

Dirk Schubert

Revitalisierung von brachgefallenen Hafen- und Uferzonen

Transformationsprozesse an der Waterfront

The Regeneration of Derelict Dockland and Riverside Zones

Transformation Processes on the Waterfront

Kurzfassung

In vielen Hafenstädten sind innenstadtnahe Hafenflächen für neue städtische Nutzungen frei geworden. In dem Beitrag werden die Transformationsprozesse an den Hafen- und Uferzonen in die aktuellen stadtentwicklungspolitischen Diskurse eingebunden, der Imagewandel und die Renaissance dieser Zonen beschrieben. Erfahrungen mit der Umnutzung, Erklärungsansätze für das Brachfallen sowie die Revitalisierung und der Stand der wissenschaftlichen Aufarbeitung werden skizziert. Ausgehend von dem weitreichendsten Erklärungsansatz werden fünf Phasen des Wandlungsprozesses in den Beziehungen zwischen Stadt und Hafen ausgeführt. Abschließend werden Stellenwert, Chancen, Probleme und Risiken des Umbaus der Hafen- und Uferzonen resümiert.

Abstract

In many ports, dockland areas close to the city centre have become available for urban redevelopment. This article discusses the transformation processes taking place in dockland and riverside zones within the context of the current discourse on urban-development policy; it also describes the renaissance and the transformation in the image of such zones. The author outlines the experience of the changes of use which these areas have undergone, the reasons that led to such sites becoming derelict, and the regeneration process; he also summarises the current state of academic analysis of the subject. Proceeding from a broad-based explanatory approach, the article sets out five phases of the transformation process affecting the relations between city and dockland, concluding with a brief restatement of the importance, the opportunities, problems and risks posed by the redevelopment of dockland and riverside areas.

1 Einleitung

In vielen Hafenstädten sind mit dem Strukturwandel und der Verlagerung des Güterumschlags „Leerstellen“ in innenstadtnahen Arealen entstanden, die bedeutende Potenziale für neue Nutzungen darstellen.¹ Das Brachfallen von Arealen wie den Hafen- und Uferzonen ist ein „normaler Vorgang“ der Stadtentwicklung, der unter günstigen Bedingungen zu einer schnellen Wiedernutzung führen kann. Bei den Wasserlagen kommen allerdings eine Reihe von Besonderheiten hinzu, die eine zügige Revitalisierung erschweren. Altlasten, schwierige Baugründungen, ein Bestand an maritimen Bau- und Industriedenkmalern und

inzwischen entstandene Spontanvegetation sind nur einige Faktoren, die eine Um- und Neunutzung hinauszögern, erschweren und verteuern. Die üblichen Zeitspannen für Bestandsaufnahmen, Aufbereitungen, Planungen, Implementierung und neue Nutzung liegen in Europa zwischen 10–15 Jahren. In diesen Zeiträumen können sich die Rahmenbedingungen (mehrfach) unvorhersehbar verändern. Auch der Umstand, dass u.U. die „Endabnehmer“ noch nicht bekannt sind bzw. sich erst später ergeben und verändern, kompliziert zusätzlich die Planungen.

Die Hafenstädte verfügen damit häufig neben den in vielen Städten brachgefallenen Bahnflächen, Märkten und Schlachthofbereichen über ein zusätzliches Potenzial innenstadtnaher Flächenreserven. Die derzeit zum Teil nicht bzw. suboptimal genutzten Flächen an der Waterfront bieten mittel- bis langfristig eine große Chance, sie im Sinne nachhaltiger Stadtentwicklung für Tourismus, Infrastrukturen, Wohnbau und Büroflächen zu reaktivieren und zu nutzen. „The waterfront has become a tremendous opportunity to create environments that reflect ideas of the city, society and culture.“² Vor allem touristische Einrichtungen werden für den Imagewandel von der vormals „schmutzigen Hafenstadt“ zur „weltoffenen Kulturmetropole“ genutzt.³

Die Transformationsprozesse der Hafen- und Uferzonen sind nur zu verstehen vor dem Hintergrund weltweiter ökonomischer Restrukturierungen, von Veränderungen der Hafenarbeit und des stadträumlichen Kontextes von Stadt und Hafen. In allen Welthäfen lassen sich Trends der Entkopplung von Umschlag auf der einen sowie Wertschöpfung und Beschäftigung auf der anderen Seite belegen. Die Arbeit im Hafen hat sich qualitativ verändert und räumlich verlagert. Die veränderten Anforderungen der Hafenlogistik befördern eine Rationalisierung der Umschlagstätigkeiten und räumliche Verlagerungsprozesse von ehemals hafengebundenen Funktionen. Die Schnittstellen zwischen Hafen und Stadt weisen in diesem Kontext gravierende Veränderungen der Flächennutzungen, der wirtschaftlichen Aktivitäten und der baulichen Erscheinungen auf („from ship to chip“).

Unter dem Begriff „Revitalisierung von Hafen- und Uferzonen“ werden sehr unterschiedliche Prozesse und Planungen verstanden.⁴ Während von Seiten der Hafenplanung darunter auch Maßnahmen der Hafeninnenentwicklung, also Reorganisation und Verlagerung von Hafennutzungen verstanden werden, geht es aus stadtplanerischer Sicht vorwiegend um Nutzungsänderungen, also um den Wandel von ehemals hafenwirtschaftlich bezogenen Nutzungen zu Dienstleistungs-, Tourismus-, Freizeit- und Wohnnutzungen. Mit den Begriffen Hafenrand, Wasserkante, Uferzone werden vormals mit Hafennutzungen belegte Flächen, Gebäude und Einrichtungen bezeichnet. Der Begriff der Revitalisierung ist nicht präzise definiert, sondern umfasst ein komplexes Aufgabenfeld des Nutzungswandels, der Wieder- und Neubelebung, der Um- und Neugestaltung im Schnittfeld unterschiedlicher Interessen, das sich auf die Schnittstelle Stadt / Land-Hafen / Wasser bezieht. Die Begriffe Revitalisierung, Umnutzung und Entwicklung werden daher synonym verwendet.

2 Umnutzungserfahrungen in Hafenstädten⁵

Die ersten Erfahrungen mit dem Umbau brachgefallener Hafen- und Uferzonen wurden in den USA gemacht. Seit Mitte der 60er Jahre wurde in Baltimore der Inner Harbor umgenutzt, es folgte Boston mit Faneuil-Hall / Quincy Market, San Francisco mit dem Ghirardelli Square und Fisherman's Wharf sowie New York mit dem Southstreet Seaport. Diese Projekte der „ersten Generation“ setzten auf freizeit- und tourismusbezogene Nutzungen, die mit Wohnungen, Büros und Einzelhandel kombiniert wurden. Festivals und Events an der Uferzone gehörten zum Standardrüstzeug dieses Konzeptes, das um Festival Markets gruppiert die Uferzonen und Innenstädte belebte. Nach dem Developer James Rouse aus Baltimore benannt, firmierte es bald unter „Rousification“ und „Faneuilisation“.⁶ Mit diesen Vorhaben sollte die Abwärtsspirale der Central Business Districts (CBDs) gestoppt werden und mit der Revitalisierung der Waterfront zugleich die Innenstadt revitalisiert werden.

Die zweite Generation von Vorhaben ist etwa auf die Dekade Mitte der 70er bis Mitte der 80er Jahre zu datieren. Sie war gekennzeichnet durch Überdimensionierung und „Einheitsbrei“ an der Uferzone. Ähnliche Funktionscluster, die in den USA durch die Abkürzung SHE (Seafood, History and Entertainment) karikiert wurden, kombiniert mit Wohn- und Bürohochhäusern, dominierten bald die vormals suboptimal genutzten Uferzonen. So entstand in Toronto ein „Hochhauscanyon“ mit 30stöckigen Appartmentshäusern, und in Sydney meinte man in Darling Harbour die US-amerikanischen Vorbilder direkt übernehmen zu können. So entstand dort eine beliebige Addition von Nutzungen, die „wie aus einem Würfelbecher“ wirkt. Auch die Londoner Docklands und die Vision des Megaprojektes Canary Wharf sind in diese Phase einzuordnen, wenngleich sich die Fertigstellung bis Mitte der 90er Jahre hinauszögerte. Hier wurde eine neue Büro- und Wohnstadt „Wall Street on Water“, zunächst ohne hinreichende ÖPNV-Anbindung, vorwiegend von amerikanischen Developern erstellt, die das heruntergekommene Londoner East-End zur „Water City for the 21st Century“ radikal transformieren sollte.

