

HAFENCITY HAMBURG

Jürgen Bruns-Berentelg

ÖFFENTLICHE STADTRÄUME UND DAS ENTSTEHEN VON ÖFFENTLICHKEIT



Jürgen Bruns-Berentelg

ÖFFENTLICHE STADTRÄUME UND DAS ENTSTEHEN VON ÖFFENTLICHKEIT

Diskussionspapier zur HafenCity, Nr. 1

Hamburg, Februar 2010

<http://www.hafencity.com/de/informationenmaterialien-der-hafencity.html>

Der Beitrag erscheint in:

Bruns-Berentelg, J.; Eisinger, A.; Kohler, M.; Menzl M. (Hrsg.)

HafenCity Hamburg Neue Öffentliche Begegnungsorte zwischen Metropole und Nachbarschaft
Wien (Springer) 2010

Abstract:

Die HafenCity in Hamburg verspricht, innerhalb von zwei Jahrzehnten die Transformation vom exklusiven Hafen-Arbeitsort zu einer durch hohe Urbanität gekennzeichneten neuen Innenstadt zu bewältigen und dabei nicht nur eine Vielzahl öffentlicher Stadträume zu schaffen, sondern auch neue Stadtöffentlichkeit zu generieren. Dieser Transformationsprozess wird über verschiedene Ebenen der physischen und sozialen Konstitution im Aufsatz nachgezeichnet. Die neue Topografie, die neu entstehende Stadtlandschaft und die ästhetischen Gestaltungsformen konstituieren den physischen Raum, während die kulturelle und politische Besetzung, seine soziale Vorspannung und die „Veröffentlichung“ privater Flächen über den urbanistischen Alltagsgebrauch hinaus wesentliche Interventionsebenen der Konstitution des sozialen Raums sind, die zu einer Verdichtung von Öffentlichkeit führen. Damit können Stadträume auch heute eine emanzipatorische Qualität gewinnen.

Autorenkontakt:

Jürgen Bruns-Berentelg

HafenCity Hamburg GmbH

Osakaallee 11, 20457 Hamburg

e-mail: bruns-berentelg@hafencity.com

EINLEITUNG

Die HafenCity verspricht spätestens innerhalb von zwei Jahrzehnten die Transformation vom exkludierten Arbeitsort zu einer durch hohe Urbanität gekennzeichneten neuen Kerninnenstadt zu bewältigen und dabei nicht nur eine Vielzahl öffentlicher Stadträume zu schaffen, sondern auch neue Stadtöffentlichkeit zu generieren. Allerdings war die HafenCity bis 2003 trotz der Innenstadtlage ein exkludierter Ort, rechtlich als Freihafenzone bestimmt, physisch durch Hafen- und hafenbezogene Nutzung von Gebäuden und Infrastruktur (Hafenbecken, Transportanlagen, Lagerschuppen und Anlagen von Kraftwerken bis zur Kaffeedämpferei) geprägt sowie ökonomisch und sozial ausschließlich als Arbeitsort charakterisiert. Die räumliche Ausgrenzung manifestierte sich durch Personen- und Fahrzeugkontrollen sowie durch Zollzäune. So sehr der zu entwickelnde Ort topographisch im Zentrum der Stadt Hamburg lag, ca. 800 m in seinem Zentrum vom Rathaus entfernt, so wenig glich der existierende Ort einem urbanen Stadtraum mit seinen sozialen, kulturellen und politischen Aktivitäten. Ihm fehlten sowohl der öffentliche soziale und politische Charakter wie auch der soziale private Charakter, der in der europäischen Stadt durch das Wohnen konstituiert wird. Erst die Entlassung aus der Freizone des Zollhafengebietes zum 1. Januar 2003 und die schrittweise Entlassung aus dem Wirkungsbereich des Hafentwicklungsgesetzes¹ schafften die rechtlichen Voraussetzungen für das Werden von Stadt und damit eine Stadtlandschaft mit einer Vielzahl öffentlicher Räume, aufbauend auf einer ehemaligen Hafenlandschaft.

2010 ist die HafenCity in einem großen Quartier fertig gestellter Stadtraum, in fünf Quartieren Großbaustelle und in vier Quartieren Planungsareal, z. T. noch mit Hafenbestandsnutzungen. 6.000 Beschäftigte arbeiten bereits in über 200 Unternehmen in der HafenCity, ca. 1.500 Bewohner leben bereits hier. Das Internationale Maritime Museum präsentiert sich seit 2008, die erste Grundschule ebenso wie Kindergärten nahmen 2009 den Betrieb auf; gut 40 Läden und Restaurants wurden bereits eröffnet und die HafenCity ist bereits Ort öffentlicher Stadträume und ihrer Aneignung geworden.

Öffentliche Stadträume besitzen gerade für die Qualität einer urbanen Kerninnenstadt eine hohe Bedeutung. Sie sind nicht bloß Residualflächen als Abstandsflächen, „spaces between buildings“ (Gehl). Funktional verknüpfen sie sehr unterschiedliche, dicht gepackte Nutzungen von großer Intensität und halten sie dennoch auf verträgliche Distanz. Sozial bilden sie die Bewegungs- und Aufenthaltsfolie für breite Gruppen von in der HafenCity Wohnenden, Arbeitenden, sich Versorgenden und einer Vielzahl von Freizeitsuchenden. Öffentliche Orte gerade auch der Kerninnenstadt sind solche Orte, an denen die meisten Menschen neugierige Fremde sind und dennoch das Ausmaß der damit verbundenen subjektiven Unsicherheit bewältigen. Öffentliche Stadttore können Neugierorte sein, weil sie – im Vergleich von Gebäudenutzungen – nur in geringem Maße kommerziell geprägt und damit von geringerer sozialer Selektivität als die meisten Institutionen gekennzeichnet sind. Ihre räumliche Selektivität ist aufgrund guter Erreichbarkeit des kernstädtischen öffentlichen Stadtraumes ebenfalls gering; sie sind natürliche Treffpunkte. Dass Kerninnenstädte mit ihren öffentlichen Stadträumen diesen Bedarf befriedigen, zeigt trotz eines laufenden Diskurses über die Privatisierung öffentlicher Räume die Forschung, die die Inanspruchnahme von Kernstadt dokumentiert (z. B. Gehl/ Gemzoe 2004). Betrachtet unter dieser Perspektive, ist die HafenCity a priori ein Gewinn für die Stadt; erstmalig werden 157 ha der inneren Stadt auch Teil der öffentlichen Stadtkultur Hamburgs. Es entsteht nicht nur ein ca. 3,1 km langer öffentlicher Stadt-Fluss-Austauschraum an der Elbe (Riverfront), sondern auch, bedingt durch die vielen Einschnitte in die Landflächen durch die Hafenbecken, nahezu 10 km neue Austauschfläche zwischen Wasser- und Landflächen (Waterfront). Mit der HafenCity wachsen nicht nur neue Straßenräume und grüne Parks, ob als größerer städtischer Park, als Pocketpark oder als interessante eng gefasste Fußgängerlaufwege zwischen Gebäuden mit öffentlichkeitsbezogenen Nutzungen im Erdgeschoss,

sondern auch Plätze mit Wassersicht, lange Promenaden oder gar schwimmende Wasserplätze. Die Typologie und die Differenziertheit, aber auch die Qualität der öffentlichen Orte in der KernInnenstadt Hamburgs wird durch die HafenCity deutlich erweitert.

