



Foto: HafenCity Hamburg | IBA Hamburg / Bente Stachowske

Prof. Dr. Johann Jessen

Städtebau-Institut Universität Stuttgart

Statement zum Panel IV Growing City – From Sprawl to Intensity

Für das Panel haben die Veranstalter mir vier Fragenkomplexe an die Hand gegeben, mit der Bitte, sie differenziert für die beiden Projektstandorte HafenCity Hamburg und IBA Hamburg beantworten. Obwohl die Fragenkomplexe sehr weit ausgreifen, habe ich mich in meinem Statement bemüht mich daran zu orientieren

(1) Fragen nach den stadtstrukturellen Merkmalen und Wirkungen von HafenCity und IBA Hamburg

Welche objektiven Entwicklungstendenzen in der Raumstruktur bilden sich im Kontext IBA – Hamburg (Integration Wilhelmsburg) und HafenCity ab? Wie fügen sie sich in das gesamtstädtische Muster?

HafenCity Hamburg: Die HafenCity Hamburg steht exemplarisch für den Prozess der Reurbanisierung, also für die Wiederinwertsetzung zentraler Lagen in Großstädten. Die Reurbanisierung ist einer der prägenden Merkmale der Stadtentwicklung in europäischen und nordamerikanischen Metropolregionen des letzten Jahrzehnts. Als ein wichtiger Motor dieses Prozesses gelten großmaßstäbliche Stadtumbauvorhaben auf innerstädtischen Brachen; die HafenCity Hamburg als großformatiges, komplexes und ambitioniertes Projekt ist dafür ein europäisches Paradebeispiel, das nach Fertigstellung die Zahl der Bewohner in der City um ein Drittel erhöht. Geschickt werden die Marktkräfte, die die Reurbanisierung tragen, genutzt, um städtebauliche Qualität und funktionale Vielfalt zu erreichen.

HafenCity Hamburg: Die HafenCity Hamburg steht exemplarisch für den Prozess der Reurbanisierung, also für die Wiederinwertsetzung zentraler Lagen in Großstädten. Die Reurbanisierung ist einer der prägenden Merkmale der Stadtentwicklung in europäischen und nordamerikanischen Metropolregionen des letzten Jahrzehnts. Als ein wichtiger Motor dieses Prozesses gelten großmaßstäbliche Stadtumbauvorhaben auf innerstädtischen Brachen; die HafenCity Hamburg als großformatiges, komplexes und ambitioniertes Projekt ist dafür ein europäisches Paradebeispiel, das nach Fertigstellung die Zahl der Bewohner in der City um ein Drittel erhöht. Geschickt werden die Marktkräfte, die die Reurbanisierung tragen, genutzt, um städtebauliche Qualität und funktionale Vielfalt zu erreichen.

(2) Fragen nach den sozialen Implikationen HafenCity und IBA Hamburg

Wie lässt sich vermeiden, dass ärmere Bevölkerungsschichten unter der im Inneren wachsenden Stadt zu leiden haben? Wie schafft man neuen innerstädtischen Wohnraum für „alle“? Mit welchen Strategien kann in der wachsenden Stadt bezahlbarer Wohnraum geschaffen und gesichert werden? Welche Strategien braucht es um der weiteren Segregation der Bevölkerung entgegen zu wirken?

Diese Fragen standen nicht am Anfang der Planungen für die HafenCity und auch nicht der IBA Hamburg, sondern stellen sich in dieser dringlichen Form erst wieder seit ca. zwei Jahren, genauso wie auch in anderen wachsenden deutschen Metropolregionen wie Berlin, München, Frankfurt oder Stuttgart. Die Stichworte sind die gleichen: neue Wohnungsnot, fehlender Wohnraum, überproportional steigende Mieten, Verdrängung alteingesessener Bevölkerung, Verringerung des sozialgebundenen Wohnraums.

Damit ist ein regelmäßig wiederkehrendes Problem aufgetaucht, das meiner Meinung nach zunächst mit der HafenCity Hamburg und der IBA Hamburg nichts zu tun hat. Mit diesen Problemen sind auch die Städte konfrontiert, die beides nicht haben. Aber als große langfristig angelegte urbane Projekte müssen sie selbstverständlich auf neue Engpässe der regionalen Wohnungsmärkte reagieren und ihre Ziele und Programme

anpassen, soweit dies überhaupt möglich ist. Ob und inwieweit dies gelungen ist bzw. gelingen kann oder ob diese Anforderungen beide Projekte nicht überfordern müssen, vermag ich nicht zu beurteilen. Meines Erachtens geht es hier um regionale und kommunale Gesamtstrategien (wie etwa die Münchner SOBON oder Stuttgarter SIM), in die sich solche Projekte einfügen lassen müssen bzw. zu denen sie nicht in Widerspruch stehen dürfen.