Weitere Vorhaben – bald auch vielfach in Europa – in der folgenden Dekade bis Mitte der 90er Jahre suchten Standardkonzepte zu vermeiden. Die Vielfalt der Örtlichkeit wurde berücksichtigt, schrittweises und behutsames Vorgehen und eine Verschränkung von Masterplänen mit partizipativen Planungskulturen praktiziert. So ist beispielsweise in Göteborg ein neuer „Stadtteil für alle“ gegenüber dem Stadtzentrum auf einem ehemaligen Werftgelände entstanden. Vor allem in den Niederlanden wurden die Chancen derartiger

Areale für Innenentwicklung und Nachverdichtung genutzt. In Amsterdam entstanden in den östlichen Hafengebieten über 8 500 neue Wohnungen und in Rotterdam, in Kop van Zuid, eine Erweiterung des Stadtzentrums mit einer gemischten Nutzung. In Genua gelang es mit der EXPO 1992, den Porto Antico mit alten Speichergebäuden zu Büros und für Freizeitnutzungen umzubauen und neue Einrichtungen wie das Aquarium zu etablieren.

In Deutschland prägten noch vor einem Jahrzehnt Hafenbereiche ohne Schiffe, leerstehende Speichergebäude, verfallene Lagerhallen, unbenutzte Kaimauern und menschenleere Viertel das Bild der innenstadtnahen Uferzonen. Lange Planungsvorläufe bewirkten, dass überwiegend erst ab Mitte der 90er Jahre mit ersten Vorhaben begonnen wurde.

Seit mehr als einer Dekade wird in Bremen unter dem Motto „Stadt am Fluss“ die Umnutzung innenstadtnaher Areale wie die des Holztorhafens und der Alten Hafenreviere rechts der Weser betrieben.⁷ Auf dem ehemaligen Werftgelände der AG Weser entsteht inzwischen der „Space Park“. In Kiel gibt es Planungen für die Wik, einem bisher von Marinennutzungen geprägten Quartier an der Einmündung des Nord-Ostseekanals in die Förde. Den Planungen für die Hörn, gegenüber dem Stadtzentrum in Kiel, sind bereits erste realisierte Projekte gefolgt.⁸ In Rostock ist der Bereich zwischen Stadtzentrum und Warnow wieder öffentlich zugänglich, und Gutachter- und Planungsverfahren sind für die Neunutzung dieses innenstadtnahen Bereiches eingeleitet worden. Ähnliche Vorhaben gibt es in Bremerhaven und auch in kleineren Seehafenstädten wie Wilhelmshaven, Cuxhaven, Greifswald und Wismar.

In Hamburg wurden erste Ideen zur Umgestaltung des nördlichen Elbufers schon Mitte der 80er Jahre entwickelt. Bis zur Realisierung war es aber noch ein langer, dorniger Weg. Die Umnutzung des Harburger Binnenhafens und die Vorhaben entlang der „Perlenkette“, wie die Bebauung am Holzhafen in Altona und das Projekt der Poldergemeinschaft Neumühlen, sind erst kürzlich begonnen worden. Seit vier Jahren wird nun in Hamburg mit der Planung der HafenCity ein über 155 ha (davon 100 ha Landflächen und ca. 60 ha Nettobauland) großes Areal aus dem Hafengebiet herausgeschnitten und als Standort für Büros, Gewerbe, Kultur, Läden und Wohnen entwickelt.⁹ Ca. 5 500 neue Wohnungen sollen entstehen. Ferner sind 20 000 Arbeitsplätze in den Bereichen Dienstleistungen, Kultur, Tourismus und Einzelhandel u. a. auch ein Kreuzfahrtterminal geplant und sollen die Uferzonen beleben. Die HafenCity ist das bedeutendste Zukunftsprojekt Hamburgs und soll in einem Zeitraum von ca. 20 Jahren realisiert werden.

Auch für Binnenhäfen im Hinterland gibt es Planungen für brachgefallene Uferzonen. Das Museumsufer, die West- und Osthafenbebauung in Frankfurt, der Zoll- und Binnenhafen in Mainz, die Untertunnelung der Rheinuferstraße in Düsseldorf, der Binnenhafen in Duisburg, der Rheinauenpark und das Regierungsviertel in Bonn sind die bekanntesten Beispiele. Schließlich gibt es nicht nur für brachgefallene Hafen- und Uferzonen, sondern auch für Fluss- und Seeuferzonen im Binnenland vielerorts eine neue Wertschätzung. Wie in Berlin werden auch anderenorts diese besonderen Qualitäten der Wasserlagen neu entdeckt, gezielt verwertet und vermarktet.¹⁰

Die knapp skizzierten „vier Generationen“ von Vorhaben mögen als grobe Klassifikation hilfreich sein. Aber diese Phasen sind nicht scharf konturiert, es gibt sich verändernde Projekt- und Gebietsabgrenzungen, Überlagerungen aus unterschiedlichen Zeitphasen und Ungleichzeitigkeiten. Im globalen Maßstab zeichnet sich eine zunehmende Diversifizierung von Vorgehensweisen und Projekttypen ab.

3 Die Renaissance von Wasserlagen

Seehafenstädte konkurrieren inzwischen nicht mehr nur um Zuwachsraten im Güterverkehr und Containerumschlag, sondern auch um Vorhaben der Revitalisierung von brachgefallenen Hafen- und Uferzonen untereinander. Mit einer Mischung neuer Nutzungsmöglichkeiten durch das Angebot von Wohnungen, Büros und Gewerbeflächen sowie Freizeit- und Kultur Einrichtungen sollen die Ufer- und Hafenrandbereiche attraktiver werden. Die brachgefallenen Hafen- und Uferzonen werden als Ressource erkannt, die eine (Re-)Integration von Wasser und Hafen in die (Innen-)Stadt ermöglichen. Obwohl große Teile der brachgefallenen Hafen- und Uferflächen im Besitz der öffentlichen Hand (Bund, Land, Gemeinde, Zoll, Marine usw.) sind, erfolgt die Umnutzung nach besonderen Verwertungslogiken gegenüber anderen Brachflächen wie den frei werdenden Militärflächen und Bahnflächen.¹¹ Dieser „Vorteil“ schließt Interessenskonflikte nicht aus und erweist sich als Problem, da die Zuständigkeiten fragmentiert sind. Der Zyklus Verfall, Vernachlässigung, Planung, Implementierung und Revitalisierung ist in ein komplexes Akteurs- und Interessensgeflecht eingebunden. Diverse Institutionen, Verwaltungen, Akteure und Politiker sind mit den Vorhaben betraut, und kommunaler/staatlicher Grund und Boden wird auf Grund der Haushaltsmisere zunehmend dem Primat der optimalen Verwertung unterworfen.

Neben den Arealen für Güterumschlag waren (und sind) Schiffbau, Werften und Seehafenindustrien, Lagerung, Weiterverarbeitung und Veredelung, Dienstleistungen und Logistik in Hafengebieten lokalisiert.¹² Die großen Seehäfen sind mit wenigen Ausnahmen auch bedeutende Industriezentren, vornehmlich für die Be- und Verarbeitung von Stoffen, die über den Hafen gelangen.¹³ Sondernutzungen und Spezialisierungen wie Fischerei, Fischverarbeitung, Fähreinrichtungen, Militär- und Marinenutzungen können dieses Spektrum noch erweitern.¹⁴ Der Charakter von Häfen besteht darin, dass sie keinen eigentlichen Charakter haben: „Vielmehr sind sie ganze Kosmen, autarke Welten mit Geschwadern von Schleppern, Zoll-, Lotsenversetz-, Feuerlösch- und Polizeibooten, mit Barkassen, Schuten und Tankschiffen, mit Kränen, Speichern, Schuppen und Gabelstaplern, mit Gleisanschluss, Werften, Maklern und Stauereien, mit Schiffsausrüstern, Immigrationsbaracken, Schwimm- und Trockendocks sowie Containerterminals, Pontons und Kaianlagen, mit Hafenkrankenhaus, Öllager, Reedereikontor, Seemannsheim (...).“¹⁵

Die Hafen- und Uferzonen und die Wasserbezüge erfreuen sich neuerdings einer hohen Wertschätzung, und es scheint ein besonderes Interesse an diesen Örtlichkeiten zu geben. Journalistische Berichte beschreiben die Attraktivität und die Aufenthaltsqualitäten dieser Zonen und betonen ihre erfolgreiche Umnutzung und Revitalisierung. Fachzeitschriften, Konferenzen, Lobbies, Immobilienfirmen, Architekten, Stadtplaner, Geographen und Politiker haben das Thema zu einem eigenständigen Schwerpunkt erhoben. Der Diskurs um angemessene Strategien im Umgang mit diesen Flächenpotenzialen hat dabei zu einer kontroversen planungspraktischen – wie theoretischen Debatte – um Ziele und Prioritäten geführt.

Häufig werden die Vorhaben an der Uferzone für ein neues Image der (Hafen-)Stadt genutzt. Die vormals graue, unattraktive Baskenmetropole Bilbao ist durch spektakuläre Projekte wie das Guggenheim-Museum zu einer touristischen Attraktivität mutiert. Der Begriff der „Bilbaosierung“ ist zu einem neuen Schlagwort der Planersprache geworden. In Shanghai realisiert man auf einer ganz anderen Maßstabsebene (etwa mit der Größe West-Berlins) einen neuen Stadtteil in Pudong gegenüber dem historischen Zentrum am Huangpu-Fluss. Ein neues „Manhattan am Wasser“ soll in Lujiazui entstehen und die vormaligen „Schmuddelnutzungen“ ersetzen.

