

Zwischenstand: HafenCity

13 Teilquartiere für 5500 Wohnungen und 40.000 Arbeitsplätze. Dazu 10 Kilometer Kaipromenaden, eine Elbphilharmonie, ein Science Center, ein Maritimes Museum und eine neue U-Bahn-Linie – Hamburg macht den Hafen zur City und probiert in Wilhelmsburg ein Gegenmodell.

von Kaye Geipel

Ein beispielloses Experiment: Die Hamburger Innenstadt wächst. Ihre historische Form eines von zwei Seiten von Wasser gefassten Stadtkerns dehnt sich Richtung Süden, durchdringt dort die Riegel der Speicherstadt und okkupiert die schmalen, west- und ostwärts gestreckten Finger des Hafens an der Norderelbe. Man kann, um ein passendes Bild für die Öffnung und Neuverknüpfung dieses Kerns zu finden, auf die Nordseite blicken. Dort spannt sich zwischen Außen- und Binnenalster die Lombardsbrücke, seit 1953 durch eine zweite Brücke (die heutige Kennedybrücke) von Bernhard Hermkes ergänzt, ein Ort, den der Berliner Architekt Sergius Ruegenberg einst als das Synonym für die „Erlebnisgestalt“ der Stadt Hamburg gerühmt hat. Natürlich ist die HafenCity viel mehr als eine Brücke. Doch die Form dieser neuen Stadt, die mit der Beschlussfassung des Masterplans im Frühjahr 2000 abgesegnet wurde, ist mit diesem Bild gut zu fassen: Es ist ein Plan, der die diffusen, für eine städtische Bebauung kaum geeigneten Hafenanlagen in ein Konzept integriert, das die schmalen Stücke nicht mit Brücken im wörtlichen, sondern im stadtplanerischen Sinn überwindet: mit einer flexiblen Auslegung der Typologien, die sich miteinander verketten und an deren Anspruch von Verbindung er sich künftig wird messen lassen.

Beim dargestellten Text handelt es sich um eine Kurzfassung

SAMMLUNG
Bauwelt

PUBLIKATIONSDATUM
03. Januar 2008



DATENBLATT

Funktion: Gemischte Nutzung