

— gilt! —

Freie und Hansestadt Hamburg

SAH		RHS	PK	LP3	CP24	LP 200	LP 100
LP64	LP 100	LP 43 (04+LP 24)					
LP31	LP 100	Hann. Meierh.					
LP 100	LP 100						
LPL	LP 100	LP 100					
LPL	LP 30	LP 310	LP 30	LPL	LP 100	LP 310	LP 30
SISW	KBAHS	K322	K322	LP 30	LP 310	LP 30	LPL
OO	X	SISW	SISW	BGM			

Jörn Walter

1999 | 2017 Stadtentwicklung Hamburg

Jörn Walter

1999 | 2017 Stadtentwicklung Hamburg

Inhalt

4 Das Wesen der Stadt in die Zukunft tragen Olaf Scholz

8 „Jörn Walter kann Menschen begeistern, Stimmungen drehen und Skeptiker überzeugen.“ Dr. Dorothee Stapelfeldt

12 O-Ton Prof. Karla Kowalski

13 Mit der Liebe zum Detail

33 O-Ton Heiner Baumgarten

34 O-Ton Prof. Christiane Thalgott

35 „Eine Autorität als Person.“ Interview mit Dr. Willfried Maier

38 Unabhängig von politischer Couleur

40 O-Ton Prof. Jürgen Bruns-Berentelg

41 Stadtgestalter

44 Das Ganze ist mehr als die Summe seiner Teile. Gespräch zwischen Jörn Walter und Volkwin Marg

51 O-Ton Martin Murphy

52 Und jedem Anfang wohnt ein Zauber inne

54 „Sein vielleicht wichtigster Verdienst ist jedoch, immer die Belange der Bürger im Blick behalten zu haben.“ Karin Loosen

56 „Er hat die Arbeit, nicht so sehr sich selbst, in den Vordergrund gestellt.“ Interview mit Prof. Kees Christiaanse

58 O-Ton Reiner Nagel

59 Original Walter

61 O-Ton Prof. Dr. (I.) Elisabeth Merk

62 „Seine große Stärke ist das ganzheitliche Denken der Architektur.“ Interview mit Volker Halbach

64 O-Ton Prof. Dr. Hille von Seggern

65 PresseEcho

67 O-Ton Prof. Klaus Trojan und Verena Trojan

68 Fehlschläge

72 IBA: Initialzündung für den Süden der Elbe
Interview mit Uli Hellweg

74 O-Ton Karen Pein

75 Zur Zukunft der Stadt: Perspektiven einer „zwingend notwendigen Durchmischung der Nutzungen“ Prof. em. Dieter Läpple

78 Angeschoben

86 Herausgeber

88 Impressum

Das Wesen der Stadt in die Zukunft tragen



Olaf Scholz

Erster Bürgermeister

Er ist der Neunte. Obwohl Hamburg auf mehr als tausend Jahre Stadtgeschichte zurückblickt und der Hafen gerade sein 828-jähriges Jubiläum feiern konnte, gab es erst neun Hamburger Oberbaudirektoren: Carl Ludwig Wimmel, Carl Johann Christian Zimmermann, Fritz Schumacher, Otto Meyer-Ottens, Werner Hebebrand, Otto Sill, Klaus Müller-Ibold, Egbert Kossak und Jörn Walter.

Mitte des 19. Jahrhunderts wurde das Amt geschaffen. Das historisch gesehen junge Amt ist ein prägender Ausdruck der Stadtgeschichte. Nicht nur, dass höchst unterschiedliche Personen zu höchst unterschiedlichen Zeiten mit ihrer Tätigkeit die Stadt geprägt haben. Vom Bau der Neustadt nach dem großen Brand über die Beseitigung von Kriegsfolgen, den Wiederaufbau in der Nachkriegszeit, die Zeiten des Wirtschaftswunders und die Überwindung von Stagnation der 1980er, bis zur Entwicklung neuer Stadtteile im Hafen und entlang von Elbe und Bille steht das Amt auch für die Entdeckung der Stadt als Lebensraum, der zugleich eine planerische Aufgabenstellung formuliert. Die Stadt und ihre Oberbaudirektoren zeigen das gewachsene Selbstbewusstsein der Bürger und deren Anforderung: ihren Wunsch nach Ästhetik und Funktionalität, nach Prestige und Privatheit, nach lebenswerten Räumen für eine sich ständig verändernde Anzahl von Einwohnern.

Wie plant man eine Stadt? Europäische Städte kennen viele Beispiele, wo Utopien und Theorien die Bauherren führten. Die Hamburger Oberbaudirektoren kommen dagegen eher aus der Tradition der Praktiker: Viele Oberbaudirektoren haben selbst gebaut, als Architekten Schulen, Wohnhäuser und große Gebäudekomplexe bis ins kleinste Detail hinein entworfen. Selbst Fritz Schumacher, der die Dimensionen der Stadtplanung wie kaum ein anderer zu seiner Zeit in vielen Veröffentlichungen ausbuchstabierte, lehnte es ab, die Großstadt im Lichte einer Theorie zu bauen. Er beschrieb seine Aufgabe als „das liebevolle Versenken in das Wesen einer bestimmten Stadt, der die praktische Arbeit gelten soll. Je eigenartiger diese bestimmte Stadt ist, umso mehr wird man den Schlüssel zu ihrer Behandlung in dieser Eigenart suchen müssen.“ Das Grundprinzip der Eigenständigkeit der Stadt trägt auch die Arbeiten von Jörn Walter. Jede Stadt braucht andere Antworten, es gelte, „das Wesen der jeweiligen Stadt in die Zukunft zu tragen.“ Und die Zeit dafür ist gut.

Das Wesen der Stadt Hamburg, ihre charakteristischen Merkmale hat Jörn Walter immer wieder gerne beschrieben. Dazu gehört der Bezug zum Wasser als „Reichtum“, von dem er schon von Anfang an sagt, dass man ihn stärker nutzen sollte. Wie in keiner anderen europäischen Metropole liegt der Hafen pulsierend in der Mitte der Stadt. Jörn Walter hat Hamburg immer als eine Stadt verstanden, die räumlich, mental und stadtplanerisch nicht vom Hafen zu trennen ist. Elbe, Alster, Bille prägen die Stadt genauso wie die Brücken und Kanäle.

Seine Amtszeit wurde von Beginn an durch eine große Aufgabe bestimmt: die Entwicklung eines neuen Stadtteils, der HafenCity, das größte innerstädtische Stadtentwicklungsprojekt Europas. Es gab einen Masterplan, sehr hohe Erwartungen, viele kritische Blicke und ein kompliziert zu bebauendes Brachland im Hafen. Jörn Walter nahm die Aufgabe mit Begeisterung an: Hamburg und Harburg, schrieb er 2005, werden in den nächsten Jahren nicht mehr mit dem „Rücken zur Elbe“ leben, sondern die Elbe mit einem völlig neuen Gesicht in ihre Mitte nehmen. Und das ist gelungen: Die HafenCity ist heute ein international anerkanntes Vorbild für große Stadtentwicklungsprojekte. Auch wenn sich der Entwicklungszeitraum noch bis Mitte der 20er Jahre erstreckt, ist sie schon jetzt beliebt. Als Wohnort von Familien, als Ziel der Touristen, Standort für Unternehmen und Ort der Wissenschaft. Und wie geplant eröffnet die HafenCity den Hamburgerinnen und Hamburgern den Zugang

„Jörn Walter hat Hamburg immer als eine Stadt verstanden, die räumlich, mental und stadtplanerisch nicht vom Hafen zu trennen ist. Elbe, Alster, Bille, prägen die Stadt genauso wie die Brücken und Kanäle.“

zum Wasser: etwa durch den kilometerlangen maritimen Boulevard, der schon jetzt von den Landungsbrücken, vorbei an der Elphilharmonie bis an den Überseeboulevard läuft und sich bald bis an die Elbbrücken erstrecken wird. Und wer will, kann bei diesem Spaziergang daran denken, dass Jörn Walter die Elphilharmonie das Schlüsselbauwerk für den Stadtteil, die „Kathedrale“, genannt hat – schon bevor sie fertig war.

Ungängliche Industriebrache waren auch große Teile Wilhelmsburgs, der Veddel und des Harburger Binnenhafens, als Jörn Walter sein Amt antrat. Die Stadtteile auf den Flussinseln galten als Orte mit enormen sozialen und städtebaulichen Problemen. Niemand hätte Lust gehabt, dort den Sonntag zu verbringen oder eine Radtour zu machen, wie das heute üblich ist. Aber der neue Oberbaudirektor erkannte das Potenzial der Gebiete zwischen Norder- und Süderelbe. Er warb für die Erneuerung mit Internationaler Bau- und Gartenausstellung, begeisterte Bewohner, Politiker und Baubehörden. Heute ist Wilhelmsburg ein attraktives Quartier mit bezahlbaren Wohnungen und neuen Büroflächen, mit Kitas und Seniorenwohnheimen, mit einem Gewerbehof und einem Zentrum für Künstler und Kreative. Ein typisch hamburgischer Lebensraum mit viel Grün, Platz am Wasser und vor allem ein gemischtes Gebiet, in dem man sich wohlfühlt. Dass das Bildungszentrum „Tor zur Welt“ heißt und der

ehemalige Luftschutzbunker nun ein „Energiebunker“ ist (der 925 Haushalte mit Wärme versorgt), darf man als programmatisches Vermächtnis lesen. Zumal die Hamburger Behörde für Stadtentwicklung seit 2013 ihren Sitz in Wilhelmsburg hat und Hamburgs Aufbruch in den Süden, den sogenannten Sprung über die Elbe, in Veddel und Harburg von hier aus begleiten wird.

In die Zeit von Jörn Walter fällt auch das Wohnungsbauprogramm des Senats seit 2011. Hamburg wird in Zukunft jährlich mindestens 10.000 Wohnungen bauen und parallel dazu Grünflächen und Gebiete, in denen Natur erlebbar erhalten wird, entwickeln. Jörn Walter hat das aktiv unterstützt, etwa mit der Planung der Mitte Altona oder der innenstadtnahen östlichen Stadtteile stromaufwärts an Bille und Elbe. Auch beim Wohnungsbau hat er das charakteristische Merkmal der Stadt formuliert: „die Hamburger Bipolarität aus rotem Backstein und weißem Putz“. Er ist ein Mann der klaren Positionen: „Nachverdichtung kann Stadtreparatur sein“, sagt er beispielsweise mit Blick auf das Quartier an der Katharinenkirche.

Hamburg, so Walter, ist die „einige topografisch flache Großstadt Deutschlands, die über ein großartiges Panorama verfügt. Das geht auf die vielen Wasserflächen zurück, nichts versperrt die Sicht.“ Er plant deshalb auch gerne mit Modellen, in denen die Blickachsen geprüft werden können. Zur Eigenheit der Stadt gehöre ihr charakteristisches Profil in der Höhe. „Städte brauchen Hintergrund und



Hamburger Wahrzeichen: Elbphilharmonie, Michel und Fernsehturm

„Hamburg ist auf dem Weg, in der Architektur eine neue Sinnlichkeit, Emotionalität und Poesie zu suchen.“

Jörn Walter

Dramaturgie“, sagt Jörn Walter gerne. Da ist einmal die normale Höhe, wie etwa in der HafenCity, diese müsse immer so sein, dass die historische Silhouette der Stadt bewahrt wird. So wird auch am Klosterwall darauf geachtet, dass das neue Quartier, das an die Stelle der vier Cityhochhäuser tritt und den Eingang zur Innenstadt markieren wird, die historische Stadtsilhouette mit den Kirchtürmen nicht stört und sich auf das Weltkulturerbe Kontorhaus-Viertel mit dem Chilehaus bezieht. Für die Dramaturgie setzte Jörn Walter auf die Akzentuierung der früheren Stadttore (Millerntor, Dammtor, Lübecker Tor und Berliner Tor). Dazu gehört dann auch die Akzentuierung durch einen Turm an den Elbbrücken, dem Eingangstor zur Stadt nördlich der Elbe.

Die Tätigkeit des Oberbaudirektors liegt immer in verschiedenen Zeitzonen. Die Leistungen zeigen sich häufig erst sehr lange nach seiner eigentlichen Arbeit. Dabei ist das Nachdenken über die Zukunft seine Hauptaufgabe. Daneben braucht ein Stadtplaner Verständnis von Urbanität. Für die modernen Architekten und Stadtplaner ist das die Charta von Leipzig, die gerade 10 Jahre alt geworden ist. Sie wendet sich gegen das Modell der funktional getrennten Stadt, das den Städtebau nach dem Krieg bestimmt hat und den Städten Verkehrsschneisen und isolierte Wohninseln hinterlassen hat.

Aus der Zeit des sektoralen Bauens stammt das deutsche Bauplanungsrecht. Jörn Walter ist nicht müde, zu erklären, wie unsinnig es ist, heute mit einem Gesetz arbeiten zu müssen, das über 50 Jahre alt ist. Etwas wie die HafenCity zu bauen, werde ungeheuer schwer gemacht, für das Bauplanungsrecht war das zu dicht am Hafen und für die Lärmschutzverordnung sind schon die Schiffe zu laut. Auch die so beliebten Altbauten aus der Gründerzeit könnte man heute nicht mehr bauen. Die Nutzungsmischung im Städtebau hinzubekommen, sei die wichtigste Aufgabe der kommenden Jahrzehnte. Hamburg hat deshalb einen Katalog von Vorschlägen zur Reform der Baunutzungsverordnung sowie des Bundesimmisionsschutzgesetzes entwickelt. Viele der Anregungen hat das Bundesministerium in einer gesetzlichen Reform aufgegriffen. Der große Erfolg hat eine kleine Nummer: Mit § 6a hat die Baunutzungsverordnung seit März 2017 eine neue Baukategorie: das urbane Gebiet für nutzungsgemischte Stadträume. Selbstverständlich weiß Jörn Walter, dass es noch andere Irrläufe aus alten Zeiten gibt, und fordert die ersatzlose Streichung von § 17 der BauNVO: „Wir brauchen keine gesetzlichen Höchstwerte, die vom Potsdamer Platz bis zum Dorfkern in Posemuckel alles über einen Kamm scheren.“ Das Baugesetzbuch reiche für eine vernünftige kommunale Planung vollkommen aus. So ist er, der Oberbaudirektor Walter: meinungsstark.

Ich habe als Erster Bürgermeister gerne mit Jörn Walter zusammengearbeitet. Ich habe mich oft mit ihm getroffen, um mich zu orientieren, seinen Rat zu hören. Wohnungsbau, Sportstätten, Innenstadtplanung, die Erweiterung des CCH, Jörn Walter stand immer für Qualität im Bauen. „Hamburg ist auf dem Weg, in der Architektur eine neue Sinnlichkeit, Emotionalität und Poesie zu suchen“, solche Sätze hört man auch von ihm. In die Reihe der berühmten Hamburger Oberbaudirektoren passt Jörn Walter sehr gut. Er hat großartig gearbeitet. Hamburg hat sich verändert und ist doch unverändert eine sehr schöne Stadt.

„Jörn Walter kann Menschen begeistern und mitreißen, Stimmungen drehen und Skeptiker überzeugen.“

Dr. Dorothee Stapelfeldt

Senatorin für Stadtentwicklung und Wohnen

Am Ende der Amtszeit von Jörn Walter hat Dr. Dorothee Stapelfeldt über zwei Jahre als Senatorin für Stadtentwicklung und Wohnen mit ihm zusammengearbeitet. Wichtige städtebauliche Projekte dieser Zeit sind unter anderem die Mitte Altona, der A-7-Deckel, der Hamburger Osten und die weitere Entwicklung in Wilhelmsburg. Ein Blick zurück nach vorn.

Prof. Jörn Walter hat Hamburg 18 Jahre als Oberbaudirektor geprägt. Was bleibt von ihm?

Hamburg wächst. Und dieses Wachstum muss mit allerhöchster Qualität gestaltet werden – städtebaulich und architektonisch. Darauf hat Jörn Walter als Oberbaudirektor immer größten Wert gelegt. Ihm war es wichtig, dass die Hamburgerinnen und Hamburger ihre Stadt annehmen. Seine Expertise und sein Engagement haben an vielen Stellen dazu beigetragen, dass Hamburg auch in Zukunft eine lebenswerte und attraktive Stadt für alle bleiben wird.

Jörn Walter gilt als absoluter Kenner der Stadt.

So ist es! Er hat Hamburg durchdrungen, er weiß unglaublich viel. Man kann ihn zu jedem Quartier befragen – er kann immer Auskunft geben. Auf den Punkt genau hat er im Kopf, welche Themen die einzelnen Stadtteile bewegen. Er kennt aber nicht nur die aktuellen Diskussionen, er hat stets auch eine sehr klare eigene Position.

Die Rolle als Oberbaudirektor ist spannend – im Wortsinn: Er hat mit vier Bürgermeistern und acht Senatorinnen und Senatoren zusammengearbeitet. Wenn die Behördleitung wechselte, verschoben sich politische Schwerpunkte, kamen neue Themen hinzu. Wie gelingt es ihm, seinem eigenen Anspruch treu zu bleiben?

Ich schätze seine sehr klare Haltung, seine Prinzipien. Es ist ihm gelungen, dem fachlichen Anspruch immer treu zu bleiben und gleichzeitig absolut loyal gegenüber dem Senat zu sein. Unsere Zusammenarbeit ist von allergrößter Wertschätzung geprägt. Seine Expertise wird sehr geschätzt. Auch im Rathaus stand ihm die Tür immer offen.

In seiner langen Amtszeit hat Jörn Walter sehr viele Projekte bewegt. Wofür hat er mit besonderer Leidenschaft gekämpft?

Die großen Themen seiner Amtszeit wie die HafenCity oder der Sprung über die Elbe werden mit seinem Namen verknüpft bleiben. Er hat sich aber sehr vielen Projekten mit einem enormen Engagement gewidmet. Seien es die Deckel über die Autobahn 7, stromaufwärts an Elbe und Bille – die Entwicklung des Hamburger Ostens – oder auch Wohnungsbauprojekte wie das Pergolenviertel oder die Mitte Altona. Als strategische Themen sind besonders das räumliche Leitbild und das Innenstadt-

konzept zu nennen. Mit ganzer Kraft hat er für Hamburg als Gastgeber der Olympischen Spiele gekämpft, auch wenn sich die Bürgerinnen und Bürger am Ende anders entschieden haben. Man findet seine Handschrift in der ganzen Stadt. Das Besondere: Er hat einen gestalterischen Fokus, nimmt aber auch immer die gesellschaftlichen und sozialen Fragen in den Blick. Für ihn steht der Mensch im urbanen und sozialen Kontext im Fokus. Das sehen wir zum Beispiel bei den Elbinseln, wo er die Internationale Bauausstellung und die Internationale Gartenschau nutzte, um langfristig etwas für den Stadtteil zu schaffen. Es geht ihm immer um einen ganzheitlichen Ansatz über Architektur und Freiraumgestaltung hinaus. Seine Fragen lauteten: Wie bringen wir Wohnen und Arbeiten zusammen? Wie finden Bildung, Sport und Kultur ihren Platz im Quartier?

