Impulse und Ideen für die City: 6 Thesen

1. Stadtentwicklung ist eine Kulturaufgabe

2. Die City reicht von Alster bis Elbe

3. Die Probleme der City sind nicht neu
Corona beendet die „Kopf in den Sand Strategie“

4. Nobody is to small to make a Difference
(GretaThunberg) Klimaschutz und Lebensqualität

5. Ein Handlungskonzept muß viele Handelnde einbinden und benötigt Federführung

6. Lebensqualität der City-Quartiere ist möglich
Beispiele

Blick aus der HafenCity zum Rathaus Foto Neitmann

These 1: Stadtentwicklung ist eine Kulturaufgabe

Wikipedia:
„Kultur (von lat. cultura „Bearbeitung, Pflege, Ackerbau“) bezeichnet im weitesten Sinne alles, **was der Mensch selbst gestaltend hervorbringt, im Unterschied zu der von ihm nicht geschaffenen und nicht veränderten Natur. ...**

Das Bauhaus erklärte **Architektur zur Königsdisziplin der Künste**, andere erklärten später die Stadtplanung zur Königsdiziplin der Architektur.
Was bedeutet es für die Hamburger City?
Es lohnt sich, nachzulesen bei einem Philosophen:

Johan Huizinga: **„HOMO LUDENS- Vom Ursprung der Kultur im Spiel“** (2009, Erstausg. 1939)
Er befasst sich darin u.a. mit den vielen verschiedenen Begriffen in anderen Sprachen für das deutsche Wort „Spiel“, auch mit unterschiedlichen Wertschätzungen dazu. Wikipedia: „Letztlich wird Spielen darin mit Handlungsfreiheit gleichgesetzt und mit dem Potential,
verfestigte Strukturen zu durchbrechen und Innovation hervorzubringen.“

These 1:

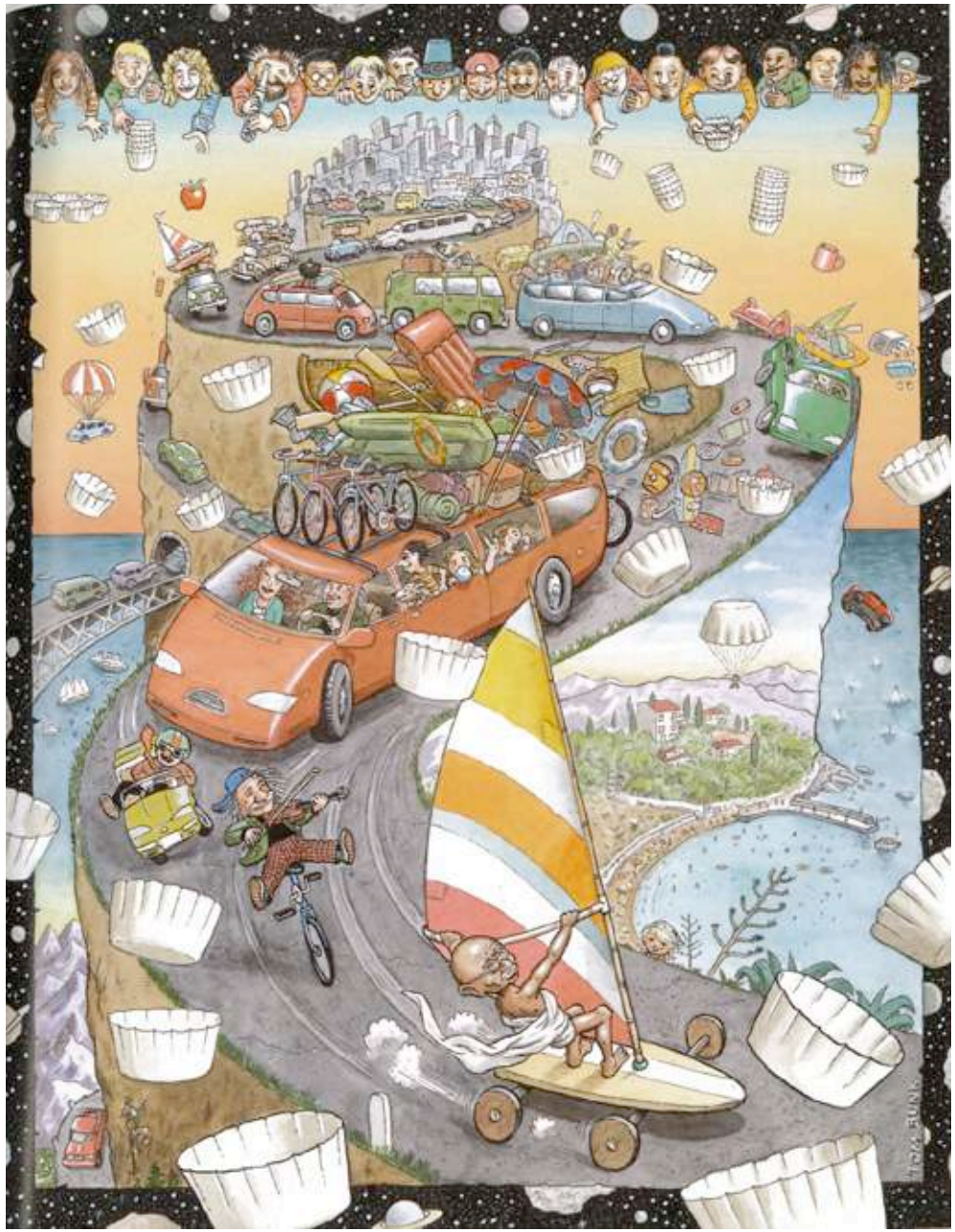
Stadtentwicklung ist eine Kulturaufgabe

Stadtentwicklung ist verantwortlich für Verkehr.

City zum Weglaufen?

