

## **COPYRIGHT**

**Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt. Es darf ohne Genehmigung nicht verwertet werden. Insbesondere darf es nicht ganz oder teilweise oder in Auszügen abgeschrieben oder in sonstiger Weise vervielfältigt werden. Für Rundfunkzwecke darf das Manuskript nur mit Genehmigung von Deutschlandradio Kultur benutzt werden.**

**Deutschlandradio Kultur  
Länderreport vom 5.2.2010**

## **Der Hafen, die Hafencity und anderes**

**- Von Vorzeigeprojekten und Problemlagen in Hamburg -**

Autor     Verena Herb  
Red.       Claus Stephan Rehfeld  
Sdg.       05.02.2010 - 13.07 Uhr  
Länge     18.06 Minuten

### **Moderation**

„Hamburger Hafen härter von Krise getroffen als angenommen“ – so und ähnlich lauten Schlagzeilen dieser Tage, die die Wirklichkeit beschreiben und in keiner Hochglanzbroschüre zu finden sind. Dabei war man ursprünglich schon davon ausgegangen, dass die Wirtschaftskrise den Hamburger Hafen „hart“ treffen werde. Von der Elbphilharmonie waren zuletzt die Querelen nachzulesen, ob der ursprünglich geplante Eröffnungstermin zu halten sein wird, die Kosten sind eh schon höher als zunächst veranschlagt. Bleibt die Hafencity, die „größte innerstädtische Baustelle

Europas". Ein tolles Projekt, aber auch hier gilt die Schlagzeilen-Feststellung „Ist nicht alles Sonnenschein“.

Der Hafen, die Hafen-City und anderes. Von Vorzeigeprojekten und Problemlagen in Hamburg. Verena Herb hat sich ihr Bild von den Vorzeigeprojekten und Problemlagen in Hamburg gemacht.

**-folgt Script Beitrag-  
Script Beitrag**

G 01 *Atmo Wasser, Wellen an Kaimauern, plätschern*

**AUT Träge dümpeln einzelne Containerschiffe auf der Norderelbe. Dort, wo eigentlich Container gestapelt werden, auf den Decks, herrscht gähnende Leere. Die Reeder haben ihre Schiffe „an die Pfähle gelegt“, wie man so schön sagt, nehmen Kapazitäten aus dem Markt. Seit Herbst 2008 fallen die Transportpreise rapide, es gibt immer weniger Güter zu transportieren, der Containerumschlag im Hamburger Hafen geht zurück.**

E 01 (Kerstan) *„Umsatzrückgänge im Containerbereich von rund 30 Prozent. Marktanteilsverluste an die Konkurrenzhäfen Rotterdam und Antwerpen. Schiffsfinanzierungshäuser die kurz vor dem Kollaps stehen, Reedereien, die teilweise nur durch staatliche Hilfe gerettet werden können und immer noch die Angst, dass im maritimen Bereich ein Domino-Effekt einsetzt, der die ganze Branche in den Abgrund reißt.“*

**AUT Fasst Jens Kerstan, der Fraktionsvorsitzende der Grünen in der Hamburger Bürgerschaft die Situation zusammen. Hamburg ist wie kein anderes Bundesland in Deutschland aufgrund seines maritimen Standortes extrem von der Weltwirtschaft abhängig. Wenn China hüstelt, hat Hamburg die Grippe, heißt es. Entsprechend ist die Hafenstadt von der Krise betroffen – erklärt Michael Bräuninger, Konjunkturrexperte des Hamburger Weltwirtschaftsinstituts, kurz HWWI:**

E 02 (Bräuninger) *„Hamburg ist ganz besonders stark in diesem Logistikbereich, in dem Handelsbereich betroffen. Der Welthandel ist stark zurückgegangen, das wird Hamburg sehr viel stärker treffen als den Rest von Deutschland. Hamburg hat von der Globalisierung und dem Boom im Welthandel in den letzten Jahren besonders*

*profitiert und wird jetzt unter diesem zurückgehenden Welthandel besonders leiden."*