„Die **Elbinseln** haben sich mit den Impulsen der IBA zu einem lebenswerten Quartier entwickelt.“



Hamburg hat viele Gesichter: das Rot der Backstein-Quartiere, die unter Oberbaudirektor Fritz Schumacher in den 1920ern entstanden, das Weiß an Elbe und Alster. Wie ging Jörn Walter mit diesem Erbe um?

Hamburg hat viele Facetten und jeder Stadtteil seine besondere Rolle in der Gesamtkomposition. Als Oberbaudirektor hat er niemals die Historie und die großen Qualitäten dieser Stadt aus dem Auge verloren und konnte neben aller Begeisterung für das Neue leidenschaftlich für den Erhalt von Altem kämpfen, sofern dieses hochwertig und baukulturell bedeutsam war. Jörn Walter beleuchtete immer die Vergangenheit eines Quartiers, um dann zu bewerten, was in der Zukunft dort entstehen kann. Denn Geschichte stiftet Identität, die es behutsam weiterzuentwickeln gilt. Eine sorgfältige Abwägung ist zwingend notwendig, Entscheidungen in der Stadtentwicklung prägen über Jahrzehnte. Gleichzeitig braucht man einen langen Atem, denn von der ersten Skizze bis zum lebendigen Quartier vergehen Jahre und Jahrzehnte. Dies hat sich in den letzten Jahren zum Beispiel in seinem Engagement zum Erhalt der Backsteinstadt Hamburg gezeigt, war aber immer auch leitendes Motiv unzähliger Einzelentscheidungen stadtgestalterischer Fragen. Sehr viel Positives für das Stadtbild ist aus dieser Dialektik entstanden – und nicht wenige Negatives wurde auch verhindert.



Hamburgs Zukunft im Blick: Oberbaudirektor Jörn Walter, Stadtentwicklungssenatorin Dr. Dorothee Stapelfeldt, Staatsrat Matthias Kock

Der Oberbaudirektor führt Regie bei der Entwicklung ganzer Gebiete: Wo entsteht eine Straße, wo ein Park? Was wird gebaut? Jörn Walter ist dafür bekannt, dass er auch Details wie die Fassaden-gestaltung mitbestimmt hat.

Das klingt zunächst sehr kleinteilig. Aber neue Gebäude bleiben hoffentlich für 50 Jahre und im besten Fall noch länger. Also müssen wir sie doch in jeder Hinsicht betrachten: Passt die Höhe? Ist der Entwurf städtebaulich verträglich? Wie fügt sich die Fassade in das Stadtbild ein? Wir haben eine hohe Verantwortung. Ich schätze es außerordentlich, dass Jörn Walter neben den großen Linien auch immer die Details betrachtet. In meinem Amt als Hamburger Wissenschaftssenatorin habe ich mit

ihm zum Beispiel beim „Haus der Erde“ – dem Neubau für die Klimaforscher auf dem Campus der Universität Hamburg – zusammengearbeitet. Es ist ein sehr dominantes Gebäude und gerade deshalb muss hier alles passen. Wir haben uns sehr lange mit den Fenstern beschäftigt. Der Bauherr wünschte sich eine kostengünstige Variante, die den energetischen Standards entspricht. Jörn Walter betrachtete die Fenster sehr viel differenzierter: Das Gebäude ist sieben Stockwerke hoch, und die Fenster tragen wesentlich zum Erscheinungsbild bei. Wie machen wir es in der Wahrnehmung leicht?

„Jörn Walter beleuchtete immer die Vergangenheit eines Quartiers, um dann zu bewerten, was in der Zukunft dort entstehen kann.“

Wie viel Licht soll hinein? Wie gestalten wir Blickbeziehungen, den Bezug zwischen innen und außen? Sind die Fenster zu öffnen? Was wünschen sich die zukünftigen Nutzer? Oder – ein anderes Beispiel – wie gestalten wir die Fassade für die jetzt entstehende Kinderklinik des UKE, ästhetisch und im Kontext der prägenden Backsteinbauten? Aus Sicht der Stadt bin ich sehr froh über diese gewissenhafte Analyse.

Stadtentwicklung findet nicht im luftleeren Raum statt. Die Anwohner wollen informiert werden, die neuen Nutzer haben Wünsche. Und dann gibt es noch Investoren, Bauherren und Architekten. Wie gelingt es, alle ins Boot zu holen?

Seine große Offenheit und Neigung, auch neue Wege in der Planung zu beschreiten und viele Akteure und Bürger aktiv einzubinden, haben zum Beispiel über das Instrument der Business Improvement Districts zu schönen öffentlichen Räumen in der Innenstadt geführt und in vielen städtebaulichen Verfahren die Akzeptanz von Planungsergebnissen befördert. Der Oberbaudirektor hat es immer vermocht, zwischen den verschiedenen Interessen zu vermitteln. Das hängt sehr mit seiner Persönlichkeit zusammen. Jörn Walter kann Menschen begeistern und mitreißen, Stimmungen drehen und Skeptiker überzeugen. Und er geht auf Menschen zu, kommt gern ins Gespräch. Wenn Einzelinteressen formuliert werden, kann er die Zusammenhänge darstellen. Es geht immer um den Ort insgesamt. Jörn Walter hat früh den Wert der Bürgerbeteiligung erkannt und nutzt das Wissen der Bürgerinnen und Bürger vor Ort für die Planungen.

Wenn Sie einen Blick in die Zukunft wagen: Was glauben Sie, wird dann mit Jörn Walter verbunden werden?

Fritz Schumacher war vielleicht die prägendste Figur für die Hamburger Stadtentwicklung. Auch er kam von Dresden nach Hamburg, hat am Tage die großen städtischen Themen bewegt und in der Nacht zu Hause an seinen bedeutenden Hochbauten gezeichnet. Auch wenn Jörn Walter des Nachts nicht selbst gezeichnet, wohl aber vielfach hart gearbeitet hat, wird man vielleicht in einigen Jahren nicht zuletzt wegen seines großen Engagements für die Hamburger Innenstadt, für mehr Wohnen in der inneren Stadt und die Entwicklung einer neuen Elbansicht von den Landungsbrücken über die HafenCity bis zu den Elbbrücken von einer Ära sprechen – einer Ära, die maßgeblich durch ihn geprägt wurde.

Und wenn wir in der Gegenwart bleiben: Was glauben Sie, wird Jörn Walter mit seiner freien Zeit machen?

Das Leben genießen. Davon bin ich überzeugt – und das wünsche ich ihm von Herzen.

Jörn Walter scheint ein Phänomen zu sein. Eines von denen, die es nur ganz selten gibt. Es gehört in seinem Fach so viel dazu: Visionen über die Wirksamkeit von Stadtentwicklung, die Überzeugung, dass die Gestalt einer Stadt die Menschen glücklicher machen kann, das Wissen um die stadträumlichen, architektonischen Mittel dazu, Überzeugungskraft, aber auch Diskussionsbereitschaft und, was man oft vergisst: das Wissen um die Fäden, die Visionen spinnen können. Und nicht zuletzt, mitunter, gute Laune und absolute Präsenz. Jörn Walter könnte vieles im Leben mit großem Erfolg machen, wir wissen es alle. Michael Szyszkowitz und ich vermuteten oft, dass er sogar grüne Socken verkaufen könnte, wenn, ja, WENN ER NUR WOLLTE. – Ein Thema der Integrität. Man muss der Stadt Hamburg schlichtweg gratulieren, dass sie ihn so viele Jahre hatte.



Prof. Karla Kowalski
Architektin

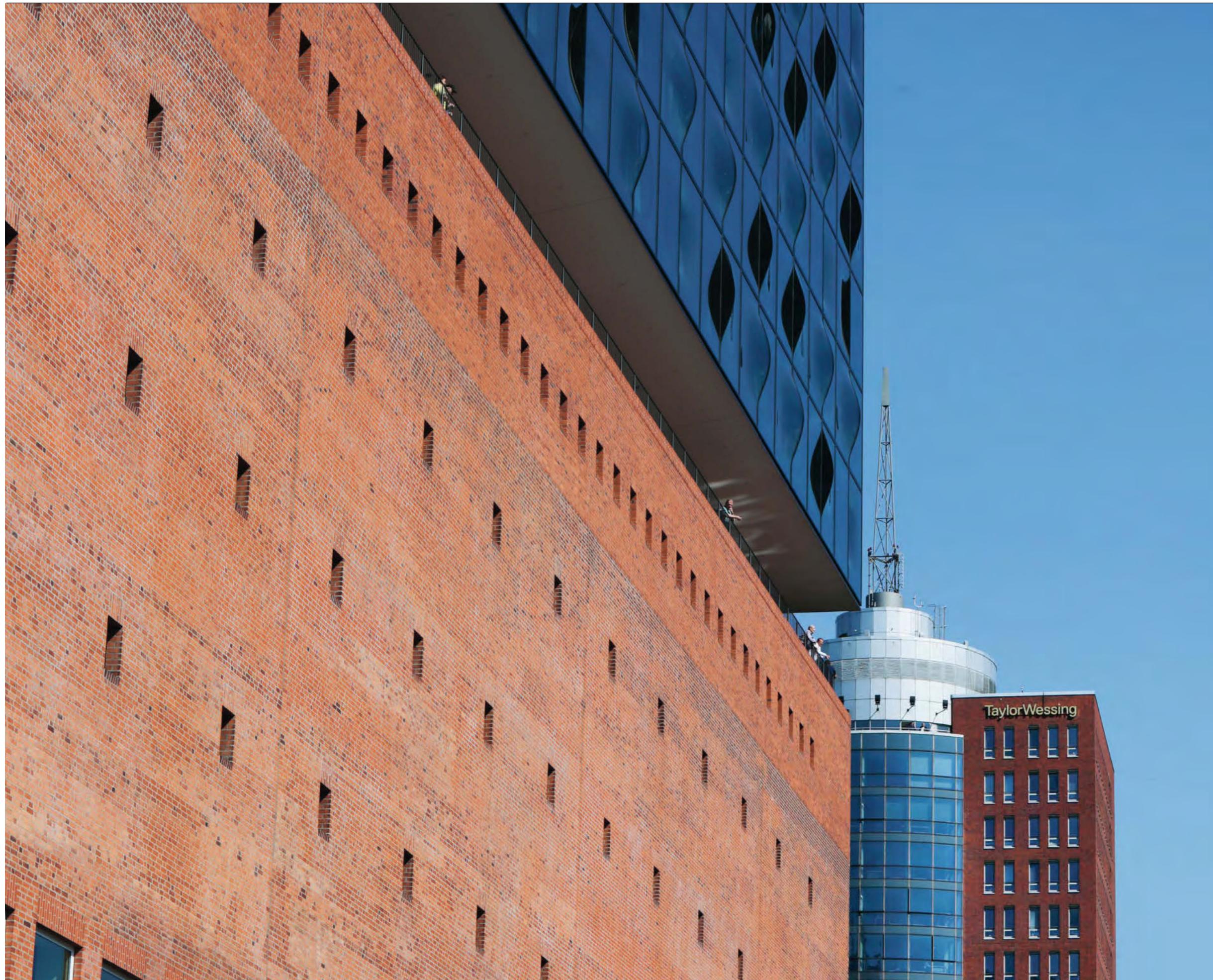
Mit der Liebe zum Detail

Besonders wichtig war Jörn Walter immer die Gestaltung – vor allem auch im Detail. Das zeigt sich vor allem bei der HafenCity, die er von einer Brache zu einem lebendigen Stadtteil entwickelte. Nach den städtebaulichen Wettbewerben initiierte er für die Quartiere und Parks landschaftsplanerische Wettbewerbe und für jedes Gebäude einen Architekturwettbewerb. Jörn Walter begleitete die Bauvorhaben vom Entwurf bis zur Fassadenbemusterung. Er hat an jeder Jurysitzung teilgenommen und jeden Baustellentermin persönlich wahrgenommen. „In der HafenCity kennt Jörn Walter jedes Haus, jeden Stein, jedes Fensterprofil“, berichtet sein früherer Referent Michael Rink. Und er kennt jede Promenade, jede Bank und jede Grünfläche. Architekten und Investoren haben seine klaren Vorstellungen in Detailfragen ab und an beklagt. Michael Rink fasst zusammen: „Ein Architekt hat eine Baustelle. Jörn Walter hat eine ganze Stadt, für die er sich verantwortlich fühlt.“



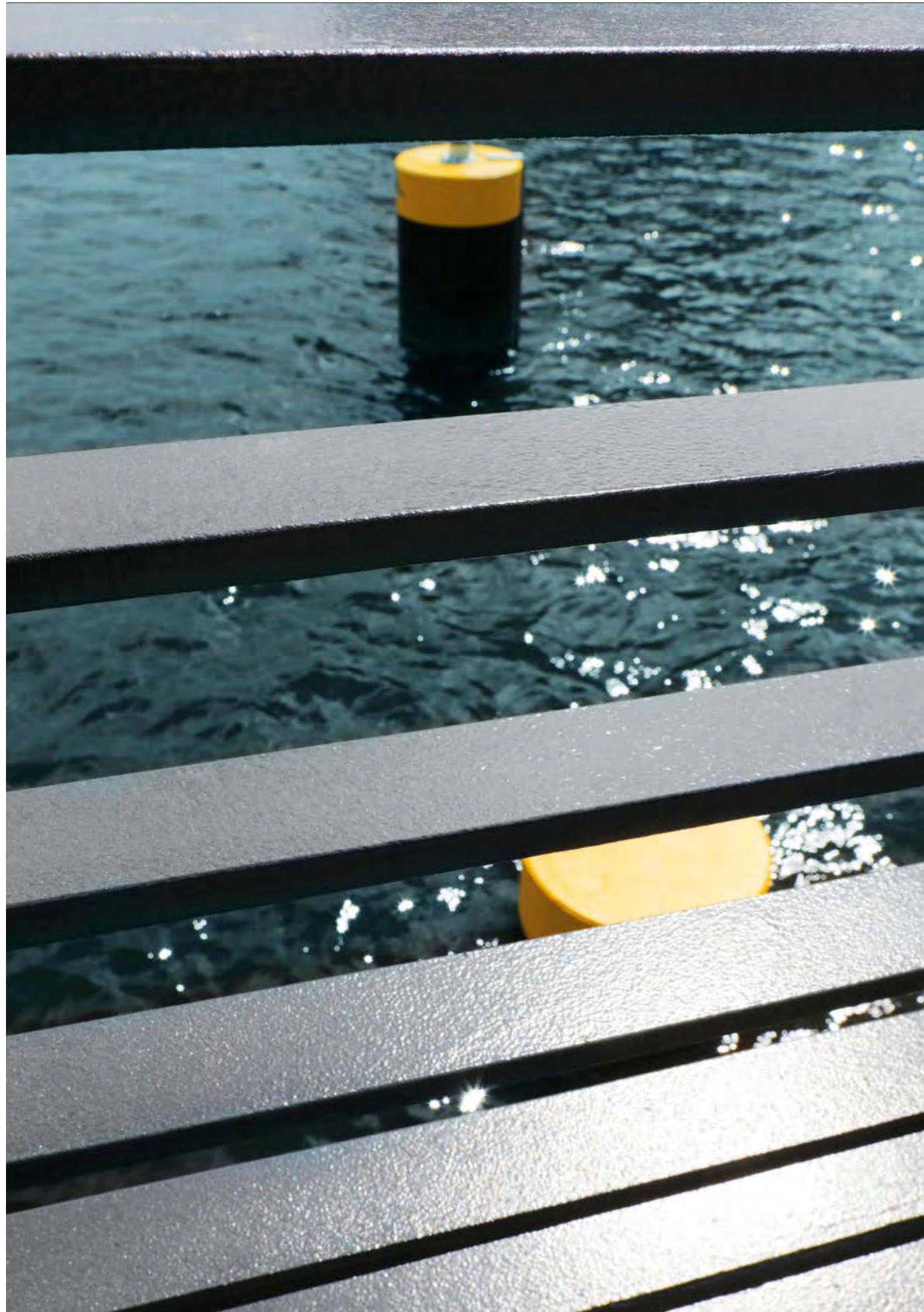
Gebäude der Stadtentwicklungs- und der Umweltbehörde

Auf fast 200 Metern Länge schlängelt sich das Gebäude durch den Stadtteil. 26.000 Keramikplatten bringen Farbe in die Fassade, hinter der heute die Stadtentwicklungs- und die Umweltbehörde arbeiten. Der Neubau zählt als IBA-Projekt zu den Vorreitern in Sachen Energieeffizienz und Klimaschutz. Unterhalb des Gebäudes reichen Bohrfähle bis zu 18 Meter in den weichen Untergrund: Sie liefern im Winter Erdwärme und sorgen im Sommer für einen kühlen Kopf. Im 12. Stock hat übrigens der Oberbaudirektor sein Büro.



Elbphilharmonie

Das Konzerthaus erhebt sich als architektonisches Wahrzeichen wie ein glitzernder Kristall – weithin sichtbar in alle Himmelsrichtungen. Von der öffentlich zugänglichen Plaza haben Gäste einen atemberaubenden Ausblick auf die Stadt und den Strom, der Hamburg prägt. Die Architekten Herzog & de Meuron haben einen gläsernen Neubau mit einer kühn geschwungenen Dachlandschaft entworfen. Alles ruht auf dem alten Kaispeicher, dessen Backstein von der Geschichte der Stadt erzählt.



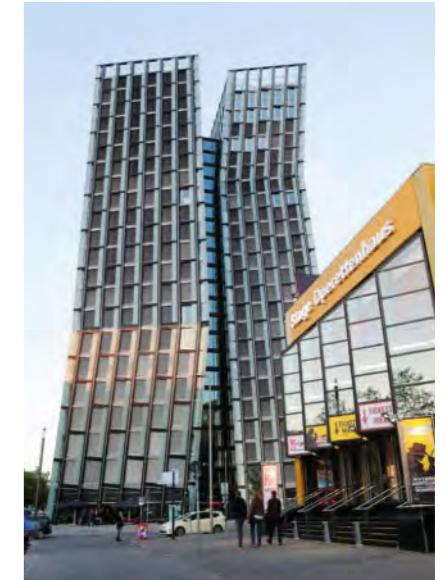
Drehbrücke Lotsekanal im Harburger Binnenhafen

Mit der Fußgänger-Drehbrücke über dem Lotsekanal hat Hamburg die einzige funktionierende Drehbrücke ganz Hamburgs. Jörn Walter sagte zu dem Entwurf: „Es ist eine besondere Freude, wenn sich, wie in diesem Fall, ingenieurtechnische Vernunft mit höchster gestalterischer Anmut verbindet. Und wenn mit der Drehbrücke ein wichtiges ingenieurhistorisches Thema wieder eine neue Zukunft bekommt, dann ist das ein Glücksfall für die Brückenstadt Hamburg in Europa.“



Internationale Gartenschau

Treffpunkt für Spaziergänger, Basketballe, Skater, Jogger, Naturfreunde, Boulespieler und kleine Sandburgenbauer: Jede Menge Angebote gibt's im Inselpark in Wilhelmsburg – dem Erbe der Internationalen Gartenschau 2013. Der Park verweist auf die ursprüngliche Geschichte des Ortes, zum Beispiel mit erhalten gebliebenen Kleingärten, greift mit verschiedenen Themengärten aber auch die verschiedenen Kulturen der Elbinseln auf. An der Außenwand der Kletterhalle können Bergsportfreunde 16 Meter hohe Wände erklimmen.



