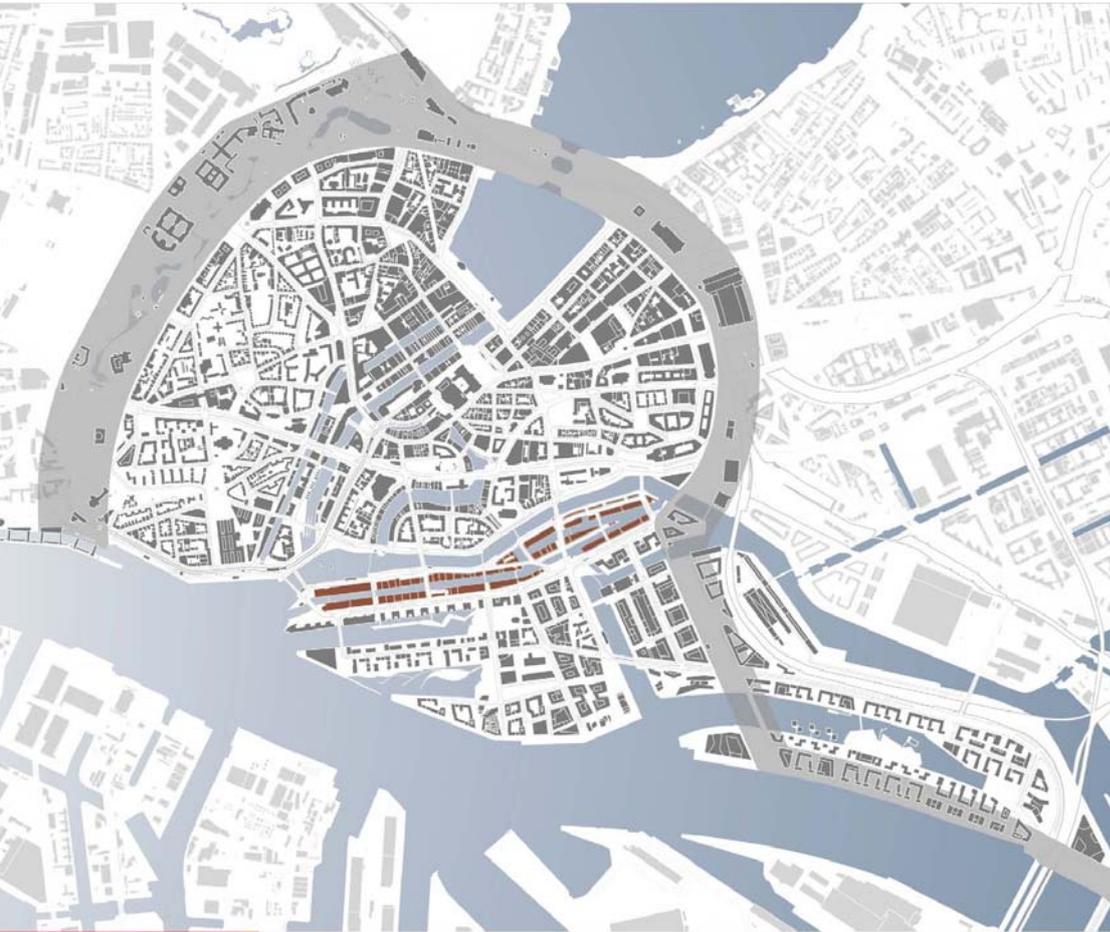


INNENSTADTKONZEPT HAMBURG 2014



Inhalt

	VORWORT	6
1.	ORIENTIERUNGEN	8
	Der Entwurf des Innenstadtkonzepts Hamburg 2010	10
	Der Entwurf des Innenstadtkonzepts im Bürgerdialog	14
	Das Innenstadtkonzept Hamburg 2014	18
2.	PRÄGUNGEN	22
	Die geschichtlichen Phasen der Stadtentwicklung	24
	Die Konstanten der Stadtgestalt	38
3.	STRATEGISCHE AUSRICHTUNGEN	42
	Öffentlicher Raum – Altstadt, Neustadt und HafenCity verbinden	44
	Innenstadt als Wohnort weiterentwickeln	50
	Lagen des Einzelhandels stärken	58
	Innenstadt als zentralen Dienstleistungsstandort festigen	66
	Innenstadt als Zentrum für Kultur, Begegnung und Bildung weiterentwickeln	72
	Gestaltqualität der Innenstadt bewahren und profilieren	78
	Verkehr stadtverträglich organisieren und gestalten	88

4.	QUARTIERE UND IHRE SCHLÜSSELRÄUME	96
	Der Wöllring und die Stadteingänge	98
	Das Opernquartier und die Colonnaden	104
	Das Passagenviertel	108
	Die nördliche Neustadt	112
	Die südliche Neustadt	116
	Die Fleetinsel	120
	Das Nikolai-Quartier	124
	Die Gerroninsel	128
	Die Speicherstadt	132
	Das Mönckeberg-Quartier	138
	Das Kontorhausviertel	144
	AUSBLICK	150
	Bild- und Flannachweis	154
	Impressum	161

Vorwort

Die Innenstadt mit ihrer Lage zwischen Aster und Elbe, den Fleeten, dem Rathaus, den Kirchtürmen, der Speicherstadt und dem Kontorhausviertel ist das Herzstück Hamburgs. Sie ist mehr als die geografische Mitte oder der historische Kern der Stadt, nämlich zugleich auch das Gesicht einer über Jahrhunderte gewachsenen Stadtrepublik, die ihren Aufstieg dem Hafen und dem Handel verdankt. Hier konzentrieren sich mehr als an jedem anderen Ort die städtischen Aktivitäten und Herausforderungen. Ihnen für die nächsten Jahre eine inhaltliche und gestalterische Zielsetzung zu geben, ist Anliegen des neuen Innenstadtkonzepts für Hamburg. Denn bei einer lebendigen und schönen Mitte soll es trotz sich verändernder Lebensstile und ökonomischer Verhältnisse auch in Zukunft bleiben.

Mit der Entscheidung zum Bau der HafenCity hat sich Hamburg zu einer signifikanten Stärkung und Neupositionierung der Innenstadt in einem globaler gewordenen Wettbewerb zwischen den Städten bekannt. Die damit verbundene Ausrichtung der Innenstadtentwicklung auf die Elbe, die Ansiedlung von 12.000 bis 14.000 neuen Bewohnern und die Schaffung von bis zu 45.000 neuen Arbeitsplätzen wird die Wahrnehmung der Innenstadt von außen nicht nur fundamental verändern, sondern auch neue Chancen für den Abbau von Defiziten und Mängeln in der bestehenden Altstadt und Neustadt eröffnen. Dies betrifft insbesondere jene Quartiere, die durch den Freihafenstatus und Zollzaun seit 1888 in eine gewisse Randlage gedrängt wurden und nunmehr ihre ehemalige Zentrali-

tät zurückgewinnen können. Diese positiven Impulse, die die HafenCity-Entwicklung für die bestehende Innenstadt auslösen kann, zu steuern und zu gestalten ist eines der zentralen räumlichen Anliegen des neuen Innenstadtkonzepts.

Im Fokus steht dabei an vorderster Stelle, dem Wohnen ganz besonders in der Altstadt wieder ein deutlich stärkeres Gewicht zu geben und damit zu einer günstigeren urbanen Mischung beizutragen. Hier ist es durch Choleraepidemie, Kriegszerstörungen und eine städtebauliche Zielsetzung der Funktionstrennung im 20. Jahrhundert zu einer sehr einseitigen Struktur von Büro-, Dienstleistungs- und Handelsnutzungen gekommen. Die Öffnung der Innenstadt zur Elbe mit neuen Parks, Plätzen und attraktiven fußläufigen Wegebeziehungen eröffnet große Chancen für ein qualitativ volles Wohnen in reizvollen Lagen. Dies kann durch neue Mobilitätskonzepte, die die Chancen und Möglichkeiten der sich rasant entwickelnden Informationstechnologie nutzen, und eine fußgänger- und fahrradfreundlichere Gestaltung der öffentlichen Räume sehr unterstützt werden.

Ein anderes übergeordnetes Anliegen des Innenstadtkonzepts ist die Erhaltung und Stärkung eines lebendigen und vielseitigen Einzelhandels in den Straßen und Plätzen, der durch Einkaufszentren und Großmärkte am Rand der Stadt, zunehmend aber vor allem durch den Internethandel ständig gefährdet ist. Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen tragen wesentlich



zu einer angenehmen und lebendigen Atmosphäre in der Innenstadt bei. Sie spielen deshalb für die Herstellung funktionierender Verbindungen zwischen der historisch gewachsenen Altstadt und Neustadt und der neuen HafenCity eine zentrale Rolle, weshalb das Innenstadtkonzept diesen heutigen Nebenlagen besondere Aufmerksamkeit schenkt. Gleiche Bedeutung kommt der Festigung und dem Ausbau des Zentrums als geistigem und kulturellem Mittelpunkt bei, wofür mit der Elbphilharmonie, dem Maritimen Museum, den kulturellen Einrichtungen in der Speicherstadt und dem Oberhafen, aber auch der HafenCity Universität und der Hamburg School of Business Administration wichtige Zeichen gesetzt wurden, denen aber in Zukunft weitere folgen sollten. Diese und viele andere Aspekte werden im neuen Innenstadtkonzept angesprochen, ganz besonders natürlich auch die charakteristischen Eigenschaften des Hamburger Stadtbildes, die es in ihren historischen Eigenschaften und ihrer Unverwechselbarkeit als Pendant zur neuen HafenCity herauszuarbeiten und weiterzuentwickeln gilt.

Das Konzept wurde in einem ersten Entwurf im Jahre 2010 vorgestellt und danach in unterschiedlichen Formaten ausführlich mit der Öffentlichkeit, Interessensverbänden und der Politik diskutiert. Daraus ist im Jahr 2014 eine Neufassung entstanden, die am 16. September 2014 vom Hamburger Senat und am 22. Januar 2015 von der Hamburger Bürgerschaft zustimmend zur Kenntnis genommen worden ist. Den vielen Bürgerinnen und Bürgern sowie Vertre-

terinnen und Vertretern von Interessensverbänden und aus der Politik, die sich in diese Debatte eingebracht haben, aber auch den zahlreichen mit der Erarbeitung befassten Büros und Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Verwaltung ist an dieser Stelle herzlich zu danken. Es ist ein tragfähiges Rahmenkonzept für die Entwicklung über das nächste Jahrzehnt hinaus entstanden, das hoffentlich eine brauchbare Grundlage und Verlässlichkeit für alle öffentlichen und privaten Akteure liefert, auf die es bei der Umsetzung der Aufgaben und Ziele in den kommenden Jahren ankommt.

Jörn Wätjer
Oberbaudirektor der Freien und Hansestadt Hamburg

1



ORIENTIERUNGEN

Hamburg hat national und international einen sehr guten Ruf als Stadt mit großem Entwicklungspotenzial. Die Hansestadt ist in den letzten Jahren dynamisch gewachsen. Der Einwohnerzuwachs ist markant und wird die Stadtentwicklung Hamburgs zukünftig positiv beeinflussen.

