen Holzbalkendecken konnten erhalten werden. Neben unterschiedlichen Büronutzungen ist hier eine Kindertagesstätte angesiedelt; für Kinder von im Quartier beschäftigten Eltern. Eine unmittelbar anschließende Dachfläche (diese gab es schon in der früheren Gebäudekontur) wird als große Terrasse genutzt.

Im Erdgeschoss an der Ecke und im Bestandskeller entsteht eine Gaststätte. Mieter in den obersten Geschossen haben die Möglichkeit, über den Dächern Terrassen und Lobbies zu benutzen. Diese Dachhäuser (vor Hafenkulisse und Hamburger Skyline) sind bei einheitlicher Materialität individuell für die Bedürfnisse der Nutzer konzipiert.

Der gesamte Gebäudekomplex wurde in seiner frühindustriellen Charakteristik und milieuprägenden Stimmung bewahrt. Wand- und Fassadenflächen wurden nicht „verschönert“ egalisiert, sondern „nur“ technisch, konstruktiv repariert. Eingriffe der Vergangenheit sind als Spuren weiter sichtbar. Die notwendige Verbesserung des Wärmeschutzes löst eine innenseitige Vorsatzschale aus Kalziumsilikat - aufgrund der „krummen“ Bestandswände eine technische Herausforderung, in die man heute aber Bildernägel schlagen kann.

Die neuen Bauteile sollen eher beiäufig, auf jeden Fall uneitel, unpräzise das Haus mit neuen Nutzungen weiter bauen. Und käme



Fassaden am Schellerdamm und Veritaskai, vor der Sanierung



Innen, vor der Sanierung

jemand (auf die ganz und gar unwahrscheinliche) Idee, die Gebäude in ihren Ursprungszustand zurückzuverwandeln, reichen die vielfältigen, zurückgebliebenen Bauteile (einschließlich der Fragmente in den Wänden) zur Wiederherstellung. In der Summe also die visuelle Lust, malerisch narrative Aspekte mit dokumentarischen denkmalpflegerischen Aspekten zu verbinden. Das auf ganz praktische Art und Weise.

Heiner Limbrock

Hauptgebäudes verbergen sich heute in den unteren Etagen 284 Stellplätze, in den oberen Etagen sowie in dem Eckgebäude liegen lichte, großzügige Büros. Neuer Beton trifft hier auf alte Backsteine, Glaswände auf uraltes Eichenholz und Sicherheitsverglasung auf Sprossenfenster.

Die Parkplatznot machte erfinderisch, die Kombination von Park- und Büroflächen machte das Projekt möglich und ökonomisch.

Bettina Husemann

Die Parkplatznot macht erfinderisch. Ohne Stellplätze kann man kein Gebäude mehr bauen. Kein Mieter will in ein Gebäude ohne Parkplätze in der Nähe.

Die Freie und Hansestadt Hamburg fordert von Bauherren, dass sie zu einem Gebäude die notwendige Anzahl von Stellplätzen liefern, oder dass sie – wenn sie keine bauen können – an die Stadt bezahlen. Die aurelius Immobilien AG realisierte „Das Silo“, eine Konversion eines alten Getreidesilos. Es entstanden 14.000 qm Büroflächen und kein einziger Parkplatz.

Bei der Suche nach den Parkplätzen stach der benachbarte Getreidespeicher, das Fleethaus, ins Auge. Das Fleethaus lag lange im Dornröschenschlaf. Das große beeindruckende Backsteingebäude, das jahrelang verfiel und sich zu einem Feuchtbiotop mit „Birkenfassade“ entwickelte, bot auf den ersten Blick zumindest Platz und damit Raum für die Idee der Wiederbelebung: Wo früher Getreide gelagert wurde, können morgen Autos gelagert werden.

Seit 1983 stand das denkmalgeschützte Gebäude leer. Mit jedem Jahr wurde eine Neuentwicklung schwieriger, denn das Gebäude wurde zusehends baufälliger. Ohnehin ist die Entwicklung eines alten Getreidespeichers schon wegen der Tiefe des Gebäudes für die modernen Anforderungen an Arbeits- und Wohnwelten schwierig.

Die aurelius Immobilien AG entwickelte mit den Architekten BHL, Heiner Limbrock, und VSM, Volker Schultz-Meistering, und dem Bauunternehmer Schröder & Fischer ein mutiges, machbares und ökonomisches Konzept für die denkmalgeschützte Immobilie und startete Ende 2006 mit dem Bauvorhaben.

Die hafentypische Backsteinfassade ist saniert; in liebevoller Arbeit wurden die Fenster aufgearbeitet und Raum für die modernen Anforderungen der Arbeitswelt geschaffen. Hinter der Fassade des

Das Fleethaus im Channel Harburg ein Denkmal? Bauherren bauen nicht für die Denkmalpflege. Sie bauen nicht für die Erinnerung an das Schöne und Wichtige. Bauherren wollen etwas für ihre Zeit schaffen, Räume, in denen Menschen weiter leben.

Mit dem Bau eines Gebäudes entsteht ein Raum, der ein Innen und ein Außen hat. Der Raum lädt zur Identifizierung mit dem inneren Raum ein. Er verführt oder führt dazu, das Eigene und das Fremde zu unterscheiden. In Räumen bzw. Raumeinheiten, also in einer Stadt, gibt es oft Aggressionen gegen das Fremde, nach außen, und Beschwichtigung und Friedfertigkeit, oft milde Nachsicht nach innen. Die Ächtung ist der Tod, die Vertreibung aus der Stadt erlaubt Jedermann zu töten. Aber es gibt auch den Satz: „Stadtluft macht frei“. Der Vertriebene oder der Fliehende ist vor seinen Häschern in der Stadt gerettet. Gegen Eindringlinge gibt es Gesetze. Wir sprechen von Hausfriedensbruch, wenn der Fremde ohne Erlaubnis kommt.

Jedes Gebäude steht in einer Tradition. Kein Gebäude und kein Bau kann sich aus der Tradition, aus der Geschichte herauslösen, auch dann nicht, wenn es alle Traditionsmerkmale in Frage stellt. Es liegt an der besonderen Funktion von Gebäuden, die Signale der Erinnerungen sind. Wir erinnern eine Stadt, einen Platz an signifikanten Merkmalen. Dies sind besonders Gebäude, die wir oft seit Jahren und Jahrzehnten in unserem Gedächtnis halten. Diese Erinnerung gibt das Bild von der Stadt und orientiert uns in der Stadt. Der Literaturnobelpreisträger Orhan Pamuk hat mit diesem Hinweis sein Buch „Der Blick aus meinem Fenster“ begonnen: „wo wir uns auch gerade befinden, morgens auf dem Weg zur Arbeit, bei Freunden oder Verwandten, auf dem Weg nach Hause oder andächtig auf einer Beerdigung, Großstadtmenschen haben immer ein festes Bild ihrer Stadt im Kopf“.



Fassade am Kanal, nach der Sanierung, Parkhaus

Gebäude, die zugleich ein Denkmal sind, die die Geschichte ihres Ortes verkörpern, die eine Erinnerung an die Träume oder an die Arbeit früherer Generationen sind, gehören immer zu den signifikanten Bestandteilen unseres Gedächtnisses. Gebäude erzählen Geschichte oft mehr als bloße Worte. Ein Denkmal verkörpert diese notwendigen Erinnerungen in besonderer Weise und gibt den Menschen ein Bild von sich selbst, ein Bild ihrer Stadt und ein Zuhause.

Warum fiel die Entscheidung, das Fleethaus im Channel Harburg wiederherzustellen? Das Fleethaus mit seiner schönen roten Industriefassade, ein früheres Getreidesilo, verkörpert die Industrialisierung Harburgs und die dabei gefundene Schönheit in besonderer Weise. Für die Entscheidung waren außer mir der Gesellschafter Cornelius Groenewold und Bettina Husemann als Leiterin der Projektentwick-

lung verantwortlich. Das Ziel bestand darin, ein signifikantes Gebäude zu errichten, eben ein Gebäude mit Ausstrahlung in die Geschichte und mit Signifikanz für die Stadtentwicklung im Bereich des Hamburger Südens. Begonnen hat das Interesse an diesem Hafengebiet mit dem Bau des Gebäudes DAS SILO, das durch seine Charakteristik und dadurch, dass die Getreidesilos teilweise erhalten blieben und sichtbar sind, für den Standort eine große Rolle spielt und ein Signal der Wiedererkennung und der Identifizierung ist. Vielleicht wird es eines Tages so sein, dass die Silhouette des südlichen Hamburg aus den großen Gebäuden im Channel Harburg, Channel Tower, DAS SILO, DAS FLEETHAUS und Kaispeicher besteht. Die Entwicklung einer Stadt oder eines Stadtteils kann nur eingebettet in Geschichte, in Kultur und Gegenwart verstanden werden.

Kurt Groenewold

New-York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie AG, Nartenstraße 12



1930 kam es zur Übernahme der Harburger Gummi-Kamm-Compagnie (seit 1902 Kautschukwerke Dr. Heinr. Traun & Söhne) durch die Barmbeker Konkurrenz, die New-York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie, die sich einst früh von der HGK abgespalten hatte. Auch nach der Fusion blieb die Herstellung von Kämmen für den Friseurbedarf eines der Hauptbetätigungsfelder.

Im Zweiten Weltkrieg wurde der Baukomplex zwar stark geschädigt, die Produktion lief aber gedrosselt weiter. 1949-1954 verließ man schrittweise den Standort Barmbek und konzentrierte Produktion und Verwaltung auf dem rund 30.000 qm großen Fabrikareal in Harburg. Danach erweiterte die „NYH“ ihre Produktpalette: Sie profilierte sich nun auch mit Weichgummi (seit 1954) u. a. als Automobilzulieferer, z. B. mit Gummibeschichtungen für Bremspedale, und expandierte mit einem Zweigwerk für moderne Kunststoffe (in Stelle, Landkreis Harburg), dessen profitable Teile sie kürzlich nach Harburg zurückholte. Heute beschäftigt das Unternehmen etwa 200 Mitarbeiter und stellt weiterhin vor allem Gummifabrikate her. Die traditionsreiche Kammproduktion bietet nach wie vor ein Standbein. Die Kämmen entstehen in 22 Arbeitsgängen und werden (außer an Friseure) z. B. bei Manufactum verkauft.

Baugeschichte

Der erste Fabrikbau von 1856 wurde nach nur 10 Jahren durch einen Brand fast vollständig zerstört. Unmittelbar danach, von 1866 bis 1912, entstand in mehreren Bauabschnitten der heutige Komplex.

Der älteste erhaltene Bauabschnitt ist der langgestreckte Südflügel an der Neuländer Straße aus den 1860er Jahren, der 1907 um den viergeschossigen Kopfbau im Westen an der Ecke Neuländer Straße / Nartenstraße und 1909 im Osten erweitert wurde. Für die Erweiterungen zeichnete das Architektur- und Ingenieurbüro H. Hagn & Söhne verantwortlich.

Äußerlich ist der Südflügel als repräsentative Schauseite ausgebildet. Städtebaulich dominant, zeichnet er sich durch seine differenzierte Gliederung und qualitätvolle Gestaltung aus, die deutliche Einflüsse der Hannoverschen Schule zeigt. Sie dokumentiert anschaulich die hohen repräsentativen Ansprüche und das Qualitätsbewusstsein der Firmeninhaber.

Zu den späteren Bauteilen, die zwischen 1905 und 1912 entstanden, zählen die im Norden anschließenden zwei Fabrikstraßen mit Reihenbebauung. Als Kopfbau an der Nartenstraße wurde 1912 die Kammfabrik errichtet. Hier wird bis heute das älteste und bekannteste Firmenprodukt hergestellt - Kämmen aus Hartgummi.

Die aufwändige Kammproduktion, die sich durch einen hohen manuellen Anteil auszeichnet, ist auf vier Ebenen verteilt. Im Erdgeschoss

Im Südosten des Harburger Binnenhafens, zwischen Nartenstraße und Neuländer Straße, liegt der Fabrikkomplex der ehemaligen Harburger Gummi-Kamm-Compagnie, später New-York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie AG. Imposant sind die roten Backsteinbauten, in denen bis heute produziert wird.

Firmengeschichte

Als erste deutsche Hartgummifabrik hat die Harburger Gummi-Kamm-Compagnie (HGK) Industriegeschichte geschrieben. Nachdem Charles Goodyear 1842 das Vulkanisierverfahren entdeckt hatte, gelang um 1850 die Entwicklung des ersten großtechnisch verwendbaren Kunststoffes - Hartgummi. 1852 erwarben H. A. Meyer und F. Traun das Hartgummipatent der Firma Goodyear (USA) und 1853 die Lizenz zur Kammherstellung. 1856 gründeten sie gemeinsam mit H. C. Meyer, dem jüngsten Sohn des in Hamburg legendären Industriepioniers „Stockmeyer“, die Harburger Gummi-Kamm-Compagnie.

Als Standort bot sich der Harburger Binnenhafen an, da er im Bereich des Deutschen Zollvereins lag und über eine gute Infrastruktur verfügte. Mit der direkten Verbindung zum Hafen, zur Eisenbahn und zur Straße war für ideale Anlieferungsbedingungen für die Rohstoffe und Absatzmöglichkeiten für die Produkte gesorgt. Eine weitere infrastrukturelle Verbesserung bedeutete der spätere betriebseigene Gleisanschluss.



Gesamtkomplex, Ansicht von Westen

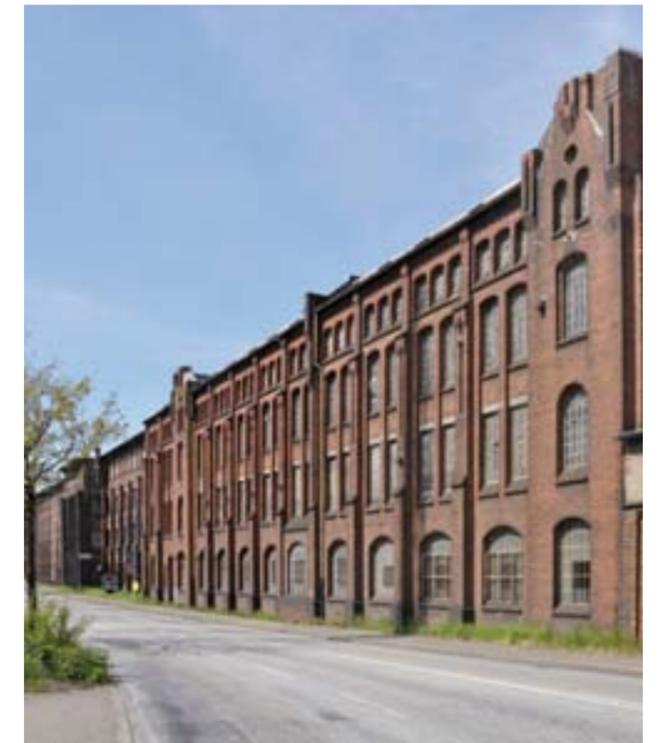
findet das Pressen und Vulkanisieren statt. Die Rohlinge werden zunächst im ersten Obergeschoss bearbeitet: In dem ungeteilten Raum stehen Schleifmaschinen und Zahnfräsen eng beieinander, mit denen die Kämmen in Form gebracht werden. Im zweiten Obergeschoss werden die Kämmen gebimt und poliert. Das Dachgeschoss dient der Heißprägung der Kammbezeichnungen sowie der Verpackung, Lagerhaltung und Versandvorbereitung.