(3) Fragen der Identitätsentwicklung in den Gebieten von HafenCity und IBA Hamburg

Lässt sich eine differenzierte Bewertung der Identitätsentwicklung beider Quartiere (HafenCity und IBA Hamburg) vornehmen?

Wenn von Identität im Zusammenhang mit Orten und Räumen gesprochen wird, sind zwei Aspekte auseinander zu halten, die in Stadtplanerkreisen gern vermengt werden:

(1) die Identität von Orten, Identität als Eigenschaft im Sinne von Eigenart und Unverwechselbarkeit, die eine Stadt oder ein Stadtteil mehr oder weniger von anderen unterscheidet – nicht nur für die Bewohner, sondern auch in der Außenwahrnehmung. Es ist dies unter Architekten und Stadtplanern die dominante Form der Verwendung des Identitätsbegriffs. Stadtplanung hat danach unter anderem die Aufgabe, die Identität von Städten oder Stadtteilen zu bewahren, zu stärken und dort, wo sie fehlt, zu erzeugen.

(2) die Identifizierung von Individuen oder Gruppen mit Orten, also sozialpsychologische Seite des Begriffs Identität im Sinne der Bedeutung, die bestimmte Orte für Individuen oder Gruppen haben können: deren Bindung zu einem Haus, einem Quartier, einer Stadt, einer Landschaft. Hier spielt es zunächst keine Rolle, ob es sich um ein Dorf oder Großstadtquartier, um Harvestehude oder Wilhelmsburg handelt; wichtiger sind Aspekte der Wohndauer, der prägenden biographischen Erlebnisse und ihrer individuellen Wertung: Wo komme ich her, wo gehöre ich hin, wo bin ich zuhause, wo fühle ich mich zuhause?

Beide Facetten der Identität sind wichtig für Stadtpolitik und Stadtplanung. Häufig werden sie umstandslos zusammengeführt, in der Stadtplaner und Architekten schmeichelnden, aber meines Erachtens unbewiesenen Annahme, dass Städte oder Stadtteile mit hoher Identität (im Sinne von Eigenart und Einprägsamkeit) auch diejenigen sind, die eine besonders positive Wirkung auf die Identitätsbildung von Individuen und Gruppen haben. Um nicht auch den Fehler der Vermengung beider Aspekte raumbezogener Identität zu begehen, gebe ich für beide Projekte jeweils zwei Antworten auf zwei deutlich unterscheidbare Fragen:

HafenCity: (1) Entsteht mit der HafenCity ein unverwechselbares Quartier oder könnte das Quartier so überall an vergleichbaren Stellen europäischer Metropolen entstehen? Was trägt die HafenCity zur baulich-räumlichen Identität Hamburgs bei? Die Antworten darauf dürften sehr weit auseinandergehen, je nachdem, wer gefragt wird. Vermutlich teile ich mit den meisten Stadtplanern und Architekten die Auffassung, dass es mit HafenCity Hamburg sehr gut gelungen ist, ein unverwechselbares und typisches Hamburger Quartier zu schaffen, in dem die besondere Lage am Wasser, die Nähe zum Zentrum und

die Nachbarschaft der Speicherstadt geschickt genutzt und akzentuiert wurden und großer Wert auf eine sehr hohe Gestaltqualität bei den wichtigen Bauten und den öffentlichen Räumen gelegt wurde. (2) Welche Rolle kann die HafenCity jemals für die Identitätsbildung von Personen und Gruppen haben? Die Frage nach dieser Facette der Identität kommt Jahre zu früh. Es fehlt noch die historische und biographische Tiefe. Hier sind vermutlich noch die Erinnerungen derer dominant, die früher dort im Hafen gearbeitet haben und für die der Hafen einen Teil ihrer beruflichen Identität ausmacht. Inzwischen dürften es aber auch nicht wenige Hamburger geben, in deren Erinnerung die HafenCity als besonderer Arbeitsplatz oder als Ort, an dem man „Queen Mary“ von Nahem bestaunen kann, fest verankert ist. Vermutlich wird es aber noch etwas dauern, bis man in Hamburg den ersten trifft, der stolz oder verschämt auf die Frage nach seiner Herkunft antwortet: ich bin HafenCityaner, sowie man Barmbeker, St. Paulianer oder Eppendorfer sein kann.