Die Nachfrage nach Wohnraum in Hamburg – insbesondere in den zentralen Lagen – hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Der Bau von 6.000 Wohnungen pro Jahr ist das Wohnungsbauziel für die gesamte Stadt. Die damit verbundene Entwicklungsdynamik wirkt sich auch auf die Innenstadt aus. Wenn man bisher von der „Innenstadt“ sprach, meinte man die historisch gewachsenen Stadtteile Hamburg-Altstadt und Neustadt innerhalb des Möllrings. Mit dem Bau der HafenCity erweitert sich das Zentrum um einen neuen Stadtteil. Das Gesicht der Hamburger Innenstadt hat sich in den letzten anderthalb Jahrzehnten deutlich verändert und ihre Funktionen wurden so gestärkt. Die HafenCity ermöglicht nicht nur eine erhebliche Erweiterung der Innenstadt, sondern setzt vor allem Impulse für eine positive Entwicklung der gesamten Innenstadt und darüber hinaus.

Bisherige Randlagen der Altstadt und Neustadt gewinnen eine neue Zentralität und Lagegunst. Dadurch wird auch die Speicherstadt zu einem bedeutenden Quartier zwischen vorhandener Innenstadt und der neuen HafenCity. Dies wirkt sich bereits jetzt auf die Nutzungen in der Speicherstadt aus. Zuneh-

mend finden Dienstleistungsunternehmen und kulturelle Einrichtungen eine Bleibe in der Speicherstadt und das Interesse am Wohnen in den alten Speichern steigt. Neben den sich verändernden Nutzungen in den Quartieren ergeben sich zwangsläufig neue Wegeverbindungen, die die Quartiere innerhalb der Innenstadt vernetzen.

Die programmatische Entscheidung, die HafenCity als Teil der Innenstadt zu entwickeln, schafft die Voraussetzung für übergreifende funktionale Stärkungen und stadträumliche Neuorientierungen der Innenstadt. Ihre Attraktivität, Angebotsvielfalt und Leistungsstärke sind Maßstab für das Image der gesamten Stadt. Als einer der attraktivsten Einzelhandelsstandorte Deutschlands mit rund 92.000 Arbeitsplätzen in diesem Sektor muss die Innenstadt in ihrer nationalen und internationalen Bedeutung weiter gestärkt werden und verkehrlich weiterhin sehr gut erreichbar sein. Bei ihrer Entwicklung ist es wichtig, die historische Identität und neue Anforderungen in Einklang zu bringen.





Der Entwurf des Innenstadtkonzepts Hamburg 2010

Die grundlegenden Veränderungen in der Hamburger Innenstadt verlangen nach einem städtebaulichen Gesamtkonzept für den Raum zwischen Alster und Elbe, der größtenteils von den Weilanlagen begrenzt wird. Das Zusammenspiel von Altstadt, Neustadt, Speicherstadt und HafenCity muss unter Ausnutzung der strukturellen und funktionalen Entwicklungspotenziale optimiert werden. Gleichzeitig wird aber auch die geschichtlich gewachsene Identität der Hamburger Innenstadt zu bedenken sein. Das Leitbild einer europäischen Stadt steht für vitales Stadtleben, unverwechselbare Stadtbilder, funktionale und kulturelle Vielfalt sowie attraktive öffentliche Räume, die zum Passieren und Verweilen gleichermaßen einladen.

Der sogenannte Programmplan für die Hamburger Innenstadt markierte bereits 1981 den Start stadtplanerischer Neuorientierungen. Ziele waren unter anderem, die Innenstadt der Elbe zuzuwenden, die stadträumlichen Qualitäten zu verbessern und der Entmischung und Entleerung der Innenstadt als unübersehbare Folge der Nachkriegsentwicklungen entgegenzuwirken. Eine der Hauptaufgaben war zudem, die Rolle der Innenstadt als Wohnstandort zu stärken. Trotz intensiver Anstrengungen konnte die Wohnfläche in der Innenstadt zwar in quantitativer Hinsicht ausgebaut, hinsichtlich der Bevölkerungszahl aber nicht im wünschenswerten Umfang gestärkt werden. Eine zwiespältige Entwicklung gab es auch im Bereich des Einzelhandels. Hier konnte



in der Innenstadt einerseits ein erheblicher Qualitätssprung mit der Entstehung des Passagenviertels erreicht werden, andererseits verlor die Innenstadt bezogen auf den Verkaufsflächen- und Umsatzanteil im Verhältnis zur Gesamtstadt an relativer Bedeutung.

Mit dem Entwurf des Innenstadtkonzepts Hamburg 2010 hat die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt ein Entwicklungskonzept vorgelegt, das die Chancen der Erweiterung der Innenstadt um die HafenCity aufzeigt und sich zum Ziel setzt, die Stadtteile Hamburg-Altstadt, Neustadt und HafenCity funktional und räumlich zusammenzuführen. Das Konzept verfolgt eine innerstädtische Multifunktionalität aus Wohnen, Arbeit, Handel, Kultur- und Freizeitaktivitäten. Zentrale Fragen der künftigen Entwicklung werden dafür in sieben thematischen Handlungsfeldern beleuchtet:

1. Welche Rolle kommt den vielfältigen öffentlichen Räumen in der Innenstadt zu, um ihre Anziehungskraft zu steigern, ihre Aufenthaltsqualität zu verbessern, neue Verknüpfungen zwischen den einzelnen Quartieren, aber auch aus den angrenzenden Stadtteilen in die Innenstadt herzustellen und neue „gute Adressen“ zu bilden?
2. Wie lässt sich das Angebot innerstädtischen Wohnens verbessern und ausweiten, um die Innenstadt als Wohnstandort attraktiver zu machen?

3. Welche Chancen für das Profil der Innenstadt bestehen in der Ausweitung der Angebotsvielfalt und der Anreicherung der Lagen im Einzelhandel insbesondere mit dem neuen Schwerpunkt in der HafenCity?
4. Welchen Beitrag leistet ein gefestigter Standort für Dienstleistungen zugunsten einer lebendigen Innenstadt und welche Umfeldqualitäten und innerstädtischen Milieus benötigen heutige Arbeitsstandorte in der Innenstadt?
5. Welche Bedeutung haben die Einrichtungen des Wissens und der Kultur für das innerstädtische Leben und welche städtebaulichen Maßnahmen sind notwendig, um das kulturelle Leben in der Stadt zu fördern und die Standorte der Kultur und des Wissens zu stärken und einzubinden?
6. Wie können die historischen Prägungen bewahrt und gleichzeitig neue baukulturelle Impulse gesetzt werden?
7. Welcher Maßnahmen bedarf es, um Leistungsfähigkeit und Stadtverträglichkeit des Verkehrs in Einklang zu bringen?

Darüber hinaus widmet sich das Innenstadtkonzept exemplarisch den Räumen in der Innenstadt, die für die Verbindung mit der HafenCity eine besondere Relevanz haben. Nicht minder bedeutend sind die



Verknüpfungen mit den angrenzenden Stadtteilen St. Pauli, Rotherbaum, St. Georg und Hammerbrook, da mit der wachsenden Bedeutung der Innenstädte als Wohnort die Stärkung der Wechselbeziehungen zwischen dem Stadtkern und dem Kranz angrenzender Stadtteile zu einer wichtigen Aufgabe geworden ist. Neun „Véges“ für die Verbindungen und Verknüpfungen wurden im Innenstadtkonzept Hamburg 2010 vorgestellt. Sie spiegeln aktuelle Akzentsetzungen in der städtebaulichen Planung und künftige Entwicklungsschwerpunkte wider.





Der Entwurf des Innenstadtkonzepts im Bürgerdialog

Das Innenstadtkonzept Hamburg 2010 verstand sich von vornherein als Entwurf, der in einem Bürgerdialog auf den Prüfstand öffentlicher Meinungen gestellt werden sollte. Die städtebauliche Entwicklung der Innenstadt Hamburgs berührt in besonderer Weise vielfältige Interessen der Stadtgesellschaft und der hier tätigen Unternehmen. Beginnend mit einer Vorstellung am 2. Oktober 2010 und einer Reihe nachfolgender Informationsveranstaltungen startete am 21. November 2011 das rund sieben Monate dauernde Beteiligungsverfahren mit einer Auftaktveranstaltung im Haus der Patriotischen Gesellschaft von 1765. In zwei aufeinander folgenden Staffeln von thematisch angelegten Werkstätten, eingestreuten Innenstadtexpeditionen und öffentlichen Präsentationen wurde der Entwurf des Innenstadtkonzepts intensiv diskutiert. Zunächst wurden Aspekte gesammelt, die eine stärkere Berücksichtigung finden sollten, Akzentverschiebungen in den Entwicklungszielen ausgemacht und Projekte und Maßnahmen identifiziert.

Städtebauliche Entwicklungsprozesse rufen immer auch Kritik hervor. In diesem Fall kam vor allem die Sorge zum Ausdruck, dass die HafenCity die Altstadt und die Neustadt überstrahle und dass das, was die Hamburger Innenstadt gegenwärtig noch ausmache, immer mehr verloren gehen könne. Der Entwurf des Innenstadtkonzepts thematisierte zu wenig die historischen Prägungen und den notwendigen Schutz des Bestands von Altstadt und Neustadt.



Daher fokussierte sich der Bürgerdialog in der zweiten Staffel mit vier Werkstattveranstaltungen zu den Themen Stadtgestalt, Handelslagen, Verbindungen und Wohnen auf konkrete Aktionsräume in der Altstadt und Neustadt. Hier wurde diskutiert, welchen Effekt die HafenCity auf den betreffenden Aktionsraum hat und was der jeweilige Ort zu der geplanten innerstädtischen Multifunktionalität aus Wohnen, Kultur, Arbeit und Freizeitaktivitäten beitragen kann.

Über die reine Werkstattarbeit hinaus wurden nachmittags jeweils Rundgänge durch die Innenstadt zum Thema des Abends angeboten. Auf Grundlage der diskutierten Ideen und konkret ausgearbeiteten Entwicklungsempfehlungen für einzelne Aktionsräume innerhalb der Arbeitsgruppen konnten anschließend zentrale Aufgaben für die Fortschreibung des Innenstadtkonzepts formuliert werden.

Der Bürgerdialog endete mit der öffentlichen Präsentation der Ergebnisse am 4. Juni 2012 im Haus der Patriotischen Gesellschaft von 1765. Der im Rahmen des Bürgerdialogs gewählte Sprecherkreis sowie Vertreterinnen und Vertreter des Bezirksamts Hamburg-Mitte und der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt diskutierten themenbezogen über die künftige Innenstadtentwicklung mit den Bürgerinnen und Bürgern.