Dennoch stellt sich die Frage, ob bereits mit der Entwicklung als öffentlich nutzbarer, attraktiver Ort die Voraussetzungen für eine städtische Öffentlichkeit erfüllt sind, ob bereits, um die Diktion Bourdieus (1991) zu nutzen, mit der Entwicklung von physischem Raum das Potenzial für angeeigneten physischen Raum (sozialer Raum) ausgeschöpft ist. Strategisch wird nicht nur die soziale Alltagspraxis eines „normalen“ urbanen Gebrauchs als Ziel unterstellt, sondern auch die Möglichkeit, dass die öffentlichen Orte soziale Spannungen aushalten, dass sie als Räume kultureller Auseinandersetzung wahrgenommen werden und, soweit sie als Räume dazu in der Lage sind, auch Orte des Dialogs und der Kritik werden. Damit reicht die Erwartung über die konsumptive Nutzungsbesetzung als öffentliche Bestimmung hinaus; den öffentlichen Orten wird ein Beitrag zur Entwicklung von Begegnungskapazität in der Stadtgesellschaft zugewiesen. Die sozial und physisch bestimmte Begegnungskapazität – so mein Argument – macht die emanzipatorische Qualität von KernInnenstadt aus.²

Für die KernInnenstadt HafenCity ordnet sich die Entwicklungserwartung öffentlicher Räume und städtischer Öffentlichkeit mit der Thematisierung hoher Begegnungskapazität auf zwei Ebenen ein:

- (1)** Entwicklung eines räumlichen Milieus, das die Merkmale globaler und lokaler Entwicklung stadträumlich, sozial, kulturell und politisch so miteinander verbindet, dass sich eine lebendige, vielfältige KernInnenstadt konstituiert. Insoweit liegt dieser Vorstellung ein Bild von Urbanität zugrunde, das Jane Jacobs (1993), allerdings mit einem stärkeren Fokus auf Nachbarschaft, als Stadtentwicklungsnorm entfaltet hat. Für die angeeigneten öffentlichen Stadträume entsteht so das Bild starker sozialer Inanspruchnahme, einer hohen subjektiven Sicherheit und einer informellen, aber begrenzten Kommunikation im Sinne von Stadtöffentlichkeit.
- (2)** Der Entwicklung einer emanzipatorischen Qualität, die sich über die Alltagsurbanität im Sinne von Jacobs hinaus durch ein hohes Maß an Begegnungskapazität (encounter capacity) auszeichnet. Mit der HafenCity verbunden ist der Versuch, jenseits des Lebendigkeitscharakters von neu entstehender Stadt auch Merkmale zu entwickeln, die einerseits durch das Bild emanzipatorischer europäischer Stadt geprägt sind und sich andererseits aus dem Potenzialraum der HafenCity herausdestillieren lassen, der als KernInnenstadt durch einen hohen ökonomischen, sozialen, kulturellen und symbolischen Bedeutungsüberschuss ausgezeichnet sein wird. Für die angeeigneten physischen Räume bedeutet dies, dass sie einen Beitrag leisten sollen zu einem erweiterten Alltagsgebrauch, der Kommunikation und Handeln über gewohnte soziale Grenzen und Themen hinaus ermöglicht. Dass öffentliche Räume allein diese Aufgabe nicht erfüllen können und dass dazu auch eine spezifische Wohnstruktur und Qualität von Institutionen notwendig sind, ist an anderer Stelle ausführlicher entwickelt worden (Bruns-Berentelg 2009).

Vor diesem Hintergrund soll die Konstitution öffentlicher Stadträume der HafenCity als physische und als angeeignete physische (soziale) Räume entfaltet werden. Im Folgenden werden zunächst die Merkmale der HafenCity skizziert, bevor im zweiten Abschnitt die Potenzialmerkmale der öffentlichen Stadträume auf drei Ebenen, der neuen Topografie, der Stadtstruktur und der Raumästhetik, dargestellt werden. In einem weiteren Schritt werden die Ansatzpunkte für die soziale Konstitution skizziert, als politische und Kulturorte, als Orte, die soziale Spannungen generieren und bewältigen, und schließlich als private Orte, die dennoch zu Orten einer Stadtöffentlichkeit mutieren und eine „Veröffentlichung“ der öffentlich zugänglichen privaten Stadträume ermöglichen können.

1. HAFENCITY HAMBURG – DIE ENTWICKLUNGSKONZEPTION

Die HafenCity in Hamburg lässt sich auf drei Ebenen charakterisieren. Das Stadtentwicklungsvorhaben gehört erstens zum Typus der großen Waterfront-Projekte; 157 ha Fläche, davon 123 ha Landfläche, strukturiert durch die Hafenbecken, gelegen an der Nordseite der Elbe, die auf der Südseite noch durch einen aktiven Stückguthafen und wenige Kilometer weiter westlich durch einen der zehn bedeutendsten Containerhäfen der Welt geprägt ist. In diesem fortbestehenden maritimen Kontext wird die HafenCity entwickelt. Als Waterfront-Projekt wird sie nicht nur durch die Ost-West-Ausrichtung von 3,1 km an der Elbe geprägt, sondern durch einige große tideoffene Hafenbecken, die insgesamt für die Entwicklung von maritimer Stadt 10 km neue öffentliche Wasserlinie ermöglichen.

Die Qualität als Waterfront weiterentwickelnd, ist die HafenCity zweitens auf ein spannungsreiches Verhältnis von Authentizität und ästhetischer, architektonischer Neuerfindung angelegt. Hafenbecken und Kaimauern werden erhalten, alte Materialien werden an den Ufern eingebaut, alte Kräne restauriert und an Promenaden aufgestellt. Gleichzeitig wird die maritime Tradition weitergeschrieben; ein Traditionsschiffhafen ist angelegt worden und die Kreuzfahrtaktivitäten werden in die HafenCity mit zwei bereits betriebenen provisorischen Terminals integriert. In einem der wenigen erhaltenen Gebäude, dem Kaispeicher B, hat das Internationale Maritime Museum eröffnet und gleichzeitig ist das neue Wahrzeichen Hamburgs, die Elbphilharmonie, im Bau, eine neue Konzerthalle, die auf einem bereits 35 m hohen, 100 m langen Hafenspeicher aufsetzt; ein großer, 110 m hoher Hybrid mit zusätzlicher Hotel- und Wohnnutzung entsteht.

Die HafenCity impliziert städtebaulich-architektonisch allerdings ebenso die Neuerfindung von Stadt. Da nur wenige Gebäude in der ehemaligen durchweg eingeschossigen Landschaft der Hafenschuppen erhaltenswert waren, entsteht die Bebauung völlig neu. Außer sechs erhaltenswerten Gebäuden werden – angelehnt an die historische Innenstadt und hervorgehend aus Architektenwettbewerben – hunderte neue, überwiegend sechs- bis siebengeschossige Gebäude geplant und gebaut. An markanten Punkten wird diese neue Stadtlandschaft durch Gebäude mit größerer Höhe versehen. Trotz des weitgehenden Neubaus fügt sich die neue HafenCity in Kubatur und Höhenentwicklung der bestehenden Innenstadt Hamburgs ein und respektiert sowohl die benachbarte historische Speicherstadt aus dem späten 19. und frühen 20. Jahrhundert als auch die von den großen Kirchtürmen geprägte Innenstadtsilhouette. Die HafenCity stellt sich als Hybrid dar, authentische Strukturen auf Basis des Hafenmilieus und der Struktur der vorhandenen inneren Stadt fortschreibend und gleichzeitig Stadt mit den Mitteln moderner Architektur neu bestimmend. Die HafenCity kommt so ohne das global geprägte Bild einer hochverdichteten vertikalen City aus.