4 Erklärungsansätze und Forschungsstand

Noch sind themenbezogene Erfahrungstransfers, die Probleme und Erfahrungen zielgerichtet und handlungsbezogen evaluieren, Mangelware. Erhebliche Ungleichgewichte hinsichtlich der Aktualität, des Informationsstandes und der Informationsdichte sind zu konstatieren. Bewertungsmaßstäbe einer Evaluierung sind häufig unklar, Informationen über Beginn und Fertigstellung, Daten über neu geschaffene Wohnungen und – nicht nur verlagerte – Arbeitsplätze, über direkte und indirekte, kurz- mittel- und langfristige Effekte sowie die stadtstrukturellen Implikationen derartiger Vorhaben sind selten. Die behauptete „worldwide urban success story“¹⁶ ist noch nicht belegt. Es dominieren englischsprachige Publikationen, die aus unterschiedlichen disziplinären Sichtweisen häufig als planungspraktische Fallstudien angelegt und ohne wissenschaftliche Ambitionen und theoretische Bezüge verfasst sind.

In Architekturzeitschriften werden die neuen Gebäude an der Waterfront mit Hochglanzphotos dokumentiert, wichtige Hintergrundinformationen und kritische Fragen wie Effekte auf die Umgebung, stadträumliche Auswirkungen usw. werden eher ausgespart. Steckbriefartig werden vielfach Informationen zu Vorhaben zusammengestellt, Informationen über Eigentumsverhältnisse und Kosten-Nutzen-Effekte bleiben ausgeblendet. Bei der inzwischen fast unübersehbaren Menge an Literatur zum Thema nehmen die Publikationen und Broschüren von Planungs- und Hafenbehörden sowie Developern und Immobilienmaklern einen zunehmend größeren Anteil ein. Dabei geht es um die frühzeitige und geschickte Vermarktung der Areale, um spektakuläre Architekturwettbewerbe mit internationalen Größen.

Für die bautechnischen Probleme der Hafenerweiterung und Umnutzung gibt es eigene Publikationsorgane und ingenieurwissenschaftliche Verbände, die hier ihren Aufgabenbereich reklamieren. Die Veröffentlichungen beziehen sich vorwiegend auf technische Aspekte der Planung, des Baus und der Instandhaltung von Hafenbecken, Terminals, Umschlagseinrichtungen und Kaimauern sowie den Hochwasserschutz.

In der wirtschaftswissenschaftlichen Literatur wird der Akzent vor allem auf den Stellenwert der Häfen für die lokale Ökonomie sowie auf Veränderungen des Seeschiffverkehrs und der Logistik gelegt.¹⁷ Dabei werden Charakteristika der Funktion, der Spezialisierungen, des Hinterlandes, der Refinanzierung, der Verwaltung des Hafens und der Arbeitsorganisation im Hafen einbezogen.¹⁸ Die konkreten lokalen Bezüge und Planungen werden eher vernachlässigt.

Wirtschafts- und sozialgeschichtlich akzentuierte Studien haben inzwischen wertvolle, detaillierte Untersuchungen zur Veränderung der Hafenarbeit¹⁹, des Hafenbaus, der Hafenplanung und zum Stellenwert des Hafens für die Stadtgeschichte erbracht. Inzwischen hat auch die (Hafen-)Denkmalpflege²⁰ an Bedeutung gewonnen, und der Stellenwert der Zeugnisse aus der maritimen Geschichte wird nicht mehr negiert.

Ambitionierter sind neuere Publikationen von B. Edwards²¹, P. Malone²², H. Meyer²³ und R. Marshall²⁴, die historische, ökonomische und planerische Aspekte zu einem integralen Ansatz verschmelzen. Bezogen auf den Nutzungswandel an der brachgefallenen Waterfront hat West²⁵ ein Lagerente-Modell erarbeitet. West geht davon aus, dass die hohen Grundstückspreise an den Uferzonen zum einen eine Folge der hohen Sanierungskosten sind und zum anderen darauf zurückzuführen sind, dass innerstädtische Grundstücke mit Uferlage eine knappe Ressource bilden. Nur Nutzungen mit hohen Erträgen können sich daher an den Uferlagen ansiedeln. Die „Waterfront“ bietet sich entsprechend als „Auffangbecken“ für verlagerungswillige Firmen an, denen Büros in attraktiver Umgebung angeboten werden. Das Modell von West verifiziert den bekannten Zusammenhang, dass die jeweils potenziell mögliche Nutzung von den erzielbaren Erträgen determiniert wird, und überlagert diese Gesetzmäßigkeit mit den besonderen Lagegegebenheiten der Uferzonen.

Das Modell von Bird²⁶ – entstanden, als die Containerisierung begann – zielt darauf ab, die Entwicklung von Häfen anhand von unterschiedlichen Entwicklungsphasen beschreiben zu können. Basierend vor allem auf den Gegebenheiten britischer Seehäfen wird ein idealtypisches Analysemodell entwickelt, das hafenbautechnische Ausbaustufen als Ausgangspunkt deutet. Das „Anyport-Modell“ ist als Basis für Vergleiche hilfreich, da nach Bird alle Seehäfen in bestimmten Phasen an ähnliche hafen- und schiffbautechnische Voraussetzungen gebunden sind. Die Größe der Schiffe folgt wirtschaftlichen Überlegungen der Schiffseigner und Reedereien, nicht den vorhandenen Infrastrukturen und Umschlagskapazitäten der Häfen. Die Häfen liegen – typisch für britische Häfen – an einem Ästuar und sind durch eine flussabwärts gerichtete, linear entlang des Flussufers verlaufende Expansionstendenz gekennzeichnet. Bird unterscheidet:

- I. Der ursprüngliche, einfache Hafen, der über den Kern hinaus wächst.
- II. Die Flusskais werden verlängert, ohne noch das Hafengebiet auszudehnen.

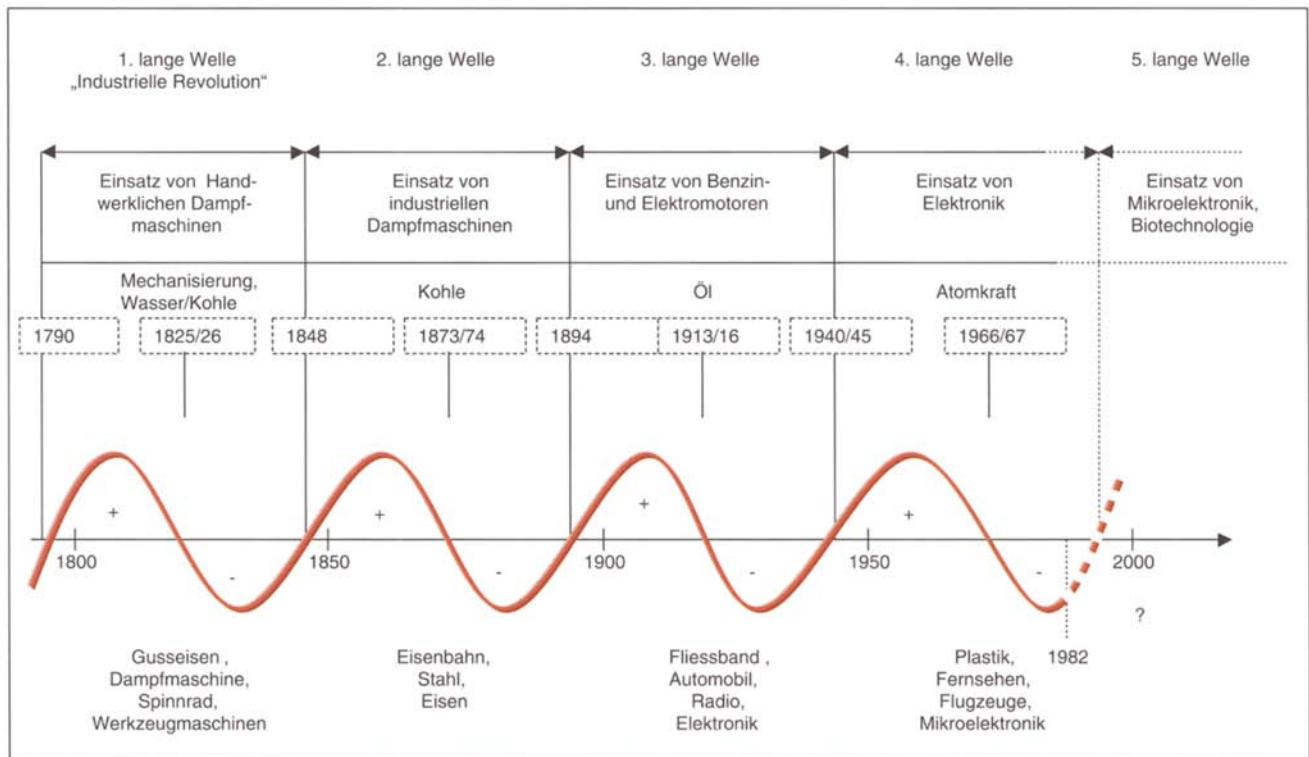
- III. Kais oder Piers werden gebaut, um den Umschlag zu erleichtern.
- IV. Docksysteme werden (immer weiter) vom Stadtzentrum entfernt angelegt.
- V. Es werden geradlinige, ununterbrochene Kaimauern erstellt, die es kleineren und größeren Schiffen ermöglichen, das gleiche Dock zu benutzen. Es setzt eine Spezialisierung bei den Kaianlagen ein.
- VI. Es werden neue Containerterminals angelegt. Der Hafen wandert seewärts.