In der ersten Staffel des Bürgerdialogs wurde das Innenstadtkonzept Hamburg 2010 zur Diskussion gestellt. Thematische und räumliche Aussagen wurden überprüft, ergänzt und für den weiteren Planungsprozess priorisiert. Im Rahmen der zweiten Staffel des Bürgerdialogs wurden „Innenstadtexpeditionen“

zu den Themen Stadtgestalt, Handelslagen, Verbindungen und Wohnen angeboten. In den abendlichen Arbeitsphasen wurden die Erfahrungen der Expeditionen ausgetauscht, Entwicklungsvorschläge für verschiedene Aktionsräume erarbeitet und Handlungsempfehlungen formuliert.

Aufaktveranstaltung 21. November 2011			
Staffel 1		4 Werkstätten	
Baukultur & Stadtidentität 29. November 2011	Öffentlicher Raum & Verkehr 30. November 2011	Einzelhandel & Dienstleistungen 10. Januar 2012	Wohnen & Versorgung 17. Januar 2012
1. Sprecherkreis			
Zwischenpräsentation 22. Februar 2012			
Staffel 2		4 Werkstätten	
Stadtgestalt 2. April 2012	Handelslagen 3. April 2012	Verbindungen 23. April 2012	Wohnen 24. April 2012
Innenstadtexpedition & Arbeitsphase	Innenstadtexpedition & Arbeitsphase	Innenstadtexpedition & Arbeitsphase	Innenstadtexpedition & Arbeitsphase
Präsentation der Arbeitsergebnisse		Präsentation der Arbeitsergebnisse	
2. Sprecherkreis			
Präsentation der Werkstatteergebnisse 4. Juni 2012			
Fortschreibung des Innenstadtkonzepts			
Befassung von Senat und Bürgerschaft			

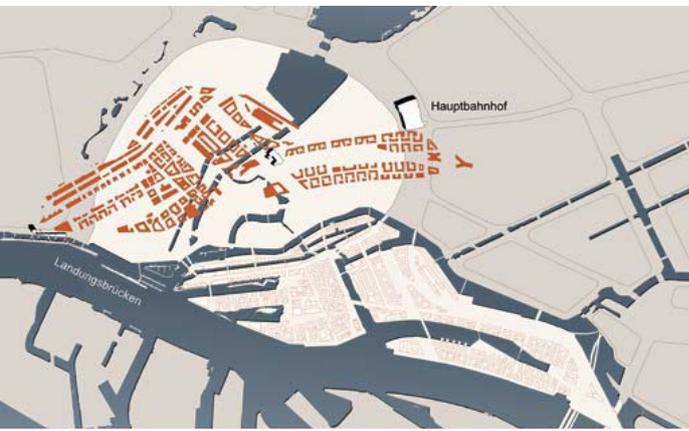




Das Innenstadtkonzept Hamburg 2014

Dem Innenstadtkonzept Hamburg 2014 kommt die Aufgabe zu, die Ergebnisse des bisherigen Prozesses zusammenzufassen und sie auf das große Ganze zu projizieren. Nach wie vor ist es eine zentrale Aufgabe, die von der HafenCity ausgehenden Impulse für die Entwicklung der Innenstadt zu thematisieren. Die HafenCity löst in Anbetracht ihrer Dimension für die Altstadt und Neustadt Nachjustierungsnotwendigkeiten aus. Für die Innenstadt eröffnen sich so neue Chancen und Potenziale für die zukünftige Entwicklung.

Welche Anforderungen sind an das Innenstadtkonzept Hamburg 2014 zu stellen? Die Gestalt der Stadt und ihre historische Entwicklung spielen im Bewusstsein der Öffentlichkeit eine große identitätsstiftende Rolle. Der Blick auf die Innenstadt ist aber teilweise auch verklärt. So ist die Bausubstanz der Hamburger Altstadt – von wenigen Gebäudeensembles abgesehen – nur zwischen 50 bis 100 Jahre alt. Katastrophen, der Zweite Weltkrieg und der Städtebau der Nachkriegszeit haben die bauliche Substanz davorliegender Epochen bis auf ganz wenige Überreste zerstört. Von daher bedarf es im Konzept einer Betrachtung der Historie, in der die wichtigen Phasen der Innenstadtentwicklung benannt und damit auch die Brüche in der Stadtentwicklung und Paradigmenwechsel in der Stadtplanung beschrieben werden. Von diesem Standpunkt aus lässt sich auch die Entwicklung der Quartiere in der Innenstadt darstellen. Bisher ist im Entwurf des Innenstadtkonzepts Hamburg 2010 zum Beispiel die Bedeutung der Speicherstadt als zukünftiges Innenstadtkonzept



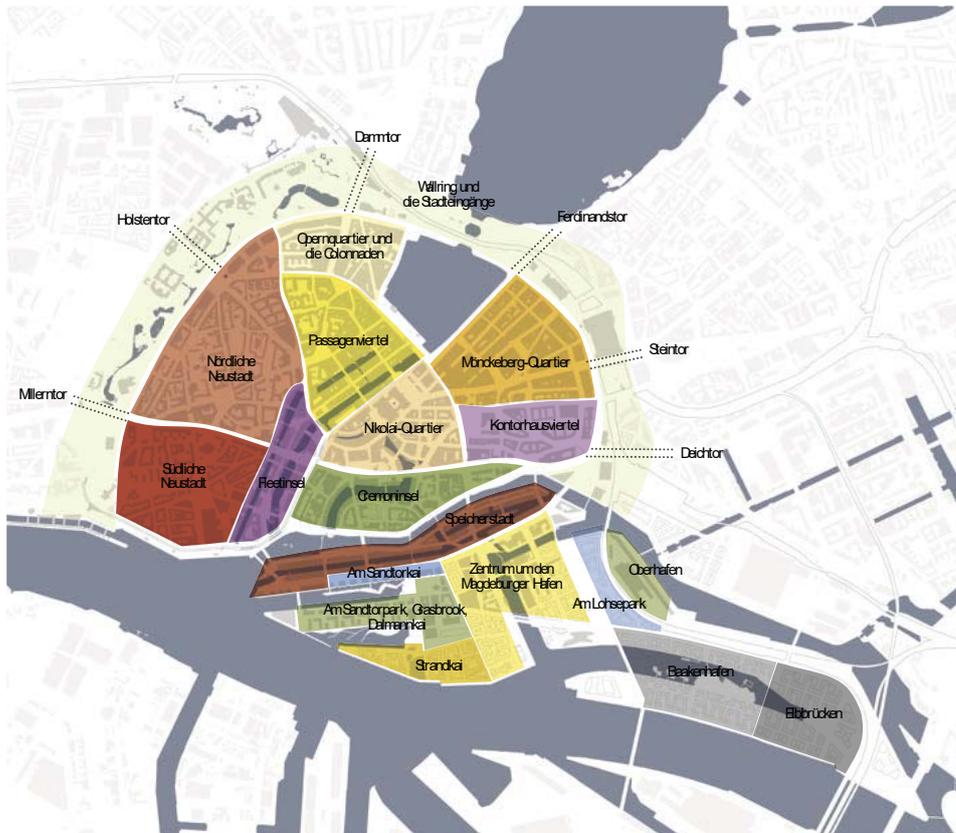
oben links:
Vergleich der Größe von
Innenstadt und HafenCity

und zugleich als Trittstein zwischen alter und neuer Innenstadt in seiner Bedeutung zu kurz gekommen. Im neuen Konzept wird steckbriefartig Quartier für Quartier in Bezug auf Historie, Besonderheiten, Entwicklungspotenziale und mögliche Handlungsansätze und Maßnahmen beschrieben. So soll beantwortet werden, wie in der Hamburger Innenstadt mit den Stadtbild prägenden Qualitäten umgegangen wird und welche Rolle Merkmale wie Alster, Elbe, Fleeten, Plätze und Türme spielen. Aus der Geschichte zu lernen, heißt, räumliche Gegebenheiten aus der Historie herauszuarbeiten und neue Anforderungen an die Innenstadt hiermit in Einklang zu bringen. Das ermöglicht eine wesentlich genauere Rollenbestimmung und Aufgabenverteilung für die Zukunft und gleichzeitig eine bessere Vernetzung der Quartiere.

Wes die strategische Ausrichtung der Innenstadtentwicklung angeht, so hat der Entwurf des Innenstadtkonzepts Hamburg 2010 bereits die wesentlichen zielführenden Aussagen zu den Themen Wohnen, Einzelhandel und Dienstleistungen, Kultur und Verkehr getroffen. Diese werden im Innenstadtkonzept Hamburg 2014 zum Teil modifiziert und an aktuelle Entwicklungen angepasst.



unten: Quartiere in der
Hamburger Innenstadt





PRÄGUNGEN

Der charakteristische Stadtgrundriss der Hamburger Innenstadt wird durch drei wesentliche Elemente bestimmt: den Wöllring, die aufgestaute Alster mit ihren ehemals als Wasserstraßen angelegten Fleeten und die Elbe.

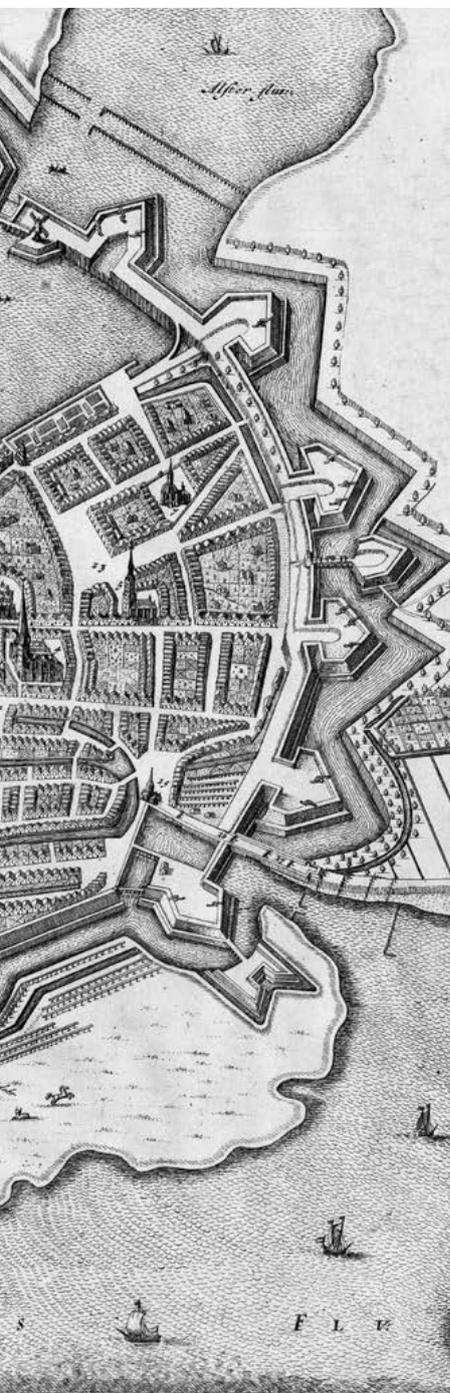
Betrachtet man Hamburg aus der Luft, fällt im Stadtgrundriss die klare Kontur des Wöllrings auf, der die Stadt halbkreisförmig umschließt und im Süden auf die Elbe trifft. Unverwechselbar ist die Lage des Binnenalsterbeckens, welches sich dreiseitig umbaut nach Norden öffnet und durch Lombards- sowie Kennedybrücke von der Außenalster getrennt wird. Alster und Elbe sind durch zwei parallel verlaufende Fleete (Herrengaben- beziehungsweise Bleichenfleet und Alsterfleet mit der Kleinen Alster) miteinander verbunden.