Ausblick

Bis Ende 2008 soll der Standort der „NYH“ vollständig nach Lüneburg verlegt und die Produktion in Harburg eingestellt werden. Geplant ist, den Baukomplex umzubauen, zu erweitern und hier u. a. ein Schiffskompetenzzentrum mit Simulationsanlage zur Ausbildung von Kapitänen und eine Veranstaltungshalle anzusiedeln.

Eine mit dem Denkmalschutzamt Hamburg abgestimmte Umbauplanung liegt vor. Zurzeit ist die Diskussion um die Umwidmung davon bestimmt, dass im Rahmen eines Gutachtens eine Schadstoffbelastung durch Nitrosamine diagnostiziert wurde. Wie einerseits vernünftig mit dieser Nitrosaminbelastung umgegangen werden kann und andererseits das hochkarätige Denkmal der Technik- und Stadtgeschichte zu retten ist, wird momentan erörtert und untersucht.

Für die Denkmalpflege ist die Umnutzung der „NYH“ eine große konservatorische Herausforderung. Denkbar ist, dass auch in diesem Fall - ähnlich wie z. B. beim Fleethaus - Zeit und Geduld erforderlich sind, um angemessene Lösungsansätze zu entwickeln. Dabei werden



Flügel an der Neuländer Straße, Ansicht von Südosten



Kammfabrik, Kammsäge



Ansicht von Nordosten, um 1870

entsprechende Vergleichsbeispiele aus anderen Ländern zu Rate gezogen und die Untersuchungen am Bestand intensiviert. Außer Frage steht, dass es gilt, alle Chancen des Denkmals auszuloten, selbst wenn dies zu gewissen zeitlichen Verzögerungen führt.

Susanne Schöß / Denkmalschutzamt



Kammfabrik, Vulkanisieren der in Zinnfolien gepressten Kämmе



Kammfabrik, Sortiment

Phoenix-Werke, Wilstorfer / Hannoversche Straße



Das weitläufige Fabrikareal der Phoenix AG, das von einem markanten Schornstein überragt wird, prägt das Stadtbild Harburgs maßgeblich. Traditionell stellen die Phoenix-Werke einen wichtigen Identifikationspunkt der Harburger dar.

Die Phoenix-Werke stehen exemplarisch für Harburgs Entwicklung im 19. Jahrhundert zu einem Hauptstandort der deutschen Gummiwarenindustrie. Kurz nach dem Beitritt des Königreich Hannover zum Deutschen Zollverein (1854) gründeten die Brüder Albert und Louis Cohen, Söhne eines Hamburger Kaufmanns, 1856 als eine der ersten Industrieansiedlungen Harburgs eine Fabrik für Gummischuhe. Schon bald erweiterte die Firma ihre Produktpalette auf Weichgummifabrikate für viele Bereiche von Alltag und Technik.

1872 fusionierte das Unternehmen mit einer alten österreichischen Firma zu den „Vereinigten Gummiwarenfabriken Harburg-Wien“. 1922 lösten sich die Harburger daraus und entwickelten sich weiter als Gummiwarenfabrik Phoenix Aktiengesellschaft. Als ein Schwerpunkt der Produktion hatte sich die Herstellung von Fahrrad- und Autoreifen herausgebildet.

Die Phoenix AG avancierte schnell zum größten Arbeitgeber Harburgs und behielt diesen Status lange: Schon ein Jahr nach Firmengründung, im Jahr 1857, beschäftigte der Betrieb 500 Personen, 1914 waren es bereits 1600, bei Ausbruch des Zweiten Weltkriegs zählten 4000 Mitarbeiter und in den 1960er Jahren sogar rund 8000 Mitarbeiter zur Belegschaft der Phoenix. So war die Phoenix zeitweilig auch der größte Industriebetrieb in ganz Hamburg, zu dem Harburg seit 1937 gehörte. Das Harbur-

ger Werk gedieh als Zentrale eines wachsenden Konzerns - bis zur Übernahme der Phoenix 2004 durch die Continental aus Hannover.

Aus der Gründungszeit der Firma sind keine Bauten überliefert. Erhalten ist aber der mehrfach erweiterte Baubestand aus der Zeit von 1905 bis 1960.

Anfang des 20. Jahrhunderts wurde das Werksgelände so umorganisiert, dass jeder Produktionszweig ein eigenes Fabrikgebäude erhielt. Dadurch entstanden mehrere Fabriken in der Fabrik. Der älteste erhaltene Bauabschnitt umfasst die beiden inneren Werkhallen, die Schuhfabrik von 1905 sowie die Ballfabrik von 1906. Aus derselben Zeit stammt die imposante, lang gestreckte Front an der Wilstorfer Straße, in der das Lager untergebracht war: Die ehemalige Hauptansicht der Fabrik, ein viergeschossiger Baukörper mit roter Backsteinfassade, wurde repräsentativ mit historistischen Friesen gestaltet.

Im Unterschied dazu führten die Hamburger Architekten H. Distel und A. Grubitz, die Anfang des 20. Jahrhunderts zu Hausarchitekten der Phoenix wurden, eine sachlich-funktionale Formensprache ein. So ist die Front an der Hannoverschen Straße schmucklos belassen. Stattdessen gliedern im Erdgeschoss Rundbogenfenster, im oberen Wandbereich die regelmäßig gereihten vertikalen Fensterbänder die Fassade.

Seit den späten 1920er Jahren wurde die Ostseite an der Hannoverschen Straße und am Bahnhof zur repräsentativen Werksfront mit Büros und Lagern ausgebaut. Sichtbares Zeichen davon ist der fünfgeschossige Verwaltungsbau von 1939/40, in dem neben Büros und Lagern auch eine Betriebskantine und Wohlfahrtseinrichtungen untergebracht waren.

In den letzten Jahren wurden Teilbereiche der Fabrik, die heute noch Gummifabrikate produziert, umgewidmet, umgebaut und erweitert. Der Bauriegel an der Wilstorfer Straße mit dem ehemaligen Haupteingang und Lager wurde 2001 für die Sammlung zeitgenössischer Kunst von Harald Falckenberg behutsam umgebaut. Nach der Erweiterung des Ausstellungsbereiches von 2007/2008 ist nun auf fünf Etagen und circa 6200 Quadratmetern Raum für Exponate. Das neue von dem Architekten Roger Bunschuh, Berlin, entworfene Raumkonzept verknüpft Sammlung, Sonderausstellungen und Schaulager zu einem System und stellt sie gleichberechtigt nebeneinander. Mittelpunkt dieses Systems ist der große, die fünf Geschosse miteinander verbindende Treppenraum.

Beim Umbau wurden die historische Tragstruktur, die Treppenhäuser, die originalen Stahlfenster und Feuerschutztüren erhalten. Neue hinterlüftete Innenwände wurden eingezogen und der Boden in fugenlosem, stahlarmiertem Industrieestrich erneuert.



Flügel an der Wilstorfer Straße, Aufnahme 1950er Jahre

So entstand eine beispielhafte Kombination aus historischem Industriebau und modernem Innenleben.

Die Sammlung Falckenberg in den Phoenix-Werken ist in mehrfacher Hinsicht lehrreich: Sie steht exemplarisch für eine schrittweise, prozesshafte Umwidmung eines Industriedenkmal, für Zwischennutzungen bzw. zeitlich begrenzte Nutzungen sowie für einen behutsamen und zugleich mutigen und souveränen Umgang mit der historischen Substanz, für eine differenzierte Behandlung von Außen- und Innenraum und eine ausgefeilte Lichtregie. Von diesen Ideen und Erfahrungen, die durchaus auch auf andere Nutzungen übertragbar sind, wird man künftig im Umgang mit brachliegenden oder brachfallenden Industriearealen, auch im Binnenhafen, profitieren.



Flügel an der Wilstorfer Straße, ehemaliger Haupteingang, heute Zugang zur Sammlung Falckenberg

Die Sammlung Falckenberg bei Phoenix

Seit 1994 sammelt der 1943 geborene Jurist Dr. Harald Falckenberg in Hamburg Kunst. Seit 1995 hatte er für die Aufbewahrung und gelegentliche Präsentation der schnell anwachsenden Bestände einen - wie er ihn beschreibt - „verschachtelten, am Ende zu einer Art Merz-Bau geratene Fabrikkomplex am Flughafen“ genutzt. 2001 ist er mit seiner Sammlung in die ab 1903 errichteten Industriebauten der „Phoenix“ in Harburg umgezogen. Jetzt, 2008, hat er dort einen noch größeren Bau- und Raumkomplex bezogen und eröffnet.

Im Laufe dieser Zeit ist die Sammlung und mit ihr der Sammler immer mehr erst der Kunstszene, dann der Öffentlichkeit bekannt geworden. In den 1990er Jahren kamen immer häufiger Interessenten, um die Sammlung in den Räumen am Flughafen zu entdecken. Seit 1999 gab es Ausstellungen aus Beständen der Sammlung auch außerhalb Hamburgs, zuerst im „Museum der Bildenden Künste“ in Leipzig, dann auch international zu sehen. Seit dem Umzug nach Harburg veranstaltete Falckenberg in seiner Sammlung wechselnde Ausstellungen. Diese wurden Gegenstand von Rezensionen und dann auch von Zeitungsberichten. Mehr und mehr verbreitete sich die Kenntnis von der Sammlung.

2000 berichtete die Hamburger Kunstzeitschrift „Art“: „Knallhart am Mainstream vorbei. In nur sieben Jahren hat der Hamburger Geschäftsmann Harald Falckenberg eine der größten und zugleich eigenwilligsten Sammlungen internationaler zeitgenössischer Kunst in einem vom Abriss bedrohten Schauderpot zusammengetragen“. Im März 2005 wiederholte das Handelsblatt: „Dr. Faustus' Pakt mit der Subversion. In nur 10 Jahren hat der Unternehmer Harald Falckenberg eine der bedeutendsten Sammlungen zeitgenössischer Kunst zusammengetragen“. Dann folgte im Juli 2006 noch einmal die Taz: „Das rein Persönliche reicht nicht. Die Phoenixhallen in Harburg be-



Schuhfabrik, Aufnahme 1920er Jahre



Reifenfabrik, Aufnahme 1920er Jahre

herbergen eine der größten Sammlungen zeitgenössischer Kunst in Deutschland. Zusammengetragen hat sie Harald Falckenberg, der feststellt, dass die Sammlung im temporeichen Kunstbetrieb mittlerweile einen musealen Charakter angenommen hat.“ Schon im November 2005 hatte das Hamburger Abendblatt empfohlen: „Unbedingt angucken! Herausragende Ausstellung in Harburg.“ 2008 hieß es dann im „Informationsdienst Kunst“ sogar: „Paukenschlag in Hamburg-Harburg. Die Sammlung Falckenberg expandiert zum ‚größten Privatmuseum der Welt‘“.

Nun war die Sammlung Falckenberg in der Kunstszene und in den verschiedenen Gruppen von Öffentlichkeit, die diese Organe ansprechen, weit über die Stadt hinaus zu einem Begriff geworden. Der Sammler selbst hat sich in zwei Essay-Bänden, „Ziviler Ungehorsam. Kunst im Klartext“, 2002, und „Aus dem Maschinenraum der Kunst. Aufzeichnungen eines Sammlers“, 2007, zu Fragen der Kunst und des Kunst-sammelns geäußert und seit 2002 sind Gespräche mit ihm in verschiedenen Fachzeitschriften und Tageszeitungen erschienen. Offen, unverblümt und gelegentlich mit subtiler Ironie nimmt der Sammler, der als „Hellhöriger auf lebenslanger Entdeckungsfahrt“ (Welt), aber auch als „Dampfwalze auf der Überholspur“ (Weltkunst) bezeichnet worden ist, zu allen seine Sammlung betreffenden Fragen Stellung.

Warum Kunst?

Die Beschäftigung mit Kunst nennt Falckenberg „Selbsterfahrung“, auch „Lebenserfahrung“. Die Kunst stelle ihm Fragen, mit denen er in seinem Leben sonst nicht konfrontiert werde. Das Kunstwerk fordere zur Reaktion auf und zur aktiven Teilnahme. Dieser Möglichkeit, die aktuelle Kunst ihm eröffne, setze er sich immer wieder aus.

Engagement für Kunst?

Dieses Engagement habe sich für Falckenberg erst mit etwa 50 Jahren ergeben. Auch als Sammler habe er „Kunst erst lernen müssen“. 1996 sei er als Schatzmeister in den Vorstand des Hamburger Kunstvereins gewählt worden, 1999 zum Vorsitzenden. Im Kunstverein habe er wichtige Ausstellungen gesehen, allen voran die Ausstellung „Backstage“ von Stefan Schmidt-Wulffen. Mit dem damaligen Kunstvereinsdirektor Schmidt-Wulffen habe er sich vor allem auch „kunsttheoretisch fit machen“ können. Danach habe er anders auf Künstler und auf Kunst reagieren können und auch seine Sammlungsaktivitäten hätten dadurch Impulse erhalten. Mit seiner Sammlung habe er zugleich eine Form von Künstlerförderung gefunden.

Warum Kunst sammeln?

Dafür zitiert Falckenberg die Freudsche These, nach der Kinder mangelnde Elternliebe durch das Sammeln von Puppen kompensierten und verweist halb ironisch auf ein solches kindliches Verhaltensmuster bei ihm selbst. Er kommt dann aber sehr schnell auf den ersten Hintergrund der Auswahl seiner Sammlungsobjekte. Eine Sammlung mit den großen Namen der inzwischen schon klassisch gewordenen Moderne strebe er nicht an. Er wähle ausschließlich aktuelle Werke der Gegenwartskunst aus und dies nach intensiver Beschäftigung mit deren Hintergrund.

Präsentation der Sammlung?

Ihn reize nicht das Horten der gesammelten Werke, sagt Falckenberg, sondern auch die Präsentation, um sich der Meinung anderer auszu-

setzen, auch der Auseinandersetzung mit den Künstlern. Er betrachte die Kunstwerke nicht als sein Eigentum. Er sei an den durch seine Sammlung entstehenden Diskursen interessiert.

Ort der Unterbringung und Ausstellung?