Ihre Lage prädestiniert die HafenCity drittens für eine neue Kerninnenstadt; sie ist über den schmalen Streifen einer historischen Speicherstadtbebauung direkt mit der City verbunden. Mit der HafenCity stellt sich für Hamburg daher die Frage, was Kerninnenstadt mit ihrem hohen Bedeutungsüberschuss zukünftig ausmachen soll. Es sind die großen Kultureinrichtungen wie Elbphilharmonie, Maritimes Museum und Science Center, eine eigene Universität für Baukultur (HafenCity Universität) und bedeutende öffentliche Stadträume, die dieser Idee ein Gesicht geben. Im Kernbereich der HafenCity, aber auch durchweg in vielen Erdgeschosslagen dominiert Einzelhandels- und Gastronomienutzung; die HafenCity wird in starkem Maße touristischer Ort. Gleichzeitig ist die HafenCity Unternehmensstandort; gut 50 % der Neubaufläche mit ca. 40.000 Arbeitsplätzen werden als Dienstleistungsort genutzt von lokalen, kleinen Unternehmen bis zu multinationalen Konzernen; die HafenCity ist Hamburgs Ort, an

dem sich die lokale Einbettung der Globalisierung manifestiert. Diese Verknüpfung wird städtebaulich durch stark variierende Gebäudegrößen von 4.000 bis 40.000 m² in den zehn verschiedenen Stadtquartieren und die Vorgabe 5 m hoher Erdgeschosse mit öffentlichkeitsbezogenen, kleinteiligen Erdgeschossnutzungen angestoßen. Die sehr feinkörnige Nutzungsmischung, die zwar Quartiere mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten unterscheidet, aber auch in den dicht bebauten, überwiegend gewerblichen Arealen immer auch Wohnungsnutzung und in vom Wohnen dominierten Arealen Büro- und Einzelhandelsnutzungen integriert, stellt die städtebauliche Bündelung dieser Anforderungen dar. Die Hafencity hebt städtebaulich die im 20. Jahrhundert stadtplanerisch dominierende funktionale Trennung von Nutzungen auf. Schließlich wird gut ein Drittel der Nutzfläche mit Wohnnutzung belegt, neben gewerblichen Flächen entstehen so mehr als 5.500 Wohnungen. Folglich wird Kernstadt nicht als City einfach fortgeschrieben, sondern die Hafencity stellt sich dem Anspruch von Neuentdeckung einer Kerninnenstadt im Spannungsfeld von globaler Dynamik und lokaler Weiterentwicklung für heute denkbare Kerninnenstadtmerkmale.³

Die drei Merkmale (1) Waterfrontentwicklung, (2) Hybrid zwischen Authentizität und moderner Architekturästhetik und (3) Neubestimmung von Kerninnenstadt prägen die Hafencity. Sie bündeln sich in einem neuen geplanten Bild von Urbanität. Diese Urbanität ist nicht bloßer Ausdruck von kommerziell erfolgreich generierten Stadtnutzungen. Sie ist einerseits Ausdruck eines starken regulativen, kommunalen Prozessmanagements, das erheblich über traditionelle hoheitliche Planungsinstrumentarien hinausgreift; andererseits gewinnt die Stadt aus der Eigentümerrolle der Grundstücke im Gebiet der Hafencity und der Bündelung der Infrastrukturrealisierung, vieler nicht-hoheitlicher Planungsprozesse und des Entwicklungsmanagements bei einer Stadtentwicklungsgesellschaft (Hafencity Hamburg GmbH) in ihrem Eigentum eine große Gestaltungsstärke. Damit übernimmt der Stadtstaat Hamburg eine starke regulierende und gestaltende Rolle trotz der zentralen Bedeutung privater Investitionen in Höhe von mehr als 5,5 Mrd. Euro für das geplante Neubauvolumen von ca. 2 Mio. m² BGF. Öffentliche Investitionen in Infrastruktur, öffentliche Stadträume, öffentliche Kultur- und Bildungseinrichtungen in Höhe von ca. 1,5 Mrd. Euro, im Wesentlichen wiederum finanziert aus den Grundstücksverkäufen an die Bauherren der Einzelvorhaben, stärken den Einfluss Hamburgs auf Qualität und Charakter der Entwicklung. Die Hafencity-Entwicklung ist folglich Ergebnis einer Strategie, Stadt als öffentliches Gut zu qualifizieren.

Die Ambition Hamburgs erschöpft sich nicht darin, prozessbezogen eine hohe kommerzielle Qualität durch gezielte Rahmensetzungen für den privaten Sektor zu schaffen, sondern Ziel ist es, der Hafencity ein emanzipatorisches Potenzial abzugewinnen. Das reicht von einer starken Fokussierung auf Fragen der nachhaltigen ökologischen Stadtstruktur und Gebäudeentwicklung bis zur Gestaltung einer auch sozial, kulturell und politisch erweiterten, nicht bloß konsumptiven Urbanität für die Hafencity. Vor diesem Hintergrund soll die Entwicklung der öffentlichen Stadträume entfaltet werden.⁴

2. DIE PHYSISCHE KONSTITUTION DER ÖFFENTLICHKEIT DES RAUMES

Der physisch bestimmte öffentliche Raum der HafenCity konstituiert sich auf verschiedenen Ebenen:

(2.1) als neue Topographie aufbauend auf der ehemaligen Hafenebene und -struktur unter Einbezug von 34 ha Wasserfläche der Hafenbecken;

(2.2) der stadträumlichen Verteilung von bebauten und unbebauten Flächen, ihrer Nutzungsintensität und der daraus entstehenden Differenzierung der Freiräume;

(2.3) der ästhetischen und funktionalen Gestaltung der Freiräume. Diese unterschiedlichen Ebenen repräsentieren unterschiedliche Handlungsfelder, öffentlichen Raum physisch zu bestimmen und ihn für eine soziale Alltagspraxis vorzubereiten, außerdem jedoch auch die darüber hinausweisende Möglichkeit, Begegnungskapazitäten vorzubilden.

2.1 DIE NEUE TOPOGRAPHIE

Das Hafeneck der HafenCity liegt auf einem Höhengiveau von 4,50 m NN bis 5,50 m NN und ist nicht nur dem Einfluss der Tide, sondern auch der Gefahr der Überflutung, bisher mit dem höchsten Hochwasserstand von 6,45 m NN, ausgesetzt. Da ein Elbsperrwerk zum Zeitpunkt der Entwicklung der HafenCity nicht bestand oder erwogen wurde (u. a. aus Kosten- und Bauzeitgründen) und eine Deichlösung weder kaimauerseitig getragen werden konnte noch einen Wasserbezug der Erdgeschosslagen und aus der Fußgängerperspektive ermöglicht hätte, entschied sich Hamburg bereits vor dem Masterplanwettbewerb 1999 für eine Warftlösung. Die neuen Haupteinfahrungs- und Anliegerstraßen werden auf mindestens 7,50 m NN angelegt, die Hochbauten schließen dann auf ca. 8 m NN an. Deren hochwassersichere Lage ergibt sich durch die Unterbauung mit zwei Tiefgaragengeschoßen, die von den durchweg hochwassersicheren Straßen (Ausnahme Tiefgaragen Sandtorkai wegen der in Niedriglage verbleibenden historischen Speicherstadt) erschlossen werden. Der Stadtraum der HafenCity kann daher auch im extremen Hochwasserfall durch den Individualverkehr genutzt werden. Für die Struktur des öffentlichen Raumes ist jedoch entscheidend, dass die Warften nicht bis an die Kaianten heranreichen, sondern ein Landstreifen auf dem heutigen Hafenniveau belassen wird, der als öffentliche Promenade in einer Breite von mindestens 5 bis 15 m genutzt werden kann. Die mittelalterliche und frühneuzeitliche Fleetbebauung Hamburgs wird folglich nicht in die HafenCity übertragen. Diese wurde z. B. durch das Hanseatic Trade Center noch in den 1990er Jahren am Rand der HafenCity aufgegriffen, entspricht aber nicht der vormaligen Hafenebene, die immer eine landseitige Kaioperationsfläche vor den Lagergebäuden aufwies.

Aus der Warftlösung ergeben sich folglich für die Konstitution der öffentlichen Räume wichtige Potenziale:

- Die ehemals homogene Topographie wird zu einer vertikalen Drei-Ebenen-Topographie weiterentwickelt, die zusätzliche Raumspannungen und Differenzierungen erzeugt: eine neue „Stadtebene“, das Warftniveau; die vormalige Hafenebene, nunmehr die Promadenebene und die Ebene der schwimmenden Wasserplätze mit den großflächigen Anlagen für Traditionsschiffe und Marine statt nur schmalen Stegen, prägen diese Niveaus.