Trotz der klaren Kontur nach außen erweckt die Hamburger Innenstadt keinen homogenen Gesamteindruck. Vielmehr setzt sie sich aus zahlreichen, jeweils unterschiedlich geprägten Quartieren zusammen. In der Folge von wirtschaftlichen, politischen und gesellschaftlichen Entwicklungen, oft verstärkt durch Katastrophen wie den große Brand von 1842, die Choleraepidemie von 1892 und zuletzt die Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, wurden ganze Quartiere abgerissen und neu beplant.

Des hat im Ergebnis dazu geführt, dass in der Hamburger Innenstadt kaum noch bauliche Zeugnisse

aus der vorindustriellen Zeit vorhanden sind und sie sich immer mehr entvölkert hat. Stattdessen entstanden als Folge der wachsenden Bedeutung des Handels und des Wunsches nach einem repräsentativen Geschäftsgebiet für die moderne Großstadt immer neue Kontor- und Geschäftshäuser.





Die geschichtlichen Phasen der Stadtentwicklung

Mittelalter

Die Topografie der Hamburger Altstadt ist geprägt durch einen Gæstsporn, der nach Norden und Westen zur Asteniederung und nach Süden in die inselartig aufgegliederte Elbmarsch abfällt. Auf dem Gæstsporn im heutigen Bereich des Domplatzes zwischen Speersort, Bucoriusstraße und Brandstüete, stand bis zu seinem Abbruch in den Jahren 1804 bis 1806 der spätgotische Mariendom. Dieser war ein Nachfolgebau der vom Erzbischof Ansgar in der Hammburg errichteten Missionskirche, die 845 bei einem Überfall dänischer Wikinger zerstört wurde. Bei den archäologischen Ausgrabungen auf dem Domplatz und seinem Umfeld konnten die Überreste von drei Befestigungen entdeckt und dokumentiert werden. Die beiden ersten, zeitlich aufeinanderfolgenden Befestigungen aus dem 8. und 9. Jahrhundert sind lediglich durch Gräben überliefert. Der jüngste Graben mit einem Außendurchmesser von etwa 75 Metern kann aufgrund seiner Datierung als die historisch überlieferte Hammburg identifiziert werden. Nach Aufgabe der Befestigung gab es auf dem Domplatz eine unbefestigte Siedlung, die im ausgehenden 9. beziehungsweise frühen 10. Jahrhundert von einer größeren, zweiphasigen Befestigung, bestehend aus einem Erdwall mit Graben, überbaut wurde. Zu dieser Wallgrabenbefestigung, die lange Zeit mit der historisch überlieferten Hammburg gleichgesetzt wurde, gehörte eine westlich vorgelagerte Siedlung mit einem Ufermarkt beiderseits des 1877 zugeschütteten Reichenstraßenfleets im Verlauf des heutigen Stra-

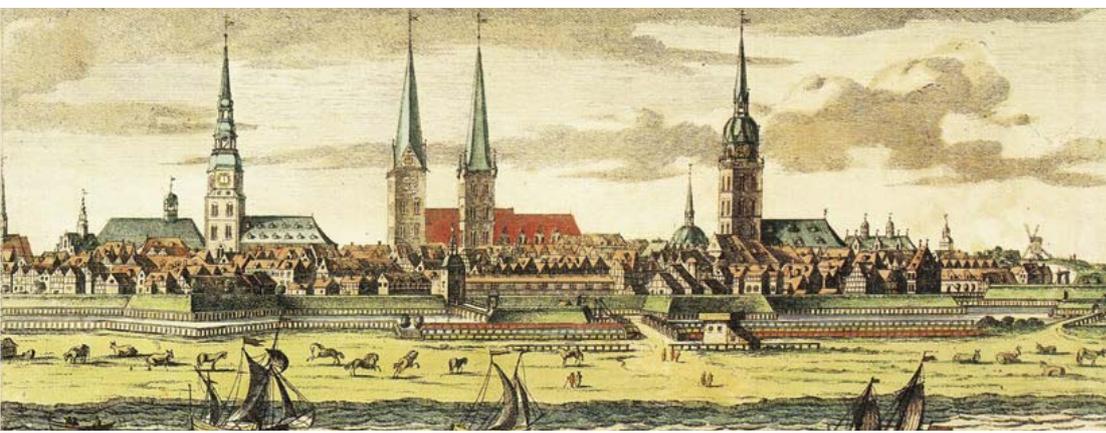


ßenzugs Große und Kleine Reichenstraße. Steinerne Überreste früher Dombauten sind auf dem Domplatz erst für die erste Hälfte des 11. Jahrhunderts nach Schleifung der Wällgrabenbefestigung archäologisch nachweisbar. Die kirchliche Nutzung des Geländes in dieser Zeit lässt sich mit Erzbischof Bezelin Alebrand verbinden, von dem berichtet wird, dass er den ersten steinernen Dombaute. Die Befestigung der Stadt bestand aus dem sogenannten Heidenwall, einem mächtigen Erdwall mit vorgelagertem Graben, der als Queriegel den Gästsporn nach Osten abriegelte. Reste der zum Heidenwall gehörigen, mehrfach erneuerten Gräben wurden 1908 bis 1910 beim Bau der U-Bahntrasse in der Mönckebergstraße und 1938/1939 in der Baugrube des Pressehauses am Speersort gefunden. Zur Toranlage des Heidenwalls gehörte auch der sogenannte Bischofsturm aus dem 12. Jahrhundert, dessen Findlingsfundament im Untergeschoss des Gebäudes Kreuzerstraße 4 / Speersort 10 zu sehen ist.

In der Schleife des Nikolaifleets, im Bereich des heutigen Mahnmals St. Nikolai und des Hopfenmarkts, ließ 1061 der Billungerherzog Ordulf die Neue Burg in Form eines Ringwalls errichten. Das Burggelände wurde 1188 durch den Schauenburger Grafen Adolph III. zur planmäßigen Gründung einer Kaufmannssiedlung freigegeben, die als Neustadt flandrischer und friesischer Kaufleute mit dem ersten Rathaus Hamburgs von Kaiser Friedrich Barbarossa besondere Privilegien erhielt. Zwischen 1201 und 1224 wuchsen die bischöfliche Altstadt und die gräfliche Neustadt zur

Gesamtstadt Hamburg zusammen und der Aufstieg zur Hansestadt begann. In dieser Zeit vollzog sich mit der Kolonisierung der in der Elbmarsch gelegenen Wälder (Reichenstraßeninsel, Gemon und Girm) die Stadterweiterung nach Süden. Im Zuge der planmäßig durchgeführten Baulandgewinnung entstand hier das für die städtische Elbmarsch typische Parzellengefüge aus schmalen, extrem tiefen Grundstücken. Zeitgleich kam es zum Bau der beiden vom Schauenburger Grafen Adolph IV. gegründeten Bettelordensklöster St. Marien Magdalenen und St. Johannis, auf deren Plätzen heute Handelskammer und Rathaus stehen. Um 1260 wurde die Vorstadt St. Jacobi mit dem Bau der steinernen Stadtmauer Teil der Stadt. Die Ausdehnung der Stadt zum Ende des 13. Jahrhunderts entspricht ungefähr dem heutigen Stadtteil Hamburg-Altstadt. 1290 erfolgte der Bau des Rathauses mit dem Nedengericht an der Trostbrücke. Die mittelalterliche Stadtbefestigung wurde um die Mitte des 16. Jahrhunderts durch die Anlage des Neuen Wälls und die Umwallung der Vorstadt St. Annen auf dem Gasbrook verstärkt. Das nun als Befestigung obsolet gewordene Gelände des alten Wälls wurde ab 1560/1562 parzelliert und bebaut. Das Herrengaben- beziehungsweise Bleichenfleet sowie das Asterfleet gehörten als Gräben zu den Befestigungen des 13. beziehungsweise des 16. Jahrhunderts und sind bis heute wichtige Elemente der historischen Stadtstruktur.

Die Marktsiedlung im Schatten des Bischofssitzes erhielt in der ersten Hälfte des 11. Jahrhunderts die Pfarrkirche St. Petri. Die mittelalterliche Neustadt auf



dem Gelände der Neuen Burg bekam 1195 mit der Kirche St. Nikolai ihr geistliches Zentrum. Im 13. Jahrhundert entstand auf der Geestsiedlung, die zunächst außerhalb des Heidenwalls lag und erst später mit einer Stadtmauer in die Stadt einbezogen wurde, mit St. Jacobi (1255 Ersterwähnung) eine weitere Pfarrkirche. St. Katharinen wurde um 1250 die Pfarrkirche für die im 13. Jahrhundert kolonisierten Inseln der Elbmarsch. Die Kirchspiele bildeten bis zur Verfassungsänderung 1860 die städtischen Verwaltungsbezirke. Der Dom mit seinen Assistenzbauten als Sitz des in Bremen residierenden Bischofs und des Domkapitels blieb unabhängig davon bestehen.

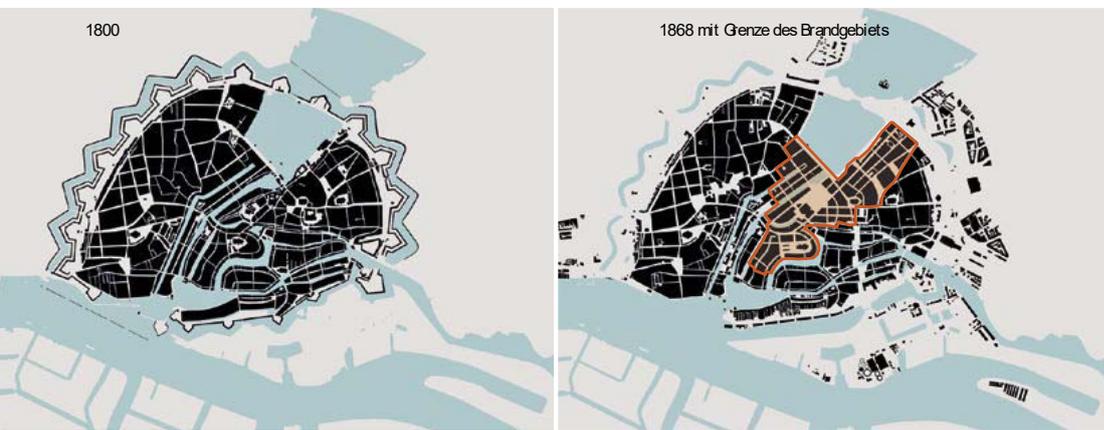
Nachdem die Aster schon im 12. Jahrhundert am Burstah für Mühlenzwecke aufgestaut worden war, wurde der Asterstau um 1235 durch die Aufschüttung eines Mühlendamms nach Norden zum heutigen Jungfernstieg verlegt. So entstand nördlich der Stadt der große Astersee als Mülenteich. Fleete wurden als Verkehrswege angelegt und wichtige Durchgangsstraßen wie die Steinstraße gepflastert und befestigt. Es entstand ein aus Wasserwegen, Brücken und Straßen engmaschiges Verkehrsnetz.