Tanzende Türme

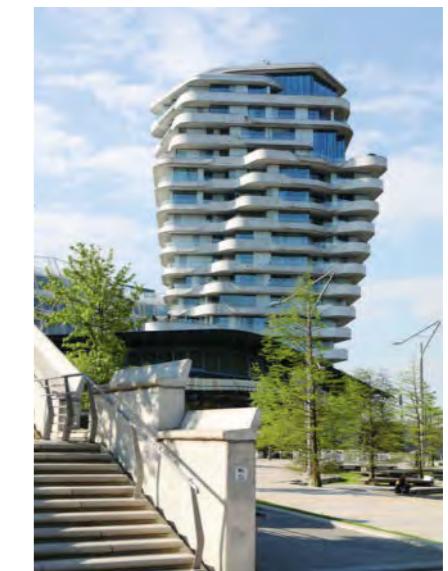
Die Tanzenden Türme markieren den Eingang zu St. Pauli und Altona. Die beiden Hochhäuser aus Glas und Stahl knicken in unterschiedlichen Höhen ab. Architekt Hadi Teherani ließ sich beim Entwurf vom Tangotanz inspirieren. So wird der Bau auch architektonisch seinem besonderen Ort an der Musik- und Amüsiermeile gerecht. Im Innern sind die Wände übrigens gerade.



Flüchtlingsunterkunft Holbrook

Hoffnung Europa: 2015 kamen etwa 900.000 Flüchtlinge nach Deutschland um Krieg, Terror und Hunger zu entkommen. Innerhalb kürzester Zeit haben Städte und Gemeinden Unterkünfte eingerichtet – in Hamburg zum Beispiel die Flüchtlingsunterkunft Holbrook in Othmarschen. Seit September 2015 bieten die acht zweigeschossigen Modulhäuser 208 Menschen Platz. Die Häuser sind unterteilt in Drei- und Vierzimmerwohnungen mit eigener Küche und Bad. In jeder Wohnung leben sechs bis acht Menschen. Sie werden von Familien gemeinsam bewohnt oder als Wohngemeinschaften genutzt. Am Holbrook haben vorwiegend Flüchtlinge aus den Balkanstaaten, Afghanistan und Eritrea ein neues Zuhause gefunden.





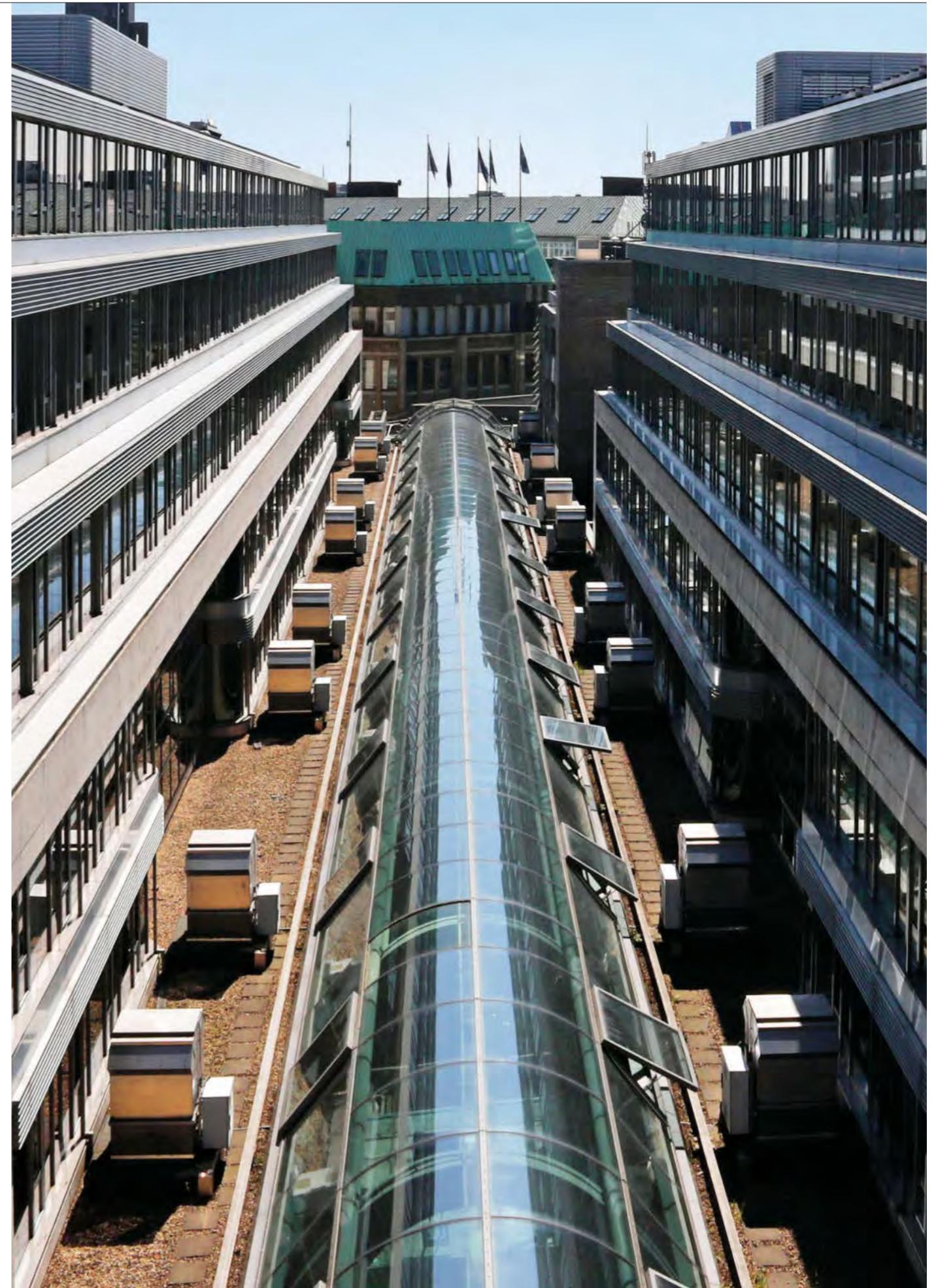
HafenCity

Wer im Marco-Polo-Tower wohnt, kann am Frühstückstisch den Passagieren der vorüberziehenden Kreuzfahrtschiffe winken. Im 55 Meter hohen Wohnturm schweben die Bewohner quasi über der Elbe. Die einzelnen Stockwerke sind zueinander gedreht und ineinander verschrankt, die Terrassen sind asymmetrisch angeordnet. Der Marco-Polo-Tower erinnert eher an eine organische Skulptur als an ein klassisches Wohnhaus und zählt zu den Wahrzeichen der HafenCity.



Europa Passage

Die Europa Passage hat während der Planungen für viel Streit gesorgt. Jörn Walter hat als Oberbau-direktor leidenschaftlich für die Passage gekämpft. Heute schafft die Flaniermeile eine Verbindung zwischen Ballindamm und Mönckebergstraße. Die Fassade besteht aus Naturstein und viel Glas; die parabelförmige Bogenkonstruktion unter dem Glasdach erinnert an einen schlanken Schiffsrumpf.





Mitte Altona

Zwischen Altonaer Bahnhof und Diebsteich wächst ein neues Quartier – die Mitte Altona. 3.600 Wohnungen entstehen hier in den nächsten Jahren. Gebaut wird im Drittelpartitur: je ein Drittel Sozialwohnungen, frei finanzierte Mietwohnungen und als Wohneigentum. Mehrere Grundstücke wurden an Bauge meinschaften vergeben. Auch einige Altbauten bleiben erhalten wie der Backsteinbau der ehemaligen Kleiderkasse an der Harkortstraße.



Innovativ, streitbar, motivierend – Jörn Walter.
Der Sprung über die Elbe war Jörn Walters „Kernvision und Botschaft“ in die Politik, die Stadtplanung und die Landschaftsplanung.
Er hat dabei sofort erkannt, dass bei dieser Aufgabe der grüne Freiraum eine besondere Bedeutung haben würde. Das Konzept einer „IGA auf den Inseln“ war für seine Vision, den Schwerpunkt der Stadtentwicklung Hamburgs im Süden zu initiieren, ein wichtiger Baustein.
Die igs hamburg 2013 in Kooperation mit der IBA Hamburg trägt in vielen Projekten und Ideen die Handschrift von Prof. Jörn Walter.



Heiner Baumgarten

Geschäftsführer der igs – internationale gartenschau hamburg 2013 gmbh

„Eine Autorität als Person.“

Lieber Jörn,
Du hast Hamburg größer und schöner gemacht!
Du hast die Menschen an bisher wenig beachteten Orten an die Elbe gebracht, HafenCity und Wilhelmsburg sind Teil der Mitte geworden.
Die Stadt, Landschaft, Wasser und Klima, hast du in der langfristigen Entwicklung bedacht, um für die Zukunft zu planen. Dabei hast du die Menschen vor Ort, aber auch in Politik und Verwaltung als wichtige Partner betrachtet. Du hast die Ängste und Sehnsüchte als Grundlage für die Zukunft genutzt, die Chancen der Veränderung vermittelt.
Du hattest eine glückliche Hand für die Stadt!
Das Glück bleibe dir in Zukunft hold und süß!



Prof. Christiane Thalgott
Architektin

Die Findungskommission hatte keine Zweifel: Einstimmig sprach sie sich für Jörn Walter aus. Im Herbst 1999 berief Stadtentwicklungsseminator **Dr. Willfried Maier** (GAL) den 42-jährigen gebürtigen Bremer zum neuen Oberbaudirektor. Von wachsender Stadt und Sprung über die Elbe war noch nicht die Rede, das aber sollte sich bald ändern.



Dr. Willfried Maier

Stadtentwicklungsseminator 1997 bis 2001

Herr Maier, wie sind Sie auf Jörn Walter aufmerksam geworden?

Der Vertrag mit Oberbaudirektor Egbert Kossak lief aus und ich wollte an dieser Stelle einen Neuanfang. Die Idee war, eine Person zu finden, die nicht in die vielen alten Konflikte involviert war, die in der Stadt schwelten und die die Zusammenarbeit der Betroffenen belastete. Zugleich sollte diese Person wichtige Zukunftsthemen wie die Entwicklung der HafenCity vorantreiben und über verwaltungstechnische Fähigkeiten verfügen. Also haben wir die Stelle ausgeschrieben und eine sechsköpfige Findungskommission unter meiner Leitung eingesetzt. Jörn Walter war einer von 20 Bewerbern.

Er muss überzeugend gewesen sein: Die Kommission war geschlossen für ihn.

Er war überzeugend. Jörn Walter war derjenige, der am klarsten sprach, sich nicht in Ausschweifungen erging und zugleich der Kommission sehr zugewandt war. Obwohl noch jung an Jahren, hatte er schon eine beachtliche Karriere hinter sich: als Leiter des Stadtplanungsamtes von Dresden etwa. Zudem lehrte er an den Technischen Universitäten in Wien und Dresden und engagierte sich beim Deutschen Städtetag in der Fachkommission Stadtplanung. Und natürlich fiel schon damals auf: Er redete nicht verhalten, sondern kräftig und vertrat eine dezidierte, sachliche Meinung. Mit den vier Bewerbern, die in die engere Wahl kamen, habe ich mich auch persönlich unterhalten. Mir gefiel Walters strategischer Blick auf die Stadt. Wir haben uns später gelegentlich sonntagnachmittags getroffen und uns wichtige Bauwerke der Stadtgeschichte angeschaut und über strukturelle Stadtentwicklung diskutiert.

Wie war die Stimmung damals in der Stadt? Welche Themen waren wichtig?

Das Thema Stadtentwicklung spielte keine sehr große Rolle mehr. Der Wachstumsschub, den die Stadt Anfang der 1990er Jahre durch den Fall der Mauer und die Wiedervereinigung erfahren hatte, war zu einem Ende gekommen. Großprojekte auf der grünen Wiese hatten sich überholten, wir hatten als Grüne in den Koalitionsverhandlungen mit der SPD erreicht, dass Allermöhe III nicht mehr gebaut

wird. Die Innenstadtentwicklung war zum größten Teil abgeschlossen. Wie es mit der HafenCity weitergehen würde, war ein wichtiges Thema, ebenso die soziale Stadtentwicklung und die Frage, wie Großsiedlungen wie Kirchdorf-Süd, Steilshoop oder Osdorfer Born vor dem sozialen Umkippen bewahrt werden können.

Sie waren der erste grüne Stadtentwicklungssenator. Die erste rot-grüne Landesregierung war noch keine zwei Jahre im Amt, als Walter berufen wurde. Hatte seine Berufung auch eine politische Dimension?

Nicht im engeren Sinne. Er war kein politischer Kandidat. Walter kam aus Dresden, aus einer schwarz regierten Stadt in einem schwarz regierten Bundesland. Aber natürlich war er von seiner Philosophie her eher auf der progressiven Seite zu verorten.

Was machte seine Haltung aus?

In seiner Vorstellung der Entwicklung der Stadt spielte die innere Entwicklung, insbesondere die Achse von der Innenstadt über den Kleinen Grasbrook bis nach Veddel und Wilhelmsburg, eine zentrale Rolle. Das Wuchern der Stadt in die Fläche zu begrenzen, im Bestand zu erweitern war ein weiterer Grundgedanke. Und dann gab es das große HafenCity-Projekt, das beschlossen war, von dem es aber noch nichts weiter gab als Streit zwischen der Wirtschaftsbehörde und uns, wer was in die Hand bekommen sollte. Walter hat das Verfahren zur Entstehung des Masterplans an sich gezogen. Dessen Grundmuster ist geblieben, trotz mancher Veränderungen: der Bau von einzelnen Abschnitten mit einem eigenen Charakter, die HafenCity als Erweiterung der Innenstadt, nicht als eigene Siedlung, die Zugänglichkeit zum Wasser.

Sie erwähnten den Kleinen Grasbrook, die ersten Pläne zu seiner Rückgewinnung für die Stadt entstanden in Ihrer Amtszeit.

Das war die erste Olympiabewerbung. Die Handelskammer hatte die ziemlich absurde Vorstellung in Harburg, in der so genannten Bahnhofslinse, die Stadien bauen zu wollen. Das fanden wir ziemlich schräg. Dann hat Walter eine fast klandestine Planung betrieben. Denn die Senatskanzlei war gar nicht begeistert von der Vorstellung, dass wir eine Planung parallel zur Handelskammer unternehmen. Die Walter'schen Planungen haben wir auf einer Pressekonferenz vorgestellt, die einschlug, wie eine Bombe, weil es eine richtig geniale Idee war, die Stadt über die Olympiabewerbung auf dem Kleinen Grasbrook weiterzuentwickeln. Zwar ist die Bewerbung gescheitert, doch die Idee, dort eine Verbindung zu schaffen, den Sprung über die Elbe, die ist geblieben. Allerdings ist sie mit dem Scheitern der zweiten Olympiabewerbung vorläufig zurückgestellt. Rückständige Teile der Hafenwirtschaft dürfen dort mit Unterstützung der Handelskammer in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt weiter alte Autos parken.

Wie haben Sie Walter erlebt, auch im persönlichen Umgang?

Als ausgesprochen angenehm. Damals setzte eine Entwicklung ein, die bis heute nicht abgeschlossen ist, dass nämlich den Bezirken immer mehr Rechte in Bezug auf die Stadtplanung eingeräumt wurden. Als ich zuerst in die Bürgerschaft kam, musste noch jeder Bebauungsplan vom Parlament verabschiedet werden, es fanden regelmäßig Ausschusssitzungen mit dem Oberbaudirektor statt. Er hatte eine starke formelle Rolle im Verfahren, weil die Stadtentwicklungsbehörde die planführende Behörde war.

Jörn Walter fand schon eine veränderte rechtliche Situation vor, die sich seitdem noch verschlechtert hat. Er kämpfte jedoch nicht in erster Linie darum, wieder mehr administrativ-hierarchischen Einfluss auf die Entscheidungen zu haben, sondern darum, an allen Verfahren beteiligt zu sein und darin eine Autorität als Person zu entwickeln. Und auch immer wieder mit Vorschlägen zu glänzen, die ein ziemliches Gewicht bekamen. Obwohl seine hierarchische Stellung schwächer war als die seines Vorgängers, hat er in seinen 18 Dienstjahren mehr Einfluss und höhere Autorität gewonnen – qua Person und weil er den Streit um das Verfahren nicht so verbissen geführt hat.

Manches ging auch schief ...

Ja, ich denke da an die Bebauung des Domplatzes. Vor allem scheiterte sie deshalb, weil an das Gebäude immer neue, größere Nutzungsansprüche seitens der Politik gestellt wurden, für die Walter nichts konnte. Auch mit der guten Idee, die Universität auf den Kleinen Grasbrook zu verlegen, ist er nicht erfolgreich gewesen. Mit diesem Schritt wäre die Wissenschaftsentwicklung für lange Zeit das zentrale Thema der Stadt geworden. Bei der gescheiterten Olympiabewerbung waren seine Entwürfe das Überzeugendste an dem Konzept.

Jörn Walter hat es insgesamt mit diversen politischen Führungen zu tun gehabt. Auf Sie folgte Mario Mettbach von der Schill-Partei.

Aber er hat sich mit keiner zerstritten. Er ist mit allen gut klargekommen, hat aber immer sein Ding durchgezogen, ohne sich zu verbiegen. Er hat die Linie Jörn Walter vertreten, und das hat er gut gemacht. Als sein Vertrag nach neun Jahren auslief, hatte auch Ole von Beust ein lebhaftes Interesse, ihn zu verlängern.

In einer Serie des „Hamburger Abendblattes“ haben Sie den roten Faden an ihn weitergegeben. Warum?

Ich mag ihn und wollte ihm die Möglichkeit geben, sich darzustellen. Normalerweise ist der Oberbaudirektor eher jemand, dessen Öffentlichkeit auf die Gremien begrenzt ist. Inzwischen aber hat er sich zu einer bekannten öffentlichen Figur entwickelt. Viele bedauern, dass er nicht weitermacht. Ich gehöre dazu.



Weitblick über Wilhelmsburg vom Dach der Stadtentwicklungsbehörde

Unabhängig von politischer Couleur

Wie soll sich das Gesicht Hamburgs entwickeln? Das ästhetisch-gestalterische Urteil von Jörn Walter ist gefragt. Mit acht Senatorinnen und Senatoren hat er zusammengearbeitet. Unabhängig von der politischen Couleur vertrauten ihm alle der befragten Wegbegleiter.

