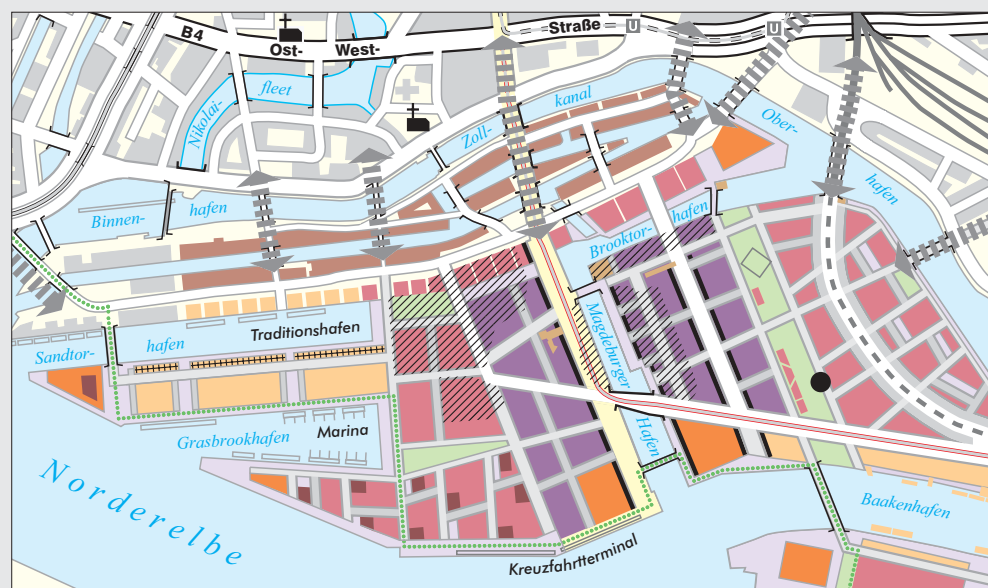


# Hafenstädte

Helmut Nuhn und Martin Pries

## 1 Hamburg Strukturkonzept HafenCity



Nutzungen	Stadtstruktur und Freiraum	Verkehrerschließung
zentraler Bereich	Gestaltungsschwerpunkt	Sammel- bzw. Anliegerstraße
gemischte Nutzung	Promenaden und Freiflächen	Stadtbahn
überwiegende Wohnnutzung	Grünanlagen	Elbuferwanderweg
Standort besonderer Bedeutung	Hochhaus	Verknüpfungen
Handel und Gastronomie	<b>Denkmalschutz</b>	heutige Bahnlinie, im Strukturkonzept nicht enthalten
Restriktionsflächen	Baudenkmal Speicherstadt	
offene Bebauung	erhaltenswürdiges Gebäude	
Gemeinbedarf		

topographischer Karteninhalt: Legende 1

© Institut für Länderkunde, Leipzig 2002

Autoren: H. Nuhn, M. Pries

0 250 500 m  
Maßstab 1:15.000

Hafenstädte gehören zu den traditionsreichen Handels- und Kaufmannssiedlungen, die vorwiegend auf Fernbeziehungen ausgerichtet sind. Als Gateways für den Austausch von Gütern, Personen und Nachrichten bieten sie auch Standortvorteile für das verarbeitende Gewerbe. Der Hafen ist Teil des Siedlungsraumes, Land- und Wasserflächen durchdringen sich und bilden eine auf Umschlag, Transport, Verarbeitung, Lagerung und Handel ausgerichtete Einheit. Nicht nur die wirtschaftlichen, sondern auch die sozialen, kulturellen und politischen Strukturen der Stadt werden durch die Hafenfunktion geprägt. Die typische Verzahnung von Gewerbe- und Wohnflächen wird durch den Rückzug der Hafenwirtschaft aus den traditionellen Kerngebieten gelockert. Technologische und organisatorische Innovationen bewirken, dass die großen Spezialschiffe nicht mehr an traditionellen Mehrzweckkais, sondern an neuen Terminals mit ausgedehnten Lagerflächen außerhalb der Stadt abgefertigt werden. Funktionslos gewordene Hafenbecken werden zugeschüttet und Lagerschuppen für neue Nutzungen ausgebaut. Bei reduzierten Schiffsbesatzungen und stark verkürzten Liegezeiten verlieren hafenbezogene Dienstleistungen ihre Kunden. Die ökonomische Basis und die soziale Differenzierung der Hafenstädte verändert sich.