Mit der Erschließung der Marschinseln und der streifenartigen Grundstückseinteilung waren die Voraussetzungen für das Stadtbild Hamburgs bis ins 19. Jahrhundert hinein gelegt. Die Bebauung der Inseln bestimmten die seit dem Mittelalter bis ins 18. Jahrhundert zwischen Straße und Fleet auf langen schmalen Parzellen gebauten giebelständigen Kauf-

mannshäuser, die Wöhlen, Kontor, Lagerung und Warenaumschlag in sich vereinten. Diese waren ursprünglich als Binnendeichshaus ausgebildet und seit dem 15. Jahrhundert in kompakter Form als Außendeichshaus, wie sie in der Däichstraße noch heute vorkommen. Speicherbauten an den Wasserwegen ergänzten die Ansiedlung und das Bild an den Fleeten, wie es ansatzweise die Speicherbauten am Cremen überlieferten. Beide Ensembles rahmen an einem kurzen Abschnitt das Nikolaifleet und lassen ahnen, wie die innere Stadt vor den Veränderungen im 19. und 20. Jahrhundert ausgesehen haben mag.

Daneben existierten schmale Bürgerhäuser und auf zusammengelegten Parzellen große, palastähnliche Gebäude wie das Görtz-Palais (Adelspalais) am Neuen Wall 86, das etwa um 1710 entstanden ist. Aus dem 17. und 18. Jahrhundert sind wenige mehrgeschossige Mietshäuser wie beispielsweise die Bebauung am Alten Steinweg 11, am Valentinskamp 34 und am Bäckerbreitengang 49/50 überliefert. Ärmere Bevölkerungsteile lebten in bescheidensten Verhältnissen in Kellern, Buden oder Sahlwohnungen zur Miete. Die Buden waren eingeschossige Kleinsthäuser, oft zu einer Zeile angeordnet. Sahl nannte man die Gasse in den oberen Geschossen mehrstöckiger Häuser. Seit dem 16. Jahrhundert wurden diese Unterkünfte als eigenständige ein- oder mehrgeschossige Wohngebäude in Blockinnenflächen – hauptsächlich ehemalige Gärten – verlegt und wuchsen im Verlauf der Jahrhunderte zu eng bebauten Fachwerkquartieren heran. Diese sogenannten Gängeviertel erreichten

oben:
Die Silhouette Hamburgs
um 1690



im Verlauf des 19. Jahrhunderts ihre stärkste Ausbreitung und Verdichtung. Beispiele dieser überwiegend aus dem frühen 19. Jahrhundert stammenden Bebauung sind rudimentär in der Zeile Bäckerbreitengang 51 bis 58 erhalten.

Die neue Stadtbefestigung 1625

Zur besseren Sicherung der Bebauung und zum Schutz der wachsenden Bevölkerung (1600 lebten in der Innenstadt etwa 40.000 Menschen) beauftragte Hamburg den Bau einer neuen Fortifikation. Die mächtige Anlage wurde 1616 bis 1625 erbaut. Im Westen und Norden wurde zusätzliches Gelände einbezogen und eine neue Verteidigungsanlage errichtet, während im Osten und Süden die vorhandene Befestigung ausgebaut wurde. Vor dem am Nikolaifleet gelegenen Binnenhafen konnte ein vergrößertes Hafengebiet an der Elbe – der Norderhafen – gewonnen werden, wo bis zu den neuen Ausbauten des 19. Jahrhunderts der Schwerpunkt des Hafens lag. Die neue bastionäre Verteidigungsanlage führte durch den gestauten Aistersee und ließ so Binnen- und Außenster entstehen. Die Binnenster rückte ins Zentrum und der Mühlendamms wurde zur Promenade – dem heutigen Jungfernstieg. Mit der modernen Befestigung gehörte Hamburg zu den am stärksten gesicherten Städten Europas. Bis heute bildet der Verlauf der Fortifikation die erkennbare Außenkontur der Innenstadt.

Die Einbeziehung des westlichen und nördlichen Gebietes – die heutige Neustadt – bedeutete einen immensen Zuwachs an bebaubarer Fläche.

Ein regelmäßiges Straßensystem wurde angelegt. Parzellierung und Bebauung erfolgten zügig. Mit der 1648 bis 1661 erbauten Kirche St. Michaelis bekam die Stadt die fünfte Pfarrkirche.

Im Verlauf des 17. und 18. Jahrhunderts stieg Hamburg zur internationalen Handelsmetropole auf. Grund hierfür waren die sich seit dem 16. Jahrhundert verlagernden Handelsströme zu den westeuropäischen Staaten und damit zu überseeischen Gebieten. Dies wirkte sich auch positiv auf die Stadtentwicklung Hamburgs aus. Bereits im Jahr 1700 lebten etwa 70.000 Menschen innerhalb der Befestigungsanlage.

Stadtmodernisierung im 19. Jahrhundert

Ende des 18. Jahrhunderts war das Befestigungswerk als militärische Verteidigungsanlage bedeutungslos. Noch vor der französischen Besatzung von 1806 bis 1814 hatte die Stadt die Entfestigung und die Umwandlung in eine gärtnerisch gestaltete Anlage begonnen. Die nach Ende der Franzosenzeit fortgeführten Umgestaltungsarbeiten verwandelten den ehemaligen Festungsring bis 1833 in eine die innere Stadt umfassende grüne Zone. Ein botanischer Garten entstand 1821 am nordwestlichen Rand auf ehemaligem Geisgelände. Millerntor, Dammtor und Steintor wurden als Haupttore 1816 bis 1819 mit pfeilerbesetzten Ausfahrten und Wächhäuschen neu ausgestattet und kleinere Passagen und neue Tore bis 1859 eingerichtet. Der Ring bildete nach wie vor die Zollgrenze (Akzise Grenze) und es galt weiterhin bis zum Jahreswechsel 1860/1861 die Torsperre – nur



unten: Die Hamburger
Innenstadt vor dem Brand
im Jahr 1842





gegen Bezahlung konnten nachts die Stadttore passiert werden.

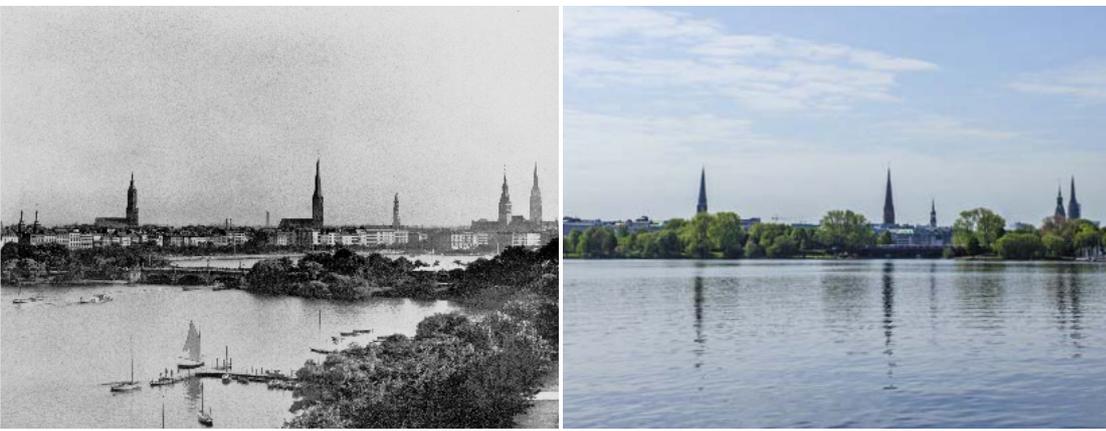
Der ehemalige Befestigungsring erhielt bis 1898 eine neue Ringstraße, in deren Verlauf zwischen Binnen- und Außenalster anstelle hölzerner Vorgängerbauten von 1865/1868 die steinerne Lombardsbrücke trat. In die neue Parkanlage und entlang des Ringstraßenverlaufs setzte man Gebäude für Bildung, Kultur und Wissenschaft sowie anspruchsvolle öffentliche Gebäude – beispielsweise das Justizforum mit seiner äußerst repräsentativen Platzanlage im Jahr 1879. An die Nord- und Ostseite traten seit 1842 und besonders zu Beginn des 20. Jahrhunderts anstelle der Parkanlagen technische Bauten des Verkehrs und des Handels. Diese Nutzungen dominieren bis heute den östlichen Abschnitt des Wälls vom Dammtor bis zum Daichtor.

Etwa zeitgleich mit dem Beginn der Entfestigungsarbeiten nach 1800 nahm man den Abbruch bedeutender historischer Bauwerke in Angriff. Zu diesem Zeitpunkt waren Altstadt und Neustadt fast vollständig bebaut und die Einwohnerzahl lag etwa bei 130.000. Daher konnten nur durch Abbruchmaßnahmen in der enger gewordenen Stadt Platz für neue Bauten geschaffen werden: So wurden der Dom (1804 bis 1806), das Kloster St. Maria Magdalena beim Adolphsplatz (1807 und 1837/1839) und das Kloster St. Jhannis beim heutigen Rathausmarkt (1829 und 1841) abgerissen.

In zeitlichem und räumlichem Zusammenhang mit der Umwandlung der Festungs- in eine Grünanlage fanden weitere städtebauliche Maßnahmen in der nördlichen Neustadt auf städtischem Gebiet statt. So entstanden neben einem neuen Wohnquartier mit vornehmen Stadthäusern auf dem ehemaligen Befestigungsgelände und auf dem Areal des alten Kalkhofs auch neue Straßen. Beispiele hierfür sind die Esplanade (1827 bis 1830), der Neue Jungfernstieg (1825 bis 1827), die Fehlandt- und Büschstraße und die Große und Kleine Theaterstraße (1827 bis 1828). Mit ähnlichem Impetus – nämlich Fortsetzung der parkartigen Wällgestaltung in die Stadt – gestaltete man den Zeughausmarkt und die Zufahrt zum neuen Millertor zu einer rechteckigen Platzanlage und einer breiten Allee, an deren Südfront die Englische Kirche 1836 Platz fand.