Tom Bunk, *1944 Split

Aus: Quantoons, New York 2005

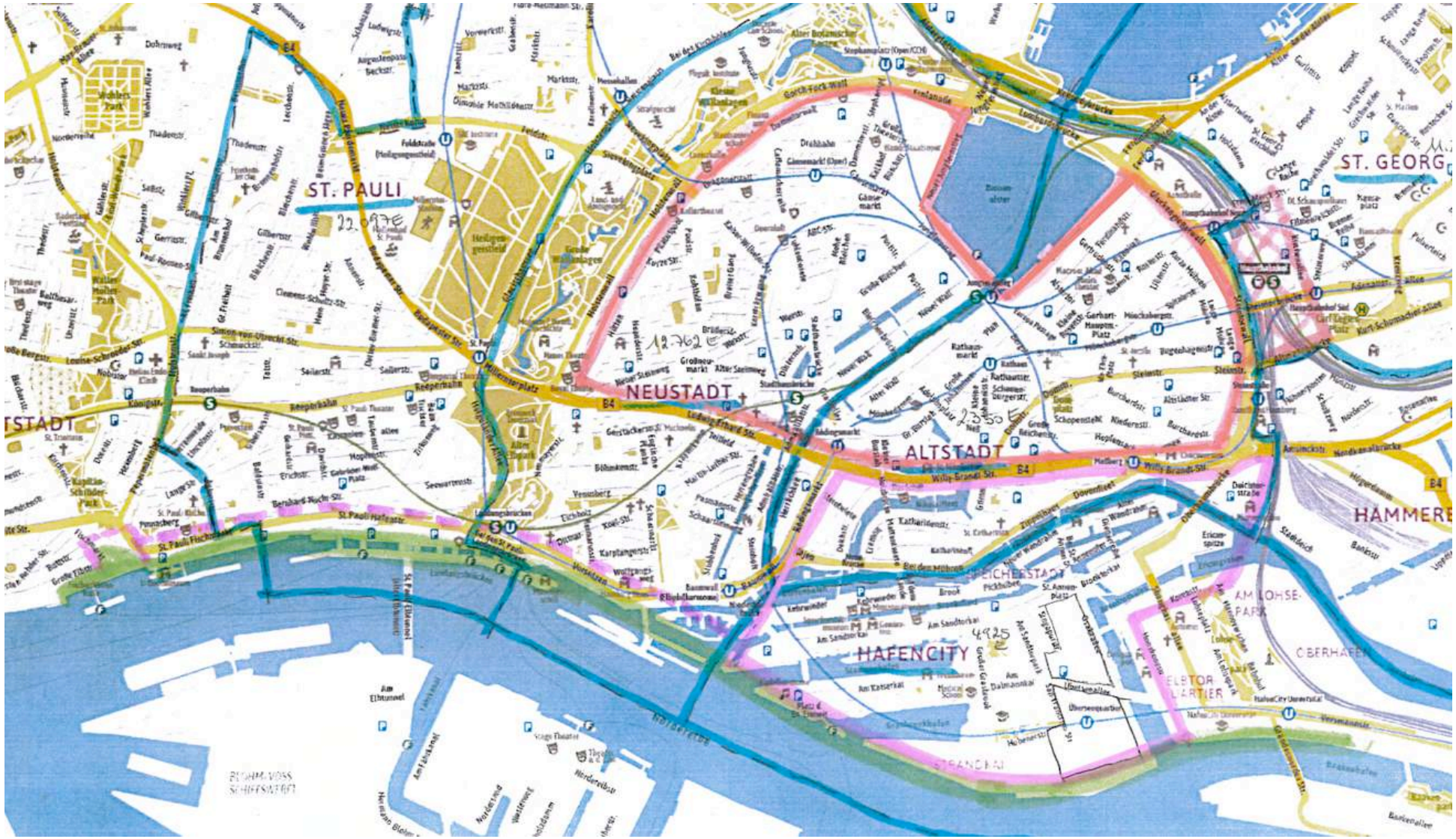


These 2: Die City reicht von Alster bis Elbe - oder nur bis Zollkanal ?

aus: HW 10-11/2020

These 2: Die City reicht von Alster bis Elbe

inspiriert durch: Tourismusverband Hamburg e.V., Hamburg Marketing GmbH, Netzwerk HafenCity e.V., BSW/ Zentrenkonzept 2019



These 3: Die Probleme der City sind nicht neu Corona beendet die „Kopf in den Sand Strategie“

Es ist doch absurd, neue, riesige Einkaufszentren zu genehmigen, obwohl man weiß, dass die Zeit der Shopping-Center vorbei ist

Zum Beispiel: Ein Volkswirt

Die Zeit des stationären Einzelhandels in seiner bisherigen Form läuft ab, der Onlinehandel ist nicht aufzuhalten. Wir brauchen in der City keine neuen Läden und keine neuen Büros, sondern neue Formen der sozialen Interaktion, Sportangebote, Kultureinrichtungen, Gastronomiekonzepte und bezahlbaren Wohnraum, der für Lebensqualität steht.

Henning Völpel, Direktor des Hamburgischen WeltWirtschaftsinstituts, der „wichtigste Volkswirt der Stadt“ im Hamburger Abendblatt 10.9.20

These 3: Die Probleme der City sind nicht neu Corona beendet die „Kopf in den Sand Strategie“

Z.B. ein Architekturhistoriker:

Gert Kähler ist Architekturhistoriker, Architekturkritiker und Publizist.
FOTO: KÄHLER

Das hochgerühmte Passagenviertel aus den 1980er-Jahren rund um den Gänsemarkt? Ein permanenter Sanierungsfall! Die Umbauten der „Stadthöfe“ und des neuen Ensembles am Alten Wall? Schwer zu vermieten. Die inhabergeführten kleinen Läden? Kaum noch vorhanden! Nur die üblichen Verdächtigen der Ladenketten gibt es noch. Das Ganze ist eine einzige Katastrophe, die durch Corona dramatisch verstärkt wird.

Alles an einem Ort einkaufen? Dieser „Ort“ heißt heute Amazon, und wenn die Pakete von Drohnen zugestellt werden, erst recht. Die Kunden – zehn Prozent Zuwachs jedes Jahr – bekommen wir nicht durch eine schönere Straßengestaltung auf der Mönckebergstraße wieder zurück.

Übrigens auch nicht durch das, was die Macher des südlichen Überseequartiers versprechen, die „Hamburgs neuen Lieblingsplatz“ zu bauen glauben, einen „pulsierenden Treffpunkt für Einheimische und Touristen“. Da ist von 16,2 Millionen Besuchern pro Jahr die Rede, das wären im Schnitt 44.000 pro Tag. Jeden Tag! Entweder spinnt die Homepage des Überseequartiers. Oder deren Macher haben recht. Dann muss man die Mö und am besten die Innenstadt schließen.

Gert Kähler, Hamburger Abendblatt 11./12.Juli 20

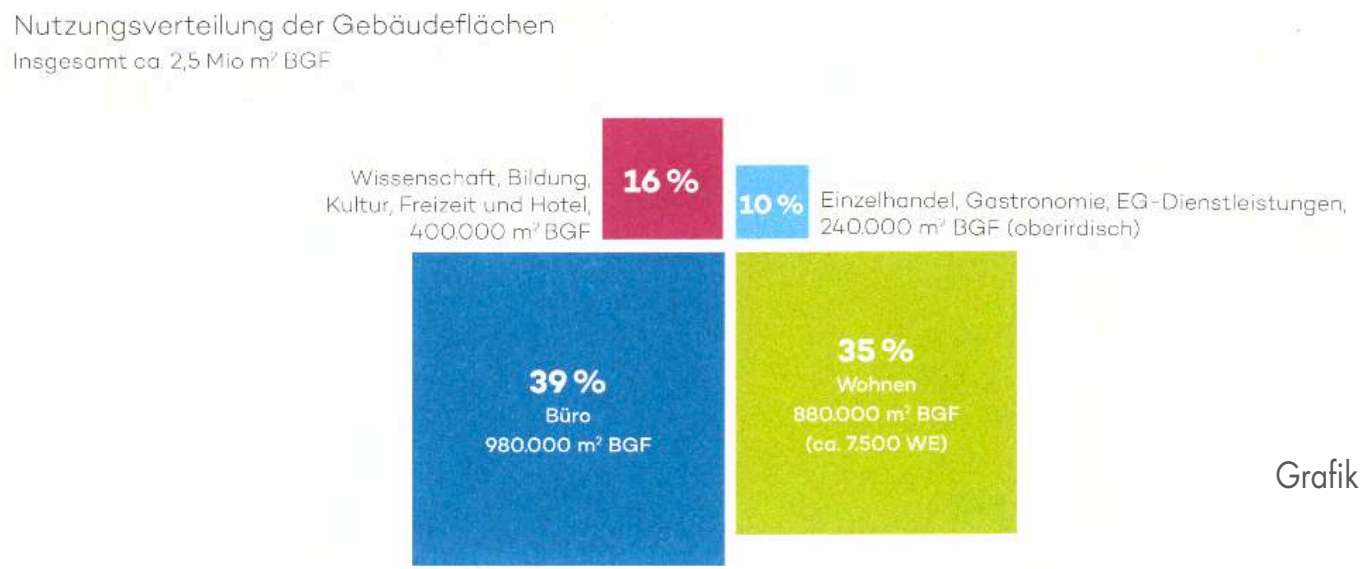
These 3: Die Probleme der City sind nicht neu

Corona beendet die „Kopf in den Sand Strategie“

Geschoßflächen für Einzelhandel, Gastronomie und publikumsbez. EG-Nutzungen

City Altstadt/ Neustadt: ca. 380.000 qm Geschoßfläche 100%

HafenCity, ohne ÜQ Süd: ca. 140.000 qm Geschoßfläche
HafenCity, nur ÜQ Süd: ca. 100.000 qm Geschoßfläche
HafenCity gesamt: ca. 240.000 qm Geschoßfläche + 63%

