

HCU HAFENCITY UNIVERSITÄT HAMBURG

BACHELORARBEIT

Lernen von der HafenCity

Untersuchung der funktionalen und sozialen Durchmischung
im Überseequartier der HafenCity Hamburg

Studiengang: Stadtplanung
Verfasser: Samuel Dettling
Matr. Nr: 6000324
Erstgutachter: Prof. Dr. Ingrid Breckner
Zweitgutachter: Dr. Joachim Thiel
Abgabedatum: 23.12.2014

Danksagung

Zunächst möchte ich mich an dieser Stelle bei all denjenigen bedanken, die mich während der Anfertigung dieser Bachelor-Arbeit unterstützt und motiviert haben. Ein besonderer Dank geht an meine beiden Betreuer Prof. Dr. Ingrid Breckner und Dr. Joachim Thiel für die unzähligen Anregungen und die konstruktiven Gespräche.

Ein großer Dank geht ebenfalls an alle, die sich Zeit genommen haben in vielen Stunden die Arbeit Korrektur zu lesen und mir Rückmeldungen zu geben.

Inhaltsverzeichnis

Danksagung	I
Inhaltsverzeichnis	II
Abbildungsverzeichnis	IV
Abkürzungsverzeichnis	IV
1 Einleitung	6
1.1 Problemstellung – Wie durchmischt ist das Überseequartier wirklich?	6
1.1.1 Das Projekt HafenCity als große Chance für Hamburgs Entwicklung.....	6
1.1.2 Die Nutzungsmischung der Stadt als Grundlage für Urbanes Leben.....	6
1.1.3 Urban Renaissance: Ein neuer globaler Wettbewerb der Städte.....	7
1.1.4 Das Generieren von Urbanität und das ideale Verhältnis von Mischung	8
1.2 Abgrenzung und Forschungsziel	8
1.3 Erkenntnisinteresse und Einordnung in den Forschungsstand	9
1.4 Aufbau der Arbeit	10
1.5 Wissenschaftliches Vorgehen.....	11
1.6 Begrifflichkeiten	12
2 Funktionale und soziale Durchmischung im historischen Kontext	13
2.1 Die Entstehung multifunktionaler Stadtstrukturen	13
2.2 Das Grundgerüst der Urban Renaissance europäischer Städte.....	15
2.2.1 Zur Begrifflichkeit	15
2.2.2 Von der Deurbanisierung zur urbanen Renaissance	16
2.3 Städtische Neuordnung im Zuge der Urban Renaissance	17
2.4 Die HafenCity als Urban Renaissance Projekt.....	18
3 Mechanismen zur Verwirklichung von funktionaler und sozialer Mischung	20
3.1 Theoretische Durchmischungs- und Urbanitätsansätze.....	20
3.1.1 Jane Jacobs – Die urbane und vielfältige Stadt	20
3.1.2 Herbert J. Gans – The Balanced Community	21
3.1.3 Ilse Helbrecht – New DOWTOWNS.....	22
3.2 Werkzeuge zur Implementierung von Mischung in Deutschland.....	24

3.2.1	Informelle und formelle Planung.....	24
3.2.2	Urbanitäts- und Nutzungskonzept	25
3.2.3	Wohnungspolitik und Vergabekonzept als Stellschrauben	26
3.3	Wege zur Durchmischung in Europa.....	28
3.3.1	Ørestad, Kopenhagen.....	28
3.3.2	Masséna – Rive Gauche, Paris	30
3.3.3	Rieselfeld, Freiburg	32
3.4	Evaluierung und Einordnung für die Untersuchung des Überseequartiers	34
4	Strategien zur Durchmischung in der Hafencity und im Überseequartier.....	36
4.1	Räumliche Aufteilung und Funktionsmischung im Überseequartier	36
4.2	Planung und Realisierung des Überseequartiers	40
4.2.1	Planungsprozess und städtebauliches Konzept.....	40
4.2.2	Vergabeverfahren und Wohnungsmarkt.....	42
4.2.3	Physische Anbindung und Vernetzung	43
4.3	Selbstreflexion der Hafencity und ihre Akteursstruktur	45
4.3.1	Akteursstruktur	45
4.3.2	Selbstreflexionsprozess der Hafencity	46
4.4	Probleme und Herausforderungen im Überseequartier	48
5	Lernen für und von der Hafencity	51
5.1	Wie geht es weiter? Konzeptionelle Vorschläge für das Überseequartier	51
5.2	Lernen von der Hafencity – Empfehlungen für zukünftige Planungen.....	56
6	Literaturverzeichnis	59
	Eidesstattliche Erklärung.....	65

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht HafenCity, mit Teilquartieren und markiertem Überseequartier.....	9
Abbildung 2: Überseequartier mit Erdgeschossnutzungen und Überseeboulevard.....	37
Abbildung 3: Vertikale Nutzungsmischung im Überseequartier.....	39
Abbildung 4: Kenndaten nördliches Überseequartier	40
Abbildung 5: Konzeptvorschlag für die Realisierung des südlichen Überseequartiers	52
Abbildung 6: Modellrechnung für die Förderung von 195 Wohnungen.....	54

Abkürzungsverzeichnis

BauGB	Baugesetzbuch
BGF	Bruttogeschossfläche
BSU	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
FHH	Freie und Hansestadt Hamburg
GHS	Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung
HCH	HafenCity Hamburg GmbH
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr

1 Einleitung

1.1 Problemstellung – Wie durchmischt ist das Überseequartier wirklich?

1.1.1 Das Projekt HafenCity als große Chance für Hamburgs Entwicklung

Mit dem Bau der HafenCity, eines der größten und ambitioniertesten innerstädtischen Entwicklungsprojekte Europas, soll auf einem Gebiet von 164ha, das sich vom Baumwall am südlichen Elbufer, entlang der Speicherstadt bis zu den Elbrücken erstreckt, in einem Zeitraum von ca. 20 bis 25 Jahren ein komplett neuer Stadtteil entstehen. Für Hamburg bietet sich die einmalige Möglichkeit, in zentraler Lage einen Stadtteil entstehen zu lassen, der mit einer urbanen Mischung aus Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, aber auch Tourismus, Kultur und Bildung für die langfristige Entwicklung der Stadt eine Bereicherung darstellt (vgl. Bruns-Berentelg 2012a; HCH 2014a).

Auf dem ehemaligen Freihafengebiet, welches nach und nach als Hafenstandort aufgegeben wurde, soll nun in mehreren Etappen ein urbaner Stadtteil entstehen, der neben einer vielfältigen physischen Struktur mit unterschiedlichen Nutzungen auch eine ausdifferenzierte soziale Struktur anstrebt. Diese kleinteilige Durchmischung von Nutzungen und Bevölkerungsgruppen ist ein zentrales Merkmal der europäischen Stadtentwicklung, die über Jahrhunderte erreicht wurde. Die Stadt Hamburg möchte diese kleinteilige und langfristig entstandene Mischung in der HafenCity in einem relativ kurzen Zeitraum generieren. Dabei reicht es nicht, Nutzungen bestimmten Gebäuden zuzuweisen, sondern es erfordert auch die Erzeugung immaterieller Infrastrukturen, damit aus der Interaktion verschiedener Nutzungen und unterschiedlicher Bewohner und Besucher der Stadt Urbanität entstehen kann (vgl. Bruns-Berentelg 2012a). Das zukünftige „Herz der HafenCity“ entsteht in zentraler Lage westlich des Magdeburger Hafens und wird künftig von der Speicherstadt in einem ca. 150 Meter breiten Streifen bis an das Elbufer reichen. Bei der Planung wurde das Quartier als dichtes und stark durchmischtes Areal konzipiert, mit einer abwechslungsreichen öffentlichkeitsbezogenen Erdgeschossnutzung, sowie Wohnungen und Büros in den oberen Geschossen.

1.1.2 Die Nutzungsmischung der Stadt als Grundlage für Urbanes Leben

Aus der historischen Entwicklung von Siedlungen und Städten lassen sich verschiedene Formen von Trennung und Mischung erkennen, die sich über Jahrhunderte heraus- und weitergebildet haben. Dabei hat sich vor allem das Zentrum der Städte mit dem Markt, aber auch den institutionellen und sakralen Bauwerken als Dreh- und Angelpunkt städtischer Entwicklung und als Katalysator für Innovationen, sowie sozialen und kulturellen Schaffens, herausgebildet (vgl. Benevolo 2000; Schott 2014). Bereits in der Antike wurden erste Muster von räumlicher Trennung sichtbar, die sich zunächst auf wenige Funktionen beschränkte und mit der Zeit immer

mehr gesellschaftliche Bereiche erfasste. Dabei hat sich in der europäischen Stadtentwicklung die bürgerliche Stadt im Mittelalter mit ihrer ausdifferenzierten sozialen und funktionalen Mischung als ein besonderes Muster der Verteilung herauskristallisiert.

Mit der fortschreitenden Industrialisierung verstärkte sich die Konzentrierung und Trennung bestimmter Nutzungen, die im Zuge der CIAM-Kongresse (Internationale Architekturkongresse unter der Federführung von Le Corbusier) und dem Verfassen der Charta von Athen ihren Höhepunkt erreichte und den Wiederaufbau in Europa geprägt hat. Diese Entwicklungen wurden in der Folge von Bewohnern, Planern und Vertretern der Politik in Frage gestellt und führten schließlich zu einer Umkehr zu traditionellen Mischungsansätzen. Diese Rückbesinnung auf die alten Mischungsprinzipien wurde auch bei der Konzeption der HafenCity vollzogen, die als Erweiterung der Innenstadt betrachtet wird. Die Herausforderung besteht darin, die Planungsfehler der funktionsgetrennten Stadt zu vermeiden und mit der Realisierung der HafenCity als Wohn- und Einzelhandelsstandort den Nutzungsmix im Kern Hamburgs zu bereichern und damit den gesamten Standort Innenstadt zu stärken (GHS 2000b).

1.1.3 Urban Renaissance: Ein neuer globaler Wettbewerb der Städte

Die vernachlässigten Innenstädte der Nachkriegszeit wurden besonders von jungen und kreativen Menschen wertgeschätzt und verliehen den Zentren in den 80 und 90er Jahren des 20. Jahrhunderts eine bis heute anhaltende städtische Renaissance, die durch das Entstehen neuer Lebensmodelle, sowie einem wirtschaftlichen Strukturwandel begünstigt wurde. Nach der Wende befanden sich die deutschen Städte in einem sehr dynamischen und global ausgefochtenen Wettbewerb. Die urbane Renaissance bedeutete einen Einschnitt in der bisherigen Stadtentwicklung, die sich wesentlich auf die Erschließung neuer Gebiete im Speckgürtel der Städte und dem Umland beschränkte (vgl. Häußermann 1987a; Bodenschatz 2005; Urban Task Force 1999).

Viele zentrumsnahe Industrie- und Hafenflächen wurden durch die Auswirkungen des Strukturwandels aufgegeben und boten für Städte und Kommunen die Chance, die Flächen in privilegierter Lage an die Innenstadt angrenzend oder, wie in Hamburg in direkter Wasserlage, durch Revitalisierungsmaßnahmen zu entwickeln. Zahlreiche europäische Städte erkannten die Gelegenheit, die sich ihnen durch die urbane Renaissance bot. Um im europäischen Städtewettbewerb mithalten zu können, mussten die städtebaulichen Konzepte bestimmte Anforderungen erfüllen, wie das Bereitstellen einer materiellen und immateriellen Infrastruktur für innovative und global vernetzte Akteure und die Schaffung eines, mit spektakulärer Architektur versehenes und Identität stiftendes städtebauliches Gesamtbild (vgl. Schubert 2007b; Helbrecht 2009). Bei der Betrachtung vergleichbarer internationaler Stadtentwicklungsprojekte wie den Docklands in London oder das Kop van Zuid in Rotterdam, die eine sehr einseitige Nutzungsmischung aufweisen, verhärtet sich der Eindruck, dass die Entwicklung von Großprojekten dieser Größenordnung kein Selbstläufer ist, zumal viele

Aspekte bei der Planung und Durchführung berücksichtigt werden müssen. Die Planung eines Urban Renaissance Projektes bedarf den Einbezug städtebaulicher, ökonomischer, freiräumlicher und soziokultureller Elemente, die in einem komplexen und gut abgestimmten Verhältnis den Rahmen für die urbane Entwicklung bilden. Dieser Umstand erfordert einen langwierigen Vorbereitungs- und Planungsaufwand, der weit über klassische stadtplanerische Aufgaben hinausreicht.

1.1.4 Das Generieren von Urbanität und das ideale Verhältnis von Mischung

Mit der zunehmenden sozialräumlichen Trennung und strikten Aufteilung der Nutzungen wuchs die Sorge nach einem „Auseinanderdriften der Stadtgesellschaften“ und dem Verlust städtischer Qualitäten. Besonders in den USA, wo diese Entwicklungen sehr ausgeprägt sichtbar wurden, befassten sich Planer und Soziologen intensiv mit den gesellschaftlichen Folgen. Diverse Ansätze, unter anderem jene von Jane Jacobs und Herbert J. Gans, forderten deshalb eine Abkehr des Ideals der funktionsgetrennten und gegliederten Stadt, hin zu einer ausgewogenen Mischung sowohl der Nutzungen als auch der Bevölkerungsstruktur und einem ausdifferenzierten physischen Design der Stadt (vgl. Jacobs 1993; Gans 1961; Harlander/Kuhn 2012b). Die große Herausforderung großer städtebaulicher Projekte besteht darin, das in einem breiten Diskurs von Fachleuten als konsensfähiger Handlungsrahmen diskutierte historische Mischungsmuster an Leitbilder festzuknüpfen und anschließend in die Planung zu übertragen (vgl. Krämer/Kurz 2012). In Deutschland wurde zunächst versucht mit Eingriffen in Bestandsquartieren diese Planungsfehler rückgängig zu machen; mit der Zunahme innerstädtischer Revitalisierungsprojekte sollen nun durch die Anwendung des vielfältigen Mischungsideals bei Neubauprojekten nachträgliche Eingriffe vermieden werden. Die Implementierung dieser Mischung, die zu einem nachhaltigen gesellschaftlichen Ausgleich beitragen soll, erfordert hingegen das Herausbilden von Werkzeugen und Mechanismen, die sich sowohl im Planungs- als auch im Realisierungsprozess anwenden lassen.

1.2 Abgrenzung und Forschungsziel

In dieser Arbeit soll das Überseequartier, als Zentrum der HafenCity untersucht werden. Dabei steht die Frage im Vordergrund, mit welchem Vorgehen und welchen Strategien die HafenCity Hamburg GmbH (HCH) diese kleinteilige Mischung zu generieren versucht und mit welchem Erfolg. Das Untersuchungsgebiet beschränkt sich auf den fertiggestellten nördlichen Teil des Überseequartiers, welches durch die Straßen Am Sandtorpark, Am Sandtorkai, Osakaallee und Überseeallee abgegrenzt wird. Charakterbildend für das nördliche Quartier ist der Überseeboulevard, der den Fußgängern vorbehalten ist und sich von Norden nach Süden durch das Quartier schlängelt. In den insgesamt sechs fertiggestellten Gebäuden befinden sich Wohnungen, Büroflächen und ein breites Dienstleistungs- und Einzelhandelsangebot, sowie

Gastronomiebetriebe als Erdgeschossnutzungen. Das Untersuchungsgebiet ist ein in sich geschlossenes, städtebauliches Ensemble und soll zusammen mit dem südlichen Überseequartier das kommerzielle Herz der HafenCity bilden. Die Bauarbeiten für den zweiten Bauabschnitt, der die Lücke zur Elbe hin schließen soll, ruhen aufgrund unklarer Finanzierungslage seit mehreren Jahren.



Abb.1 Übersicht HafenCity, mit Teilquartieren und markiertem Überseequartier (Quelle: HCH 2014e, eigene Darstellung)

In einer Momentaufnahme soll der aktuelle Mischungsstand des Quartiers, sowie der Planungsverlauf und die Vergabe der Grundstücke als wichtige Prozesse beim Umsetzen der Strategien erfasst und ausgewertet werden. Dazu werden in der Analyse Wege und Strategien zur Implementierung aufgezeigt, zunächst als theoretische Ansätze, dann an Fallanalysen europäischer Stadtentwicklung und schließlich am Beispiel des Überseequartiers in der HafenCity, um in der Folge die Strategien und Erwartungen der Akteure, die bei der Entwicklung und Realisierung des Quartiers beteiligt sind, zu erforschen. Die Untersuchung soll darlegen, ob sich die Nutzungsmischung und die Bevölkerungsstruktur in dem bestehenden nördlichen Quartiersteil so ausdifferenziert gestaltet, wie dies von Seiten der Stadt Hamburg und der HCH behauptet wird (vgl. Berentelg et. al. 2012a). Die Ergebnisse der Arbeit können als Empfehlungen und Wegweisung für die weitere Planung des Überseequartiers und für zukünftige städtebauliche Projekte dienen.

1.3 Erkenntnisinteresse und Einordnung in den Forschungsstand

Das persönliche Erkenntnisinteresse als zukünftiger Stadtplaner liegt darin, herauszufinden, weshalb der Erhalt und die Förderung einer sozial ausgeglichen Bevölkerungsstruktur und einer vielfältigen Nutzungsmischung nicht nur für das Funktionieren der Städte, sondern auch

für die Gesellschaft im Allgemeinen von Bedeutung ist. Stadtplanung ist längst nicht mehr eine unbeachtete Wissenschaft, die an der Gesellschaft vorbei agieren sollte, Sie muss die Themen ernster nehmen, die die Menschen beschäftigen. Ein solches Thema ist die sozialräumliche Polarisierung durch steigende Mieten im Zentrum der Städte. Die urbane Renaissance ist ein Trend, der für viele Städte nach einer jahrzehntelangen Phase der Abwanderung in die suburbanen Räume, ein Segen darstellt. Die Städte und Kommunen, aber auch die Planer müssen dafür sorgen, dass die Stadt ein gemeinschaftlicher Ort bleibt, der Platz für alle Schichten, Ethnien und Lebensmodelle bietet. Die Zeichen verdichten sich, dass dieses Zusammenleben zunehmend gefährdet ist und sich bald nur noch wohlhabende Menschen das Wohnen in der Stadt leisten können. Die Stadtplanung muss ihren Beitrag dazu leisten, das Gleichgewicht in der Bevölkerung und damit auch die urbane Vielfaltigkeit der Stadt zu erhalten. Dieser Umstand sollte auch in der HafenCity selbstverständlich sein.

Während die ersten Bauabschnitte bereits fertiggestellt sind, wurde das bisherige Ergebnis der Planung von Seiten der HCH, als auch von externen Experten und den Medien begutachtet. Der Projektumfang, die hoch gesteckten Ziele und der enorme Investitions- und Bauaufwand erwecken mediales und öffentliches Interesse welches die Entwicklung der HafenCity sehr genau verfolgt. Die Publikation „Wohnen in der HafenCity“ untersuchte sehr ausführlich die Bevölkerungsstruktur, die nachbarschaftlichen Beziehungen und das soziale Milieu in der HafenCity. Die Untersuchung, die sich auf den bestehenden Teil der HafenCity von 2010 beschränkt, schließt mit der Erkenntnis ab, dass die HafenCity über eine heterogene Bevölkerung verfügt, aber Haushalte mit niedrigem Einkommen bisher kaum berücksichtigt wurden. Die HafenCity hat sich also keineswegs zu einem monotonen Reichenviertel entwickelt, es ist mittlerweile das Zuhause einer bürgerlich geprägten Bewohnerschaft geworden, die ihren Stadtteil aktiv mitgestalten will und ihn, auch für Außenstehende zu einem lebendigen Ort machen möchte (Menzl et. al. 2010). Eine Studie des Zukunftsrats Hamburg kommt zu einem ähnlichen Schluss, bezeichnet aber die HafenCity als „Reichendomizil“, dessen Ruf alleine schon der „Intergration des Stadtteils“ und der Stadt Hamburg „erheblich“ schadet. Die Studie untersuchte das städtebauliche Projekt auf ihre Nachhaltigkeit, die ökonomische Stabilität, die ökologische Tragfähigkeit und die soziale Gerechtigkeit. Insgesamt fällt das Fazit der Studie negativ aus: Die HafenCity sei „nicht das strahlende Modellprojekt für vollkommene Nachhaltigkeit“. Der Zukunftsrat zweifelt an der Zukunftsfähigkeit, sowie am Mehrwert des Projektes für die Stadt Hamburg (Zukunftsrat Hamburg 2010, S.50).

1.4 Aufbau der Arbeit

Die Arbeit gliedert sich in sieben Hauptkapitel. Das erste Kapitel bildet die Einleitung mit der Problemstellung, sowie der Zielsetzung und der Abgrenzung, dem Erkenntnisinteresse, der Einordnung in den Forschungsstand und den Ausführungen zum wissenschaftlichen und methodischen Vorgehen der Arbeit. Abgeschlossen wird die Einleitung mit der Definition der

zentralen Begriffe und der Abgrenzung des Themenfeldes. Das zweite Kapitel befasst sich mit dem europäischen Verständnis von sozialer und funktionaler Mischung in einer historischen Longue-Durée Analyse von der Antike über das Mittelalter und der industriellen Revolution bis zur Urban Renaissance, die die Voraussetzungen für innerstädtische Revitalisierungsprojekte, wie die der HafenCity, geschaffen hat. Im vierten Kapitel sollen zunächst theoretische Ansätze von Mischung und Urbanität, Planungswerkzeuge und Fallbeispiele aus Europa vorgestellt werden, um Analyse Kriterien für das planerische Vorgehen der HafenCity im Überseequartier auszuarbeiten. Die Vorgehensweise der HafenCity, ihre strategische Ausrichtung und die Akteursstruktur, die zur Implementierung von Mischung im Überseequartiers benötigt wird, soll im fünften Analysekapitel aufgezeigt werden. Die Ergebnisse dieser Analyse und die Schlussfolgerungen werden im fünften Kapitel als Handlungsempfehlungen und Optimierungsvorschläge genutzt, sowohl für die weitere Realisierung des Überseequartiers als auch für zukünftige städtebauliche Projekte. Sie dienen als abschließendes Fazit über die gewonnenen Erkenntnisse.

1.5 Wissenschaftliches Vorgehen

Die Arbeit baut auf dem Forschungsdesign qualitativer Methoden einer empirischen Sozialforschung auf. Diese Form wissenschaftlichen Vorgehens bietet Möglichkeiten der Datenerhebung, die durch quantitative Methoden nicht zugänglich sind, da sie „die systematische Erfassung und Deutung sozialer Tatbestände“ ermöglicht (vgl. Diekmann 2012; Atteslander 2003, S.3). Der Forschungsweg der vorliegenden Arbeit erfordert eine Einbeziehung von sozialwissenschaftlichen Aspekten in die stadtplanerische, politikwissenschaftliche und ökonomische Forschung zur sozialen und funktionalen Durchmischung und zu Projekten der urbanen Renaissance. Der Forschungsansatz beruht auf einer Untersuchung der Nutzungsmischung im Kontext von Urban Renaissance Projekten mit einem Fokus auf die Implementierungsstrategien der HafenCity im Untersuchungsgebiet Überseequartier. Der explorative Zugang zum Themenfeld erfolgt über eine Literaturanalyse, Fallstudien, eine Kartierung der Nutzungen und über mehrere Expertengespräche. Die Arbeitsschritte ergeben sich aus den fünf Phasen der empirischen Sozialforschung nach Atteslander (2003, Zitiert nach Zepf 2011, S.11):

1. Problembenennung
2. Gegenstandsbenennung
3. Durchführung und Anwendung von Forschungsmethoden
4. Analyse und Auswertungsverfahren
5. Verwendung der Ergebnisse

1.6 Begrifflichkeiten

Die Mischung der Funktionen und die soziale Mischung sind die zentralen Begriffe dieser Arbeit und sollen an dieser Stelle für ein klares Verständnis erklärt und definiert werden. Mischen bedeutet zunächst das „Zusammenbringen“ unterschiedlicher Elemente „in einem bestimmten Verhältnis“ (Duden 2014). Als Funktions- oder Nutzungsmischung kann das Kombinieren von Flächen „für verschiedene Daseinsgrundfunktionen“ bezeichnet werden, die zu „unterschiedlichen (Tages-) Zeiten unterschiedlich genutzt“ werden (Spektrum Lexikon der Geographie 2001). In den Thesen der Charta von Athen wurden die vier Schlüsselfunktionen: Wohnen, Arbeiten, sich erholen und sich bewegen, als zentralste Nutzungen für Architektur und Städtebau festgelegt, allerdings wurde ihre Trennung gefordert (Le Corbusier 1946). Im aktuellen planerischen Diskurs wird die Funktionsmischung der vier Schlüsselfunktionen als konsensfähiger Lösungsrahmen bei der Planung grob- und feinkörniger Projekte der Stadtplanung und Architektur gesehen (Krämer/Kurz 2012). Als soziale Mischung wird die „Heterogenität der Bevölkerung“ bezeichnet (Gans 1961), oder etwas ausdifferenzierter, die „sozialräumlichen Strukturen in der Zusammensetzung der Bevölkerung“ (Harlander 2012). Die soziale Mischung bezieht sich im Wesentlichen sowohl auf die Zusammensetzung im Wohnumfeld, als auch auf die Mischung im öffentlichen Raum (Schulte-Haller 2010). Wenn in dieser Arbeit die funktionale und soziale Mischung des Überseequartiers untersucht werden soll, bezieht sich die Untersuchung dabei auf die Zusammensetzung und das Verhältnis der Grundfunktionen, sowie der sozialräumlichen Strukturen im öffentlichen und auch im privaten Raum.