Der große Brand 1842 – Neuaufbau der Stadt

Der große Stadtbrand im Jahr 1842 zerstörte mehr als ein Drittel der teilweise immer noch mittelalterlich strukturierten Stadt. Das alte Zentrum an der Trostbrücke mit Rathaus, Börse und Bank sowie das Einbecksche Haus, drei Kirchen (St. Petri, St. Nikolai und St. Gertrud), der ganze nördliche Abschnitt der Altstadt und der nordöstliche Teil der Neustadt fielen dem Brand zum Opfer. Die Zerstörung bot schließlich die Möglichkeit einer konsequenten Neudefinition der Stadt. Basierend auf dem Aufbauplan der Technischen Kommission



verfolgte man den Wiederaufbau auf einem modernen Stadtgrundriss zusammen mit grundlegenden Verbesserungen der städtischen Infrastruktur wie die Anlage eines öffentlichen Systems der Wasserversorgung, der Kanalisation, der Gasversorgung und der Straßenbeleuchtung. Es entstanden klar strukturierte Quartiere, effizient geführte Straßen mit Haupt- und Nebenstraßen in einem orthogonalem Muster mit Blockrandbebauung und Scharachsen sowie eine geregelte übersichtliche Parzellierung. Straßen und Plätze wurden gepflastert und der Bürgersteig eingeführt. Der sehr regelhafte Stadtgrundriss südlich und östlich der Binnenalster zeugt noch heute von der aufklärerischen Grundlage dieser Neuplanung.

Neben der städtebaulich-technischen Modernisierung der Stadt gehörten der Neubau eines Rathauses und die Gestaltung der unmittelbaren Umgebung – als neues Zentrum – zu den bedeutendsten Aufgabenstellungen. Vor der neuen Börse schuf man eine Platzanlage. Nördlich des Gebäudes wurden ein Bauplatz für den Rathausneubau und Rathausplatz (heute Rathausmarkt) festgelegt. Wenn auch der Rathausbau erst gut 50 Jahre nach dem Brand erfolgte, so war doch der Ort in den neuen Stadtgrundriss eingeschrieben. Der trapezförmige Rathausmarkt bot den Rahmen für einen repräsentativen Rathausneubau, räumlich ergänzt durch das streng gefasste Wasserbecken der Kleinen Alster mit Wassertreppe und die Kulisse der Alsterarkaden. Die neuen, gerade geführten

Straßen stellten als Scharachsen den Bezug zum Rathaus her. Insgesamt war hier eine Raumabfolge geplant und schließlich geschaffen, die zu den eindrucklichsten städtebaulichen Leistungen ihrer Zeit gehört.

Auch die Südostseite der Binnenalster erhielt nun mit der Anlage des Alsterdamms (heute Ballindamm) ihren definierten Rand und das Pendant zum Neuen Jungfernstieg und Jungfernstieg, so dass die Binnenalster seit der Mitte des 19. Jahrhunderts als promenadengefasstes innerstädtisches Wasserbecken besteht.

Die Aufhebung der Torsperre zum Jahreswechsel 1860/1861 ließ Vorstädte und neue Wohnquartiere außerhalb der Stadtgrenzen in den ehemals ländlichen Gebieten beiderseits der Alster expandieren. Gleichzeitig wurde eine verbesserte Verkehrserschließung erforderlich. In der Innenstadt entstanden diagonale Straßendurchbrüche, die zugleich die tiefen Blöcke öffneten und neue Bauplätze schufen. Beispielhaft hierfür sind die Weststraße (1867 bis 1876) und die Colonnaden (1866 und 1877), wo moderne Miets Häuser – teils für zahlungskräftige Mieterschichten – errichtet wurden. Weitere Beispiele sind die Gerhofstraße, die seit 1881/1882 den Gänsemarkt mit der Poststraße verbindet, sowie der Straßenzug Kaiser-Wilhelm-Straße bis zur Stadthausbrücke, der 1893 seitens der Stadt fertiggestellt und mit modernen Etagen Häusern bebaut wurde.



Hafenausbau und Speicherstadt

Die starke Zunahme des Welt Handels und damit des Schiffsverkehrs machten einen Hafenausbau notwendig. 1862 fiel die Entscheidung, den Hafen als Tidehafen auszubauen. Im ehemaligen Stadtgraben legte man 1866 den Sandtorhafen als offenes und erstes künstliches Hafenbecken mit direktem Kaiumschlag an. Bis 1880 folgten der Ausbau von Gasbrook-, Brooktor- und Magdeburger Hafen sowie des Ericusgrabens. Straßen wie Holzbrücke, Mattentwiete und Brandstwiete wurden von 1868 bis 1876 als Verbindung zwischen Hafenanlagen und Stadtzentrum verbreitert und ausgebaut.

Die Schutzzollpolitik Bismarcks zog den Zollanschluss Hamburgs nach sich, für den 1881 als zollfreies Areal ein Freihafen mit den Funktionen Umschlag, Bearbeitung und Speicherung der Waren ausgehandelt wurde. Dabei sollte längerfristige Speicherung und Veredelung in unmittelbarer Stadtnähe erfolgen. Nördlich des Sandtorkais auf den Inseln Kehr wieder und Vändrahm wurde nach dem Abbruch der historischen, aus barocker Zeit stammenden Bebauung von 1885 bis 1927 in mehreren Abschnitten die Speicherstadt für die zollfreie Warenlagerung erbaut. War es zuvor überall in der Stadt möglich gewesen, Waren zollfrei zu lagern, so wurde dies nun räumlich konzentriert und von der Kontorstätigkeit der Kaufleute getrennt in die neuen Lagerhäuser verlegt. Den Zollkanal baute man als Grenze zum Zollinland aus. Damit verbunden war ein Abbruch eines Teils der Bebauung der Altstadt, der schließlich die Stadtkirche St. Katharinen im Verlauf der

neu ausgebauten Straße Bei den Mühlen freistellte und ihr bis heute eine hohe Präsenz im Stadtbild verschafft. Die Speicherstadt, das weltgrößte zusammenhängende, einheitlich geprägte Speicherhausensemble, zeichnet sich durch hohe architektonische und städtebauliche Geschlossenheit aus und ist bis heute in ihrer repräsentativen Erscheinung Aushängeschild des Welt Hafens und Welt Handelsplatzes Hamburgs.

City-Bildung

Das enorme Bevölkerungswachstum (1880 lebten in der Innenstadt etwa 171.000 Menschen), der gesteigerte Bedarf an Flächen für Handel und Wirtschaft sowie neue Vorstellungen vom Wohnen veränderten die Innenstadt nachhaltig. Wohnnutzungen wurden aus der Innenstadt verdrängt oder bewusst in die Vorstädte und die ländlichen Gebiete beiderseits der Außenalster verlagert. Der Bau der Speicherstadt beschleunigte die Entwicklung der Funktionstrennung, da Waren nicht mehr im Kaufmannshaus, sondern in den modernen Speichern des Freihafens gelagert wurden. Ältere Wohngebäude wurden zu Geschäftshäusern umgenutzt. Parallel entstand seit den 1880er Jahren das Kontorhaus als neuer bedarfsgerechter Bautyp für die Hamburger Wirtschaftsunternehmen. Zusammen mit Bankneubauten und Warenhäusern verdrängten diese vor allem im Bereich des ehemaligen Brandgebiets und im Umfeld von Börse und Rathaus die alte Bebauung. Die multifunktionale Innenstadt wandelte sich seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert innerhalb weniger Jahrzehnte zu einer reinen Geschäftsstadt – einer City.



Die Choleraepidemie 1892 – Sanierungen der Stadt

Vor dem Hintergrund dieser übergreifenden Entwicklung löste die Cholera-Katastrophe ein neuerliches Eingreifen in das Stadtgefüge aus. Die unhygienischen Verhältnisse, die insbesondere in den Gängevierteln im Verlauf des 19. Jahrhunderts entstanden waren, machten Sanierungen durch Abbruch und Neubau erforderlich. Drei Sanierungsgebiete wurden 1897 festgelegt, die Maßnahmen jedoch erst in den 1930er Jahren beendet. Die südliche Neustadt – zwischen Hafentor und Herrengraben – wurde als erstes Sanierungsgebiet von 1900 bis 1914 in Angriff genommen. In der nördlichen Neustadt um den Rademacherweg begann die Sanierung mit Abbruch der alten, engen Wohnbebauung hingegen erst 1933.

Während in den Sanierungsgebieten der Neustadt offiziell die Schaffung guter Wohnverhältnisse im Vordergrund stand, so wurde dieses Ziel in der östlichen Altstadt im Bereich Steinstraße / Nedernstraße / Meißberg im Verlauf der Jahre aufgegeben. Noch vor Beginn des Ersten Weltkriegs wurde das Gängeviertel der nördlichen Altstadt abgerissen und die Mönkebergstraße als breite, repräsentative Straße durch das freigeräumte Areal gelegt. Die neue Durchbruchstraße war – dem Funktionswandel geschuldet – der Bebauung mit hohen Geschäfts- und Kontorhäusern vorbehalten. Sie verband den Rathausmarkt mit dem 1906 neu eröffneten Hauptbahnhof. Gleichzeitig fanden die Arbeiten an einem neuen Verkehrssystem

– der Hochbahn – statt. 1912 konnte die Ringlinie eröffnet werden, die ab dem Mönkedamm oberirdisch auf Stützen verläuft und deren Viadukt das Bild des westlichen Hafenrandes bis zu den Landungsbrücken bis heute bestimmt.

Zwischen den Weltkriegen

Erst nach dem Ersten Weltkrieg erfolgte die Regulierung der Grundstücke an und südlich der Steinstraße für die neue Bebauung. Es entstand auf einer neuen Parzellen- und Straßenstruktur, das sogenannte Kontorhausviertel aus großmaßstäblichen Kontorhausbauten, das um Wohn- und Geschäftsnutzungen ergänzt wurde. Großbauten wie das Chilehaus, der Meißberghof, das Sprinkerhof- und Mühlenhof-Gebäude, die zu den bedeutendsten Architekturdenkmälern der 1920er Jahre gehören, prägen bis heute eines der eindrucksvollsten Ensembles dieser Zeit. Gegenüber der Speicherstadt als funktionales Gegenstück gelegen, beeinflusst das Kontorhausviertel das Bild der südlichen Altstadt zwischen Steinstraße und Willy-Brandt-Straße.

In den 1930er Jahren errichtete man am Rande des Kontorhausviertels und in der Neustadt am Rademacherweg Wohnbauten und brachte damit die Sanierungsvorhaben in Altstadt und nördlicher Neustadt zu Ende. An der Westseite der Binnenalster entstanden mit dem Prien-Haus (Ecke Colonnaden / Jungfernstieg) und dem ehemaligen Esso-Haus (Ecke Esplanade / Neuer Jungfernstieg / Fehlandtstraße) große Kontorhäuser.



Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg

Die Zerstörungen des Bombenkriegs betrafen vor allem die westliche und südliche Innenstadt. Darunter das historische Kaufmannsviertel um das Nikolaifleet, die Hauptkirchen St. Jacobi, St. Nikolai und St. Katharinen sowie die Speicherstadt und den Hafen. Weniger zerstört waren die Geschäftsviertel der Altstadt. 1948 war die Innenstadt überwiegend trümmerfrei. Mit dem Trümmerschutt waren Teile des Wallgrabens und zahlreiche Fleete verfüllt und der Ballindamm verbreitert worden.

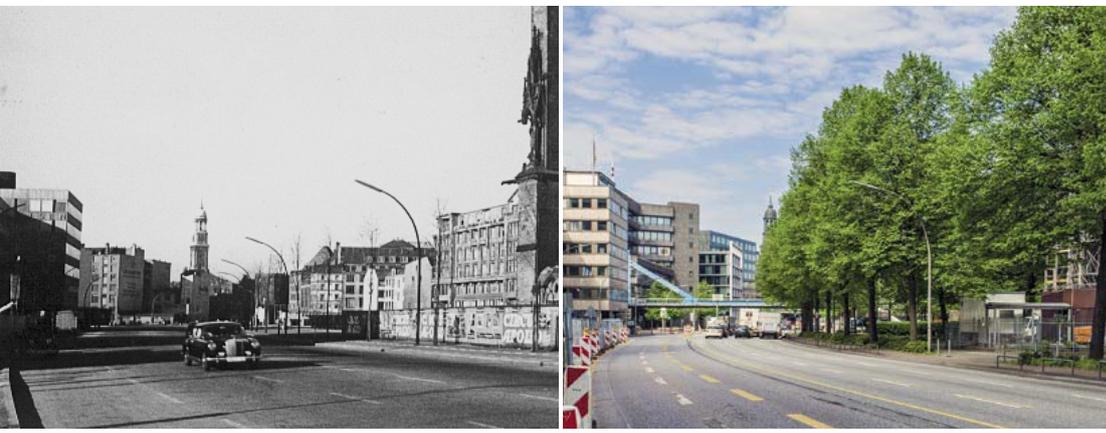
Die ersten Jahre nach Kriegsende waren von Stadt-reparatur gekennzeichnet. Man benutzte Brauch-bares weiterhin und reparierte die erhaltensfähigen Kontorhäuser. Häufig wurden die Dachzonen durch Reduzierung von Dachaufbauten wie Türmchen und Zwerchhäusern sowie durch den Bau von Staffel-beziehungsweise zurückgesetzten Dachgeschossen verändert. Für die Binnenalster und den Rathausmarkt legten Verordnungen architektonische Gestaltungs-elemente fest, die neben heller Farbgebung der Fassaden insbesondere die Vereinheitlichung der Dachlandschaft vorsahen.

Mit Aufbaugesetz, Aufbauplan, Baustufenplänen, Durchführungsplänen und weiteren Instrumentarien betrieb man ab etwa 1950 den Auf- und Ausbau der Stadt. Zunächst mit dem Ziel, die Innenstadt mit geringen Höhen und vollständig mit Blockrandbebauung wieder aufzubauen. Ab 1952 gewann das neue Leitbild

von der gegliederten und aufgelockerten Stadt an Bedeutung. Daran orientierte sich besonders der neue Straßendurchbruch – die sogenannte Ost-West-Straße (heute Ludwig-Erhard- und Willy-Brandt-Straße). Die Ost-West-Querung, die seit Beginn des 20. Jahrhunderts immer wieder als Idee aufschien, wurde – nach verschiedenen Planungsphasen – schließlich 1953 bis 1962 zur Verbesserung der Verkehrssituation realisiert.

Gegliedert durch Bürosolitärbauten wurde die Ost-West-Straße in geschwungener Linienführung durch die südliche Innenstadt geführt. Vom niedrig gelegenen Daichtor über die Fleete zum hochgelegenen Millerntor bieten sich zahlreiche abwechslungsreiche Blickpunkte und Ausblicke in die benachbarten Quartiere. An dieser Straße reihen sich einige bedeutende Bauten der Stadt wie zum Beispiel die Gebäude der Reederei Hamburg-Süd und der Condor-Versicherung sowie das IBM- und Spiegelgebäude. Die Kirchen insbesondere St. Michaelis und das Mahmal St. Nikolai sind als Dominanten herauspräpariert und im Bereich der St. Michaelis-Kirche reinszeniert die niedrige Assistenzbebauung die traditionelle städtebauliche Vorrangstellung des Kirchengebäudes.

An anderen Stellen entstanden – zum Teil nach Abbruch mehr oder weniger zerstörter älterer Substanz – seit den 1950er Jahren Neubauten, wie die prägenden Hochhausbauten an der Esplanade, das Springer-Verlagsgebäude, das Unilever-Hochhaus, die City-Hochhäuser und der Bürohausbau zwischen Weststraße und Altem Steinweg. Zur Entlas-



tung der Innenstadt von großen Büro- und Verwaltungsgebäuden wurde ab 1961 der neue Standort City Nord ausgebaut.

Ein Beispiel modernen Wohnungs- und Städtebaus entstand am Gesshang in der südlichen Neustadt. Die am Hang gelegenen Häuserzeilen am Venusberg werden durch niedrige Ladenbauten verbunden und über Wohnwege in Grünbereichen erschlossen.

Trotz gravierender Verluste an bedeutenden historischen Bauten und Quartieren bildete die Wiedergewinnung historischer Ensembles angesichts anderer Prioritäten des Wiederaufbaus kein Planungsziel unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg. Einige charakteristische Staatsbauten wurden bald nach Kriegsende entfernt und an ihrer Stelle Neubauten errichtet. Ebenfalls abgetragen wurden die Reste des Johanneums. Den Domplatz beließ man als Freiraum für eine zukünftige Planung. St. Nikolai erhielt man als Ruine an der neuen Ost-West-Querung. Die übrigen Hauptkirchen wurden repariert beziehungsweise rekonstruiert. Mit der Wiederherstellung der Kirchtürme sowie der Spitze des Rathaussturmes wurde für die Wiedergewinnung der charakteristischen Turmsilhouette der Innenstadt Sorge getragen.

Die Kritik an der „Uwirtlichkeit unserer Städte“ und an den Flächensanierungen der 1960er Jahre sensibilisierte für die „Zukunft für unsere Vergangenheit“. Erste Ideen in Richtung auf die Wiedergewinnung eines traditionellen Hamburger Stadtbildes fanden seit Mitte der 1960er Jahre in der Neustadt (Peterstraße/

Neanderstraße) ihren Niederschlag in nachgebauten Fassaden verloren gegangener Bürger- und Kaufmannshäuser von Altstadt und Neustadt. Dagegen stand das letzte erhalten gebliebene Ensemble aus traditionellen (Außendeichs-)Kaufmannshäusern in der Deichstraße kurz vor dem Abbruch. Erst Anfang der 1970er Jahre konnte Einigkeit über die erhaltende Sanierung der Gebäude erzielt werden.

Stadterneuerung seit 1980

Auf die Phase radikaler Eingriffe in die Stadtstruktur folgte die der behutsamen Erneuerung, in der die historische Bausubstanz wieder einen neuen Stellenwert einnahm. Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramme ermöglichten die Rettung der vernachlässigten historischen Bausubstanz in den noch erhaltenen Wohngebieten der Neustadt. Die Sozialstruktur wurde dabei berücksichtigt und durch Modernisierung und Neubau von Wohnungen gestärkt. Das Bild der Europäischen Stadt wurde wiederbelebt und damit der Gedanke geschlossener Platzräume sowie gemischt genutzter Quartiere. Der 1981 verabschiedete Programmplan für die Hamburger Innenstadt formulierte Zielsetzungen, die bis heute ihre Gültigkeit behalten haben. Gleiches gilt für das denkmalpflegerische Erhaltungskonzept, das 1982 in Ergänzung zum Programmplan erschien und dessen Aussagen zwar noch in ihren Grundzügen Bestand haben, jedoch eine Aktualisierung durch die neue Denkmalliste erfahren haben. Die Belebung der Innenstadt durch eine ausgewogene Nutzungsmischung von Arbeiten, Ein-



kaufen, Wohnen, Kultur und Freizeit ist und bleibt das Hauptziel der Stadtentwicklung.

Es liegt in der Natur der Sache, dass Reparaturmaßnahmen im Stadtbild weniger ins Auge fallen. Der Erhalt der wenigen noch vorhandenen Altbauten in dem Quartier Fleetinsel infolge des Programmplans ist ein gutes Beispiel für die Stadterneuerung der letzten Jahrzehnte. Die Fleetinsel lebt von ihrer urbanen Mischung aus neuen Wohn- und Gastronomieangeboten, Galerien und Einkaufsangeboten. Die westliche Innenstadt profitiert von ihrem ständig wachsenden attraktiven Passagensystem. Historisch wertvolle Bausubstanz konnte teilweise saniert und umgenutzt werden. Das Asterfleet hat eine neue bauliche Kontur erhalten und ist jetzt wieder als städtisches Gewässer erkennbar. Ebenso wurde die Stadtansicht zur Elbe bedacht und insbesondere am Baumwall Lücken geschlossen. Der Gruner + Jahr-Hauptsitz zeigt, dass zeitgenössische Architektur imstande ist, das vorgegebene maritime Thema und den historischen Stadtgrundriss dem Umfeld angemessen zu interpretieren. Die Rückbesinnung auf stadt- und freiräumliche Qualitäten, die sich stärker an den Bedürfnissen von Fußgängerinnen und Fußgängern orientieren, sowie die Bedeutung des baukulturellen Erbes und die Verpflichtung auf eine behutsamere Form der Stadterneuerung sind Errungenschaften des Programmplans, auf die sich heutige Planungen berufen und stützen können – auch wenn diese immer wieder neu verhandelt werden müssen. So konnte die In-

nenstadt bisher als Wohnstandort mit 350 modernisierten und mit 500 geförderten neuen Wohnungen zwar nicht wesentlich gestärkt werden, aber zumindest konnte der Status quo durch Anstrengungen im geförderten Wohnungsbau und durch die Sanierung historischer Bausubstanz gehalten werden. Eine stärkere Nutzungsmischung ist ebenfalls noch nicht im wünschenswerten Umfang realisiert. Die Anbindung an die angrenzenden Stadterweiterungsquartiere über den Wöllring hinweg ist an vielen Stellen noch nicht gelungen.