Mit Prof. Walter hat Hamburg als wachsende Stadt Flagge gezeigt. Er war Garant für städtebaulichen Fortschritt. Virtuos auch sein Umgang mit den nicht seltenen kleinen Karos in der lange „schlafenden Schönen“. Er hat mit Leidenschaft erfolgreich dafür gekämpft, dass Hamburg sein Gesicht und seine besondere Silhouette bewahrt hat. Zugleich steht er für den architektonischen Aufbruch mit nachhaltigen Projekten. HafenCity und Elbphilharmonie haben Hamburg auf die internationale Landkarte gebracht. Die IBA mit dem Sprung über die Elbe eröffnet der Stadt neue Perspektiven. Prof. Walter war ein Oberbaudirektor mit den richtigen Ecken und Kanten, Mut, Profil und Durchhaltevermögen. Einer, der es nicht allen recht machen wollte. Und damit richtig lag. Jörn Walter war ein Glücksfall für Hamburg.



Dr. Michael Freytag

Stadtentwicklungssenator
von März 2004 bis Januar 2007



Axel Gedaschko

Stadtentwicklungssenator
von Januar 2007 bis Mai 2008

Wenn Jörn Walter das Wort ergreift, werden aus Anwesenden Zuhörer. Aber er nimmt sie nicht nur einfach mit auf eine seiner visionären Reisen durch ein zukünftig gebautes Hamburg: Durch seine markanten, klaren Sätze, gepaart mit einer bildreichen Sprache, wird aus diesem Mitnehmen nicht selten ein wahres Mitreißen der Zuhörer. So wurden aus gut gemeinten Planungen städtebaulich prägende Ideen. Denn: Einfach nur planen und dann bauen gab es nicht. Er liebt den Wettbewerb der Ideen – natürlich mit seinem maßgeblichen, finalen Votum in der Jury. Gleichwohl vermied er im Gegensatz zu manchen seiner Berufskollegen auch nur den Anschein von Starallüren. Bei öffentlichen Veranstaltungen sucht er nicht das Rampenlicht, sondern besticht als charmanter Gesprächspartner. Und ist dann manchmal einfach weg. Dafür glüht dann irgendwo eine der geliebten Zigaretten auf.



Dr. Herlind Gundelach

Stadtentwicklungssenatorin
von November 2010 bis März 2011

Von Jörn Walter habe ich unendlich viel über Stadtentwicklung, ihre Prozesse und Verfahren sowie über Architektur gelernt. Als überzeugte Wilhelmsburger Bürgerin kann ich sagen, dass dieser Stadtteil dem Oberbaudirektor sehr viel verdankt. Er hat mit Verve und viel Überzeugungskraft für Hamburgs Süden gekämpft und mich auch bei meinem Vorhaben, große Teile der Universität auf dem Kleinen Grasbrook neu zu bauen, tatkräftig unterstützt. Dieses Projekt hätte Hamburg gutgetan. Außerdem verband uns unsere gemeinsame Liebe zu einem guten und starken schwarzen Kaffee.



Anja Hajduk

Stadtentwicklungssenatorin
von Mai 2008 bis November 2010

Die aktuelle dynamische Stadtentwicklung Hamburgs ist nicht zuletzt ein Verdienst von Jörn Walter. Beteiligungsorientiert und durchsetzungsfähig, außergewöhnlich kreativ, enthusiastisch und streitbar hat er unter anderem mit der HafenCity, der IBA/igs oder der Mitte Altona der Stadtentwicklung Hamburgs eine neue Richtung gegeben: die maritime Stadt, in der Wohnen und Arbeiten zusammengehören. Das Wohnungsbaprogramm des Senats unter dem Leitmotiv „Eine Stadt für alle mit bezahlbarem Wohnraum für alle“ hat er mit bemerkenswertem Engagement und Sinn für die Verbindung von Ästhetik und Effizienz vorangetrieben.



Jutta Blankau

Stadtentwicklungssenatorin
von März 2011 bis April 2015

Stadtgestalter

Oberbaudirektor Jörn Walters Arbeit wird im besonderen Maße mit der HafenCity verbunden bleiben, als einem der international herausragenden Stadtentwicklungsprojekte Hamburgs dieses Jahrhunderts, das die City um 40 Prozent erweitern wird. Jörn Walter hat von der Auslobung des Masterplanwettbewerbs 1998 über den Masterplan, die städtebaulichen Wettbewerbe, die Wettbewerbe für Brücken und Freiräume bis hin zu den über 50 Wettbewerben für Hochbauten die HafenCity ästhetisch und städtebaulich auf nachdrückliche Weise geprägt – in einer Weise, wie es in Europa nur wenigen leitenden Stadtplanern vergönnt war. Dabei hat er die Architektur immer eingebettet gesehen in ein starkes städtebauliches Grundgerüst, als eine Voraussetzung für die Entwicklung von Kontinuität und Transformation von Stadt gleichermaßen.



Prof. Jürgen Bruns-Berentelg

Vorsitzender der Geschäftsführung der HafenCity Hamburg GmbH

Die ersten verstanden sich noch vor allem als Architekten, später rückte die Stadtplanung ins Zentrum ihres Wirkens: **Hamburgs Oberbaudirektoren** prägten das Stadtbild. Sie schufen, was Fritz Schumacher einst das „Kunstwerk Hamburg“ nannte. Trotz aller Unterschiedlichkeit stehen ihre Namen auch für eine ungewöhnliche Kontinuität. Fast alle waren lange im Amt.

Erbaut 1839 bis 1841 im klassizistischen Stil:
Die Börse entstand auf dem Platz des ehemaligen Maria-Magdalenen-Klosters.



Carl Ludwig Wimmel

Amtszeit **1841-1845** *1786 in Berlin, †1845 in Hamburg Ausbildung Zimmermannslehre. Studium in Karlsruhe, Paris und Italien mithilfe eines Stipendiums der Patriotischen Gesellschaft. Stationen 1816 im Alter von 30 Jahren Eintritt als „2. Stadtbaurmeisteradjunkt“ in den Hamburger Staatsdienst, 25 Jahre später nach einer Reform der Bauverwaltung Ernennung zum ersten Baudirektor der Stadt. Wirken Zunächst dem Klassizismus verpflichtet, führte er später als einer der Ersten den Rundbogenstil ein. Setzte an öffentlichen Bauten statt der traditionellen Putzfassade gelben oder roten Backstein ein. Hinterlassenschaft St.-Pauli-Kirche, Börse, Allgemeines Krankenhaus St. Georg. Viele seiner Bauwerke fielen dem großen Brand von 1842 zum Opfer.



Carl Johann Christian Zimmermann

Amtszeit **1872-1908** *1831 in Elblag, †1911 in Wandsbek Ausbildung Studium der Kunstgeschichte an der Universität Königsberg und an der Berliner Bauakademie. Stationen Ministerial- und Bau-Kommission Berlin, Stadtbaurat in Breslau. Wirken War 36 Jahre im Amt bis zu seinem 77. Lebensjahr, bevorzugte die Neorenaissance als Stilrichtung, realisierte erstmals die Form der Vierflügelanlage. Hinterlassenschaft Strafjustizgebäude, Museum für Kunst und Gewerbe, Zentralgefängnis Fuhlsbüttel, Universitätsklinik Eppendorf. Beteiligt an der Planung der Speicherstadt und vieler Schulgebäude wie etwa dem Wilhelm-Gymnasium in Harvestehude.



Die Finanzbehörde am Gänsemarkt, erbaut zwischen 1919 und 1926, zählt zu den markantesten von Schumacher errichteten Gebäuden.

Fritz Schumacher

Amtszeit **1909-1933** *1869 in Bremen, † 1947 in Hamburg Ausbildung Zunächst Studium der Mathematik und Naturwissenschaften an der Technischen Hochschule München, dann Wechsel zur Architektur. Stationen Architekt in München, Stadtbauamt Leipzig, Professor an der Hochbauabteilung der Technischen Hochschule Dresden, Baudirektor und Leiter des Hochbauwesens in Hamburg. Wirken Bis heute prägend für die Stadtgestaltung. Setzte auf den roten Backstein als regionalen Baustoff und teils auf Formen des neuen Bauens mit Flachdächern. Entwarf als Stadtplaner die noch heute gültigen Entwicklungsachsen mit großzügigen Grünanlagen und formte Hamburg als Großstadt mit Wohnquartieren in Barmbek, Dulsberg oder auf der Veddel. Hinterlassenschaft Mehr als 90 Gebäude, Anlagen, Brücken, darunter die Finanzbehörde, das Museum für Hamburgische Geschichte, das Krematorium Ohlsdorf und das Johanneum.

Vorfahrt für Autos war ein Gebot der Nachkriegszeit wie der Bau der Ost-West-Straße und später das Projekt einer Stadtautobahn mitten durch Hamburg.



Otto Meyer-Ottens

Amtszeit **1949-1952** *1897 in Altona, † 1953 in Braunschweig Ausbildung Keine Angaben. Stationen Mitarbeit bei Walter Gropius, Oberbauleiter bei Herbert Rimpl, der als einer der wichtigsten Industriearchitekten während des Nationalsozialismus gilt. Wirken Verfolgte als Leitbild die Auflockerung des Großstadtkörpers mit der Abkehr von der geschlossenen Blockrandbebauung und Bildung von mit Grün umgebenen Siedlungszellen. Hinterlassenschaft Ost-West-Straße zur Lösung innerstädtischer Verkehrsprobleme. „Bauen wir endlich Straßen, um eine Gesundung des Stadtbildes zu erreichen, auch wenn entscheidende Eingriffe notwendig sind.“ Setzte sich ein für die Umwandlung der Nikolaikirche zur Gedenkstätte.

Eine Bürostadt auf der grünen Wiese: Die City Nord geht auf eine Idee von Werner Hebebrand zurück.



Werner Hebebrand

Amtszeit **1952-1964** *1899 in Elberfeld, † 1966 in Hamburg Ausbildung Architekturstudium an der Technischen Universität Darmstadt. Stationen Hochbauamt Frankfurt, Architekt und Stadtplaner in der Sowjetunion, Mitarbeiter bei Herbert Rimpl und im Stab von Albert Speer, Stadtbaurat in Frankfurt, Professor für Städtebau an der Technischen Hochschule Hannover. Wirken Führte die Geschossflächenzahl als Instrument der Stadtplanung ein. Verfolgte als Ideal eine aufgelockerte, gegliederte Stadt ohne geschlossen bebaute Straßenräume. Auf seinen 1960 verabschiedeten Aufbauplan geht die Expansion der Stadt in ihre Randgebiete zurück. Hinterlassenschaft Wohnsiedlungen wie der Osendorfer Born oder Steilshoop gehen auf seine Vorarbeit zurück. Die City Nord wurde zur Bürostadt für große Verwaltungen, von denen die Innenstadt freigehalten werden sollte.



Otto Sill

Amtszeit **1964-1971** *1906 in Calw, † 1984 in Hamburg Ausbildung Studium an der Technischen Hochschule Darmstadt für Bauingenieurwesen. Stationen Mitarbeit Oberste Bauleitung in Halle und im Würtembergischen Technischen Landesamt, Stabsleiter bei der Organisation Todt, Tiefbauamt Hamburg, Baudirektor. Wirken Widmete sich vor allem der Verkehrsplanung, der Generalverkehrsplan 1969 geht auf ihn zurück. Er sah u. a. den Bau von jeweils fünf neuen U-Bahn- und Straßenbahnenlinien vor. Befürworter einer Stadtautobahn. Hinterlassenschaft Die Autobahn mit dem Elbtunnel sei seinem Engagement zu verdanken, lobte Bausenator Eugen Wagner, der 1988 eine Brücke nach ihm benannte. Zudem habe er sich um den Hochwasserschutz verdient gemacht.

Neue Heimat für rund 18.000 Bewohner: Die Großwohnsiedlung Mümmelmannsberg entstand zwischen 1970 und 1979 in drei Bauabschnitten.



Klaus Müller-Ibold

Amtszeit **1972-1980** *1929 in Shanghai, † 2014 in Hamburg Ausbildung Bauingenieurwesen an der St. John's University (Shanghai), Architektur und Städteplanung an der Technischen Hochschule Hannover. Stationen Leiter der Bauverwaltung Kiel, Gründungsdekan der Fakultät für Bauwesen an der Technischen Universität Dortmund. Wirken Wollte die Stadt wohnlicher und bürgerfreundlicher gestalten, förderte die bauliche Konzentration entlang der Linien öffentlicher Nahverkehrsmittel und die Schaffung von begrünten, verkehrsberuhigten Wohnquartieren mit Spielplätzen. Hinterlassenschaft Großwohnsiedlungen wie Mümmelmannsberg, in seine Amtszeit fällt die Eröffnung der Köhlbrandbrücke, der Alsterschwimmhalle und des neuen Elbtunnels.



Egbert Kossak

Amtszeit **1981-1999** *1936 in Hamburg, † 2016 in Hamburg Ausbildung Studium der Architektur und des Städtebaus an der Technischen Universität Berlin. Stationen Mitbegründer der Planungsgruppe Berlin, Professor an der Universität Stuttgart. Wirken Nachdem sich die Stadt über Jahrhunderte an Alster und Wallring orientiert hatte, öffnete er sie zur Elbe und zum Hafen. Gilt als einer der Väter der HafenCity, machte Städtebau und Architektur auch zum Thema öffentlicher Auseinandersetzung. Hinterlassenschaft Perlenkette Altona zwischen Fischmarkt und Övelgönne, Wiederbelebung der Innenstadt, Weiterentwicklung von Stadtteilen wie Ottensen, dem Schanzenviertel oder St. Georg.

Moderne Bürogebäude auf hochwassersicheren Poldern bilden die „Perlenkette“ an der Elbe bei Neumühlen.

Das Ganze ist mehr als die Summe seiner Teile



Jörn Walter im Gespräch mit **Volkwin Marg** über die Regie in Stadtbaukunst und Stadtentwicklungs politik

Volkwin Marg: Wenn man sich nicht mehr aufregt, ist man tot.
Jörn Walter: Das stimmt, geht mir auch immer wieder so, obwohl man sich auch zusammennehmen und sagen muss, du kannst dich nicht über alles aufregen.

Marg: Nein, aber der Gewöhnungsfaktor und die Hinnahme sind schlimm. Und ich bin jetzt seit 50 Jahren als Architekt bei Wettbewerben gewohnt, vorgegebene Prämisen zu erfüllen. Sonst wird man rausgeschmissen oder gekündigt. Irgendwann hat man natürlich den Kanal voll und sagt, ich schlucke doch nicht jede falsche Prämisse. Nur, man muss es sich auch leisten können, rauszufliegen ...

Walter: Das ist aber eine Qualität des Alters, finde ich. Ich fühl mich z.B. jetzt viel freier, nachdem ich so einiges durchgestanden habe. In Hamburg ist das auch so. Ob das alle gut finden, was ich mache, oder nicht, ist mir bei bestimmten Themen nicht mehr so wichtig. Man gewinnt, wenn man so ein paar

Regierungen hinter sich hat, eine gewisse Unabhängigkeit. Und komischerweise gilt das auch umgekehrt, es wird in einem gewissen Umfang auch respektiert.

Marg: Aber das braucht ein dickes Fell und starke Nerven. [...] Das Ganze ist einfach mehr als die Summe seiner Teile. [...]

Walter: [...] Am Ende bedarf es doch immer dieser Personen, die in der Lage sind, das alles zusammenzuführen, und die das Ziel im Blick haben. Hinter dieser Haltung stehen natürlich auch Werte, zu denen man sich bekennen muss und die mir auch immer Antrieb waren, diese verschiedenen Dinge zu einem Ganzen zusammenzufügen. Das gilt auch für das Bild unserer Städte. [...]

Marg: [...] Das beste Beispiel, das ich erlebt habe, war, wie Henning Voscherau ohne Scheu vor den politischen Risiken, die er eingehen musste, das Projekt HafenCity auf den Weg gebracht hat. [...]

Walter: Die größte stadtgestalterische Veränderung in Hamburg seit den 80er Jahren [...] ist z.B. die Neuformulierung der Elbansicht auf einer Strecke von acht Kilometern. Mich hat das immer sehr beschäftigt, zugegeben aus einer Dresdner Perspektive, wo es unter August dem Starken die Idee gab, das Stadtbild vom Fluss aus zu komponieren und nicht von der Stadt her. Dementsprechend erlebe ich das Einfahren auf der Elbe nach Hamburg so: Erst kommt Blankenese, dieses Kapitäns- und Fischerdorf, das in einen Kessel eingebettet ist. Dann kommt die grüne Landschaft des Elbhanges, wo man nur einzelne Villen sieht, das grüne Ufer aber dominiert. Jetzt folgt das ehemalige Kühlhaus, zwischen Oevelgönne und Neumühlen, das ist wie eine Setzung an diesem Punkt, das rückt vor, wo der ehemalige Altonaer Hafen beginnt. Dort steht also ihr Collegium Augustinum als dessen virtueller Bestandschutz. Dann kommt die Polderbebauung, die mein Vorgänger Egbert Kossak noch gemacht hat, diese relativ niedrigen, in der Proportion ja nicht ganz einfachen u-förmigen Gebäude in Neumühlen. Aber man hat immer noch die grüne Geestkante, die über der Polderbebauung thront.

Marg: Dazu kann ich nur sagen, dieser Polder in Neumühlen ist eine Eselei. Es hätte nie ein Polder sein dürfen, sondern man hätte natürlich den grünen Geesthang mit seinen Parks hochwasserfrei bis an die Elbpromenade ziehen müssen, ganz

zu schweigen davon, dass dort Wohnungen hingehören und nicht Büros.

Walter: Aber ich komme zurück zur großen Komposition. Ich bin noch nicht bei den Elbbrücken angekommen. Es folgen die Sonderbauwerke, das Englandterminal und das Dockland am vorgelagerten Altonaer Hafenkai, die in ihrer Stahl- und Glasarchitektur bewusst eine andere Sprache anschlagen, was ich wegen ihrer Lage im Wasser sehr begründet finde. Dann verdichtet sich das Bild am ehemaligen Holzhafen beim Stadtgerhaus, wo wir so eine richtige Speicherstadt-Architektur haben, also Massivität und Dichte. Worauf die Fischauktionshalle und das Tal des Fischmarktes vor dem Hexenberg folgt und dann St. Pauli mit der Hafenkrone auf der Geestkante oben. Bei der Hafenkrone hat mich immer beschäftigt, dass da ein Hochhaus stand, das darf man nicht vergessen ...

Marg: Das war ein folgenschwerer Fehlgriff ...

Walter: Ja, es stand aber nun einmal da, und es stellte sich im Städtebau ja auch die Frage des Weiterbaus in Beziehung zur HafenCity, in Relation zu der schon damals absehbaren Elphilharmonie. Im Fall der Hafenkrone gab es für mich zwei Möglichkeiten. Entweder wir nehmen dieses Hochhaus weg, was wir nicht geschafft haben, obwohl ich diesen Versuch auch mal unternommen habe, oder wir machen eine Komposition daraus, weil ich diesen einzelnen Turm immer falsch fand.