**AUT In den vergangenen Jahren stand die Expansion des Hafens auf dem Programm: Jetzt steht fest: Der Hafen beginnt zu schrumpfen. Die HHLA, die Hamburger Hafen und Logistik AG betreibt drei große Containerterminals: Altenwerder, Burchardkai und Tollerort. Kosten müssen rapide gesenkt werden, so dass der Containerterminal Tollerort still gelegt wird. Das hat es in der Geschichte des Hafens noch nie gegeben. Bislang sind große Entlassungen in der Hafenwirtschaft bislang ausgeblieben. Das liegt in erster Linie an der Kurzarbeit, auf die die Hafenbetriebe setzen, so Klaus-Dieter Peters, Vorstandsvorsitzender der HHLA.**

E 03 (Peters) *„Die Kurzarbeit ist grundsätzlich auf 2 Jahre ausgelegt. Ich glaube, dass wir mit diesem Instrument zunächst mal die wichtigen Probleme lösen können. Wir sind in Gesprächen mit Verdi, über gewisse Zugeständnisse in der Krise. Ich denke hier in erster Linie an Flexibilisierung und Flexibilität.“*

**AUT Sollte der Umschlag sich nicht erholen, wird es zu Stellenstreichungen kommen. In welchem Maß, das ist noch offen. Der Hafen ist das wirtschaftliche Herzstück der Hansestadt – und nicht nur das:**

E 04 (Gedaschko) *„Hamburg, der Hafen, ist die Herzkammer für den Exportweltmeister Deutschland.“*

**AUT Gibt sich Wirtschaftssenator Axel Gedaschko dem hanseatischen Pathos hin. Und es wird klar: Hamburgs Herz hat Kammerflimmern. Man hat Angst, im internationalen Vergleich weiter abzufallen. Denn neueste Zahlen belegen: Der Hamburger Hafen hat seine Position als Wirtschaftsstandort in Europa eingebüßt, liegt nur noch an dritter Stelle hinter Rotterdam und Antwerpen. Der Grund ist die Preispolitik der Konkurrenz-Häfen. So gewährt Rotterdam seit dem 1. Januar einen Krisenrabatt von 7 Prozent. Für Hamburg bedeutet das: Geld muss locker gemacht werden, um den kränkelnden Wirtschaftskoloss wieder auf die Beine zu bringen:**

E 05 (Gedaschko) „Wenn man sich zum Hafen bekennt, bekennt man sich automatisch auch zu Investitionen in gigantischem Umfang. Das muss man wissen. Und dann muss man die Entscheidung treffen: Wollen wir das oder wollen wir das nicht? Glauben wir an diesen Hafen oder glauben wir nicht? Und wissen wir, dass der Hafen Zukunft hat, oder wissen wir es nicht?“

**AUT Gedaschko appelliert damit an die Bundesregierung: Angela Merkel soll zu einem Rettungspaket für die maritime Wirtschaft bewogen werden. Doch Hamburg habe in Berlin nicht das allergrößte Gewicht, gibt der Wirtschaftssenator zu, was nicht gerade Hoffnungen schürt.**

G 02 *Atmo Hammern Baustelle*

**AUT Große Hoffnungen liegen auf Europas größter innerstädtischen Baustelle: Der Hafencity. Rund 15 Prozent der gesamten Hafencity sind bis jetzt fertiggestellt: 3,3 km erstreckt sie sich von Westen nach Osten, 1,1 km von Norden nach Süden. Das Areal reicht von der spektakulären Elbphilharmonie an der Spitze des Dalmannkais im Westen bis zum Baakenhafen ganz im Osten. Susanne Bühler ist die Sprecherin der städtischen Hafencity Hamburg GmbH. Ihre Aufgabe: Das Projekt promoten.**

G 03 *Atmo Auto Sandtorkai, Schritte*

**AUT Vom Sandtorkai, wo rechts die Gebäude der Speicherstadt stehen, führen mehrere Durchgänge durch die modernen Neubauten...**