2 Funktionale und soziale Durchmischung im historischen Kontext

Die Städte Mittel- und Westeuropas zeichneten sich schon immer durch ihre kleinteilige Nutzungs- und Wohnstruktur aus. Diese Vielfältigkeit entstand in einem Prozess jahrhundertelanger wirtschaftlicher und politischer Entfaltung. Auch für Siebel und Häußermann ist „die kulturelle und soziale Heterogenität der Bevölkerung“ ein „Definitionsmerkmal von Urbanität“ (Siebel/Häußermann 2001, S.5). Der Stadtplaner Andreas Feldtkeller geht noch weiter und fordert ein gesellschaftspolitisches Bekenntnis zur Nutzungsgemischten Stadt als Grundlage und Katalysator für den urbanen Lebensstil und den Austausch sozialer Gruppen (vgl. 2012, S.20).

Die folgende Literaturanalyse möchte die Entwicklung der Ideale und Leitbilder der sozialen und funktionalen Durchmischung in einem historischen Kontext näher untersuchen. Dabei soll auf die wichtigsten städtischen Strukturen und Urbanitätsformen eingegangen werden, von den ersten Siedlungs- und Stadtstrukturen über die mittelalterliche Gesellschaftspolarisierung, den großen gesellschaftlichen Umwälzungen der Industrialisierung und das Entstehen einer sozialen Wohnungspolitik bis zu den städtebaulichen Idealen der Moderne und ihren Auswirkungen auf das Stadtbild, sowie auf die sozialen Strukturen, die den Weg für eine Wiederentdeckung innerstädtischen Lebens - die Urbane Renaissance - ebneten.

2.1 Die Entstehung multifunktionaler Stadtstrukturen

Während die Geschichte der Urbanisierung und der ersten Städte über 7000 Jahre zurückreicht, ist die der Europäischen Stadt in der Form, wie wir sie kennen, „nur“ ca. 1000 Jahre alt. Ihre Spuren führen zurück zu den ersten sumerischen Städten, die bereits mehrere 100'000 Einwohner hatten und erste Formen von Arbeitsteilung und räumlicher Trennung zeigten (vgl. Benevolo 2000). Mit der griechischen und römischen Antike und der Gründung vieler neuer Kolonien und Siedlungen verbreiteten sich die urbanen Merkmale der antiken Stadt zunehmend auch in Europa (vgl. Egli 1962). Dabei ist besonders die Millionenstadt Rom hervorzuheben, mit einer stark ausgeprägten horizontalen Nutzungsmischung, in der sich mit der *insula* (lat. Insel) und dem *domus* (lat. Haus) bereits erste soziale Trennungsmuster zeigten. Die *insulae* waren mehrgeschossige Wohngebäude mit starker vertikaler Mischung, etwa vergleichbar mit den Wohnhäusern der Kaiserzeit oder der Haussmannsch'en Stadtsanierung in Paris, während die *domus* teuren und villenartigen Einfamilienhäusern ähnelten (Benevolo 2012, S.212).

Im Mittelalter entstanden, begünstigt durch den langsamen Zerfall des Römischen Reiches und seinen Strukturen, neue Siedlungen und Städte. In vielen Städten Mittel- und Nordeuropas entwickelten sich bürgerliche Stadtgesellschaften, die mit ihren vielen Freiheiten und Privilegien ein Gegenmodell zum ländlich-bäuerlich geprägten Feudalsystem bildeten (vgl. Schott 2014). In den Städten entwickelte sich eine sehr hohe soziale Durchmischung, gleichzeitig kam es zu einer räumlichen Konzentrierung bestimmter ethnischen und beruflichen Gruppen (bsp.

Gerberviertel, Fischerviertel, die Judengasse in Frankfurt usw.). Auf dem Land wohnten die Leibeigenen der Feudalherren im „Ganzen Haus“, ein „auf die Sicherung der häuslichen Nahrung“ ausgerichtete Wohnmodell, bei dem die gesamte Familie im gleichen Haus wohnte und eine Funktion als „Wirtschafts-, Sozial, Rechts-, und Herrschaftsverband innehatte (vgl. Stollberg-Rilinger 2003). Bereits in der vorindustriellen Zeit waren also sozialräumliche Separierungen sichtbar, die sich aber lediglich auf kleinere räumliche Bereiche konzentrierten, die auf die geringe Trennung der städtischen Funktionen zurückzuführen ist (vgl. Herlyn, 1974 S. 19 ff.). Eine weitreichende „Lebensverwaltung und kommunale Daseinsvorsorge, öffentlicher Wohnungsbau und -politik oder planende bzw. gestaltende Strategien, die sich um einen sozialen Ausgleich zwischen den gesellschaftlichen Gruppen bemühen“ war allerdings nicht auszumachen. (Kuhn 2012a, S.18)

Erst mit dem explosionsartigen Wachstum der Städte während der industriellen Revolution gegen Mitte und Ende des 19. Jahrhunderts veränderten sich die städtischen Strukturen maßgeblich. Die neuen Produktionsformen führten zu neuen Trennungsmustern: Werkstätten und Fabriken als Ort für Arbeit und neue Wohnsiedlungen für die Massen an Arbeitskräften, die in die Städte strömten (vgl. Schott 2014). Die über Jahrhunderte bestehende kleinteilige soziale und funktionale Durchmischung der bürgerlichen Stadt löste sich innerhalb weniger Jahrzehnte fast vollständig auf. Was als räumliche Aufteilung der baulichen Substanz begann, endete in einer sozialräumlichen Segregation. Der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen verstärkte diese räumliche Trennung, denn die Fahrtkosten der öffentlichen Verkehrsmittel konnten sich ärmere Menschen kaum leisten, und so blieb ihnen keine andere Wahl, als in den „Arbeiterslums“ der Stadt zu bleiben, wogegen wohlhabende Menschen in die grünen Randbezirke ziehen konnten (Kuhn, 2012a S.28).

Als Reaktion auf die unzumutbaren Zustände in den Arbeitersiedlungen, durch unkontrollierte Stadterweiterungen verursacht, wurden in vielen europäischen Städten bauordnungsrechtliche Regelungen zur Verbesserung der baulichen Qualität der Gebäude erlassen. Für die Koordinierung gesamtstädtischer Entwicklung und die Unterbindung „unkontrollierter Auswüchse“ setzte sich die Zonierungsplanung gegen Ende des 19. Jahrhunderts durch (vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin 2013 S.3f.). Allerdings verschlimmerte sich in der Folge die sozialräumliche Segregation mancherorts noch weiter, weil die Stadterweiterungen nach den Regeln des Marktes erfolgten und die Zonierung „zu einem Instrument der Diskriminierung“ wurde (Benevolo 2000, S.834f.). Ein „energisches reformerisches Bemühen um Entdichtung der Wohnquartiere“ führte in Deutschland nach der Jahrhundertwende teilweise zu einer Verbesserung der Wohnverhältnisse, doch nur sehr schleppend fand ein Paradigmenwechsel statt, der zu einer Verwissenschaftlichung des Städtebaus führte und die Wohnungsfrage zu einem zentralen Bestandteil städtischer Politik machte (Kuhn 2012b, 54f.; Siebel 2004, S.33).

Die Ideen und Leitbilder der „Charta von Athen“, die im Zuge der von Le Corbusier initiierten CIAM Kongresse (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne) verfasst wurde, fanden

in der Planung vieler Städte Mitteleuropas, besonders in der vom Wiederaufbau geprägten Nachkriegszeit, hohen Zuspruch. Die CIAM plädierte für eine getrennte und aufgelockerte Stadt, bei der die vier Funktionen, Wohnen, Arbeiten, sich Erholen und sich Bewegen, bestimmten räumlichen Bereichen zugewiesen werden (Hotzan, Ulrich 2004, S.59; Le Corbusier 1946, S.67). Das planerische Umdenken bedeutete nicht nur einen radikalen Einschnitt in das bisherige Stadtbild der Städte, sondern erfasste viele Bereiche des öffentlichen Lebens. Durch Konzentrierung und Rationalisierung in vielen gesellschaftlichen Bereichen und durch ein verändertes Konsumverhalten setzte ein Verlagerungsprozess an verkehrsgünstig gelegenen Orten außerhalb der Innenstadt ein, die an Bedeutung gewannen, während die Attraktivität der Innenstädte zunehmend abnahm (vgl. Schott 2014, 334 ff.).

Diese zunächst als modern und fortschrittlich gewerteten Veränderungen stürzten die Innenstadt in der Folge in eine tiefe Krise. Die bürgerlichen Gesellschaftsschichten zogen die suburbanen Neubaugebiete den maroden Innenstadtquartieren vor, zurück blieben ärmere Schichten und damit stieg die finanzielle Belastung der Städte und Kommunen, was in einer Vernachlässigung vorhandener Infrastrukturen resultierte. Die zunehmende Zerstörung historischer Bausubstanz führte indes zu einem Bewusstseinswechsel und eine weitere großflächige Zerstörung der gründerzeitlichen Stadt konnte verhindert werden. Die Leitbilder der Moderne und der unmittelbaren Nachkriegszeit wurden wieder in Frage gestellt und es wurden neue städtebauliche Leitbilder entwickelt. Das Bild einer „Nutzungs- und Funktionsdurchmischten, kompakten europäischen Stadt“ diente dabei als konsensfähiger Handlungsrahmen für die Planung, da sie für eine „gewachsene Urbanität“, „gemeinsam empfundene Identität“ und für „anregende und kulturelle Vielfalt“, „spontane Begegnungen“ und eine „stabile soziale Kohäsion“ steht (Krämer/Kurz 2012, S.8). Die räumliche Konzentrierung dieser Merkmale, die in vielen Städten nach wie vor vorhanden war, gab den Ausschlag für viele Menschen einer neuen Generation, wieder zurück in die Städte zu ziehen. Durch diese veränderten Verhältnisse in der Stadt kam es in den 80er und 90er Jahren in vielen europäischen Städten zu einer „Urban Renaissance“.

2.2 Das Grundgerüst der Urban Renaissance europäischer Städte

2.2.1 Zur Begrifflichkeit

Der im angelsächsischen Raum gebräuchliche Begriff der „Urban Renaissance“ wurde von der „Urban Task Force“ und Lord Rogers of Riverside entwickelt und versteht sich als stadtpolitisches Bemühen, mit Hilfe von Revitalisierungsmaßnahmen die Regenerierung vernachlässigter Stadtzentren anzuregen. Die Prinzipien der Task Force beruhen auf gestalterischer Exzellenz, sozialem Wohlbefinden und ökologischer Verantwortung, in einem praktikablen ökonomischen und politischen Rahmen (vgl. Urban Task Force 1999, s. 1). Der deutsche Begriff „Reurbanisierung“ wird von Brake/Herfert als Entwicklungsprozess begriffen, „der mit dauerhafterer Wirkung zu einer neuerlichen Bedeutungszunahme von Städten durch

eine belebende Nutzung ihrer zentralen Gebiete beträgt“ (2011, S.14f.). Eine Studie des deutschen Institutes für Urbanistik (dIfU 2005) kommt zu einer ähnlichen Schlussfolgerung. Sie sieht die Renaissance der (Innen)städte in den veränderten „Wohnpräferenzen von Bewohnern innenstadtnaher Wohnquartiere“ und deren ökonomischen, sozialen und gesellschaftlichen Auswirkungen auf eine Stadt (Difu 2005, S. 8-10).

Während sich die Begriffe Reurbanisierung und Renaissance der Innenstädte vor allem auf einen gesellschaftlichen Wandel beziehen, geht die Urban Renaissance noch weiter und fordert „eine starke Führung seitens der Regierung“, die sich in einer „Neuformulierung seiner strategischen Rolle“ widerspiegelt (Bodenschatz 2005, S. 1f.). Hauptziel einer Urban Renaissance Politik ist es, „Städte der Industriegesellschaft in postindustriegesellschaftliche Städte zu entwickeln“ und sie bestmöglich für den internationalen Wettbewerb im Zuge der zunehmenden Globalisierung vorzubereiten (ebd.). Für die Untersuchung des Überseequartiers im Revitalisierungsprojekt HafenCity, bedienen wir uns des Begriffs „urban“ oder urbane Renaissance, um die Prozesse und Vorgänge, die zu dieser Entwicklung geführt haben, zu beleuchten.

2.2.2 Von der Deurbanisierung zur urbanen Renaissance

Nach dieser jahrzehntelangen Phase städtischer Dezentralisierung und dem Bedeutungsverlust gegenüber dem Umland findet, wie bereits angedeutet, im letzten Viertel des 20. Jahrhunderts eine Renaissance städtischer Lebensformen statt. Die Urban Task Force macht drei wichtige Gründe für diesen Wandel verantwortlich; einen wirtschaftlichen Strukturwandel, weg von der Industrie- zu einer wissens- und informationsbasierten Gesellschaft, die auf globaler Ebene vernetzt ist; einem neuen ökologischen Bewusstsein, welches die Ressourcen keineswegs als unendliches Gut betrachtet und einen nachhaltigen Umgang mit ihnen fordert; eine gesellschaftliche Veränderung der Wohn- und Lebensformen, sowie eine sozialkulturelle Interessenverschiebung (1999, S.27).

Mit der Deurbanisierung wurden viele Arbeitsplätze der industriellen Produktion und Fertigung abgebaut und durch neue Arbeitsplätze im Finanz- und Dienstleistungssektor, in der EDV, der Forschung, der Gesundheit und in den neuen Medien ersetzt (vgl. Häußermann et. al. 2008, S.362f.). Neue „Telekommunikationssysteme“ wie das Internet ließen räumliche Barrieren verschwinden und führten zu einer „Entgrenzung“ in einer zunehmend globalisierten und digitalisierten Welt (Läpple 2004, S.67). Diese Entgrenzung führte jedoch nicht, wie befürchtet, zu einem Auflösen der Städte und ihren Strukturen, vielmehr wandelten sich die Stadtmetropolen zu Innovationsfeldern der „Wissensökonomie“ und zu einer Entfaltung von „Wissens- und Kulturproduktion, sowie Inkubatoren neuer, postindustrieller Arbeits- und Lebensformen“ (Häußermann et. al. 2008, S.369, Läpple 2004, S. 74 f.).

Industrialisierung und Deurbanisierung waren maßgeblich an einem hohen und ineffizienten

Ressourcenverbrauch beteiligt, der sich jedoch mit dem Paradigmenwechsel ebenfalls zu verändern begann. Die Urban Task Force sieht den zunehmenden Energieverbrauch und den starken Flächenverbrauch in suburbanen und ländlichen Räumen als großes Problem und empfiehlt einen schonenderen Umgang. Ein nachhaltiger Bewusstseinswandel kann die Lebensqualität der Städte noch einmal verbessern und sie für Bewohner und Arbeitgeber wieder attraktiver machen (vgl. 1999, S.36-38). Damit rücken vor allem die brachliegenden Industrieareale näher in den Fokus, bieten sie doch die Möglichkeit, Verdichtung in zentraler Lage zu vollziehen.

Sinkende Arbeitszeiten und Geburtenraten, steigende Mobilität und Konsumkraft setzen ihrerseits neue gesellschaftsübergreifende Trends in Bewegung (Urban Task Force 1999, S.28f.). Eine „antibürgerliche Kritik“ der klassischen Familienmodelle im Eigenheim brachte neue „Lebensperspektiven und Wohnformen“ hervor, die sich im nun frei werdenden städtischen Raum ausbreiten“ konnten (Vgl. Häußermann 1987, 5f.). Die maroden Altstadtquartiere erwiesen sich als „prädestinierter Ort“ zum Ausleben dieser Lebensformen. Günstige Wohnungen, deren Grundrisse eine gewisse Flexibilität zuließen und viele ungenutzte Freiflächen im Stadtumfeld boten den idealen Nährboden für die Entfaltung einer neuen städtischen Kultur.

Grundgerüst der urbanen Renaissance

Diese drei unterschiedlichen, aber eng miteinander verstrickten Kräfte, boten die Grundlage für ein neues Stadtverständnis. Aus der fast aussichtslos scheinenden Situation vieler Städte in den 60er und 70er Jahren boten sich neue Möglichkeiten, die Zentren wieder attraktiver zu gestalten und die Abwanderung in die suburbanen Räume zu stoppen. Um Veränderungen sichtbar zu machen, fordert der Abschlussbericht der Urban Task Force eine Kombination aus lokalen, regionalen und nationalen Top Down Prozessen, sowie örtlichen Bottom Up Prozessen. Zum einen soll die Bevölkerung stärker an den Planungsprozessen beteiligt werden (Empowerment), zum anderen sollen institutionelle Entscheidungsorgane mit flexiblen Kompetenzen (Governance Strukturen) ausgerüstet werden, um die Potenziale der urbanen Renaissance bestmöglich auszuschöpfen.

2.3 Städtische Neuordnung im Zuge der Urban Renaissance

Angestoßen durch die erläuterten Kräfte kommt es in den Städten Europas und Nordamerikas im letzten Viertel des 20. Jahrhunderts zu einem langsamen, aber stetigen Wandel in zentralen Stadtquartieren. Bei städtebaulichen Sanierungs- und Revitalisierungsmaßnahmen lassen sich zwei unterschiedliche Typen von Aufwertungsprozessen ausmachen. Zum einen sind nicht gesteuerte Bottom-Up Prozesse zu beobachten, also eher kleinere, partizipatorisch geprägte Aufwertung durch Bewohner und Beteiligte eines Quartiers (Dunger-Löper 2011). Zum anderen entstehen über Top-Down Prozesse eher größere Stadtentwicklungsprojekte,

wie z.B. Quartierssanierungen oder Umnutzungen von Brachen. Für das Bewerkstelligen dieser Aufwertungen sind allerdings größere Anstrengungen nötig, um den finanziellen, organisatorischen und planerischen Aufwand stemmen zu können.

Bei der Entwicklung von über Top-Down Prozesse generierten, städtebaulichen Projekten erfolgt eine gezielte Verknüpfung der Projekte mit neuen dynamischen Kräften aus dem „Dienstleistungssektor, im Tourismus, im Kongresswesen, in der Kulturindustrie, in den Creative Industries, im Shopping und Dining, in der Vergnügungsindustrie, aber auch im Wohnen“ (Bodenschatz 2005, S.397). Auf diese Weise können Synergien aus der privatwirtschaftlich und der öffentlichen Hand genutzt werden um die Stadt auf dem globalen Markt optimal zu positionieren und wettbewerbsfähig zu machen. Dafür muss der Staat neue Governance Kooperationen mit Geldgebern (Investoren, Private etc.) und Empowerment Strukturen mit der Bevölkerung eingehen. Diese neue Art von Stadtentwicklungsprojekten werden unter anderem auch „Urban Renaissance Projekte“ bezeichnet (vgl. Dziomba 2006). Diese Stadtentwicklungsstrategie zielt darauf ab, die Zentren der Städte für Mittelschichten wieder attraktiv zu machen, sie dort als „Bewohner, Unternehmer, Touristen und Konsumenten zur Stabilisierung und Aufwertung der Stadtquartiere zu bringen“ (Dziomba 2009, S.34).

2.4 Die HafenCity als Urban Renaissance Projekt

Lässt sich die HafenCity ebenfalls als ein Urban Renaissance Projekt typisieren? Nach Dziomba werden Urban Renaissance Projekte i.d.R. von Kommunen initiiert und gesteuert (vgl. 2009, S.29f.). Charakteristisch sind vor allem die hohen „öffentlichen Investitionen in Personal, Planungs- und Beratungsdienstleistungen, Grundstücksakquisitionen und Baureifmachung, Erschließung und andere Vorleistungen“ und zeichnen sich durch ihre „komplexe Zielsetzung“ und „Gemeinwohlorientierung“ aus, sind dabei aber trotzdem auf die „Einbringung privaten Kapitals“ angewiesen (ebd.).

Die große Mehrheit der Projekte gleicht sich in ihrer Zielsetzung, die mehrere Aspekte gleichzeitig betreffen; 1. Die Einrichtung einer „Institutions- und Organisationsstruktur“, ausgestattet mit den nötigen personellen Kapazitäten für Organisations-, Management- und Steuerungsaufgaben. 2. Durch stadtplanerische und architektonische Maßnahmen, die gewisse innovative und ökologische Anforderungen erfüllen, soll die innerstädtische Wohnfunktion in bisher nicht als Wohnstandort wahrgenommenen Standorten (Industriebrachen, Hafenflächen, Gleisanlagen usw.) gestärkt werden. 3. Durch erste Investitionen aus der öffentlichen Hand sollen weitere Investitionen aus dem privaten Sektor ausgelöst werden (Dziomba 2009, S.31). Wenn wir die Strukturen und Zielsetzungen der HafenCity und die städtebaulichen Rahmenbedingungen mit den allgemeinen Merkmalen von Urban Renaissance Projekten vergleichen, stellen wir fest, dass die oben genannten Merkmale erfüllt werden:

1. Für die Realisierung des Stadtentwicklungsprojektes wurde die HafenCity GmbH (HCH, bis 2004 GHS: Gesellschaft für Hafen- und Stadtentwicklung) als öffentlicher Entwicklungsträger gegründet, der sich zu 100% in städtischem Besitz befindet und mit den nötigen Handlungs- und Entscheidungsstrukturen ausgestattet wurde.
2. Durch die Revitalisierung des an die Innenstadt angrenzenden ehemaligen Hafensareals soll die Wohnfunktion wieder zurück in die City geholt werden und darüber hinaus sollen mit Konzept- und Architekturqualität von internationalem Standard wirtschaftliche Impulse für die Stadt Hamburg generiert werden (Dziomba 2009).
3. Mit hohen Investitionen in die Bodenaufbereitung, in den Hochwasserschutz, den Grundstückserwerb und die Erschließung des Areals durch den Bau einer Infrastruktur, wurden für private Investoren hohe Anreize geschaffen, sich an der Entwicklung des in privilegierter Lage befindlichen Areals zu beteiligen (Berentelg et. al. 2012; Dziomba 2009; GHS 2000).

Das Projekt HafenCity erfüllt demzufolge in hohem Maße die Kriterien, die ein Urban Renaissance Projekt ausmachen; eine Organisationsstruktur schaffen, die Wohnfunktion stärken, Impulse setzen und schließlich private Investitionen auslösen. Es bleibt die Frage, inwiefern sich mit diesem Grundgerüst eine soziale und funktionale Mischung verwirklichen lässt? Denn der Anspruch der Stadt Hamburg und der HCH als Entwicklerin ist es, in der HafenCity einen urbanen und vielfältigen Stadtteil zu erschaffen, der sich durch seine feinkörnige horizontale und vertikale Nutzungsmischung auszeichnet (vgl. GHS 2000; HCH 2014, Menzl 2010).

Dass eine hohe und urbane Nutzungsmischung nicht immer aus einer Planung resultieren muss, zeigt sich im Hinblick auf große Urban Renaissance Projekte wie z.B. den Docklands in London, die aufgrund einer hohen Deregulierung und einem neoliberalen Kurs der Thatcherpolitik zum Inbegriff einer rein an ökonomischen Zielen orientierten Stadtentwicklung wurde und kaufkräftigen Schichten vorbehalten ist (Schubert et. al. 2007). Es gibt allerdings auch positive Beispiele, die uns zeigen, wie die Implementierung eines gesunden Verhältnisses der Mischung erfolgen kann. Mit welchen Strategien sich eine ausdifferenzierte Nutzungsmischung und eine vielfältige gesellschaftliche Zusammensetzung ausgestalten lässt, die ein Stadtentwicklungsprojekt mit urbanen Qualitäten auszeichnet, soll im nachfolgenden Teil dieser Arbeit näher beleuchtet werden.

3 Mechanismen zur Verwirklichung von funktionaler und sozialer Mischung

Die HafenCity Hamburg ist mit dem Ansatz einer sozialen und funktionalen Mischung nicht alleine. Als Reaktion auf die Krise der Stadt und der Sorge um das „Auseinanderdriften der Stadtgesellschaften“ und „neue sozialräumliche Polarisierungen“ (Harlander/Kuhn 2012a, S.12), entwickelten Forscher und Planer globale Strategien für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Das Vermächtnis der historischen Stadt in Europa zeichnet sich durch eine „gewachsene Urbanität“, eine „gemeinsam empfundene Identität“ und eine „kulturelle Vielfalt“ aus, die für „spontane öffentliche Begegnungen“ und für „eine stabile soziale Kohäsion“ sorgen (Krämer, Kurz 2012, S.8). Vor allem die Frage, ob und wie sich die urbanen Qualitäten einer historischen Innenstadt, ihre Kleinteiligkeit und Nutzungsmischung auf ein Neubauprojekt übertragen lassen, beschäftigt Forscher und Planer intensiv. Die in der historischen Analyse beschriebene Abkehr von der funktionsgetrennten Stadt ließ Raum für neue Ideen und Ansätze zum Verhältnis von Mischung und den Möglichkeiten ihrer Implementierung. Insbesondere bei Projekten der urbanen Renaissance wird großer Wert auf eine ausdifferenzierte Gestaltung von Räumen, sowie Gebäuden und ihrer Nutzungszuweisung gelegt, um die negativen Auswirkungen vorausgegangener Planungen zu vermeiden.