„Die größte stadtgestalterische Veränderung in Hamburg seit den 80er Jahren [...] ist zum Beispiel die Neuformulierung der Elbansicht auf einer Strecke von acht Kilometern.“

Jörn Walter







„Auch der Blick auf die Kirchtürme von Süden wird sich verändern, einfach durch die Tiefe der HafenCity, durch die Masse, die da gebaut wird.“

Jörn Walter

Es sind jetzt drei Türme, die auch in einer gewissen Relation zueinander stehen und im städtebaulichen Thema formulieren ...

Marg: ... aber das ist doch vom Regen in die Traufe ...

Walter: Das ist jetzt eine Gruppe mit einem regelmäßigen Abstand, die verstehen nichts. Nun richtet sich der Blick durch den alten Niederhafen auf die historischen Kirchtürme. Ich arbeite auch am Rückbau einiger Hochhäuser in der Innenstadt, das sehe ich als stadtgestalterische Aufgabe, um die Kirchtürme noch stärker herauszuheben ...

Marg: ... das Gebäude von Hamburg-Süd ist aber höher geworden, das von Unilever auch ...

Walter: Die sind ein bzw. zwei Geschosse höher geworden. Es sind allerdings architektonisch besondere Gebäude. Wir werden aber an anderen Stellen zurückbauen. An der Alster habe ich schon mal ein Hochhaus weggenommen, und jetzt werden wir das noch mal neben dem Nikolaikirchturm tun mit den beiden Hochhäusern, die ich städtebaulich auch falsch finde. Zurück zu meiner Elbfahrt: Nun kommt die Elbphilharmonie, die gewissermaßen die vier Kirchtürme der Altstadt fasst, wozu auch die Bebauung beiträgt, die wir am Strandkai noch vornehmen werden. Ich sehe immer dieses Bild mit den Kirchtürmen und der flachen Stadt mit sechs- oder siebengeschossigen Häusern, die wir im Cremon-Viertel haben. Innerhalb der HafenCity geht es weiter mit diesen etwas niedrigeren Gebäuden, und am Ende gibt es dann drei Höhepunkte: die Elbphilharmonie, die zwei höheren Türme am Ende des Magdeburger Hafens – einer davon wird jetzt schon gebaut,

70 Meter hoch. Dann geht's am Baakenhafen wieder auf sieben Geschosse runter bis zum Schlussakzent an den Elbbrücken, der deutlich höher ist, schlanker, und wo ich mir tatsächlich auch mal 150 Meter vorstellen kann ...

Marg: ... an den Norderelbbrücken kann ich mir ausnahmsweise auch viel mehr vorstellen ...

Walter: Da will ich mich jetzt gar nicht festlegen, vielleicht werden's auch 180 Meter. Von der Logik her ist es jedenfalls ein gefühltes Eingangstor, an der Stelle fände ich dieses Thema wirklich mal richtig. Das ist Komposition! Es gibt noch ein anderes interessantes Detailphänomen. Die Elbe ist ja kein gerader Fluss in Hamburg, sondern sie macht leichte Bögen. Bei der Frage der Wahrnehmung dieser Stadt gibt es eine Dimension, die nicht nur die Höhe betrifft, sondern den Blickwinkel, mit dem man auf die Stadt schaut. Und dabei spielt die Krümmung der Elbe eine große Rolle. Sie hat nämlich folgenden Effekt: Wenn Sie in Neumühlen sind, dann haben Sie in gerader Blickrichtung die Philharmonie, die steht hinter Blohm+Voss und taucht so hinter den Kränen auf. Dann richtet sich das Auge gänzlich auf die Stadt; Sie schauen schräg auf die Hafenkrone und frontal auf die Altstadt. Erst dann gibt es wieder die Hinwendung zur Elbphilharmonie, die Sie von leicht nordwestlicher Seite aus betrachten. Ich finde, das ist schon großartig gelungen, wirklich toll. Klar ist, dass bei dieser Generationenaufgabe sich das Bild Hamburgs grundsätzlich ändern wird.

Auch der Blick auf die Kirchtürme von Süden wird sich verändern, einfach durch die Tiefe der HafenCity, durch die Masse, die da gebaut wird. Umso wichtiger ist der umge-

kehrte Gedanke, der bei uns wiederum bei der Planung der HafenCity auch immer eine große Rolle spielte: der Blick über die Alster, von Norden auf die Innenstadt, der unangetastet bleiben muss.

Marg: Der bietet vor allen Dingen deshalb eine so einzigartige Perspektive, weil da alle Züge durchfahren, auch mit allen Besuchern.

Walter: Und auch die anderen Stellen rund um die Alster. Die Rabenstraße, die Schöne Aussicht und Bellevue, Sie kennen das, da gibt es Schlüsselblicke; deswegen sind auch die Höhen in der HafenCity so austariert, dass man keines der Häuser über der Alster sieht.

Marg: Gut, dass man selbst die Ost-West-Straßen-Hochhäuser von dort nicht sieht.

Walter: Das Einzige, was Sie jetzt wirklich sehen – da haben wir uns eine Ausnahme gegönnt –, ist die Elbphilharmonie. Das fand ich inhaltlich richtig.

Marg: Die Elbphilharmonie auch von hier aus unübersehbar als Landmarke finde ich im Unterschied zu vielen trivialen Hochhäusern schon allein wegen ihrer kulturellen Bedeutung

gerechtfertigt. Das sind die vielen bedeutungslosen Hochhäuser in der Hafensilhouette dagegen viel weniger. Die sind doch nur Erektonen der finanziellen Potenz. Egal, wer da beruflich oder privat residiert. Mit dieser Sorte Stadtprofil habe ich meine Probleme, aber das ist wohl der Spiegel unserer Turbokonsum-Spekulationsgesellschaft. In Siena haben die Bürger das Potenzgehabt der Geschlechtertürme schon vor Jahrhunderten beseitigt. Die haben nur ihren Rathausturm am Campo dominieren lassen. Aber wie auch immer, Ihr Plädoyer für Stadtplanung als Stadtgestaltung war deutlich, und schon Fritz Schumacher hat an die Stadt appelliert, ihr „Antlitz der Elbe zuzuwenden“.

Walter: Kommen wir nach unserem kleinen Elbausflug zurück auf den Zusammenhang von städtebaulichen Typologien und einer vielfältigen urbanen Stadtstruktur. Zu den großen historischen Erfahrungen des 20. Jahrhunderts gehört, dass sich sehr großteilige Typologien immer schwertun, sich an bestimmte Maßstäbe flexibel anzupassen, an Nutzungsveränderungen, aber auch im Hinblick auf unterschiedliche Akteure innerhalb dieser Nutzungen. Wenn man, wie ich, es wichtig



findet, dass Mischung und Vielfalt zur Lebendigkeit und Urbanität von Städten entscheidend beiträgt, dann ziehe ich den Umkehrschluss daraus. Man muss Typologien bauen, die das begünstigen. So etwas stellt sich ja nicht automatisch ein und lässt sich durch das physische Bauen auch nicht erzwingen. Aber ich glaube, es gibt Strukturen, die das begünstigen oder erschweren. [...] eine solch vertane Chance ist aus meiner Sicht auch das Aus für Olympia in Hamburg. Und zwar ohne Wenn und Aber. Ich hätte mir das sehr gewünscht, weil es der Stadt einen enormen Entwicklungsschub gegeben hätte, auch für das Gesamtgefüge, und zwar in eine sehr richtige zukunftsorientierte Richtung. Die Frage, wo wir wachsen wollen oder wo wir echte Potenziale heben können, die sowohl für das Wohnen wie für das Arbeiten von morgen von größter Bedeutung sind, hätte Olympia vielleicht nicht allein beantwortet – neue Dynamik hätten wir aber auf jeden Fall gewonnen. Viele Gebäude für die Spiele wären ja ans Wasser gebracht worden, bei Wahrung aller Hafenbelange, das hätte ich schon großartig gefunden. Wir hätten besondere Inhalte an besondere Orte bekommen, nämlich den Sport. Immer wieder stellt sich die Frage: Wofür gibt die Stadt diese Flächen her? Die Antwort hätte gelautet: eben nicht allein für Wohnungen und Büros, sondern auch für Gemeinschaftsnutzungen. Wirklich eine große Chance, die wir hier verspielt haben. Im Übrigen ist das Areal, das für Olympia vorgesehen war, ein sehr besonderer Ort, für den ich mir eine intensive urbane Nutzung wünsche. Es ist einfach eine sehr einzigartige Lage in Hamburg. Ich sehe in diesem Zusammenhang auch immer Wilhelmsburg, den „Sprung über die Elbe“, der strategisch für Hamburg äußerst wichtig war und langfristig große Potenziale freilegt.

Marg: Ich finde Ihren „Sprung über die Elbe“ ebenso gewagt wie erfolgreich. Für Hamburg war das epochal. Dass Sie aus vernachlässigten wilhelminischen Rudimenten, zersiedelten und verkehrserschnittenen Flächen und isolierten Wohnquar-

tieren – oder kurz gesagt: aus einem sozialen Brennpunkt – einen wachsenden Stadtteil mit positiver Ausstrahlung gemacht haben: Das ist eine Großtat. Da fehlt als „Missing Link“ zur Vervollkommnung doch nur noch der kleine und große Grasbrook ...

Walter: Meine Hoffnung bleibt natürlich, dass Hamburg eines Tages die Entschlusskraft hat und vielleicht auch die Möglichkeiten findet, dieses Gebiet zu entwickeln. Das ist wichtig für das Zusammenbinden der Stadt; es ist ein Schritt, um der Elbe wieder ein Gesicht zu geben. Nicht zuletzt ist es wichtig dafür, die Qualitäten, die wir haben, auch wirklich nutzbar zu machen – und zwar für alle und nicht nur für den privilegierten Bürger. Ich hoffe sehr, dass das in den 20er oder 30er Jahren unseres Jahrhunderts noch mal in Angriff genommen wird.

Marg: Wieso so bescheiden? Wenn sich die Hamburger ihren Olympia-Brexit geleistet haben, dann müssen Bürgermeister Scholz und seine Senatskoalition, wie damals Voscherau für HafenCity und Containerterminal Altenwerder, nun erst recht durch einen weiteren Interessenausgleich zwischen Stadtentwicklung und Hafenmodernisierung die Zukunft sichern.

Walter: Ich sehe die Entwicklung dieses Gebiets auch überhaupt nicht als einen Schritt gegen den Hafen, denn der Hafen braucht dringend weitere Modernisierung, der Hafen muss sich für das 21. Jahrhundert aufstellen. Diese Ressortkämpfe seit dem 19. Jahrhundert, die wir immer noch manchmal führen müssen, sind antiquiert und wirklich überholt.

Marg: Was Stadt und Hafen betrifft, galt doch von jeher das Prinzip „do ut des“, geben und nehmen. Das behält doch auch in Zukunft seine Gültigkeit! Ich bin überzeugt, dass an solchen Entscheidungen für Hafen und Stadt der Senat in Zukunft gemessen wird.

Auszug aus Volkwin Marg: „Der Verstand so schnell, die Seele so langsam“ – Gespräche wegen Architektur. Erschienen im Oktober 2016.

Gern denke ich an intensive Diskussionen am Stadtmodell in der Wexstraße, in denen ich Jörn Walters klare Haltung für qualitätsvolle Architektur zu schätzen gelernt habe. Respekt zolle ich ihm dafür, dass ihm der eigentlich unmögliche Spagat zwischen den Interessen von kritischer Öffentlichkeit, privaten Investoren und Planern immer wieder gelungen ist, und er mit viel Energie und Überzeugung dafür einstand, starke Entwurfsideen trotz aller Sachzwänge nicht zu verwässern und zu entkräften.



Martin Murphy
Architekt

Mitte Altona
Bürgermeister Olaf Scholz im Februar 2016 bei einer Grundsteinlegung im ersten Bauabschnitt. Weiter zu sehen: (v. r.) Carsten Sellschopf, Geschäftsführer der formart Management GmbH, Jörn Walter und Jens-Michael Janssen, Projektleiter Mitte Altona.



Und jedem Anfang wohnt ein Zauber inne

Bei wie vielen Spatenstichen Jörn Walter im Laufe seiner Amtszeit dabei gewesen ist oder wie viele er selbst ausgeführt hat, ist nicht überliefert. Sie stehen für Aufbruch, für den Beginn der Arbeit auf einer Baustelle – und gehören wie Grundsteinlegungen, Präsentationen oder Eröffnungen zu den angenehmsten Aufgaben eines Oberbaudirektors.



Nächster Halt Sandtorplatz
Jean-François Decaux, Vorstandsvorsitzender von JCDecaux, Jörn Walter, André Poitiers, Architekt, und Hochbahnhof Günther Elste, ehemaliger Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hochbahn AG (v. l.) 2010 bei der Einweihung neuer Fahrgastunterstände für die HafenCity.



Stadtpark
Mit dem Planetarium im Hintergrund erläutert Jörn Walter auf der Architektur Olympiade 2006 die Pläne für die ehemalige Stadthalle.



Beatles-Platz, St. Pauli
Die Beteiligten stoßen 2008 auf das Gelingen an: (v. l.) Markus Schreiber, Bezirksamtsleiter Hamburg-Mitte, Karin von Welt, Kultursenatorin, Moderator Stephan Heller, Jörn Walter sowie die Mitinitiatoren des Platzes Uriz von Oertzen und Frank Otto.



Luna-Center, Wilhelmsburg
Andy Grote, Bezirksamtsleiter Hamburg-Mitte, Michael Mathe, Amtleiter im Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, Jörn Walter und Investor Hans-Jürgen Schneider (v. l.) versenken 2012 den Grundstein für das neue Einkaufszentrum.



Treffen der Stararchitekten
Stadtentwicklungssektor
Dr. Michael Freytag, Jörn Walter sowie die Architekten Helmut Jahn, Jeanne Gang, Dirk Lohan, John Ronan und Ronald Krueck (v. l.) lassen sich von der HafenCity inspirieren.



Zuhörer auf der Ideenwerkstatt Oberbillwerder
Karen Pein, Geschäftsführerin IBA Hamburg GmbH, Jörn Walter, Dr. Dorothee Stapelfeldt, Stadtentwicklungssektorin, Arne Dornquast, Bezirksamtsleiter Bergedorf (v. l.).



Goldfisch, Harburg Bauherr Arne Weber (HC Hagemann), Harburgs Bezirksamtsleiter Thomas Völsch und Jörn Walter (v. l.) im Juli 2015 beim Schuppenfest in dem mit 4.000 goldglänzenden Metallschuppen versehenen Bürogebäude.

„Sein vielleicht wichtigster Verdienst ist jedoch, immer die Belange der Bürger im Blick behalten zu haben.“



Karin Loosen

Präsidentin der Hamburgischen Architektenkammer

Nicht alle Städte sind in der glücklichen Lage, über das Amt eines Oberbaudirektors zu verfügen und dieses auch noch mit einer Persönlichkeit besetzen zu können, die sich für Baukultur auf allen Ebenen einsetzt – vom großen Maßstab der Stadtplanung über den Städtebau bis hin zur Gestaltung einzelner Bauwerke. Wir verabschieden mit Jörn Walter einen Oberbaudirektor, der um die Bedeutung seines Amtes und die großen Fußstapfen seiner Vorgänger wusste und der es dennoch schaffte, Hamburg auf ganz eigene Weise zu prägen.

Ein Vorbild war ihm vor allem Fritz Schumacher, der – wie er selbst – in Bremen geboren wurde und vor seinem Hamburger Engagement in Dresden tätig war. Niemals würde er sich mit diesem Übervater der Hamburger Stadtplanung vergleichen, aber er strebte mit Erfolg danach, in seinem Geiste die Stadt weiterzuentwickeln und zu formen. Wie Fritz Schumacher, aber auch wie sein unmittelbarer Vorgänger Egbert Kossak, tat er dies auf eine Weise, die den Ausgleich suchte zwischen Tradition und lokaler Identität einerseits und zeitgemäßer Planung unter Berücksichtigung des internationalen Diskurses andererseits. Wie Schumacher, wie Kossak, war der Oberbaudirektor Walter kein Revolutionär, sondern ein Reformer, der Extreme mied, aber um die Notwendigkeit beständiger Weiterentwicklung wusste. Für Hamburg war dies ein Glück: Stadtplanerische Rigorismen wurden unter seiner Ägide ebenso vermieden wie kurzlebige Architekturmoden.

Jörn Walter wurde durch seine Jahre in Dresden während der noch jungen Demokratie geprägt. Für Leitbilder, Ideen und Projekte musste er werben, sich einsetzen und auch Kompromisse eingehen. So entwickelte er seine beeindruckende Argumentations- und Überzeugungskraft, mit der er in seinen 18 Hamburger Amtsjahren so viel für die Stadtentwicklung und Stadtgestalt erreichte. Die Beteiligung der Bürger und der Interessenausgleich zwischen allen Beteiligten blieb ihm immer ein Anliegen.

Jörn Walter war Oberbaudirektor in einer Zeit, in der große Pläne und Leitideen skeptisch betrachtet wurden. Dennoch wurde in seiner Amtszeit (mit Beteiligung der Bürger) ein Innenstadtkonzept erarbeitet; er ordnete unermüdlich Einzelprojekte in den übergeordneten Stadtzusammenhang und positionierte Hamburg im nationalen wie internationalen Vergleich als moderne und zukunftsgerichtete Metropole. Die hohe Planungs- und Prozessqualität zeigt sich besonders anschaulich in der HafenCity. Es ist Jörn Walter zu verdanken, dass hier nicht einfach ein neuer Stadtteil errichtet, sondern der mutige Versuch unternommen wurde, die Innenstadt ans Wasser zu erweitern und ein neues pulsierendes, sowohl funktional als auch sozial gemischtes Stück Hamburg zu schaffen – und dabei neue Planungsinstrumente wie den Masterplan und Konzeptaufrückschriften einzuführen. Auch das Beharren auf Wettbewerben als bestmöglichen Weg, Architekturqualität wie auch junge und kleine Planungsbüros zu fördern, gehört zu seinen Verdiensten.



Zukunft von **Rothenburgsort** und **Billebogen**: Wohnen und Arbeiten am Elbufer

Es war Jörn Walter, der das Jahrzehntlang vorherrschende Diktum einer funktional entmischten Stadt beendete und das Wohnen in die Innenstadt zurückbrachte. Er modernisierte moderat das Stadtbild – als Synthese aus zeitgenössischer Architektur mit lokalen Bautraditionen, unter Bewahrung der Stadtsilhouette der Innenstadt mit den Kirchtürmen und dem Rathaussturm als Dominanten. Und er erkannte früh, dass die Stadt angesichts immer knapper werdender Flächenreserven nach innen und auch in die Höhe wachsen muss. Geboren aus der Not, ist diese Verdichtung dem Stadtbild und dem Metropolenanspruch Hamburgs förderlich.