E 06 (Bühler) „Wir befinden uns ja an der Grenze zur historischen Speicherstadt und den neuen Gebäuden der Hafencity. Man sieht, aus Hochwasserschutzgründen sind diese Gebäude alle auf einem Polder. Das sind dann die Tiefgarageneinfahrten, und darüber sind dann die Wohn- und Arbeitsgebäude, und die sind dann Hochwassergeschützt.“

**AUT Sichtfluchten geben den Blick frei auf die backsteinernen alten Speichergebäude: Sie spielen eine große Rolle für die Planung – die Speicherstadt als Milieugeberin für das neue Stadtviertel: Alt und neu treffen aufeinander.**

**Berühmte Architekten wie Philippe Starck, David Chipperfield, Massimiliano Fuksas, Erick von Eggerat, Henning Larssen oder Herzog und de Meuron haben Häuser entworfen – kein Gebäude ist wie das andere. Während die einen diese Vielfältigkeit als Gesamtarrangement hervorheben, sprechen andere – wie der Architekt Hadi Teherani, von „Würfelhusten am Wasser“. Die architektonischen Einzelmeinungen seien ein völlig unhamburgisches Sammelsurium. Der ehemalige Oberbaudirektor Egbert Kossak, sieht das ähnlich. Bis 1999 war er im Amt, hat die anfänglichen Planungen zum neuen Stadtteil begleitet.**

E 07 (Kossak) *„Was mich hier stört, ist, dass im Grunde ein Architektur-Zoo entstanden ist. Und das, was wir so an der Hamburger lieben – dass nämlich Quartiere einen einheitlichen Charakter haben – ob das die Jarrestadt ist oder Harvestehude ist. Das ist hier aufgegeben. Diese Architektur kann überall und nirgends stehen.“*

**AUT Melanie Brünker, die einen Friseursalon in der Hafencity betreibt, und gleich nebenan wohnt, mag die besondere Architektur:**

E 08 (Brünker) *„Die Häuser sind alle sehr schick und sehr einfach eigentlich gebaut. Aber auch sehr minimalistisch ein bisschen. Es sind klare Flächen, klare Strukturen in den Häusern zu erkennen. Für manche wirkt es sehr schlicht und eher betonmäßig. Es ist kein Jugendstil, es ist kein Altbau. Es ist halt neu und modern. Eigentlich ist es genau so mein persönliches Ding.“*

**AUT Die Meinungen bezüglich der Architektur in der Hafencity gehen auseinander. Während die einen die Einzigartigkeit der einzelnen Gebäude preisen, bewerten andere sie als „Abklatsch der Bauweise des frühen 20. Jahrhunderts“. Doch gerade dieser von Fachjournalisten bezeichnete „Hang zum Mittelmaß“, die konservative europäische Stadtentwicklungsidee, sorgt auch dafür, dass in der Hafencity langfristig eine lebendige urbane Atmosphäre herrschen werde, so die Meinung von Experten.**

**Es ist Wohnen an der Waterfront für derzeit 1500 Menschen. 4000 Menschen arbeiten hier. 2025, wenn der komplette Stadtteil fertig sein soll, werden rund 12 Tausend Menschen dort leben.**

**Im Frühjahr 2009 wurde das erste Quartier ganz im Westen fertig gestellt, rund um Sandtorkai und Dalmannkai. Jetzt zieht die Baukarawane weiter gen Osten. Das Überseequartier ist die derzeit größte Baustelle mit 7,9 ha. Ein niederländisches Konsortium entwickelt**

**das Gelände, das Volumen des Projektes beläuft sich auf rund 1 Milliarde Euro. Viel Geld, viel Risiko. Die Finanzkrise hat auch in der Hafencity Spuren hinterlässt: So hat sich ein Investor eines geplanten Boardinghouses zurückgezogen, doch ein neuer ist bereits gefunden. Das DesignHotel 25hours wird im März 2011 fertiggestellt.**