In der folgenden Untersuchung soll deshalb der Fokus zunächst auf zwei theoretische Mischungsansätze von Jane Jacobs und Herbert J. Gans, sowie auf den Ansatz eines neuen Innenstadttypus von Ilse Helbrecht gelegt werden. Danach werden in einem zweiten Schritt relevante Planungswerkzeuge für die Umsetzung von Ansätzen erläutert, schließlich werden drei Beispiele von Urban Renaissance Projekten in Europa (Dänemark, Frankreich und Deutschland) vorgestellt und ihre Strategien bei der Verwirklichung einer Nutzungsmischung aufgezeigt. Die Ergebnisse dieser Analyse sollen im letzten Abschnitt zu Untersuchungskriterien für die Untersuchung des Überseequartiers zusammengefasst werden.

3.1 Theoretische Durchmischungs- und Urbanitätsansätze

3.1.1 Jane Jacobs – Die urbane und vielfältige Stadt

Die US-amerikanische Journalistin und Stadtforscherin Jane Jacobs verfasste mit „Tod und Leben der amerikanischen Städte“ einer der einflussreichsten stadt- und raumplanerischen Forschungsbeiträge des 20. Jahrhunderts, der eine fundamentale Debatte über Mischung und Trennung der Funktionen im städtischen Kontext anstieß (Fainstein 2005; PUCA 2012). Jacobs untersuchte das städtische Umfeld anhand Kriterien wie der Sicherheit, der Funktion nachbarschaftlichen Austauschs, der Struktur von Gebäuden und Straßenblocks, sowie öffentliche Räume und deren Nutzungsmischung. Sie kritisiert vor allem die amerikanische Stadtplanung der Zonierung und Trennung, die sie für den Zerfall städtischer Qualitäten verantwortlich

macht und als „Raubbau“ oder „Städteabbau“ bezeichnet (Jacobs 1961, S.9f.). Ihre These der „untereinander abhängigen, feinkörnig gesäten, verschiedenartigen Nutzungen“ die sich ständig gegenseitig „wirtschaftlich als auch sozial“ stützen, ist eine Rückbesinnung auf die Werte der „mannigfaltig“ genutzten Stadt. Mit ihrem Gegenmodell zur getrennten und aufgegliederten Stadt fordert Jacobs eine Rückkehr zur städtischen Diversität, die sie an drei Faktoren anknüpft:

1. Zunächst soll eine komplexe Verkettung und Mischung der Funktionen stattfinden. Dadurch soll das Sicherheitsgefühl erhöht werden, eine Zunahme von gesellschaftlichen und sozialen Kontakten erfolgen und die Inanspruchnahme vielseitiger Dienste ermöglicht werden. Mindestens zwei Funktionen mit unterschiedlichen „Tagesplänen“ und verschiedenen „Zwecken“ sollen miteinander kombiniert werden, um die „Gegenwart von Menschen“ zu unterschiedlichen Zeiten zu sichern.
2. Die Gestalt der Stadt soll sich durch ein ausdifferenziertes physisches Design auszeichnen, sowohl auf Gebäude- und Straßenblockebene, als auch in den öffentlichen Räumen, die die nachbarschaftlichen Kontakte fördern und zu einem sozialen Austausch beitragen sollen. Genauer gesagt fordert Jacobs ein „vernünftiges Verhältnis“ von Gebäuden aus unterschiedlichem „Alter und Zustand“ und kürzere Baublocks, um die fußläufige Erreichbarkeit zu verbessern.
3. Zuletzt soll eine quantitative „Konzentrierung“ von Menschen in Quartieren stattfinden. Dabei spielt es keine Rolle aus welchem Grund sie sich dort aufhalten, ob Bewohner, Besucher, zum Einkaufen oder zur Nutzung jeglicher dort vorhandener Angebote. (Jacobs 1961, S.91-95, S.120)

Wenn diese drei Faktoren erfüllt werden - die Mischung von mehreren Nutzungen, die fein- und grobkörnige physische Variation und die Konzentrierung von Menschen – kann eine ausdifferenzierte Sozialstruktur entstehen, die zu einem lebendigen öffentlichen Leben beiträgt und schließlich „humanes Kapital“ anziehen und Innovation anregen (Fainstein 2005, S.2).

3.1.2 Herbert J. Gans – The Balanced Community

Ein weiterer wichtiger theoretischer Forschungsansatz stammt vom deutsch-amerikanischen Soziologen Herbert J. Gans. In seinem Beitrag von 1961, „The Balanced Community: Homogeneity and Heterogeneity in Residential Areas“, wägt Gans die Vor- und Nachteile von Homogenität und Heterogenität ab (vgl. Kuhn/Harlander 2012b, S.58). Auf der Suche nach einem Mischungsideal und einer effektiven städtebaulichen Mischungspolitik, versucht Gans den Maßstab zu definieren, auf dem soziale Mischung stattfinden soll, ohne dass daraus Konflikte entstehen.

Auf die Frage der „desirability of the balanced, or heterogeneous, community“, also welche Art von Mischung erwünscht und bevorzugt wird, besteht der planerische Konsens laut Gans darin, dass Heterogenität in der Bevölkerung zu einer gesellschaftlichen Wertschöpfung führt. Eine heterogene Bevölkerung soll in einem Stadtteil unter anderem zu einer Balance beitragen, die das soziale Zusammenleben bereichert, die Toleranz gegenüber sozialen und kulturellen Unterschieden begünstigt und zuletzt durch das Vorhandensein Menschen unterschiedlichen Hintergrunds einen pädagogischen und erzieherischen Mehrwert einbringt (vgl. Gans 1961, S.177). Gans zeigt zunächst das Grundsatzproblem des amerikanischen Planungssystems auf, nämlich dass die Implementierung einer heterogenen Bevölkerungsmischung nicht vorgesehen ist. Hinzu kommt, dass der Wohnungsmarkt nicht dementsprechend organisiert ist, um eine Diversität zu ermöglichen und dass sowohl Hausbesitzer als auch Hauskäufer überwiegend daran interessiert sind, in ein gesellschaftlich vergleichbares Siedlungsgebiet zu ziehen (ebd. S.182).

Gans kommt zu dem Schluss, dass der Zusammenhang zwischen heterogener Bevölkerung und gesellschaftlicher Wertschöpfung übertrieben dargestellt wurde und widerspricht somit der These der heterogenen Mischung als Planungsideal. Er hält extreme Formen von Mischung, sowohl Homogenität als auch Heterogenität in Siedlungsgebieten für wenig geeignet. Vielmehr preist Gans ein „balanced community concept“ an, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen einer „ausreichenden Homogenität“ um „Konflikte zu verhindern und positive Beziehungen mit den Nachbarn aufzubauen“ und einer „genügenden Heterogenität“, die das Entfalten von Diversität zulässt (Halrander/Kuhn 2012a, S.58; Gans 1961, S.180f.). Das „balanced community“ Modell von Gans ist vergleichbar mit Harlander’s Vorstellung von Durchmischung, der dazu rät, das „Haus und das engere Umfeld relativ homogen“ zu halten, demgegenüber sollte „auf Quartiersebene“ eine „Mischung und soziale Vielfalt“ angestrebt werden (SWR2 2014).

3.1.3 Ilse Helbrecht – New Downtowns

Der letzte theoretische Mischungsansatz befasst sich mit der Kreation von Urbanität im Zusammenhang von Neubauprojekten. Die zentrale These im Beitrag von Helbrecht und Dirksmeier beschreibt eine neuartige „urbane Entwicklung“ bei der Entwicklung von Neubauprojekten, die einen neuen Typus von „Städten und Stadtteilen“ entstehen lässt (vgl. 2009, S.60).

Dieser recht junge Typ von Downtown geht über den klassischen Ansatz der Innenstadt hinaus. Seine ökonomischen, räumlichen und politischen Rahmenbedingungen und städtebaulichen Verknüpfungen unterscheiden sich deutlich von dezentral und historisch gewachsenen Innenstädten. Aus einer Untersuchung diverser Urban Renaissance Projekten wie z.B. Ørestad in Kopenhagen, Kartal Business District Istanbul und die HafenCity in Hamburg kristallisierte sich die Charakteristika einer New Downtown Innenstadt heraus. Sie ist Ausdruck einer global

ausgerichteten Stadtteilpolitik, ihre architektonische und städtebauliche Gestalt setzt sich deutlich von der historischen Stadt ab, die weiterentwickelte Urbanität resultiert aus einem koordinierten planungspolitischen Prozess und schließlich einer, im globalen Fokus liegenden, neuen Form der Zentrumsbildung (Helbrecht 2009, S.60f.).

Eine New Downtown Innenstadt grenzt sich gleich durch mehrere Faktoren deutlich von klassischen Zentren ab. Die „repräsentative Architektur“ und der Planungsstil widerspiegeln sich in dem relativ kurzen Zeitraum von ein bis zwei Jahrzehnten. Die Funktionsmischung erfolgt, nicht wie im historischen Zentrum als langwieriger dezentraler Prozess, sondern nach einem klar vorgegebenen Muster, welches sich aus der Planung ableitet. Außerdem bewegt sich das wirtschaftliche- und gesellschaftliche Vernetzungsmuster auf einer sehr ausgeprägten globalen Ebene, die aber gleichzeitig mit bestehenden „Lokaltraditionen“ verbunden ist. Gemeinsam mit der „großflächigen Planung“, für die Stärkung der Wohnungsfunktion und der Schaffung postmoderner „inszenierter“ Räume, entsteht eine internationale Identifikationsbildung im „globalen Städtesystem“ (ebd. S.65).

Helbrecht's beschriebene New Downtown und ihre Ausprägungen werden besonders im Hinblick auf die HafenCity deutlich. Sie versteht sich nicht als Kopie oder Annex der Innenstadt (vgl. Berentelg 2012, S.70; Otto 2014) sondern als eine „Neuinterpretation“ oder Weiterentwicklung des historischen Zentrums. Bruns-Berentelg bezeichnet dabei die urbane Vision, die sich an der HafenCity ablesen lässt, im „europäischen Kontext“ und in Ihrem Umfang als „einmalig“ (Bruns-Berentelg 2012).

Zwischenfazit

Die in unserer Analyse behandelten theoretischen Ansätze von Mischung geben uns eine Übersicht, wie die Frage nach der idealen Mischung beantwortet werden könnte. Der Ansatz von Jane Jacobs fordert eine Abkehr der funktionsgetrennten Stadt, zurück zur kleinteiligen durchmischten Stadt. Dafür sollen in Quartieren mehrere Nutzungen gemischt werden, eine Variierung der Gebäude- und Blockstruktur und eine gewisse Bevölkerungsdichte sollte erreicht werden, damit eine Konzentration von Menschen zu verschiedenen Tageszeiten stattfindet. Nur dann, so Jacobs, kann eine ausdifferenzierte Sozialstruktur erfolgen, die zu einer lebendigen Stadt beiträgt. Die Untersuchung von Herbert J. Gans befasst sich sehr intensiv mit der Zusammensetzung der Bevölkerung in einem Quartier. Wichtig ist vor allem, so Gans, keine extremen Formen von heterogenen oder homogenen Mischungen zu forcieren. Stattdessen fordert er in seinem „balanced community“ Konzept ein ausgewogenes Verhältnis zwischen einer ausreichender Homogenität und einer genügenden Heterogenität. Der letzte Ansatz von Ilse Helbrecht bezieht sich vor allem auf die Merkmale und das Mischungsverhältnis von Urban Renaissance Projekten, die sie als eine gesteuerte Weiterentwicklung der historischen Innenstadt sieht. Diese „New Downtowns“ unterscheiden sich von der bestehenden Downtown

vor allem durch ihre kurze Realisierungsphase, der Inszenierung von Räumen und Gebäuden, die global für Beachtung sorgen sollen, sowie durch lokale Akteure, die auf internationaler Ebene verknüpft sind.

3.2 Werkzeuge zur Implementierung von Mischung in Deutschland

Es gibt unterschiedliche Wege und Werkzeuge, soziale und funktionale Mischung bei städtebaulichen Großprojekten der urbanen Renaissance zu verwirklichen. Im vorigen Abschnitt wurden in dieser Hinsicht verschiedene Denkansätze aufgezeigt, die die Idee der durchmischten Stadt, auch im Kontext der globalen Konkurrenz, aufgreifen, sie aber mit unterschiedlichen Methoden zu erzeugen versuchen. An dieser Stelle befasst sich unsere Implementierungsanalyse auf drei wesentliche Werkzeuge um Mischung von der Theorie in die Planung zu übertragen. Zunächst werden die für uns relevanten formellen und informellen Instrumente der Bauleitplanung in Deutschland, insbesondere die Rahmen- und Masterplanung die bei städtebauliche Großprojekten angewendet werden, untersucht. Dann befassen wir uns mit den Inhalten des Masterplans, der die wichtigsten konzeptionellen Informationen für die spätere Planung und Ausführung beinhaltet. Und zuletzt wenden wir uns den Stellschrauben Wohnungspolitik und Grundstücksvergabe zu, die besonders geeignet sind, Nutzungs- und Mischungskonzepte umzusetzen

3.2.1 Informelle und formelle Planung

Aus der Entwicklung monofunktionaler Quartiere und ihren ungenügenden Qualitäten, speist sich die Erkenntnis, dass die Weichen der Nutzungsmischung bei Neubauprojekten der urbanen Renaissance bereits früh gelegt werden sollten. Im frühen Stadium des Projektverlaufs rücken daher das Bau- und Planungsrecht und die Instrumente des Baugesetzbuches (BauGB) und der Baunutzungsverordnung (BauNVO) in den Fokus unserer Untersuchung. Dabei sichert die städtebauliche Planung anhand informeller und formeller Planungsinstrumente die Interessen von Städten und Gemeinden, die auf kommunaler oder Quartiersebene umgesetzt werden und durch die Planungshoheit (§1, Abs.4 BauGB) verankert sind (Frey, Fahle o.J.).

Die informelle Bauleitplanung auf Gemeindeebene beinhaltet vorbereitende Maßnahmen für die Durchführung von Planungsvorhaben. Nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB, ist sie rechtlich nicht abschließend geregelt, außer dass ihre Ergebnisse in die formelle Planung miteinfließen müssen (vgl. Ebert et. al. 2012). Da ihre Aufstellung keinen förmlichen Verfahren unterliegt, ist sie bei städtebaulichen Projekten ein beliebtes Mittel von Gemeinden und Kommunen, auch mit der Beteiligung der Bevölkerung, erste Ergebnisse zu erzielen. Diese reichen von einem Ideenwettbewerb, über eine Stadtwerkstatt, einem Entwicklungskonzept, bis zu Stadtentwicklungsplänen und städtebaulichen Rahmenplänen. Letztere dienen

Kommunen als eine Art Orientierungs- oder Beurteilungsgrundlage (§140 BauGB), da sie die Entwicklungspotentiale und Leitlinien der „zukünftigen städtebaulichen Entwicklung für größere Stadtbereiche“ festlegen (Haman 2013). Der städtebauliche Rahmenplan oder auch Masterplan ist deshalb für Urban Renaissance Projekte von großer Bedeutung, weil er mit den Ergebnissen bspw. eines städtebaulichen Wettbewerbs verschmelzen kann und die strategischen Ziele zum Thema Architektur, Verkehr, Umwelt, zur Nutzungsmischung und zur sozialen Infrastruktur vereint (Ebert et. al. 2012). Damit bildet der Masterplan das städtebauliche Gerüst, welches für die Planung und Durchführung von Großprojekten benötigt wird.

Nach der Vorplanung und mit der politischen Absegnung eines Projektes, folgt als nächster Schritt die formelle Bauleitplanung, der die informellen Elemente des Masterplans in rechtsverbindliche Festsetzungen verwandelt. Im Bebauungsplan oder B-Plan (§8-10 BauGB) sind die Festsetzungen zur Art (§1 BauNVO) und Maß (§16) der baulichen Nutzung für ein bestimmtes Gebiet (§22) festgelegt. Im B-Plan wird darüber hinaus auch auf weitere Belange, z.B. auf einen ökologischen Umgang mit den Flächen (BauGB §1a Abs. 1), der Beteiligung der Öffentlichkeit (BauGB §3 Abs.1) und auch auf die Zusammenarbeit von privaten und öffentlichen Trägern, die durch einen städtebaulichen Vertrag geregelt wird (BauGB §11), hingewiesen. Somit ist die Bauleitplanung eine „räumlich und inhaltlich abschließende städtebauliche Gesamtplanung“, die eine nachhaltige, dem allgemeinen Wohl verpflichtete und sozialgerechte „Flächennutzung und Bebauung des Gemeindegebietes planungsrechtlich verbindlich“ festlegt (Gemeinde Spandau o.J.).

Wir halten also fest, dass zunächst theoretische Mischungskonzepte über die informelle Planung den Weg hinein in die formelle und verbindliche Bauleitplanung finden, die schließlich zur Umsetzung von städtebaulichen Vorhaben dient. Daraus zu schließen, dass über den Planungsweg die gewünschte soziale Mischung implementiert werden kann, wäre dennoch zu hoch gegriffen. Dieser Ansicht sind auch Harlander/Kuhn, die vor der Illusion warnen, „gesellschaftliche Ungleichheit“ ließe sich alleine durch eine Veränderung der baulichen Umwelt und einem „Durcheinanderwürfeln der Gesellschaftsschichten“ lösen (2012a, S. 397). Trotzdem sollte man eingestehen, dass die Planung eine gewisse Grundlage bietet, auf der sich eine soziale und funktionale Mischung entfalten kann.

3.2.2 Urbanitäts- und Nutzungskonzept

Von Planern wird gefordert, dass sich der Städtebau um eine „Rückkehr zur Diversität“ (Jacobs 1961), sowie um eine „ausgewogene Gesellschaft“ (Gans 1961) bemühen sollte. Allerdings fehlten lange Zeit die benötigten Mittel und Instrumente, diese Forderungen planerisch umzusetzen. Durch den bereits im historischen Teil beschriebenen Paradigmenwechsel in der städtebaulichen Debatte erfolgte in Deutschland laut Kuhn ab den 70er Jahren eine „Abkehr“ von bisherigen Planungsansätzen. Nach einer Phase der „behutsamen“, „sozialorientierten“

und „erhaltenden“ Stadterneuerungspolitik (Harlander 1999 S.379-414 zitiert nach Kuhn 2012b S.325), verlagerte sich der Schwerpunkt in den 80er und 90er Jahren zu einer „dienstleistungsorientierten Zentrumspolitik“ (Altrock/Schubert 2005, S. 377).

Nach einem Bedeutungsverlust konventioneller Stadtentwicklungsinstrumente kristallisiert sich eine „Ausdifferenzierung des strategischen Planungsinstrumentariums“ heraus (ebd. S.371). Leitbilder und Entwicklungskonzepte werden im großen Maßstab entwickelt, beispielsweise anhand informeller Planungsinstrumente, wie wir im vorigen Punkt gesehen haben. Die projektorientierte Planung greift bei der Aufwertung zentrumsnaher Brachflächen zunehmend auf die Rahmen- oder Masterplanung zurück, auch weil dieses Instrument es erlaubt, auf die „gewandelte Akteurstruktur bei den privaten Investoren“ einzugehen (ebd. S.375). Durch den Masterplan lassen sich die urbanitäts- und städtebaulichen Ziele zusammenfassen, bzw. es ist „der Versuch, die vielfältigen Bedarfslagen, aber auch die für die Schaffung eines lebendigen und urbanen Großstadtgefüges [...] in einem großräumigen System abzubilden“ (Walter 2012, S.16; Meyhöfer 2012).

Es geht bei diesen „vielfältigen Bedarfslagen“ um weit mehr als nur um das Bewerkstelligen von Gebäuden und unterschiedlichen Nutzungen wie Büro, Wohnung oder Einzelhandel, usw. Gerade im Hinblick auf die soziale Mischung sollte auch eine „physische Anbindung“ erfolgen, denn ob ein Quartier zum Ort des sozialen Ausgleichs wird oder nicht, entscheidet sich an den „Möglichkeiten der physischen Mobilität (Anbindung an den öffentlichen Verkehr), den Zugängen zu Bildung, Arbeit, Wohnen und der Qualität des Wohnumfeldes (öffentlicher Raum, Begegnungsorte) (vgl. Bundesamt für Raumplanung 2011, S.6f.). Für den Erfolg eines Urban Renaissance Projektes ist es deshalb entscheidend, dass eine Verknüpfung des Nutzungskonzeptes mit den öffentlichen Raumkonzepten und der physischen Anbindung erfolgt, damit die Entfaltung urbaner, lebendiger Stadt möglich wird. Darüber hinaus sollten die von Helbrecht (2009) beschriebenen Charakteristika der New Downtown, wie repräsentative Architektur, globale Vernetzung der lokalen Akteure und inszenierte Räume in das Konzept eingearbeitet werden. Damit kann einem Projekt zu international etablierter Identität verholfen werden und rückt somit vermehrt in den Fokus globaler und dynamischer Kräfte, wie z.B. der ausländischen Investoren oder des globalen Städtetourismus.

3.2.3 Wohnungspolitik und Vergabekonzept als Stellschrauben

Nachdem unsere Untersuchung ergeben hat, dass durch die informelle Planung neue Möglichkeiten für Urban Renaissance Projekte entstanden sind, die durch das Ausarbeiten komplexer städtebaulicher Nutzungs- und Urbanitätskonzepte in die Bauleitplanung einfließen, möchten wir uns im dritten Abschnitt dieser Untersuchung den Stellschrauben Wohnungspolitik und dem Vergabekonzept widmen.

Das Vergabekonzept von Grundstücken ist mit Blick auf die zukünftige Nutzungsmischung von zentraler Bedeutung und der Schlüssel zum Erfolg, da der B-Plan und die vertragliche Vereinbarung die Nutzung der Gebäude weitestgehend festlegen (Dziomba 2009, S. 61f.). Bei großen Neubauprojekten übersteigt das Investitionsvolumen i.d.R. die verfügbaren ökonomischen Ressourcen der Gemeinden. Seit den 70er Jahren lässt sich deshalb eine Verschiebung von Zuständigkeiten beobachten, die neue Kooperationsformen („Governance“ oder „urban Governance“) zwischen öffentlicher Hand und privaten Akteuren hervorbrachte (BBR 2005, S.1ff.). In diesem Modell stellt die Stadt die Grundstücke samt Infrastruktur zur Verfügung und verkauft sie bspw. an Immobilienunternehmer, private Investoren, Wohnungsbaugesellschaften oder auch Baugemeinschaften (Harlander/Kuhn 2012a). Der Verkauf des Grundstücks kann z.B. über ein Bieterverfahren entschieden werden, bei dem der höchstbietende Akteur den Zuschlag bekommt, oder aber über ein Festpreisverfahren, das sich eher nach dem Konzept der konkurrierenden Akteure orientiert. Die wesentlichen Vorteile von „urban Governance“ Partnerschaften bestehen nach Dziomba demnach in der „Kostensparnis beim Bau und Betrieb“, sowie einer deutlich kürzeren Bauzeit und einer „kostengünstigeren Instandhaltung“. Die Nachteile bestehen vor allem im „Kontrollverlust gegenüber dem privaten Partner“ (2009, S.60).

Besonders für die soziale Zusammensetzung der Bevölkerung bei Neubauten oder im Bestand ist die politische Einflussnahme auf dem Wohnungsmarkt ein zentraler Bestandteil der europäischen Wohnungspolitik (Wukovitsch 2011, S.91). In Europa und in Deutschland verfolgt man traditionell eine Wohlfahrtspolitik mit einem Sozialstaat, der eingreift, um Benachteiligten und sozial schwächeren Menschen zu helfen (vgl. Busemeyer et. al. 2013 S.13f.). Soziale Mischung bedeutet allerdings nicht nur Menschen unterschiedlicher Einkommensklassen, es bedeutet auch, dass Menschen mit verschiedenen Lebensmodellen, Kulturkreisen, Ethnien räumlich vermischt leben. Um sicherzustellen, dass auch günstiger Wohnraum verfügbar ist, kann der Bau von Wohnungen finanziell unterstützt werden. In Deutschland besteht mittlerweile ein erheblicher Mangel an gefördertem Wohnraum, wie eine Studie vom Pestel Institut aus dem Jahr 2012 ergab. Der Anteil an geförderten Wohnungen sank, im Vergleich zur Gesamtanzahl an fertiggestellten Wohnungen, seit den 50er Jahren stetig. Gleichzeitig wurden große Bestände an Sozialwohnungen in kommunalen Besitz zur finanziellen Entlastung verkauft.

Um den steigenden Druck auf dem Wohnungsmarkt für finanziell Schwächere zu nehmen, wird auch hier die Lösung in einer erhöhten „finanziellen Förderung von Neubauten“ gesehen, um die „gesellschaftliche Leistungsfähigkeit“ zu sichern (vgl. Pestel Instut 2012, S.21f.). Es liegt deshalb am „sozialpolitisch und städtebaulich-wohnungspolitischen“ Willen der Kommunen, eine aktive Rolle zur Gestaltung einer sozialen Mischungspolitik einzunehmen (Harlander/Kuhn 2012a, S.404). Damit liegt die öffentliche Hand in der Pflicht, nicht nur im Bestand, sondern auch bei der Entwicklung von Neubauprojekten bezahlbaren Wohnungsraum zu fördern, auch wenn die höheren Kosten den finanziellen Handlungsspielraum einschränken.

3.3 Wege zur Durchmischung in Europa

Nachdem theoretische Mischungsansätze sowie Instrumente zur Durchführung von Mischung untersucht wurden, sollen drei Fallbeispiele aus Europa die Analyse zur Verwirklichung von Mischung bei Neubauprojekten abschließen. Die Erkenntnisse aus der Untersuchung dreier Projekte europäischer Städte - Kopenhagen und Paris, sowie ein Projekt aus Freiburg - sollen für die Analyse des Überseequartiers in der HafenCity Hamburg alternative Konzepte, Planungswege und Mischungsansätze aufzeigen. Diese kurzen Fallstudien orientieren sich von der Methodik her an den Case Studies aus dem Buch „Soziale Mischung in der Stadt“ (Hg.: Harlander/Kuhn 2012a) und fokussieren sich auf die Entstehung der Projekte, das städtebauliche Konzept und ihre Nutzungsgeschichte.