Erst in einigen Jahren, vielleicht auch Jahrzehnten, wird sich vollends zeigen, wie wichtig die stadtplanerischen Weichenstellungen in der Amtszeit Jörn Walters waren. Nach der HafenCity auf der Nordseite von Hamburgs Lebensader erhielten mit dem Sprung über die Elbe weitere lange aus dem Blick geratende Stadtgebiete neue Perspektiven: In Wilhelmsburg und Harburg wurde mit IBA, igs und der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße ein Wandel angestoßen, der diesen Stadtteilen und seinen Bewohnern schon jetzt sichtbar guttut. Und auch wenn aus Olympia auf dem Kleinen Grasbrook nichts wurde, hat Jörn Walter mit diesem Projekt den ersten Schritt getan zu einer kommenden Urbanisierung der östlichen Hafengebiete. Mit der Mitte Altona entsteht derzeit ein großes, dicht bebautes und urbanes Quartier mitten im Herzen Altonas. Und schließlich ist Walter Spiritus Rector einer Renaissance des Hamburger Ostens, die unter seinen Nachfolgern erfolgen wird. Sein vielleicht wichtigster Verdienst ist jedoch, immer die Belange der Bürger im Blick behalten zu haben. Bei allen Vorhaben suchte er den Dialog mit ihnen, nahm Ideen und Wünsche auf, diskutierte leidenschaftlich, zeigte aber auch klar, was aus seiner fachlichen Sicht nicht sinnvoll wäre.

Wir werden ihn vermissen, unseren Oberbaudirektor Jörn Walter mit seiner Strahlkraft und Begeisterungsfähigkeit. Hamburg verliert mit ihm einen Stadtbaudirektor, dem sein Amt nicht Beruf, sondern Berufung war und der mit seinem Engagement und seiner Beharrlichkeit viel für diese Stadt erreicht hat. Die Hamburgische Architektenkammer dankt ihm für eine immer von Vertrauen, Respekt und Professionalität geprägte Zusammenarbeit sowie für seine außerordentlichen Verdienste um die Planungs- und Baukultur in Hamburg.

„Er hat die Arbeit, nicht so sehr sich selbst, in den Vordergrund gestellt.“

Jörn Walter habe sich in den Dienst der Idee dieser Stadt gestellt, beschreibt Kees Christiaanse die Arbeit des Oberbaudirektors. Christiaanse und Walter kennen sich unter anderem von Projekten im Holzhafen in Altona und der HafenCity. Als Professor für Architektur und Städtebau an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich hat Kees Christiaanse die internationale Stadtentwickler-Szene im Blick.



Prof. Kees Christiaanse

Architekt

Sie arbeiten auf dem gesamten Globus. Im Vergleich zu anderen Städten – was ist das Besondere an Hamburg?

Hamburg ist eine Großstadt, die ein sehr großes Einzugsgebiet versorgt. Es gibt deshalb ein breit gefächertes Angebot an Wirtschaft, Sozialem und Kultur. Das macht die Stadt solide, weil es rundherum kaum andere Städte mit einer vergleichbaren Vielfalt und Stärke gibt. Hamburg hat einfach einen sehr dominanten Platz und ist durch den Hafen mit der Welt verbunden. Es ist weltoffen. Und der Hafen prägt weiterhin das Zentrum. In allen anderen Städten der Welt ist der Hafen viel weiter entfernt vom Zentrum. Die Stadt hat durch den Nordseehafen eine angelsächsisch-skandinavisch-hanseatische Charakteristik. Das Angelsächsische zeigt sich darin, dass die Hamburgerinnen und Hamburger gern Tweed oder das schottische Tartan-Muster tragen. Lange gab es nur eine Filiale des britischen Warenhauses Harrods, nämlich in Hamburg.

Wie hat sich das Gesicht Hamburgs in der Amtszeit des Oberbaudirektors Walter verändert?

Es ist sein großer Verdienst, dass er sich nicht zu überdimensionierten Großprojekten verleiten ließ. Er hat im Interesse Hamburgs gearbeitet und sich in den Dienst der Idee dieser Stadt gestellt. Er hat die Arbeit, nicht so sehr sich selbst, in den Vordergrund gestellt. Nachdem er die Stadt gründlich kennengelernt hat, hat er ihre Qualitäten aufgegriffen und fortentwickelt. Es geht ihm vor allem um eine behutsame Behandlung der unterschiedlichen Standorte. Und das ist eine große Klasse, wenn jemand so selbstlos mit so viel Entscheidungskraft umgeht. Und zwar ohne unsichtbar zu sein. Im Gegenteil: Er war sehr präsent. Aber sein Charisma setzt er ein für die Idee und nicht für sich selbst.

Ein zentrales Thema in der Stadt ist es, bezahlbaren Wohnraum zu schaffen. Wie wird das Wohnungsbauprogramm das Gesicht der Stadt verändern?

Zurzeit sehen wir – auch international – eine Renaissance der Stadt. Ländliche Räume und kleinere Städte verlieren an Einwohnern und Arbeitsplätzen. Städte wie Hamburg, Zürich, Amsterdam oder auch Antwerpen verdichten sich. Diese Situation kann durchaus nachhaltig sein. Es ist nichts dagegen zu sagen, dass sich die Stadt verdichtet und ihre Infrastruktur, ihre Angebote und Einrichtungen maximal ausgenutzt werden. Beim Wohnungsbau gibt es zwei Politiken: Zum einen haben wir die Weiterentwicklung bestehender Quartiere unter dem Stichwort „Mehr Stadt in der Stadt“. Zum anderen gibt es die Idee „Stadt an neuen Orten“. Damit ist die Erschließung neuer Gebiete gemeint wie z. B. Oberbillwerder bei Bergedorf.

Was müssen Planer bei diesen neuen Gebieten beachten?

In den vergangenen 30 Jahren hat man in vielen Städten große, monofunktionelle Gebiete realisiert. Das sollten wir so nicht mehr machen. Die soziale Mischung ist wichtig und es muss Möglichkeiten geben, Wohnen und Arbeiten zu kombinieren. Die Wirtschaft atomisiert sich in kleinere Produktionseinheiten. Gewerbeflächen müssen neben Wohnungen bereitgestellt werden. Die Nähe von Wohnen, Arbeiten und Lernen ist wichtig. Das greift Jörn Walter sehr stark in seiner Planung auf. Davon lebt zum Beispiel die HafenCity. Und neue Viertel können auch belebt werden mit Baugemeinschaften oder genossenschaftlichem Bauen. So bildet sich eine viel größere Palette an Wohnformen heraus. Ich finde, Hamburg ist hier beispielhaft.

Die Hamburgerinnen und Hamburger haben mit einem Referendum die Olympischen Spiele verhindert. Jörn Walter hatte leidenschaftlich dafür gekämpft. Wie bewerten Sie das?

Ein Referendum ist eine sehr noble Idee. Ich glaube aber, das Referendum ist heute oft ein Instrument der Demagogie, kein demokratisches Instrument. Das Referendum ist selten das Produkt einer vernünftigen Abwägung. Das sieht man zum Beispiel an der Volksabstimmung in den Niederlanden zum EU-Abkommen mit der Ukraine, am Votum der Schweizer zur Einwanderungsinitiative und am EU-Austritt der Briten. Verantwortungslos wird es bei sehr knappen Ergebnissen wie bei der Abstimmung über die Verfassungsreform in der Türkei. Ich finde es fast kriminell, die eine Hälfte der Bevölkerung mit ihrer Meinung nicht zu respektieren. Das Instrument Referendum müsste man sehr selektiv einsetzen. Und man müsste eine Zweidrittelmehrheit einführen. Dann fände ich die Abstimmungen fairer.

Gibt es andere Formen der Partizipation, mit denen Sie gute Erfahrungen gemacht haben?

Die elektronischen Medien helfen, dass sich Leute besser und schneller informieren können. Es gibt auch Partizipationsprozesse über das Netz, die dann mit in die Diskussion einfließen. Die Rolle der Medien ist hier durchaus positiv zu beschreiben. Grundsätzlich werden bei politischen Prozessen aber nie alle Bevölkerungsgruppen erreicht. Der Partizipationsprozess muss sorgfältig „entworfen“ werden, wobei die unterschiedlichen Stakeholder eine ihrer Bedeutung angemessene Rolle bekommen. Der Implementationsprozess fordert mindestens so viel Einsatz wie der Entwurf selbst. Man sollte die „Leader“ der Interessengruppen identifizieren und angemessen einbinden. Und man sollte vermeiden, dass die Leute ihre Partikularinteressen formulieren, statt das Gemeinwohl im Blick zu halten. Städteplaner brauchen sehr viel Gefühl für soziale und politische Prozesse, sonst scheitern sie.

Welche Aufgaben liegen vor dem Nachfolger von Jörn Walter?

Die wichtigste Aufgabe für den neuen Oberbaudirektor oder die neue Oberbaudirektorin ist, dass er oder sie so gut ist wie Jörn Walter. Hamburg muss wieder jemanden finden mit seiner Integrität und seiner selbstlosen Energie. Die große Perle im grünen Umland gilt es zu schützen. Was passiert mit dem Hafen und wie verhält sich das zur Stadt? Das muss der Nachfolger im Auge behalten. Und die Achse Hamburg-Harburg – wofür die IBA nur ein Ansatz war – das sind die wichtigsten Themen der Zukunft.

Original Walter

Er bezeichnet sich als „durchaus leidenschaftlichen Typen“, sowohl in der Begeisterung als auch in der Ablehnung. Jörn Walter pflegt eine bildreiche, zuweilen sehr direkte Sprache. Klare Äußerungen scheut er nicht. Eine Auswahl.

Wie heißt die Architekturhauptstadt der Bundesrepublik? Nach der „Ära Walter“ lässt sich diese Frage leicht beantworten, denn jeder denkt sofort an Hamburg: die Elphilharmonie, den IBA-Sprung über die Elbe, die HafenCity, die Mitte Altona und jetzt der Aufbruch in den Hamburger Osten. Keines dieser Vorhaben wäre vorstellbar ohne den bundesweit stimmgewaltigen Hamburger Oberbaudirektor Jörn Walter. Hamburg und die Baukultur haben ihm viel zu danken!



Reiner Nagel

Vorstandsvorsitzender Bundesstiftung Baukultur

„Das ist ganz großer Städtebau.“

Über die Siegerentwürfe für die Bebauung Am Strandkai, Süddeutsche Zeitung, 07.05.2015

„Gigantomanisch würde ich nicht sagen.“

Über die Idee des Architekten Helmuth Jahn, ein 350 Meter hohes Gebäude in der HafenCity zu errichten, Hamburger Abendblatt, 06.03.2006

„Es wäre eine Vision für Hamburg, ein spektakuläres Kunstereignis, das einmalig in der Welt wäre und zusätzlich Hunderttausende Touristen in die Stadt zöge.“

Über das Projekt von Jeff Koons, auf dem Spielbudenplatz zwei Kräne mit bunten Gummitypen zu installieren, Hamburger Abendblatt, 02.05.2003

„Der Entwurf sieht aus wie eine Sparkasse in den Siebzigerjahren. Wir müssen weg von der Hundehütte, hin zum sichtbaren Zeichen.“

Über den geplanten Bau des Fernbahnhofs am Diebsteich, Hamburger Abendblatt, 23.09.2016

„Der Umbau von der Großstadt im nationalen Kontext zur Metropole in einer globalisierten Welt muss sich vor allem drei übergeordneten Themen stellen: der Wahrung des sozialen Zusammenhaltes in der Stadtgesellschaft vor dem Hintergrund abnehmender wohlfahrtstaatlicher Sicherheiten und einer zunehmenden Internationalisierung der Bevölkerung; der umweltgerechten Neugestaltung vor dem Hintergrund von Klimawandel und Energiewende; und schließlich der Gewinnung neuer urbaner Qualitäten im Bestand statt weiterer Zersiedelung vor dem Hintergrund einer sich wieder auf die Städte richtenden Zuwanderung von Bevölkerung und Arbeit.“

In: Jörn Walter, Neue Impulse für die Hamburger Stadtentwicklung, 2015

„Es gibt keine Alternative zu den Neubauten.“

In der Debatte über die später sanierten Elbtreppen-Häuser, Hamburger Abendblatt, 03.10.2010

„Es ist eine künstlerische Armutserklärung, wenn die Architektur sich auf irgendwelche Perioden zurückzieht, die sie in Wahrheit nicht mehr beherrscht und die sich auch funktional überholt haben.“

Über historistische Entwürfe, Die Zeit, 24.05.2017

„Man sieht es einer Stadt an, ob sie alle fünf oder zehn Jahre die Pferde gewechselt hat oder aber über einen sehr langen Zeitraum bestimmte Leitlinien beachtet hat, selbst wenn sie unterschiedlich interpretiert wurden.“

In: Der Verstand so schnell, die Seele so langsam, Volkwin Marg, Gespräche wegen Architektur, 2016

„Der City-Hof ist nicht denkmalwürdig.“

Hamburger Abendblatt, 23.03.2017

„Heute muss man überzeugen, man muss Mehrheiten gewinnen. Auch für seine Auffassungen, selbst wenn es eine persönliche ist und sie vielleicht nicht von allen geteilt wird, und man braucht Mehrheiten. Und die Aufgabe ist deswegen schon, in einem höheren Maße heute eben Überzeugungsarbeit zu leisten, und ich glaube, auch wenn man schon die letzten 100 Jahre wahrnimmt, und die 20er Jahre, und sie mit den 10ern in diesem Jahrhundert vergleicht. Schumacher, wenn ich da zurückdenke, musste auch, glaube ich, noch nicht mit so vielen Menschen reden, mit denen ich heute reden muss, um sie von irgendetwas zu überzeugen.“

Deutschlandfunk Kultur, 29.09.2016

„Wenn die Gerüste fallen, fallen auch die Kinnladen.“

Die Zeit, 24.11.2011

„Auf mich wirken diese niedrigen, breiten Häuser wie Kröten, die da hingesetzt wurden.“

Über Fehlentwicklungen entlang der Elbchaussee, Hamburger Abendblatt, 08.03.2016

„Genau dafür gönnt sich die Stadt einen Oberbaudirektor: dass er eine Meinung hat und sie auch äußert.“

Hamburger Abendblatt, 23.03.2017

„Schließlich darf bei der Architektur nicht vordergründig nach Originalität und Schönheit auf Basis eines selbstreferenziellen ästhetischen Leitbilds gesucht werden; Ziel muss vielmehr ein praktischer Nutzen mit ausgeprägter sozialer, ökologischer und ökonomischer Verankerung sein!“

In: Jörn Walter, Erneuerung des Zukunftsversprechens. Die Metropole, der Sprung über die Elbe und die Internationale Bauausstellung 2013

„Die Frage, was ist schön, was ist hässlich, ist keine politische, sondern eine gestalterisch-ästhetische Frage. Die kann und die muss man diskutieren – unabhängig von der politischen Couleur.“

Die Welt, 25.05.2017

„Ich arbeite jeden Tag 12 bis 14 Stunden – am Schreibtisch, in Ausschüssen und Gremien, bei Vorträgen. Aber das alles mache ich gerne und mit Leidenschaft. Denn es gibt im Moment keine andere Stadt in Deutschland, in der so viel passiert!“

Bild, 23.01.2009

Ich schätze Jörn Walter als engagierten Streiter für nachhaltige Stadtentwicklung. Er beherrscht humorvoll, aber konsequent das Konzert der Stadt von langfristigen Tempi der strategischen Stadtentwicklung über Städtebau und Stadtgestalt bis zur Architekturkomposition. Ja und dazwischen rockt es auch mal kräftig!



Prof. Dr. (I.) Elisabeth Merk

Präsidentin Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung

„Seine große Stärke ist das ganzheitliche Denken der Architektur.“

Jörn Walter und **Volker Halbach** haben sich über die Kunst kennengelernt. Der Architekt hatte mit seinen heutigen Partnern vom Architekturbüro **blauraum** ein Galeriecafé, in dem der Oberbaudirektor oft zu Gast war. In den vergangenen 15 Jahren sind sich die beiden immer wieder begegnet – auf Baustellen, bei Preisgerichten oder Fachveranstaltungen.



Volker Halbach

Architekt

Wie hat Jörn Walter das Antlitz der Stadt verändert?

Er hat das Gesicht der HafenCity geformt. Angefangen von der städtebaulichen Ebene – den Straßen und Plätzen – bis hin zum kleinsten Fassadendetail. Da ist er vollkommen drin. Sein anderes großes Thema ist der Sprung in den Süden und neuerdings auch in den Osten. Er hat den Fokus der Stadt verändert. Seine große Stärke ist das ganzheitliche Denken der Architektur.

In Fachkreisen wird immer mal wieder bemängelt, dass Stadtplanung und Architektur zu stark getrennt seien und besonders dem Nachwuchs der Blick für das große Ganze fehlt. Das geht doch in die Richtung?

Genau diese Qualität hat Jörn Walter, beides in einer Person zu vereinen. Es lebt Architektur ganzheitlich. Vom Stadtplanerischen bis runter in die Materialität einer Fassade. Bei der jungen Generation der Oberbaudirektoren ändert sich das, weil wir uns immer mehr spezialisieren. Und die Qualität eines Generalisten geht unter. Darüber diskutieren wir sehr viel beim Bund Deutscher Architekten. Der Spezialist wird gebraucht, notwendig ist aber auch dieser Rundumblick.

Wie haben Sie ihn persönlich erlebt?

Er hat es perfekt verstanden, zwischen Bauherren, Bauwirtschaft, Politik, Architektur und den Belangen der Bürger zu vermitteln. Es ist seine große Stärke, zwischen den Interessengruppen zu moderieren. Seine Gestik und seine Sprachgewalt – damit nimmt er Menschen einfach ein. Er weiß, wie man das bestmögliche Ergebnis rausbekommt.

Welche Punkte seiner Arbeit sehen Sie kritisch?

Jörn Walter kann Architekten auch mal auf die Palme bringen. In der Bemusterung auf der Baustelle bittet er gern um einen anderen Klinker oder ein anderes Fensterprofil. Und es ist schon nett, wenn man das als Architekt selbst entscheiden darf. Er gibt die Fäden einfach nicht aus der Hand. Da kriegt man schon mal hektische Flecken. Aber das ist vielleicht auch gut so. Wir müssen uns ja reiben. Mit seinem Programm bin ich komplett d'accord, vor allem auch mit den beiden Olympiabewerbungen. Und eine IBA als Format zu kreieren nach dem verlorenen Olympiaentscheid 2003 war ein brillanter Schachzug.

Die Stadt versucht über Nachverdichtung mehr Wohnraum zu schaffen. Gleichzeitig wehren sich überall Anwohner gegen Aufstockungen und Neubauten. Wie lässt sich das auflösen?