Die Dynamik und die Folgen der Containerisierung waren vor 30 Jahren noch nicht absehbar. Seit den 80er Jahren haben sich vor allem (Wirtschafts-)Geographen verstärkt dem Strukturwandel an den Hafen- und Uferzonen zugewandt. Hier sind vor allem die bereits erwähnten Arbeiten der britischen Geographen Hoyle / Pinder²⁷, Hoyle / Pinder / Husain²⁸ und Hoyle / Pinder²⁹ zu nennen, die empirische Fallstudien mit theoretischen Generalisierungen zu verbinden suchten. „The urban geographers were probably the first to analyze what happened: The geographers (...) helped us to understand the ‘scenes’ in transformation, the causes of modifications, and the trends.“³⁰ Auch in der deutschsprachigen Literatur dominieren Arbeiten von Geographen.³¹

Das bedeutendste theoretische Modell zur Beschreibung der Veränderung der Hafen-Stadt-Schnittstellen hat B. S. Hoyle³² geliefert, der den Rückzug des Hafens aus der Stadt in fünf Phasen als „stages in the evolution of the port-city-interface“ beschreibt. Das Phasenmodell der Hafen- und Stadtentwicklung von Hoyle³³ ist auf einen Zusammenhang zurückzuführen, den schon der russische Ökonom Kondratieff empirisch zu belegen suchte. Das Modell von Kondratieff zielt nicht explizit auf Umstrukturierungen in Seehafenstädten ab, sondern ist vielmehr ein allgemeinerer Erklärungsansatz für wirtschaftliche Entwicklungen und räumliche Folgen. „Änderungen auf dem Gebiete der Produktionstechnik haben zwei Voraussetzungen: 1. es müssen die entsprechenden wissenschaftlich-technischen Entdeckungen und Erfindungen vorliegen, 2. es muss wirtschaftlich möglich sein, sie praktisch anzuwenden.“³⁴ Das Modell der wirtschaftlichen Konjunkturzyklen in „langen Wellen“ wurde von Kondratieff 1923 entwickelt und von J. Schumpeter mit den Folgeerscheinungen innovativer Technologienentwicklung verknüpft.

Schumpeter hatte konstatiert, dass der jeweilige Beginn von Konjunkturzyklen gleichgesetzt werden kann mit einem Innovationsschub durch eine Basistechnologie und deren wirtschaftliche Verwertung. „Diese Re-

Abbildung 1
Zeitschema der langen Wellen nach Kondratieff



Quelle: Schubert / Harms 1993; Bruckmann 1985

volutionen formen periodisch die bestehende Struktur der Industrie um, indem sie neue Produktionsmethoden einführen: die mechanisierte Fabrik, die elektrifizierte Fabrik, die chemische Synthese und Ähnliches; oder neue Güter: Eisenbahnen, Autos, elektrische Geräte; oder neue Organisationsformen (...).³⁵ Die Wirtschaftsentwicklung vollzieht sich in länger andauernden Perioden „mit einer expansiv gestimmten Aufschwungphase und einem depressiv gestimmten Niedergang.“³⁶ Das Brachfallen von Hafen- und Uferzonen, das Hoyle als vierte Phase angibt, korrespondiert mit der Abschwungphase der vierten langen Welle nach Kondratieff.³⁷

Die Existenz der „Langen Wellen“ wird inzwischen kaum noch bestritten³⁸, kontrovers werden aber die Entstehungsursachen der „Langen Wellen“ und die zeitlichen Periodisierungen eingeschätzt. Der Umbau und die Revitalisierungsvorhaben der brachgefallenen Areale können somit dem fünften Kondratieff-Zyklus⁴⁰ zugeordnet werden.

Der Facettenreichtum der Fragen, die relevant für die Umnutzung und Revitalisierung von (brachgefallenen) Hafen- und Uferzonen sind, dokumentiert eindrücklich, dass diese nur transdisziplinär zu bearbeiten sind. Die Notwendigkeit einer Theorie und Empirie verknüpfenden wissenschaftlichen Analyse liegt also auf der Hand. „The definitive book on waterfront revitalisation has yet to be written.“⁴¹ Forschungsdefizite und Fragen nach den jeweiligen Planungskulturen, nach den Zielen und Normen der handelnden Akteure und der Betroffenen sowie ihr Eingebundensein in veränderliche Machtbalancen drängen sich auf. Aus der Sicht der Stadtforschung ist es an der Zeit, die realisierten und geplanten Vorhaben an der Waterfront weltweit systematisch zu vergleichen und zu kategorisieren, sie in ihrer sozialen, ökologischen, ökonomischen, planerischen und soziokulturellen Dimension zu analysieren. Noch fehlen Längsschnittstudien, „cross national studies“ und komparative Studien, die den jeweiligen Projekttypus in einem vergleichenden Kontext einschätzbar machen, die relevanten Aspekte der Makro-, Meso- und Mikroebene einbeziehen und zur typisierenden Modellbildung beitragen.

5 Transformationsprozesse in der Beziehung zwischen Hafen und Stadt

Verlauf und Wandel der veränderten Beziehungen zwischen Hafen und Stadt sowie langfristigen technologischen und sozioökonomischen Veränderungsprozessen manifestieren sich an den Hafenrändern. Wie ausgeführt, unterscheidet Hoyle idealtypisch fünf Phasen der Entwicklung des Verhältnisses zwischen Stadt und Hafen. Städtische Landnutzungen und Hafenfunktionen stehen demnach über eine Kontaktzone in Verbindung, wobei das Hafen-Stadt-System der Beeinflussung und Steuerung durch übergeordnete Faktoren wie technologische Veränderungen, Umwelt, Wirtschaftsentwicklung, Politik und Gesetzgebung unterliegt. Die Sinnfälligkeit dieser „Phasentheorie“ soll durch die folgenden Ausführungen gestützt werden.

Die *erste Phase* ist durch die Existenz eines primitiven Stadthafens gekennzeichnet. Das Medium Wasser war bei vielen Siedlungsgründungen ein relevanter Faktor der Standortwahl. Ansiedlungen entstanden häufig an Flussübergängen, Flussmündungen und Lagen, die einen natürlichen Schutz boten. Viele Seehäfen sind an ursprünglich amphibischen Orten platziert, teilweise auf gewonnenem oder überschwemmungssicher gemachtem Baugrund.⁴² Die Lage am Wasser bot neben den militärischen auch wirtschaftliche Vorteile, häufig entwickelten sich an diesen naturräumlich prädestinierten Orten die Keimzellen von Häfen. Bis etwa Mitte des 19. Jahrhunderts waren die großen Seehäfen vor allem Stapel- und Handelsplätze für hochwertige Waren des internationalen Handels. Gebäude, die zugleich Wohn-, Wirtschafts-, Lager- und Kontornutzungen beinhalteten, waren direkt am Wasser gebaut, um Waren

vom Schiff unmittelbar – oder mittels Schuten – in Speicher entladen zu können. Besonders der Güterumschlag der leicht verderblichen Waren verlangte seit dem 18. Jahrhundert die Errichtung von Speichergebäuden. Bis in das 19. Jahrhundert gab es eine enge räumliche und funktionale Verflechtung von Stadt, Hafenumschlag, Lagerung, Handel und hafenbezogenen Dienstleistungen. Die Lage am Wasser bedeutete einen natürlichen Standortvorteil durch die Nutzung der Wasserkraft für die handwerklich orientierte Produktion sowie den direkten Zugang zum Verkehrsweg.

Im Zusammenhang mit der Industrialisierung und der Ausweitung des Welthandels kommt es durch Umbrüche und einen Maßstabssprung zu veränderten Hafen-Stadt-Beziehungen. In der *zweiten Phase* ab Mitte des 19. Jahrhunderts bildet sich der expandierende Stadthafen heraus. Die Erfindung von Dampfmaschine, Eisenbahn und Dampfschiffahrt revolutionierte den Güterumschlag. Mit der Ausweitung der Dampfschiffahrt wurde die Festlegung der Schiffsabfahrten und Ankunftszeiten kalkulierbarer. Die Schiffsgrößen vervielfachten sich. Zur Bewältigung dieser Umstrukturierungen mussten neue, größere Hafenbecken angelegt, moderne Umschlagstechniken eingerichtet und die Schifffahrtswege vertieft werden. Die Umschlagsarbeiten wurden mithilfe von Kränen mechanisiert.