### Hafenstadt Hamburg

Das Schrägluftbild **2** zeigt den historischen Siedlungskern der Hansestadt an der Norderelbe. Binnenalster und Als-

terfleet trennen die Altstadt im Osten von der nach 1600 entstandenen Neustadt im Westen. Im Bereich des Binnenhafens wurden im Mittelalter die Schiffe geleichtert und die Güter über Kanäle zu den Speichern im Stadtgebiet gebracht. Mit der Vergrößerung der Segel- und Dampfschiffe verlagerte sich der Umschlag im 19. Jh. flussabwärts nach St. Pauli, bevor ab 1860 auf dem Grasbrook neue Hafenbecken mit Kaispeichern und Eisenbahnanchluss gebaut wurden. Mit dem Zollanschluss entstand ab 1883 im Freihafen die Speicherstadt. Hierfür mussten dicht besiedelte Quartiere mit ca. 24.000 Bewohnern weichen. Das mit einer Linie umgrenzte Hafengebiet hat in den letzten Jahren durch die Verlagerung des Umschlags elbabwärts an Bedeutung verloren und soll als HafenCity umstrukturiert werden **1**. In einem Zeitraum von 20 bis 25 Jahren ist auf 155 ha die Entwicklung eines neuen Viertels vorgesehen, von dem Impulse zur Stärkung der Metropolitanfunktion erwartet werden. In Etappen sollen 20.000 neue Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor und 5500 Wohnungen für 12.000 Einwohner entstehen. Auch im westlich anschließenden Bereich der Norderelbe ist die Hafenfunktion bereits weitgehend urbanen Nutzungen gewichen.

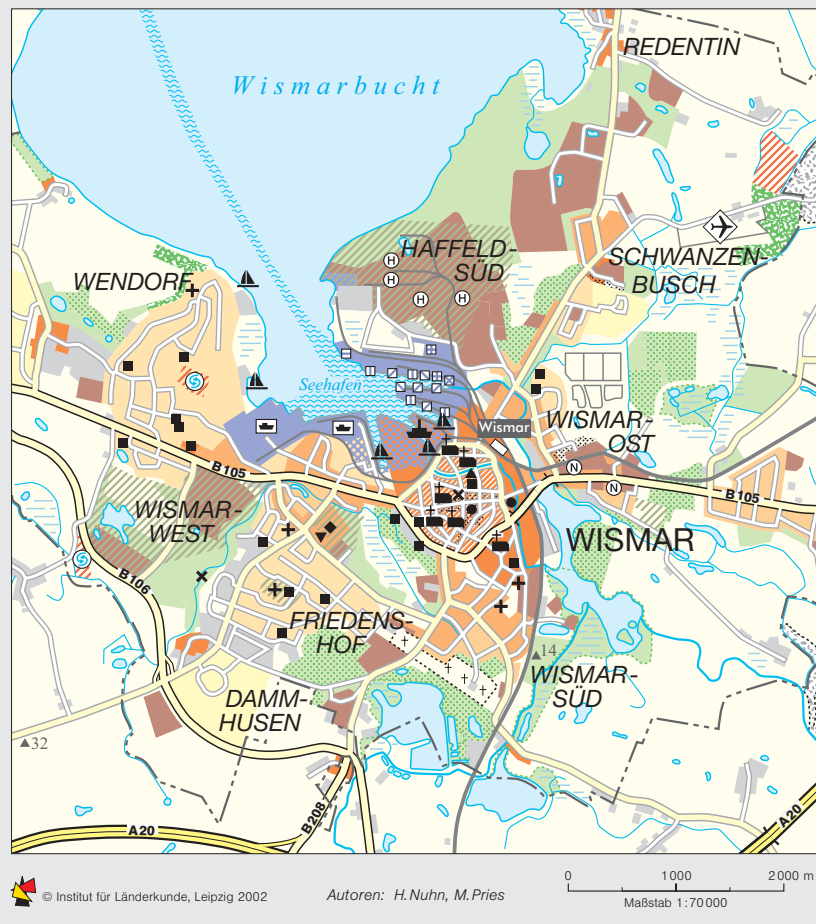
### Wismar **3**

Die Stadt Wismar, 1229 erstmals urkundlich erwähnt, erlebte als Mitglied der Hanse eine 300 Jahre dauernde Blüte, von der noch heute Kontor- und Speicherhäuser zeugen. Nach dem 30-jährigen Krieg gehörte sie zu Schweden und wuchs auch im Zeitalter der Industrialisierung nur verhalten. Die Periode nach 1945 war charakterisiert durch die Stationierung sowjetischer Streitkräfte, die Erweiterung der Hafenfunktion durch den Kali-Export und die Verlegung der Stettiner Oderwerft nach Wismar. Hierdurch erhöhte sich die Einwohnerzahl auf 58.000, und neue Großwohnsiedlungen entstanden im Westen der Altstadt. Der Rückzug der Hafenwirtschaft aus dem innerstädtischen Kerngebiet und die Deindustrialisierung sind nach 1989 besonders dramatisch verlaufen. Lediglich die modernisierte Kompaktwerft blieb als Großbetrieb erhalten. Die Hafenfunktion konzentriert sich im Nordosten mit Schwerpunkten beim Holz- und Greifergutumschlag. Damit konnte die Abhängigkeit von nur einem Exportgut überwunden werden. Der Umbau innenstadtnaher Hafengebiete für Wohn-, Gewerbe- und Büronutzungen sowie für touristische Einrichtungen (Aufnahme in die UNESCO-Welterbeliste im Juni 2002) zeigt, dass sich auch in Wismar ein