- Durch den Warfttypus gelingt die Integration von Hochwasserschutz einerseits und ruhendem Verkehr unter den Gebäuden andererseits. Die neuen Straßenräume kommen daher mit einem Minimum an Parkflächen im öffentlichen Raum aus; oberirdisches Parken mit großem Leerstand außerhalb der Zeiten des Parkdrucks oder in Hochbauten wird vermieden; Straßenräume sind primär Bewegungsräume und weniger Automobilabstellräume.
- Durch die neue Topographie wird horizontal eine neue Raumfolge geschaffen, die aus der Abfolge öffentlicher Raum, privater Raum und wieder öffentlicher Raum am Wasser besteht. Die öffentlichen Räume auf dem Warftniveau sind durch die Hochbauten meist zweiseitig gefasste städtische Straßenräume, die öffentlichen Räume auf Hafenniveau, freigehalten vom motorisierten Verkehr, sind jeweils einseitig durch Gebäude und Wasserflächen gefasst. Durch die neue Topographie und ihre horizontale Repräsentation lassen sich einerseits urbane, andererseits wasserbetonte öffentliche Räume, „streetscapes“ und „waterscapes“ als neue öffentliche Grundtypen entwickeln. Man kann von einer Doppelung der öffentlichen Räume durch die Eigentumszuordnung der neu entstehenden Topographie sprechen.

2.2 DIE URBANE STADTLANDSCHAFT

Auf die neue Topographie in ihrer horizontalen und vertikalen Form setzt die neue Stadtlandschaft der Gebäude auf. Trotz einer sehr hohen Bebauungsdichte, auch in den wohngeprägten Arealen (z. B. im ersten fertig gestellten Quartier Sandtorkai/ Dalmannkai GFZ 3,9), dominiert in der Struktur der entstehenden Stadt der öffentliche Raum. Neben den Straßenverkehrsflächen mit ca. 23 % stehen für öffentliche Nutzungen ca. 14 % für private, öffentlich zugängliche Flächen und 23 % öffentliche Freiflächen, insgesamt 37% der Landflächen zur Verfügung. 35% der Landfläche werden durch die Gebäude in Anspruch genommen und nur 5 % durch ausschließlich privat genutzte Freiflächen. Hinzu kommt die bedeutende öffentliche Raumwirkung der Wasserflächen.

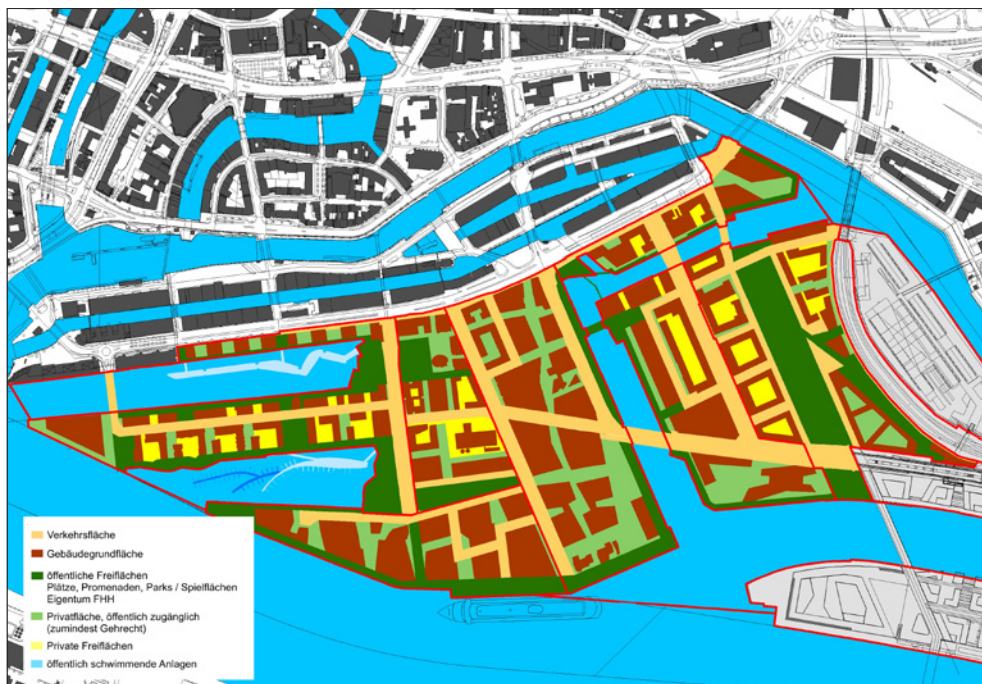


Abbildung 1: Städtebauliche Grundstruktur und Flächennutzung der westlichen und zentralen HafenCity

Durch die relativ kleinteilige Bebauungsstruktur mit kurzen Blocklängen wird eine feinmaschige Verknüpfungsmöglichkeit zwischen „streetscapes“ und „waterscapes“ über die privaten Warften geschaffen, die Gebäude sind durch die öffentlich nutzbaren Flächen eng eingebettet. Diese feinmaschige Verknüpfungsmöglichkeit entsteht auch im so genannten Überseequartier, einem Gebiet von 7,9 ha in privatem Eigentum, westlich angrenzend an den Magdeburger Hafen zwischen Speicherstadt im Norden und Elbe im Süden, gekennzeichnet durch eine hoch verdichtete Kerninnestadtnutzung mit ca. 60 000 m² BGF Einzelhandelsfläche im Erdgeschoss, z. T. auch im 1. OG und 2. OG. Statt eines geschlossenen Shoppingcenters wird eine gemischt genutzte Stadtlandschaft aus Einzelhandel, Gastronomie, Wohnen, Hotel, Kreuzfahrt und Science-Center-Nutzungen mit 285.000 m² BGF als metropolitaner Kern der Hafencity entwickelt. Während die Uferbereiche auch im Überseequartier im öffentlichen Eigentum liegen, entsteht auf den privaten, durch Tiefgaragen unterbauten Flächen ein eng vernetzter Stadtraum aus 16 Gebäuden und Fußgängerräumen, die 24 Stunden täglich zugänglich sind.

Die Verknüpfung von öffentlichkeitsbezogenen Erdgeschossnutzungen und den privaten und öffentlichen Stadträumen ist allerdings durchgehendes Prinzip der Nutzungsstruktur der Hafencity. Die vielfältigen marktförmigen Nutzungen orientieren sich an der urbanen „streetscape“, im Falle von Gastronomienutzungen auch an der „waterscape“, überwiegend in die Sockelgeschosse der Gebäude integriert, z. T. auch in eigenen kleinen Gebäuden, so an der Osakaallee-promenade und den Marco-Polo-Terrassen .

Es sind drei Merkmale, die ein erhebliches Öffentlichkeitspotenzial der Stadtlandschaft darstellen. Durch einen Typus mit vielfältigen Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen „streetscape“ und „waterscape“, auch die privaten Flächen querend, und die gleichzeitig differenzierte öffentlichkeitsbezogene Nutzung der Gebäude in den Fußgängerlagen konstituiert sich, aufbauend auf der beschriebenen horizontalen und vertikalen Topographie, eine öffentliche Stadtlandschaft mit hohem Potenzial für „Wanderlust“ (Rebecca Solnit 2000), aber auch einer bereits hohen potenziellen „Aufenthaltslust“. Und die quantitative Bedeutung der öffentlichen und öffentlich nutzbaren Räume begründet die Hafencity a priori als einer potenziellen Öffentlichkeit in besonderem Maße verpflichteten Ort. Damit ist ein großer Schritt im Sinne der „Veröffentlichung“ von Kerninnenstadt insgesamt verbunden. Schließlich leisten die „Veröffentlichung“ der im privaten Eigentum stehenden Flächen und die Auflösung der Großstruktur eines Shopping Centers einen wichtigen Beitrag, urbane Nutzungen und Stadträume in den interaktionsdichtesten Feldern qualitativ zu verknüpfen und eine „Implosion“ (Baudrillard) durch die räumliche und soziale Binnenorientierung von großen Gebäuden zu unterbinden.