Falckenberg sei sehr schnell an die ersten Räume in Flughafennähe gekommen, wo er sich einen Raum nach dem andern erobert habe. 2000-3000 qm seien es schließlich gewesen. Diese Räume, ursprünglich gewerblich genutzt, inzwischen ziemlich verschlissen und keineswegs perfekt für die Sammlung hergerichtet, waren in der Tat Räume nur der Unterbringung; das Gelände ist inzwischen abgeräumt und neu bebaut worden. Aber schon dort habe er begonnen, die Sammlung öffentlich zugänglich zu machen. Es habe sich schon dort das „Prinzip der Schlossführung“ eingespielt: Die Räume waren - auch aus Kostengründen - nicht ständig geöffnet und bewacht, sondern konnten nur von geführten Gruppen betreten werden. Dies habe auch den Vorteil, dass nur wirklich Interessierte kämen und dass diese gleich eine kundige Information erhielten. Im Laufe der Zeit sei die Zahl der Besucher dann immer mehr gestiegen. Das Prinzip der Führung habe er inzwischen in Harburg perfektioniert. 18.000 Besucher kommen jährlich. Aus der Not sei inzwischen eine Tugend geworden.

Qualität ungenutzter Industrieräume?

„Einfach Räume finden und dann muss die Kunst da rein“, davon hält Falckenberg nichts. Grundsätzlich sollten sich die Räume nach der Kunst und nicht die Kunst nach den Räumen richten. Damit kritisiert er einerseits bestimmte Museumsbauten, andererseits Privatsammler, die sich Bunker als Sammlungsräume wählten, in denen sich die Kunst nach den Räumen richten müsse. Weder solle in einem „white cube“, einem großen weißen Raum, ein einzelnes Kunstwerk auratisiert werden, noch dürfe das einzelne Werk durch enges Aufeinanderhängen von anderen gestört werden. Auch müssten Durchblicke verhindert werden, mit denen man aufblicken müsse zur Kunst oder auf sie herabsehen könne. Nur auf der gleichen Ebene müsse der Blick auf das Werk freigegeben werden. Falckenberg folgt nach 14 Jahren Erfahrung mit ungenutzten Industrieräumen einer Theorie des Umgehens mit „gebrauchter“ Architektur. Ursprünglich habe er nichts räumlich verändert, sondern in den vorgefundenen Räumen die richtigen Orte für die einzelnen Kunstwerke gesucht. Inzwischen habe er



Phoenix-Werbung für Startkappen und Badehauben, 1960er Jahre



Sammlung Falckenberg, Treppenanlage

in Harburg in zwei Anläufen zur Nutzung der Phoenixräume Methoden der Veränderung und Herrichtung der Räume entwickelt.

Eignung ungenutzter Industrieräume?

„Der Kontext ist auf jeden Fall gut, denn die Postmoderne hat ja aufgeräumt mit der Vorstellung, es gäbe eine optimale Form von Museumsräumen“, meint Falckenberg. Anders als gleichförmige Raumfolgen in manchen Museen böten Industrieräume unterschiedliche Möglichkeiten der Unterbringung von ganz unterschiedlichen Werken der Gegenwartskunst. Hinzu käme, dass Kunst grundsätzlich in den Zusammenhang von Arbeit gehöre und deshalb sich gut in ehemaligen Fabrikräumen präsentieren lasse. Aber es gäbe auch Prinzipien der Veränderung, mit denen Industriebauten für diese Zweckbestimmung hergerichtet werden sollten. Gelegentlich müsse man sogar auch erhebliche Eingriffe machen.

Erhaltung und Veränderung von ehemals industriellen Räumen?

Erst einmal distanziert Falckenberg sich von einer „L'Art pour L'Art“-Denkmalpflege: Man solle sich nicht von dem Grundsatz leiten lassen, die Substanz müsse total erhalten werden. Der Grundsatz, eine gute Ausstellung zu machen, müsse im Vordergrund stehen. „Radikale Kunst“ könne nicht auf die Erhaltung von Industriearchitektur Rücksicht nehmen. Auch für die Lichtfülle in Industriearchitekturen müsse man eine Regelung finden. Dann aber räumt Falckenberg deutlich ein, dass er den Gesamtcharakter der Industriearchitektur und der Bau-substanz fast vollständig und mit vielen Details erhalten hat. Trotz der Lichtprobleme habe er die schönen Industriefenster belassen. Gemeinsam mit dem Architekten hat er allerdings zahlreiche differenzierte Veränderungen für die Kunst vorgenommen. Für die Fenster, die zu viel Licht durchließen und die Hängefläche einschränkten, habe er ein System von Paneelen mit Gaze entwickelt, mit denen er je nach Ausstellung die Fenster von Fall zu Fall zusetzen könne. Zur Anlage der Räume meint er, dass zu lange Räume und Wände verhindert werden müssten, deren „Behängung“ zu einer Langeweile führen könne. Besser sei eine Folge kleinerer Räume mit versetzten Wänden. Insgesamt bestätigten ihm die Kuratoren, dass in den so geschaffenen und teilweise veränderten Räumen eine Hängung der Kunstwerke sehr leicht und einfach zu organisieren sei. Manche Räume hätten sogar Künstler zu Objekten inspiriert, die Kunst sei zum Teil bewusst für einzelne Räume geschaffen worden.

Eine wichtige Neugestaltung sei der Einbau einer neuen Treppe, mit der unterschiedliche Raumhöhen erreicht und Verbindungen zwischen den Geschossen geschaffen werden. Falckenberg bezeichnet sie als eine „Passage in der Mitte der Räumlichkeiten“ und macht deutlich, dass er auf sie großen Wert gelegt habe. So habe sich insgesamt im Inneren ein Charakter ergeben, der den Charakter der Industriearchitektur erhalten habe, aber in der Anlage und im Anstrich der Räume doch die eigene Anmutung eines Ausstellungshauses angenommen habe. Alles dies ist im Äußeren jedoch nicht wahrnehmbar, ja, von außen ist fast nicht erkennbar, dass sich an dieser Stelle jenes „größte Privatmuseum der Welt“ befindet. „Es muss ja auch nicht jeder gleich sehen, dass dies ein Kunstmuseum ist“, meint Falckenberg dazu.

Bewertung der Lage in Harburg?

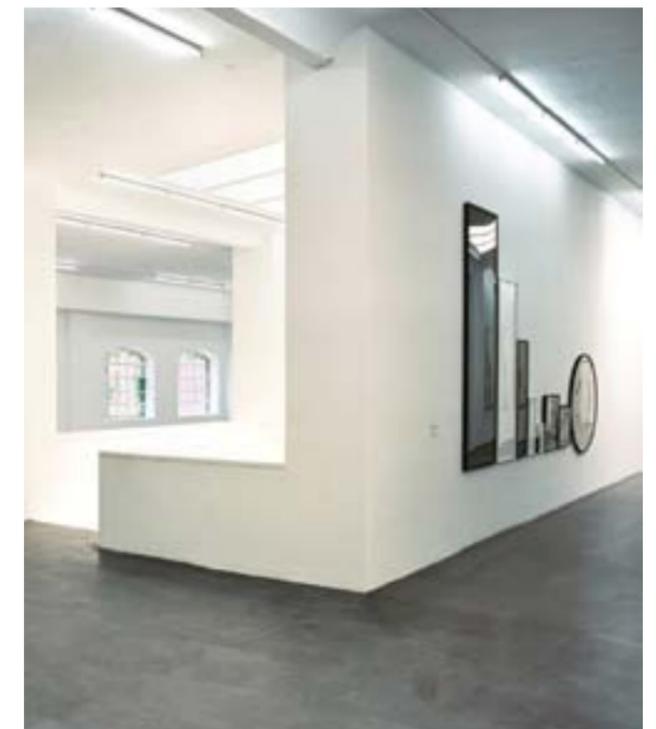
Die Wahl der Lage in Harburg sei eher ein Zufall gewesen, räumt Falckenberg ein. Durch Anregung des ehemaligen Leiters der Kulturbe-

hörde und des Harburger Bezirksamtsleiters Hellriegel sei er auf die Phoenixgebäude aufmerksam geworden. Im Nachhinein fände er die Lage ausgesprochen gut. Man sei hier vom Hamburger Stadtzentrum aus gesehen etwas im Abseits. Aber das hieße auch, dass diejenigen, die hierher kommen wollten, sich etwas bemühen müssten. Das sei wohlthuend. Aber andererseits läge Harburg nur wenige S-Bahnstationen vom Hauptbahnhof entfernt und die Phoenixhallen seien direkt an der Station. Vielleicht wäre die Unterbringung der Sammlung auch ein Beitrag zum politischen Ziel des „Sprunges über die Elbe“.

Auswirkungen auf die Harburger und Hamburger Umgebung?

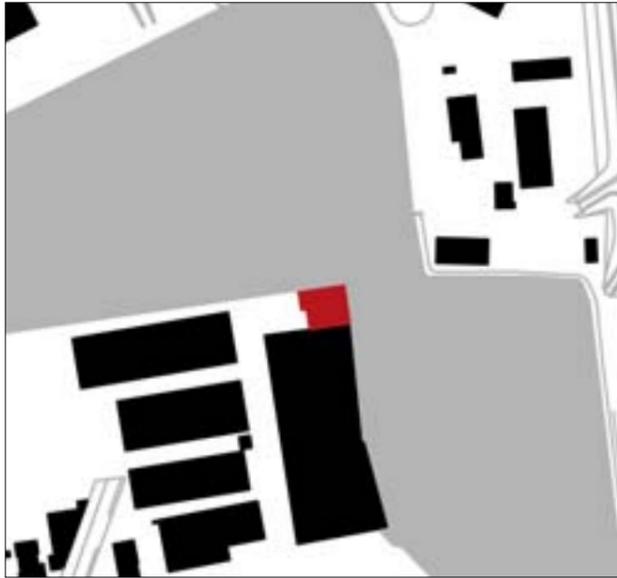
Auswirkungen seien deutlich spürbar. Falckenberg stellt sich hinter die These in einem Artikel der „Süddeutschen Zeitung“, nach der sich Kultur in hohem Maße auswirke auf eine „kleine Minderheit von kreativen Menschen“, die die Stadt mehr bestimmten als die Masse. Für diese habe die Kenntnis der Hamburger Kunstinstitutionen eine große Bedeutung. So habe sich die hohe Einschätzung der Hamburger Deichtorhallen als einer der besten Ausstellungsinstitutionen der Welt international positiv für Image und Einschätzung der Stadt Hamburg ausgewirkt. Ähnliches gelte jetzt für seine Sammlung. Dies merke und erfahre man meist erst, wenn man rauskomme und draußen angesprochen werde. So habe sich die Neueröffnung seiner Sammlung in den Phoenixhallen am 30. Mai 2008 wie ein Lauffeuer auf der Baseler Kunstmesse herumgesprungen. Hunderte von Leuten hätten ihn in Basel darauf angesprochen. Seine Sammlung und deren Unterbringung bei Phoenix hätten bei jener Gruppe von Kreativen eine positive Wirkung für das Image von Hamburg wie von Hamburg-Harburg ausgelöst. „Ich glaube, dass eine solche Wirkung von Kunst völlig unterschätzt wird“.

Volker Plagemann und Harald Falckenberg



Sammlung Falckenberg

Silo, Bauhofstraße 10



Als weithin sichtbare Landmarke erhebt sich der Silo auf der Harburger Schlossinsel. Neben dem Harburger Schloss gehört er zu den städtebaulichen Dominanten der Schlossinsel. Beeindruckend ist seine exponierte Lage auf der ehemaligen Nordbastion der zitadellenförmigen Schlossinsel am Ufer des Überwinterungshafens.

1920 wurde der Silo auf dem Werksgelände „Citadelle“ gebaut, das zu „Thörl's Vereinigte Harburger Ölfabriken AG“ gehörte. Er diente zur Lagerung von Flachssaaten, die aus Russland, Italien und vom Balkan importiert wurden. Die Weiterverarbeitung der Saaten zu Leinöl fand im zugehörigen Walzwerk und in der Extraktion auf dem südwestlichen Werksgelände statt.

Die 22 Meter hohe Stahlbetonskelettkonstruktion wurde auf quadratischer Grundfläche errichtet und ist in vier Silokammern unterteilt.

Die Fassadengestaltung deutet die Funktionsaufteilung an: Der hohe Sockel mit rotem Backsteinverblendmauerwerk und Rundbogenfenstern entspricht der inneren Ladezone. Die Lage der aufgeständerten Silokammern ist an der sparsam durchfensterten, verputzten Wandzone mit Gesims- und Lisenengliederung abzulesen. Die oberste Speicherebene liegt unter der Schräge des Satteldaches. Über dem First erstreckt sich ein Dachaufsatz, in dem die Förderschnecke untergebracht ist. Die Erschließung erfolgt über die Treppenhausachse im Norden, die den Baukörper mit flachem, turmartigem Abschluss überragt. Doppelte Stahlfenster belichten das bauzeitlich überlieferte Treppenhaus.

Nachträglich (zwischen 1945-1950) wurde der Silo an der Westseite um einen niedrigen Anbau erweitert, der als Maschinenhaus für die Saatlöschanlage konzipiert war.

Mit dem Rückgang der Ölmühlenindustrie in Harburg kam die Firma Andreas Hansen nach Harburg und erwarb hier insgesamt drei Lagerstätten, u. a. den heutigen Kaispeicher am Veritaskai und den Silo auf der Schlossinsel, den sie seit den frühen 1960er Jahren bis 1997 als Getreidespeicher nutzte. Er steht seitdem leer.

Um die Chancen und Perspektiven des Silos auszuloten, entschied sich Andreas Schildhauer, der Geschäftsführer der Firma Andreas Hansen, in Abstimmung mit und finanziell unterstützt vom Denkmalschutzamt, für ein vorbereitendes Gutachten zur Erhaltung, Umnutzung und Umgestaltung des Silos. Mit dem Gutachten wurde 2006 die denkmalereifere Planergemeinschaft AG horizon - die Architekten Jürgen Hansen, Burkhard Springstube und Dietmar Wintschnig - beauftragt.

Herr Schildhauer, seit langem aktiv am Planungsprozess in Harburg beteiligt und in zahlreichen Gesprächskreisen wie dem Wirtschaftsverein e.V. und der Arbeitsgruppe Harburger Binnenhafen vertreten, hat sich schon früh für die Erhaltung seiner historischen Liegenschaften im Binnenhafen engagiert. So versuchte er, Käufer für die zu veräußernden Firmenobjekte auszuwählen, die ebenfalls die Erhaltung und schonende Umnutzung der Objekte anstreben sollten. Als Beispiel steht dafür der Kaispeicher am Veritaskai, dessen Umbau Herr Schildhauer begeistert. Deshalb erhofft er sich, dass auch der Silo auf der Schlossinsel in ähnlich behutsamer Weise umgewidmet werden kann.

Mit unserem Gutachten zur Umnutzung und Umgestaltung des Silospeichers auf der Harburger Schlossinsel wollten wir beispielhaft darstellen, wie ein industrie- und stadtgeschichtliches Denkmal neuen, zeitgemäßen Nutzungen zugeführt werden kann. So erfolgte die Auseinandersetzung mit dem Gebäude unter der Maßgabe, das Äußere und die wesentlichen konstruktiven Teile weitgehend zu erhalten und verändernde Eingriffe auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Nutzungskonzept

Die Umnutzung des Silos sollte für die Neustrukturierung der gesamten Harburger Schlossinsel richtungsweisend sein. Eine neue Nutzung des Gebäudes muss zunächst mit den gegebenen Verhältnissen (den äußeren Abmessungen, der horizontalen und vertikalen Gliederung, dem Stützenraster und den Raumhöhen) verträglich sein. Zugleich soll sie auch unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit realistische Perspektiven aufzeigen.