Als neue Energiequelle wird die Kohle in großem Maßstab genutzt und Dampfkraft in der industriellen Produktion und im Transportwesen eingesetzt. „Die Dominanz der Handelsfunktion des Hafens wurde abgelöst und erweitert durch Verkehrs- und Durchleitungsfunktionen.“⁴³ Mit der Industrialisierung wurde der enge funktionale Zusammenhang zwischen Hafen, Ar-

Phase	Zeit	Symbol ○ Stadt ● Hafen	Hafen-Stadtentwicklung
I <i>1. Zyklus</i>	Mittelalter bis Mitte 19. Jh.		Der einfache Stadthafen <i>Vorindustrielle Phase</i>
II <i>2. Zyklus</i>	Mitte 19. Jhrd. - frühes 20. Jh.		Der expandierende Stadthafen <i>Industrialisierungsphase</i>
III <i>3. Zyklus</i>	Beginn bis Mitte des 20. Jhs.		Der moderne industrielle Seehafen <i>Fordismus / Hochindustrialisierung</i>
IV <i>4. Zyklus</i>	60er bis 80er Jahre		Rückzug vom Hafenrand <i>Postfordistische Phase</i>
V <i>5. Zyklus</i>	Seit den achtziger Jahren		Revitalisierung des Hafenrandes <i>Flexible Akkumulation</i>

Abbildung 2
Phasen der Stadt- und Hafenentwicklung

Phasen der Hafen-Stadtentwicklung nach Hoyle (1989) und Bird (1971), überlagert mit Kondratieff (1926)

beiten und Wohnen allmählich aufgelöst. Die wirtschaftlichen Aktivitäten im Hafen veränderten sich und implizierten veränderte Allokationen der Nutzungen. Den Speichergebäuden folgten Kaischuppen und Lagergebäude, die Büros wurden vom Hafen in die Zentren verlagert, wo ein räumlich konzentriertes Geflecht von Banken, Börse, Versicherungen, Reedereigeschäft etc. entstand. Zäune und Mauern schirmten das Hafensreal von der Stadt ab, um die Zollgrenze zu manifestieren. Die räumliche Entflechtung korrespondiert mit einer folgenreichen fachlichen Spezialisierung: Wasserbau und Ingenieurtechnik dominieren see- und flussseits, Architektur und Stadtplanung landseits.⁴⁴

Mit den Besonderheiten der Hafenarbeit und den hafennahen Wohnungen, häufig heruntergekommenen Elendsvierteln, entstand eine Hafenarbeiter(sub)-kultur, die sich in Resten bis heute gehalten hat. Die besondere Art der Beschäftigung, die Vielfalt und Gefährlichkeit der Arbeit, die Unregelmäßigkeit des Arbeitsanfalls („Casual Labor“), der Kontakt zu ausländischen Seefahrern und das Leben in der Nähe des Hafens beförderten die Entstehung einer Solidargemeinschaft der Hafenarbeiter.⁴⁵ Das „Hafenviertel“ bildete so ein Konglomerat aus einer Fülle von Funktionen und Dienstleistungen, die Geschäfte für Bekleidung, Genussmittel und Souvenirs, Seemannskirchen, Tätowierstuben, Wirtshäuser, Tanzpaläste und Bordelle umfasste⁴⁶, ein Ort der Gewalt und Sittenlosigkeit. Die Sailortown mit ihrem exotischen Charakter bildete lokal eine Besonderheit, war aber international in eine maritime Kultur eingebettet, die von Weltoffenheit geprägt war und viele der späteren Globalisierungsprozesse vorwegnahm.

Die Zwischenkriegszeit lässt sich schlaglichtartig als *dritte Phase* des modernen industriellen Seehafens beschreiben. Mit der Elektrifizierung als neuer Basistechnologie, etwa ab der Jahrhundertwende, werden Telegraf und Telefon als neue raumüberwindende Informations- und Kommunikationstechniken eingeführt. Wirtschafts- und Handelswachstum gingen mit neuen Hafenerweiterungs- und Industrieansiedlungsplänen einher. Die Entwicklung der Krantechnologie vom Dampfkran zum elektrisch betriebenen Vollportalkran bewirkte, dass immer größere Teile der Umschlagsarbeiten mechanisiert werden konnten. Beim Schiffbau erfolgte die Umstellung von der Niettechnik auf Schweißtechniken, womit der Bau von Schiffen erheblich beschleunigt werden konnte. Die (Seehafen-) Industrie tritt neben den Handel und verändert mit Werften, Silos, Kühlhäusern und Tanklagern die Hafenslandschaft.

Der Trend zu immer größeren Schiffen erforderte die weitere Vertiefung von Schifffahrtswegen und spezielle Umschlagseinrichtungen („das Schiff gestaltet den Hafen“). Der ansteigende Mineralölverbrauch, ausgelöst durch die Massenmotorisierung und die Ersetzung von Kohle durch Öl, erfordert neue Flächen und Umschlagstechnologien. Die starke Importabhängigkeit von überseeischen Roh- und Energiestoffen beförderte eine sprunghafte Größensteigerung im seewärtigen Bulk-Transport. Die Seehafenregionen wurden daher als privilegierte Standorte der Seehafenindustrialisierung genutzt. Durch Planung und den Ausbau von „Vor“-Häfen wie etwa Bremerhaven für Bremen, Le Havre für Rouen und Warnemünde für Rostock suchten die Seehafenstädte diese Entwicklung für sich zu nutzen.

Mit der Verwendung von Erdöl und später Atomkraft als neuen Energiequellen beginnt die *vierte Phase*, die durch den Rückzug von Nutzungen aus den traditionellen innenstadtnahen Hafensrealen geprägt ist. Die Bedeutungsabnahme vieler Häfen fiel mit einer Deindustrialisierung des Hafenumfeldes zusammen. Viele Häfen haben ihre frühere Bedeutung nicht nur als Warenumschiags- und Handelsort, sondern auch als Seehafen-Industrie-Standort verloren. Verheerende Auswirkungen hatte die zunehmende internationale Konkurrenz im Schiffbau und der Niedergang des Schiffbaus in Europa, der zum Brachfallen von Werftgeländen führte. Die Ölkrise, der Rückgang des Tankerbaus, der folgende verstärkte Einsatz von Kernenergie bedeuteten einen Strukturbruch für die wirtschaftliche Bedeutung der Seehafenstädte. Ein beispielhaftes Projekt dieser Periode war die – damals umgehend wieder eingestellte – Planung eines Tiefwasserhafens bei Neuwerk-Scharhörn durch Hamburg⁴⁸ und ist die wiederaufgeflamte Debatte um einen deutschen Tiefwasserhafen bei Wilhelmshaven oder Cuxhaven. Der Trend zur Küste hatte sich nur als kurzfristiger Lagevorteil erwiesen und wurde abgelöst von einer neuen Stufe internationaler Arbeitsteilung, die nun die Verlagerung der grundstoffverarbeitenden Industrien in die rohstoffreichen Länder wie Brasilien, Marokko, Saudi-Arabien usw. beförderte.

Vor allem aber prägten die Umbrüche in der Transporttechnologie diese Phase. Die Erfindung des Containers von Malcolm McLean läutete eine neue Epoche im Seeverkehr und für die Häfen ein: 1966 legte der erste Containerfrachter, die „Fairland“ in Bremen an. Die Containerisierung brachte eine Revolutionierung der Hafenarbeit mit sich und erforderte neue Umschlagsareale und Hafenanlagen. Die Rationalisierung der Hafenarbeit wurde nun durch Homogenisierung und Standardisierung der Ladeeinheiten möglich, der Con-

tainer zum Sinnbild des rationalisierten Welthandels. Was zunächst noch als „Containeritis“ abgetan und als Modeerscheinung eingestuft wurde, sollte nachhaltige Veränderungen für die Seehafenstädte mit sich bringen. „Schaffte ein guter Hafenarbeiter im Jahr 1948 pro Schicht 5,4 Tonnen Warenumsatz, so bringt es sein heutiger Kollege auf 294 Tonnen.“⁴⁹ Die Containerrevolution steigerte die Produktivität um ein Vielfaches und brachte dramatische Arbeitsplatzverluste im operativen Kernbereich der Hafenwirtschaft mit sich.