2.3 DIE ÄSTHETISCHEN GESTALTUNGSFORMEN

Auf die neue Topographie und die zugunsten der öffentlichen Räume verschobene Struktur der dennoch sehr urbanen Bebauung setzen die ästhetisch funktionalen Entwürfe der Freiraumplaner auf.⁵ Vier Freiraumentwürfe prägen die Hafencity bis heute, ein fünfter Entwurf kommt 2010 für den 4 ha großen grünen Lohsepark hinzu. Zwei der Entwürfe beschränken sich auf den schmalen Übergangsbereich zwischen Speicherstadt und Sandtorhafen (Bendfeldt, Hermann & Franke) und Speicherstadt, Brooktorhafen und Ericus (WES). Prägend für die Qualität der öffentlichen Räume der Hafencity sind die großflächigen Entwürfe von EMBT (Barcelona) aus dem Jahr 2002 und Beth Galí (Barcelona) aus dem Jahr 2006, auf die sich die verallgemeinernden Anmerkungen beziehen.

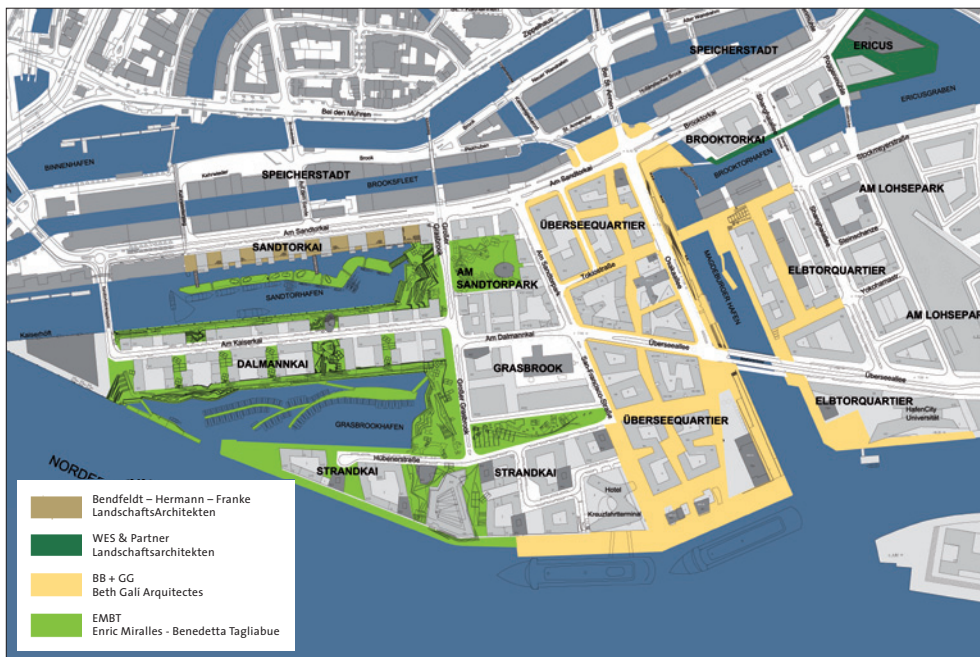


Abbildung 2: Planungsbereiche der Freiraumplaner in der westlichen und zentralen HafenCity

Den katalanischen Entwürfen von EMBT und Beth Galí gemeinsam sind die gelungene Verknüpfung von Warftebenen und Promenadenebenen einerseits und, soweit in einem Tidegewässer möglich, die Annäherung an die Wasserflächen andererseits. Die Verknüpfung geschieht über kleine und große Treppenanlagen – auch von den privaten Warften – und über die Integration von gefalteten Rampen und Sitzmöglichkeiten. Aus der niveaubezogenen Differenzierung der Topographie werden so vielfältige Wege und Verknüpfungen, gleichzeitig auch neue Aufenthaltsstrukturen geschaffen, und das nicht nur durch die öffentliche differenzierte Möblierung, sondern auch durch die sekundären Sitzstrukturen (Gehl/Gemzoe 2004) auf Stufen und Einfassungen. Im räumlichen Sinne wird mit den öffentlichen Wasserplätzen am Kopfende der Hafenbecken eine Vorderbühne (Goffmann) ausgebildet, die amphitheaterartig vom Warft- z. T. unter das alte Hafenniveau ans Wasser hinabführt. Große Sichtbarkeit der Stadt- und Wasserräume verknüpft sich hier mit der lustvollen Subjektivität des Aufenthalts, sowohl Zuschauer als auch Darsteller zu sein.

Beide Entwürfe verknüpfen über eine einheitliche Gestaltung die öffentlichen und die öffentlichen Räume in Privatbesitz, im EMBT Areal geschieht dies durch eine Gestaltungsrichtlinie für die privaten Flächen und im Überseequartier durch einen gemeinsamen Entwurf und gemeinsame Materialwahl von Flächen im öffentlichen und im privaten Eigentum. „Splintering urbanism“, in diesem Fall verstanden als ästhetische Fragmentierung durch Gestaltungs- und Qualitätsunterschiede inklusive der Vermeidung von Rückseiten von Gebäuden, wird zugunsten einer verschmelzenden Gestaltung auf Flächen privaten und öffentlichen Rechts unterbunden.

Ein besonderes Merkmal der Entwürfe ist die Feingliedrigkeit der Gestaltung, die Differenziertheit der durch Formen, Materialien und unterschiedliche Höhen entstehenden Stadträume. Die Gliederung insbesondere der Plätze schafft ein Intimitätspotenzial der Orte für unterschiedliche Nutzergruppen und Nutzer und damit für eine Gleichzeitigkeit unterschiedlicher Nutzungsansprüche, ohne dass es fester Grenzen zur Sicherung unterschiedlicher Raumbedürfnisse in Form der tatsäch-

lichen physischen Abgrenzung durch „Fencing“ als Lösung für öffentliche Orte (Hajer/ Reijndorp 2001) bedarf, um die Gleichzeitigkeit unterschiedlicher Nutzerinteressen abbilden zu können. Zudem sind die Gestaltungen so offen und ihre Grenzen so weich, dass sich die Plätze auch als große Räume für Events, Kulturveranstaltungen und politische Veranstaltungen eignen. Insbesondere EMBT gelingt es, Intimität und Größe auf Plätzen so miteinander zu vereinbaren, dass verschiedene Skalenniveaus der Nutzung aus demselben Ort heraus befriedigt werden können.

Schließlich generieren beide Entwürfe hybride Orte.⁶ Die Authentizitätsverhaftete Fortschreibung von Freiräumen aus der Hafentradition ist weder beabsichtigt noch möglich vor dem Hintergrund der engen Integration von öffentlichen Räumen einerseits und völlig neuer Bebauung andererseits. Dieser hybride Charakter drückt sich einerseits im Aufnehmen von Hafenbezügen durch Materialien und Symbolik, andererseits durch das Aufbrechen der linearen Strukturen durch geschwungene, nicht primär funktional bestimmte Formgebungen sowie symbolische Referenzen und durch neue Materialien aus. Die öffentlichen Orte der HafenCity gewinnen dadurch einen eigenen starken Charakter zwischen Wasser und Gebäuden. Die Hybridität der Gestaltung insbesondere der „waterscapes“ vermittelt eine emotionale Kraft, die nicht nur von der Präsenz des Wassers, des Tidespiels und der Schiffsbewegungen getragen wird, sondern einen eigenständigen Charakter auszubilden verspricht und sich eine neue Authentizität auf Basis seiner hybriden Merkmale im Zeitablauf durch Inanspruchnahme und spezifische Wahrnehmung aneignen wird.

Auch wenn die ästhetisch funktionale Gestaltung selbst keine Öffentlichkeit schafft und gleichzeitig die Topographie und Infrastruktur einer Stadt und deren urbanes Grundgerüst zur Voraussetzung hat, so eröffnet die skizzierte Gestaltung das Potenzial für Öffentlichkeit deutlich weiter

- Sie verknüpft verschiedene Orte der Stadt so qualitativvoll miteinander, dass die urbane Praxis des Flanierens über große und dennoch differenzierte Flächen gestützt wird.
- Sie differenziert die Orte kleinformig so aus, dass eine Vielfalt von Aneignungsformen entsteht.
- Sie erlaubt mit ihrer Differenziertheit und subtilen Grenzziehung die Gleichzeitigkeit unterschiedlicher Nutzergruppenpräsenzen und ungleichzeitig die Inanspruchnahme durch viele kleine und sehr große Nutzungen verschiedenen Formats.
- Schließlich gewährt die Gestaltung den öffentlichen Räumen die expressive Kraft, eine eigene Identität zu entwickeln, die aus der Hybridität seiner Elemente einen neuen authentischen Charakter mit sozialer Bindungswirkung aufzubauen verspricht.