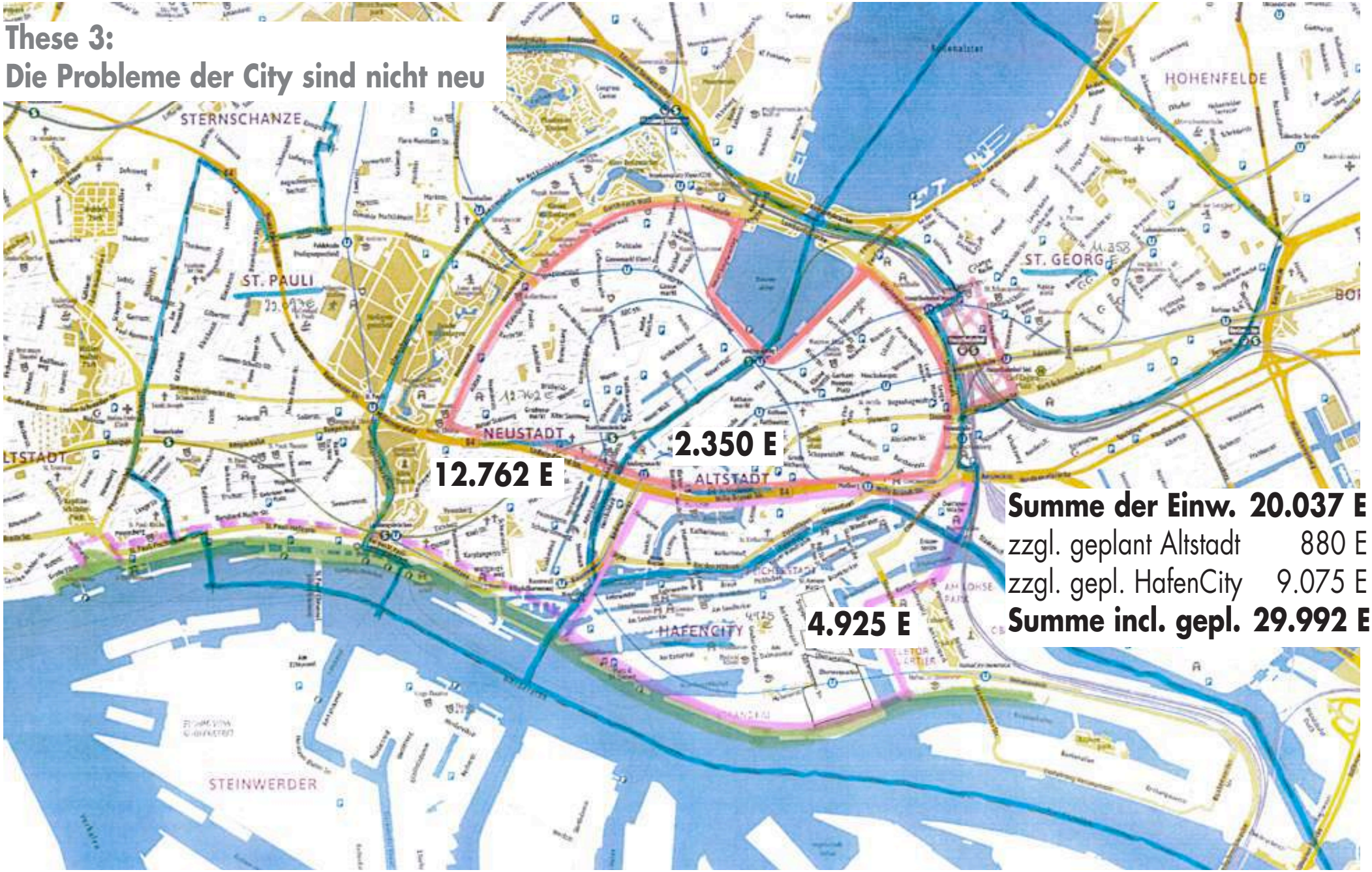


Grafik der HCH

These 3: Die Probleme der City sind nicht neu Corona beendet die „Kopf in den Sand Strategie“

Aktienwert des ÜQ-Süd-Investors URW über 5 Jahre

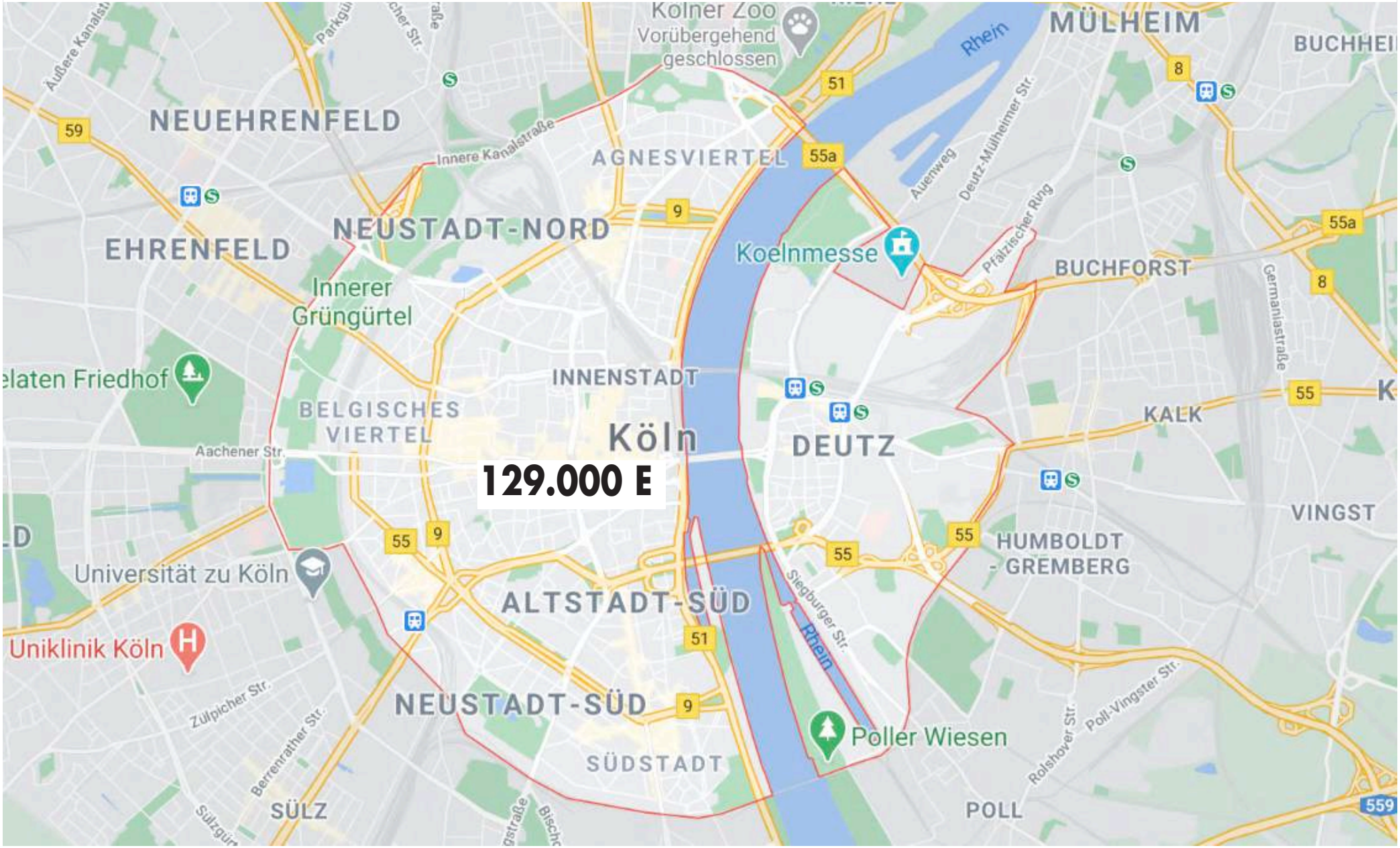
These 3:
Die Probleme der City sind nicht neu



Summe der Einw.	**20.037 E**
zzgl. geplant Altstadt	880 E
zzgl. gepl. HafenCity	9.075 E
Summe incl. gepl.	**29.992 E**

These 3: Die Probleme der City sind nicht neu

Corona beendet die „Kopf in den Sand Strategie“



These 4: Nobody is too small to make a Difference (Greta Thunberg)

Klimaschutz und Lebensqualität

städtebaulicher Klimaschutz beginnt mit einer Struktur der kurzen Wege. Anne Hidalgo nennt es in Paris „die 15-Minuten-Stadt“.
Mehr Wohnen in der City und gute Infrastruktur in den anderen Stadtteilen ermöglicht viele kurze Wege.

Zur Quantifizierung der Auswirkung städtebaulicher Planungen auf CO2-Emissionen gibt es noch keine institutionalisierten Rechenwege, doch Ansätze: Eine Energiebilanz nach Fuhrhop/ Ewert bezieht die Mobilität und die Besonnung mit ein, macht die Bedeutung der kurzen Wege und der Besonnung deutlich, s. Grafik unten.