Die vertikale Aufteilung des monolithischen Baukörpers richtet sich nach den Podesten des vorhandenen Treppenhauses, die für eine Geschossteilung in geradezu idealer Weise passen. Die vorhandene



Ansicht von Norden



Ansicht von Nordosten, Aufnahme nach 1960

horizontale Gliederung in vier annähernd gleich große Silokammern haben wir zum Ausgangspunkt für die Aufteilung der Geschosse in einzelne Nutzungseinheiten (Gewerbelofts) gemacht. So ergibt sich eine Aufteilung in sechzehn Gewerbelofts mit Wohnmöglichkeit auf sechs Geschossebenen. Die Loftbereiche sind durch die vorhandenen (und belassenen) inneren Kammerwände in Einheiten von etwa 77 bis 85 qm Nutzfläche geteilt. Sie können nach Bedarf beliebig weiter unterteilt oder durch einen Durchbruch in der inneren Silokammerwand zu größeren Einheiten zusammengelegt werden. Für die oberen Lofts (ab der vierten Loftebene) ist eine davon abweichende Grundrissgliederung vorgesehen. Durch das Satteldach ist zur Gebäudemitte hin eine Raumhöhe gegeben, die den Einbau einer großflächigen Galerieebene ermöglicht. Der markante Dachaufbau ist als Wintergarten mit einer Aussicht über den ganzen Hafen hinweg auf die Hamburger Stadtsilhouette zu nutzen. Das Erdgeschoss zeichnet sich durch eine besondere Raumwirkung aus: Die Stützen und tragenden Unterzüge der Silokammern, die einem Gerippe aus Schiffsspanten ähneln, verleihen dem Raum einen fast spirituellen Charakter. Deshalb kommt für diesen Bereich am ehesten eine kulturelle oder gastronomische Nutzung infrage. Denkbar wäre aber auch eine Büronutzung durch Betriebe mit hohem Anspruch an die Repräsentativität ihrer Räume.

Gestaltungskonzept

Leitideen des Gestaltungskonzepts für die Umnutzung des Silospeichers sind:

- die Sichtbarkeit der vorhandenen Raumstruktur und der Konstruktion, hier insbesondere der vier Kammern des Speichers;
- das Einsetzen von Brüchen und Verfremdungen in Stil und Detail im Zusammenspiel von Alt und Neu;
- das Belassen noch vorhandener Einbauten, Maschinen und Geräte. Sie dokumentieren die historische Funktion des Gebäudes im Sinne einer historischen Spurensicherung.

Bei der Umnutzung des Silospeichers ergeben sich Zielkonflikte, für die sich Lösungen entwickeln lassen:

- die vertikale Struktur der Silokammern muss in eine Struktur horizontal gestapelter Geschossebenen umgebaut werden;
- die vertikale Erschließung muss neu errichtet werden, weil die vorhandene Treppe als Hauptrettungsweg ungeeignet ist;
- aufgrund der Höhe des Gebäudes ist ein Aufzug erforderlich;
- die nahezu geschlossene Außenhülle des Gebäudes muss Fensteröffnungen erhalten, die eine ausreichende Belichtung und zweckmäßigerweise auch eine natürliche Belüftung der Lofts gewährleisten.

Eine besondere Herausforderung stellt die auf Kriegseinwirkungen im Zweiten Weltkrieg zurückgehende Schiefstellung des Gebäudes dar. Sie ist von weiter entfernt liegenden Standorten mit bloßem Auge zu erkennen, im Innern des Gebäudes ist sie hingegen völlig unauffällig und kaum wahrzunehmen.

Die Durchdringung des Alten und des Neuen kann als dialogisches Nebeneinander zu spannenden Gegenüberstellungen führen. Die Verbindungen zwischen den Loftebenen sind als einläufige Treppen entlang der Silokammerwände vorgesehen. Das wiederholte Durchschreiten verschiedener Silokammerwände im Inneren und an den Außenseiten des Gebäudes macht die Erschließung über die Treppe zu einer eigenartigen sinnlichen Erfahrung und zu einer attraktiven Alternative zur Benutzung des Aufzugs.

Die geplante Umnutzung des Silospeichers sieht nur wenige konstruktive Eingriffe in die vorhandene Bausubstanz vor, die klar erkennbar sein sollen. Die größeren konstruktiven Veränderungen umfassen den Einbau der neuen Geschosdecken der Loftebenen und den Ausbruch der großen Fensterwandöffnungen in die westlichen und östlichen Außenwände.

Kosten

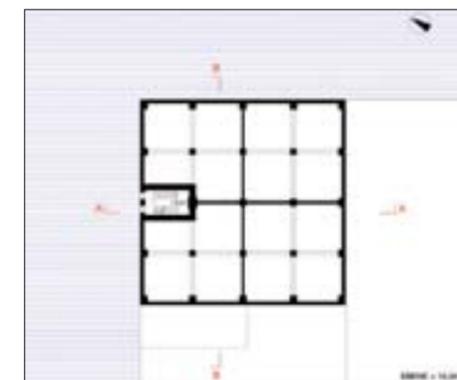
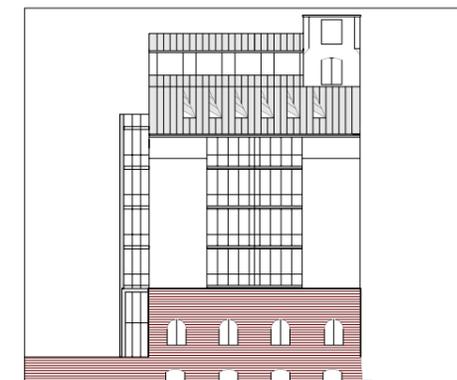
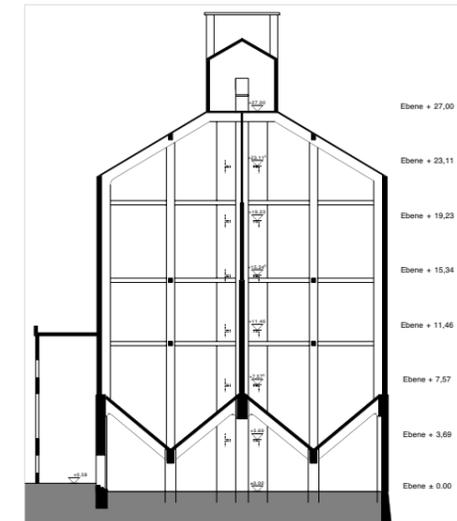
Die Kostenberechnung für das Umnutzungs- und Umgestaltungskonzept für den Silospeicher ergibt nach dem Kostenstand von 2006 Baukosten (für die Kostengruppen 300 und 400 nach DIN 276) einen Kostenkennwert von unter 1.300 EUR / qm Nett Nutzfläche. Die Kosten für die Umnutzung und Umgestaltung des Altbaus liegen damit zwar nicht deutlich, aber doch leicht niedriger als die Kosten für einen vergleichbaren Neubau.

Fazit

Dem Eigentümer eines Denkmals stehen verschiedene Optionen zur Verfügung, wenn er vor der Entscheidung steht, wie er mit seinem Denkmal umgehen soll. Im Falle des Silospeichers auf der Harburger Schlossinsel hat es sich nach unserer Meinung bewährt, die Möglichkeiten der Umnutzung und Umgestaltung durch ein Gutachten klären zu lassen: Es zeigt, dass es durchaus möglich und wirtschaftlich vorteilhaft ist, dieses als Landmarke und Industriedenkmal bedeutende Gebäude außen und innen zu erhalten.

Verallgemeinernd lässt sich feststellen, dass ein solches Gutachten neue Perspektiven eröffnet. Je nach Umfang des Untersuchungsauftrags werden eine oder mehrere Möglichkeiten zur Erhaltung und zur Nutzung eines Gebäudes aufgezeigt und Vor- und Nachteile unterschiedlicher Lösungen abgewogen. Schließlich stellt es eine Diskussions- und Entscheidungsgrundlage bereit, in der auch Risiken benannt werden.

Jürgen Hansen, Burkhard Springstube, Dietmar Wintschnig



Bestand, Schnitt; Planung, östliche Ansicht; Bestand, Grundriss; Planung, Grundriss

Ehemalige Spirituosen- und Likörfabrik Louis Hilke, Karnapp 15-16



Einer der letzten traditionsreichen Harburger Familienbetriebe ist noch zum Greifen nahe: „Louis Hilke“ steht in gelben Leuchtbuchstaben an der Fassade, und „Hilke, Spirituosen Likörfabrik, gegr. 1833“ lauten die Schriftzüge in den Fenstern der ehemaligen Kontorräume am Karnapp 15.

1833 gründete der Brennereibesitzer und Schankwirt Heinrich Peter Nicolaus Osterhoff diesen Betrieb, der zu den ersten „fabrikähnlichen Etablissements“ in Harburg gehörte. Später führte ihn sein Firmenerbe Heinrich Osterhoff weiter.

Aus der Osterhoffschen Zeit stammt das Wohn- und Geschäftshaus Karnapp 15, das 1859 als traufständiger, dreigeschossiger Bau mit rotgelbem Backsteinmauerwerk und segmentbogensförmigen Fenstern errichtet wurde. Dekorative Gesimse sorgten für ein repräsentatives Erscheinungsbild. Rückwärtig schlossen sich die Fabrikations- und Lagergebäude an, die mehrfach erweitert und erneuert wurden, zuletzt 1897 durch das Kesselhaus und 1901 durch den markanten Schornstein.

Louis Hilke übernahm 1893 das Unternehmen, das fortan als Wein- und Spirituosenhandlung firmierte. Hilke bot zahlreiche selbst gebrannte Spirituosen an – zum Beispiel „Hilke's Pfeffermünz“ – und füllte zudem fremde Erzeugnisse ab.

Als Erweiterungsbau entstand 1899 in Hilkes Auftrag das Nachbarhaus Nr. 16. Im Kellergeschoss richtete er das Firmenlager, im Erd- und in den Obergeschossen Wohnungen ein. Äußerlich

wurde die Erweiterung dem Vorgängerbau weitgehend angepasst, allerdings kam nun gelbes Backsteinmauerwerk zur Anwendung, und die Ecken erhielten eine zinnenartige Betonung. Als Emil Berg die Wein- und Spirituosenhandlung 1907 übernahm, blieb der Firmenname Louis Hilke bestehen. Über zwei Generationen führte die Familie Berg das Unternehmen. Erst 1980 stellte sie die Produktion und den Vertrieb von Spirituosen ein.

Durch langen Leerstand und mangelnde Bauunterhaltung weist der Komplex erhebliche Mängel auf. Die Zumutbarkeit der Erhaltung schien fraglich, ein Abbruchantrag lag vor. Vor diesem Hintergrund hat das Denkmalschutzamt in Abstimmung mit dem Eigentümer ein Gutachten vergeben, um Perspektiven aufzuzeigen. Das Ergebnis überzeugte auch den Eigentümer. Ein Versprechen an die Kultursenatorin zur Instandsetzung ist noch unerfüllt.

Hochprozentige Vergangenheit

Anfang 2004 wurde unser Büro durch das Denkmalamt mit dem städtebaulich-hochbaulichen Gutachten für das Ensemble der Likörfabrik Louis Hilke, Karnapp 15-16, in Hamburg-Harburg beauftragt.

Anlass war der vorliegende Abbruchantrag, den der Besitzer angesichts eines durchfeuchteten Kellers und ausgedehnten Befalls mit Hausschwamm für die Gebäude gestellt hatte.

Unsere Aufgabe bestand darin, zu prüfen, ob eine auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten umsetzbare Idee für den Umgang mit dem ungewöhnlichen Baudenkmal gefunden werden kann, die den Eigentümer motiviert, das Gebäude zu sanieren und ein Stück Harburger Geschichte zu erhalten.

Schon die erste Begehung überraschte uns. Die Haustür unter dem noch erhaltenen Schild mit der Aufschrift „LOUIS HILKE“ öffnete uns den Zugang in die Vergangenheit, gleich einer Zeitreise. Hier waren Verkaufsraum und Kontor noch ablesbar; die damals – vielleicht in der Erwartung, dass nachfolgende Eigentümer etwas damit anzufangen wüssten – stehen gelassenen Einrichtungsgegenstände waren von einer Jahrzehnte alten Staubschicht bedeckt, halfen aber der Vorstellungskraft, sich in die ursprüngliche Umgebung zu versetzen. Die Räume selbst strahlten mit ihren teilweise erhaltenen Stuckdecken bei aller Vernachlässigung den morbiden Charme des 19. Jahrhunderts aus.



Ehemalige Likörfabrik

4.4. PERSPEKTIVEN



Straßenansicht. In der Mitte der Bau von 1859, rechts im Anschluss die Erweiterung von 1899.

Der Gang in den Keller war ernüchternd: Eingedrungenes Wasser hatte dem echten Hausschwamm so hervorragende Wachstumsbedingungen geboten, dass er sich in aller Deutlichkeit ablesbar mittlerweile bis ins Erdgeschoss vorgearbeitet hatte. Hier bestand akuter Handlungsbedarf.

Das rückseitige Grundstück hinter den beiden Vorderhäusern war mit mehreren Gebäuden für Produktion, Lagerung und Versand kleinteilig bebaut. Gegenüber den eher repräsentativen Gebäuden an der Straße fand man sich hier in einer dörflich anmutenden Idylle aus bunt zusammen gewürfelten Rotklinkerhäuschen und Schuppen wieder, die sich um einen mächtigen gemauerten Schornstein scharten. Im Innern der Bauten standen dann Geräte und Originalflaschen mit Etiketten, die Träume von weiter Welt heraufbeschwören und ein lebhaftes Zeugnis von der Blütezeit des Destilliergeschäfts vermitteln. Das ungewöhnliche und originelle Ensemble hatte uns in seinen Bann gezogen.

Die anschließende Analyse des Bestandes und der Potentiale des Umfeldes führten zu folgendem Vorschlag:

Das originelle Zeitdokument wird als Gesamtobjekt weitestgehend erhalten, indem die Bausubstanz der Schuppen und mindestens die Außenwände der Vorderhäuser stehen bleiben. Die Dächer der Schuppen können entfernt und diese durch ein gemeinsames Industriedach mit verglasten Sheds vor Witterungseinflüssen so geschützt werden,



Ehemalige Likörfabrik

dass Häuser und Gassen überdeckt und durch senkrechte Verglasungen der Außenhülle als temperierter Aufenthaltsbereich tauglich gemacht werden.

Auf diese Weise bleibt das Ensemble lesbar und kann auf vielfältige Art in den Obergeschossen gewerblich und im Erdgeschoss für Gastronomie genutzt werden, ohne die Kleinarchitekturen durch Anpassung an energetische Standards zu überformen.

Der Schwammbefall sollte so schnell wie möglich durch eine sachgerechte Behandlung mit Borsalz bekämpft werden.