Diese ästhetisch bestimmbare eigenständige Qualität der öffentlichen Orte schafft auch die Voraussetzung dafür, dass sie nicht bloß als konsumptive Orte oder Durchgangsorte fungieren, sondern Öffentlichkeit für eine Vielzahl von sozialen Alltagspraktiken anstoßen. Es wird eine Möglichkeitsstruktur aus der neuen Topographie des Ortes, der stadträumlichen Struktur und der ästhetisch funktionalen Gestaltung der Freiräume geschaffen, die im Zusammenwirken öffentliche Nutzung konstituieren kann.

3. DIE SOZIALE KONSTITUTION DER ÖFFENTLICHEN RÄUME

Die physische Konstitution des öffentlichen Raumes steht in enger Wechselwirkung mit seiner sozialen Konstitution; während der physische Raum als Möglichkeitsraum sozialer Besetzung gedacht werden kann, ist damit allerdings keine soziale oder politische Bestimmung verbunden. Jedoch haben sich die öffentlichen Orte der HafenCity, insbesondere die Promenaden und Plätze, als öffentliche Alltagsorte seit der Fertigstellung der ersten Räume 2005 bereits gut etabliert. Die verschiedenen Stadtraumqualitäten, die Neugierde auf die entstehende Stadt und die Faszination des Wassers haben bereits eine hohe Verführungsqualität⁷ entfaltet; weniger die noch schwach entwickelte kommerzielle Nutzung in der HafenCity. Diese hohe Verführungsqualität für Besucher der sich neu entwickelnden Kerninnenstadt HafenCity generiert eine Kopräsenz verschiedener sozialer Akteure und damit eine Nutzung der öffentlichen Räume der HafenCity, aber sicher (noch) keine Öffentlichkeit als bürgerliche soziale und politische Öffentlichkeit.

Nun mag argumentiert werden, dass sich in diesem Sinne Öffentlichkeit noch nie in öffentlichen Räumen abgebildet hat und sich heute Öffentlichkeit in andere, insbesondere mediale Sphären verlagert hat.⁸ Dennoch muss die Frage gestellt werden, ob eine dichte Alltagsnutzung, erweitert z. B. um Event- oder Sportveranstaltungen, bereits die Grenzen von Öffentlichkeit für eine Kerninnenstadt darstellt. Die in diesem Beitrag vertretene Haltung für die HafenCity sieht davon ab, Öffentlichkeit durch Vitalität, Lebendigkeit und Abwechslungsreichtum sowie Kopräsenz vieler Menschen als ausgeschöpft zu betrachten, auch wenn sie notwendig sind, um Stadtöffentlichkeit zu konstituieren.

Daher sollen im Folgenden drei Ansatzebenen entfaltet werden, die einen Beitrag zum Entwickeln von Stadtöffentlichkeit leisten: die kulturelle und politische Besetzung der öffentlichen Orte, die Stärkung der sozialen Vorspannung öffentlicher Orte und drittens die „Veröffentlichung“ der privaten, öffentlich genutzten Räume.

3.1 DIE KULTURELLE UND POLITISCHE BESETZUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMS

Kultur besetzt Freiheitsräume der gesellschaftlichen Auseinandersetzung, die außer der politischen Auseinandersetzung öffentlichen Aktivitäten nicht zugebilligt werden. Daher wird die kulturelle Besetzung von Orten zu einem Lackmustest für den Grad ihrer Öffentlichkeit. Mit der Erweiterung von Inanspruchnahme durch Veranstaltungen und Events sind einige wesentliche Orte der HafenCity in den Fokus einer freizeitorientierten Öffentlichkeit gelangt. Auf dieser öffentlichen Grundwahrnehmung aufbauend, ist in der Vergangenheit eine Vielzahl von überwiegend temporären Aktivitäten entfaltet worden. Diese verlagern sich in zunehmendem Maße von den Zwischennutzungsarealen auf die physisch fertig gestellten öffentlichen Orte. Die kulturellen Aktivitäten reichen von Theater in verschiedenen Formen, literarischen Veranstaltungen bis zu Tanz. So wird der erste eröffnete Platz in der HafenCity, die Magellan-Terrassen, neben einer Vielzahl von Einzelaktivitäten durch regelhafte kulturelle Aktivitäten genutzt, die von hafentypischem Tangotanz über Kinderprogramme, Straßentheater bis zu Livemusik und Lesungen reichen. Öffentlicher Alltagsort und Kulturort verschmelzen zunehmend.

Dass mit dieser gestiegenen öffentlichen Wahrnehmung auch ihre Wahrnehmung als eines potenziellen politischen Ortes einhergeht, kann bereits beobachtet werden. Neben einzelnen Demonstrationen, die die Magellan-Terrassen 2009 für Zwischenkundgebungen genutzt haben, fand auch die Abschlusskundgebung des SPD-Kanzlerkandidaten für die Bundestagswahl 2009 mit einigen

tausend Beteiligten auf den Terrassen statt. Damit wird deutlich, dass einzelne der öffentlichen Orte der HafenCity in wenigen Jahren bereits eine kulturelle und politische Bedeutung erlangen, die anzeigt, dass sie im räumlichen öffentlichen Kommunikationsgefüge Hamburgs eine zentrale Rolle für die Herstellung von Öffentlichkeit zu spielen beginnen. Diese Öffentlichkeit wird z. T. bewusst angestoßen, z. T. entwickelt sie sich auf Grundlage einer Wahrnehmung von verschiedenen Akteuren, die die öffentlich zugänglichen Räume der HafenCity bereits als stadttöffentliche Orte mit bedeutender Kommunikationswirkung interpretiert.

3.2 DIE SOZIALE VORSPANNUNG ÖFFENTLICHER ORTE

Die Inanspruchnahme öffentlicher Stadträume kann in ihrer sozialen Reichweite erhöht werden, so dass sie die soziale Präsenzbreite und damit Öffentlichkeit im Machtgefüge der physischen Orte stärkt. In der HafenCity erfolgt das u. a. dadurch, dass Aktivitäten eine räumliche Sichtbarkeit bekommen, die sie in der dominierenden Alltagspraxis aufgrund häufiger räumlicher Peripherisierung nicht besitzen.

So wurde in einem kleinen Quartiersplatz mit Geschäften und Wohnungen von Anfang an ein Basketballspielfeld unter Nutzung Lärm mindernder Maßnahmen integriert. Der Platz fungiert als Ort der sozialen Integration der kleinen Spieler aus der Nachbarschaft durch die positive soziale Kontrolle, allerdings auch im Sinne der Erweiterung von Öffentlichkeit. Jugendliche und junge Erwachsene aus verschiedenen Stadtteilen suchen bewusst diesen Spielort mit Blick auf das Wasser auf. Die Verführungsqualität des Ortes und die geschaffene Voraussetzung, weitere Aktivitäten sichtbar in der Stadt zu integrieren und sie z. B. nicht über eine Sportplatznutzung zu de-urbanisieren, schaffen die Voraussetzungen einer breiteren sozialen Öffentlichkeit.

Eine ähnliche Wirkung ergibt sich durch frühzeitig einsetzende Skaternutzung auf den Magellan-Terrassen – mit seinen Stufenanlagen und Rampen ein idealer Ort für diese Aktivität. Nun wurden die Skater nicht vertrieben, wie z. B. am zentralen Jungfernstieg in Hamburg, sondern ihr räumlicher Aktionsradius wurde durch technische Maßnahmen eingeschränkt und mit Vertretern von Skaterorganisationen eine zeitliche Begrenzung vereinbart. Damit ist auch am ersten großen öffentlichen Platz der HafenCity die Freiheit für Skater nicht grenzenlos, aber sie koexistieren als Nutzer neben den Erholungssuchenden, Gastronomienutzern, den beobachtenden und schlenkernden Flaneuren und den kulturellen Akteuren.