**3** Wismar  
Strukturwandel der Hafenstadt 2001



**Legende für 3 und 4**

- |  |   |
|--|---|
| <p><b>Wohngebiete</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>alter Dorfkern</li> </ul> <p><b>Bebauungsphasen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>bis 1870</li> <li>1871-1914</li> <li>1915-1945</li> <li>1946-1990</li> <li>seit 1990</li> </ul> <p>Sanierungsgebiet</p> <p><b>Geschäftsgebiete</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mischgebiet (Wohn- und Geschäftsbereich)</li> <li>Kerngebiet (Geschäfts- und Einkaufszentrum)</li> </ul> <p><b>Industrie- und Gewerbegebiete</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Industrie- und Gewerbegebiet</li> <li>Werft</li> <li>Holzindustrie</li> <li>Chemie-, Kunststoffindustrie</li> <li>Erdölraffinerie</li> <li>Molkerei, Fischindustrie, Nahrungsmittelindustrie</li> </ul> <p><b>Gemeinbedarf</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Behörde, Verwaltung</li> <li>Schule; Hochschule</li> <li>Museum; Theater</li> <li>kulturelle Einrichtung; Krankenhaus</li> <li>Kirche</li> </ul> <p><b>Ver- und Entsorgung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Klärwerk, ehemaliges Klärwerk</li> <li>Deponie, ehemalige Deponie</li> </ul> | <p><b>Hafengebiet</b></p> <p>Hafenflächen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hafengelände</li> <li>ehemaliges Hafengelände</li> <li>geplante Hafenerweiterung</li> <li>Umnutzung ehemaligen Hafengeländes</li> </ul> <p><b>Güterumschlag, Lagerung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>RoRo-Anlage</li> <li>Kali</li> <li>Stückgut/ Container</li> <li>Schütt-, Sauggut (Silo, Getreide, Düngemittel)</li> <li>Greifergut (Erz, Kohle, Kies, Torf u.a.)</li> <li>Flüssiggut, Tanklager (Erdöl, Chemie)</li> </ul> <p><b>Schifffahrt</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fähranleger, Fahrgastschiffahrt</li> <li>Yacht-, Sportbootliegeplätze</li> <li>Fahrwinne für See- und Binnenschiffe</li> </ul> <p><b>Militär</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Militärgelände</li> <li>ehemaliges Militärgelände</li> </ul> <p><b>Landschaft</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wald</li> <li>Park, Grünfläche der Stadt, Sportanlage</li> <li>Garten, Kleingartenanlage</li> <li>Naturschutzgebiet</li> <li>landwirtschaftliche Nutzfläche, Offenland</li> <li>Bebauung, thematisch nicht berücksichtigt</li> </ul> |
|--|---|