3.3.1 Ørestad, Kopenhagen

Entstehung und Planung

Wie die meisten europäischen Städte, hatte auch Kopenhagen in den 70er und 80er Jahren des letzten Jahrhunderts mit einer Abwanderung der Bevölkerung von den zentralen Bezirken in die suburbanen Neubausiedlungen zu kämpfen. Um diesem Trend entgegenzuwirken, wurde viel in eine nachhaltige Infrastruktur investiert, wie z.B. in den Bau der Metro, in neue Radwege, in den Ausbau der Universität und der Oresundbrücke als Verbindung nach Schweden. Kopenhagen wurde wieder attraktiv für junge Menschen und Familien, was auch mit der Revitalisierung innerstädtischer Brachen zusammenhing. Nach dem Beschluss die Metro in den Kopenhagener Süden Richtung Flughafen zu verlängern, folgte 1992 mit dem „Ørestad Act“ der politische Beschluss für das städtebauliche Großprojekt. Vorbild hierfür war unter anderem der englische „New Town“ Ansatz, der eine Aufwertung von städtischen Räumen durch den Bau von Metrolinien vorsieht. Bereits drei Jahre später wurde in einem städtebaulichen Wettbewerb ein erster Masterplanentwurf vom dänisch-finnischen Team „ARRKI“ ausgearbeitet (vgl. BY & HAVN 2011).

Auf einem 5km langen und 600m breiten Streifen, der vom Flughafen bis an den Rand der Innenstadt führt, entsteht ein neuer Stadtteil für bis zu 20.000 Einwohner und fast 60.000 Arbeitsplätze. Von den 310ha, welche das Areal umfasst, sind 60% für Geschäfts- und Bürogebäude vorgesehen, 20 % für Wohngebäude und ebenfalls 20 % für öffentliche und kulturelle Einrichtungen, Behörden, aber auch für Dienstleistungen, Einzelhandel und Gastronomie. Für die Koordinierung und Durchführung des Projektes wurde die Entwicklungsgesellschaft „Ørestadsselskabet“ gegründet, die sich zu 55 % im Besitz der Stadt Kopenhagen und zu 45% dem dänischen Staat befindet (Danske Encyklopaedi 2009).

Konzept

Das städtebauliche Konzept sieht im Norden einen neuen Forschungsstandort mit Gebäuden des dänischen Rundfunks und der Universität Kopenhagen vor. Für die vielen Studenten werden Wohnheime und einige Wohngebäude gebaut. Ein riesiger Park verbindet das Teilgebiet mit Ørestad City, wie der Name schon sagt, dem Geschäfts- und Bürostandort. Viele namhafte Unternehmen haben sich dort mittlerweile niedergelassen, außerdem wurde mit dem „Bella-Center“ ein großes Messe- und Kongresszentrum mit Hotel errichtet und mit dem „Fields“ Einkaufszentrum wurde ein Versorgungszentrum für den neuen Stadtteil und die umliegenden Quartiere eröffnet. Hier befinden sich auch wichtige Bildungseinrichtungen wie das Gymnasium und die Bibliothek. In diesem Teilgebiet wurden mit mehreren Wohngebäuden als Blockrand- und Punktbebauung architektonische Ausrufezeichen gesetzt. Für die öffentliche Wahrnehmung und als Eigenwerbung wurde in der Masterplankonzeption bewusst zu einer künstlerischen und experimentellen Architektur aufgerufen.

Im Unterschied zu Ørestad City, wo mehrheitlich Büroflächen entstanden sind, sieht der Masterplan für Ørestad Süd hauptsächlich Wohnbebauung vor, ergänzt durch einige Bürogebäude. In der Regel werden die einzelnen Grundstücke an einen Bauträger vergeben und in einer einheitlichen Eigentumsform veräußert. Im südlichen Teil der Ørestad wurde von dieser Strategie erstmals abgewichen und so entstanden auch Gebäude mit gemischten Eigentumsformen. Die Stadt Kopenhagen sah sich nach der Finanzkrise gezwungen, die verhältnismäßig hohen Mietpreise anzupassen. Selbst Wohnungen, die von öffentlichen Trägern realisiert wurden, waren für finanziell schlechter gestellte Menschen kaum zu bezahlen. Schwierigkeiten bereitet auch die allgemeine Struktur des öffentlichen Wohnungsbaus, die eine kleinteilige Mischung verhindert. Private Bauträger können z.B. keine Sozialwohnungen bauen, gleichzeitig dürfen die gemeinnützigen Wohnungsunternehmen keine Eigentumswohnungen bauen und verkaufen (vgl. Tornow 2012).

Nutzungsgeschichte

Tornow sieht die Stadt Kopenhagen offenbar mit dem Ziel gescheitert, in der Ørestad eine soziale Durchmischung zu vollziehen. Aufgrund der „liberalen Wohnungs- und Steuerpolitik“, die zu einem „explosiven Anstieg der Grundstücks- und Immobilienpreise“ führte, wurde der Bau von Sozialwohnungen stark eingeschränkt (2012 S.293). Die Stadt hat darauf reagiert und will im letzten Bauabschnitt Ørestad Süd neue Projekte entwickeln, um auch günstige Eigentumswohnungen zu ermöglichen. Durchaus kritisch wird auch der Bau des großen Shopping Centers „Fields“ in Ørestad City gesehen. Obwohl vor dem Bau eines großen Einkaufszentrum in Ørestad gewarnt wurde, gab die Stadt grünes Licht für das Projekt, wohl auch unter dem Aspekt, die Verluste, die von der U-Bahn verursacht wurden, etwas einzudämmen. Das Beispiel zeigt die Gefahren von private public partnership (PPP) Projekten, in denen die Politik unter dem wirtschaftlichen Vorwand die Zügel an private Träger aus den Händen gibt und nur noch

eingeschränkt auf die tatsächlichen Bedürfnisse Einfluss nehmen kann (Olsson, Loerakker 2013). Offenbar haben durch diese Entscheidung die restlichen Nutzungen in Ørestad wie Cafés, Restaurants und kleinere Versorgungseinrichtungen Mühe, sich im Stadtteil zu halten.

Resümee

Die Ørestad ist und bleibt ein wichtiges städtebauliches, wirtschaftliches und architektonisches Entwicklungsgebiet für die Stadt Kopenhagen und die gesamte Øresundregion. Einerseits die Ansiedlung einer breiten Mittelschicht, andererseits wichtige Kultur- und Forschungseinrichtungen vieler Großunternehmen, die Arbeitsplätze im Kopenhagener Süden geschaffen haben, stellten sich angesichts der sich entwickelten Eigendynamik als richtig heraus. Vor allem Ørestad Nord und Ørestad City haben sich zu urbanen Räumen mit vielfältigen Nutzungen und einer hohen Lebensqualität entwickelt. Es wurden jedoch auch diverse Fehler begangen, wie bei der Planung des Einkaufszentrums oder beim Vergabekonzept im Wohnungsbau an private Entwickler. Der öffentliche Raum leidet teilweise an der großen Maßstäblichkeit und an den vielen Baulücken, die durch die Finanzkrise entstanden sind, wodurch das kompakte und urbane Stadtgefühl etwas verloren geht. Ferner hat man die Verwirklichung einer weitgehenden sozialen Mischung verpasst, da die meisten Wohnungen schlicht nicht bezahlbar sind für Menschen mit niedrigerem Einkommen. Hier wurden allerdings die Weichen neu gestellt und es ist zu hoffen, dass in Ørestad Süd diesbezüglich eine Verbesserung eintritt.

3.3.2 Masséna – Rive Gauche, Paris

Entstehung und Planung

Das Quartier Masséna ist Teil der ZAC (zone d'activité concertée) Rive Gauche, einem städtebaulichen Entwicklungsgebiet im Südosten von Paris. Der Name bedeutet „linkes Ufer“, wo sich ein ehemaliges Industrieareal auf einer Länge von 2,7 km entlang der Seine erstreckte und ein Gebiet von ca. 130 ha umfasst. Unter dem Gesichtspunkt einer nachhaltigen Planung und dem Bau zeitgenössischer Architektur sollte die Stärkung des Pariser Ostens mit der Schaffung von 60'000 neuen Arbeitsplätzen erreicht werden. Das 13. Arrondissement, in dem sich das Gebiet befindet, wurde mit neuen Zugängen zur Seine, sowie neuem Wohnungsraum ausgestattet um die angespannte Marktsituation zu verbessern und eine vielfältige Nutzungsmischung ermöglichen (IAU 2007).

Bereits 1985 wurde mit der SEMAPA eine gemischt-finanzierte Entwicklungsgesellschaft gegründet, die sich aus mehreren Grundbesitzern, wie der Stadt Paris, der Eisenbahngesellschaft SNCF, der städtischen Wohnbaugesellschaft und weiteren Akteuren zusammenfügt. Für die ZAC Rive Gauche wurde ein PAZ (plan d'aménagement de Zone), ähnlich dem Masterplan in Deutschland, entwickelt. Dieser sieht eine Unterteilung in mehrere Gebiete vor, welche

etappenweise bebaut werden und für die jeweils ein eigener Wettbewerb ausgerufen wurde (vgl. Küchel 2012, Senly 1999). Der nördliche Teil des Quartiers wurde von 2002 bis 2010 realisiert, im südlichen Teil stehen noch einige Projekte aus.

Konzept

Für das Quartier Masséna, welches etwas eingezwängt zwischen Seine und den Eisenbahnflächen liegt, entwickelte der Stadtplaner Christian de Portzamparc eigens einen Gebäudeblock Typus. Dafür wurde das städtebauliche Gesamtbild in unmittelbarer Nähe zum Teilgebiet, aber auch die Blockrandbebauungen von Haussmann und Le Corbusier, untersucht. Auf der Grundlage dieser Untersuchung entstand das Konzept der „Îlots Ouverts“ („offener Block“) welches eine urbane Diversität zulässt, in dem es die Kleinteiligkeit der alten Stadt mit den Bauformen der Moderne verbindet. Auf diese Weise entsteht eine gemischte Blockstruktur, die aus mehreren Gebäuden besteht, die sich zum Straßenraum immer wieder öffnet (nur 50% des Straßenraums dürfen bebaut werden) und mehrere halb-private und öffentliche Flächen entstehen lässt. Der Bebauungsplan lässt den ausführenden Akteuren, der städtischen Wohnbaugesellschaft oder privaten Investoren, viel Spielraum bei der Ausgestaltung der Grundrisse. Gleichzeitig gibt er aber feste Baulinien vor und verlangt eine abwechselnde Bebauung von hohen und tiefen Gebäuden (vgl. Küchel 2012; Senly 1999).

Um das Quartier noch dichter zu bebauen als ursprünglich geplant, wurde 2003 eine Neuausrichtung der gesamten ZAC beschlossen. Da ein Teil der Bauarbeiten schon abgeschlossen waren, floss diese Plankorrektur vor allem in die südlichen Teilbereiche wie Masséna und Chevaleret (vgl. Küchel 2012) ein. Außerdem wurden Anpassungen bei den Vergabeverfahren für den Wohnungsbau vorgenommen. Die Tendenz der Vergabe geht immer mehr von öffentlichen Trägern hin zu privaten Immobilienentwicklern wie die „Vinci Immobilier“ oder „BOUYGUES“. Dadurch erhofft man sich unter anderem eine höhere architektonische Qualität und eine größere Vielfalt an städtebaulichen Konzepten (Architecte Urbanisme 2013).

Nutzungsgeschichte

Durch die Lage zwischen der Universität im Süden, der Bibliothèque Nationale im Norden und den zahlreichen Bürogebäuden, den Kitas und Schulen ist Masséna zu einem begehrten Quartier für Studenten, aber auch für Berufstätige und junge Familien geworden. Nahezu ein Viertel der insgesamt 1320 Wohnungen sind öffentlich gefördert und liegen deutlich unter dem üblichen Quadratmeterpreis im 13. Arrondissement. Der restliche Anteil der Wohnungen wird auf dem freien Wohnungsmarkt vermietet oder verkauft. Die Versorgung von Masséna war zu Beginn noch sehr dürftig, mit dem Bau der Metro und der Eröffnung einer Fußgängerbrücke über die Seine scheint sich die Situation jedoch zu verbessern. Mittlerweile ist das Quartier eine beliebte Wohngegend, vor allem die Lage und Anbindung überzeugen viele Menschen davon, nach Masséna zu ziehen. Die flexiblen Gebäudeblocks mit den kleinen Grün- und Spielflächen

werden von Familien intensiv genutzt, erfreuen sich aber auch bei der restlichen Bevölkerung großer Beliebtheit (Küchel 2012).

Resümee

Das Quartier Masséna im städtebaulichen Entwicklungsgebiet Rive Gauche in Paris zeigt auf, welche Gestaltungsvielfalt und hohe Durchmischung bei einem Urban Renaissance Projekt möglich sind. Durch die Ansiedlung von Arbeitsplätzen und Forschungseinrichtungen der Universität und der Nationalbibliothek wirken dynamische Impulse auf das noch junge Quartier. Die Planungsinstrumente erlaubten eine Anpassung des Konzepts an veränderte Ansprüche und Anforderungen, z.B. bei der Aufstockung der Baudichte und dem Vergabekonzept. Das Konzept der halb offenen Baublöcke scheint sich bewährt zu haben, auch wenn manchmal die eingeschränkte Privatheit der Flächen bemängelt wird. Das steigende Angebot an Einkaufsmöglichkeiten im Einzelhandel und der Gastronomie tragen ebenfalls zu einer zusätzlichen Durchmischung des Viertels bei. Es bleibt jedoch abzuwarten, ob die zunehmende Vergabe der Grundstücke an private Investoren sich nicht negativ auf die Wohnpreise auswirkt und Masséna für sozial schlechter gestellte Menschen zunehmend unzugänglich wird.

3.3.3 Rieselfeld, Freiburg

Entstehung und Planung

Die Studentenstadt Freiburg galt bereits in den 80er und frühen 90er Jahren als eine familienfreundliche, ökologisch und sozial bewusste Stadt. Ein starker Anstieg der Wohnungsnachfrage im Stadtgebiet gab den Anlass für die Planung eines neuen Stadtteils für ca. 10'000 bis 11'000 Einwohner bei 4'200 Wohnungen und ca. 1000 Arbeitsplätzen. Das Projekt wurde 1991 vom Gemeinderat beschlossen, nachdem man mehrere Areale im Stadtgebiet geprüft hatte und sich am Ende für das „Rieselfeld“ im Westen der Stadt entschied. Die Felder wurden jahrelang zur natürlichen Verrieselung der Abwässer genutzt. Von dem insgesamt 320ha umfassenden Gebiet wurden 78ha zur Bebauung freigegeben, die restlichen Flächen wurden als Landschaftsgebiet ausgewiesen. Das Vorhaben war in der Bevölkerung durchaus umstritten, man erinnerte sich an die Fehlplanungen im Stadtteil Weingarten und Landwasser in den 70er Jahren, Großsiedlungen, die zu sozialen Brennpunkten wurden (vgl. Projektgruppe Rieselfeld 2010; Briegleb 1996).

Um die Bevölkerung bei der Planung mit einzubeziehen, wurde eine Befragung durchgeführt, in der sie Vorschläge und Ideen einbringen konnte. Diese Beiträge flossen in den städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerb mit ein, deren Zuschlag 1992 die „Projektgruppe Rieselfeld“ erhielt, eine Projektgemeinschaft aus Architekten, Stadt- und Landschaftsplanern aus dem Raum Freiburg/Südbaden. Der städtebauliche Entwurf sieht eine schrittweise

Bebauung in vier Etappen vor, der aber von Anfang an die schrittweise Entfaltung eines sozialen und kulturellen Quartiersleben ermöglichen soll. Für die Finanzierung und Organisation des Vorhabens entstand eine Joint-Venture aus der Stadt Freiburg als Eigentümerin und der LBBW Immobilien Kommunalentwicklung GmbH, die für die Vermarktung der Grundstücke zuständig war (vgl. Brombach 2012). Für den Stadtteil wurde außerdem die Verlängerung einer Straßenbahnlinie beschlossen, die ebenfalls aus dem Verkauf der Grundstücke finanziert wurde. Somit konnte das gesamte Projekt ohne Belastung des Städtischen Haushaltes realisiert werden (Back 2011).

Konzept

Das städtebauliche und sozialräumliche Konzept sieht eine abwechslungsreiche Bebauung der Baublöcke in mehreren Parzellen vor, die an möglichst viele Investoren mit unterschiedlichen architektonischen und ökologischen Wohnkonzepten, bspw. Familien-, Frauen-, oder Behindertengerecht vergeben wurde. Die Haupterschließung erfolgt über die verkehrsberuhigte Rieselfeldallee, die den Stadtteil in der Mitte durchquert und mit drei Stationen der Straßenbahn an das öffentliche Verkehrsnetz anschließt. Zu den Rändern hin flacht die Bebauung etwas ab und wird mit einer Mischung aus Reihen-, Doppel- und Punkthäusern deutlich aufgelockert. Zwischen den Gebäuden und in den Innenhöfen der Blöcke sind halb-private Freiflächen entstanden, die z.B. als Spielflächen oder als Kleingärten genutzt werden. Zudem teilt ein großzügiger Grünstreifen das Gebiet im Norden, der auch als Standort der wichtigen öffentlichen Nutzungen wie der Grundschule, dem Gymnasium und dem Stadtteilzentrum dient (Projektgemeinschaft Rieselfeld 2010; Back 2011).

Für die damalige Zeit durchaus ungewöhnlich waren die Rückkehr zur Blockrandbebauung mit drei bis vier Geschossen und die Aufteilung in kleinteilige Grundstücksparzellen. Diese wurden vor allem an den Hauptachsen realisiert, die das urbane Zentrum des Stadtteils bilden und mit einer vielfältigen Nutzung aus Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen ausgestattet sind. Die unterschiedlichen Wohn- und Eigentumsformen wurden bewusst gewählt, um eine ausgewogene soziale Durchmischung zu ermöglichen. Jedem Bauabschnitt wurde ein eigener Bebauungsplan zugewiesen und so konnten auch im Laufe der Planung noch Anpassungen vorgenommen werden. Beispielsweise wurde von einer durchgängigen Blockrandbebauung im gesamten Stadtteil zugunsten einer offenen Bebauung abgesehen (vgl. Briegleb 1996).

Nutzungsgeschichte

Die soziale Wohnungspolitik der Stadt sah zwar einen Anteil an sozialem Wohnungsbau von fast 50% für Rieselfeld vor, dieser wurde aber nur in den ersten beiden Bauabschnitten annähernd erreicht. Aufgrund massiver Kürzungen der Förderprogramme von Bund und Land entstanden in den Bauabschnitten drei und vier fast nur noch Wohnungen und Häuser in der Eigentumsform. Auf dem gesamten Gebiet dominiert Haus- und Wohnungseigentum

mit 60-65%, öffentliche geförderte Mietwohnungen kommen auf 20-25% und ca. 10% sind frei finanzierte Mietwohnungen. Diese Entwicklung führte zu einer sozialräumlichen Teilung innerhalb des Stadtteils. Mehrheitlich wird die Entwicklung des Stadtteils aber positiv betrachtet, weil die bürgerliche Bevölkerung zu einer sozialen Stabilisierung beigetragen hat (vgl. Brombach 2012). Insgesamt kann ein hoher gesellschaftlicher Zusammenhalt beobachtet werden. Die vielen kulturellen und sozialen Einrichtungen mit ihrem breiten Angebot erreichen fast alle soziale Schichten im Stadtteil und führen zu einem Austausch untereinander. Anfang 2010 lebten rund 9200 Einwohner im Stadtteil und die Anzahl nimmt noch leicht zu, da einige Baufelder noch nicht fertiggestellt wurden. Im Gespräch sind außerdem ein zusätzliches Angebot an Einkaufsmöglichkeiten und Gewerbe im Zentrum, um die Versorgungslage zu verbessern (Projektgemeinschaft Rieselfeld 2010).

Resümée

Trotz anfänglicher Kritik, Schwierigkeiten bei der Standortwahl und dem Wegfall von Subventionsgeldern ist es gelungen, das Neubaugebiet mit einer hohen Mischung und Pluralität an Lebensstilen, sowie unterschiedlichen sozialen und wirtschaftlichen Milieus auszustatten. Auch Brombach sieht im Stadtteil „viele Qualitäten“, die „die Inklusion verschiedener Gruppen begünstigt“, z.B. „bedarfsgerechte Infrastruktur und öffentliche Gebäude“ aber auch eine „hohe Barrierefreiheit“ (2012, S.382). Vor allem das Vergabekonzept der Baufelder und Grundstücke hat sich als erfolgreich erwiesen, weil dadurch Menschen unterschiedlicher gesellschaftlicher Schichten für den Stadtteil gewonnen werden konnten. Mittlerweile besteht auch ein breites Angebot an Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungen und Gastronomie, die den Stadtteil mit Kleinigkeiten für den Alltag versorgen und den Standort für die Bewohner attraktiv machen. Dies zeigt auch eine Befragung aus dem Jahr 2011, in der 86% der Bewohner angeben, gerne in diesem Stadtteil zu leben (Schings 2011).

3.4 Evaluierung und Einordnung für die Untersuchung des Überseequartiers

Dass die Verwirklichung einer funktionalen und sozialen Durchmischung kein leichtes Unterfangen ist, da es keinen Leitfaden und keine einheitlichen Strategien gibt, hat sich durch unsere Untersuchung verdeutlicht. Auch Krämer/Kurz geben zu, dass die durchmischte Europäische Stadt „möglicherweise [...] nur ein Ideal im engeren Sinne“ ist und es sich dabei um ein „Muster der Vollkommenheit“ handelt. Es kann „in der Wirklichkeit gar nicht entsprochen werden,“ sondern allenfalls „fragmentarisch erreicht werden“ (2012, S.8). In welchem Verhältnis diese Durchmischung letztlich erfolgen sollte, muss im „jeweiligen konkreten Fall“ ermittelt werden (SWR2 2014). Vor allem Gans hat aufgezeigt, dass sich urbane Mischung nicht nur durch eine „Verbesserung der baulichen Umwelt“ und ein „Durcheinanderwürfeln“ der Gesellschaftsschichten verwirklichen lässt (Gans 1961, zitiert nach Harlander 2012b, S.58). Es wäre aber auch verfehlt zu sagen, dass sich Mischung nicht implementieren lässt, im Gegenteil

ist es durchaus möglich, Mischungsansätze durch verschiedene Planungsinstrumente in die Realisierung von Projekten miteinfließen zu lassen. Es ist vor allem ein Frage der Maßstäblichkeit: je größer das Gebiet, desto heterogener und je kleiner das Gebiet, desto homogener sollte die Mischung von Nutzung und Bevölkerung ausfallen (ebd.). Der Anspruch, der an städtebauliche Projekte gestellt werden sollte ist es, eine sozial gerechte Stadt zu bauen, denn ausschließlich wohlhabende Bevölkerungsschichten ansprechende Stadt „steht im Widerspruch zu unserem westlichen Demokratieverständnis“ (Bundesamt für Raumentwicklung 2011, S.6). Wie erfolgreich ein Projekt letztendlich ist, entscheidet sich vor allem durch „Teilhabemöglichkeiten“ der „Bevölkerungsstruktur [...] in den gesellschaftlichen Teilsystemen wie Schule, Bildung, Arbeit, Wohnen, Freizeit etc.“ (ebd. S.4). Zusammenfassend lässt sich sagen, dass sich die urbane Mischung aus der Verzahnung von Nutzungen, der Sozialstruktur der Bewohner in den öffentlichen und privaten Räumen des Quartiers ergibt. Mit dieser Erkenntnis soll im nächsten Kapitel das Vorgehen bei der Realisierung des Überseequartiers in der HafenCity untersucht werden. Dazu sollen drei Merkmale, die sich in unserer Analyse als besonders wichtig erwiesen haben, herangezogen werden:

1. Unsere Untersuchung hat gezeigt, dass der Planungsprozess und die Einrichtung einer Planungsinstitution, die für die Koordination und Realisierung der Projekte zuständig ist, ein wesentliches Strategisches Merkmal bei der Realisierung von Großprojekten ist. Vor allem der Masterplan ist ein erprobtes Mittel, die konzeptionellen Ideen in ein solides Grundgerüst für die spätere Planung und Realisierung zu übertragen. Er fungiert als Gerüst und Grundlage der Planung und sollte deshalb mit allen wichtigen Informationen ausgestattet werden, die für die Durchführung des Projektes benötigt werden (Meyhöfer 2012).
2. Ein weiteres wichtiges Merkmal ist die Einflussnahme der öffentlichen Hand auf den Wohnungsmarkt und die Vergabestrategie der Grundstücke. Mit einer nachhaltigen Wohnungspolitik kann die gesellschaftliche Durchmischung eines Quartiers wesentlich gesteuert werden, z.B. durch die Förderung von Wohnungsbau. Die öffentliche Hand ist allerdings auf private Investitionen durch Governance-Strukturen angewiesen und somit ist die Vergabe an private Bauherren auch immer mit dem Verlust von Einflußnahme verbunden (Dziomba 2009). Aus diesem Grund sollte bei der Vergabe besonders auf die Wahrung öffentlicher Interesse geachtet werden.
3. Zuletzt hat sich besonders die physische Anbindung und Vernetzung der Quartiere in der theoretischen Analyse als unverzichtbares Merkmal erwiesen. Das von Jacobs geforderte materielle physische Design, sollte mit einer immaterielle Anbindung an die Mobilität, der Bildung, Arbeit, Wohnungen und der Qualität der öffentlichen Räumen und sozialen Begegnungsorten ergänzt werden. Diese physische Anbindung und Vernetzung entscheidet, ob ein Quartier zum Ort des sozialen Ausgleichs wird oder nicht (Jacobs 1961; Bundesamt für Raumplanung 2011).