Sanierung versus Neubau: Energiebilanz nach Fuhrhop/Ewert[1] (kWh/m² pro Jahr)

Alle Angaben beziehen sich auf den jährlichen Energieverbrauch in Kilowattstunden je Quadratmeter Wohnfläche im Jahr

Haustyp	Altbau 1950er Jahre		Abriss und Ersatz-Neubau		Neubau eines Passivhauses andernorts nach strengen Maßstäben		
	Bestand	Sanierung	Standard	Passivhaus (–)[2]			
Standort	Kernstadt				Kernstadt	Stadtrand	Umland
Baumaßnahmen	0,0	14,2	37,5	50,0	50,0	50,0	50,0
Unterhalt	292,0	56,6	54,4	33,5	15,0	15,0	15,0
Summe Bau und Unterhalt	292,0	70,8	91,9	83,5	65,0	65,0	65,0
Fahrten (induzierter Verkehr)	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	47,3	75,0
Summe Bau, Unterhalt und induzierter Verkehr	**317,0**	**95,8**	**116,9**	**108,5**	**90,0**	**112,3**	**140,0**

Anmerkungen: [1] Berechnung von Hans-Joachim Ewert, Stäwog Bremerhaven. [2] Abstriche z.B. wegen nicht perfekter Südausrichtung beim Bauen im Bestand

Quelle: „Verbietet das Bauen!“ von Daniel Fuhrhop. Erstellt nach Angaben der Energiesparverordnung EnEV und mit dem Planungstool PHPP des Passivhaus-Instituts

These 4: Nobody is too small to make a Difference (Greta Thunberg)

Klimaschutz und Lebensqualität

Die Bedeutung der Besonnung ist eine alte Erkenntnis schon der griechischen Antike, die leider in Hamburg mit der Änderung der Bauordnung seit 2006 unterschätzt wird: Sie dient zugleich der CO2-Reduktion und für Lebensqualität. Sonne im Spiel der Blätter von Bäumen: Eine Freude schon immer. Bäume in Wäldern leisten einen großen Beitrag für das Klima. Doch auch jeder einzelne Baum, „jede Grünpflanze, die wächst, bindet CO2“ (Studio Dreiseitl).

Die Tabelle nach Fuhrhop/Ewert zeigt auch die Bedeutung der grauen Energie bestehender Gebäude. Denn auch sie machen eine Stadt lebenswert und leisten zugleich einen Beitrag zur CO2-Reduktion: Gebäude mit langer Standzeit. Ein Kollege formulierte vor vielen Jahren: „Ein Gebäude wird so lange erhalten, wie es kulturell akzeptiert ist.“

In Kairo finden sich Gebäude, die mehr als 2.500 Jahre alt sind. Die Stadt Siena wurde vor 700 Jahren von Ihren Bürgern so errichtet, wie sie heute noch steht. In Hamburg werden Gebäude der 70er Jahre bereits abgerissen. Dennoch wird in der östlichen HafenCity in diesem Stil erneut gebaut.

„Die Attraktivität des öffentlichen Raums ist der Schlüssel für Zentrenentwicklung.“ Aus: Protokoll zum Workshop der Fachplaner zu Hamburger Zentren in 9/2016

Bühne für Leben mit Sonne und Bäumen

Vor 700 Jahren errichtete Innenstadt von Siena, seit 1956 autofrei Abb.: Wikimedia

These 4: Nobody is too small to make a Difference (Greta Thunberg)

Klimaschutz und Lebensqualität

Die CO2-Reduktionsziele suchen nach neuen Baustoffen. Gepriesen werden gerade möglichst hohe Holzhäuser, bis zu 19 Geschosse. Doch warum Hochhäuser? Städtebauliche Dichte ist auch mit weniger Höhe möglich.
Für CO2-reduzierende Baustoffe könnte deutlich mehr Innovation im Lehmbau gesucht werden. Lehmbauten emittieren fast kein CO2 in der Herstellung und können seit 1828 bereits bis zu 6 Geschosse hoch werden. Damit erreichen sie die Höhe der Gründerzeithäuser.

Gründerzeithäuser, die - im Gegensatz zu vielen Bauten der 70er und 80er-Jahre - gern erhalten werden, haben meist 5 Geschosse. Die gleichmäßige Bauhöhe der Gründerzeitquartiere hat in der Windkarte deutlich geringere Windgeschwindigkeiten als das Urstromtal der Elbe, in dem für die HafenCity jetzt Hochhäuser geplant oder schon fertig sind, die den dort ohnehin stärkeren Wind noch beschleunigen und durch zu geringen Abstand die Sonne nicht in den Straßenraum lassen.

„Die Attraktivität des öffentlichen Raums ist der Schlüssel für Zentrenentwicklung.“

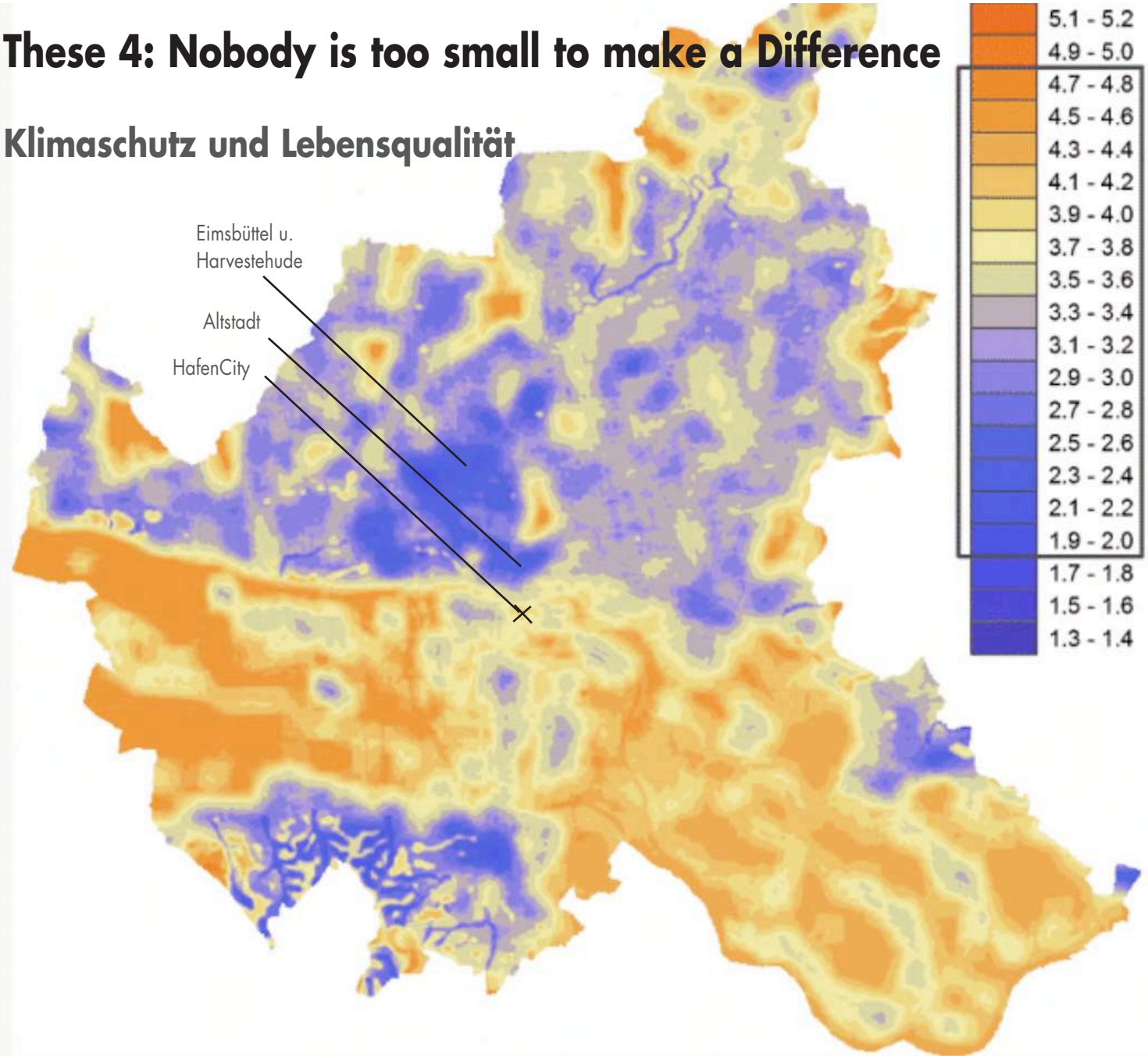
Aus: Protokoll zum Workshop der Fachplaner zu Hamburger Zentren in 9/2016