Um dem Ensemble zusätzliche Entwicklungsmöglichkeiten zu bieten, wurde geprüft, ob das benachbarte städtische Grundstück in die Überlegungen einbezogen und für einen Erweiterungsbau genutzt werden kann.

Hier kann eine phantasievolle Dachlandschaft mit neuen Typologien und Nutzungen geschaffen werden, die den Standort aufwertet und eine urbane Mischung fördert. Die eigentliche Attraktion ist darüber hinaus der unvergleichliche Blick von den Dächern über das ehemalige Industrieareal des Harburger Binnenhafens.

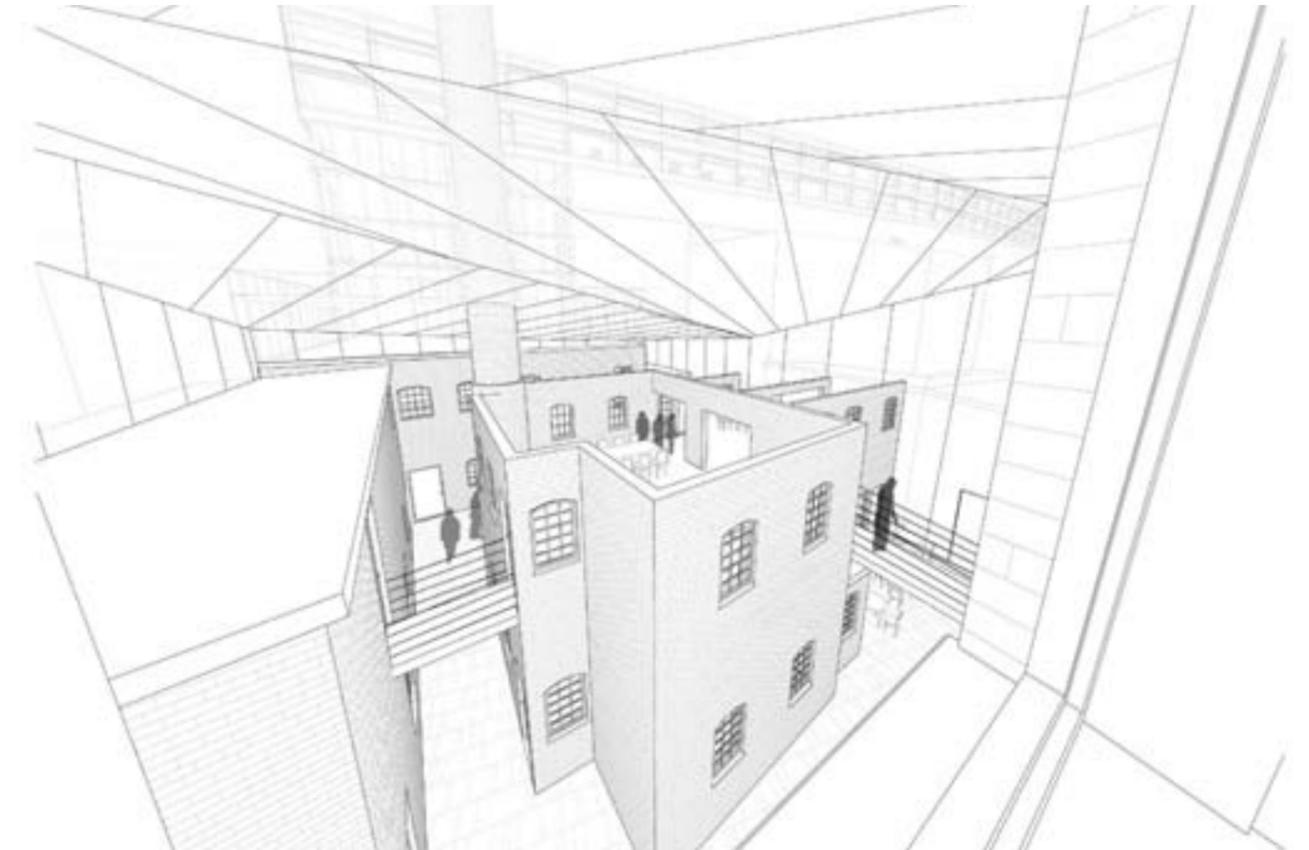
Diese ist mit dem Thema der horizontalen Riegel verbunden, die vitalisierend die Dächer der Altbausubstanz am Schellerdamm besetzen und neue Nutzungen mit den bestehenden überlagern. Es könnte, auch auf benachbarten Grundstücken eingesetzt, zum charakterisierenden, attraktiven Element für den Binnenhafen werden.

Der besondere Reiz des Projektes lag für uns genau in diesem Kontrast von Idylle und moderner Vision und dem Ziel, den historischen Kontext lesbar zu machen, dabei das Alte mit dem Neuen so zu verknüpfen, dass eine neue Qualität entsteht.

Ingrid Spengler und Manfred Wiescholek



Rückwärtige Bebauung, ehemalige Likörfabrik



Umbauplanung Spengler / Wiescholek, Likörfabrikbauten mit neuen Wegeverbindungen und Überdachung

Ehemaliger Kaufhauspeicher, Blohmstraße 22



Im Südwesten der Schlossinsel, auf dem rückwärtigen Grundstück der denkmalgeschützten Villa Blohmstraße 22 und unmittelbar am Kaufhauskanal, liegt der Fachwerkspeicher des ehemaligen Harburger Kaufhauses von 1826.

Mehrfach wurde das Kaufhaus, das zunächst als staatliche, seit 1708 als städtische Speicher- und Marktanlage dem Warenumsatz und der Lagerung diente, neu erbaut. Der erste Kaufhausbau von 1546 musste nach rund 100 Jahren dem Ausbau der Schlossinsel zur Festung weichen und wurde um 1650 an einem künstlichen Hafenbecken südlich des Kaufhauskanals (Ecke Neue Straße / Buxtehuder Straße) neu errichtet. Wiederholt wurde dieser Bau erweitert, so beispielsweise 1826 durch einen Westflügel. Im Zuge des Baus der Unterelebebahn wurde 1881 der Kaufhauskomplex abgebrochen. Erhalten blieb der Fachwerkspeicher, der im selben Jahr an seinen heutigen Standort transloziert wurde. Um 180 Grad gedreht und damit giebelständig zur Kanalseite wurde der langgestreckte dreibödig Baukörper aufgestellt und fortan von der Lebensmittelgroßhandlung und Sirupkocherei Bode & Kroos als Speicher genutzt. Zu dieser Zeit entstand auch die nördliche Erweiterung durch das massive Kontorhaus für den „Herrn Commerzienrath Kroos“.

Der Speicher zeichnet sich durch seine Fachwerkkonstruktion, das weit vorgezogene Dach an der Nordseite und seine breiten Einfahrtstore aus, die an den Traufseiten paarweise gruppiert sind. Noch hat der Kaufhauspeicher keine adäquate Nutzung gefunden, die Entwicklung hat den Ort noch nicht erreicht. Hier

ruht ein Potential für die Zukunft. Der Eigentümer pflegt das Gebäude - in Zusammenarbeit mit dem Denkmalschutzamt. Wenn die Planungen zur Nutzung der Wohn- und Geschäftsfunktion westlich der Harburger Schloßstraße umgesetzt sind und der Kaufhauskanal ins öffentliche Bewusstsein rückt, ist hier noch ein wahrer Schatz zu entwickeln.



Neues Kaufhaus von 1826, Stahlstich von E. Höfer nach einer Zeichnung von C. A. Lill, 1846



Kaufhauspeicher mit Kontorhausanbau, Ansicht von Nordwesten

Ein Gespräch

Uli Hellweg, Geschäftsführer der IBA Hamburg, und Gabriele Bohnsack-Häfner, Denkmalschutzamt, im Gespräch über den Harburger Binnenhafen.

Bohnsack-Häfner

Für die Zukunft des Binnenhafens mit seiner Historie und seinem Denkmalbestand ist es eine willkommene und wichtige Ergänzung, dass die IBA sich hier engagiert. Auch für das Denkmalschutzamt ist die Zusammenarbeit mit der IBA eine Bereicherung: Zusammengeführt hat uns vor fast einem Jahr die Idee, gemeinsam die Bedeutung historischer Bausubstanz für die Stadtentwicklung darzustellen. Schnell konnten wir uns auf den hierfür besonders geeigneten Harburger Binnenhafen einigen, über den wir nun gemeinsam das vorliegende Buch herausgeben. Wofür steht der Binnenhafen im Rahmen der IBA? Welche Bedeutung messen Sie dem Historischen und dem Denkmalschutz bei der Entwicklung des Binnenhafens bei?

Hellweg

Der Harburger Binnenhafen vereint all das, was wir die „Metrozonen“ nennen: Orte des Übergangs an den Grenzen zum Niemandsland: Verkehrsschneisen, Brücken, Bahngelände, Kanäle. Dazwischen Reste alter Stadtviertel, neue Bürotürme, Hallen. Und immer wieder wildes Grün, mitunter ein verlorener Garten. Mal Landschaft, Weite, Ruhe, dann wieder Lärm, Verkehr, Geschwindigkeit. Anhand einiger ausgewählter Projekte will die IBA zeigen, welche städtebaulichen Möglichkeiten in diesen Grenz- und Übergangsorten der Metropole stecken. Der Denkmalschutz ist im Harburger Binnenhafen allgegenwärtig – nicht nur wegen der großen Anzahl denkmalgeschützter Gebäude, sondern auch weil z. B. große Teile der Schlossinsel oder der Harburger Schloßstraße flächenhaft geschützt sind und Teile der Hafenausstattung, z. B. Kaimauern, unter Denkmalschutz stehen. Das heißt, dass die Immobilienentwicklung im Harburger Binnenhafen nur im Einklang mit dem Denkmalschutzamt funktionieren kann. Wir sehen das Vorhandensein so vieler denkmalgeschützter Bereiche und Objekte als ein überaus großes Potential, weil dadurch die Geschichte im Stadtbild erlebbar wird.

Bohnsack-Häfner

Die Denkmäler im Harburger Binnenhafen sind eingebettet in den öffentlichen Raum, in gewachsene historische Strukturen. Dazu gehören Wasserflächen, Kräne und Kaimauern, historisches Pflaster, Schienen und die prägnanten Brücken. Der öffentliche Raum mit seiner Ausstattung spielt eine wichtige Rolle, er stiftet Identität und macht den Binnenhafen unverwechselbar. Welches Engagement sieht die IBA in diesem Bereich?

Hellweg

Im Rahmen der IBA wollen wir einen großen Park auf der Harburger Schlossinsel realisieren, der die Freiraum- und Aufenthaltsqualität deutlich erhöhen wird. Insbesondere im Hinblick auf den geplanten Wohnungsbau, der nach der Hafenterrassierung auf der Schlossinsel

vorgesehen ist, halten wir die Herstellung hochwertiger Grünflächen mit Wasserbezug für dringend erforderlich.

Bohnsack-Häfner

Für uns gehören natürlich auch die durch die Hafennutzung geprägten, „industriellen“ Freiflächen elementar dazu, wie am Kanalplatz oder am Lotsekai. Hier engagiert sich der Bezirk vorbildlich. Überhaupt zeichnet sich der Binnenhafen durch die Überlagerung verschiedener Zeitschichten und eine große Lebendigkeit aus. Er ist prädestiniert für neue Projekte, die respektvoll den Bestand ergänzen. Ist es Ziel der IBA, das vorhandene Engagement und die Kreativität zu nutzen, um neue Projekte auf den Weg zu bringen und so an einer neuen Zeitschicht zu arbeiten?

Hellweg

Ja, die IBA möchte Brücken bauen, zwischen Altem und Neuem, was die Architektur und den Städtebau angeht, aber auch, was die Ergänzung vorhandener Nutzungen angeht. Insbesondere durch das Engagement privater Investoren hat sich der Harburger Binnenhafen in den letzten Jahren erfolgreich als Bürostandort etabliert. Die Entwicklung zum Nutzungsgemischten Quartier ist in vollem Gange, besonders in Bezug auf die soziale Infrastruktur. Die Eröffnung der KiTa im Fleethaus setzte hierfür im vergangenen Jahr ein deutliches Zeichen. Was hingegen fehlt, sind Wohnungsbauprojekte. Dies ist ein Bereich, in dem sich die IBA engagieren will.

Bohnsack-Häfner

Dies gilt auch für die Schlossinsel, die Wiege der Entwicklung Harburgs mit den Resten des Schlosses. Für uns ist dieser Bereich von großem archäologischem Interesse. Wie sind Ihre Pläne?



Schloss, Westflügel mit Schlosswerft von Holtz, Aufnahme um 1900



Schloss. Links der Westflügel vor seiner grundlegenden Umgestaltung durch den Werftbesitzer Holtz.

Hellweg

Das Harburger Schloss ist der historische Kristallisationspunkt Harburgs. Allerdings ist seine historische Bedeutung heute kaum noch wahrnehmbar. Derzeit befindet es sich in einem schlechten baulichen Zustand und wird als Mehrfamilienhaus genutzt. Die städtischen Planungen sehen vor, auf der Schlossinsel einen sternförmigen Park anzulegen, dessen Zentrum das Schloss bildet. Wir möchten an einer Attraktivierung des Bereiches um das Schloss mitwirken und können uns, quasi als Ergänzung der historischen Schlossanlage, einen ergänzenden Neubau vorstellen.

Bohnsack-Häfner

Auf der und um die Schlossinsel existieren noch einige der traditionellen maritimen Nutzungen, insbesondere Werften, sie sind noch in Betrieb und setzen an diesem historisch wichtigen Standort die Nutzungstradition bis heute fort.

Hellweg

Darüber hinaus sorgen diverse Gastronomieangebote dafür, dass eine in meinen Augen einzigartige Atmosphäre entsteht. Zudem gibt es dort bereits ein hervorragendes Netzwerk ansässiger Firmen und Akteure. Insofern sind wir tatsächlich an einem vitalen Ort.

Bohnsack-Häfner

Ja, inzwischen existieren ein Netzwerk von Akteuren und eine vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den Projektpartnern. Dafür stehen viele Beispiele gelungener Sanierungen und Revitalisierungen. Dies zeigt

sich auch an der großen Mitwirkungsbereitschaft der Beteiligten an dieser Publikation. Dahinter steht, zumindest für die Denkmalpflege, eine fast dreißigjährige Zusammenarbeit im Harburger Binnenhafen. Dabei hat die Abwägung zur Wirtschaftlichkeit in Abhängigkeit von der Immobilie und der Aufwertung des Standortes immer eine wichtige Rolle gespielt. Dazu tragen auch die Möglichkeiten der erhöhten steuerlichen Abschreibung beim Denkmalschutz bei. Ergänzen sich diese steuerlichen Vorteile mit den Fördermöglichkeiten der IBA?

Hellweg

Absolut. Wir sind in der Lage, Projekte, die das IBA-Siegel erhalten haben, mit einer investiven Förderung im Sinne einer Spitzenfinanzierung zu unterstützen. Diese besondere Förderung gibt es allerdings auch nur für besondere Projekte, also solche Projekte, die Lösungsvorschläge für übertragbare Problemlagen aufzeigen. Dies ist sowohl im Neubau als auch im Denkmalbestand möglich. Insbesondere bei der Revitalisierung des Harburger Schlosses könnte das eine Rolle spielen.