Neben der tatsächlichen Ausweitung der sozialen Aktivitäten im öffentlichen Stadtraum entsteht eine nicht zu unterschätzende symbolische Wirkung. Da die Magellan-Terrassen an einem der zentralen Fußgängerentrees der inneren Stadt zur HafenCity liegen, wird eine größere Offenheit für den Ort HafenCity insgesamt ausgedrückt. Die Machtbalance der Akteure verschiebt sich zu Gunsten einer größeren sozial akzeptierten Handlungsskala für die öffentlichen Räume und zu Gunsten schwächerer Akteure.

Gerade weil die daraus resultierenden Konflikte im Einzelfall nicht gering sind (Menzl 2010), lässt sich zeigen, dass die Aneignung der öffentlichen Orte bewusst gefördert und gesichert werden muss, um Öffentlichkeit in vielfältiger Form entstehen zu lassen. Nur dann lässt sich das ästhetisch generierte Potenzial öffentlicher Räume auch nutzen.

3.3 DIE VERÖFFENTLICHUNG PRIVATER FLÄCHEN

Die „Veröffentlichung“ der Nutzung auf privaten Grundstücken erschöpft sich nicht in Gerechten oder wie im Überseequartier durch die Auflösung von Shopping-Center-Strukturen zu Gunsten einer gemischt genutzten Bebauung und einer Gestaltungsintegration der öffentlichen und privaten Freiflächen, auch wenn die HafenCity damit im international vergleichenden Kontext bereits

einzigartig dasteht. Durch die dichte Integration von verschiedenen Nutzungen unterschiedlicher Sensibilität, insbesondere Gastronomie und Einzelhandelsnutzungen einerseits und Wohnnutzungen (360 Wohneinheiten, Hotels) andererseits, entsteht ein hoher Bedarf, Ordnungsbedürfnisse (Sicherheit und Sauberkeit), kommerzielle Bedürfnisse, Freiheitsbedürfnisse und private Rückzugbedürfnisse jeweils verträglich auszubalancieren. Dazu fehlt der öffentlichen Hand ein geeignetes Instrumentarium, um in dieser Intensität aufeinander stoßende Interessensphären rechtlich auszugleichen.⁹ Mit der Auflösung des klassischen Shopping Centers und dem Aufbau eines großen gemischt genutzten Areals ist folglich auch die Privatisierung eines größeren Stadtraums verbunden. Lässt sich dennoch, so die Fragestellung, auf intensiv gemanagten privaten Flächen Öffentlichkeit herstellen, die über den bloßen konsumptiven Gebrauch hinausgeht?

Die HafenCity weist auf eine zentrale Möglichkeit hin. Mit der Etablierung eines privaten, 24 Stunden am Tag öffentlichen Stadtraums wurde nicht nur die Zugänglichkeit gesichert, sondern privatrechtlich und über Dienstbarkeiten das private Hausrecht so eingeschränkt, dass nur zu Gunsten der „öffentlichen Sicherheit und Ordnung“ von privater Seite eingeschritten werden kann. Das gleicht den Grundsätzen für öffentliche Stadträume im Rechtssinne, z. B. für Straßenräume.

Gleichzeitig sind bestimmte Aktivitäten ausdrücklich erlaubt. Als „sozial abweichendes“ Verhalten in einer Einkaufsumgebung ist die Möglichkeit des Bettelns ausdrücklich gesichert. Als künstlerisch-kulturelle Aktivitäten sind Musikdarbietungen einzelner oder darstellende künstlerische Aktivitäten zugelassen. Ebenso sind öffentliche Informationsbedürfnisse und politische Aktivitäten gesichert. Journalisten können auf den privaten Flächen aktiv sein, Informationsstände von politischen Parteien und Interessensgruppen müssen geduldet werden und auf einer spezifischen Route auch öffentlich angemeldete Demonstrationen. Auf den privaten Flächen des Überseequartiers besteht ein Anspruch auf die Wahrnehmung dieser Aktivitäten innerhalb bestimmter zeitlicher Grenzen. Gesichert werden diese grundbuchrechtlich, ein Beschwerdeausschuss, besetzt mit einem Richter, einem städtischen Vertreter und einem Eigentümerversorger, wacht über die Einhaltung, muss Beschwerden nachgehen und seine Entscheidungen öffentlich bekannt geben.

Damit werden am zukünftig belebtesten Ort der HafenCity mit bis zu 40.000 Tagesbesuchern ein soziales und kulturelles Artikulationsspektrum und eine politische Auseinandersetzungsmöglichkeit geschaffen, die bei Inanspruchnahme tatsächlich Stadtöffentlichkeit im reflexiven Sinn darstellt. Das Ausbalancieren von privaten Ansprüchen und öffentlicher Freiheit gelingt durch eine Umkehrung der von Don Mitchell (2003) skizzierten „Blasengesetze“ (bubble laws) in den USA zum Schutz öffentlicher Orte oder Institutionen vor bestimmten Aktivitäten durch das Einhalten von rechtlich festgelegten Distanzen. Die Veröffentlichung der privaten Räume im Überseequartier erfolgt durch die räumliche Sicherung einer Vielzahl von Orten im privaten Raum für Aktivitäten des öffentlichen Stadtraums, auf die ein Anspruch hergestellt wurde. Damit wird gleichzeitig eine konsumptive Öffentlichkeit als auch eine reflexive politische Öffentlichkeit am selben Ort möglich, wobei die reflexive Öffentlichkeit auf der Präsenz einer konsumptiven Öffentlichkeit aufbaut.

Anhand der drei Ebenen kulturelle Besetzung, soziale Vorspannung und „Veröffentlichung“ privater Stadträume wurde skizziert, wie die Möglichkeit entsteht, von einer Jane-Jacobs-Öffentlichkeit der Nutzung öffentlicher Räume zu einer Entwicklung von öffentlicher Stadtgesellschaft durch die soziale Aneignung öffentlicher Orte sowohl im öffentlichen wie im privaten Eigentum beizutragen. Die aufgezeigten Wege können für die Stadtgesellschaft Hamburgs nur Spuren sein. Für die HafenCity stellen diese Prozesse wichtige Elemente insgesamt dar, die urbane Qualität der HafenCity mit Begegnungskapazität aufzuladen. Andere wichtige – hier nicht darzustellende – Felder sind wohn- und institutionsbezogene Erweiterungen der Begegnungskapazität.

SCHLUSSFOLGERUNG

Der Beitrag hat den Weg der Entwicklung von Möglichkeitsräumen für die Entwicklung von städtischer Öffentlichkeit für die HafenCity aufgezeigt. Analytisch unterschieden wurde zwischen physischen Räumen einerseits und angeeigneten physischen Räumen andererseits. Die physischen Räume können quantitativ und qualitativ als Möglichkeitsräume ausgelegt werden, so dass sie eine hohe Eignung für eine Alltagspraxis öffentlicher Inanspruchnahme aufweisen. Allerdings, so das Argument, wird dadurch das Potenzial für das Entstehen und die Sicherung städtischer Öffentlichkeit nicht a priori ausgebildet. Es bedarf dazu der Entwicklung der Begegnungskapazität öffentlicher Orte. Drei Prozesse, die kulturelle und politische Besetzung, die Erweiterung der sozialen Vorspannung und die „Veröffentlichung“ privater Orte, wurden beschrieben.

Auch wenn Siebels (2007, S. 87) Argument, dass Öffentlichkeit sich räumlich allenfalls in Bezug auf die ganze Stadt definieren lässt und „nicht konkretistisch in räumliche Systeme übersetzt werden [kann]“, sicherlich einen zentralen Vorbehalt repräsentiert, so darf nicht vergessen werden, dass die HafenCity Kerninnenstadt für Hamburg darstellt und daher eine Bündelungsfunktion für die Stadtgesellschaft besitzt. Gleichzeitig ist die soziale Konstitution von Öffentlichkeit an einem Ort mit ausschließlich neu sich etablierenden Akteuren immer auch Kommunikations-, Lern- und Veränderungsprozess und eröffnet einen neuen sozialen Möglichkeitsraum. Dass sich heute Städte in viel größerem Maße als Orte interner Differenzen positiv manifestieren, sollte es auch ermöglichen, dies für eine neu entstehende innere Stadt anzustreben, auch wenn man sich dem Vorwurf des „heroischen Urbanismus“ (Siebel 2007) aussetzen mag.