Lehmbau in Weilburg, BJ.1826-28 , Abb.: Rosenberg, Gerold CC-by-SA-3.0

Großneumarkt, ca. 1910 Foto: Neitmann

These 4: Nobody is too small to make a Difference

Klimaschutz und Lebensqualität



Windgeschwindigkeit

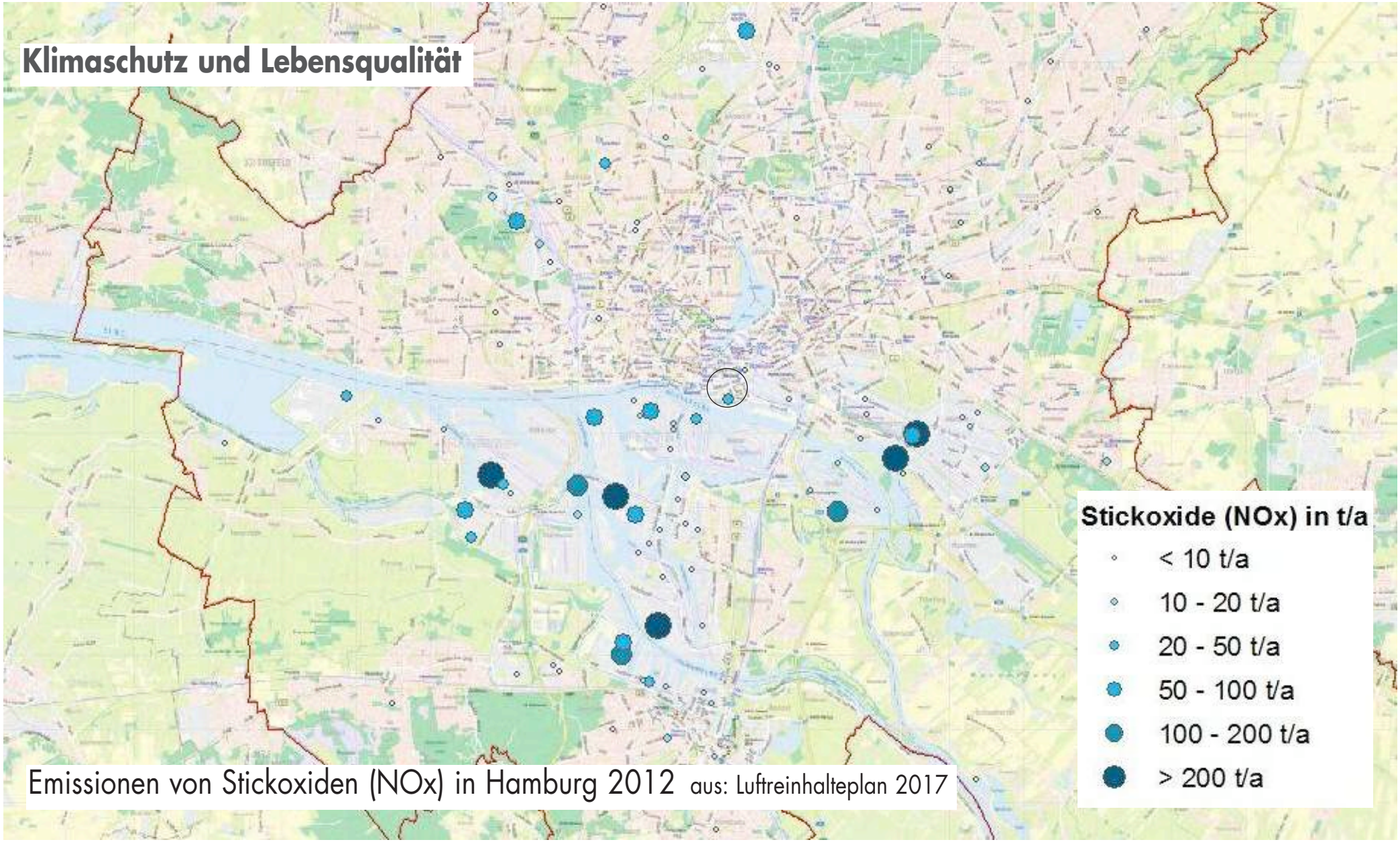
Mittleres Jahresmittel in 10m über Grund

Altstadt: ca. 2,5 m/sec

HafenCity: ca. 4,0 m/sec bei stärkeren und häufigeren Böen. An Hochhäusern Beschleunigung bis 10-fach

Mittleres Jahresmittel (1980-1989) der Windgeschwindigkeit in 10 m über Grund auf Basis des Statistischen Windfeldmodells des Deutschen Wetterdienstes auf einem 50-m-Raster.
(Gerth und Riecke 1999)

These 4: Nobody is too small to make a Difference (Greta Thunberg)



Emissionen von Stickoxiden (NOx) in Hamburg 2012 aus: Luftreinhalteplan 2017

These 4: Nobody is too small to make a Difference (Greta Thunberg)

Beispiele aus anderen Städten:

Foto: Eva Manez

VALENCIA

Seit 2013: Sperrung einzelner Straßen für Kfz. Ergebnis:
Bessere Luft, bessere Erträge der Geschäfte, Verdoppelung der Mieten

Abb.: Bwag/CC-BY-SA-4.0, Ausschnitt

WIEN

Seit den 70er Jahren Reduktion des Kfz-Verkehrs, mehrere km Fußverkehr-Bereiche in der Innenstadt, seit 2018 „Lebenswerteste Stadt der Welt“

These 4:
Nobody is too small to make a Difference (Greta T.)

Beispiele aus anderen Städten

Valencia

9 km Park statt Autobahn

Initiative von Bürgern

Inmitten der Innenstadt in altem Flußtal: Fuß- und Radverkehr sind ungestört von Kfz, die auf den alten Brücken fahren.

Fotos: Neitmann 2017

These 4: Nobody is too small to make a Difference (Greta Thunberg)

Beispiele aus anderen Städten

New York

High Line

Initiative von Bürgern

Initiative gegründet: 1999
Fertigstellung: 2009
Erweiterung: 2011

These 5: Ein Handlungskonzept...

Siena

war **1287-1355** frei von Patrizier-, Bischofs- oder Fürstenherrschaft. In dieser Zeit entstand die Stadt, wie sie heute zu sehen ist, gestaltet von ihren Bürgern, abgebildet in den Lorenzetti - Fresken aus 1339 im Rathaus Siena. (Abb. n. Prof. Klaus Selle)

Prof. Dr. Klaus Selle sieht Siena als nahezu ideales Vorbild einer **„res publica, gestaltet durch die in 4 Rollen agierende Bürgerschaft."**

Die Stadt sind wir.

Seit 1956: **Innenstadt autofrei**

These 5: Ein Handlungskonzept muß viele Handelnde einbinden und benötigt Federführung

Zeit zu Handeln - ein neuer Masterplan für die Innenstadt:

Stadtentwicklung, Kultur, Mobilität, Tourismus und Klimaschutz zusammen denken und vernetzte Handlungskonzepte begründen.

Auf Einladung der Stiftung StadtLandKunst, unterstützt durch den Tourismusverband Hbg. treffen sich **25 führende Vertreter*innen der Bürgerschaft, der Verwaltung, sowie städtischer und bürgerlicher Institutionen** am **11. März 2021** in der Halle 424 zu einer von Marc Widman (ZEIT) moderierten Präsenzveranstaltung.
Ein spannender und konstruktiver Informationsaustausch mit erstaunlichem Ergebnis.

These 5: Ein Handlungskonzept muß viele Handelnde einbinden und benötigt Federführung

Zeit zu Handeln - ein neuer Masterplan für die Innenstadt
Aus der Dokumentation:

In der Abschlußdiskussion kristallisiert sich heraus:

Straßenräume von KFZ-Verkehr zu entlasteten wird begrüßt. Es müssen dabei neue Nutzungen des Raums mitgedacht werden: Z.B. Installation von Brunnen oder anderen festen Kunstwerken, Bespielen der Flächen durch Erdgeschoßnutzungen, Bespielen von Außenraum durch die städtischen Kulturhäuser, Bespielen durch temporäre Aktionen, mehr öffentliches Grün und Wildnis.