4 Strategien zur Durchmischung in der Hafencity und im Überseequartier

Das Überseequartier soll der Kern der „New Downtown“ Hafencity werden. Damit in Zukunft das geschäftige Treiben einer Innenstadt zu spüren ist, lehnt sich das Konzept sehr stark an die bestehenden Strukturen der Hamburger Innenstadt, die für den Standort Überseequartier weiterentwickelt wurden. In dieser Analyse soll zunächst die räumliche Aufteilung und Nutzungsmischung im Überseequartier und die Kenndaten zum Quartier erörtert werden. Die Entstehung des Überseequartiers, der Planungsprozess und das Resultat ihrer Planung werden in der Folge anhand der zuvor ausgearbeiteten Analyse Kriterien untersucht: der Planungsprozess und das städtebauliche Konzept, das Vergabeverfahren und der Wohnungsmarkt sowie die physische Anbindung und Vernetzung, analysiert werden. Auf der Basis dieser Untersuchung soll in der Folge die Akteursstruktur und ihre Interaktionen näher beleuchtet werden. Besonders die HCH als Entwicklerin des Projekts betreibt einen fortlaufenden kritischen Prozess der Selbstreflexion, der ein fester Bestandteil der Projektstrategie ist und es erlaubt, die Planung durch Erkenntnisse und bisherige Erfahrungen bspw. bei nicht praxistauglichen Konzepten anzupassen oder bei veränderten Rahmenbedingungen neu aufzustellen. Zuletzt sollen die bisherigen Ergebnisse aus dem Planungsprozess des Überseequartiers eingeordnet werden, unter Berücksichtigung der Kriterien einer urbanen und sozial gerechten Stadt. Die Essenz dieser Analyse dient als Grundlage für die Konzeptionsvorschläge zum Überseequartier und die Empfehlungen für die weiteren Planungen.

4.1 Räumliche Aufteilung und Funktionsmischung im Überseequartier

Für eine aktuelle Übersicht der Nutzungen im Überseequartier und insbesondere der erdgeschossbezogenen Einzelhandelsflächen erfolgte eine Begehung und Kartierung des Quartiers. Die Ergebnisse werden in einer Nutzungskarte veranschaulicht und sollen zum Beantworten der Frage helfen, inwiefern die aktuelle horizontale Nutzungsmischung im Überseequartier dem Anspruch einer „attraktiven Nutzungsvielfalt“ entlang des wie ein „mäandernder Fluss“ wirkenden Überseeboulevard, entspricht (HCH 2014b, S.26). Eine zweite Karte, die auf Basis der Vermietungsexposés erstellt wurde, zeigt die vertikale Nutzungsmischung des Quartiers. Anhand dieser Karte soll die Verteilung der Grundfunktionen Arbeiten, Wohnen, Freizeit/Versorgung verdeutlicht werden. Zusammen geben die Karten einen Aufschluss, wie der Standort Überseequartier aufgebaut ist, wie Besucherströme ins Quartier gelangen, wo sich Schwachpunkte und Defizite befinden aber auch welche Elemente bereits funktionieren.

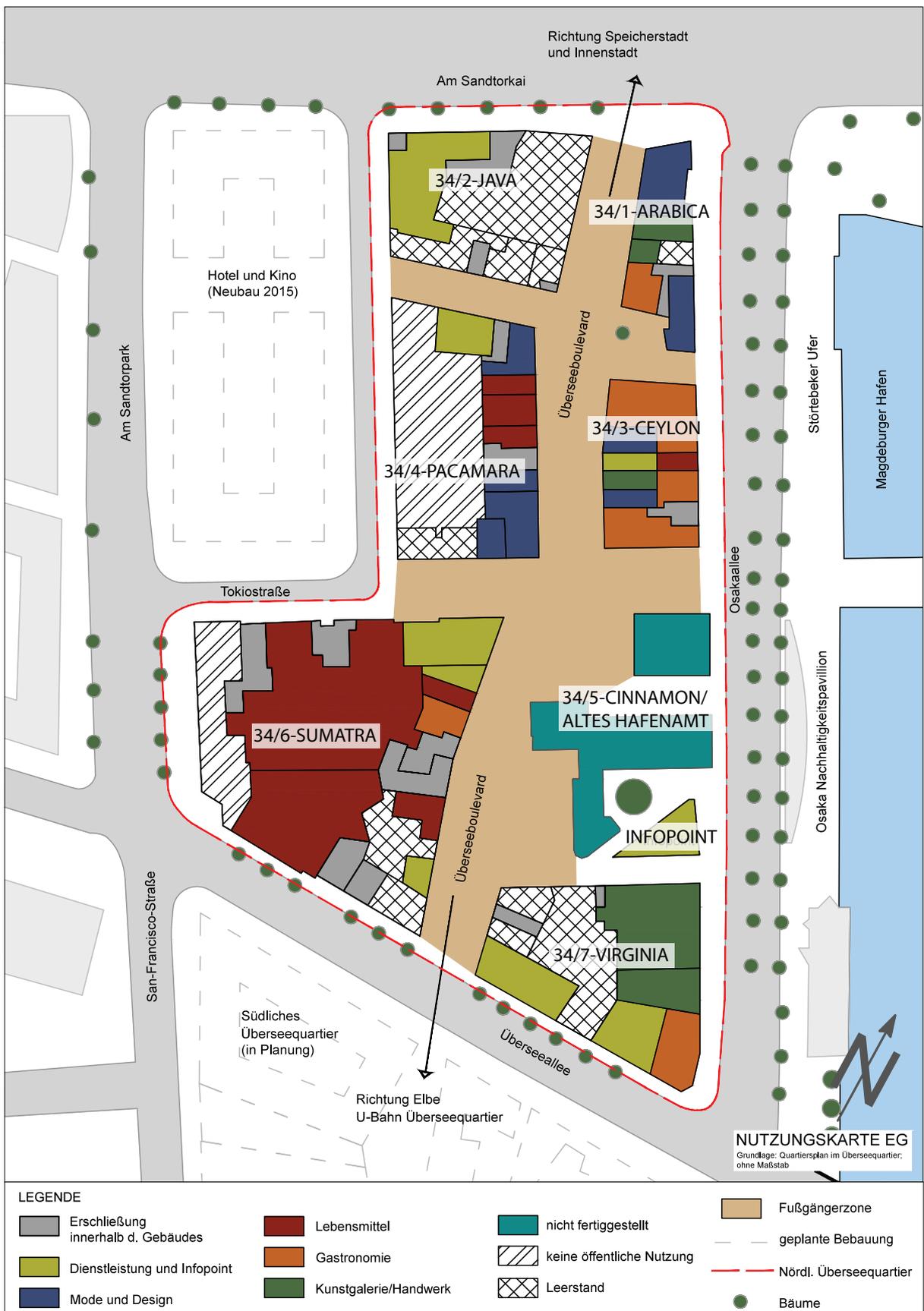


Abb.2 Überseequartier mit Erdgeschossnutzungen und Überseeboulevard (Quelle: Beteiligungsgesellschaft Überseequartier, eigene Darstellung)

Der Überseeboulevard ist das verbindende Element des Überseequartiers. Die als Fußgängerzone ausgewiesene „Flaniermeile“ erstreckt sich von Norden durch das Quartier, vorbei am zahlreichen Einzelhandelsgeschäfte wie diverse Modeboutiquen und Designläden, mehrere Restaurants und Cafés und einigen Dienstleistungseinrichtungen wie Banken, Hotels und ein Friseursalon. Abgerundet wird das Angebot durch einige Spezial- und Fachgeschäfte, einem Bäcker, sowie einem großen Supermarkt und einer Drogeriekette. Zudem haben sich einige Galerien im Überseequartier angesiedelt. Nahezu alle Flächen in Erdgeschosslage sind für den Einzelhandel und die Versorgung bestimmt. Ausnahmen bilden die Rückseiten der Gebäude Sumatra und Pacamara, die als Büroflächen und Maisonettewohnungen ausgewiesen wurden. Besonders die klassischen Versorgungsangebote wie der Supermarkt, die Bäckerei sowie einige Fachgeschäfte erfreuen sich einer großen Beliebtheit, vor allem durch die Stadtteilsbevölkerung, die das Angebot dankend aufgenommen hat (vgl. Abb.2; HCH 2014c; Interview Otto 2014; Interview Geilenkeuser 2014).

In der Mitte des Quartiers auf Höhe des Cinnamonturms und des Alten Hafenamtes, soll ein kleiner Marktplatz entstehen, der für Wochenmärkte und sonstige Veranstaltungen genutzt werden kann. Beide Gebäude befinden sich zurzeit noch im Bau bzw. Umbau und werden voraussichtlich bis 2015 (Cinnamonturm) und 2016/17 (Altes Hafenamts) fertiggestellt. Der Cinnamonturm wird 12 Luxusapartments beinhalten, während im Alten Hafenamts, das eigentlich als Markthalle genutzt werden sollte, ein besonderes Hotelkonzept realisiert werden soll. Ebenfalls in greifbarer Nähe liegt der Lückenschluss auf Grundstück 34/15, wo eine Multifunktionskino mit Hotel und Gastronomie bis 2016 entstehen soll. Damit schließen sich endlich wichtige Baulücken im Überseequartier, die jahrelang das öffentliche Bild geprägt haben (vgl. HCH 2014b; HCH 2014c).

Diese Baustellenoptik ist einer der Gründe für verhaltene wirtschaftliche Entwicklung des Einzelhandelsstandort Überseeboulevard, da viele Menschen offenbar bestehende Einkaufsstandorte in der Innenstadt bevorzugen. Einige Geschäfte mussten in den vier Jahren seit Betriebsbeginn bereits Insolvenz anmelden, da die Besucher- und Konsumentenzahlen deutlich unter den Erwartungen liegen. Auffällig ist vor allem die Anzahl leer stehender Geschäfte am Anfang des Boulevards in Richtung Speicherstadt und Innenstadt und zum Ende, wo sich die Baugrube des südlichen Überseequartiers befindet. Das Quartier wird offenbar trotz U-Bahn Anschluss von der Hamburger Bevölkerung noch nicht als Einkaufs- und Shoppingstandort wahrgenommen. Das Angebot deckt sich weitgehend mit dem bestehenden der City und ist zu diesem Zeitpunkt noch keine Bereicherung für die Innenstadt. Hinzu kommen die unattraktiven Wegverbindungen in die City, die von mehreren Verkehrsreichen Straßen gekreuzt werden und offenbar viele Besucher von einem Besuch in die HafenCity abhalten (vgl. Interview Otto 2014; Tiedemann 2014b).



Abb.3 Vertikale Nutzungsmischung im Überseequartier (Quelle: Beteiligungsgesellschaft Überseequartier, eigene Darstellung)

Anhand der Darstellung der vertikalen Nutzungsverteilung (Abb.3) und der Kenndatentabelle (Abb.4) wird die Nutzungsvermischung im Überseequartier greifbar. Der Wohnungsanteil liegt relativ hoch bei fast 45% der Gesamtflächen und konzentriert sich räumlich im Zentrum und im nördlichen Bereich des Quartiers, Richtung Innenstadt/Magdeburger Hafen. Die Büro und Hotelnutzung konzentriert sich derweilen im südlichen und westlichen Bereich des Quartiers, mit Ausnahme des Gebäudes 43/2-Java. Der Wohnungsanteil soll sich auch im südlichen Teil zukünftig auf die nördlichen Bereiche konzentrieren, weil die Lärm- und Schadstoff Emissionen zur Elbe hin zu hoch sind. Auffällig ist zudem die geringe Breite des Boulevards im Verhältnis zur Quartiersbreite. Durch die eng zueinander stehende Bebauung und dem „Großstädtischen“ Charakter soll eine „urbane Atmosphäre“ entstehen (HCH 2014c, S. 43; HCH 2014b).

	Fläche	BGF Gesamt	Fläche EZH/ Gastronomie	Fläche Büro	Fläche Wohnen	Fläche Hotel	Entwicklungs- zeitraum
Nördliches Überseequartier	ca. 3,5ha	109'000m ²	16'000m ²	33'000m ²	48'000m ²	12'000m ²	2007-2016

Abb.4 Kenndaten nördliches Überseequartier (Quelle: HCH, Überseequartier Beteiligungsgesellschaft, eigene Darstellung)

Es lässt sich durchaus eine hohe Mischung der Nutzungen sowohl in den Erdgeschossflächen, als auch in den oberen Geschossen feststellen. Das Quartier verfügt über eine gute Basis an Versorgungseinrichtungen, die vor allem die lokale Bevölkerung ansprechen, während die erhoffte Strahlkraft des Standortes noch fehlt und viele Einzelhandelsflächen unvermietet sind.

4.2 Planung und Realisierung des Überseequartiers

Die äußerst anspruchsvolle Zielsetzung, die das Stadtentwicklungsprojekt HafenCity an sich stellt, ein urbanes Stück Stadt zu schaffen, das sich durch eine hohe räumliche, ökonomische, soziale und kulturelle Qualität und Durchmischung auszeichnet, erfordert eine anspruchsvolle Strategie, die von einer, mit den nötigen Kompetenzen und Freiheiten ausgestatteten Planungsinstitution, ausgeführt wird. Inwiefern dieser Anspruch im Überseequartier erreicht wurde soll nun in der folgenden Analyse zur Planung und Realisierung erörtert werden. Anhand dieser drei Elemente soll die Urbanitäts- und Mischungsstrategie, der an der Realisierung des Überseequartiers beteiligten Akteure, aufgezeigt werden.

4.2.1 Planungsprozess und städtebauliches Konzept

Die Idee, das ehemalige Freihafengebiet auf dem Grasbrook in einem Revitalisierungsprozess umzuwandeln, entstand bereits in den 80er Jahren, konkrete Pläne wurden allerdings erst Ende der 90er Jahre der Öffentlichkeit präsentiert. Im Zuge der Hafenumstrukturierung wurde der Standort von der Hafenindustrie nach und nach aufgegeben, da die vorhandene Infrastruktur den

Kapazitäten nicht mehr gewachsen war. Zunächst wurden durch informelle Beteiligungsverfahren und Entwicklungsstudien die Nutzungsmöglichkeiten des Areals ausgelotet, deren Ergebnisse 1999 in einer Masterplankonzeption zu Papier gebracht wurden. Auf dieser Basis wurde ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt, aus dem das Team Hamburgplan/ASTOC/Andersen als Sieger hervorging (vgl. Bodemann 2007, S.99ff.).

Das im Masterplan aus dem Jahr 2000 integrierte städtebauliche Konzept fordert eine Rückkehr zu einer durchmischten Stadt, die sich durch ihre Kleinteiligkeit an die Stadterweiterungen der 1900 Jahrhundertwende anlehnt. Die Gebäude- und Blocktypologien wurden auf Grundlage bestehender Strukturen in der Innenstadt weiterentwickelt. Damit die HafenCity einer „flächen-schonenden Stadtentwicklung“ gerecht wird, sollte durch „innerstädtische Dichte“ und einer „urbanen Entwicklung“, die „Mischung von Wohnen, Arbeiten, Kultur und Freizeit“ angestrebt werden (BSU 2007, S.4) und „je nach Lage und Gebiet [...] funktionale Schwerpunkte gebildet werden“ (GHS 1999a, S.40). Das Gebiet rund um den Magdeburger Hafen, wo das Überseequartier entstehen sollte, wurde als zentrales und hervorzuhebendes Gebiet definiert. An der Schnittstelle zwischen östlicher und westlicher HafenCity sowie als Verbindung zur City, sollte dort das zukünftige Versorgungszentrum für den neuen Stadtteil mit Gastronomie, Einzelhandel und weiteren Angeboten entstehen (vgl. Bodemann 2007, S.114f.).

Mit der Masterplanüberarbeitung von 2006 änderten sich einige Aspekte rund um die Planung des Überseequartiers. Im nördlichen Teilbereich wurde die Aufhebung von Restriktionsflächen beschlossen, was eine optimierte Bebauung und eine attraktivere Gestaltung der Nord-Süd Wegverbindung zur Elbe erlaubte. Der politische Entscheid, die HafenCity nicht mit einer Straßenbahn, jedoch mit einer U-Bahn zu erschließen, musste ebenfalls in der Planung für das südliche Überseequartier berücksichtigt werden (vgl. HCH 2006a). Für die Entwicklung des gesamten Überseequartiers und der Realisierung eines offenen Einkaufsstandortes, verzichtet die HCH bewusst auf die Vergabe der Grundstücke an mehrere Bauherren. Das „konzeptionelle Dreieck“ aus maritimer Identität, Kultur, und Einkaufen ist nur wettbewerbsfähig und kann sich international behaupten, wenn die gesamten Flächen von einem einzigen Entwickler realisiert werden (HafenCity Newsletter 35, 2014b). Das Investorenkonsortium Groß & Partner/ING Real Estate/SNS Property Management bekam 2005 den Zuschlag für die Realisierung des Überseequartiers und damit auch für das Management und die Koordinierung des Einzelhandelskonzeptes. Das Management des Überseequartiers betreibt eine Quersubventionierung unter den bestehenden Mietern, damit sich bestimmte Konzepte trotz tieferen Einnahmen gegenüber anderen halten können und somit ein vielfältiges Versorgungsangebot sichergestellt werden kann (Interview Otto 2014).

Ursprünglich sollte das Areal in einem Zeitraum von 10 Jahren ab 2007 in zwei Abschnitten von Norden nach Süden entwickelt werden, jedoch kam es in der Folge der Finanzkrise zu großen Verzögerungen bei der Realisierung (Interview Otto 2014; Interview Geilenkeuser; HCH 2014b). Die ING Real Estate zog sich in der Folge aus der Immobilienprojektentwicklung

zurück, was einen vorzeitigen Baustopp für das südliche Teilgebiet bedeutete (vgl. HCH 2014b, Tiedemann 2014a). Am Investoren- und Einzelhandelskonzept wurde zunächst festgehalten, darüber hinaus stellte die Stadt Hamburg dem Konsortium eine Vermietungsgarantie über 50'000 m² Büroflächen aus, falls ein gewisser Vermietungsstand nicht erreicht werden sollte. Nach jetzigem Stand soll Ende 2014 ein neuer Investor präsentiert werden, damit 2015 mit der Entwicklung fortgefahren werden kann und die „kritische Masse“ überschritten wird (Brautlecht/Fahmy 2014; HCH 2014b). Wegen unterschiedlicher Auffassungen der Akteure bezüglich der Weiterentwicklung des südlichen Überseequartiers ist es auch denkbar, dass die beiden verbleibenden Partner, Groß&Partner sowie die verstaatlichte Propertize, sich aus dem Projekt zurückziehen und eine komplette Neukonzeptionierung des südlichen Überseequartiers ansteht (Interview Geilenkeuser 2014).

4.2.2 Vergabeverfahren und Wohnungsmarkt

Die Anhandgabe, wie die Grundstücksvergabe bei der HafenCity bezeichnet wird, ist zentraler Bestandteil der Projektstrategie (Interview Geilenkeuser 2014). Jegliche Grundstücksverkäufe werden zunächst von der HCH vorbereitet und ausgeschrieben. In einer vorgelagerten Phase erfolgt die Bewerbung der Interessenten wie Investoren, Baugemeinschaften oder Wohnungsbaugesellschaften. Nach einer Prüfung, die nach strengen Auflagen „hinsichtlich der Nutzungen, der Konzepte und der Funktionen der Teilprojekte für das Gesamtprojekt“ erfolgt, wird der Wettbewerb entschieden (Interview Otto 2014, HCH o.J.e). Mit der erfolgreichen Anhandgabevereinbarung erhält der Akteur zunächst ein exklusives Recht, das Grundstück zu beplanen. Dem Bauherrn wird zusätzlich ein Zeitraum für die Konzeptausarbeitung und zur Sicherstellung der Finanzierung eingeräumt (Interview Otto 2014, HCH o.J.e , Dziomba 2008, S. 124). Erst danach erfolgt der Kaufvertrag mit dem Bauherrn, oder die Stadt kann die „Notbremse“ ziehen, falls die Ergebnisse nicht den Erwartungen entsprechen (Interview Otto 2014). Auf diese Weise entsteht eine gewisse Qualitätssicherung der Projekte, die für beide Akteure Vorteile bietet.

Die Vergabe der Grundstücke durch die HafenCity GmbH erfolgt grundsätzlich nicht nach einem Höchstpreisverfahren, sondern wird von einer Jury zu 70 Prozent vom Konzept und zu 30 Prozent durch den Preis entschieden. Auf diese Weise kann ein gewisser Qualitätsstandard bei der Einreichung von Bewerbungen sichergestellt werden (Interview Ehlers 2014). Entgegen der üblichen Vergabestrategie, die Grundstücke an unterschiedliche Bauherren und Investoren zu vergeben, entschied man sich beim Überseequartier für die Vergabe an eine Investorengruppe. Dieser Schritt wird im überarbeiteten Masterplan von 2006 als „notwendig“ bezeichnet, um die „vielfältigen räumlich-funktionalen Verknüpfungen zwischen Einzelhandel, Gastronomie, touristischen und kulturellen Nutzungen und Wohn- und Büronutzungen“ während der „Planungs-, Vermarktungs-, Realisierungs- und Betriebsphase“ sicherzustellen (Interview Geilenkeuser 2014, HCH 2006, S.2).

Nach dem verbindlichen Kaufvertrag erfolgt vom Investor eine Ausschreibung für das städtebauliche, architektonische und räumliche Konzept auf der Basis eines Funktionsplanes. Von Seiten der HCH und der Stadt wurde die Vergabe des Überseequartiers an bestimmte Forderungen geknüpft, wie z.B. die Sicherstellung einheitlicher Erdgeschoßhöhen entlang des gesamten Überseeboulevards und dessen Ausweisung als Fußgängerzone sowie der ausdrückliche Verzicht auf eine geschlossene Shoppingmall (HCH 2006, S.2; Interview Otto 2014;). Des Weiteren wurde das Investorenkonsortium zum Bau des Kreuzfahrtterminals und des Science-Centers verpflichtet. Die Verträge der HCH mit dem Investorenkonsortium basieren auf einem zuvor ausgearbeiteten „Eckpunktepapier“. Sie geben die strategischen Mischungsziele für das Überseequartier an und bilden die zentrale Implementierungsstrategie der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) und der HCH (Interview Ehlers 2014; Interview Geilenkeuser).

Nach Angaben der HCH und der Firma Groß & Partner sollen im Nordteil insgesamt 475 Wohnungen entstehen. Durch eine persönliche Begehung und Kartierung aller Nutzungen (vgl. Abb 2) und Klingelschilder, sowie der angebotenen Wohnungen auf der Internetseite des Überseequartiers ergibt folgendes Bild: bisher wurden 343 Wohnungen fertiggestellt, davon sind derzeit 28 Wohn-einheiten unvermietet, was einem vergleichsweise hohen Leerstandsanteil von 8,2 % gleichkommt (Hamburg 2012: 0,7 % Leerstand) (Überseequartier Beteiligungs GmbH o.J, Stand 7.12.2014 ; Empirica 2012; eigene Kartierung 2014). Auf Basis aller verfügbaren Wohnungen und den entsprechenden Gesamtmieten, lässt sich eine durchschnittliche Nettokaltmiete von 16,70 €/qm² errechnen (Überseequartier Beteiligungsgesellschaft 2014a, Stand 07.12.2014). Dieser Wert liegt deutlich über dem Hamburger Durchschnitt von 11,04 €/qm² und stellt selbst bürgerliche Stadtteile wie Winterhude (12,32 €/qm) oder Uhlenhorst (13,42 €/qm²) in den Schatten. Daraus kann deduziert werden, dass die Wohnlage im Überseequartier nur für sehr gut verdienende Menschen zugänglich ist (Wohnungsbörse, Stand 07.12.2014).

4.2.3 Physische Anbindung und Vernetzung

Das Überseequartier, als Schlusspunkt der Achse Jungfernstieg-Magdeburger Hafen, soll als Landmarke attraktiv gestaltet werden und das zukünftige Zentrum oder „Herzstück“ der „New Downtown“ HafenCity werden. Bei der Konzeption des Quartiers wurden besondere „Qualitätsansprüche hinsichtlich Nutzungsstruktur, der Gestaltung der öffentlichen Räume und der Architektur“ an die Bebauung rund um den Magdeburger Hafen gestellt (vgl. HCH 2000, S.20). Für eine ausdifferenzierte Nutzung des Quartiers sorgen die drei Hauptnutzungen Arbeiten/Büro, Einkaufen/Einzelhandel und Wohnen. Damit ist die Grundlage für eine Konzentrierung von Menschen, die unterschiedliche Nutzungen über den Tag verteilt in Anspruch nehmen, geschaffen.