Mit dem zunehmenden Einsatz von Mikroelektronik setzen seit den 60er Jahren in Seehafenstädten verstärkt Ausdifferenzierungsprozesse ein. Die *fünfte Phase* ist durch ein räumlich-zeitliches Nebeneinander von modernsten stadtfernen Terminals sowie brachgefallenen und / oder suboptimal genutzten innenstadtnahen Hafen- und Uferarealen geprägt. Die Uferzonen wurden vielfach zu Schnellstraßen herabgewertet. Die Werftareale mit Kränen der Schiffswerften, die die Stadtsilhouette prägten und dynamische Wirtschaften symbolisierten, sind zu abgeräumten, kontaminierten Flächen heruntergekommen. Die Passagierlinienschifffahrt wurde von Düsenflugzeugen und Massentourismus abgelöst. Inzwischen hat nun die Kreuzschifffahrt – auch in Europa – an Bedeutung gewonnen und zählt zu den bedeutendsten touristischen Wachstumsbranchen. Fast 450 Kreuzfahrtschiffe sind derzeit unterwegs, 60 Schiffsneubauten mit fast 100 000 weiteren Betten sind bestellt. Im Jahr 2000 wurden knapp über 12 Mio. Fahrgäste an Bord gezählt, und neuerdings gibt es die „mobile Immobilie“ als Apartment auf dem Schiff zu erwerben.

Die größten Containerschiffe laufen nur noch wenige Häfen an (Main Ports), während kleinere Häfen über Zubringerdienste (Feeder) beliefert werden. Hinterland, Lagegunst, seeschifftiefes Wasser und Schnelligkeit des Umschlages („nur das fahrende Schiff verdient“) werden damit als Standortfaktoren noch bedeutender. Die speziellen Umschlagstechnologien für Container erzwangen neue, stadtfjernere Hafenanlagen und ließen die älteren Einrichtungen obsolet werden. Zum Umschlag der Container auf andere Transportmittel sind auf der Landseite erheblich größere Dispositionsflächen notwendig. Auf der Seeseite benötigt der Containerumschlag zwar wegen der kürzeren Liegezeiten weniger, aber jeweils sofort verfügbare und seeschifftiefe Kailiegeplätze. Die traditionellen Hafenanlagen mit den schmalen „finger-piers“, „multi purpose terminals“ und Kaischuppen konnten diesen Ansprüchen nicht mehr genügen. Kaischuppen und Lagerhäuser, in denen früher Waren gegen Witterung geschützt zwischengelagert wurden, sind nicht mehr erforderlich. Die Containerisierung beinhaltet

rückläufige Beschäftigung, also immer weniger Hafenarbeiter, aber immer größere Flächen, teurere Infrastrukturen und – ökologisch problematisch – immer tiefere Ausbaggerungen der Flüsse und Häfen.

Der ökonomische und stadtentwicklungspolitische Stellenwert des Hafens wird durch den Bedeutungsverlust der Hafenwirtschaft zunehmend infrage gestellt. „Der Hafen ist nicht mehr dynamischer Motor und ökonomische Basis der Seehafenstädte.“⁵⁰ Früher richteten sich die Reeder nach den Umschlagsfazilitäten in den Zielhäfen, heute sind die Häfen gezwungen, den Anforderungen der Reeder zu folgen. Noch befinden sich in den meisten Seehäfen die Infrastrukturen im Besitz der öffentlichen Hand und damit die Verantwortung für Kaimauern, Liegeplätze, Sicherung von Wassertiefen, Planung und Erschließung neuer Hafenbecken, Aufschüttung von Arealen usw., während die Suprastruktur mit Umschlagsequipment und Lagergebäuden von privaten Unternehmen betrieben wird. Die Privatisierung von Häfen und/oder Terminals ist bereits vielerorts erfolgt, die großen Reedereien streben eigene Terminals an.

Diese *fünfte Phase* der Beziehung zwischen Stadt und Hafen eröffnet nun durch das Brachfallen besondere Möglichkeiten, Teile des innenstadtnahen Hafens und der Uferzonen umzunutzen und zu revitalisieren. Die Ziele, die sich hinter dem Schlagwort Revitalisierung von Hafen- und Uferzonen verbergen, sind genau betrachtet ein Konglomerat sehr unterschiedlicher und teilweise widersprüchlicher Ziele. Zudem sucht man möglichst viele soziale, ökologische, städtebauliche und arbeitsmarktpolitische Zielsetzungen mit den Revitalisierungsvorhaben zu erreichen.

6 Chancen, Probleme und Risiken der Vorhaben

Enge Verflechtungen zwischen Wasser und Stadt sind ein Wesensmerkmal der amphibischen Stadt. Die Chancen und Probleme der Umnutzung von brachgefallenen Flächen hängen mit den Besonderheiten der jeweiligen Hafen- und Stadtgeschichte und den vormaligen Nutzungen zusammen. Überall sollen der Strukturwandel im Güterumschlag, im Schiffbau und in den Seehafenindustrien sowie die daraus resultierenden Arbeitsplatzverluste durch die Revitalisierungsvorhaben kompensiert werden. Der Strukturwandel soll zur Modernisierung der städtischen Ökonomie genutzt werden. Die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen und der Versuch der Reintegration der – häufig unzureichend qualifizierten – hafennahen Wohnbevölkerung in den lokalen Arbeitsmarkt bilden, zumindest programmatisch betont, ein Ziel der Revitalisierungsbemühungen.⁵¹

Die Abnahme des Wohnanteils und die Verödung der Innenstädte sind weltweite Phänomene, die überlagert werden von einem Bedeutungsverlust der City gegenüber der Peripherie. Für die Stadtentwicklung ergeben sich mit den brachgefallenen Hafenarealen neue Optionen, Stadtzentrum, Hafen und Wasser stadträumlich zu reintegrieren. Die Hafenbereiche, die noch vor kurzem eine Barriere für die Stadtentwicklung waren, haben nun die Möglichkeit, verbindende Funktionen im Stadtgefüge zu übernehmen und die Vernetzung der Uferzonen mit der Innenstadt zu befördern. Im Zusammenhang mit dem Brachfallen und der folgenden Neuordnung sind auch ganze Stadtteile an den Uferzonen neu entstanden. Die neuen Nutzungen und Baulichkeiten haben häufig überörtliche Ausstrahlung und ziehen Besucherströme an.

Überall haben Schwierigkeiten der Umnutzung der schmalen Fingerpiers, die nicht für modernen Güterumschlag geeignet sind, zu Überlegungen geführt, Hafenbecken zu verfüllen. Damit kann wertvolles, neues Bauland gewonnen werden und städtebaulich ergeben sich besser nutzbare Areale. In Bremen ist mit der Verfüllung des Überseehafens ein Hafenbecken von über 20 ha zugeschüttet worden. Im Rahmen der vormals suboptimalen Nutzung von Uferzonen sind aber auch durch Aufschüttungen die Uferkanten immer weiter ins Wasser hinausgeschoben worden. Damit können neue Grundstücke mit der attraktiven Wasserbelegenheit geschaffen, Wegebeziehungen vernetzt und die Uferzonen neu gestaltet werden.

Weltweit war (und ist) die Zugänglichkeit der Uferzonen häufig durch Barrieren und Verkehrsschneisen erschwert. Die meist in den 60er und 70er Jahren entstandenen uferparallel verlaufenden Schnellstraßen („Autogerechte Stadt“), damals als Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur intendiert, erweisen sich als kaum überwindbare Hindernisse. Wegebeziehungen entlang des Ufers werden zudem durch Grundstücke und Betriebe mit unmittelbarer Wasserbelegenheit erschwert.

Auf Grund der wirtschaftlichen Bedeutung wurde die Planung, der Bau und der Betrieb der Hafenanlagen besonderen privaten und/oder öffentlich-rechtlichen Institutionen übertragen. Die Stadtplanung, für die räumliche Planung innerhalb der gemeindlichen Grenzen zuständig, konnte daher in der Regel nicht über diese Bereiche „verfügen“, sie waren quasi exterritorial. Die Klärung von Kompetenzen und Zuständigkeiten, privater und öffentlicher Einrichtungen, Private-Public-Partnerships, von QUANGOS („Quasi-Autonomous Non-Governmental Organisations“) und QUALGOS („Quasi-Autonomous Local Non-Governmental Organisations“), erweist sich als nicht unkom-

pliziert. „Because as a rule, (the players) are motivated differently and have differing modalities of action and levels of influence, political science has coined the term ‘implementation arena’ for these players and their playing field.”⁵² Die Revitalisierungsplanungen basieren damit auf einem komplexen Akteurs-, Eigentums- und Interessengeflecht. Da die Hafenverwaltungen und Port Authorities in der Regel staats-, bundesstaats- und/oder stadteigene Institutionen sind, die einen Sonderstatus haben und eigenwirtschaftlich operieren, gibt es aus Sicht dieser Institutionen nicht immer eine zwingende Notwendigkeit, mit den Planungs- und Umsetzungsbehörden eng zu kooperieren.