Mehr Wohnungen bedeuten Vielfalt, mehr Menschen mit kurzen Wegen, mehr Leben im öffentlichen Raum, mehr Sicherheit.

Es zeigt sich als Konsens, dass eine Transformation des gesamten Innenstadtbereichs notwendig ist zu mehr **Nutzungsvielfalt**, d.h. insbesondere weniger Einzelhandel und mehr Wohnen, außerdem mehr Kultur und Bildung, eine attraktive räumliche Verbindung der Quartiere, mehr Grün, mehr Wildnis, mehr Klimaschutz und hohe Lebensqualität für öffentliche Räume, neue Mobilitätsstrukturen zu Land und zu Wasser.

Und wer muß nun handeln?

Das Fazit der Veranstaltung ist überraschend einmütig: Die Federführung für viele erforderliche Einzelmaßnahmen, einfache und komplizierte, immer betrachtet im Gesamtkontext aller Innenstadtquartiere und Nutzungen, könnte am besten bei Herrn Goevert liegen. Bürgerinstitutionen müssen in den Transforma-tionsprozess eingebunden werden, sich auch untereinander quartiersübergreifend vernetzen. Mit dieser - nur scheinbar einfachen - Erkenntnis ist ein wichtiger Weg zur Nutzung der aktuellen Chance eröffnet: Gemeinsam für eine nachhaltig attraktive und lebenswerte Hamburger City - wie seinerzeit in Siena -

oder in Melbourne:
In der Hafenstadt Melbourne gelang es dem Büro Jan Gehl in Kooperation mit der Stadtverwaltung sowie Stadtplanern, Geschäftsleuten und Einwohnern eine fast unbelebte City zum Leben zu bringen: Die Zahl der Wohnungen erhöhte sich von 1992 bis 2002 auf 945%, parallel erhöhte sich die Zahl der Plätze in Kaffeehäusern. (1) Die Entwicklung setzte sich fort und von 2010 bis 2017 belegte Melbourne als lebenswerteste Stadt Platz 1 im weltweiten Städteranking des britischen Economist.

(1)Aus: „Leben in Städten“, Jan Gehl/ Birgitte Svarre

These 6: Lebensqualität für die City-Quartiere ist möglich Beispiele

Lebensqualität in der Altstadt

Die Altstadt verfügt über wunderbare kleine Straßen und Plätze, die wachgeküsst werden möchten.
Gleichmäßige Bauhöhe und verwinkelte Straßenverläufe haben bereits zu meist mäßigem Wind geführt. Sogar Bäume sind z.T. schon vorhanden.
Hier ist es mit der bestehenden Substanz und kleinteiligen Parzellierung möglich, Büroflächen in den oberen Geschossen zu Wohnungen umzuwidmen.
Plätze bieten Raum für mehr Grün und für Kinderspielflächen. Vor städtischen Kulturhäusern, wir z.B. dem Thaliatheater, müßte die Kultur auch den Platz mit bespielen. „Bodendekoration“ stört hier die Nutzbarkeit.

„Die Attraktivität des öffentlichen Raums ist der Schlüssel für Zentrenentwicklung.“

Aus: Protokoll zum Workshop der Fachplaner zu Hamburger Zentren in 9/2016

Viel Potential: Straße zum Rathaus hin Foto: Neitmann

Sonne und Bäume vorh.: Mönckebergstraße Foto: Neitmann

Potential für Neues: G.Hauptmann-Platz , Foto: Neitmann

Potential für Neues: G.Hauptmann-Platz , Foto: Neitmann

These 6: Lebensqualität für die City-Quartiere ist möglich Beispiele

Lebensqualität in der Neustadt: z.B. Gänsemarkt 50

Die neue Konzeption für das Ensemble Gänsemarkt 50 des Investors Signa mit den Architekten BiwerMau fügt sich sensibel in die städtebauliche Umgebung ein und schafft und erweitert neue, kleinteilige öffentliche Räume. Die bisher auf 3 Etagen bestehende Nutzung Einzelhandel/ Gastronomie ist reduziert auf das Erdgeschoß und in kleine Flächen teilbar. Neu sind Wohnungen integriert mit guter Qualität und anteilig öffentlich geförderten Wohnungen.

Abbildungen: Büro BiwerMau.

These 6: Lebensqualität für die City-Quartiere ist möglich Beispiele

Lebensqualität in der HafenCity

Die HafenCity verfügt z.T. über wunderbare Plätze. Neue Planungen mißachten leider die Bedeutung des öffentlichen Raums mit übergroßer Dichte, zu viel Wind, Verschattung, Überbauung eines Fensters zur Elbe, zu viel Kfz-Verkehr, zu wenig Grün.

Die Attraktivität des öffentlichen Raums ist der Schlüssel für Zentrenentwicklung.

Aus: Protokoll zum Workshop der Fachplaner zu Hamburger Zentren in 9/2016

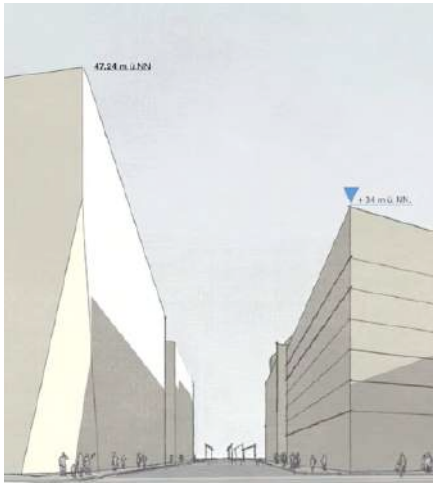
Am Dalmannkai: Sonne behalten! Foto: NT

S.-Fr.-Str. überbaut f. Shoppingcenter

Fenster zur Elbe offen !

Hochhäuser und Straßen Foto: NT

Überseeallee im Bau: Schatten u. Wind



Überseeallee Plang. 2014 25.10.,13h

Uferplatz mit Fähranleger: Vorbild NY Abb. Wikim.

These 6:

Lebensqualität für die City-Quartiere ist möglich

Lebensqualität in der HafenCity

Die mittlere und östliche HafenCity hat vielspurige Straßen, die wie ein Relikt der Verkehrsplanung der 70er Jahre erscheinen.
Die HafenCity-Zeitung hat hierzu in der Märzausgabe einen Bericht veröffentlicht.
Rechts ein Auszug mit dem Bildvergleich Shanghaiallee/ Osterstraße.

Verkehr in der HafenCity

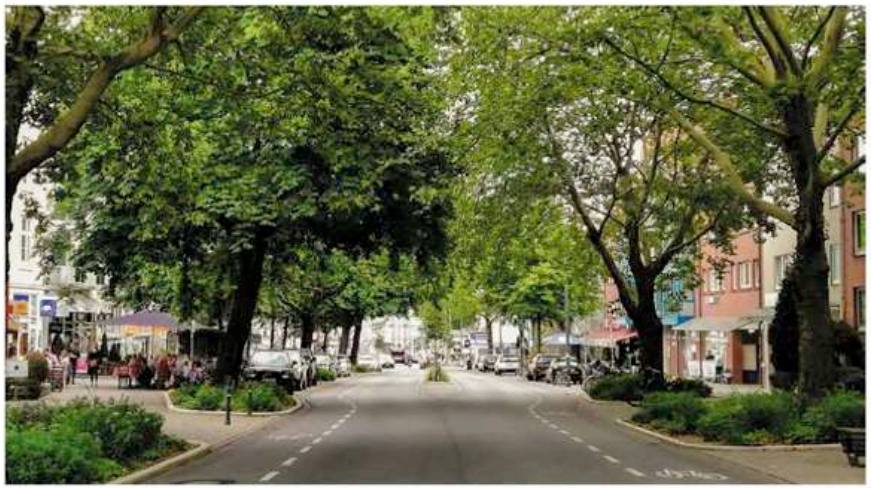
Stadtautobahn oder lebenswerte Straßenräume?