Zudem bildet das Quartier den Übergang von der westlichen in die Östliche HafenCity und im Süden soll eine einladende Promenade an der Elbe die Besucherströme ins Quartier leiten. Der Überseeboulevard ist das verbindende Kernelement dieses Konzeptes, der eine Funktion als prominente Einkaufsmeile Hamburgs einnehmen soll, vergleichbar mit dem Jungfernstieg oder der Spitalerstraße. Vom St. Annen-Platz soll die Einkaufsmeile, „bummelnd und flanierend“ bis an die Elbe führen (GHS 2000b, HCH 2014b). Damit das Quartier auch an den ÖPNV angebunden ist, wurde bei der Verlängerung der U4 entschieden, das Überseequartier mit einer Haltestelle zu berücksichtigen um die Erschließung, der bis zu 7'000 Arbeitskräfte, der ca. 1'000 Bewohner und den 40'000 bis 50'000 täglichen Besucher und Touristen, sicherzustellen. Das Überseequartier verfügt also über die nötige verkehrstechnische Anbindung, auch wenn durch Bauverzögerungen auf dem Baufeld 34/15, dem Cinnamonturm/Altes Hafenamt sowie des südlichen Teilbereichs noch nicht die erwünschten Qualitäten erreicht wurden. Besonders der öffentliche Raum leidet unter diesen Entwicklungen, zumal der Überseeboulevard an der Überseeallee vor einer Baugrube endet und an der Kreuzung zur Tokiostraße ebenfalls eine Baustelle das Bild prägt. Besonders der Einzelhandel und die Gastronomie entlang des Überseeboulevards haben mit diesen Umständen zu kämpfen, wie auch der Blick auf den Leerstand am nördlichen und südlichen Ende des Überseeboulevards zeigt (vgl. Abb. 2; HC Newsletter 35, 2014b). Im Frühjahr 2015 werden die letzten Baulücken 34/14 und 34/16 im Norden geschlossen und damit dürfte sich die urbane Qualität des bestehenden Quartiers in absehbarer Zeit verbessern und den Standort insgesamt attraktiver machen.

Die HafenCity verfügt über eine breite Auswahl an Bildungs-, Sozial- und Kultureinrichtungen, die zu einem lebendigen, dynamischen und nachbarschaftlichen Zusammenleben beitragen (Menzl et. al. 2011). Mehrere quartiersübergreifende Institutionen und Vereine (Netzwerk HafenCity e.V., Kunstkompanie HafenCity e.V., Spielhaus HafenCity e.V.) sowie Einrichtungen in der westlichen HafenCity (Katharinenschule, Kita, Körper Stiftung) und östlich des Magdeburger Hafens (Maritimes Museum, Ökumenisches Forum HafenCity, HafenCity Universität, Oberhafenquartier) bilden die soziale und kulturelle Infrastruktur des Stadtteils. Diese Einrichtungen bilden das immaterielle Urbanitätsgerüst der HafenCity, die zur einer sozialen und kulturellen Durchmischung und Quartiersbildung beitragen sollen (vgl. Bruns-Berentelg 2012a). Im Überseequartier beschränken sich die öffentlichen Einrichtungen weitestgehend auf das Science Center als zweiter kultureller „Leuchtturmbau“ neben der Elbphilharmonie. Mit einer Mischung aus Freizeit-, Kultur- und Wissens Einrichtung hätte es zu einer Hauptattraktion für die HafenCity und die Stadt Hamburg werden sollen, aufgrund einer unklaren Finanzierungslage ist die Realisierung derzeit sehr unwahrscheinlich. Auch eine geplante Markthalle im denkmalgeschützten Alten Hafenamt hätte zu einem „Anlaufpunkt“ im Quartier werden sollen, die Pläne erwiesen sich allerdings als „nicht praxistauglich“ (vgl. HCH 2012, Interview Otto 2014). Für die Pflege und Weiterentwicklung des Quartiers ist ein Quartiersmanagement zuständig, das sich um die einheitliche Außendarstellung, die Infrastruktur, die Verwaltung und Vermittlung von Freiflächen und Wohnungen kümmert, aber auch Veranstaltungen und Events organisiert und Standortmarketing betreibt (vgl.

Überseequartier Beteiligungsgesellschaft o.J.b). Die physische Anbindung und Vernetzung des Überseequartiers ist demzufolge vorhanden, auch wenn viele Einrichtungen nicht direkt im Quartier angesiedelt sind. Mit der Fertigstellung des südlichen Teilgebiets erhofft sich die HCH und das Konsortium zusätzliche Synergieeffekte für die gesamte Entwicklung des Überseequartiers und eine verbesserte Wahrnehmung als Versorgungsstandort.

4.3 Selbstreflexion der HafenCity und ihre Akteursstruktur

Der städtebauliche Prozess von der Planung bis zur Realisierung und die jeweiligen Zwischenprozesse werden bei der HCH und der Stadt Hamburg besonders aufmerksam verfolgt und ausgewertet. Am Ursprung dieser Entwicklung stehen mehrere öffentliche und private Akteure, die das Projekt in gegenseitigem Austausch und Zusammenarbeit entwickeln. Diese Akteursstruktur und ihre Zuständigkeiten sollen zunächst vorgestellt werden, um die Entscheidungswege und Beschlüsse rund um das Projekt zu verstehen. Auf dieser Grundlage sollen anschließend die drei Prinzipien näher betrachtet werden, die die zentrale Urbanitäts- und Mischungsstrategie der HafenCity bilden. Mit dem Ziel in der HafenCity die nötigen materiellen und immateriellen städtebaulichen Grundlagen zu schaffen, die für den nötigen „Urbanitätscharakter und die Urbanitätsqualitäten“ einer Innenstadt bzw. New Downtown Voraussetzung sind, bestimmen drei methodische Prinzipien, eine Komplexitätserhöhung, die interaktive Realisierung und eine Pfadkreation, den Selbstreflexions- und Verbesserungsprozess der HafenCity (vgl. Bruns-Berentelg 2012a S.84-87).

4.3.1 Akteursstruktur

Die Interaktion der vielen unterschiedlichen Akteure ist ein besonderes Merkmal des Stadtentwicklungsprojektes HafenCity und wird vor allem durch die Governance Struktur, bestehend aus der Stadt Hamburg, der HafenCity GmbH und den jeweiligen privaten oder institutionellen Bauherren und Investoren geprägt (vgl. Menzl 2011). Für das Entwicklungsmanagement des Projektes ist die HafenCity GmbH zuständig, die 1997 von Hamburger Senat als städtische Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung (GHS, seit 2004 HCH) gegründet wurde und die Grundstücke aus dem „Sondervermögen Stadt und Hafen“ verwaltet (HCH 2014, S.4). Aus dem Verkauf der Grundstücke wird größtenteils die Aufbereitung der Böden, sowie die Herstellung einer Infrastruktur mit Straßen, Plätzen, Kaimauern und Promenaden und den technischen Anschlüssen für das gesamte Gebiet gesichert. Außerdem betreibt die HCH die Koordinierung vertraglicher und planungsrechtlicher Belange und kümmert sich um die Öffentlichkeitsarbeit sowie um die Kommunikation (Interview Geilenkeuser 2014).

Da die HafenCity GmbH das Projekt im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg entwickelt, ist der gegenseitige Austausch und Koordination besonders wichtig. Die politischen Vorgaben

werden im Senat und der Bürgerschaft getroffen, die das Projekt durchaus beeinflussen können, wie man am Entscheid über die zusätzlichen geförderten Wohnungen am Baakenhafen sehen kann (Interview Geilenkeuser 2014). Mehrere Senatsmitglieder und der erste Bürgermeister der Stadt, bilden den Vorstand der Tochtergesellschaft HCH (HCH o.J.f. Der fachliche Austausch findet über mehrere Ämter der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) statt, darunter auch die eigens für das Projekt gebildete Projektgruppe HafenCity, die zusammen mit der HCH die Bebauungspläne und Verträge ausarbeitet (Interview Ehlers 2014, Interview Geilenkeuser 2014).

Beide Akteure sind gleichermaßen im Anhandgabeprozess mit den Bauherren beteiligt, bei dem die Vergabe der städte- und hochbaulichen Wettbewerbe sowie den Freiraumwettbewerben entschieden wird. Darüber hinaus sind weitere Akteure, aus Institutionen und Netzwerken, an der Bildung einer urbanen und sozialen Stadt beteiligt, die die HafenCity als „neuen Chancenraum begreifen und ihre Ideen realisieren“ (HCH 2014g, S.4). Zusammengefasst betrachtet ergibt sich ein engmaschiges Netz aus verschiedenen privaten, öffentlichen, unternehmerischen und institutionellen Akteuren, die gemeinsam und durch ihre Interaktion den Planungs- und Realisierungsprozess der HafenCity in Form bringen und damit zur Durchmischung des Stadtteils beitragen.

4.3.2 Selbstreflexionsprozess der HafenCity

Das Generieren von Urbanität ist ein sehr komplexer Prozess, der nicht nur die Zusammenarbeit unterschiedlicher Akteure erfordert, sondern auch eine nachhaltige städtebauliche Strategie, die visionär sein muss, in gewisser Hinsicht sogar eine Innovation darstellen sollte. Damit die ambitionierten Ziele erreicht werden, in der HafenCity nicht nur Gebäude und Straßen zu bauen, sondern Räume zu schaffen, die lebendig sind und Urbanität ausstrahlen, beruht die Strategie der HafenCity auf folgenden drei methodischen Prinzipien:

Komplexitätserhöhung: Um zu funktionieren, braucht die HafenCity als zusammenhängendes Projekt nicht nur ein materielles Gerüst aus Gebäuden, Straßen, Plätzen, sondern darüber hinaus auch die nötige kulturelle, soziale und ökonomische Infrastruktur, die das immaterielle Gerüst der Stadt bildet. Ihre Gruppenbildung und Selbstorganisation werden durch die HCH angestoßen, indem die verschiedenen Akteure zusammengeführt und angeregt werden sich am Urbanitätsprozess zu beteiligen. Damit setzt sich die HafenCity im internationalen Vergleich deutlich von anderen Projekten ab. Sie ist weit mehr, als „einfach unterschiedliche Nutzungen“ in aneinandergereihte Gebäude, zu mischen (Bruns-Berentelg 2012a. S.74f.).

Interaktive Realisierung: Die Realisierung des Stadtentwicklungsprojektes wird durch eine interaktiv ausgelegte Akteursstruktur geprägt. Die Entwicklung der fast 200 Grundstücke erfolgt nicht nach einem starren Muster, sondern in einem sich andauernd anpassenden Vergabeprozess.

Durch ausdifferenzierte Ausschreibungskriterien, konjunkturbedingte Marktbeobachtung und Wechselwirkungen bei der Anhandgabephase, befindet sich die HCH in einem stetigen Austausch mit den Grundstücksentwicklern/Käufern auf der einen Seite und den Infrastrukturentwicklern/Rahmensetzern/Auslobern auf der anderen Seite. Mit dieser Veränderung des „Mechanismus der Projektbestimmung“ kann die HCH die Weichen der einzelnen Projekte maßgeblich beeinflussen und damit auch die Art und den Grad der Mischung (ebd.).

Pfadkreation: Darüber hinaus beeinflusst dieser fortlaufende Austausch der Akteure und die dadurch gewonnenen Erfahrungen und Erkenntnisse, auch den übergreifenden Planungsprozess und seine strategische Ausrichtung. Der Entwicklungspfad der HafenCity zeichnet sich durch eine stetige Beurteilung und Rückkopplung der Planung und ihren Ergebnissen aus. Diese Auswertung der bisherigen Ergebnisse und der Veränderung der „Ausgangssetzungen“ verleihen dem Projekt, so Bruns-Berentelg, erst sein „Zukunftspotential“ in Form von „miteinander verbundene, sich verstärkende ökonomische, öffentliche soziale und kulturelle New Downtown Qualitäten“ (ebd. S.86f.).

Die Bündelung der drei genannten Elemente, also den Anspruch eine über materielle Qualitäten hinausreichende New Downtown zu schaffen, die über ein interaktives Akteursnetz generiert wird um die bestmöglichen Ergebnisse zu erzielen und die Pfadkreation als ein Rückkopplungs- und Selbstreflexionsmechanismus, der das Projekt in einem fortlaufenden Prozess verbessert, ist die Kernstrategie der HCH für die Entwicklung des Projektes und das generieren einer urbanen Mischung. Diese „Gesamtperspektive von Stadtentwicklung“ und das „Verständnis“, das über die Jahre entwickelt wurde, ist in Europa einzigartig und gewissermaßen eine „Innovation“ (vgl. Bruns-Berentelg et. al. 2013, S.5f.; Bruns-Berentelg 2014b). Inwieweit man das Projekt als erfolgreich und funktionierend bezeichnen kann, lässt sich allerdings erst nach seiner Fertigstellung in 15-20 Jahren sagen. Zwar kann man diese funktionierende Urbanität in „Ansätzen schon wahrnehmen“, abschließend beurteilt werden kann sie allerdings erst, wenn sich die „vorhandenen Strukturen“ nach der vollständigen Realisierung als „weiterentwicklungsfähig oder zumindest stabil“ erweisen (Bruns-Berentelg 2014b).

Die Ergebnisse der Pfadkreation und der Verbesserungsstrategie lassen sich an der mehrfachen Überarbeitung des Masterplans (2006 für die zentrale und 2010 für die östliche HafenCity) und einer Reihe an externen und eigenen Publikationen gut erkennen. So wurden strategische Änderungen vorgenommen, wie z.B. das Herauslösen der Finanzierungspflicht des Containerterminals Altenwerder aus dem Beschluss zum Sondervermögen „Stadt und Hafen“, um der HCH als Entwicklungsgesellschaft mehr finanziellen Spielraum zu bieten (vgl. Bodemann 2007; Dey 2011). Der Realisierungszeitraum wurde angepasst, sowie die Bebauungsdichte, die insgesamt viel höher ausfallen soll, als ursprünglich geplant. Zudem musste das Verkehrskonzept an die Entscheidung des Senats angepasst werden, keine Stadtbahn sondern die neue Linie U4 bis zu den Elbbrücken zu bauen. Außerdem erkannte man die fehlenden Weisungen im Masterplan zu Bildungs- und Kultureinrichtungen, die durch den Entscheid, die Katharinenschule und ein

Gymnasium sowie die HafenCity Universität in der HafenCity anzusiedeln, korrigiert wurde (vgl. HCH 2006a, HCH 2014b). Die Überarbeitung, die nicht als „Änderungen des Masterplans beschlossen“ wurde, „sondern [...] als Entscheidungen des Senats“ und sich daher auch als „Ausdruck eines politischen Mehrheitskonsenses“ widerspiegelt, zeugt von der Kontrollfunktion des Senats auf die HCH (HCH 2006, S.5).

Die Bevölkerungsstruktur der westlichen Quartiere Sandtorkai/Dalmanckai wurde seitens der Medien und von Experten (Zukunftsrat Hamburg 2010: Wie nachhaltig ist die HafenCity?; Der Spiegel 2010: Reichtumsviertel oder Öko-Superstadt?; Hamburger Abendblatt 2013: Voscherau kritisiert „Jahrhundertfehler“ in HafenCity) stark kritisiert. Die Entscheidung, in den ersten Bauabschnitten zunächst eine bürgerliche und stabile Bevölkerungsstruktur zu generieren, begründen sowohl die Stadt als auch die HCH damit, dass man zu Beginn des Projektes „keine allzu großen Risiken eingehen“ und das Projekt gut aufstellen wollte (Interview Ehlers 2014). Ein weiterer Grund sind die sehr hohen finanziellen Verpflichtungen durch den Bau der Infrastruktur und dem Hochwasserschutz, „was sich nicht alleine durch den Bau von sozialen Wohnungsbau“ bewerkstelligen lässt (ebd.; Steltner 2011). In der zentralen und östlichen HafenCity wurden die Weichen diesbezüglich neu gestellt, so sollen nun bis zu 30% der Wohnungen am Baakenhafen mit öffentlichen Fördermitteln entstehen damit die HafenCity auch für Haushalte mit niedrigeren Einkommen zugänglich wird (Interview Ehlers 2014; Interview Geilenkeuser 2014). Hinzu kommt die komplette Überarbeitung des Konzeptes für das Oberhafenquartiers, das ursprünglich für Gewerbe und Büroflächen vorgesehen war und nun stattdessen als Kultur- und Kreativstandort positioniert werden soll, auch als Impulsgeber für die restliche HafenCity und das Überseequartier (Interview Geilenkeuser 2014; Interview Ehlers; HCH 2014b).

4.4 Probleme und Herausforderungen im Überseequartier

Bisher wurden im Überseequartier erst ein Drittel der gesamten 303‘000 m² BGF errichtet und trotzdem ist im nördlichen Überseequartier, wenn auch noch verhalten, ein Stück weit Alltag eingekehrt. Viele große Mieter konnten für einen Umzug in die zentrale HafenCity überzeugt werden, wie bspw. die Kanzlei Esche Schumann Commichau oder BP Europe Sales und viele weitere mittelständische und kleinere Unternehmen. Der Überseeboulevard mit seinem vielfältigen Angebot an diversen Einzelhandskonzepten, Modeboutiquen, Gastronomiebetrieben, ergänzt mit einigen wichtigen Dienstleistungen und Fachgeschäften, kann bereits eine beachtliche Infrastruktur vorweisen. Die insgesamt ca. 2.000-3.000 Angestellten, dazu regelmäßig Touristen und die Einwohner selbst, tragen zu einem in Ansätzen erkennbaren öffentlichen Leben bei. Darin liegt aber auch das zentrale Problem des Überseequartiers: die Ergebnisse befinden sich noch weit hinter den allgemeinen Erwartungen der Stadt und der HCH sowie den Gewerbetreibenden und dem Investorenkonsortium (Interview Otto 2014, Interview Ehlers 2014, Interview Geilenkeuser 2014, HafenCity Newsletter 35, 2014b). Zwar übernimmt

das Überseequartier die Funktion zur Versorgung der HafenCity, den ursprünglichen Anspruch, das Gebiet entlang des „urban, maritim und kosmopolitisch“ anmutenden Überseeboulevards zu einem innerstädtischen Einkaufsstandort mit einzigartigen Nutzungen und „Innovationsmietern“ zu entwickeln, kann nicht erfüllt werden (HafenCity Newsletter 14, 2009a).

Ein zentrales Problem ist nach wie vor die mangelnde Attraktivität des Standorts, die unter anderem durch den Baustopp im südlichen Bereich zu erklären ist. Nach dem Ausscheiden der ING Real Estate aus dem Konsortium und der Verstaatlichung der Propertize, mussten die Verträge mit dem Konsortium neu ausgehandelt werden, was zu Verzögerungen von fast drei Jahren geführt hat. Die HCH möchte aber an ihrem einheitlichen Einzelhandelskonzept festhalten und sucht deshalb einen neuen finanzkräftigen Partner, der das Investitionsvolumen von ca. 800 Millionen bis 1 Milliarde stemmen kann (Interview Geilenkeuser 2014; HafenCity Newsletter 35, 2014b). Weil die Finanzierung noch offen ist und noch nicht klar ist, wann und ob das südliche Überseequartier fertiggestellt wird, zögern viele Investoren und Firmen in die bestehenden Flächen zu investieren, was sich am Leerstand der Einzelhandelsflächen und den Büroflächen entlang des Überseeboulevards erkennen lässt. Für die gesamte Entwicklung wäre deshalb ein baldiger Startschuss für das südliche Gebiet von immanter Wichtigkeit. Ob dies allerdings der Fall sein wird, ist schwer zu sagen, der für den Herbst angekündigte Durchbruch bei den Vertragsgesprächen lässt noch auf sich warten und aus dem Umfeld der HCH lässt man durchblicken, dass die bestehenden Partner sich evtl. komplett aus dem Projekt herausziehen werden. In dem Fall müsste das gesamte südliche Überseequartier neu ausgeschrieben und vergeben werden, was noch einmal eine gewaltige Verzögerung für das Projekt bedeuten würde.

Die mangelnde Attraktivität und Urbanität im Überseequartier lässt sich auch auf die teilweise ungenügende räumliche Anbindung zurückführen. Zwar ist das Gebiet mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen, trotzdem finden offenbar zu wenige Leute fußläufig den Weg in das Quartier. Der Überseeboulevard, der ursprünglich bis zur Elbe hätte führen sollen, endet nun bei der Baugrube an der Überseeallee und büßt deutlich an urbaner Qualität ein. Hinzu kommt die unattraktive Verbindung für Fußgänger vom Jungfernstieg durch die Speicherstadt in die HafenCity. Besonders die Ost-West Straße erweist sich offenbar als eine nur schwer überwindbare räumliche Hürde für viele Besucher (Interview Otto 2014). Durch die exponierte Lage am Hafen ist zudem die Wetterabhängigkeit extrem hoch und der Überseeboulevard wirkt bei schlechtem Wetter oft wie ausgestorben. Die Analyse zeigt zudem, dass in der HafenCity zwar viele Sozial-, Kultur- und Bildungseinrichtungen vorhanden sind, allerdings befinden sich davon keine im Überseequartier. Die Bewohner des Quartiers können dieses Angebot in Anspruch nehmen, die funktionale und soziale Mischung im Quartier würde sich aber nochmals erheblich verbessern, wenn einige Angebote entlang des Boulevards angesiedelt wären. Mit dem Lückenschluss auf Grundstück 34/15 und 34/16 mit einem Multifunktionskino und weiteren Angeboten sowie der Fertigstellung des Cinnamonturm/Alten Hafenamts könnte sich dieser Umstand etwas verbessern (vgl. HCH 2014b).

Als dritter Aspekt muss die extrem einseitige Wohnstruktur im Überseequartier kritisiert werden. Von den ca. 1.800 Menschen die in der HafenCity wohnen, befinden sich ca. 315 Haushalte im Überseequartiers. Bei durchschnittlich 1,9 Personen je Haushalt in der HafenCity, wohnen ca. 600 Personen oder gut ein Drittel der Stadtteilbevölkerung im Überseequartier (Statistikamt Nord 2013). Die Mietpreise sind jedoch so hoch, dass es fast nur für einkommensstarke Haushalte möglich ist sich eine Wohnung im Überseequartier leisten zu können. Da die Stadt durch die Grundstücksvergabe an das Konsortium keine Steuerungsmöglichkeiten bei den Mietpreisen besitzt und die Prioritäten des Investorenkonsortiums sich auf ökonomische Aspekte beschränken, ist es nicht zu erwarten, dass die Mietpreise im Überseequartier in absehbarer Zeit sinken werden. Es ist jedoch im Sinne einer demokratischen und fürsorglichen Gesellschaft, dringend benötigten Wohnraum für Menschen mit niedrigeren oder normalen Einkommen zu schaffen.

Die Mischungs- und Urbanitätsstrategie der HCH und der Stadt Hamburg kann sehr effizient und wirkungsvoll bezeichnet werden, auch wenn die Ergebnisse zumindest im Überseequartier noch deutlich unter den Erwartungen liegen. Das Überseequartier wird als zukünftiges Herzstück der HafenCity eine sehr hohe Nutzungsmischung aufweisen können, allerdings scheint die soziale Mischung und die Ansiedlung kultureller und sozialer Einrichtungen, keine große Rolle in den Überlegungen der Akteure zu spielen. Durch die Vergabe an das Konsortium hat die Stadt zudem keine große Einflußnahme mehr auf den Wohnmarkt im Überseequartier. Etwas mehr Durchmischung in der Bevölkerungsstruktur, ein interessantes kulturelles Angebot und mehr Innovationsmieter würden für das Überseequartier eine deutliche Bereicherung darstellen. Die vielfältigen Möglichkeiten sollen im folgenden Konzeptionsteil, aufgezeigt und erläutert werden.

5 Lernen für und von der HafenCity

Im konzeptionellen Teil sollen nun auf der Grundlage der Untersuchung des Überseequartiers Vorschläge zur Verbesserung der Nutzungsmischung und der sozialen Mischung aufgezeigt werden. Zunächst sollen für das Überseequartier und die HafenCity einige Konzeptänderungen vorgestellt werden, die zu einer qualitativen Verbesserung der Mischung im Quartier beitragen würden. Dafür wird als alternatives städtebauliches Konzept mit Vorschlägen grob dargestellt, wie der brachliegende südliche Teil mit der Beteiligung mehrerer Bauherren entwickelt werden könnte. Aus der Analyse zum Überseequartier werden die drei Kriterien Planungsprozess und städtebauliches Konzept, Vergabekonzept und Wohnungsmarkt, sowie die physische Anbindung und Vernetzung, für das Ausarbeiten eines neuen Konzeptes dienen. Als Abschluss sollen für zukünftige Projekte und Planungen die wichtigsten Erkenntnisse dieser Arbeit zusammengefasst werden. Der Fokus liegt dabei sowohl auf den Ergebnissen der Literaturanalyse, als auch auf den praktischen Methoden, die unter anderem bei der Planung und Realisierung der HafenCity angewendet werden.

5.1 Wie geht es weiter? Konzeptionelle Vorschläge für das Überseequartier

Ein wesentlicher Schwachpunkt am Konzept des Überseequartiers ist die starke Abhängigkeit vom südlichen Teilquartier, in dem die wichtigen öffentlichen und sozial-kulturellen Nutzungen hätten entstehen sollen. Die kritische Masse im Quartier wurde noch nicht erreicht, denn der nördliche Bauabschnitt umfasst nur ca. ein Drittel der gesamten Bruttogeschossflächen. Ein weiteres Problem ist die mangelnde Qualität der öffentlichen Räume im Überseequartier, einerseits durch die Wetterabhängigkeit am Hafen, zum anderen, weil geplante Wegbeziehungen und Aufenthaltsflächen nicht einladend sind.