**Bei nicht allen Objekten läuft es so glatt: Die Fertigstellung des Kreuzfahrterminals Cruise Center verzögert sich um ein Jahr – und ob das vollmundig angekündigte Science Center östlich des Kreuzfahrterminals jemals gebaut wird, steht in den Sternen. Es finden sich keine Investoren. Auch die Vermietung von Bürofläche verläuft schleppend: Eine Möglichkeit: Die Stadt springt ein und mietet selbst 50 Tausend Quadratmeter. Man sei im Zeitplan, trotz Finanzkrise – vermeldet die Hafencity GmbH optimistisch. Das gesamte Überseequartier soll bis 2013 komplettiert werden.**

G 04 *Atmo Café K.u.K – Klein und Kaiserlich*

**AUT Zurück in den Westen, ins Café Das Klein und Kaiserlich, passenderweise am Kaiserkai. Hier trifft Wiener Schmach auf hanseatische Zurückhaltung: Edle dunkelbraune Lederbänke harmonieren mit dem grünen Fliesenmuster des Bodens. An der Wand hängt goldumrahmt Kaiser Franz Josef. Das K.u.K. gehört Rosemarie Motsch. Die Österreicherin lebt seit vielen Jahren in Hamburg. 2008 ist sie mit ihrem Mann und ihren beiden Kindern in die Hafencity gezogen:**

E 09 *(Motsch) „Gerade am Anfang: wir waren mit so einem stolzen Gefühl sind wir immer hier reingefahren und haben gesagt: hier wohnen wir. Und ich möchte niemals mehr tauschen. Das Beste hier: Dass die Queen Mary bei meinem Schlafzimmer vorbeifährt. Das finde ich traumhaft.*

**AUT Die junge Unternehmerin genießt das Kleine im Großstädtischen: Die Hafencity, zumindest in der jetzigen Form, sei wie ein kleines Dorf. Man kennt sich untereinander. Das Lehrerehepaar Elke und Georg Nadas sind aus ihrem Haus in Bergedorf, einem Stadtteil ganz im Süden der Stadt, in eine Eigentumswohnung in der Hafencity gezogen.**

E 10 (Nadas) *„Wenn man in die Hamburger Stadt ziehen will, gibt es eigentlich keine vergleichbaren Objekte, die günstiger sind. Es ist nicht teurer, als wenn man nach Eimsbüttel zieht oder nach Altona zieht. Aber man hat einfach eine bessere Lage.“*

**AUT Die Hafenstadt wird häufig als Luxuswohngebiet gepriesen bzw. angeprangert. Doch die Mietstruktur ist vergleichbar mit denen anderer zentrumsnaher Wohnviertel. Von 9 Euro 50 bis 18 Euro kostet hier der Quadratmeter, abhängig davon, ob man eine Wohnung in einem Luxus- oder einem Genossenschaftsbau mietet. Der Preis bei Eigentumswohnungen beläuft sich auf 2800 bis 4500 Euro pro Quadratmeter. Gemessen an der Lage ist das moderat, aber sicherlich auch eher für Gutverdienende zu bezahlen. Von Anfang an sei nicht geplant gewesen, auch sozialen Wohnungsbau in der Hafencity zu betreiben, sagt der Oberbaudirektor der Hansestadt, Jörn Walter:**

E 11 (Walter) *„Wir haben in der Innenstadt einen sehr hohen Anteil an geförderten Wohnungen in der heutigen Hamburger Altstadt. Neustadt und Altstadt. Und deshalb wollen wir auch Gruppen wieder in die Innenstadt ziehen mit dem Hafencity-Projekt, die traditionell eher zu den Abwanderern aus Hamburg gehören. Wenn Sie so wollen – gemein gebräuchlich: Der klassische Mittelstand. Nicht die Luxuswohnungen, an die hatte damals überhaupt niemand gedacht.“*