Bohnsack-Häfner

Momentan haben wir im Binnenhafen einen schwierigen Fall zu lösen – die New-York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie, ein wichtiges, Identität stiftendes Industriedenkmal. Dort soll ein maritimes Trainingszentrum (Marine Training Center Hamburg, MTC) entstehen, die Planung ist mit dem Denkmalschutzamt abgestimmt. Doch zurzeit ist die Umnutzung blockiert, die Diskussion um die gutachterlich festgestellte Kontamination steht im Vordergrund. Hier loten wir alle Chan-



Blick von Südosten auf die Schlossinsel

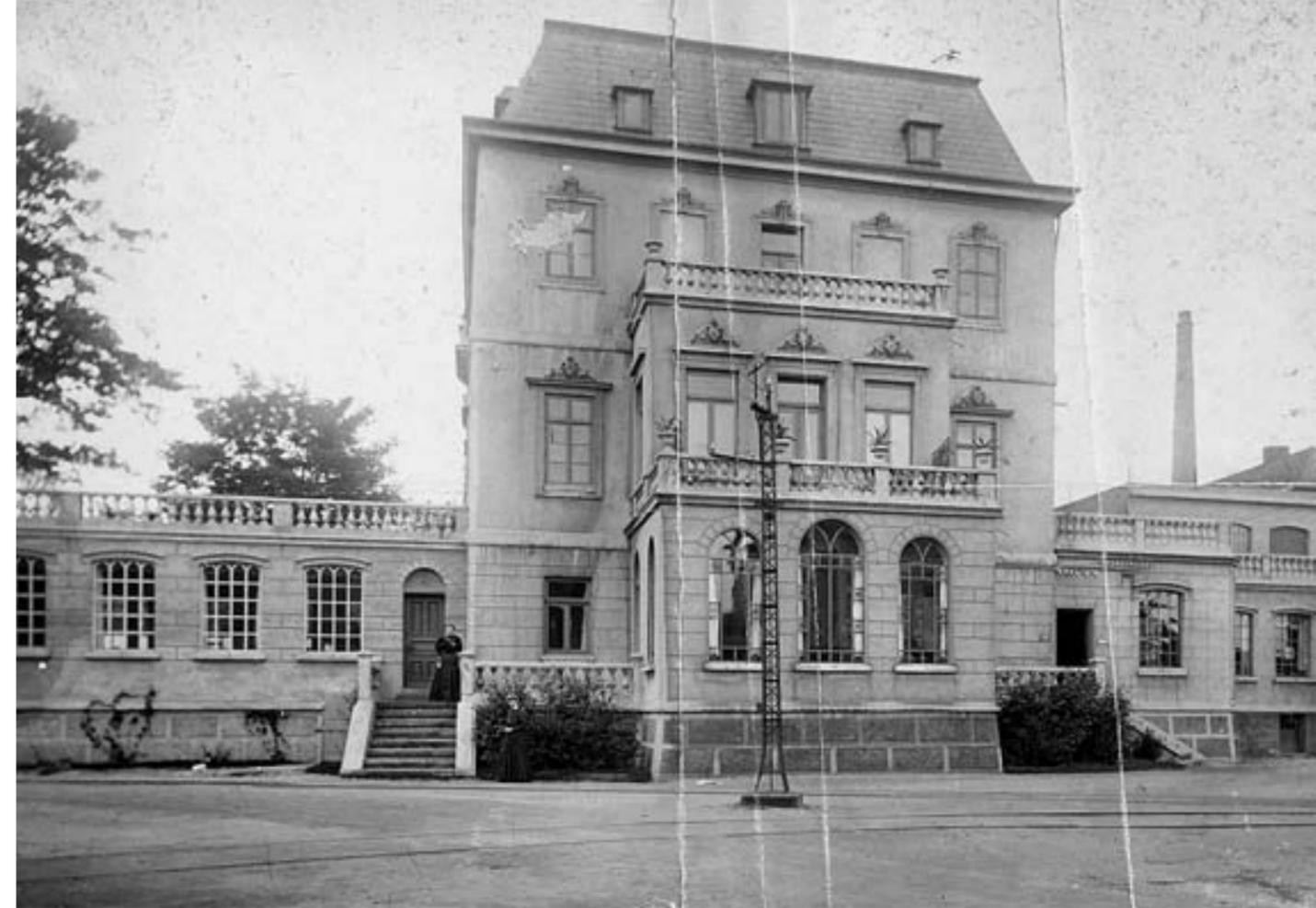
cen des Denkmals aus. Dabei sind wir aber auch an den gesetzlich verankerten Rahmen der wirtschaftlichen Zumutbarkeit gebunden.

Hellweg

Für den Binnenhafen ist es wichtig, dass dieses Trainingszentrum auch unter Einbeziehung der historischen Bausubstanz tatsächlich realisiert wird. Daran haben wir alle großes Interesse. Denn wir versprechen uns Synergien sowohl von diesem Bauvorhaben als auch von dem Projekt, an dem wir zurzeit auf der Schlossinsel gemeinsam mit der Investorengruppe und der Süderelbe AG arbeiten, das auf die Ansiedlung eines maritimen Kompetenzzentrums abzielt. Diese Synergien könnten zu einer ganz neuen Clusterbildung im Harburger Binnenhafen führen und für wirtschaftliche Impulse sorgen. Wir werden gemeinsam prüfen, ob die Umnutzung der New-York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie ein IBA-Projekt werden kann.

Sonderabschreibungen für Baudenkmäler

Gemäß § 7 i EStG kann bei einem im Inland belegenen Gebäude, das nach den jeweiligen landesrechtlichen Vorschriften ein Baudenkmal ist, der Steuerpflichtige im Jahr der Herstellung und in den folgenden sieben Jahren jeweils bis zu neun Prozent und in den folgenden vier Jahren jeweils bis zu sieben Prozent der Herstellungskosten für Baumaßnahmen, die nach Art und Umfang zur Erhaltung des Gebäudes als Baudenkmal oder zu seiner sinnvollen Nutzung erforderlich sind, absetzen. Absetzen bedeutet in diesem Zusammenhang, dass die Herstellungskosten bzw. Aufwendungen (vgl. § 10 f EStG) für das Denkmal vom steuerpflichtigen Einkommen abgezogen werden können. Dieses führt zu einer dem individuellen Steuersatz entsprechenden Steuerersparnis. Nähere Informationen erhalten Sie beim Denkmalschutzamt oder bei Ihrem Steuerberater. Neben den Modernisierungskosten können Kapitalanleger zusätzlich für den Restanteil des Gebäudes die Standard-Afa von der Steuer absetzen.



Schloss, ehemaliger Ostflügel, Gartenseite, Abbruch 1972. Aufnahme um 1900, als der Werftbesitzer Holtz hier residierte.



Schloss, Westflügel, Ansicht von Südwesten

Harburger Binnenhafen - Reif für Investitionen

Auf den ehemaligen Hafen- und Industrieflächen des Harburger Binnenhafens hat sich durch den zu Beginn der 1990er Jahre eingeleiteten Umstrukturierungsprozess ein Büromarkt entwickelt, der durch zwei größere Paketverkäufe im vergangenen Jahr nun auch in den Fokus institutioneller Immobilienunternehmen gerückt ist.

Die Ansiedlung von Fachbereichen der TUHH gab den Startschuss für den Umstrukturierungsprozess im Binnenhafen. Es folgte der Umbau der ehemaligen Unilever-Seifenfabrik zu einem Bürogebäude für die Deutsche Telekom, begleitet von weiteren Investitionen der öffentlichen Hand in das Mikroelektronische Anwendungszentrum (MAZ). Weitere Folgeinvestitionen sowohl in den Umbau ehemaliger industrieller Hafengebäude als auch in den Neubau von

modernen Bürogebäuden schlossen sich an. Mittlerweile wurden rund 110.000 m² neue Flächen erstellt oder alte Flächen denkmalgerecht umgebaut und revitalisiert. Mit rund 90.000 m² BGF nimmt dabei die Büronutzung den weitaus größten Teil ein (weitere Nutzungsarten: 4.000 m² Gastronomie, 4.000 m² Wohnen und 12.000 m² Sonstiges).

Realisierte Büroprojekte im Harburger Binnenhafen

Objekt	Mietfläche in m ² BGF	Fertigstellung	Objektart
Channel 5-7 Schellerdamm	16.000	1992	Neubau
Palmspeicher Harburger Schloßstraße Westl. Bahnhofskanal	5.104	1995	Revitalisierung
Channel 1-4 Harburger Schloßstraße Westl. Bahnhofskanal	14.451	ab 1998	Neubau
Channel 8 Harburger Schloßstraße Westl. Bahnhofskanal	2.565	2002	Neubau
Channel Tower Karnapp Schellerdamm	9.222	2002	Neubau
Kaispeicher Veritaskai	8.000	2003	Revitalisierung
Silo Schellerdamm	13.500	2004	Revitalisierung
Channel 9-11 Blohmstraße Kaufhauskanal	12.000	2006	Neubau
Fleethaus Schellerdamm	5.400	2007	Revitalisierung
Gesamt	86.242		
	davon 32.000 m ² in Denkmälern		

Konkret geplante Büroprojekte im Harburger Binnenhafen

Objekt	Mietfläche in m ² BGF	Fertigstellung	Objektart
New-York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie Nartenstraße / Neuländer Straße	> 20.000	2009	Revitalisierung
Veritaskai	rund 5.000	2009	Neubau
Erweiterung des Kaispeichers Veritaskai	rund 7.000	2009	Neubau
S 18 Schellerdamm	2.000	2009	Neubau
Lotsekai	9.500	2009	Neubau
Schmirmgelfabrik Blohmstraße 18-20	ca. 7.500	2009	Revitalisierung, Neubau
Channel X	15.000	2009	Neubau
Shark	2.500	mittelfristig	Neubau
Gesamt	68.500		
	davon 20.000 in Denkmälern		

Nicht aufgeführt sind die Objekte für die TUHH, das TuTech/MAZ, die Bürogebäude von Vattenfall und easy net.
Tabelle 1: Quelle: empirica: Immobilienmarktanalyse für die Elbinseln, im Auftrag der IBA Hamburg GmbH

Die wesentlichen Entwicklungsimpulse auf den Standort gehen vor allem aus von:

- der räumlichen Nähe zu den Forschungs- und Bildungseinrichtungen der TUHH bzw. des MAZ und der Agglomeration von technologieorientierten Dienstleistungsunternehmen;
- der räumlichen Nähe zum Airbuswerk in Finkenwerder, durch die sich der Harburger Binnenhafen neben der Rüsshalbinsel zum zweiten, langfristigen Standort für Airbus-Zulieferunternehmen entwickelt hat;
- den Wasserbezügen, dem Hafenflair, den gestalterischen Qualitäten und den attraktiven städtebaulichen und architektonischen Lösungen mit einer Mischung aus revitalisierten Hafengebäuden und modernen Büroneubauten.

Durch die Ansiedlung von Unternehmen aus dem Bereich Schifffahrt entwickelt sich aktuell ein weiteres Wirtschaftskluster im Harburger Binnenhafen, von dem weitere Ansiedlungsimpulse erwartet werden.

Die Mietpreise für Büroflächen variieren je nach Objekt, Lage und Ausstattung zwischen 9,00 und 13,00 Euro je m².

Entwicklungspotentiale und -beschränkungen

Der Harburger Binnenhafen verfügt mit mindestens weiteren 300.000 m² BGF Nutzfläche über ausreichend Flächenpotentiale sowohl auf kleineren unbebauten oder untergenutzten Einzelgrundstücken als auch auf größeren zusammenhängenden Flä-

chen, insbesondere auf der Harburger Schlossinsel sowie auf dem HafenCampus. Knapp 70.000 m² BGF sind davon konkret projektiert und stehen kurz vor der Realisierung.

Die Nutzung der Entwicklungspotentiale des Standortes konzentrierte sich bislang auf den Bürosektor. In diesem Bereich ist es gelungen, einen neuen Standort zu schaffen. Auch künftig wird sich diese Entwicklung durch das Wachstum der wesentlichen Zielgruppen des Standortes weiterhin schrittweise vollziehen:

- Luft- und Raumfahrzeugbau,
- unternehmens- und technologieorientierte Dienstleistungen in der maritimen Wirtschaft,
- Datenverarbeitungsdienste und Softwareentwickler,
- Schifffahrt und maritime Wirtschaft und
- das allgemeine Spektrum an unternehmensnahen Dienstleistern.

Aktuell befindet sich der Harburger Binnenhafen mitten in der Umbruchphase zu einem gemischt genutzten Quartier. Die diesjährige Eröffnung der bilingualen KiTa im frisch revitalisierten Fleethaus steht ganz im Zeichen dieses Wandlungsprozesses. Die stetig steigende Nachfrage nach Wohnraum erfordert die Entwicklung neuer Wohnungsbauprojekte, die sich insbesondere an Wasserlagen (Kaufhauskanal und Harburger Schlossinsel) vollziehen soll. Das Potential für Wohnungsbau beläuft sich auf ca. 29.000 m² BGF.

Karen Pein



Blick vom Lotsekanal auf Kaispeicher, Fleethaus, Silo Schellerdamm und Channel-Tower

Ein Dialog

Ein Gespräch über den Harburger Binnenhafen zwischen Luis Moreno-Fernandez, langjähriger Mitarbeiter am Denkmalschutzamt Hamburg in der Praktischen Baudenkmalpflege, und Gabriele Bohnsack-Häfner, Stadtplanerin und seit langem Mitarbeiterin am Denkmalschutzamt Hamburg, spezialisiert auf städtebauliche Denkmalpflege. Beide beschäftigen sich seit knapp 30 Jahren intensiv mit dem Harburger Binnenhafen.

Bohnsack-Häfner

Du erlaubst, dass ich beginne?

Moreno-Fernandez

Aber gern!

Bohnsack-Häfner

Meine erste Begegnung mit dem Harburger Binnenhafen liegt fast 30 Jahre zurück. Als der damalige Denkmalpfleger, Professor Fischer, mir erläuterte: „Es gibt da südlich der Elbe eine fast 1000 Jahre alte Zitadelle, die Harburger Schlossinsel mit noch einem erhaltenen Schlossflügel und Fachwerkhäusern des 18. Jahrhunderts an der Schloßstraße, wir haben da denkmalpflegerisch ein paar Probleme, sehen Sie sich das in städtebaulicher Hinsicht doch einmal an und unterbreiten mir einen Vorschlag“. Da entstand in mir, als einer damals noch sehr jungen Frau, ein romantisches Bild: Burg, Insel, Schloss, Zitadelle. Bei meiner ersten Besichtigung war ich dann deutlich ernüchtert: Breite Straßen, Schwerlastverkehr, eine permanent genutzte Eisenbahntrasse, Schrotterladung, Futtermittelproduktion, der Schlossflügel gab sich eher als Mietblock zu erkennen, Lärm, Gestank. Wenn es hier einmal einen märchenhaften Ort gab, so war er jetzt bis zur Unkenntlichkeit überformt, eingeschnürt von Verkehrsadern, erdrückt von industrieller Nutzung. Welche Vorstellung hatte der Denkmalpfleger, was für Gedanken könnten hier entwickelt werden?