Von Wolfgang Weisbrod-Weber

Ganz allgemein betrachtet scheint es, zumal aus der Autofahrerperspektive, erst einmal wenig Probleme mit dem Verkehr in der HafenCity zu geben. Der Verkehr fließt, Staus gibt es keine und auch keine nennenswerten Unfälle – sogar die Klagen über mangelnde Parkplätze haben nachgelassen. Schaut man etwas genauer und fasst man unter das Thema Verkehr die Situation im Straßenraum im Ganzen, so ändert sich das Bild. An den mehrspurigen Straßen ist zum Beispiel schon jetzt ein Gespräch in normaler Lautstärke kaum möglich, unter Corona-Abstands-Bestimmungen erst recht nicht, und so kann sich dort auch kein nachbarschaftliches Leben im Straßenraum entwickeln. Die Shanghaiallee, in den Broschüren der HafenCity Hamburg GmbH als „boulevardartig ausgebaut“ beschrieben, ist für Fußgänger*innen und Anwohner*innen ein toter Ort. Außengastronomie wie etwa am Café Elbfaire oder bei der Holsten-Bäckerei sind praktisch unmöglich.

Diese Beobachtung, die jede Spaziergängerin und jeder Spaziergänger an einem beliebigen Werktag machen kann, ist auch wissenschaftlich belegt. Die schalltechnische Untersuchung der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) von 2017 zeigt, dass die Lärmbelastung im Korridor Versmannstraße/Überseeallee/Shanghaiallee weit über den gesetzlichen Grenzwerten liegt. Und bei den Schadstoffen sieht es nicht viel anders aus: Nach der Luft-

Vierspurig ausgebauter Innenstadtzubringer Shanghaiallee: Raumbreite ca. 33 m, 4 Spuren für Kfz., schmale Fuß- und Radwege, knapper Grünstreifen. Prognose Verkehrsbelastung: Frequenz bis zu 21.300 Kfz. je Tag. © IRIS NEITMANN



Zweispurig ausgebaute Hauptverkehrsader Osterstraße: Raumbreite ca. 33 Meter, 2 Kfz.-Spuren abwechselnd mit/ohne Mittelgrün, begrünte Bauminseln, belebte Gehwege. Verkehrsbelastung: Frequenz bis zu 13.000 Kfz. pro Tag. © IRIS NEITMANN

eine temporäre „Pop-Up-Bikelane“ für den Sandtor- und Brooktorkai, was auch zur Reduzierung um eine Fahrspur führen würde. Das Netzwerk argumentiert, auch im direkten Gespräch mit dem Senator im Januar 2021, dafür, den Sandtor- und Brooktorkai gleich um zwei Spuren zu reduzieren und damit gleichzeitig den Zugang zum Weltkulturerbe vernünftig und fußgängerfreundlich zu gestalten. Sind aber die beiden großen Ost-West-Trassen der HafenCity – Versmannstraße und Sandtor-/Brooktorkai – erst einmal auf zwei Spuren reduziert, besteht kein Grund mehr die Nord-Süd-Verbindungen, also Shanghaiallee, Osakaallee, Am Sandtorpark und Großer Grasbrook vierspurig (oder für die Osakaallee dreispurig) zu lassen. Das gleiche gilt auch für die Überseeallee als Fortsetzung der Versmannstraße.

Übrigens: Einen Rückbau hat es ja auch anderswo in Hamburg schon gegeben; erinnert sei zum Beispiel an die Osterstraße, die den gleichen Straßenquerschnitt aufweist wie die Shanghaiallee. Und beim Rückbau der mehrspurigen Straßen geht es dem Netzwerk einerseits um die Verhinderung einer weiteren Verschlechterung der Lärm- und Schadstoffbelastung, denn große Straßen ziehen große Verkehre an. Es geht andererseits aber auch darum, lebenswerte Straßenräume zu schaffen. Dazu wird das Netzwerk mit Unterstützung der HafenCity Hamburg GmbH am 16. März einen virtuellen Workshop durchfüh-

These 6:

Lebensqualität für die City-Quartiere ist möglich

Lebensqualität in der HafenCity

Auch die HafenCity benötigt Reduzierung der Shopping-flächen und mehr Wohn- und Kulturnutzungen. Hierzu ist ein detaillierter Vorschlag in der HafenCity-Zeitung* für zwei Kulturorte beschrieben - als Brücke der Museums-achse bis zum Hafenmuseum: Ein Science-Center und ein Museum für moderne Kunst an Stelle des geplanten Kreuzfahrtterminals, dafür ein Anleger für Fähren zum Hafenmuseum, zu den Musicals und zum Kreuzfahrtterminal Steinwerder. *Heft 1/21

Kultur statt Terminal

Corona stellt das Leben auf den Kopf, auch manche Projekte – irgendwie. Iris Neitmann, Architektin, Galeristin (StadtLandKunst) und HafenCity-Bewohnerin der ersten Stunde, schlägt für das Cruise Center HafenCity im südlichen Überseequartier eine spannende Nutzungsänderung vor. Lassen Sie sich überraschen

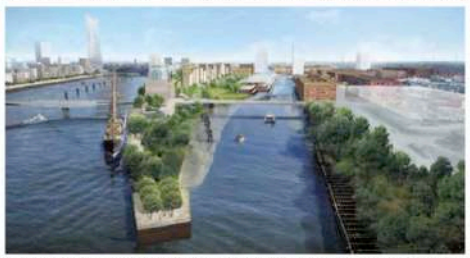
Zwischen Innenstadt und Elbe.
Das Überseequartier Süd, zurzeit eine riesige Baustelle am Ende des Überseeboulevards ist ein Filetgrundstück zwischen Innenstadt und Elbe – direkt am Wasser und im Herzen der HafenCity gelegen. Die für diesen Ort bisher in der Entwicklung maximierten Flächen aus Wohnen, Einzelhandel, Gastronomie, Entertainment, Büros und Kreuzfahrtterminal wurden frühzeitig von Stadtplaner*innen und Architekt*innen als überdimensioniert kritisiert, als gefährdend für die bestehenden Einzelhandelsflächen in HafenCity und der Innenstadt.

Sie wiesen auf eine zu erwartende zu hohe Belastung der umgebenden öffentlichen Straßenräume hin: durch zu starke Verschattung, Windbeschleunigung und ein nicht erträgliches Verkehrsaufkommen – vor allem durch den Anlieferverkehr für das Überseequartier. Diese Kritik zeigt sich immer deutlicher als berechtigt, auch, weil die Verantwortlichen sich schwer tun, ein schlüssiges Verkehrskonzept vorzulegen.

Kultur als Herz der HafenCity.
Was könnte denn an diesem wunderbaren Standort die Stadt nachhaltig bereichern als das künftige „Herz der HafenCity“? Schon vor der Corona-Krise hat am 8. Februar 2020 die Initiative „Lebenswerte HafenCity“, die ich seinerzeit mit aus der Taufe gehoben habe, den Hamburger Regierungsparteien dazu Ideen vorgelegt. Vorschläge: Reduzierung der übergroßen Einzelhandelsflächen zugunsten von Wissenschaft, Kultur und Bildung; mehr Wohnungen, damit mehr Nachbar*innen auf kurzem Weg die Läden erreichen; Gestaltung der umgebenden Straßen als attraktive Freiräume, die zum Flanieren einladen.

Der – etwa für mehr Wohnungen notwendige Entfall des Kreuzfahrtterminals – eröffnet wichtige Chancen. Erstens würde der mögliche Wegfall des Cruise Centers den Blick auf die Elbe in der San-Francisco-Straße erhalten. Ferner würde zweitens eine vom Anlieferverkehr entlastete San-Francisco-Straße zu einem schönen Platz am Wasser führen, sonnig und windgeschützt, der zum Verweilen und Träumen einladen könnte. Darüber hinaus wären drittens mit einem klassischen einfachen Schiffsanleger statt Kreuzfahrtterminal einerseits keine Sperrungen des Elbufers für die Liegezeiten großer Schiffe und der Anleger verbunden, andererseits könnten zu einer Überfahrt zum künftigen Deutschen Hafenmuseum gegenüber auf dem Grasbrook, zu den Musicaltheatern gegenüber den Landungsbrücken im Süden oder zu den Kreuzfahrtterminals im Westen in Altona oder auf Steinwerder genutzt werden. Angrenzend an diesen Uferplatz könnten ein wissenschaftlicher Dialog und -Lernort sowie ein Museum für moderne Kunst attraktive Ankernutzungen sein, die das Überseequartier Süd bereichern. Wie sagte doch jüngst auf NDR Kultur die Sängerin der schwedischen Folk-Pop-Band „Fjarill“: „Kultur ist nicht nur Unterhaltung, Kultur ist die Seele der Menschheit. Wenn das wegfällt, dann fällt unsere Kreativität und unsere Freude am Leben weg.“

Moderne Malerei in einem möglichen HafenCity-Art-Museum: Dorothea Maetzel-Johannsen, Mitbegründerin der Hamburger Sezession, „Zwei Mädchen mit Katze“, 1926, Öl auf Leinwand, Sammlung Bruhns.