**AUT In einigen Gebäuden werden durchaus auch schon einmal 6 bis 8 Tausend Euro für den Quadratmeter verlangt. Das Yoo-House, geschrieben Y O O, am Kaiserkai ist eines dieser Luxusobjekte: Designt von Philipp Starck entstehen hier 60 Wohnungen auf höchstem architektonischen Niveau. Michael Klessmann und seine Frau wohnen in einem der Genossenschaftshäuser am Kaiserkai. Für ihn gibt es drei Gruppen von Bewohnern:**

E 12 (Klessmann) *„Vom Gefühl her ist so ein Drittel Leute die entweder am Ende ihres Berufslebens oder schon nach ihrem Berufsleben sind und noch einmal ihren Wunschtraum erfüllen. Das ist nicht selten. Dann natürlich die große Gruppe so Paare wie wir, die in den besten Jahren sind und Kinder aus dem Haus. Und dann gibt's natürlich dieses Drittel, wo dann so einigermaßen das Klischee passt: Yuppies, die dann in jungen Jahren mit viel Geld sich gesagt haben: Wir wollen in einem hippen Stadtteil leben.“*

**AUT** Es sind also nicht nur die Doppelverdiener ohne Kinder, die es in die Hafencity verschlägt. Mit der weiteren Erschließung soll es auch geförderten Wohnungsbau und Studentenwohnheime geben. Das Klischee des Viertels für die Superreichen – es stimmt so nicht. Nicht nur Wohnen und Arbeiten soll man in der Hafencity, sondern auch Kunst und Kultur erleben. Das Internationale Museum und das Automobilmuseum haben bereits im Quartier eröffnet, ein Haus für Design ist geplant. Doch das wohl bekannteste Kulturhighlight soll 2012 eröffnet werden: Die Elbphilharmonie.

M 01 *Musik Mozart, Hochzeit des Figaro. Gespielt vom NDR Sinfonieorchester  
Unter Text*

**AUT** Lange war sie nur Zukunftsmusik – doch langsam nimmt sie Form an. Die „gläserne Welle“, die sich über dem ehemaligen Kaispeicher in den Himmel schwingen soll.

G 05 *Atmo Baulärm*

**AUT** Es wird gehämmert, geklopft und geschweißt: Gelbbehelmete Bauarbeiter wuseln über die Baustelle. Mittlerweile streckt sich der Bau 81 Meter in die Höhe. 110 Meter werden es am Ende sein mit insgesamt 26 Geschossen. Doch schon jetzt ist die Elbphilharmonie ein imposantes Gebäude – und je höher der Koloss in den Himmel ragt, umso höher klettern die Kosten. Ursprünglich waren 241 Millionen Euro Festpreis für das Prestigeprojekt veranschlagt. Mittlerweile belaufen sich die Baukosten auf 323 Millionen Euro. Zahlen die von der Ausgangsannahme so weit entfernt sind, wie eine Galaxie von der nächsten.

E 13 *(Welck) „Der Preis dafür ist allerdings sehr hoch. Es fällt mir schwer, das zu sagen, aber er ist einfach hoch.“*

**AUT** Gibt Karin von Welck, die Kultursenatorin zu. Und er wird wohl noch weiter steigen: Die Elbphilharmonie entwickelt sich in finanzieller Hinsicht mehr und mehr zu einem Faß ohne Boden und die Hamburger Bürger sind sauer:

E 14 *(diverse Bürger)  
- Dafür soll ich Steuern bezahlen, wo gibt's denn sowas.*



- Interessant wäre zu wissen, warum auf einmal so viel Mehrkosten da sind? Ich als Privatmann würde mir das nicht gefallen lassen, wenn ich baue. Wir sind mittlerweile glaube ich beim dreifachen dessen, was veranschlagt wurde.

- Also ich finde sowieso, dass das der größte Blödsinn ist aller Zeiten. Das hat Hamburg sehr arm gemacht.

- Das Bauvorhaben ist von Anfang an schlecht geplant gewesen, und unterfinanziert. Und dass da Verzögerungen auftreten, gerade bei staatlichen Bauvorhaben ist eigentlich ganz normal.