Ich habe keine Ahnung, wie man den Bürgern diese Angst nehmen kann. Politisch ist klar: Man braucht mehr bezahlbaren Wohnraum. Und jeder Bürger unterschreibt das auch, möchte den Neubau aber nicht neben sich haben. Problematisch finde ich den Begriff der Nachverdichtung. Das hat immer etwas mit Druck zu tun. Und: Wir peilen eine Dichte an, wie wir sie vor dem Zweiten Weltkrieg hatten. Es geht im Kern darum, historische Straßenzüge in ihren Proportionen und der früheren Höhe wieder zu rekonstruieren. Wenn in der Innenstadt von sechs auf acht Geschosse aufgestockt wird, rekonstruieren wir das Vorkriegsbild. Den zweigeschossigen Gelbklinker-Bau mit Abstandsflächengrün und Baum gab es vor dem Krieg nicht. Das ist entstanden aus der Wohnungsnot und aus dem Siedlungsbau in der Nachkriegszeit. Wir haben jetzt die Chance, der Stadt ihren historischen Kontext zurückzugeben. Wir bleiben unter den Kirchtürmen und erhöhen auf sechs bis acht Geschosse. Dann kriegt man das Problem mit dem mangelnden Wohnraum in den Griff. Wenn Hamburg dann immer noch einen Wohnraummangel hat, kann man auf Siedlungsbau ausweichen. Ich glaube aber, dass wir das nicht brauchen.

Wo sehen Sie als Architekt Probleme beim Wohnungsbau?

Ich glaube, dass wir Gefahr laufen, die Fehler des Siedlungsbaus aus den 1960er und 1970er Jahren zu wiederholen. Da stricken wir vielleicht eine andere Fassade drum, das Denken findet aber wieder in Monostrukturen statt. Ich glaube, eine Stadt darf nicht mehr so gedacht werden. Eine Stadt muss in multifunktionalen Ebenen angelegt sein. Und das geht vielleicht nicht mit einem seriellen Ansatz.

Sie spielen auf Oberbillwerder an. Sie lehnen das Projekt ab?

Ich persönlich lehne das ab. Ich weiß keine Antwort darauf, in so kurzer Zeit so viel Wohnraum zu schaffen. Bei Stadtteilerweiterungen darf ich aber keinen angedockten Satelliten kreieren. Da muss Leben hin. Nicht nur Wohnraum schaffen, auch Arbeitsplätze. Ich denke, man kann so ein Gebiet erfolgreich planen. Das geht aber nicht mit zwei- bis dreigeschossigem Siedlungsbau. Man müsste größer bauen, höher und dichter. Und man braucht Büros, also klassische Arbeitsplätze. Einfach die gesamte Infrastruktur einer Stadt. In Fischbeker Reethen versucht man das gerade. Da gibt es die Erweiterung mit städtischen Strukturen: etwas größer, etwas enger. Es gibt Büros, Wohnen, Gewerbe, Einkaufen. Da können die Menschen wohnen, leben und arbeiten. Das kann ein gutes Projekt werden.

Was sind für Hamburg die Themen der Zukunft?

Viele begreifen nicht mehr, wie wichtig Straßenraum und Stadtbild sind für unser tägliches Empfinden und Leben. Es geht um die Qualität, in einer Stadt zu sein, die gute Proportionen hat, wo Häushöhen und Grün zusammenpassen. Architektur und Städtebau – darin leben wir. Und das müssen wir den Menschen auch wieder vermitteln. Wir sind 24 Stunden in der Stadt. Also muss die Stadt eine hohe Qualität haben. Wie gehen wir gestalterisch mit Freiraum um? Denn wenn ich mehr Wohnraum schaffe – wie kriege ich die Qualität der Straßen und Plätze hin? Walter ist einer der letzten Großen, der gestalterisch Einfluss genommen hat. Und das werden wir alle sehr vermissen.

PresseEcho

**Wir wanderten gemeinsam an der Süderelbe.
Es ging um das Kunstprojekt „Freie Flusszone
Süderelbe – unterwegs im Süderelberaum“.
Auf der Moorwerder Autobahnbrücke machtest
du die für dich typische weite Geste mit deinen
langen Armen, und dein heller Mantel flatterte
im Wind: „Aus dieser einzigartigen Wasserkultur-
landschaft sollte man mehr machen: einen
großen Wasserpark!“ „Welch ein Vergnügen“,
dachte ich, „deine visionäre Kraft, deine
erzählerische Gestik, dein verbales Ausdrucks-
vermögen zu erleben!“ So beflügelt deine
Begeisterungsfähigkeit die großen Hamburger
Wasserprojekte „Deichpark“ oder die Umset-
zung von Visionsbildern aus dem „Tideelbebuch“
für den Elberaum Hamburg-Nordsee.**



Prof. Dr. Hille von Seggern
Stadt- und Landschaftsplanerin

Scheußlich oder schön? Stadtentwicklung und Architektur stehen im Fadenkreuz öffentlicher Kritik.
Die Presse ist hin- und hergerissen in ihrem Urteil, auch gegenüber dem Oberbaudirektor.

„Hamburgs erster Geschmacksrichter in Architekturfragen.“

marereise, Juni 2012

„Jörn Walter hat Hamburgs Stadtbild stärker verändert als alle vier Bürgermeister seiner 18-jährigen Amtszeit zusammen.“

Norddeutscher Rundfunk, 24.05.2017

„Er ist ein Mensch der Zwischentöne,
ein Macher, der Extreme meidet und der
Evolution den Vorzug vor dem Radikalen gibt.“

Hamburger Abendblatt, 16.04.2016

„Ein Mann will nach oben.“

Über Walters Pläne, zwei Türme auf den geplanten Fernbahnhof Altona zu setzen, Die Zeit, 26.10.2016

„Sind Sie ein Diktator, Herr Walter?“

Hamburger Morgenpost, 09.10.2010

„Jörn Walter verschönert Hamburg.“

Hamburger Morgenpost, 18.12.2011

„Man kann sich Jörn Walter nur schwer in Badehose auf einem Zehnmeterbrett vorstellen.“

Über Walters Engagement für die Ausrichtung der Olympischen Spiele, Süddeutsche Zeitung, 10.04.2015

„Walter verstand sich immer auch als Erklärer. Einen Teil der Vorbehalte konnte der durchaus begnadete Rhetoriker stets abräumen, indem er ausladend mit seinen langen Armen und seiner durchdringenden Stimme Städtebau plastisch erklärte – nicht nur auf Fachforen, sondern auch bei Teestunden mit Bürgern.“

Hamburger Abendblatt, 20.05.2017

Die Bürde und Würde des mit Tradition und großen Namen besetzten Amtes hat Jörn Walter mit entkomplizierendem Denken, jugendlicher Dynamik und Entscheidungsfreude getragen. Für uns als Auftragnehmer ist erfordernd und anregend, bei Durchsetzung städtebaulich-architektonischer Qualitäten ein verlässlicher Partner. Unverwechselbar seine mit Temperament und Leidenschaft vorgetragenen Argumente, mit denen er schnell auf das Wesentliche kommt. Ebenso seine Rastlosigkeit, wenn es nach ausgiebiger Diskussion zu entscheiden gilt. Ein Glücksfall, mit Jörn Walter seit nunmehr fast 20 Jahren in wechselnden Rollen und Aufgaben zusammenzuarbeiten.

„Breitschultriger Mann mit dünnen Beinen.“

Der Hamburger, Sommer 2012

„Walter spricht nicht nur. Er erklärt. Er beschreibt. Er zitiert. Dabei klingt seine Stimme unaufdringlich. Seine Worte sind angenehm frei von Eitelkeit.“

Hamburger Abendblatt, 12.01.2013



Prof. Klaus Trojan und Verena Trojan
Architekten und Städtebauer



Fehlschläge

Nicht aus jeder Idee kann etwas werden. Bürger, Parteien, Interessengruppen, Initiativen wollen und sollen mitreden bei der Stadtplanung, schließlich geht sie alle an. Manchmal findet sich ein Kompromiss – und manchmal auch nicht.



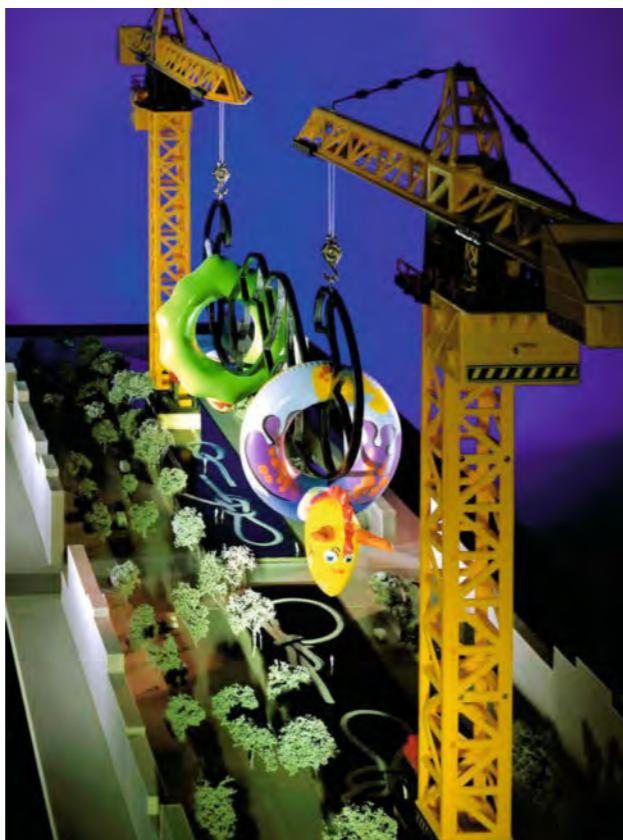
Living Bridge

Eine 700 Meter lange Brücke über die Elbe, 60 Meter breit, die die HafenCity mit dem Kleinen Grasbrook verbindet. 370 Millionen Euro teuer, bebaut mit 1.000 Wohnungen, Geschäften, Restaurants. Entworfen von Architekt Hadi Teherani, vorangetrieben von Projektentwickler Dieter Becken, befürwortet von Jörn Walter: „Das Projekt ist sensationell für den Sprung über die Elbe, wirtschaftlich eine Herausforderung und hat für uns jetzt eine hohe Priorität“, so der Oberbaudirektor. Spätestens mit der Finanzkrise brach die Brücke in sich zusammen; es fehlte an Investoren.

Fehlschläge

Jeff Koons

„Es wäre eine Vision für Hamburg, ein spektakuläres Kunstereignis, das einmalig in der Welt wäre und zusätzlich Hunderttausende Touristen in die Stadt zöge“, begrüßte Jörn Walter das Projekt. Gigantische Gummienten sollten an 100 Meter hohen, grellgelben Kränen hängend über dem Spielbudenplatz schweben und ihn optisch aufwerten, so die Idee des US-Künstlers Jeff Koons. Das Bezirksamt Hamburg-Mitte verweigerte die Genehmigung für das Kunstprojekt, das schließlich in der Schublade verschwand.



Domplatz

Wohl spätestens als Helmut Schmidt vor dem „krampfhaft-schiefen, glasverkleideten Stahlskelettbau“ vor dem „Produkt der globalisierten Allerweltsarchitektur“ warnte, war der Kristall auf dem Domplatz Geschichte. Walter hatte den Siegerentwurf eines Architektenwettbewerbs zuvor noch als „interessantes Pendant zur Petrikirche“ gelobt. In ihm sollte die Zentralbibliothek vom Hühnerposten einziehen und eine Bibliothek des 21. Jahrhunderts sowie ein Archäologiezentrum entstehen.



Olympia

Olympia – welch ein Projekt, welche Möglichkeiten zur Stadtentwicklung, welch ein Glücksfall! Mitten auf dem Kleinen Grasbrook, mit Blick auf die Stadt, das Stadion und das Dorf der Athleten. Als Scharnier zwischen der HafenCity, den Elbinseln und der Fortentwicklung der östlichen Stadtteile an Elbe und Bille. Spiele der kurzen Wege sollten es werden, ökologisch und nachhaltig. Nicht nur Jörn Walter war Feuer und Flamme. Allein: Die Mehrheit lehnte die Pläne in einem Volksreferendum ab. Zu tief saß die Skepsis vor Großveranstaltungen, vor ihren Finanzierungs- und Sicherheitsrisiken.



Verlegung der Universität

Er war sich sicher: „Davon könnte Eimsbüttel nur profitieren.“ Und: „Wer klagt, dass ein Uni-Neubau zu monoton werden könnte, muss sich klar sein, dass wir die Monotonie bereits haben – und zwar jetzt beim Geomatikum.“ Dessen Abriss und eine (Teil-)Verlegung der Universität auf den Kleinen Grasbrook war für Jörn Walter eine „Herzensangelegenheit“, auch aus städteplanerischen Gründen, für den Sprung über die Elbe. Es blieb bei Plänen. Handelskammer, Hafenwirtschaft, Universität und der Bezirk Eimsbüttel stellten sich quer.

IBA: Initialzündung für den Süden der Elbe

Die IBA hat mit ihrem ganzheitlichen Entwicklungsansatz und einer intensiven Bürgerbeteiligung lebenswerte Orte auf den Elbinseln geschaffen.

Uli Hellweg hat die Arbeit als Geschäftsführer von 2006 bis 2015 gesteuert.

Von Herausforderungen und Erfolgen, vom Städtebau bis zur Bildung – eine Bilanz.



Uli Hellweg

Architekt

Was waren die Herausforderungen auf den Elbinseln zu Beginn der IBA?

Für viele Hamburger waren Wilhelmsburg und die Veddel No-go-Areas. Die Qualitäten der Insel wie das Wasser, das Grün, die historischen Quartiere, die verwunschenen Industriekanäle oder die Altarme der Elbe waren nicht im Bewusstsein der Hamburgerinnen und Hamburger, wohl natürlich der Wilhelmsburger Bürgerinnen und Bürger. Es gab auch Tendenzen zu Parallelgesellschaften und zu sozialer Segregation in einzelnen Quartieren. Die Schulen hatten einen schlechten Ruf. Es gab eine hohe Rate von Schulabbrechern, sehr wenige Abiturienten. Die Elbinseln drohten zum Hinterhof der Stadt zu werden.

Welche Ziele haben die Stadt und Oberbaudirektor Walter mit der IBA verfolgt?

Die Grundidee war der Sprung über die Elbe zu den Elbinseln. Diese Idee von Jörn Walter war vor der IBA da. In diesem Zusammenhang hatte er 2000 und 2001 einen sehr wichtigen programmatischen Baustein gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort entwickelt. Das erarbeitete Weißbuch ist eine wichtige Sammlung der Ziele und Maßnahmen, die wir ins Hausaufgabenheft geschrieben bekommen haben. Darin spielen der Bildungssektor, die soziale Vielfalt, die städtebauliche und freiräumliche Aufwertung der Elbinseln eine große Rolle. Wir haben diese Ziele und Maßnahmen aufgegriffen, strukturiert und ergänzt – zum Beispiel um das Thema Klimawandel.

Inwieweit ist für diese Ausgangslage eine Bauausstellung ein erfolgversprechendes Format?

Eine IBA kann ein sehr erfolgreicher Motor zur Entwicklung sein und war es in der Geschichte auch sehr oft. Das Format wird meist eingesetzt, wenn die üblichen Instrumente der Stadterneuerung nicht mehr greifen. Denn es war ja auch in Hamburg nicht so, dass es vorher an öffentlichen Investitionen gemangelt hat. Lediglich die IBA war aber in der Lage, komplexe Strukturen zu entwickeln,

die eben auch ganzheitliche Lösungen ermöglichen. Das eine große Thema ist Bürgerbeteiligung. Man hat die Erwartungen aus dem Weißbuch nicht begraben, sondern sich dazu bekannt. Der zweite Punkt, der entscheidend ist für den Erfolg, ist die Governance-Struktur, in der eine IBA arbeitet. Daran hat Jörn Walter einen ganz entscheidenden Anteil. Die Struktur besteht darin, dass man die unterschiedlichen Fachbehörden und bezirklichen Verwaltungen an einen Tisch holt und alle anstehenden Probleme zusammen diskutiert. Diese entscheidende Koordinierungsrunde hat Jörn Walter geleitet.

Die IBA hatte über 60 verschiedene Projekte. Können Sie an ein, zwei Beispielen beschreiben, wie die IBA versucht hat, den verschiedenen Fragestellungen gerecht zu werden?

Die Bildungsoffensive ist nach wie vor eines der beispielgebenden Projekte der IBA. Es ging darum, das Gebiet insgesamt in eine Bildungslandschaft umzubauen mit Angeboten für Kinder, Jugendliche und Erwachsene, auch aus den vielen Einwandererfamilien. So wurde Bildung zum Standortfaktor. An Projekten wie dem Bildungszentrum „Tor zur Welt“ oder dem „Sprach- und Bewegungszentrum“ orientiert sich die Bildungsszene der Republik bis heute. International wurden besonders die Projekte zum Klimawandel wahrgenommen: Energetische Quartierskonzepte hat die IBA bundesweit das erste Mal realisiert. Wir sind bei der energetischen Betrachtung über das einzelne Haus hinausgegangen. Man muss die Synergieeffekte des Quartiers nutzen, denn wir können nicht jedes Haus nach dem gleichen energetischen Standard modernisieren. Dann zerschlagen wir die historische Schumacher-Bausubstanz.

Wie ist die Verknüpfung der Gebiete nördlich und südlich der Elbe gelungen?

Dieser Prozess ist noch nicht abgeschlossen. Die Anbindung muss verbessert werden über die Verlängerung der U 4. Ich habe immer bedauert, dass die Linie an den Elbbrücken endet und Wilhelmsburg und darüber hinaus auch Harburg nicht angeschlossen sind. Die Elbinseln brauchen keine weitere Autobahn, es gibt genügend Nord-Süd-Zäsuren. Eine neue Autobahn in Ost-West-Richtung sehe ich sehr kritisch. Beim sozialen Zusammenwachsen der Gebiete nördlich und südlich der Elbe sind wir heute einen großen Schritt vorangekommen. Viele junge Leute ziehen auf die Elbinseln, neuer Wohnraum entsteht. Dadurch steigt die soziale Vielfalt.

In welchen Bereichen sehen Sie Nachholbedarf?

Ich bedauere, dass das Klimaschutzkonzept „Erneuerbares Wilhelmsburg“ nicht mit der Konsequenz weiterverfolgt wird, wie wir das entwickelt haben. Ich sehe die Gefahr, dass Hamburg seine Vorrerolle im energetischen Stadtumbau verliert.

Wie haben Sie bei Ihrer Arbeit für die IBA mit dem Oberbaudirektor zusammengearbeitet?

Eine IBA ist nicht der verlängerte Arm einer Verwaltung. Sie hat eine eigene kuratorische Verantwortung. Sie ist aber natürlich auch nicht unabhängig von Verwaltung und Politik. Das ist ein sehr sensibler Balanceakt, der durch die kluge Politik von Jörn Walter perfekt austariert wurde. Natürlich gab es auch Konflikte, aber die Zusammenarbeit war immer von großem Vertrauen und einer konstruktiven Arbeitsweise geprägt.

Was schätzen Sie an ihm?

Er ist ein exzellenter Fachmann mit hohen Ansprüchen an Architektur und Städtebau. Diese Ansprüche kann er mit seinen großen Kommunikationsfähigkeiten exzellent vermitteln. Ich staune, was er alles durchgesetzt hat. Jörn Walter gehört zu den wenigen Menschen, die scheinbar unlösbare Widersprüche lösen können. Er ist sehr freundlich, sehr kollegial und dabei gleichzeitig auch extrem führungsstark und durchsetzungsfähig. Er hat eine warme Menschlichkeit, aber auch immer eine freundliche Distanz. Er kann sehr emotional sein, hat aber einen großen analytischen Scharfsinn. Er hat eine große taktische Flexibilität, aber immer mit einer sehr klaren strategischen Position.