ANMERKUNGEN

1. Die Entlassung der ersten Teilfläche aus dem Hafentwicklungsgesetz erfolgte 2001, die der westlichen HafenCity und zentralen HafenCity 2004. Die Entlassung der restlichen zentralen HafenCity erfolgte 2009. Die Entlassung der östlichen Flächen ist Anfang 2010 noch nicht erfolgt.
2. Generell siehe zur Vorstellung eines emanzipatorischen Charakters von (europäischer) Stadt Lees (2004) und Siebel (2004). Für die Anwendung auf eine moderne Kerninnenstadt am Beispiel HafenCity siehe dazu ausführlicher Bruns-Berentelg (2010).
3. Diese Bemerkung unterstellt im Kontext von hoher Begegnungsintensität einer urbanen Kerninnenstadt auch das Modell einer ökonomisch effizienten räumlichen Stadtorganisation, das aber nicht auf der Annahme nur wenig regulierter Märkte beruht.
4. Weitere Hinweise zur Prozessorganisation der HafenCity finden sich im Internet unter www.hafencity.com sowie in einer demnächst erscheinenden OECD-Studie (OECD: „Organising for economic development: The role of Development Agencies“, Paris 2010).
5. Die nachfolgende Skizze beschränkt sich nur auf die für das Argument wesentlichen Aspekte. Kurze Gesamtüberblicke über die Gestaltung der Freiräume geben Galmar (2009), Petrow (2008) und Schröder (2008).
6. Zur Begrifflichkeit siehe Mitchell 2005.
7. Zur Verwendung des Begriffes Verführung (seduction) für eine inkludierende Wirkung öffentlicher Stadträume siehe Allen 2005.
8. Siehe dazu aus der umfassenden Literatur den Überblick von Münker (2009).
9. Üblicherweise geschieht das durch die Einschränkung von Nutzungen und Nutzungszeiten, aber vor allem durch die Ausprägung einer räumlicher Distanz zwischen Nutzungsarten. Eben das ist in der HafenCity nicht gewollt.

LITERATURVERWEISE

ALLEN, J.

Ambient Power: Berlin's Potsdamer Platz and the Seductive Logic of Public Spaces
in: Urban Studies Vol. 43 2005, S. 441–455

BOURDIEU, P.

Physischer, sozialer und angeeigneter physischer Raum
in: Wentz, M. (Hrsg.)
Stadträume
Frankfurt/New York 1991, S. 25–34

BRUNS-BERENTELG, J.

Soziale Mischung und Begegnungskapazität – Ein pragmatisch-normatives
Modell für eine neue Kerninnenstadt: Das Beispiel HafenCity Hamburg
Hamburg, 2010 (Diskussionspapier zu HafenCity Hamburg Nr. 3)

GALMAR, A.

Der Geist Kataloniens in Hamburg
in: Garten und Landschaft 10/2009, S. 33–36

GEHL, J.; GEMZOE, L.

Public Spaces Public Life
Copenhagen 2004

HAJER, M.; REIJNDORP, A.

In Search of New Public Domain Analysis and Strategy
Rotterdam 2001

JACOBS, J.

The Death and Life of Great American Cities
New York 1993 (Original 1961)

LEES, L. (HRSG.)

The Emancipatory City? Paradoxes and Possibilities
London 2004

MENZL, M.

Das Verhältnis von Öffentlichkeit und Privatheit in der HafenCity: ein komplexer Balanceakt
Wien/NewYork 2010 (in diesem Band)

MITCHELL, D.

The Right to the City Social Justice and the Fight for Public Space
New York 2003

MITCHELL, K.

Hybridity
in: Atkinson, D. et al (Hrsg.)
Cultural Geography A Critical Dictionary of Key Concepts
London 2005, S. 188–193

MÜNKER, S.

Emergenz digitaler Öffentlichkeiten
Die sozialen Medien im Web 2.0
Frankfurt 2009

PETROW, C.

Creating Atmosphere HafenCity Hamburg
in: Topos
65/2008, S. 76–83

SCHRÖDER, T.

Die Barcelona-Fraktion
in: db deutsche bauzeitung
7/2008, S. 47–52

SIEBEL, W.

Vom Wandel des öffentlichen Raumes
in: Wehrheim, J. (Hrsg.)
Shopping Malls
Interdisziplinäre Betrachtungen eines neuen Raumtypus
Wiesbaden 2007

SIEBEL, W. (HRSG.)

Die europäische Stadt
Frankfurt 2004

SOLNIT, R.

Wanderlust A History of Walking
New York 2000

DEMNÄCHST IN DER REIHE “DISKUSSIONSPAPIERE ZUR HAFENCITY“:

Diskussionspapier zur HafenCity, Nr.2, Dr. Marcus Menzl

„Reurbanisierung? Zuzugsmotive und lokale Bindungen der Innenstadtbewohner –
das Beispiel der HafenCity Hamburg“ und

„Das Verhältnis von Öffentlichkeit und Privatheit in der HafenCity: ein komplexer Balanceakt“.

HAFENCITY DATEN UND FAKTEN





Luftbild HafenCity 2009 (Fotofrizz)

- **GESAMTGRÖSSE:** 157 Hektar
- **LANDFLÄCHEN:** 123 Hektar
- mehr als 2,0 Millionen m² BGF
- 5.500 Wohnungen für ca. 12.000 Menschen
- Dienstleistungsflächen für über 40.000 Arbeitsplätze
- Erweiterung der Hamburger Innenstadt um 40 %
- derzeit 67 Projekte entweder in Planung, im Bau oder bereits realisiert
- **ENTFERNUNG ZUM RATHAUS:** 800 Meter
- **VERKEHRSANSBINDUNG:** leistungsfähiges Straßennetz mit Anschluss an City und Autobahn, im Bau: neue U-Bahn-Linie U4 mit zwei Haltestellen (Betriebsstart: Herbst 2012)
- zehn Kilometer Kaipromenaden
- **ÖFFENTLICHE RÄUME:**
 - Magellan-Terrassen (fertig gestellt Juni 2005): 4.700 m²
 - Marco-Polo-Terrassen (fertig gestellt September 2007): 6.400 m²
 - Vasco-da-Gama-Platz (fertig gestellt September 2007): 2.700 m²
 - Lohsepark (in Planung): 4 ha
- **KULTUREINRICHTUNGEN:**
 - Elbphilharmonie (Konzerthalle, Hotel, Wohnungen, Fertigstellung 2012)
 - Internationales Maritimes Museum Hamburg (eröffnet seit Sommer 2008)
 - Science Center mit Wissenschaftstheater in Planung
- **BILDUNGSEINRICHTUNGEN:**
 - Grundschule mit Kindertagesstätte (in Betrieb seit Sommer 2009)
 - HCU HafenCity Universität (Fertigstellung 2012)
 - Kühne Logistics University (in Planung)
 - Weiterführende Schule (in Planung)
- **BESONDERE PROJEKTE (AUSWAHL):**
 - Hamburg-Amerika Zentrum (eröffnet 2009)
 - Designforum designport hamburg (Fertigstellung 2012)
 - Ökumenisches Forum (Fertigstellung 2012)
 - Dokumentationszentrum Hannoverscher Bahnhof zu NS-Deportationen (in Planung)



Mix

Produktgruppe aus vorbildlich
bewirtschafteten Wäldern,
kontrollierten Herkünften und
Recyclingholz oder -fasern

Zert.-Nr. SGS-COC-003573
www.fsc.org
© 1996 Forest Stewardship Council

Diese Publikation wurde auf umweltfreundlichem
FSC-zertifiziertem Papier gedruckt

HAFENCITY
HAMBURG