Das Brachfallen von Uferbereichen ermöglicht neue, zukunftsfähige Nutzungen, die durchaus nicht mehr zwingend Wasserbezüge erfordern. Neben Büros sind nutzungsgemischte Quartiere entstanden sowie Wohnraum durch Umbau und Neubau. Wohnnutzungen, möglichst ein Mix unterschiedlicher Marktsegmente, wirken nachhaltig stabilisierend für die Revitalisierungsbemühungen an den Uferzonen, da unabhängig von Events, saisonalen und tageszeitlichen Besucherschwankungen dauerhaft Bewohner im diesem Bereich leben. Die Umstrukturierung der Uferzonen ist häufig zur Einrichtung von Freizeitinfrastruktur genutzt worden, die viele Besucher anzieht.

Vor allem aber wird auf imageträchtige Vorhaben gesetzt, um den Wandel vom Hafen mit „Schmuddelgerbe“ zur Freizeitkulisse zu befördern und um den Städtetourismus anzukurbeln. Das US-amerikanische Vorbild setzte vor allem auf freizeit- und tourismusbezogene Nutzungen, die mit Wohnungen, Büros und Einzelhandel kombiniert wurden. Marinas, Aquarien, Schifffahrtsmuseen und historisierende, an die maritime Geschichte erinnernde Artefakte wurden mit Cafés und (Fisch-)Restaurants als Standardrepertoire kombiniert und zu einer beliebig wirkenden Kulisse zusammengestrickt, makellos und vollkommen, aber langweilig und leblos.

Die Planungen an der Uferfront sind eingebettet in den widersprüchlichen Kontext der zunehmenden internationalen Städtekonkurrenz und des Versuchs, Standortattraktivität zu steigern und Investoren anzuziehen. Teilweise werden auch Ansätze, die lokale Lebens- und Wohnqualität zu verbessern, verfolgt. Vor dem Hintergrund des Globalisierungsprozesses sowie des immer rascheren wirtschaftlichen Strukturwandels werden von den Städten unkonventionelle und pragmatische Initiativen sowie größere Flexibilität im Umgang mit ihren Hafen- und Wassergrundstücken gefordert. Die Ressourcen und Machtpositionen zwischen den Investoren als „global players“ und den Planenden als „local actors“ sind dabei unterschiedlich verteilt. Während

die Investoren eher kurzfristige Renditeinteressen verfolgen, müssen die (Hafen)Städte mittel- bis langfristige Perspektiven der Stadtentwicklung berücksichtigen. Die kommunalen Entscheidungen sind in zeit- aufwändige Abwägungen in öffentlichen Gremien eingebunden und dem Gemeinwohlinteresse verpflichtet, während die Unternehmensentscheidungen am „shareholder value“ orientiert sind und von wenigen Personen unter Ausschluss der Öffentlichkeit gefällt werden.⁵³ Diese Faktoren erschweren einheitliche und ganzheitliche Planungsstrategie für die brachgefallenen städtischen Hafen- und Uferzonen, und ein kaum koordiniertes Nebeneinander von Plänen und Einzelbauvorhaben wird befördert.

7 Fazit

Der Bewusstseinswandel und die Neubewertung der (brachgefallenen) Hafen- und Uferzonen lässt sich auch am Einstellungswandel der Öffentlichkeit und an einem positiven Medienecho festmachen. Hafenareale hatten noch vor einigen Jahrzehnten ein Negativimage als laute Orte des arbeitsintensiven Güterumschlags. Teile des Hafens waren privatisiert, aus Zoll- oder Sicherheitsgründen gesperrt, durch Zäune und Mauern von der Stadt abgetrennt. Der Hafen verschwand damit aus dem täglichen Erlebnisbereich der Stadtbevölkerung. Die Hafenareale, über Jahrzehnte als schmutzige Arbeitsorte diffamiert, waren aus der Stadtentwicklung ausgeklammert und bildeten „no go areas“. Die Wohngebiete der Arbeiter, vielfach slumähnliche Quartiere mit mietpreisgünstigen Wohnungen lagen im oder am Hafen und verstärkten diesen Eindruck. Schließlich waren in Hafennähe auch noch die „Red-light-districts“ lokalisiert. „These waterfront redevelopment projects speak to our future, and to our past.“ Der Erhalt und die Umnutzung dieser teilweise denkmalgeschützten baulichen Einrichtungen aus der boomenden Hafenzeit bilden ein einmaliges Potenzial, Geschichte, Gegenwart und Zukunft baulich / architektonisch zu einer neuen Einheit zu verschmelzen.

Basierend auf dem Theoriegerüst von Hoyle und Kondratieff ist die Phase der „Wiederverwendung“ von „ausgeschiedenen“ Bereichen und die Umstrukturierung der vorindustriellen innenstadtnahen Hafenareale (*erste Phase*) mit vielerlei maritimen Baudenkmalern im Rahmen des Flächenrecyclings in der Umsetzung oder bereits abgeschlossen. Inzwischen sind aber längst größere Flächen aus der Zeit der Seehafenindustrialisierung der neueren Zeitphasen des letzten Jahrhunderts brachgefallen und teilweise auch bereits umgenutzt. Diese liegen in der Regel innenstadtferner und weisen Kontaminierungen, kaum Baudenkmalern, an-

dere Flächendimensionen und -Zuschnitte auf. Die Umnutzung dieser Bereiche ist ungleich schwieriger als die Revitalisierung der citynahen Zonen und wird die große Herausforderung für die Hafenstädte in den nächsten Jahrzehnten bilden.

Inzwischen wird auch das Konzept des Themenparks an die Waterfront vorgerückt. Der „Space Park“ in Bremen, der „Ocean Park“ in Bremerhaven und ein – wohl nicht weiter verfolgtes – Urban Entertainment Center in der HafenCity in Hamburg sollen Touristenströme an die Uferzonen locken. Der Städtetourismus befördert den Trend zu Kopien, Zitaten und Verkitschungen, zu Animationen und Events an der Waterfront. Der Ort reduziert sich auf eine Ware, ist nicht mehr das Ergebnis von Geschichte, Kultur und Topographie. Die Seehafenstädte werden gut beraten sein, bei ihren Vorhaben aus Fehlern zu lernen und Konzepte zu entwickeln, die lokale Baukulturen und maritime Traditionen aufnehmen.

Anmerkungen

- (1) Prieb, A.: Die Revitalisierung alter Hafengebiete in der Stadtentwicklungspolitik – Konfliktfelder und Konsensstrategien. In: Blotevogel, H.H.; Ossenbrügge, J.; Wood, G. (Hrsg.): Lokal verankert – weltweit vernetzt. 52. Deutscher Geographentag, 2.–9. Oktober 1999, Stuttgart 2000
- (2) Marshall, R.: Waterfronts in Post-industrial Cities. – London, New York 2001, S. 7
- (3) Craig-Smith, St. J.; Fagence, M.: Recreation and Tourism as a catalyst for urban waterfront redevelopment: an international survey. – Westport, Connecticut, London 1995, vgl. auch: Judd, D.R.; Fainstain, S. S.: The Tourist city. – New Haven, London 1999
- (4) Neumann, U.: Auswirkungen und Prozessabläufe der Erneuerung innerstädtischer Hafengebiete im Revitalisierungsprozeß der Städte. – Düsseldorf 1997
- (5) Aus Platzgründen muss hier auf ausführlichere Quellenbelege verzichtet werden. Eine Übersicht bieten u.a. die Bände: Bruttomesso, R. (Hrsg.): Waterfront a new urban frontier. – Venedig 1993; Breen, A.; Rigby, D.: Waterfronts. Cities reclaim their edge. – New York, San Francisco 1994; deutschsprachig: Schubert, D.: Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten. – Berlin 2001 sowie Schubert, D.: Umbau von brachgefallenen Hafen- und Uferzonen. Erfahrungen, Chancen und Probleme. In: HANSA International Maritime Journal 4 (2001)