Moreno-Fernandez

So drastisch habe ich das nie empfunden, an diesem Ort war ja von jeher der Hafen und damit ein wesentlicher Teil der Arbeitswelt Harburgs angesiedelt. Es ist und war immer ein unverwechselbarer Ort, der durch Generationen sich verändernder Arbeitsbedingungen geformt wurde. Die notwendige Ökonomie hielt Veränderung in Gang, der geografische Ort unterlag dem ständigen Wandel. Bis in die 1960er Jahre ist der Ort dieser seiner Identität als Hafen und Arbeitswelt treu geblieben. Inhalt und Form standen im Einklang. Für die Menschen waren es bekannte Orte: Hier kann ich leben und arbeiten, wie viele Generationen vor mir. Die Gebäude, Kräne, Brücken, Schornsteine, Schienen signalisieren etwas Beruhigendes, Bekanntes. Hier finde ich für mich und meine Familie ein Auskommen.

Bohnsack-Häfner

Nun, Anfang der 1980er Jahre hatte der Ort nichts Aufstrebendes mehr. Er wirkte eher etwas vernachlässigt, ein wenig aufgegeben. Auf den zweiten Blick allerdings war auch ich begeistert von diesem Ort.

Mit seinen Überlagerungen strahlt er einen unglaublichen Reiz aus, entwickelt eine Magie, die einzigartig ist. Die hochbaulichen Denkmäler sind eingebettet in Strukturen, die den industriellen Horizont ausmachen: Die von Kaimauern eingefassten Wasserflächen, die Klappbrücken, die Kräne, die Kran- und Eisenbahnschienen in historischen Pflasterflächen, Geländer, Schornsteine, all diese Dinge lassen den Ort als Ort der Arbeit erkennen und darunter in den Formen der Wasserkanten, der Straßenverläufe zeigt sich immer wieder die frühere Geschichte der Horeburg im morastigen Elbvorland.

Moreno-Fernandez

Richtig, dazu kommen aber gerade im Binnenhafen noch die ganz kleinen Strukturen, die gefühlvollen Ecken, die Dinge, die Emotionen wecken: Plätze, an denen geangelt wird, Kioske, in denen Arbeiter ihre Pausen verbringen, die Eros-Bar, in der die Seeleute nach langer Fahrt stranden, kleine Plätze, an denen man sich auf einen Plausch trifft: Orte und Spuren, denen wir in meiner Heimat einen „sentimentalen Wert“ zumessen.

Bohnsack-Häfner

Ob gerade diese Mischung dazu führt, dass Menschen sich in den Ort geradezu verlieben, sich von seiner Magie anstecken lassen? Es gibt ja diese Orte und Landschaften, die das Phänomen auslösen, dass jeder Blick darauf wie ein erster oder gänzlich neuer Blick empfunden wird. Orte und Bilder, die fähig sind, bei aller Vertrautheit immer wieder überraschend zu wirken, ein Begeistern und eine innere Anteilnahme auslösen. Manche Menschen sind bereit, Zeit, Geld, ganze Abschnitte ihres Lebens diesem Ort zu widmen, Häuser zu retten, Kräne zu pflegen, Bewusstsein für den Wert dieser Dinge zu schaffen. Andere haben die Möglichkeit genutzt, dort neue Ökonomien zu entwickeln. Beide Personengruppen sind für eine - wie soll ich sagen - Wert erhaltende kreative Entwicklung unverzichtbar.

Moreno-Fernandez

Schon jetzt ist eine fundamentale Veränderung der Formen, der Volumina und der Identität im Gang. Es siedeln sich gänzlich neue Nutzungen an, die keinen inhaltlichen Zusammenhang zur historischen Form aufweisen. Das Erleben des Ortes wird sich ändern, es zieht eine „Aura des Geldverdienens“ ein. Das Ökonomisch-Erfolgreich-Sein produziert eine neue Ästhetik, eine legitime Entwicklung, die den Ort wieder ins öffentliche Bewusstsein befördert. Bei diesem Wandel erfährt der historische Bestand eine Metamorphose. Das Schmuttelige geht verloren, die Ecken mit „sentimentalem Wert“ verschwinden. Die vorgefundenen Fabriken sind im Sinne der klassischen Ästhetik schön, da sie wahrhaftig sind. Erscheinung und Inhalt sind kongruent. Bei einer Investition in einen neuen Inhalt geht es darum, den historischen Wert von Hafen- und Werkscharakter zu bewahren, diesen aber auch mit heutigen Formen, der Formensprache des gewandelten Inhalts zu verbinden.



Holzhafenklappbrücke. Die Zugbrücke mit kombinierter Schiene-Straße-Fahrbahn wurde 1929/30 als Ersatz für die gasbetriebene Drehbrücke von 1882 gebaut, die bis dahin die Konsul-Ritter-Straße mit dem Lotsekai verband. Die Zugbrücke ist von herausragender technikgeschichtlicher Denkmalbedeutung, da sie die einzige erhaltene schienenführende Klappbrücke Hamburgs ist.

Bohnsack-Häfner

An dieser Stelle greift unser kultureller Auftrag: Anwalt für das Historische zu sein, darauf hinzuwirken, dass die Bestandteile, die das Denkmal, den Denkmalcharakter ausmachen, bewahrt bleiben und dafür Sorge zu tragen, dass die Ergänzungen und Veränderungen in verträglichem Maße erfolgen und es in ihrer neuen Ästhetik mit dem Niveau des Historischen aufnehmen. Es gilt, Kulturgüter einerseits angemessen zu bewahren und gleichzeitig eine Kultur für morgen zu schaffen.

Moreno-Fernandez

Natürlich geht das immer einher mit einer Mischung aus Gewinn und Verlust. Die wenigsten Denkmäler können museal genutzt werden und gerade Fabriken, Orte der Arbeit, sind als Hüllen sich wandelnder Arbeitstechnologien und -abläufe einem ständigen Wandel unterlegen. Bei Umnutzungen kommen Aspekte von Dämmung, Heizung, Schallschutz und Sicherheit dazu. Wenn wir aufrichtig sind, sind manchmal Einschnitte unvermeidbar. Dann konzentrieren wir uns darauf, die besonderen Qualitäten eines Baus - die Ästhetik einer Fassade, den

Schnitt mancher Räume, die Proportionen eines Treppenhauses - behutsam instanzzusetzen, so dass der Zauber des Originals trotz Überformungen erlebbar bleibt.

Bohnsack-Häfner

Nun, dem Wandel der Zeiten und Lebensweisen können und wollen wir als Denkmalpfleger nicht Einhalt gebieten. Weder das Museum noch der Verfall bieten eine angemessene Alternative, sondern die Herstellung einer gekonnten Synthese aus Altem und Neuem. Viel Authentisches ist beispielsweise in den „kleinen Häusern“ wie Karnapp 5, Harburger Schloßstraße 43 oder Kanalplatz 6 bis 8 freigelegt und quasi pur erhalten. Bei den Industriebauten, da stimme ich Dir zu, spielt der Metamorphose-Gedanke eine größere Rolle, da hier ökonomische Gesichtspunkte Vorrang haben, deren Regeln auch der Denkmalpfleger zu berücksichtigen hat. Zu einer bereichernden erfolgreichen Zusammenarbeit mit den Eigentümern und den Entwicklern kommt es letztlich nur, wenn es uns gelingt, Argumente für die Denkmäler zu finden, die in die Denkstrukturen der Ökonomie passen.



Februar 2008, Blohmstraße / Kanalplatz

Moreno-Fernandez

Der Schlüsselbegriff für mich ist da der Wertgewinn. Eine banale, gar hässliche Investition zielt nur auf kurzfristige Gewinnschöpfung. Ästhetisch-schöne kulturelle Investitionen sind gute, werthaltige Investitionen. Je mehr vom Historischen Verwendung findet, desto einfacher ist die Zusammenarbeit des Entwicklers mit dem Denkmalpfleger und desto weniger muss in Neues investiert werden. Erhaltung ist Nachhaltigkeit, eine zweite Wertschöpfung der schon abgeschriebenen Immobilie. Die Qualitäten der neuen Additionen heben die Gesamtsituation. Gute Gesamterzeugnisse haben den längeren Bestand in der Zeit. Und der Eigentümer/Investor wird so zu einem „Kulturschaffenden“. Diese Rolle einzunehmen und zugleich wirtschaftlich zu handeln, erfreut verständlicherweise unsere Partner.

Bohnsack-Häfner

Der Weg dorthin ist allerdings oft steinig! Und wie hilfreich ist es für alle, wenn der Bauherr mit einem fähigen, in Denkmalfragen erfahrenen Architekten zusammenarbeitet. Denn dieser hat die schwierige Rolle, im Auftrag, also im Interesse des Bauherrn, dessen Wünsche mit den Auflagen des Denkmalpflegers und den vielen anderen Vorschriften und Bestimmungen in Einklang zu bringen, den wirtschaftlichen Rahmen einzuhalten und eine qualitätvolle Gesamtlösung zu präsentieren, in der auch noch seine Handschrift sichtbar werden soll.

Moreno-Fernandez

Er braucht ein geschultes Auge und die Vorstellungskraft, aus dem Vorgefundenen, dem aufgrund unserer Auflagen zu Erhaltenden, das Potential für die Zukunft seines Entwurfes zu erkennen, die Schönheit der Dinge, die Ästhetik der Gebrauchsspuren. Er hat die Aufgabe, das Gebrauchte mit dem Neuen so in Balance zu bringen, dass das Alte wertvoll erscheint und nicht schmutzig oder verbraucht. Das ist manches Mal eine Herausforderung. Aber zurück zum Städtebau, wie nimmst Du die Entwicklung wahr?

Bohnsack-Häfner

Für mich ist es oft eine große Freude, nach Harburg zu kommen und zu sehen, wie dieser Ort einen neuen Aufschwung nimmt. Wie viele kleine Schritte in den vergangenen 30 Jahren in eine interessante, sich entwickelnde Perspektive geführt haben. Der Erhalt, die Umnutzung von Denkmälern, das Leben durch neue, andere Formen von Arbeit, das Umdenken im Hinblick auf die Bedeutung historischer Zeugnisse. Das Engagement der Planer aus den Bezirken und des Oberbaudirektors für den historischen Wert ist gewaltig und manche Planungsprozesse, wie für die Schlossinsel, sind von einer großen Sorgfalt, einem respektvollen Abwägen der Interessen geprägt. Aber dann gibt es auch viele Widersprüche, pekuniäre Interessen, „fachbehörden-spezifische Egoismen“, die zu Vorstellungen führen, die leicht das Interesse für das Ganze aus dem Blick verlieren. Und wenn wir ein wenig zurückblicken, ist zu erkennen, dass Harburg seit der Eingemeindung zu Hamburg mit dem Groß-Hamburg-Gesetz von 1937 mehrfach als planerisches Experimentierfeld fungierte, wie Innenstadt-Ring, Parkhaus und Kaufhausrückseiten als Entree der Stadt. In Harburg war manches durchzusetzen, was im Zentrum Hamburgs undenkbar gewesen wäre.

Moreno-Fernandez

Die im Binnenhafen vorzufindenden Maßstabssprünge zwischen der historischen Keimzelle und dem Industriestandort machen einen enormen Reiz des Gebietes aus. Ich möchte die Bedeutung großer

Investitionen für den Binnenhafen nicht unterschätzen, den Zuwachs von Arbeitsplätzen; aber bei der Platzierung von neuen Hochpunkten sollte sehr sorgsam abgewogen werden, wie mit historischen Bezügen, Blickachsen, der Höhenentwicklung insgesamt, mit der Frage des menschlichen Maßstabes und der Wahrnehmung aus der Erleber-Perspektive umgegangen wird. Da diese Investitionen offenbar von der Wertigkeit des Ortes profitieren, von dem Ambiente, dem Milieu, wäre es genial, wenn es gelänge, diese Begünstigten oder Profiteure in die Pflicht zu nehmen, einen Beitrag für das Ganze zu leisten!

Bohnsack-Häfner

So etwas wie die Patenschaft für eine wertvolle Klappbrücke, einen Kanal oder einen Kran?

Moreno-Fernandez

Genau - oder die vorbildliche Instandsetzung einer kleinen historischen Fabrik.

Bohnsack-Häfner

Richtig. Die Kriterien für den Erfolg von Städten werden heute in Abhängigkeit von der Fähigkeit gesehen, gute Bedingungen für Technologien, Talente und Toleranz zu schaffen. Harburg scheint in diesem Sinne hervorragende Voraussetzungen für eine positive Entwicklung zu haben. Die Betrachtung von Orten, die in den letzten Jahren einen kreativen Aufschwung genommen haben, die „in“ sind, ist auffallend oft durch historische Bausubstanz geprägt, mit gestalterischen und zeitlichen Brüchen. Neue Strukturen müssen erst gekonnt entwickelt werden. Da Harburgs Kapital die Denkmäler, die historischen Strukturen und die kleinen sentimental Orte sind, ist die Ausgangslage denkbar günstig.

Moreno-Fernandez

Denkmalschutz, Planung, die respektvoll mit dem Überkommenen umgeht, Politiker, die dies zu schätzen wissen, Eigentümer und Investoren, die den Ort auch lieben und sich ihm verpflichtet fühlen, sind die Agenten, die die Wertentwicklung für morgen in der Hand haben. Hoffen wir in diesem Sinne auf Weitsicht und gutes Gelingen.