Planungsprozess und städtebauliches Konzept

Die Planung und Vorbereitung für das Überseequartier seitens der HCH und dem Investorenkonsortium verlief, angesichts der Entscheidung, alle Flächen möglichst gleichzeitig zu realisieren, ohne nennenswerte Probleme und soll an dieser Stelle auch nicht kritisiert werden. Die Finanzkrise erfasste das Projekt und die Beteiligten, als alle Pläne schon ausgearbeitet waren und somit wäre es überzogen zu sagen, dass es nicht die richtige Entscheidung war, ein einziges Konsortium mit der Planung zu beauftragen. Da der Zeitpunkt auf einen vertraglichen Durchbruch und eine baldige Fertigstellung des südlichen Überseequartiers nicht voraussehbar ist, sollen an dieser Stelle Ideen für ein verändertes, mit Alternativen ausgestattetes, städtebauliches Konzept für den südlichen Bauabschnitt vorgestellt werden.

Eine schrittweise Realisierung lehnt man von Seiten der HCH strikt ab mit der Begründung, der entstehende „Synchronisationsaufwand“ und das Risiko, dass gleich mehrere Projekte scheitern

würden, wäre zu hoch (HafenCity Newsletter 35, 2014b). Eine gleichzeitige Realisierung aller Baufelder ist derzeit aber ebenso fraglich, deshalb soll hier ein Mittelweg aufgezeigt werden, wie das südliche Überseequartier in zwei großen Etappen und zwei kleineren Etappen realisiert werden könnte. Das finanzielle Risiko könnte so für die einzelnen Bauherren deutlich gesenkt werden und die Frage der Einzelhandelskoordinierung könnte durch ein einheitliches Management der Einzelhandelsflächen gelöst werden. In Wien wird bspw. bei der Entwicklung der Seestadt Aspern ein ähnliches Konzept angewendet, bei dem die Gebäude eines ersten Bauabschnittes ebenfalls von verschiedenen Bauträgern realisiert werden. Damit das Quartier von Anfang an über ein funktionsfähiges Versorgungszentrum mit umfassendem Angebot verfügt, ist eine Joint Venture, bestehend aus der Wien 3420 als Entwicklerin der Seestadt und der SES GmbH als Projektentwicklerin für Einkaufszentren, für die Einzelhandelsflächenmanagement gemeinsam verantwortlich (SES 2014; Stadteilmanagement Aspern 2014).

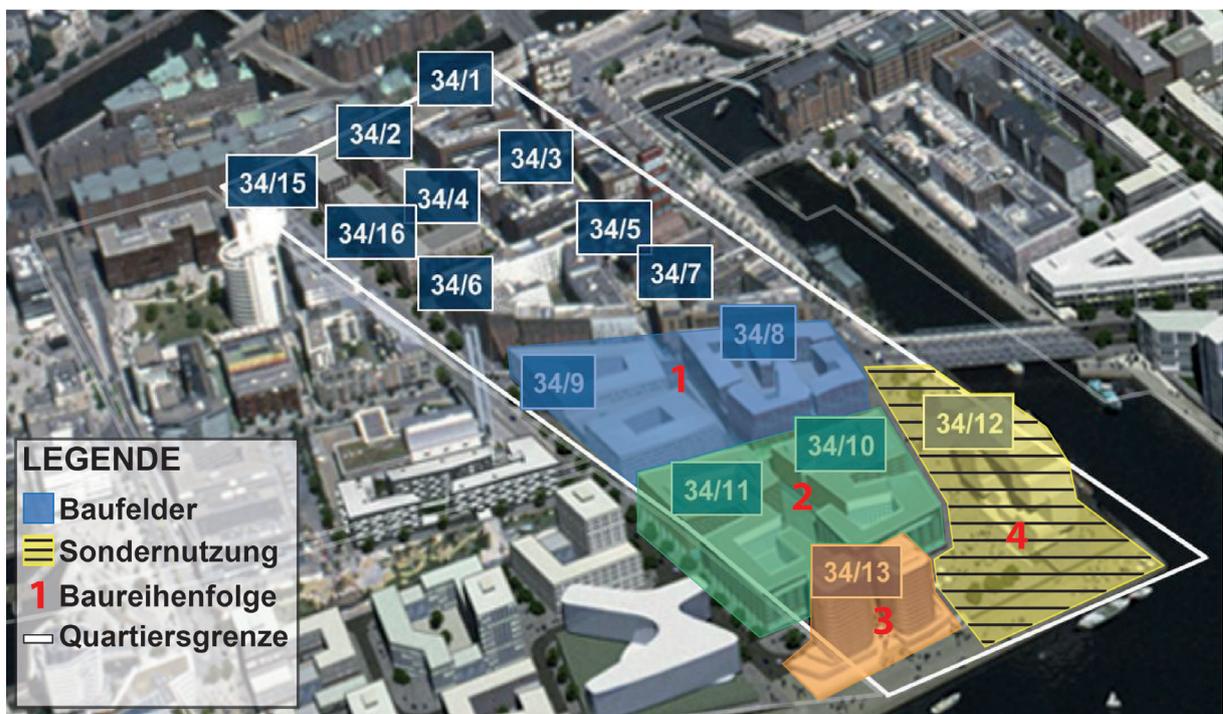


Abb. 5 Konzeptvorschlag für die Realisierung des südlichen Überseequartiers (HCH 2014h; eigene Darstellung)

Die Entwicklung im Überseequartier könnte in vier Bauabschnitte gegliedert werden, indem zunächst die Bauabschnitte 1 und 2 in kurzer Reihenfolge von zwei unterschiedlichen Bauherren oder Konsortien errichtet werden. Damit wäre die kritische Masse im Quartier erreicht und der Überseeboulevard würde bis an die Elbe führen, ein zentrales Kriterium des gesamten Konzeptes, auch wenn die Baufelder 3 und 4 zu diesem Zeitpunkt noch nicht entwickelt wären.

Beide an das nördliche Überseequartier angrenzende Grundstücke 34/8 und 34/9 sollten zuerst realisiert werden, damit die Bebauung an die bestehenden Gebäudestrukturen sowie an die öffentliche Infrastruktur anknüpft. Für das südliche Überseequartier und den Boulevard würde

sich die Situation durch einen direkten Zugang zur U-Bahn, ohne Umwege wie bisher, deutlich verbessern. In einem zweiten Schritt könnten möglichst gleichzeitig mit dem ersten Baufeld, oder nur mit leichter zeitlicher Verzögerung, die Grundstücke 34/10 und 34/11 durch einen zweiten Bauherren realisiert werden. Damit wäre die kritische Baumasse im Quartier überschritten, die Wegbeziehung über den Überseeboulevard vervollständigt und die Konsumenten- und Besucherfrequenzen könnten mit den Potenzialen der Wasserlage verknüpft werden. Auf den Baufeldern 1 und 2 könnten zusätzliche Innovationsmieter angesiedelt werden, beispielsweise ein Outlet-Konzept, also Fabrikverkäufe bekannter Modefirmen. Dieses Konzept wurde bereits erfolgreich im bestehenden Überseequartier durchgeführt, allerdings nur als Temporärnutzung. Auch im Umland von Hamburg (Neumünster, Soltau) wurde das Outlet-Konzept umgesetzt, jedoch nicht in Innenstadtlage, sondern in Randlagen und auf den motorisierten Verkehr zugeschnitten (Tiedemann 2012a).

Im Anschluss lassen sich die Grundstücke 34/13 (Waterfront Towers) und 34/12 (Science Center), je nach Entwicklungsstand und Finanzierungslage, als Bauabschnitte 3 und 4 realisieren. Beide Gebäude sind zwar wichtig für das Gesamtgefüge des Überseequartiers, ließen sich hingegen zu einem späteren Zeitpunkt realisieren. Das Baufeld 4 kann in einer Übergangszeit auch als Fläche für Zwischennutzungen ohne Gebäude umfunktioniert werden, dafür sollte die technische Infrastruktur und die Erschließung, wie die Weiterführung der Kaipromenade, sichergestellt werden, um die Baulücke zu einem späteren Zeitpunkt ohne größeren Aufwand schließen zu können. Insgesamt orientiert sich das Konzept an der bestehen städtebaulichen Struktur mit der Veränderung, dass die vier großen Baublöcke in zwei Etappen realisiert werden und für die gemeinsame Koordinierung der Einzelhandelsflächen ein externes Management für die Konzeption und den laufenden Betrieb von der HCH beauftragt wird. Das Einzelhandelskonzept müsste zumindest mit dem bestehenden Quartiersmanagement abgestimmt werden oder evtl. auch zusammengeführt werden, um eine noch bessere Abstimmung zu erreichen.

Vergabeverfahren und Wohnungsmarkt

Die vertraglichen Festsetzungen und Regelungen beim südlichen Überseequartier sind weitreichend und regeln die Nutzungen der Gebäude bis ins letzte Detail. Das ist durchaus verständlich, da die Stadt und die HCH bestimmte Nutzungen ausschließen möchten, die nicht wünschenswert sind. Für die Konzeption des südlichen Teilbereichs könnten, angesichts der starren Nutzungsregelungen und bei gleichzeitigem Leerstand, diese Einschränkungen etwas gelockert werden. Die Nachfrage nach kleineren, flexibel gestaltbaren Büroflächen ist derzeit sehr hoch, während bei großräumigen Büroflächen eher ein Überangebot herrscht (Pink 2014). Dabei wäre ein Konzept denkbar, bei dem 10% Prozent der Büroflächen des südlichen Überseequartiers als flexibel unterteilbare Büros errichtet werden, damit kleinere Unternehmen und Startups sich einmieten können. Es könnten zudem Synergien zwischen bestehenden Einrichtungen der Kreativindustrie, der Bildung und Forschung genutzt werden.

Auch das mangelnde Angebot an bezahlbarem Wohnraum ist ein Kritikpunkt, der auch seitens der HCH und der Stadt im Gespräch ist. Allerdings handelt es sich hier nur um vage Andeutungen, dass Wohnungsbau im südlichen Überseequartier ein Thema sein soll. Wie viele Wohnungen letztendlich gebaut werden, ist derzeit noch völlig offen. Das Versprechen der Stadt und der HCH, 30 % der gebauten Wohnungen öffentlich zu fördern, sollte auch im südlichen Überseequartier gelten. Aufgrund des deutlich höheren Bauvolumens im Vergleich zum nördlichen Teil könnten 650 zusätzliche Wohnungen entstehen. Dazu soll nun in einem Modell vorgerechnet werden, welchen finanziellen Aufwand für die Stadt Hamburg entstehen würde, wenn 30 % der 650 Wohnungen, demnach 195, mit Fördermittel entstehen würden.

	Anzahl Wohnungen	Fläche Pro Wohnung in m ²	Fläche Gesamt in m ²	Investitionen Gesamt in €	Investitionen pro Wohnung in €	Investitionen pro m ²
Hamburg Gesamt	2.006	72	144.432	106.180.000	52.931	735
Überseequartier	195	72	14.040	10.321.585	52.931	735

Abb.6 Modellrechnung für die Förderung von 195 Wohnungen (Bürgerschaft der FHH; eigene Darstellung)

Für das Jahr 2013 wurde von der Stadt Hamburg ca. 106 Mio. € für die Förderung von 2006 neu gebauten Mietwohnungen bereitgestellt. Die durchschnittliche Größe einer Wohnung liegt in Hamburg bei ca. 72 m² (vgl. Bürgerschaft der FHH 2014; Statistikamt Nord 2007). Wenn wir diese Kosten auf die 195 geförderten Wohnungen im Überseequartier übertragen, beträgt die Förderung 52'931 € pro Wohnung oder ca. 735 €/m². Diese Investition bietet Bauherren und Wohnbaugesellschaften Fördermöglichkeiten, um niedrige Mietpreise anzubieten. Für die Stadt entsteht ein Gesamtaufwand von 14'257'228 €, auf die bei der Veräußerung der Grundstücke im südlichen Überseequartier verzichtet werden müsste. Diese zusätzliche Förderung von sozialem Wohnungsbau, trägt wesentlich zu einem ausgeglichenen, sozial nachhaltigen Stadtteil bei. Das Überseequartier wäre hiermit auch für Menschen mit niedrigerem Einkommen zugänglich. Sie wurden bisher als Zielgruppe in der HafenCity nicht berücksichtigt.

Physische Anbindung und Vernetzung

Das überarbeitete Konzept für das südliche Überseequartier soll auch eine Verbesserung der Verbindungen und zusätzliche kulturelle und soziale Einrichtungen berücksichtigen. Der öffentliche Raum erreicht noch nicht die Qualitäten, die erhofft wurden. Obwohl sich die HCH bei der Gestaltung des Überseeboulevards an klassische City-Einkaufsstraßen, wie der Spitaler- und der Mönckebergstraße orientiert, gibt es doch extreme Unterschiede bei der Ausgestaltung. Vor allem die enge Bebauung, mangelnde Straßenbegrünung und das Fehlen eines richtigen Quartiersplatzes entlang des Boulevards wird durchaus sehr kritisch gesehen und bemängelt. Für attraktivere Wegeverbindungen sollen die Bauabschnitte 1 und 2, die direkt an das nördliche Überseequartier angrenzen, in schneller Abfolge realisiert werden, um die Achse Jungfernstieg-

Überseeboulevard-Elbe zu vollenden. Der bestehende Boulevard sollte mit Bäumen, die auch eine windbrechende Wirkung haben und mit zusätzlichen Sitz- und Verweilmöglichkeiten ausgestattet werden, damit die Einkaufsmeile dem Namen „Boulevard“ auch gerecht werden kann und die Attraktivität des Standortes erhöht wird.

Für die öffentliche Fläche mit Wasserlage auf dem Grundstück 34/12 sind, wie schon kurz angedeutet, alternative Zwischennutzungen möglich. Denkbar wäre eine Fläche, die sich für Open Air Kino, als Konzert-, Theater- oder sonstige Eventfläche, für Ausstellungen, Floh- und Wochenmärkte nutzen ließe. Hierbei können auch Synergien mit anderen Kultur- und Bildungseinrichtungen in der HafenCity entstehen, z.B. mit der HafenCity Universität, dem ökumenischen Forum oder dem Oberhafenquartier. Einzelne Veranstaltungen zu besonderen Anlässen dieser Einrichtungen könnten dabei für einen kurzen Zeitraum an den geeigneten Standort verlagert werden. Für die Ausgestaltung eines temporär nutzbaren öffentlichen Raumes könnte mit Studenten der HafenCity Universität ein Wettbewerb durchgeführt und Entwürfe für die Ausgestaltung mit Sitzmöglichkeiten und Bühnenfläche ausgearbeitet werden. Die Verknüpfung dieser Einrichtungen mit dem Überseequartier würde die dringend benötigte physische Verbindung und Vernetzung herstellen, die zudem sehr lokal verankert ist. Im Gegensatz zu den maritim/ touristischen Nutzungen könnte auf diese Weise eine engere Verbindung zum gesamten Quartier und zur Hamburger Bevölkerung entstehen und die soziale und kulturelle Vielfalt erheblich verbessert werden. Auch das öffentliche Bild würde sich verbessern, sowie gewisse Vorurteile gegenüber der HafenCity abgebaut werden.

Anmerkung zum vertraglichen Durchbruch

Am 12. Dezember 2014 stellte die Stadt Hamburg und die HCH gemeinsam die Fortführung der Entwicklung des südlichen Überseequartiers mit dem Immobilienentwickler Unibail-Romdaco vor. Zu diesem Zeitpunkt war die vorliegende Arbeit bereits weitgehend fertiggestellt. Trotzdem soll ein Kommentar zu der weiteren Planung an dieser Stelle folgen.

Nach offenbar sehr intensiven Verhandlungen konnte man sich über einen Ausstieg des bisherigen Investorenkonsortium Groß & Partner und Propertize zugunsten des französischen Immobilienentwicklers Unibail-Rodamco einigen, der nun das restliche Investitionsvolumen von ca. 860 Mio. übernimmt und die restlichen Flächen bis 2021 entwickeln wird. Insgesamt soll das neue Konzept an die bestehenden Strukturen im Norden anknüpfen, mit einigen Neuerungen bezüglich der Gestaltung öffentlicher Räume. Ein Wetterschutz, ähnlich einer offenen Galerie und eine veränderte Gebäudeausrichtung soll die Besucher gegen Wind und Regen besser schützen. Der Anteil an Büroflächen wird sich zugunsten von Wohnungs- und Einzelhandelsflächen erheblich reduzieren, ohne jedoch dabei sozialen Wohnungsbau zu berücksichtigen. Kulturelle und öffentliche Nutzungen sind ebenfalls geplant, bspw. in

Form eines Kinos oder ähnlicher Freizeitnutzungen, und sollen durch das Integrieren des Kreuzfahrtterminal in die städtebauliche Gesamtkonzeption ergänzt werden (HCH 2014d; Taz 12.12.2014)

Es ist durchaus erfreulich, dass die lange Durststrecke sich nun offenbar einem Ende zuneigt und die große unattraktive Baulücke im südlichen Überseequartier endlich geschlossen wird. Das städtebauliche Konzept entspricht den Anforderungen eines Urban Renaissance Projektes, einen auf Konsum und touristische Nutzung zugeschnittenen spektakulären städtischen Raum zu schaffen. Es muss aber auch kritisiert werden, dass die eigenen Anforderungen der Stadt und der HCH, den gesamten Stadtteil sozial nachhaltig und innovativ zu gestalten, nicht erreicht werden. Dieser geplante städtische Raum wird die „Festivalisierung“ und „Eventisierung“ der Hafencity weiter voranschreiten lassen, während lokal verankerte kulturelle Vielfalt vernachlässigt wird. Man verpasst es zudem, die Wohnsituation der Hansestadt zu verbessern, da auf die Gesamt-Bruttogeschossfläche gesehen nur etwa 400 Wohnungen entstehen sollen und sozialer Wohnungsbau im Quartier leider nicht berücksichtigt wird (Altrock et. al. 2011).

5.2 Lernen von der Hafencity – Empfehlungen für zukünftige Planungen

In vielerlei Hinsichten wurde in dieser Arbeit aufgezeigt, weshalb eine vielfältige Mischung in der Stadt erhalten und weiterentwickelt werden sollte. Den historischen Kontext betrachtend, ist Mischung der Nährboden jeglichen gesellschaftlichen Austauschs. Ein wichtiger Baustein davon ist das Verhältnis der Verteilung und Implementierung von Nutzungen und Bevölkerungsstrukturen im städtischen Raum. Die Frage nach den Möglichkeiten, Mischung ins Praktische umzusetzen, erfordert einen Blick auf andere Projekte und Planungswerkzeuge. Dabei haben sich einige Werkzeuge besonders hervorgehoben, die dabei helfen können die Weichen für ein Projekt richtig zu stellen. Die Hafencity als städtebauliches Großprojekt hat dabei die richtigen Ansätze übernommen und setzt sie durchaus erfolgreich um.

Die städtische Mischung: Homogenität im Kleinen – Ausgewogenheit im Großen

Die wohl zentralste Erkenntnis dieser Arbeit ist, dass es kein einheitliches Lösungskonzept für die Implementierung des Mischungsverhältnis von Nutzungen und Bevölkerungsstruktur gibt. Jedes untersuchte städtebauliche Projekt geht einen individuellen Lösungsweg, um urbane Vielfalt entstehen zu lassen. Aus der Analyse theoretischer Mischungsansätze und praktischer Implementierungswege bilden sich Ansätze heraus, wie sich diesem Ideal am besten genähert werden kann. Das räumliche Design sollte innerhalb der Stadt sehr abwechslungsreich gestaltet sein. Auf Gebäude- sowie auf Quartiersebene sollte Monotonie und allzu große Maßstäblichkeit vermieden werden und die Räume und Wege sollten Platz für zufällige Begegnungen zwischen den Bewohnern und Besuchern ermöglichen. Die Unumgänglichkeit von vielfältiger Dichte

fordert gleichzeitig Homogenität im kleinerem Maßstab, denn für die soziale Kohäsion ist eine zu kleinteilige Mischung eher kontraproduktiv. In einem größeren räumlichen Maßstab sollte dagegen eine gewisse Heterogenität in der Bevölkerungsstruktur erreicht werden, damit der soziale Habitus durch andere Eindrücke und Einflüsse bereichert werden kann.

Dieser Umstand sollte sowohl bei Bestandsquartieren, aber auch bei Neubauprojekten berücksichtigt werden, um die drohende sozialräumliche Polarisierung zu verhindern. Es gibt demnach kein Richtwert für die Mischung, als Orientierungshilfe sollte jedoch eine relativ homogene Bewohnerstruktur auf der Gebäudeebene implementiert werden, während auf Quartiersebene eine heterogene Mischung empfohlen werden kann. Der Mischungsgrad kann durch die Berücksichtigung vielfältiger Nutzungen und ausdifferenzierter Bevölkerungsstrukturen vorgegeben werden. Insbesondere bei Urban Renaissance Projekten, die einen sehr starken globalen Bezug und urbane Identität unter anderem mit prestigeträchtiger Architektur aufbauen möchten, sollte die Wahrung öffentlicher und lokaler Interessen im Vordergrund bleiben. Diese Ausgewogenheit ist in der HafenCity, zumindest was die soziale Mischung betrifft, nicht gänzlich vorhanden, von einigen wenigen, durch Baugenossenschaften in der westlichen HafenCity errichteten Wohngebäuden abgesehen. Es besteht die Gefahr einer Zweiteilung des Stadtteils, einerseits östlich des Magdeburger Hafens eine Fläche mit teilweise bezahlbarem Wohnraum mit geförderten Wohnungen, andererseits auf der westlichen Seite ein Luxusstandort mit extrem teuren Wohnungen entlang des Sandtor- und Grasbrookhafens.

Das erfolgreiche Generieren von Urbanität und ihre Voraussetzungen

Letztendlich besteht Urbanität aus der Interaktion von Nutzungen und den Menschen, die sie beanspruchen. Um diese Urbanität zu generieren, braucht es ein sorgfältig geplantes und fein abgestimmtes Grundgerüst aus unterschiedlichsten Faktoren, von der Planung über das Konzept, hin zur Veräußerung der Grundstücke und dem Sicherstellen einer physischen Infrastruktur. Zunächst sollte ein Urban Renaissance Projekt mit der nötigen Organisationsstruktur und weitreichenden Kompetenzen ausgestattet werden, um größere Konflikte und Engpässe weitestgehend zu vermeiden. Dann sollten in einem möglichst offenen Planungsprozess, der auch eine öffentliche Beteiligung zulässt und fordert, die Leitideen in einem Masterplan festgesetzt werden, der aber immer noch genügend Raum für Zufälle und Abweichungen bietet. Auf dieser Basis kann eine positive Ausgangslage geschaffen werden, die für das erfolgreiche Umsetzen eines städtebaulichen Projektes erfordert wird.

Eine zentrale Herausforderung für die Projekte ist der Kontrollverlust in Governance-Strukturen gegenüber privaten Investoren, die zwar mit ihrem finanziellen Engagement einen großen Beitrag zur Realisierung leisten, gleichzeitig aber zu einer Interessensverschiebung führen, bei dem die öffentlichen Interessen oftmals das Nachsehen haben. Am Beispiel der aktuellen Vergabe des südlichen Überseequartiers ist der Umstand deutlich zu erkennen, dass offensichtlich benötigter, günstiger Wohnungsraum für junge Menschen oder Familien nicht berücksichtigt

wird. Die Kommunen verlieren ein wichtiges Werkzeug, wenn der Wohnungsmarkt nicht mehr als Stellschraube für sozialen Ausgleich dient. Es sollte zu einem ausgeglichenen Verhältnis aus öffentlich und privat geförderten Wohnungen kommen, um eine erneute Polarisierung der Stadtgesellschaften zu verhindern.

Für die Mischung und die Entstehung von Urbanität wird zudem eine immaterielle Infrastruktur benötigt, um die Menschen mit den räumlich verteilten Nutzungen zu verbinden. Dieser Schritt kann durch Quartiers- oder Stadteilmanagements begleitet werden, die dabei helfen, ein soziales und kulturelles Angebot zu initiieren und dabei lokale und externe Akteure miteinander verbinden. Wenn dies gelingt, kann ein nachbarschaftliches, sozial nachhaltiges Quartiersleben entstehen. Die HafenCity hat aufgezeigt, wie es möglich ist, eine soziale und kulturelle Infrastruktur bereitzustellen und anzustoßen. Der explizite Blick auf das dürftige Angebot im Überseequartier zeigt allerdings auch eine deutliche Verbesserungswürdigkeit.

Ausblick

Eine vielfältige, lebendige und nachhaltige Mischung der Nutzungen und der unterschiedlichsten Bevölkerungsschichten sind die zentralen Merkmale, die der Stadt im 21. Jh. die urbane Qualität verleiht, die viele Planer und auch Bürger als erstrebenswert empfinden. Es ist eine Erkenntnis, die zwischendurch aufgegeben oder vergessen wurde, in der Hoffnung, andere Ideale und Lösungen würden das Leben der Menschen in der Stadt besser und effektiver gestalten können. Doch der Verlust und das abrupte Verschwinden dieser über hunderte von Jahren entstandenen städtischen Strukturen und ihren kulturellen, wirtschaftlichen und sozialen Wechselwirkungen, bewirkte eine Rückkehr zu alten Werten. Diese Werte lassen sich nicht durch eine Rationalisierung generieren, viel mehr bedarf es vieler kleiner Anstöße und Voraussetzungen, damit sich Urbanität entfalten kann. Dabei spielen Zufälle und unbekannte Nenner eine große Rolle, um Innovation, spontanen Begebenheiten und Unvorhergesehenem Raum zu bieten, weil durch ihre Präsenz die Stadt zu einem Spannungsfeld wird und von uns Menschen als interessant empfunden wird. Die Gestalt des materiellen Raumes ist dabei zunächst zweitrangig, wichtig ist vor allem seine flexible Nutzung und Anpassungsfähigkeit.