**AUT Es gab zahlreiche Schwierigkeiten, blickt man die letzten Jahre zurück: Neben den explodieren Kosten wird der Chefplaner des Projekts mitten drin entlassen, immer wieder wird der Eröffnungstermin nach hinten verschoben. Zeitweilig stand das Projekt sogar ganz auf der Kippe, weil sich die Verantwortlichen, Stadt und Bauträger Hochtief, in die Haare bekamen. Die Fronten waren verhärtet – die Parteien standen sich unversöhnlich gegenüber. Es folgten schon einmal verbissene Verhandlungen zwischen Senatorin, Architekten und dem Bauunternehmen Hochtief.**

E 15 (Lindenberg) „Nicht so viel Harmonie bei der Elbphilharmonie – kann man wohl sagen.“

**AUT So fasste es der Aufsichtsratsvorsitzende der Elbphilharmonie, Johann Lindenberg, damals zusammen. Doch erfolgreich habe man das Ruder wieder herumreißen können – auf diese eingängigen maritimen Metaphern lässt sich wohl nur schwer verzichten, bei aller Euphorie, die die Verantwortlichen ob der Fortschritte bei Verhandlungen und Baustelle vor sich her tragen. Und wieder gibt es Streit zwischen den Parteien. Hochtief gab Mitte Januar bekannt: Es werden Mehrkosten von 22,4 Millionen Euro fällig und die Elbphilharmonie könne erst ein Jahr später fertiggestellt werden als geplant: Also 2013. Jens Kerstan, Fraktionsvorsitzender der Grünen spricht von Erpressung:**

E 16 (Kerstan) „Hochtief droht mit späterer Baufertigstellung, um Geld von der Stadt zu erpressen. Doch dieses Spiel wird nicht aufgehen, weil wir uns von Hochtief nicht erpressen lassen werden.“

**AUT Hochtief sei eine bössartige Heuschrecke, und er sehe keinen Anhaltspunkt, diesem Baukonzern auch nur eine Silbe zu glauben. Noch**

**einmal knapp 23 Millionen Euro mehr. Wie kommen solche Summen zusammen?**

**Heribert Leuttner, der neue Chefkoordinator des Hamburger Senats für die Elbphilharmonie liefert einen Erklärungsversuch:**

E 17 (Leuttner) *„Es ist sicherlich so, dass die Komplexität des Gebäudes von allen Beteiligten unterschätzt wurde. Es wurde ja noch nie ein Konzertsaal auf ein bestehendes Kaispeichergebäude gesetzt und in 50m Höhen in zwei verschiedenen Betonschalen, die mit Federn voneinander getrennt sind, sozusagen in die Luft gehängt... Ich glaube, die Herausforderung technischer Natur die dort zu bewältigen sind, hat man seinerzeit nicht erkennen können...“*

**AUT Und kann man wohl auch jetzt noch nicht: mancher Experte spricht von einem Kostenvolumen von fast einer halben Milliarde Euro. Die Entwürfe für den „neuen Leuchtturm“ kommen vom Basler Architektenteam Herzog und deMeuron. Die bauten schon die TateGalerie in London oder das Olympiastadion in Peking. Renommee hat eben seinen Preis. Schließlich geht es um das neue Wahrzeichen der Hansestadt – so wie die Oper in Sydney oder der Eiffelturm in Paris – das soll die Elbphilharmonie für Hamburg werden. Und dass das so sein wird, erklärte Christoph von Dohnanyi, der ehemalige Chefdirigent des NDR-Symphonieorchesters, das Residenzorchester der Elbphilharmonie sein wird.**

E 18 (von Dohnanyi) *„Die Philharmonie wird als solche wahrgenommen als Plan und als ein ganz beneidenswertes Bauwerk. Ob wir in China waren, ich in New York bin... Wo auch immer ich war in letzter Zeit: London. Ich meine, die warten darauf, dass sie hierher können. Also das ist was absolut einmaliges.“*

**-ENDE BEITRAG Herb-**