- (6)
Turnbridge und Ashworth haben resümiert, dass das US-Modell umgehend weltweit übernommen wurde. Turnbridge, J.; Ashworth, G.: Leisure resource development in cityport revitalisation: the tourist-historic dimension. In: Hoyle, B.S.; Pinder, B. (ed.): *European Port Cities in Transition*. – New York 1992, S. 177
- (7)
Senator für Bau und Umwelt, Senator für Wirtschaft und Häfen (Hrsg.): *Entwicklungskonzeption zur Umstrukturierung der alten Hafenreviere in Bremen*. – Bremen 2000
- (8)
Flagge, O.: Kiel: Hörn-Projekt. In: *Der Architekt* (1993) H. 10, S. 567
- (9)
Vgl. Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH; Stadtentwicklungsbehörde (GHS/STEB) (Hrsg.): *Reihe Arbeitshefte zur HafenCity: 1: Erstes immobilienwirtschaftliches Expertensymposium (1999); 2: Masterplankonzeption (1999); 3: Städtebaulicher Wettbewerb – das Ergebnis (1999); 4: HafenCity Hamburg – Der Masterplan (2000)*. – Hamburg
- (10)
Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr (Hrsg.): *Wasserstadt Berlin. Entwicklungsräume, Potentiale, Standorte, Visionen*. – Berlin 1999
- (11)
Bertolini, L.; Spit, T.: *Cities on Rails. The Redevelopment of Railway Station Areas*. – London, New York 1998
- (12)
„Je universeller ein Hafen, um so stetiger bleiben seine Funktionen auch das ganze Jahr hindurch. (...) Hierzu trägt ferner der industrielle Charakter eines Hafens und seines Hinterlandes bei (...)“. Mecking, L.: Die Seehäfen in der geographischen Forschung. In: *Petermanns geographische Mitteilungen* (1930), Ergänzungsheft, S. 342
- (13)
Löbe, K.: *Metropolen der Meere. Entwicklung und Bedeutung großer Seehäfen*. – Düsseldorf, Wien 1979, S. 203
- (14)
Nuhn, H.: Strukturwandel im Seeverkehr und seine Auswirkungen auf die europäischen Häfen. In: *Geographische Rundschau*, Braunschweig (1994) H. 46, S. 289, sowie Nuhn, H.: Seehäfen als Gateways im zusammenwachsenden Europa. In: *Europa Regional* (1996) H. 4, S. 21 ff.
- (15)
Hansen, N.: Am Anfang war das Schiff. Der Hafen: ein Ort für Handel, Vergnügen und Geborgenheit. Ein Essay. In: *Zeitschrift der Meere*, Hamburg (1999) H. 12, S. 52–53
- (16)
Breen, A.; Rigby, D.: *The New Waterfront – A Worldwide Urban Success Story*. – London 1996
- (17)
Läpple, Dieter: Hafenwirtschaft. In: ARL (Hrsg.): *Handwörterbuch der Raumordnung*. – Hannover 1994, S. 462–467; Läpple, D.; Deecke, H.; Spiegel, C.: Beschäftigungsmöglichkeiten im Güterumschlag sowie in vor- und nachgelagerten Tätigkeiten im Hamburger Hafen. – TU Hamburg-Harburg 1994; Hershmann, M.: *Urban Ports and Harbor Management*. – New York 1988
- (18)
Brown, A. H.J.: *Port economics*. – London 1953, S. 15
- (19)
Rath, J.: *Arbeit im Hamburger Hafen. Eine historische Untersuchung*. – Hamburg 1988
- (20)
Vgl. Peters, D.J.; Bickelmann, H.: *Hafenlandschaft im Wandel. Beiträge und Ergebnisse der Tagung zur Industriekultur und Denkmalpflege im Deutschen Schifffahrtsmuseum Bremerhaven*. – Bremerhaven 2000, sowie: Internationales Hamburger Hafendenkmalpflege-Symposium, 6.–9. September 1989, Industriekultur und Arbeitswelt an der Wasserkante. Zum Umgang mit Zeugnissen der Hafen- und Schifffahrtsgeschichte. – Hamburg 1992
- (21)
Edwards, B.: *London Docklands – Urban Design in an Age of Deregulation*. – Oxford 1992
- (22)
Malone, P. (Hrsg.): *City, Capital and water*. – London 1995
- (23)
Meyer, H.: *City and Port, Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam: changing relations between public urban space and large-scale infrastructure*. – Rotterdam 1999
- (24)
Marshall, R.: *Waterfronts*, a.a.O. [siehe Anm. (2)]
- (25)
West, N.: Urban- waterfront developments: a geographic problem in search of a model. In: *Geoforum* (20) 4, (1989), S. 459–568
- (26)
Bird, J.: *Seaports and Seaport Terminals*. – London 1971, S. 66
- (27)
Hoyle, B.S.; Pinder, D.A.: *City-port Industrialisation and Regional Development, Spatial Analysis and Planning Strategies*. – Oxford 1981
- (28)
Hoyle, B.S.; Pinder, D.A.; Husain, S.: *Revitalising the waterfront*. – London 1988
- (29)
Hoyle, B.S.; Pinder, D.A.: *European Port Cities*, a.a.O. [siehe Anm. (6)]
- (30)
Bruttomesso, R. (Hrsg.): *Waterfront*, a.a.O. [siehe Anm. (5)], S. 10
- (31)
Pribs, A.: *Hafen und Stadt. Nutzungswandel und Revitalisierung alter Häfen als Herausforderung für Stadtentwicklung und Stadtgeographie*. In: *Geographische Zeitschrift*, Stuttgart (1998) H. 1, S. 16–30

- (32)
Hoyle, 1988
- (33)
Hoyle, B.S.: Development dynamics at the port-city interface. In: Revitalising the waterfront. Hrsg.: Hoyle, B.S.; Pinder, D.A.; Haisain, S. – London 1988, S. 14
- (34)
Kondratieff, N.D.: Die langen Wellen der Konjunktur. In: Die langen Wellen der Konjunktur. Beiträge zur marxistischen Konjunktur- und Krisentheorie. – Berlin 1972 (zuerst 1923), S. 153
- (35)
Schumpeter, J.A.: Kapitalismus, Sozialismus und Demokratie. – München 1975 (zuerst 1942), S. 114, vgl. auch Kuznets, S.: Schumpeter's Business Cycles. In: the American Economic Review, Bd. 30 (1940), Nashville, S. 257 ff.
- (36)
Schubert, D.; Harms, H.: Wohnen am Hafen. Leben und Arbeiten an der Wasserkante. Stadtgeschichte-Gegenwart-Zukunft. Das Beispiel Hamburg. – Hamburg 1993, S. 13
- (37)
Hanappe, P.; Savy, M.: Industrial areas and the Kondratieff cycle. In: City port industrialisation and regional development. Hrsg.: Hoyle, B.S.; Pinder, D.A. – Oxford 1981, S. 16
- (38)
Volland, C.S.: A Comprehensive Theory of Long Wave Cycles. In: Technological forecasting an social change. An international Journal (1987) H. 32, S. 127
- (39)
Vgl. Berry, B. J.L.: Long-Wave Rythms in Economic Development and Political Behavior. – Baltimore, London 1991; Duijn, J.J. van: The Long Wave in Economic Life. – London, Boston, Sydney 1983, sowie: Mandel, E.: Long Waves of Capitalist Development. A Marxist Interpretation. – London, New York 1995
- (40)
Bruckmann, G.: Will There Be a Fifth Kondratieff? In: Vasko, T. (Hrsg.): The Long-Wave Debate. – Berlin, Heidelberg, New York 1985, S. 4
- (41)
Gordon, D.: Different views from the water's edge. In: Town Planning Review, Liverpool (1998) H. 69, S. 96
- (42)
Achenbach, H.: Venedig – Lübeck – Amsterdam. Drei historische Seestädte im Wandel der Zeiten. In: Die Erde 113 (1982) S. 207
- (43)
Läpple, D.: Hafenwirtschaft..., a.a.O. [siehe Anm. (17)], S. 462–467
- (44)
Konvitz, J.: Spatial Perspectives on Port City Development, 1780–1980. Urbanism Past and Present (1982) H. 7; S. 25
- (45)
Phillips, G.; Whiteside, N.: Casual Labour. The Unemployment Question in the Port Transport Industry 1988–1970. – Oxford 1985, S. 235
- (46)
Miller, R.C.: The Dockworker Subculture and Some Problems in Cross-Cultural and Cross-Time Generalizations. In: Comparative studies in society and history (1969) H. 11/3, S. 308
- (47)
Rudolph, W.: Die Hafenstadt. Eine maritime Kulturgeschichte. – Oldenburg, München, Hamburg 1980, S. 31, 178
- (48)
Laucht: Hafenprojekt Scharhörn. Eine Planung im Spiegel der Zeit (1948–1980). – Aumühle o.J.
- (49)
Karstedt, C.; Worm, T.: Container: Seekisten auf Landgang. In: mare. Die Zeitschrift der Meere (1999) H. 12, S. 61
- (50)
Läpple, D.: Hafenwirtschaft..., a.a.O. [siehe Anm. (17)], S. 462–467
- (51)
Vgl. hierzu die Beiträge im Sammelband: Schubert, D. (Hrsg.): Hafen- und Uferzonen, a.a.O. [siehe Anm. (5)]
- (52)
European Community. European Regional Development Fund, Waterfront Urban Development, interreg II c, baltic sea region: Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg, Potsdam 2001, Handbook, S. 63
- (53)
Vgl. Prieb, A.: Die Kopenhagener Örestad und die Hamburger HafenCity – Chancen und Risiken marktorientierter Ansätze bei städtebaulichen Großvorhaben. In: Erdkunde, Bd. 54 (2000), S. 2088
- (54)
Marshall, R.: Waterfronts..., a.a.O. [siehe Anm. (2)], S. 5
- (55)
Goss, J.: Disquiet on the Waterfront: Reflections on Nostalgia and Utopia Archetypes of Festival Markets. In: Urban Geography, Vol 17 (1966)

PD Dr. Dirk Schubert
TU Hamburg-Harburg
1–07
Woellmerstraße 1
21073 Hamburg
E-Mail: d.schubert@tu-harburg.de