6 Literaturverzeichnis

Altrock, Uwe; Schubert, Dirk: Wachsende Stadt. Leitbild — Utopie — Vision? In: Kölner Zeitschrift für soziologie und Sozialpsychologie, Ausgabe 04/2005.

Altrock et. al. (Hg.) (2011): Stadterneuerung und Festivalisierung. Beiträge aus Lehre und Forschung an deutschsprachigen Hochschulen. Berlin: Technische Uni Berlin (2011).

Architecture Urbanisme: Une façade en métal pour un immeuble flambant neuf : quartier Masséna à Paris. Online verfügbar unter <http://projets-architecte-urbanisme.fr/paris-zac-massena-rive-gauche-logement-facade-metal-demians/>, zuletzt geprüft am 20.10.2014.

Atteslander, Peter (2003): Methoden der empirischen Sozialforschung. 10., neubearb. und erw. Aufl. Berlin: Walter de Gruyter.

Back, Clemens (2011): Das Rieselfeld - Stadtentwicklung mit BewohnerInnenbeteiligung (sozialraum.de, 3). Online verfügbar unter <http://www.sozialraum.de/das-rieselfeld.php>.

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (19.02.2007): Hamburg-Altstadt39-HafenCity5. Online verfügbar unter <http://www.daten-hamburg.de/stadtentwicklung/bplan/Hamburg-Altstadt39-HafenCity5.pdf>, zuletzt geprüft am 05.11.2014.

Benevolo, Leonardo; Humburg, Jürgen (2000): Die Geschichte der Stadt. 8. Aufl., [Jubiläumsausg.]. Frankfurt/Main, New York: Campus-Verl.

Bodenschatz, Harald; Altrock, Uwe (Hg.) (2005): Renaissance der Mitte. Zentrumsumbau in London und Berlin. 1. Aufl. Berlin: Verlagshaus Braun (Bd. 2).

Brake, Klaus; Herfert, Günter (Hg.) (2011): Reurbanisierung. Materialität und Diskurs in Deutschland. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Brautlecht, Nicholas; Fahmy, Dalia (2014): Unibail Said in Talks to Build Hamburg Zone Hit by Crisis. In: Bloomberg, 25.06.2014. Online verfügbar unter <http://www.bloomberg.com/news/print/2014-06-25/unibail-said-in-hamburg-talks-as-city-plans-1-4-billion-area.html>, zuletzt geprüft am 17.12.2014.

Briegleb, Till: Der Traum von der lebendigen Vorstadt. In: *Die Zeit* 1996 (10).

Brombach, Karoline (2012): Fallstudie Rieselfeld. In: Tilman Harlander und Gerd Kuhn (Hg.): Soziale Mischung in der Stadt. Case Studies - Wohnungspolitik in Europa - historische Analyse. Stuttgart [u.a.]: Kraemer, S. 378–385.

Brunotte, Ernst (Hg.) (2001): Lexikon der Geographie. In vier Bänden. Heidelberg [u.a.]: Spektrum Akad. Verl.

Bruns-Berentelg, Jürgen (2012a): Die Kreation einer New Downtown und die Mechanismen der Urbanitätsentwicklung. In: Jürgen Bruns-Berentelg, Jörn Walter und Dirk Meyhöfer (Hg.): HafenCity Hamburg. Das erste Jahrzehnt : Stadtentwicklung, Städtebau und Architektur. Hamburg: Junius (6), S. 69–87.

Bruns-Berentelg, Jürgen (2014b): Betrifft Hamburg: HafenCity - Innovationen für die Städte von morgen. Hamburg 1, 05.02.2014. Online verfügbar unter http://www.hamburg1.de/sendungen/betrifft_hamburg_hafencity/050214___Innovationen_fuer_die_Staedte_von_morgen-3667.html, zuletzt geprüft am 06.12.14.

Bruns-Berentelg, Jürgen; Walter, Jörn; Meyhöfer, Dirk (Hg.) (2012): HafenCity Hamburg. Das erste Jahrzehnt : Stadtentwicklung, Städtebau und Architektur. Hamburg: Junius (6).

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (2014): Drucksache 20/10492. Eckpunkte Wohrauförderungsprogramms des Senats 2013 und 2014. Online verfügbar unter <http://www.buergerschaft-hh.de/parldok/tcl/PDDocView.tcl?mode=get&lp=20&doknum=10492>, zuletzt aktualisiert am 13.12.2014.

Busemeyer et. al.; Busemeyer, Marius R.; Ebbinghaus, Bernhard; Leibfried, Stephan; Mayer-Ahuja, Nicole; Obinger, Herbert et al. (Hg.) (2013): Wohlfahrtspolitik im 21. Jahrhundert. Neue Wege der Forschung. Frankfurt, M., New York, NY: Campus-Verl.

Bodemann, Uwe (2007): HafenCity Hamburg - Anlass, Masterplan, Chancen. In: Schubert et. al. (Hg.): Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten. Orig.-Ausg., 3., durchges. und teilw. überarb. Aufl. Berlin: Leue (3), S. 99–117.

BY & HAVN (2011): Copenhagen Growing – The Story of Ørestad. Copenhagen City & Port Development. Online verfügbar unter <http://de.scribd.com/doc/210645697/Copenhagen-Growing-Orestad>, zuletzt aktualisiert am 21.10.201.

Den Store Danske Encyklopaedi (2009): Ørestadsselskabet I/S. Online verfügbar unter http://www.denstoredanske.dk/Erhverv,_karriere_og_ledelse/Erhvervsliv/Erhvervsvirksomheder/C3%98restadsselskabet_IS, zuletzt geprüft am 21.10.2014.

Dey, Andreas (2011): Für die HafenCity fehlen rund 400 Millionen Euro. In: *Hamburger Abendblatt*, 12.11.2011. Online verfügbar unter <http://www.abendblatt.de/hamburg/kommunales/article2091214/Fuer-die-HafenCity-fehlen-rund-400-Millionen-Euro.html>, zuletzt geprüft am 16.12.2014.

Diekmann, Andreas (Hg.) (2008 // 2010): Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen. 19. Aufl., Orig.-Ausg // Orig.-Ausg., [21.] Aufl., vollst. überarb. u. erw. Neuausg. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt-Taschenbuch-Verl.; Rowohlt-Taschenbuch-Verl (55678 // 55678 : Rowohlts Enzyklopädie).

Dudenredaktion (Hg.) (2014): Duden - Die deutsche Rechtschreibung. Das umfassende Standardwerk auf der Grundlage der aktuellen amtlichen Regeln. 26. Aufl. Berlin: Bibliographisches Institut (1).

Dunger-Löper, Hella (2011): Partizipation – ein Kernelement von Prozessen und Projekten der Stadtentwicklung. Hg. v. Heuer Dialog. Online verfügbar unter <http://www.heuer-dialog.de/aktuell/28.10.2011>, zuletzt geprüft am 10.12.2014.

Dutton, W.C. Jr. (Hg.) (1961): Journal of the American Institute of Planners. 3. Aufl. American Institute of Planners (27).

Dziomba, Maike (2009): Städtebauliche Großprojekte der urbanen Renaissance. Die Phase der Grundstücksverkäufe und ihr Einfluss auf den Projekterfolg. Berlin [u.a.]: LIT (7).

Ebert et. al. (2012): Informelle Planung auf kommunaler Ebene. Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Online verfügbar unter <http://www.arl-net.de/commin/planning-germany/33-informelle-planung-auf-kommunaler-ebene>, zuletzt geprüft am 02.12.2014.

Fainstein, Susan S. (2005): Cities and Diversity. Should we Want it? Can we plan for it? Columbia University. Online verfügbar unter www.gsd.harvard.edu/images/content/5/4/540376/fac-pub-fainstein-Diversity-and-Cities-UAR-final.pdf, zuletzt geprüft am 30.11.14.

Frey, Ernst; Fahle, Bernd (o.J.): Neue Herausforderungen für formelle und informelle städtebauliche Planung. Architektenkammer Baden-Württemberg. Online verfügbar unter <http://www.stadtplanerprofile.de/planung.htm>, zuletzt geprüft am 2.11.14.

- Gans, Herbert J. (1961): The Balanced Community. Homogeneity and Heterogeneity in Residential Areas. In: W.C. Dutton Jr. (Hg.): Journal of the American Institute of Planners, Bd. 27. American Institute of Planners (27), S. 176–184.
- Gemeinde Spandau (o.J.): Bauleitplanung. Bauleitplanung - was ist das? Gemeinde Spandau. Online verfügbar unter http://www.berlin.de/ba-spandau/verwaltung/abt/bpu/stadtplanung/bauleitplanung_wasistdas.html, zuletzt geprüft am 03.12.2014.
- Gestring et al. (Hg.) (2004): Jahrbuch StadtRegion 2003. Schwerpunkt: Urbane Regionen. Opladen: Leske + Budrich (2003).
- GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung (Hg.) (1999a): Masterplankonzeption. Planung einer neuen Stadt mitten in Hamburg. *Reihe Arbeitshefte zur HafenCity* (2).
- GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung (Hg.) (2000b): Der Masterplan. *Reihe Arbeitshefte zur HafenCity* (4). Hamburg.
- HafenCity Newsletter (2009a): Wie steigern die Attraktivität der Hamburger Innenstadt (14). Online verfügbar unter http://www.hafencity.com/upload/files/files/140613_HCNewsletter35.pdf, zuletzt geprüft am 18.12.2014., zuletzt geprüft am 18.12.2014.
- HafenCity Newsletter (2014b): Perspektiven für das südliche Überseequartier. Serie zum Überseequartier Teil2: Der Süden - die weitere Entwicklung (35). Online verfügbar unter http://www.hafencity.com/upload/files/files/140613_HCNewsletter35.pdf, zuletzt geprüft am 18.12.2014.
- Harlander, Tilman; Kuhn, Gerd (Hg.) (2012a): Soziale Mischung in der Stadt. Case Studies - Wohnungspolitik in Europa - historische Analyse. Stuttgart [u.a.]: Kraemer.
- Harlander, Tilman; Kuhn, Gerd (2012b): Einmischung – wie deutsche Städte die soziale Mischung fördern. In: Stadtbauwelt. Segregation. Bauwelt (48). Gütersloh: Bauverlag, S. 50–61.
- Häußermann, Hartmut (1987a): Vom Müsli zum Kaviar. In: *Die Zeit* 1987a, 03.10.1987 (41), S. 49–51. Online verfügbar unter <http://pdfarchiv.zeit.de/1986/41/vom-muesli-zum-kaviar.pdf>, zuletzt geprüft am 01.10.2014.
- Häußermann, Hartmut (Hg.) (2004b): Stadtsoziologie. Eine Einführung. Frankfurt am Main: Campus.
- HCH HafenCity Hamburg GmbH (Hg.) (2006a): HafenCity Hamburg - Der Masterplan. *Reihe Arbeitshefte zur HafenCity* (4).
- HCH HafenCity Hamburg GmbH (Hg.) (2014b): Themen - Quartiere - Projekte (21).
- HCH HafenCity Hamburg GmbH (Hg.) (2014c): Gebäude in der HafenCity. Eine Übersicht (11).
- HCH HafenCity Hamburg GmbH (2014d): Neustart für das südliche Überseequartier. Online verfügbar unter <http://www.hafencity.com/de/news/neustart-fuer-das-suedliche-ueberseequartier-.html>, zuletzt geprüft am 13.12.2014.
- HCH HafenCity Hamburg GmbH (o.J.e): Anhandgabe. Online verfügbar unter <http://www.hafencity.com/de/glossar-a-e/anhandgabe.html>, zuletzt geprüft am 17.12.2014.
- HCH HafenCity Hamburg GmbH (o.J.f): Der Aufsichtsrat der HafenCity Hamburg GmbH. Online verfügbar unter <http://www.hafencity.com/de/management/der-aufsichtsrat-der-hafencity-hamburg-gmbh.html>, zuletzt geprüft am 17.12.2014.
- HCH HafenCity Hamburg GmbH (2013g): Praxisleitfaden Elektromobilität. Hinweise für Bauherren, Architekten und Ingenieure zum Ausbau elektromobiler Infrastrukturen in der

HafenCity. Unter Mitarbeit von Jürgen Bruns-Berentelg (Thematische Publikationen zur HafenCity). Online verfügbar unter http://www.hafencity.com/upload/files/files/HafenCity_Praxisleitfaden_Elektromobilitaet.pdf, zuletzt geprüft am 06.12.2014.

HCH HafenCity Hamburg GmbH (2014h): Pläne und Karten. Online verfügbar unter <http://www.hafencity.com/de/medien/plaene-karten.html>, zuletzt geprüft am 19.12.2014.

Helbrecht, Ilse (2012): New Downtowns. eine neue Form der Zentralität und Urbanität in der Weltgesellschaft. In: Ilse Helbrecht und Peter Dirksmeier (Hg.): *New urbanism. Life, work, and space in the new downtown*. Farnham, Surrey: Ashgate, S. 60–76.

Helbrecht, Ilse; Dirksmeier, Peter (Hg.) (2012): *New urbanism. Life, work, and space in the new downtown*. Convention ‚Planning Urbanity: Work, Life, Space in the New Downtown‘. Farnham, Surrey: Ashgate.

Herlyn, Ulfert (Hg.) (1974): *Stadt- und Sozialstruktur. Arbeiten zur sozialen Segregation, Ghettobildung und Stadtplanung : dreizehn Aufsätze*. München: Nymphenburger Verlagshandlung (19).

Hotzan, Jürgen; Urich, Florian (Hg.) (2004): *dtv-Atlas zur Stadt. Von den ersten Gründungen bis zur modernen Stadtplanung ; Tafeln und Texte ; mit 122 farbigen Abbildungsseiten*. 3. aktualisierte und erweiterte Auflage. München: Dt. Taschenbuch-Verl (dtv-Atlas, 3231).

IAU Institut D‘aménagement et D‘urbanisme (2007): *Visite Paris Rive Gauche*. Online verfügbar unter <http://www.iau-idf.fr/debats-enjeux/limpact-des-grands-projets-urbains/colloque-22-23-novembre-2007/visite-paris-rive-gauche.html>, zuletzt geprüft am 20.10.2014.

Jacobs, Jane (1993): *Tod und Leben großer amerikanischer Städte*. 3. Aufl., gekürzte Ausg. Braunschweig, Wiesbaden: Vieweg (4).

Krämer, Stefan; Kurz, Philip (2012): *Soziale Mischung in der Stadt. Ein Forschungsprojekt der Wüstenrot Stiftung*. In: Tilman Harlander und Gerd Kuhn (Hg.): *Soziale Mischung in der Stadt. Case Studies - Wohnungspolitik in Europa - historische Analyse*. Stuttgart [u.a.]œ: Kraemer, S. 8–11.

Kuhn, Gerd (2012): *Reurbanisierung. Zwischen Aufwertung und Verdrängung (Gentrifizierung)*. In: Tilman Harlander und Gerd Kuhn (Hg.): *Soziale Mischung in der Stadt. Case Studies - Wohnungspolitik in Europa - historische Analyse*. Stuttgart [u.a.]œ: Kraemer, S. 324–338.

Küchel, Lisa (2012): *Fallstudie Frankreich – Masséna, Rive Gauche, Paris*. In: Tilman Harlander und Gerd Kuhn (Hg.): *Soziale Mischung in der Stadt. Case Studies - Wohnungspolitik in Europa - historische Analyse*. Stuttgart [u.a.]œ: Kraemer, S. 206–213.

Knödler, Gernot (2014): *Alles neu im Überseequartier. Zukunft in der HafenCity*, 12.12.2014. Online verfügbar unter <http://www.taz.de/Zukunft-der-Hafencity/!151230/>, zuletzt geprüft am 18.12.2014.

Le Corbusier (1946): *Manière de penser l‘urbanisme. Urbanisme de CIAM*. Collection Ascoral dirigée par le Corbusier. Premier Volume. Boulogne-sur-Seine: Editions de l‘architecture d‘aujourd‘hui.

Menzl, Marcus (2011): *Baugemeinschaften in der HafenCity? Wege zur Etablierung gemeinschaftlicher Wohnformen in der Hamburger Innenstadt*. Fachtag „Gemeinschaftliches Wohnen - Ideen zur Bau und Wohnkultur“. Frankfurt am Main, 06.05.2011. Online verfügbar unter http://www.gemeinschaftliches-wohnen.de/wp-content/uploads/2013/06/Menzl_HafenCity_Hamburg_gemeinschaftlich_Wohnen.pdf, zuletzt geprüft am 07.12.2014.

Menzl et. al. (Hg.) (2011): *Wohnen in der HafenCity. Zuzug, Alltag, Nachbarschaft*. Hamburg: Junius (Materialien zur HafenCity, 1).

- Oliver Schirg (2014): Voscherau kritisiert „Jahrhundertfehler“ in HafenCity. In: *Hamburger Abendblatt*, 06.06.2014. Online verfügbar unter <http://www.abendblatt.de/hamburg/article116861771/Voscherau-kritisiert-Jahrhundertfehler-in-HafenCity.html>, zuletzt geprüft am 16.12.2014.
- Olsson, Lea; Loerakker, Jan (2014): The story behind failure: Copenhagen's Business District Ørestad. Online verfügbar unter <http://failedarchitecture.com/the-story-behind-the-failure-copenhagens-business-district-orestad/>.
- Pink, Mathias (2014): Ausblick Immobilienmarkt Deutschland 2015. Online verfügbar unter <https://www.konii.de/news/ausblick-immobilienmarkt-deutschland-2015-201412161337>, zuletzt geprüft am 18.12.2014.
- Schings, Christine (2011): Sozialraumanalyse Freiburg-Rieselfeld. FIFAS e.V. Online verfügbar unter http://www.fifas.de/all/pdf/Bericht_Sozialraumanalyse_Rieselfeld.pdf.
- Schlater, Michael (2012): CBRE-empirica-Leerstandsindex. Empirica AG. Online verfügbar unter http://www.cbre.de/portal/pls/portal/CBWEB.utils_news_public.show_image?id=15898&field=doc1&trans=n, zuletzt geprüft am 05.12.2014.
- Schott, Dieter (Hg.) (2014): Europäische Urbanisierung (1000 - 2000). Eine umwelthistorische Einführung. Köln [u.a.]: Böhlau (4025 : Geschichte).
- Schubert et. al. (Hg.) (2007): Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten. Orig.-Ausg., 3., durchges. und teilw. überarb. Aufl. Berlin: Leue (3).
- Schulte-Haller, Dr. M. (2010): Soziale Mischung: fünf Fragen - fünf Antworten. Online verfügbar unter <http://www.spreitenbach.ch/downloads/Soziale%20Mischung%20Untersuchung,%20Bericht%2030.04.2010.pdf>, zuletzt geprüft am 15.12.14.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt; Roskamm, Nikolai (2012): Das Leitbild von der „Urbanen Mischung“. Geschichte, Stand der Forschung, Ein- und Ausblicke. Studie im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt. Unter Mitarbeit von Nikolai Roskamm.
- Senly, Donatien (1999): Paris Rive Gauche – Images, Réseaux et Financement de l'Aménagement (Annales de la recherche urbaine, 82). Online verfügbar unter <http://www.decitre.fr/livres/les-annales-de-la-recherche-urbaine-n-82-les-echelles-de-la-vie-9770180930817.html>.
- SES Spar European Shopping Centers (2014): Aspern - Die Seestadt Wien. Innovative Handelsflächenentwicklung von Morgen. Online verfügbar unter <http://www.ses-european.com/aspern--die-Seestadt-Wiens.b8911ca669.s71.24.0.html>, zuletzt geprüft am 18.12.2014.
- Siebel, Walter (Hg.) (2004): Die europäische Stadt. Orig.-Ausg. Frankfurt am Main: Suhrkamp (2323).
- Siebel et. al. (2008): Stadtpolitik. 1. Aufl., Originalausg. Frankfurt am Main: Suhrkamp (2512).
- Siebel, Walter; Häußermann, Hartmut (2011): Soziale Integration und ethnische Schichtung. Zusammenhänge zwischen räumlicher und sozialer Integration. Humboldt-Universität, Berlin; Carl von Ossietzky-Universität, Oldenburg. Online verfügbar unter http://archiv.schaderstiftung.de/docs/haeussermann_siebel_gutachten.pdf, zuletzt geprüft am 17.12.2014.

Söfker, Wilhelm (2009): Baugesetzbuch. [(BauGB); in der Fassung vom 23. September 2004; zuletzt geändert durch ErbschaftssteuerreformG v. 24. 12. 2008, BGBl. I S. 3010]; Textausgabe. Mit Verordnung über Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken : [(Wertermittlungsverordnung - WertV); vom 6. Dezember 1988; geändert durch G v. 18. 8. 1997, BGBl. I S. 2110 [u.a.] [EST: Wertermittlungsverordnung]. Sonderausg., 41. Aufl., Stand: 1. Februar 2009. München: Dt. Taschenbuch-Verl. (5018 : Beck-Texte).

Stadtteilmanagement Seestadt Aspern (2014): Einkaufen in der Seestadt. Online verfügbar unter <http://meine.seestadt.info/einkaufen-in-der-seestadt/>, zuletzt geprüft am 18.12.2014.

Statistikamt Nord (2007): Wohnungsbestand in Hamburg und Schleswig-Holstein 2006. Mehr Wohnungen im Norden. Online verfügbar unter <http://www.statistik-nord.de/daten/bauen-und-wohnen/wohnsituation-%28mz-und-evs%29/dokumentenansicht/wohnungen-in-hamburg-und-schleswig-holstein-3/>, zuletzt geprüft am 12.12.2014.

Steltner, Tina (2011): Bachelorarbeit: Der Osten plant Neues. Eine Chance für einen sozialdurchmischten Stadtteil durch die Masterplanüberarbeitung HafenCity-Ost?

Stollberg-Rilinger, Barbara (2003): Das Forschungskonzept „Das Ganze Haus“. Soziale Ordnung. Online verfügbar unter http://www.uni-muenster.de/FNZ-Online/sozialeOrdnung/laendliche_gesellschaft/unterpunkte/ganzes_haus.htm, zuletzt geprüft am 17.12.2014.

Soziale Mischung in der Stadt (2014) (Kulturgespräch). SWR 2, 04.02.2014. Online verfügbar unter <http://www.ardmediathek.de/radio/SWR2-Kulturgespr%C3%A4ch/Soziale-Mischung-in-der-Stadt/SWR2/Audio-Podcast?documentId=19481518&bcastId=18599658>, zuletzt geprüft am 01.12.2014.

Tiedemann, Axel (2012a): Investor steigt aus - Rückschlag für die HafenCity. In: *Hamburger Abendblatt*, 26.11.2012. Online verfügbar unter <http://www.abendblatt.de/hamburg/kommunales/article111490415/Investor-steigt-aus-Rueckschlag-fuer-die-HafenCity.html>, zuletzt geprüft am 16.12.2014.

Tiedemann, Axel (2014b): Die HafenCity erhält ein neues Herz. In: *Hamburger Abendblatt*, 12.12.2014. Online verfügbar unter www.abendblatt.de/hamburg/article116861771/Voscherau-kritisiert-Jahrhundertfehler-in-HafenCity.html, zuletzt geprüft am 16.12.2010.

Tornow, Britta (2012): Die Grenzen des Durchmischungsideals in Dänemark. In: Tilman Harlander und Gerd Kuhn (Hg.): Soziale Mischung in der Stadt. Case Studies - Wohnungspolitik in Europa - historische Analyse. Stuttgart [u.a.]: Kraemer, S. 288–295.

Überseequartier Beteiligungsgesellschaft (2014a): Wohnungen Mieten. Was suchen Sie? Online verfügbar unter <http://www.ueberseequartier.de/wohnen/mieten.php>, zuletzt geprüft am 07.12.2014.

Überseequartier Beteiligungsgesellschaft (o.J.): Das Quartiersmanagement. Online verfügbar unter <http://www.ueberseequartier.de/ueberseequartier/quartiersmanagement.php>, zuletzt geprüft am 17.12.2014.

Urban Task Force, Rogers, Richard (1999): Towards and urban renaissance. Mission statement. London: Department of the environment, transport and the regions; distrib. E & FN Spon.

Wohnungsboerse (2012): Mietspiegel Hamburg 12/2014. Online verfügbar unter <http://www.wohnungsboerse.net/mietspiegel-Hamburg/3195>, zuletzt geprüft am 07.12.2014.

Zepf, Volker (2011): Leitfaden für wissenschaftliches Arbeiten und Präsentieren. Universität Augsburg. Online verfügbar unter http://www.geo.uni-augsburg.de/studierende/hinweise/Leitfaden_wissArbeit_Mai_2011.pdf, zuletzt geprüft am 16.12.2014.

Eidesstattliche Erklärung

Ich versichere, dass ich die vorliegende Bachelor-Thesis mit dem Titel,

Lernen von der HafenCity

-

Untersuchung der funktionalen und sozialen Durchmischung im Überseequartier der HafenCity Hamburg

selbstständig und ohne unzulässige fremde Hilfe erbracht habe.

Ich habe keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt sowie wörtliche und sinngemäße Zitate kenntlich gemacht. Die Arbeit hat in gleicher oder ähnlicher Form noch keiner Prüfungsbehörde vorgelegen.

Hamburg den, _____

(Ort und Datum)

(Unterschrift)