Lotsekai, Schild am Peiner Werftkran



1



5



9



13



17



2



6



10



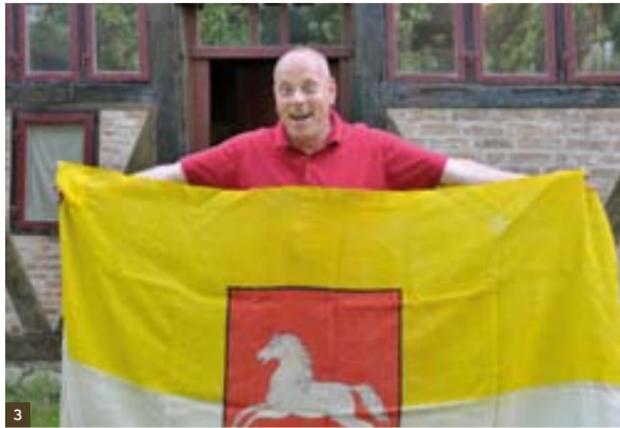
14



18



19



3



7



11



15



4



8



12



16

- 1 Dietmar Winschnig, Burkhard Springstube, Jürgen Hansen (Architekten)
- 2 Luis Moreno-Fernandez (ehem. Denkmalschutzamt), Gabriele Bohnsack-Häfner (Denkmalschutzamt)
- 3 Geerd Fischer (ehem. BSU / Amt für Landes- und Landschaftsplanung)
- 4 Uli Hellweg (Geschäftsführer der IBA Hamburg GmbH), Gabriele Bohnsack-Häfner (Denkmalschutzamt)
- 5 Wolfgang Betz (Landschaftsarchitekt)
- 6 Birgit Caumanns (Stadtplanerin)
- 7 Elke Först (Helms-Museum, Bodendenkmalpflege)
- 8 Katrin Meyer (Denkmalschutzamt)
- 9 Bettina Husemann (Rechtsanwältin & Projektentwicklerin), Heiner Limbrock (Architekt)
- 10 Volker Plagemann (ehem. Senatsdirektor der Kulturbehörde), Harald Falckenberg (Sammler)
- 11 Manfred Wiescholek (Architekt), Ingrid Spengler (Architektin & Stadtplanerin)
- 12 Stefan Weiß (Architekt), Peter Zillmann (Prokurist & Projektentwickler)
- 13 Jörg Heinrich Penner (Baudezernent, Bezirksamt Harburg)
- 14 Karen Pein (IBA Hamburg GmbH)
- 15 Manfred Vogler (Projektentwickler)
- 16 Sibylle Küttner (Helms-Museum, Stadtgeschichte)
- 17 Harald Neunstadt (HPA), Susanne Schöß (Projektleitung), Jan Mueller-Wiefel (Gestaltung), Michael Eggert (HPA), Martin Kunze (Fotograf)
- 18 Andreas Schildhauer (Firma Andreas Hansen)
- 19 Iris Groscurth (IBA Hamburg GmbH)

Autorinnen, Autoren und Beteiligte

Betz, Wolfgang
Dipl.-Ing. Landschaftsarchitekt, Hamburg

Bohnsack-Häfner, Gabriele
Dipl.-Ing. Stadtplanung, Denkmalschutzamt, Hamburg

Caumanns, Birgit
Dipl.-Ing. Stadtplanung, Hamburg

Falckenberg, Harald, Prof. Dr.
Jurist, Unternehmer und Sammler, Hamburg

Fischer, Geerd
ehem. BSU / Amt für Landes- und Landschaftsplanung

Först, Elke, Dr. phil.
Archäologin, Helms-Museum, Bodendenkmalpflege, Hamburg

Groenewold, Kurt
Rechtsanwalt, Aufsichtsratsvorsitzender der aurelius Immobilien AG, Hamburg

Hansen, Jürgen
Dipl.-Ing. Architekt, Hamburg

Hellweg, Uli
Geschäftsführer der IBA Hamburg GmbH, Hamburg

Husemann, Bettina
Rechtsanwältin, im Vorstand der aurelius Immobilien AG, Projektentwicklerin, Hamburg

Küttner, Sibylle
Historikerin M.A., Helms-Museum, Stadtgeschichte, Hamburg

Liedtke, Cornelius, Dr. rer. pol.
Projektentwickler, Hamburg

Limbrock, Heiner
Dipl.-Ing. Architekt, Hamburg

Meyer, Katrin
Dipl.-Ing., M.A., Denkmalschutzamt, Hamburg

Moreno-Fernandez, Luis
Dipl.-Ing., ehem. Denkmalschutzamt, Hamburg

Penner, Jörg Heinrich
Dipl.-Ing. Architekt, Baudezernent, Bezirksamt Harburg

Pein, Karen
Projektkoordinatorin bei der IBA Hamburg GmbH, Hamburg

Plagemann, Volker, Prof. Dr. phil.
Kunsthistoriker und ehem. Senatsdirektor der Kulturbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg

Schildhauer, Andreas
Dipl.-Kfm., Geschäftsführer der Firma Andreas Hansen, Hamburg

Schöß, Susanne
Kunsthistorikerin M.A., Berlin

Spengler, Ingrid
Dipl.-Ing. Architektin und Stadtplanerin

Springstube, Burkhardt
Dipl.-Ing. Architekt, Hamburg

Wiescholek, Manfred
Dipl.-Ing. Architekt, Hamburg

Wintschnig, Dietmar
Dipl.-Ing. Architekt, Hamburg

Vogler, Manfred
Projektentwickler, Hamburg

Weiß, Stefan
Dipl.-Ing. Architekt, Berlin

Zillmann, Peter
Dipl.-Ing., Dipl. Wirt. Ing., Prokurist & Projektentwickler bei Büll + Dr. Liedtke, Hamburg

Literatur (Auswahl)

Altstaedt, K. H.: Der Hafen Harburg. Schifffahrt, Handel und Hafeneleute an der Süderelbe, Hamburg 2008 (=Veröffentlichung des Helms-Museums Nr. 100).

Busch, Ralf: Harburgs Binnenhafen in Geschichte und Gegenwart, Hamburg 1997.

Claußnitzer, J.; Petersdorf, A.; Sanchez, E.: Harburg. Geschichte in Bildern, Hamburg 1998.

Denkmalwelten der Großstadt. Bewahren, Entwickeln, Erneuern, hrsg. v. Kulturbehörde / Denkmalschutzamt Hamburg, Merseburg 2004.

Drescher, H.: Mittelalterliche Funde aus der Harburger Altstadt, der Elbe und vom Schloßgelände, Harburger Jahrbuch 11, 1963/64, S. 96-139.

Ellermeyer, J.: Die Industrialisierung Harburgs im 19. Jahrhundert. In: Ellermeyer, J.; Richter, K.; Stegmann, K. (Hrsg.): Harburg. Von der Burg zur Industriestadt, Hamburg 1988, S. 158-205 (=Veröffentlichung des Helms-Museums Nr. 52).

Ders.: Gib Gummi! Kautschukindustrie und Hamburg, Katalog zur gleichnamigen Sonderausstellung im Museum der Arbeit 2006/2007, Bremen 2006.

Först, E.: Stadtarchäologie in Harburg, Hammaburg NF 13, 2002, S. 87-125.

Dies.: Die Backstube im Haus. Archäologie in Niedersachsen, Bd. 8, 2005, S. 65-69.

Dies.: Die Harburger Schloßstraße archäologisch gesehen, Harburger Jahrbuch 22, 2006, S. 27-46.

Frühau, A.: Fabrikarchitektur in Hamburg, Hamburg 1991 (=Arbeitshefte zur Denkmalpflege in Hamburg Bd. 10, hrsg. v. Kulturbehörde/Denkmalchutzamt).

Hamburg-Harburg: Binnenhafen. Erhaltungskonzept, hrsg. v. Kulturbehörde/Denkmalchutzamt, Hamburg 1989.

Harburgs Hafen im 19. Jahrhundert, hrsg. v. R. Busch, Hamburg 1989 (=Veröffentlichung des Helms-Museums Nr. 60).

Hellberg, L.; Albrecht, H.; Grunert, H.: Harburg und Umgebung, Hamburg 1999 (=Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland, Hamburg-Inventar: Bezirk Harburg, Stadtteilreihe 7.1).

Hipp, H.: Freie und Hansestadt Hamburg. Geschichte, Kultur und Stadtbaukunst an Elbe und Alster, Köln 1990 (2. Aufl.).

Kausche, D.: Aus der Frühzeit der Harburger Gummiindustrie. Die Anfänge der Gummifabrik der Brüder Cohen in der Wilstorfer Straße (1856-1864), Hamburg 1981 (=Beiträge zur Geschichte Hamburgs, hrsg. vom Verein für Hamburgische Geschichte Bd. 18).

Ders.: Harburg und der südelbische Raum. Sonderdruck aus der Heimatchronik der Freien und Hansestadt Hamburg, Köln 1967 (=Veröffentlichung des Helms-Museums Nr. 19).

Ders.: Pläne zur Erweiterung Harburgs um 1700. In: Ellermeyer, J.; Richter, K.; Stegmann, K. (Hrsg.): Harburg. Von der Burg zur Industriestadt, Hamburg 1988, S. 107-119 (=Veröffentlichung des Helms-Museums Nr. 52).

Keyser, E.: Die Entstehung der Stadt Harburg, Harburger Jahrbuch 3, 1948, S. 53-63.

Kottmeier, J.-C.: Baugeschichte des Harburger Schlosses, Hamburg 1994.

Küttner, S.: Hamburg-Harburg, Erfurt 2005 (=Die Reihe Archivbilder Hamburg-Harburg).

Plagemann, V. (Hrsg.): Industriekultur in Hamburg. Des Deutschen Reiches Tor zur Welt, München 1984.

Richter, K.; F. Laux: Von der Burg zur Industriestadt. Die Entwicklung Harburgs bis zur Industrialisierung um die Mitte des 19. Jahrhunderts, Hamburg 1980 (=Informationsblatt des Helms-Museums Nr. 47).

Richter, K.: Von der Burg zur Mietskaserne: Das Harburger Schloss. In: Ellermeyer, J.; Richter, K.; Stegmann, K. (Hrsg.): Harburg. Von der Burg zur Industriestadt, Hamburg 1988, S. 16-33 (=Veröffentlichung des Helms-Museums Nr. 52).

Ders.: Hiddestorf - ein mittelalterliches Dorf im heutigen Zentrum von Hamburg-Harburg, Hammaburg NF 12 (Festschrift H. Drescher), 1998, S. 233-238.

Thieme, W.: Archäologische Untersuchungen in Harburgs Altstadt. In: Ellermeyer, J.; Richter, K.; Stegmann, K. (Hrsg.): Harburg. Von der Burg zur Industriestadt, Hamburg 1988, S. 48-69 (=Veröffentlichung des Helms-Museums Nr. 52).

Ders.: Archäologen werden auf der Schloßinsel fündig. Informationsbrief Harburger Binnenhafen No. 6. Sept. 1994, S. 1-4.

Werth-Mühl, M.: Zwischen Mittelalter und neuer Zeit. Die Harburger Zuckersiederei als Beispiel merkantilistischer Wirtschaftsplanung. In: Ellermeyer, J.; Richter, K.; Stegmann, K. (Hrsg.): Harburg. Von der Burg zur Industriestadt, Hamburg 1988, S. 120-143 (=Veröffentlichung des Helms-Museums Nr. 52).

Bildnachweis

AG horizon, S. 77

Bezirksamt Harburg, S. 9

Bezirksamt Harburg, Stadt- und Landschaftsplanung, S. 31

channel hamburg, Peter Noßek, S. 89

© Rosa-Frank.com, S. 6 (links)

Denkmalschutzamt, Hamburg, S. 29, 54 (oben), 55 (unten)

Denkmalschutzamt, Bildarchiv, Hamburg

- Sabine Ganczarsky, S. 4 (3. Bild oben), 27, 57, 86
- Nicolai Wieckmann, S. 8, 34, 53, 54 (unten), 55 (oben)

Andreas Grav, S. 62

Helms-Museum, S. 4 (2. Bild oben), 5 (1. Bild unten), 7, 11 (links), 13, 14, 15, 18, 19, 20, 21, 41 (oben), 61, 70, 83 (oben), 84, 85, 87 (oben)

IBA Hamburg GmbH / Falcon Crest Air, S. 23

IBA Hamburg GmbH / Martin Kunze, Titel, S. 4 (1-3. Bild unten), 5 (1. Bild oben, 2. u. 3. Bild unten), 6 (rechts), 25, 28, 29, 35, 36, 37, 41 (unten), 42, 43, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51 (rechts), 58, 59, 65, 66, 67 (unten), 69 (unten), 72, 73, 75, 79, 80, 81 (oben), 83 (unten), 87 (unten), 91, 94, 95

IBA Hamburg GmbH / Felix Borkenau, S. 6 (rechts)

Jan Mueller-Wiefel, S. 26, Rückseite

Museum der Arbeit, S. 5 (3. Bild oben), 67 (oben), 69 (oben), 71

Raumwerk Architekten, S. 32

Sammlung Andreas Schildhauer, S. 76

Sammlung Geerd Fischer, S. 16, 51 (links)

Susanne Schöß, S. 92, 93

Spengler Wiescholek Architekten, S. 81 (unten)

Staatsarchiv Hamburg, S. 4 (1. Bild oben), 11 (rechts), 12

Peter von Vopelius, S. 5 (2. Bild oben), 63

Zeitschrift des Architekten- und Ingenieur-Vereins für das Königreich Hannover. Bd. VI, Hannover 1860, S. 17

Weitere Nachweise

Karten:
Denkmalkarte, S. 24

Basis der Darstellung: Karte von Hamburg 1 : 5000

Vervielfältigt mit Zustimmung der Freien und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung.
www.geoinfo.hamburg.de, LGV G1-143/2008.

Kartierung: Denkmalschutzamt, Jan Mueller-Wiefel, Susanne Schöß

Übersicht, S. 38: Christoph Bartsch, Jan Mueller-Wiefel
Lagepläne: Christoph Bartsch

Einführung und Texte zu den Projekten:
Susanne Schöß / Denkmalschutzamt

Die in dieser Publikation enthaltenen Informationen sind für die Allgemeinheit bestimmt; sie erheben weder Anspruch auf Vollständigkeit noch auf Richtigkeit. Sie dürfen nicht zur Beurteilung von Risiken von Anlage- oder sonstigen geschäftlichen Entscheidungen in Zusammenhang mit der IBA Hamburg oder Teilen davon verwendet werden.

Dank

Wir danken allen, die sich für den Erhalt der historischen Bausubstanz in Harburg eingesetzt haben und einsetzen: den Eigentümern, Investoren, Architekten und allen prozessbegleitenden Personen und Institutionen sowie dem Bezirksamt Harburg und den Fachbehörden. Unser Dank gilt allen Autoren dieses Buches und den Fachleuten, die uns beratend unterstützt haben, insbesondere Herrn Hermann Hipp, Herrn Jürgen Ellermeyer und Herrn Uwe Kiemer.

Impressum

Herausgeber:
IBA Hamburg GmbH, Am Veringhof 9, 21107 Hamburg,
www.iba-hamburg.de

Behörde für Kultur, Sport und Medien /
Denkmalschutzamt, Imstedt 18-20, 22083 Hamburg,
www.hamburg.de/bksm/denkmalchutzamt

V.i.S.d.P.:
Iris Groscurth

Konzept:
Gabriele Bohnsack-Häfner

Beratung:
Karen Pein, Frank Pieter Hesse

Redaktion:
Susanne Schöß, Katrin Meyer, Gabriele Bohnsack-Häfner

Gestaltung:
Jan Mueller-Wiefel, www.gudberg.de

Druck:
gutenberg beuys feindruckerei, Hannover

Auflage:
3000 Exemplare

Hamburg 2008

Rückseite
Heinrich Albert Oppermann, 1812-1870, Rechtsanwalt, Politiker und Schriftsteller. Zitiert nach H. A. Oppermann: Hundert Jahre. 1770-1870. Zeit und Lebensbilder aus drei Generationen, Leipzig 1871 (1. Aufl.), Neudruck Frankfurt a. M. 1982, 6. Buch, 6. Kap., S. 267.



**„Oder gehen Sie nach Harburg,
das ist die einzige Stadt, die neben
Hannover eine Zukunft hat.“**

Heinrich Albert Oppermann, 1871