Internationale Kulturmeile: Vom gewünschten Fähranleger Science Center Hamburg über die Elbe auf den Grasbrook zum Deutschen Hafenmuseum mit der „Peking“ übersetzen.

Projekt Science Center.
Ein Science Center an diesem Standort, wie es zu Beginn der Überseequartierplanungen schon einmal angedacht war, kann in einer Zeit ein attraktiver Magnet sein, in der – nicht zuletzt auch durch die Corona-Pandemie – Wissenschaft und Forschung sowie Digitalisierung und Künstliche Intelligenz ein breites Interesse wachrufen. Schon immer, aber heute mehr denn je. Das zeigt auch das Science Center in Heilbronn, die „Experimenta“, deren Fläche wegen des übergroßen Besucherinteresses gerade von 7.500 auf 25.000 Quadratmeter erweitert worden ist.

Die Initiative „Science Center Hamburg“ nutzt diese Erfahrungen und wird von vielen Hamburger Forschungsinstituten, Stiftungen und Verbänden unterstützt. Auch der prominente Klimaforscher Mojib Latif aus Kiel ist im Vorstand des Fördervereins aktiv. Das Konzept des Science Centers Hamburg „basiert auf der Kombination einer wissenschaftlichen Erlebnis- und Entdeckerausstellung mit dem Ziel, alle Teile der Bevölkerung zu erreichen. Die maritimen Elemente des Wetters und des Extremwetters bieten hierfür einen Einstieg, von dem aus sich den Besucher*innen das noch Unbekannte aus der Welt der Naturwissenschaften und der technologischen Entwicklung erschließt“, so das Selbstverständnis der Initiatoren. Das Haus will „ein Forum des Dialogs auch für Veranstaltungen, Kongresse und Sonderausstellungen“ sein. Dass sich die Initiative als Standort für ein solches Science Center Hamburg für die HafenCity und die Wasserlage entschieden haben, hat einen guten Grund: „An kaum einem anderen Standort erfolgt die Verzahnung zwischen Innovation, Wissenschaft, Wirtschaft, Nachhaltigkeit, Tourismus, Zukunft und dem allgegenwärtigen Umgang mit dem Klimawandel so kompakt wie in der HafenCity Hamburg.“

Projekt HafenCity Art.
Das angedachte Museum ist eine Kulturortinitiative für bildende Kunst des 20. und 21. Jahrhunderts. Private und institutionelle Sammlungen werden Werke als Leihgaben sowohl für eine Basis-Sammlung als auch für Wechselausstellungen zur Verfügung stellen. Zusätzlich werden internationale Künstler*innen zu Sonderausstellungen eingeladen. HafenCity Art richtet sich an alle Generationen und ist offen für Kooperationen mit der HafenCity Universität (HCU) und dem Science Center zu besonderen Themen. Geplant sind für HafenCity Art drei Themenschwerpunkte:

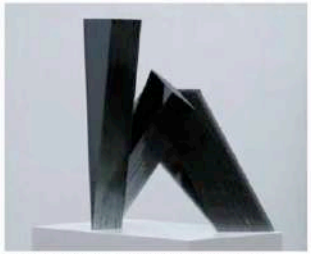
Zeitzeugnisse und Inspiration. Die Lebenswerke bildender Künstler als Pioniere ihrer Zeit sind faszinierend und inspirierend, wie in der HafenCity zwei Ausstellungen bereits gezeigt haben.

Die Schau „Eileen Gray – Ikone der Moderne. Ihr Lebenswerk 1912 bis 1976“ und „El Shatt – Kultur als Überlebensstrategie. 30.000 Flüchtlinge in der ägyptischen Wüste 1944-46“. Der deutsche Künstler R.G. Bunk arbeitete zusammen mit weiteren Künstlern federführend in kultureller Bildung, Malerei, Bühnenbild und Inszenierung in dem Zeltlager El Shatt. Bunk – später in Split vielfach ausgezeichneter Maler und Bühnenbildner – wurde als künstlerischer Berater in die Nutzung und Gestaltung städtischer Räume einbezogen. Die Ergebnisse seiner Arbeit sind bis heute aktuell.

Porträt von „Eileen Gray“, irische Innenarchitektin und Designerin, 1926.

Anfänge der Moderne/ Hamburgische Sezession.
In den 20er Jahren entwickelte sich in Europa eine Avantgarde, die die bildende Kunst bis heute prägt. HafenCity Art widmet sich den Anfängen dieser Moderne – international und in Hamburg. „Den Ausstellungen und Aktivitäten der ‚Hamburgischen Sezession‘ verdankte Hamburg während der Weimarer Republik den Anschluss an die internationale Avantgarde“, sagt Dr. Maike Bruhns, Kunsthistorikerin und -sammlerin. „In den 20er und frühen 30er Jahren“, so Bruhns weiter, „vereinfachte sie in Hamburg ein Klima kultureller Weltoffenheit und Fortschrittlichkeit.“ Wertvolle Schätze aus dieser Zeit warten noch auf ihren Weg in die Öffentlichkeit.

Gegenwartskunst und Glaskunst.
HafenCity Art will der Gegenwartskunst aus unterschiedlichen Genres Raum geben. In Hamburg finden sich dafür unter anderen wichtige Akteure internationaler Glaskunst, deren Entwicklung in den 50er Jahren in der Tschechoslowakei begann. Glas ist eines der schönsten und schwierigsten Materialien in der Kunst. Es fasziniert wie kein anderes, kann leicht und zerbrechlich wirken, aber auch massiv wie Stein. Es ist ein Material, das durch Licht lebt, sich dadurch verändert und für Künstler unendliche Gestaltungsmöglichkeiten bietet. Auch HafenCity Art fokussiert sich wie das Projekt Science Center Hamburg auf den Standort: „Die HafenCity ist ein guter Ort, um kulturelle Weltoffenheit und Fortschrittlichkeit lebendig zu halten.“



Glaskunst als spannendes Genre der Gegenwartskunst: „Wedges“, Keile von Josef Marek, 1963.

Ausblick.
Die Ideen der Initiativen Lebenswerte HafenCity, Science Center Hamburg und HafenCity Art führen gegenüber der bisherigen Planung eines Kreuzfahrtterminals im Überseequartier Süd zu mehr Vielfalt, Attraktivität und Lebensqualität. Sie leisten außerdem einen wichtigen Beitrag zur Reduktion der Luftbelastung und der CO2-Emissionen aus dem Verkehr beitragen. Die Ergänzung der Kulturmeile von der Kunsthalle am Glockengießerwall mit dem Museum der Gegenwart über Kultur- und Wissenschaftsprojekt im Überseequartier über die Elbe auf den Grasbrook zum Deutschen Hafenmuseum würde die Entwicklung Hamburgs zur einer internationalen Kulturmetropole mit starkem Fokus auf eine nachhaltige Verbindung von Naturwissenschaft, Ökologie und Kultur stärken und ausbauen.

Für mich als Architektin und engagierte Großstadtbewohnerin ist die Stadtplanung eine Königsdisziplin der Künste. Es liegt jetzt bei der Stadt und ihren Vertretern in den Fraktionen der Bürgerschaft sowie in den Bezirksversammlungen, mutig und schnell eine frühere Planung aktuell zu überprüfen und zu modifizieren – für ein lebenswertes, nachhaltiges, das Potenzial des Standorts wahrnehmendes Herz einer wissenschaftlich-technisch fortschrittlichen und kulturell weltoffenen HafenCity.

Iris Neitmann

INFO
Kulturort-Initiative für Bildende Kunst des 20. und 21. Jahrhunderts
c/o Iris Neitmann, Forum StadtLandKunst, Am Sandtorpark 12, 20457 Hamburg
neitmann@stadtlandkunst-hamburg.de
Förderverein Science Center
c/o Dr. Alfred Lumpe, Elbchausee 43, 22765 Hamburg
alfredlumpe@aol.com