Zur Zukunft der Stadt: Perspektiven einer „zwingend notwendigen Durchmischung der Nutzungen“

Als Internationale Bauausstellung haben wir Prof. Walter vor allem für seinen strategischen Weitblick bei der Umsetzung des Sprungs über die Elbe schätzen gelernt. Ohne ihn und einige andere Schlüsselpersonen wäre es sicher nicht gelungen, in nur sieben Jahren eine derart komplexe Internationale Bauausstellung mit diesem Qualitätsniveau zu erreichen.

Mich persönlich hat zudem immer beeindruckt, in welch kurzer Zeit er die Qualitäten oder auch Probleme komplexer Planungen erfassen kann. Wir danken Herrn Prof. Walter für die elf gemeinsamen, erfolgreichen Jahre!



Karen Pein

Geschäftsführerin IBA Hamburg GmbH



Dieter Läpple

Professor em. für Internationale Stadtforschung, Hamburg

Bei dem Versuch einer kritischen Würdigung der vielfältigen Leistungen von Jörn Walter als Oberbaudirektor stoße ich auf eine für mich zentrale Fragestellung, die anderen möglicherweise zunächst eher ephemeren erscheinen mag. Für Jörn Walter gehörte zur kritischen Auseinandersetzung mit den Fehlentwicklungen der Moderne des 20. Jahrhunderts die Frage, „Wie das Prinzip der Funktionstrennung im Städtebau überwunden und es wieder zu einer zwingend notwendigen Durchmischung der Nutzungen kommen kann.“ Aufgeworfen hat er diese Frage in seinem Aufsatz „Städtebau und Urbanität in der HafenCity“ im Buch „HafenCity Hamburg. Das erste Jahrzehnt“.

Bei dieser Frage der Nutzungsmischung in unseren Städten geht es ganz offensichtlich nicht um die Latte-macchiato-Vision einer lebendigen Stadt, wie sie in den Szenevierteln der Gründerzeit geschätzt wird, sondern ganz wesentlich um die Frage einer städtebaulichen Struktur, die heutigen Arbeits- und Lebensformen geeignete Entfaltungsmöglichkeiten bieten kann und zugleich einer zeitgenössischen Architektursprache verpflichtet ist. Damit ist auch die Frage aufgeworfen, nach einem städtebaulichen Konzept, über das sich die besondere Produktivkraft und die Integrationspotenziale einer nutzungsmischten Stadt entfalten können. Und nicht zuletzt geht es um eine fundamentale Änderung der tradierten, durch Funktionstrennung geprägten baulich-räumlichen Gestalt. Der Wissenschaftliche Beirat der Bundesregierung „Globale Umweltveränderung“ sieht in seinem Gutachten „Der Umzug der Menschheit“ darin eine entscheidende Voraussetzung für eine urbane Transformation zur Nachhaltigkeit.

Die Frage der Realisierung einer zeitgemäßen Nutzungsmischung zieht sich nicht nur durch den Masterplan der HafenCity als ein durchgehend und übergeordnetes Prinzip der Entwicklung, sondern sie stellt sich gleichermaßen bei dem Stadtumbau im Rahmen der IBA, wo auf exemplarische Weise die entscheidenden Potenziale für ein zukünftiges Stadtwachstum in der Form einer konsequenten Innenentwicklung verbunden mit einer urbanen Qualifizierung und damit einer deutlichen Verbesserung der Wohn-, Ausbildungs- und Arbeitssituation der örtlichen Bevölkerung aufgezeigt wurden.

Kurz: Es geht grundsätzlich darum, dass sich in den Köpfen und den Rechtssetzungen verfestigte Leitbild der „funktionsgetrennten Stadt“ endlich durch eines der „urban gemischten Stadt“ zu ersetzen und damit eine flächen- und klimaschonende Innenentwicklung für eine kreative Mischung von Wohnen und Arbeiten und eine lebendige soziale und kulturelle Vielfalt durch das Zusammenleben unterschiedlicher sozialer Gruppen und Milieus zu ermöglichen.



Stadtmodell von morgen: Transformation zur urban gemischten Stadt

Mit dem Hamburger Positionspapier zur „Großstadtstrategie“ wurde die Debatte um die überfällige Novellierung der dem Ziel einer „urban gemischten Stadt“ entgegenstehenden Vorschriften in der Baunutzungsverordnung, der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm und dem Bundes-Immisionsschutzgesetz in Gang gesetzt. Jörn Walter, der einer der engagiertesten Verfechter dieser überfälligen Reform war, findet, dass die inzwischen beschlossene Gesetzesnovellierung sehr zögerlich und halbherzig ausgefallen ist: „Aus Sicht der Praxis wäre deutlich mehr Entschlusskraft notwendig, um den juristischen Überbau nicht weiterhin zum größten Gegenspieler von Mischung und Urbanität in unseren Städten zu machen und den laufenden Wachstumsschub nicht erneut in einem monofunktionalen Siedlungsbrei auf der grünen Wiese enden zu lassen.“ Nachzulesen in „Bau und Überbau – Kommentar zur Ergänzung der BauNVO“ in der Zeitschrift StadtBauWelt vom September 2016.

Dies sind deutliche Worte eines Oberbaudirektors, der mit großer Entschiedenheit für eine konsequente Nachverdichtung und urbane Qualifizierung des Bestands eintritt, um der drängenden Wohnungsnot zu Herr zu werden. Besonders für Hamburg mit seinen – vor allem in den äußeren Stadtteilen – relativ geringen Einwohnerdichten gilt, dass Nachverdichtung letztlich der wichtigste Baustein für den Wohnungsneubau sein wird.

Bei der Frage der Nutzungsmischung geht es jedoch auch ganz wesentlich um die Zukunft der Arbeit und insbesondere auch um die Zukunft der materiellen Produktion und der Industrie in der Stadt. Neben der existenziellen Bedeutung von Wohnen ist der Arbeitsmarkt nach wie vor die zentrale Arena, in der die Entscheidungen über die Lebenschancen der Menschen fallen. Die Teilhabe am Arbeitsleben ist in unserer Gesellschaft wesentlich für eine gelingende Integration. Dies gilt in ganz besonderer Weise für eine Ankunftsstadt. Niedrigschwellige Qualifizierungs- und Beschäftigungsangebote, die nicht in die Prekarität führen, sondern Perspektiven eines Aufstiegs eröffnen, sind eine große Herausforderung für eine Einwanderungsstadt wie Hamburg.

Unsere Städte mit ihrer äußerst vielfältigen Bevölkerungsstruktur, ihren unterschiedlichen sozialen und kulturellen Milieus und ihren sozialen Fragmentierungen brauchen eine große Vielfalt an Beschäftigungsmöglichkeiten und Lernräumen – für unterschiedliche Arbeitsformen, Arbeitszeiten und vor allem für sehr unterschiedliche Qualifikationen und Begabungen.

Ich bin überzeugt, dass es gerade in Zeiten der Digitalisierung gute Gründe gibt, sich ernsthaft mit der Zukunft der Industrie und vor allem mit neuen Formen der materiellen Produktion in der Stadt zu beschäftigen. Wie ich in meinem Diskussionsbeitrag „Produktion zurück in die Stadt. Ein Plädoyer“ in der StadtBauWelt vom September 2016 ausführe, bieten die moderne, digital basierte Industrie sowie die unterschiedlichen Formen urbaner Produktion ein breites Spektrum an Qualifikationen und sind nicht nur stadtverträglich, sondern auch stadttaffin. Es lohnt sich, über neue Verknüpfungen und Kooperationen zwischen Dienstleistungen, Industrie, urbaner Produktion, Kreativwirtschaft, FabLabs sowie lokalen und migrantischen Ökonomien nachzudenken. Gefordert ist jedoch auch eine neue städtische Industrie- und Gewerbearchitektur, die die Möglichkeiten einer Stapelung von Funktionen auslotet und die gewerblichen Funktionen intelligent in die nutzungsgemischte Stadt einbindet und dabei der Produktion in der Stadt ein ästhetisches Gesicht gibt.

Im Sinne von Jörn Walters zentraler Forderung nach einer „zwingend notwendigen Durchmischung der Nutzungen“ ist ein entschiedener Abschied von der „Entweder-oder-Welt“ der Nachkriegsmoderne gefordert. Wir müssen uns auf die schwierigen Herausforderungen der komplexen „Sowohl-als-auch-Wirklichkeiten“ unserer Städte einlassen und sie in ihrer Vielfalt und Diversität stärken und ihre Widersprüchlichkeit zulassen.



Klosterwall

„Der Abriss des City-Hofes ist eine große Chance, das Eingangsbild der Stadt zum Guten zu verändern“, sagt Jörn Walter. Der Oberbaudirektor hat sich für einen Neubau an dieser markanten Stelle zwischen City und HafenCity starkgemacht – obwohl die vier Gebäude nahe der Welt-erbe-Bauten Chilehaus und Sprinkenhof unter Denkmalschutz stehen. Der Abschluss des internationalen Architekturwettbewerbs, in dessen Preisgericht Jörn Walter saß, war das letzte Großereignis seiner Amtszeit.

Angeschoben

Stadtplanung braucht Zeit, für Planung und den Bau. Wettbewerbe sind durchzuführen, die Bürger einzubeziehen, die Finanzierung muss stehen. Oft dauert es Jahrzehnte von der ersten Idee bis zur Realisierung eines Projekts. So wirkt Jörn Walter weit über seine Amtszeit hinaus.

Angeschoben



A-7-Deckel

Unten fahren Autos, oben wachsen Bäume und Blumen: Der insgesamt 3,5 Kilometer lange Deckel auf der Autobahn 7 ist ein Verkehrsprojekt der Superlative, er bringt lange getrennte Stadtteile wieder zusammen.

„Die Zäsur, die seit Jahren durch die Autobahn besteht, soll durch Grünanlagen behoben werden“, sagt Jörn Walter. Für die Anwohner ist der Deckel praktizierter Lärmschutz, durch die Verlagerung von Kleingartenanlagen aus den angrenzenden Stadtteilen auf die Deckelflächen werden Tausende neue Wohnungen geschaffen. Allerdings nicht immer zur Freude der Kleingärtner.

Angeschoben



Elbinselquartier Wilhelmsburg

Die vierstreifige Wilhelmsburger Reichsstraße wird zur Spielstraße und zur Verbindungsachse zweier großer neuer Wohngebiete, dem Wilhelmsburger Rathausviertel mit 1.300 Wohnungen und dem Elbinselquartier mit rund 2.200 Wohnungen. Ein Drittel der Wohnungen sind öffentlich gefördert, es wird maximal vier- bis sechsgeschossig gebaut. Bis zu 7.500 Einwohner wird das Elbinselquartier nach seiner Vollendung zählen. Der Baubeginn ist für Mitte 2019 geplant.



Wohnen am Volkspark

„Das ist ein überzeugendes und einzigartiges Ergebnis. Das ist einfach guter Städtebau.“ Der Entwurf des Wettbewerbs Siegers hat es Jörn Walter angetan. Auf den Flächen der Bahrenfelder Trabrennbahn und von angrenzenden Kleingärten sollen rund 2.200 neue Wohnungen entstehen, verbunden durch eine sanft geschwungene Straße, „Parklane“ genannt, und umgeben von ganz viel Grün. Voraussichtlicher Baubeginn ist im Jahr 2020.

Oberbillwerder

Es ist das größte Wohnungsbauprojekt Hamburgs der kommenden Jahre: Auf einer Fläche von 120 Hektar zwischen dem S-Bahnhof Allermöhe und dem Billwerder Billdeich soll ein neuer Stadtteil mit – ersten Planungen zufolge – 7.000 bis 8.000 neuen Wohnungen entstehen. Über 10 bis 15 Jahre erstreckt sich der Planungszeitraum, der auf eine breite Beteiligung setzt. Ziel ist die Schaffung eines vielfältigen, lebenswerten Stadtteils von hoher städtebaulicher Qualität.



Angeschoben



Elbtower

Ein gläserner Turm, bis zu 200 Meter hoch, an einem magischen Ort, einem der Eingangstore von Hamburg: „Ob man mit dem Zug, dem Auto oder dem Binnenschiff nach Hamburg kommt – wenn man die Elbbrücken erreicht, ist man angekommen“, sagt Jörn Walter. Skulptural soll der Elbtower werden, ein nachhaltiges Gebäude von höchstem internationalem Standard mit einer gemischten Nutzung für Büros, Hotel, Gastronomie, Wohnungen. Die Idee für ein Hochhaus an dieser Stelle ist mehr als 20 Jahre alt, im Jahr 2020 oder 2021 könnte es losgehen.

Oberbaudirektor Jörn Walter geht – und mit ihm geht eine Ära zu Ende. Ein Kreis von Weggefährten und Fans machen dem OD mit diesem Buch ein besonderes Abschiedsgeschenk. Das Buch nimmt seine Zeit in Hamburg in den Blick und würdigt in Text und Bild seine Verdienste um die Stadtentwicklung Hamburgs.

Herausgeber

AUG. PRIEN Immobilien, Gesellschaft für Projektentwicklung mbH
 Bayerische Hausbau GmbH & Co. KG
 Becken Development GmbH
 Behrendt Gruppe GmbH & Co. KG
 D&K drost consult GmbH
 DC Developments GmbH & Co. KG
 Deutsche Immobilien Entwicklungsgesellschaft mbH
 ECE Projektmanagement G.m.b.H. & Co. KG
 Engel & Völkers Development GmbH
 HafenCity Hamburg GmbH
 HAMBURG TEAM Gesellschaft für Projektentwicklung mbH
 Hamburger Sparkasse AG
 IBA Hamburg GmbH
 Köhler & von Bargen Projekte GmbH
 Otto Wulff Projektentwicklung GmbH
 Richard Ditting GmbH & Co. KG
 SAGA Siedlungs-Aktiengesellschaft Hamburg
 Verband Norddeutscher Wohnungsunternehmen e. V.

Impressum

© 2017 scriptis Verlag, 22395 Hamburg
Limitierte Edition, 3.000er-Auflage
Redaktion Andrea Guthaus, Rainer Busch
Gestaltung Susanne Tietgens
Bildstrecke „Mit der Liebe zum Detail“, Seite 14–31, Melanie Dreyesse
Projektleitung Laura Thiessen
Lektorat WIENERS+WIENERS
Produktion Produktionsbüro Romey von Malotky GmbH
Druck MediaDruckWerk Gruppe GmbH, Hamburg
Bildnachweise · Seite 4 Senatskanzlei Hamburg / Florian Jaenicke Seite 5 www.mediaserver.hamburg.de / Michael Rathmayr Seite 9 Hamburger Abendblatt / Marcelo Hernandez Seite 10 BSW / Michael Zapf Seite 12 Inge Zimmermann Seite 33 igs Hamburg 2013 / Andreas Bock Seite 34 Lilli Thalgott Seite 35 picture-alliance / dpa / Kay Nietfeld Seite 37 BSW / Thomas Östreicher Seite 38 Dr. Michael Freytag: SCHUFA Holding AG · Axel Gedaschko: GdW / Urban Ruths Seite 39 Anja Hajduk: Stefan Malzkorn · Dr. Herlind Gundelach: Walter Müksch · Jutta Blanckau: BSW Seite 40 HafenCity Hamburg GmbH / Birne Engel Seite 41 Börse: Wikimedia Commons / D. Schädel (Hrsg.), Wie das Kunstwerk Hamburg entstand, Hamburg 2006, S. 43 · Wimmel: Wikimedia Commons / D. Schädel (Hrsg.), Wie das Kunstwerk Hamburg entstand, Hamburg 2006, S. 24 · Zimmermann: Wikimedia Commons / Zentralblatt der Bauverwaltung. Herausgegeben im Ministerium der Öffentlichen Arbeiten, Nr. 27/1911 (1. April 1911), S. 169 · Strafjustizgebäude: bildarchiv-hamburg.de Seite 42 Fritz Schumacher: picture-alliance / dpa · Finanzbehörde: bildarchiv-hamburg.de · Ost-West-Straße: Hamburger Abendblatt · Meyer-Ottens: Hamburger Abendblatt / Repro: Andreas Laible · Hebebrand: Nürnberg, Germanisches Nationalmuseum, Deutsches Kunstarchiv, NL Hebebrand, Werner, 6 (0003) / Jochen Blume · City Nord: fotograf-hamburg.de Seite 43 Sill: Straßenverkehrstechnik 11/12-1968, Kirschbaum-Verlag, S. 3 · Elbtunnel: picture-alliance / dpa / Heidtmann · Müller-Ibold: Hamburger Abendblatt / Andreas Laible · Mümmelmannsberg: fotograf-hamburg.de · Kossak: imago / Heiko Feddersen · Perlenkette: fotograf-hamburg.de Seite 44 Hans-Georg Esch Seite 45–50 Marcus Bredt Seite 51 Christian Bruch Seite 52–53 Maxi Klar / Senatskanzlei · HAFENCITY ZEITUNG / M. Baden (2010) · fotograf-hamburg.de · Elbe Wochenblatt · IBA Hamburg / Johannes Arlt · Business & People / Wolfgang Becker Seite 54 Berry Behrendt Seite 55 BSU, Spengler Wieschollek Architekten und Stadtplaner, WES GmbH Landschaftsarchitekten, Urban Catalyst studio, Visualisierung: moka-studio · Luftbild: Matthias Friedel Seite 56 R. Broekhuijsen – RMB Image Creators Seite 58 Bundesstiftung Baukultur / Till Budde Seite 61 Landeshauptstadt München Seite 62 Sinje Hasheider Seite 64 Asmus Henkel Seite 67 Büro Trojan Seite 68–69 Gärtner & Christ für BRT Architekten dpa / Ino Seite 70 picture-alliance / dpa / Baubehörde · KCAP | Arup | Vogt | Kunst+Herbert | gmp | Drees&Sommer | WES | ARGUS | bloomimages | on3studio | Luftbilder Matthias Friedel Seite 71 Auer Weber · UHH / Baumann Seite 72 IBA Thüringen / Thomas Müller Seite 74 IBA Hamburg / Bente Stachowske Seite 75 Martin Kohler Seite 76 Melanie Dreyesse Seite 78–79 KPW Papay Warncke und Partner / bloomimages Seite 80–81 DEGES/V-KON.media Seite 82 Hosoya Schaefer mit Agence Ter · Matthias Friedel / BSW Seite 83 IBA Hamburg / Falcon Crest Air Seite 84–85 HafenCity GmbH

Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages und der Autoren unzulässig. Dies gilt insbesondere für die elektronische oder sonstige Vervielfältigung, Übersetzung, Verbreitung und öffentliche Zugänglichmachung.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek · Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

Wir danken allen, die an der Produktion dieses Buches mitgearbeitet haben, u. a. Christian Carstensen, Thomas Östreicher, Kaja Schneider, Constanze von Szombathely und Jan Niklas Wölfel.