© Institut für Länderkunde, Leipzig 2002

topographischer Karteninhalt: **Legende 3**

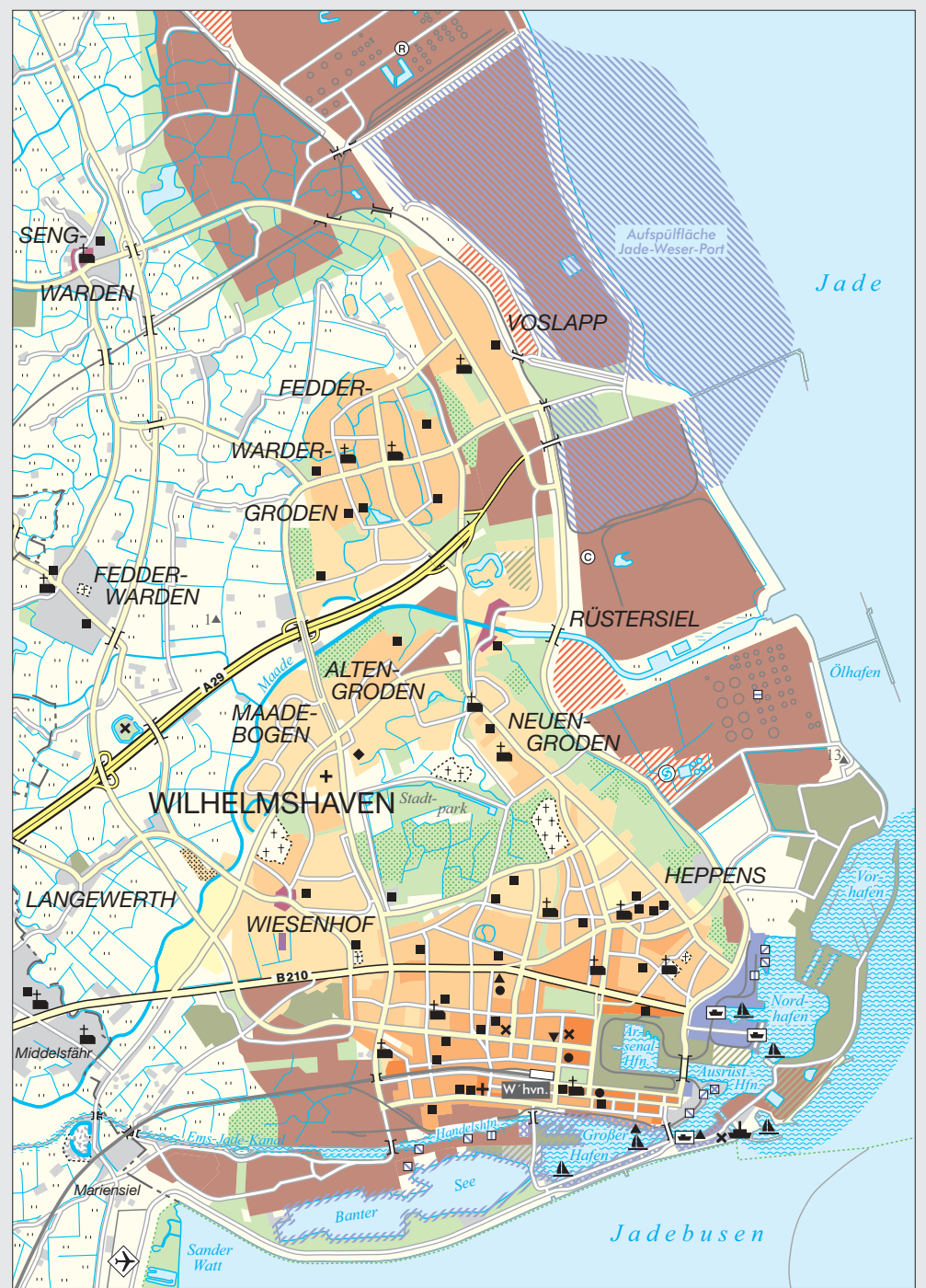
Strukturwandel von einer Hafenstadt zu einer Stadt mit Hafen vollzieht.

**4** Wilhelmshaven

Die Marinestadt Wilhelmshaven wurde 1853 als Kriegshafen gegründet. Bis 1918 entstanden Anlagen der Marine, ein Dockhafen mit Werft und eine Wohnsiedlung mit quadratischem Straßengrundriss. Nach einer schweren Krise durch den Verlust der Flotte brachte die Wiederaufrüstung 1939 einen erneuten Aufschwung, und die Stadt wuchs auf 125.000 Einwohner. Nach 1945 mussten die zerstörten Hafenanlagen und große Teile der Innenstadt neu aufgebaut werden. Seit 1956 ist Wilhelmshaven wieder Marinestandort, allerdings ohne die frühere einseitige Abhängigkeit. Alte Kasernenflächen wurden zivilen Nutzungen zugeführt,

und bis auf das Arsenal stehen die Häfen heute zivilen Unternehmen zur Verfügung. Die innerstädtischen Hafenbereiche sind für Wohnen, Freizeit und Erholung umgestaltet worden. Attraktive Promenaden, Museen und Yachtliegeplätze sollen den Tourismus fördern. Im Nordosten wurden in den 1960er Jahren ausgedehnte Gewerbeflächen aufgespült. Durch den Bau großer Umschlagsanlagen für Massengüter sowie die Vertiefung des Jadefahrwassers hoffte man, Industriebetriebe anzuziehen. Neueste Pläne sehen vor, die nicht belegten Flächen für den Containerhafen Jade-Weser-Port zu nutzen. Wilhelmshaven ist bis heute der einzige Tiefwasserhafen Deutschlands, den Megaschiffe problemlos anlaufen könnten.

**4** Wilhelmshaven  
Hafen- und Marinestadt 2001



© Institut für Länderkunde, Leipzig 2002

Autoren: H.Nuhn, M.Pries

Maßstab 1:70 000