IBA Hamburg: (1) Was macht die baulich-räumliche Identität der Insel Wilhelmsburg aus? In welcher Weise wird sie durch die IBA Hamburg verändert? Die Insel Wilhelmsburg hat bekanntlich nicht eine baulich-räumliche Identität, sondern mehrere unverwechselbare Teile: Reiherstieg-Viertel, Veddel, Kirchdorf-Süd etc, die zwar in der Außenwahrnehmung als unterschiedlich wahrgenommen und bewertet werden, aber bisher in der Summe und jede für sich eher negativ konnotiert bzw. mit meist abwertenden Klischees versehen sind. Dies zu ändern, ist ja die IBA Hamburg angetreten. Gleichwohl würde man die IBA überfordern, wenn man von ihren Projekten erwarten würde, sie könnten die baulich-räumliche Identitäten eines so riesigen Ausstellungsterrains wahrnehmbar und dauerhaft verändern, sie können nur Akzente setzen. Möglicherweise sind es gerade die Veränderungen, die mit der IBA einhergehen, aber nicht eigentlich Ausstellungsobjekte sind, die hier am meisten bewirken werden: der Abriss des Zauns zwischen Hafen und Stadtteil oder die geplante Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße, die für die Öffnung der Insel zur Stadt und zum Hafen, aber auch für die stadträumliche Integration der Insel als Ganze zentrale Schritte sind. (2) Was bedeutet die IBA als siebenjähriges öffentliches Engagement samt der Fülle der Aktivitäten, Programme und Events für die Menschen, die auf der Insel wohnen? Nehmen sie die IBA als eine für sie selbst wichtige Veränderung ihres Umfeldes wahr? Die IBA Hamburg hat das Scheinwerferlicht der fachlichen und stadtpolitischen Aufmerksamkeit auf einen Teil der Stadt gelenkt, den die Hamburger, wenn sie dort nicht wohnen, in der Regel nur vom Durchfahren kennen. Ob diese große finanzielle, personelle und kulturelle Investition, die die IBA darstellt, langfristig etwas an der Selbstwahrnehmung der Wilhelmsburger ändern wird und in welcher Richtung dies geschieht, lässt sich noch nicht beantworten: Wird es als eine letztlich folgenlose temporäre Intervention oder als ein Wendepunkt gesehen, der auch etwas an der Bedeutung ändert, die der Ort für die dort Lebenden hat, und nicht nur für interessierten Externen? Man wird bis zur Untersuchung in einigen Jahren warten müssen, die die Wilhelmsburger befragt: Was blieb von der IBA?

(4) Fragen zum Beitrag von HafenCity und IBA-Hamburg zur Erneuerung der Fachdisziplin

Welche Innovationsimpulse werden von der HafenCity und der IBA Hamburg für den Städtebau und Stadtplanung ausgehen? Bringen HafenCity und IBA-Hamburg Neues/-artiges in die Stadtplanung und was ist es?

HafenCity Hamburg: Es kann kein Zweifel bestehen, dass die HafenCity Hamburg schon jetzt europaweit als ein Beispiel für best practice bei großen innerstädtischen Stadtumbauvorhaben gilt. Die ehrgeizigen städtebaulichen Ziele, die sehr komplexe Projektsteuerung, das Zusammenspiel der beteiligten Akteure, die enge Verschränkung von Planung und Umsetzung und schließlich die bereits sichtbaren Ergebnisse gelten vielen als vorbildlich. Das Projekt ist jedoch an Voraussetzungen gebunden, die nicht immer gegeben sind: an einen wirtschaftlich starken Standort, die der öffentliche Hand eine starke Verhandlungsposition ermöglicht, an den kommunalen Besitz der Flächen, der es erlaubt, die städtebaulichen Projektziele über die Vertragsverhandlungen bei den Grundstücksverkäufen zu verfolgen und nicht zuletzt an eine qualifizierte, entschlossene und ambitionierte Projektsteuerung und -gestaltung, die sich auf einen ausreichend starken politischen Rückhalt in der Gemeinde stützen kann. Da diese Voraussetzungen nicht verallgemeinerbar sind, kann das Projekt auch nur begrenzt Modellwirkung entfalten.

IBA Hamburg: Von einer Internationalen Bauausstellungen erwartet man, dass von ihr Innovationen ausgehen; das ist eine der zentralen Gründe, weshalb es IBAs überhaupt gibt. Sie sollen und wollen neue Planungsaufgaben aufgreifen, neue Lösungen zu finden, erproben und modellhaft verbessern und sie dem Urteil der eingeladenen internationalen Fachwelt aussetzen. Welche der vielen IBA-Hamburg-Projekte, welche der verfolgten Konzepte, Methoden und gestalterischen Ideen Schule machen werden und international über den Zeitraum der Ausstellung ausstrahlen, wird sich – wie auch bei der IBA Emscher Park in den 1990er Jahren – erst in einigen Jahren zeigen. Wetten werden noch angenommen.

Prof. Dr. Johann Jessen at the international conference »Building the City Anew« on June 21 in Hamburg.