Innerhalb des Wöllrings dagegen wurden neue Verbindungen geschaffen. Der Bau der Europapassage bewirkte eine Verbindung der hochpreisigen Einzelhandelsbereiche der Großen Bleichen, der Poststraße, des Neuen Wölls und des Jungfernstiegs mit der hochfrequentierten Mönckebergstraße. Darüber hinaus haben sich die 1B-Lagen wie der Gänsemarkt und die Glomaden sowie die ABC-Straße und Neue ABC-Straße zu gut besuchten Adressen entwickelt. An der Neugestaltung des Jungfernstiegs, den URGestaltungen durch zahlreiche Business Improvement Districts (BIDs), dem neuen Quartierspark „Mehelwiese“ oder der temporären URGestaltung des Domplatzes lässt sich ablesen, welche hohe Aufmerksamkeit den öffentlichen Räumen gewidmet wurde. Die URGestaltung anderer wichtiger Räume und Straßen bleibt weiterhin eine wichtige Aufgabe. Das kann man auch bei der Gestaltung der Achse von Kultureinrichtungen entlang des östlichen Wöllrings beobachten,



die mit der Zentralbibliothek der Bücherhallen Hamburg am Hühnerposten einen neuen Baustein erhalten hat. Ebenso waren die Erweiterungen der Kunsthalle, der Staatsoper und des Museums für Kunst und Gewerbe wichtige Entscheidungen, um die Innenstadt als Ort „hochkultureller Einrichtungen“ zu stärken. Die Umnutzung der Deichtorhallen zum international wichtigen Ausstellungszentrum für moderne Kunst war ein antizipierender Schritt in Richtung HafenCity – noch bevor sie geplant und mit dem Bau begonnen wurde. Was bleibt, ist das problematische Umfeld des Hauptbahnhofs und die räumliche Etablierung der Kulturmeile entlang des östlichen Völlings, die von der Kunsthalle über die Deichtorhallen bis hin zum Lohsepark in der HafenCity reichen könnte. Auf der Kehrwederspitze sind hochattraktive neue Büroadressen entstanden und in der Speicherstadt haben sich schon heute an vielen Stellen durch behutsamen Urbau und sensible Umnutzung kulturelle und kreative Milieus entwickelt. Die strategische Hinwendung zur Elbe war in den Planungen der 1980er Jahre bereits angelegt. Sie findet mit der HafenCity und dem Sprung über die Elbe ihre Fortführung im Sinne einer seit langem angelegten städtebaulichen Logik, die bereits mit der Revitalisierung des Elbufers durch die Entwicklung der sogenannten Perlenkette auf der Höhe der Elbchaussee begann.

Stadterweiterung im 21. Jahrhundert – Bau der HafenCity

Am 29. Februar 2000 verabschiedete der Hamburger Senat den Masterplan der HafenCity, der im Jahr 2010 für die östlichen Quartiere fortgeschrieben wurde. Zukünftige Zielsetzungen und Strategien für die Entwicklungen des Stadtteils wurden so festgehalten. Mit dem Bau der HafenCity unternimmt die Stadt Hamburg seitdem die größte Innerstadterweiterung seit der Erweiterung um die Neustadt im 17. Jahrhundert. Auf einer Fläche von 157 Hektar entsteht ein gemischt genutztes Quartier mit Wohn-, Arbeits- und Freizeitangeboten in unmittelbarer Nähe zur Hamburger Innenstadt. Die zentrale und wasser-nahe Lage an der Elbe sind besondere Merkmale der HafenCity. Aufgrund seiner Größe und seines Anspruchs erregt das Projekt nicht nur regional, sondern europaweit Aufmerksamkeit und positioniert Hamburg auf den vorderen Plätzen im internationalen Stadtplanungsdiskurs.

oben:
Die Silhouette Hamburgs
im Jahr 2014





Die Konstanten der Stadtgestalt

Eine größere Zahl von Bauten und Monumenten, aber auch Straßen-, Frei- und Wasserflächen stehen als Konstanten der Stadtgestalt unter Denkmalschutz. Ihre lebendige Einbeziehung in die künftige Entwicklung der Innenstadt ist eines der Ziele des Innenstadtkonzepts. Dazu gehört auch, ein jeweils angemessenes Umfeld zu bewahren. So können für einige Bauten und Monumente weite Sichtbeziehungen zu beachten beziehungsweise frei zu halten sein. Konkurriert die Erhaltung der Konstanten mit anderen Zielen der Stadtentwicklung, müssen die verschiedenen Interessen verantwortlich gegeneinander abgewogen werden. Dabei ist zu bedenken, dass der Verlust historischer Bebauung und Freiräume nicht rückgängig zu machen ist. Da die Innenstadt immer wieder Zerstörungen unterschiedlicher Art ausgesetzt war, werden hier noch einmal die Konstanten der Stadtgestalt genannt – Merkmale, die sich über einen langen Zeitraum in das Stadtbild eingeschrieben haben und Hamburg unverwechselbar machen.

Die Topografie

Hamburg liegt am Elbe-Urstromtal. Das gibt der Innenstadt Gestalt und Charakter. Immer wieder erreicht man auf dem Weg ans Wasser Orte, an denen die Topografie des Geesthangs deutlich hervortritt und an denen das einstige Ufer des Urstroms unmittelbar spürbar ist. Am Stintfang trifft der Wöllring auf die Elbe. Das gilt auch für den markanten Höhenversprung am Venusberg in der südlichen Neustadt, der verschiedene Stadtebenen entstehen lässt. Auf der Geestkante



steht St. Michaelis, St. Petri und St. Jacobi besetzen ebenso ähnliche Hochlagen und nutzen die Topografie als Lagegunst. Die Gestirke ist auch im Straßenverlauf der Brandstiege, welche künftig die wichtigste Verbindung in die HafenCity sein wird, wahrnehmbar.

Die Silhouette

Die Türme der vier Hauptkirchen St. Michaelis, St. Katharinen, St. Petri und St. Jacobi sowie des Mähnmals St. Nikolai und des Rathauses dominieren nach wie vor trotz einiger höherer Neubauten die großstädtische Silhouette der Hamburger Innenstadt. Die HafenCity hat die Elbsilhouette wesentlich verändert und ergänzt das Bild durch Hochpunkte wie die Elbphilharmonie. Dieses stadtprägende Panorama ist Ergebnis eines behutsamen Umgangs mit Höhensetzungen über alle Entwicklungszeiträume hinweg. Die großen Wasserflächen ermöglichen lange Sichten in der Stadt und auf die Stadt. Schutz und Erhalt der Silhouette als unverwechselbares Markenzeichen ist ein wesentliches Anliegen der Stadtentwicklung.

Der Wällring

Der Wällring, der sich heute auf der Fläche des Kranzes der ehemaligen Bastionen von 1625 befindet, begrenzt trotz aller Überformungen noch immer den Kern der Hansestadt und gibt ihm eine unverwechselbare Kontur. Für die angrenzenden Stadtteile ist er eine durchgängige (Grün-)Verbindung auf dem Weg in die Innenstadt oder aus ihr heraus. Querungen des Wällrings sind auch heute noch auf den

historischen Wegen, die meist ehemalige Stadttore kreuzen, möglich.

Der Wällring teilt sich an der Lombardsbrücke in einen grünen und einen steinernen Abschnitt: Der westliche, grüne Wäll ist seit Jahrzehnten eine intensiv genutzte Parkfläche und spiegelt die Vielfalt der sich verändernden städtischen Freiraumansprüche, die jeweiligen Moden und den Zeitgeist in besonderem Maße wider. Pflanzen und Blumen ist in seiner Vielschichtigkeit und seinen Gestaltungsformen einzigartig und Teil des bedeutenden Gartendenkmals „Ensemble Wällanlagen“ der Hansestadt. Der östliche, steinerne Wäll zeichnet sich durch seine Bebauung mit öffentlichen Großbauten wie verschiedenen Museen und dem Hauptbahnhof aus und wird darüber hinaus von Geiselanlagen geprägt.

Die Wasserlage

Die Lage der Metropole Hamburg am Zusammenfluss von Elbe, Alster und Bille hat den wirtschaftlichen Aufschwung der Hafenstadt und ihren Reichtum begründet. Gleichzeitig bedeutet diese Lage auch immer eine latente Gefahr durch Hochwasser. Das komplexe System des Hochwasserschutzes schafft ein prägendes Ensemble aus Kaimauern, Schutzanlagen, Wehrten, Schleusen und Uferpromenaden.

Ende des 19. Jahrhunderts begann die Innenstadt, der Elbe den Rücken zu zukehren. Die Binnenalster als großer, zentraler und städtischer Wasserplatz bildete mit den umliegenden Gebäuden am Neuen Jungfernstieg, Jungfernstieg und Ballindamm die



„gute Stube“ Hamburgs und war das Pendant zur naturräumlich gefassten Außenalster. Die Wasserflächen und die Anzahl der Fleete wurden in den vergangenen rund 200 Jahren zwar deutlich verkleinert, sind aber dennoch die prägnanten Kennzeichen der Innenstadt und machen das Hamburger Stadterlebnis aus. Es wird Aufgabe der kommenden Jahre sein, die Kennzeichen des unverwechselbaren Stadtbildes zu erhalten und darüber hinaus das Thema „Bauen am Wasser“ unter den neuen Vorzeichen des Klimawandels zu einem städtebaulichen Thema zu machen. Dabei wird zu klären sein, ob die historische Prägung, nach der die Fassaden in Altstadt und Neustadt meist unmittelbar am Wasser stehen, beibehalten oder zugunsten von neuen Gestaltungsideen aufgegeben wird.

Das Kunstwerk Hamburg

Nach dem Brand 1842 wurden zentrale Teile der Innenstadt neu konzipiert. Die Abfolge von Rathausmarkt, Kleiner Alster, der dreiseitig umbauten Binnenalster und der naturnah gestalteten Außenalster wurde später von Fritz Schumacher das „Kunstwerk Hamburg“ genannt. Das Kunstwerk wird geprägt durch gefasste sowie offene Plätze und Wasserflächen. Rathausmarkt und Kleine Alster sind einander im rechten Winkel zugeordnet. Dieses Gestaltungsprinzip hat sein Gelenk in der Wassertreppe, die als ideeller Angelpunkt der amphibischen Struktur Hamburgs gesehen werden kann. Von diesem Punkt aus öffnet sich das Stadtbild in den Alsteraum



STRATEGISCHE AUSRICHTUNGEN

In der Hamburger Innenstadt treffen in einem kompakten Raum eine Vielzahl von Aufgaben und Fragen aufeinander. Die wesentlichen und übergeordneten Themen werden in diesem Kapitel gebündelt diskutiert und Antworten zur zukünftigen Ausrichtung der Innenstadt gegeben.

Bis heute ist die Hamburger Innenstadt das Zentrum von Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Kultur. Sie ist bisher Wohnort für 15.300 Hamburgerinnen und Hamburger. Im Vergleich mit dem innerstädtischen Wohnen in anderen deutschen Metropolen hat die Hamburger Innenstadt allerdings Nachholbedarf. Dafür bietet sie bereits jetzt mit weit über 100.000 Beschäftigten eine hohe Anzahl an Arbeitsplätzen, die sich mit dem Immobilienangebot der HafenCity um weitere 45.000 vermehren soll. Der Schwerpunkt der Bürolagen wird sich in der erweiterten Innenstadt voraussichtlich verschieben. Vermehrt werden Dienstleistungen auch durch hochwertige Einzelhandelslagen und -angebote ergänzt – wie auch im Überseequartier in der HafenCity.

In prominenter Lage der Innenstadt befinden sich das Rathaus, diverse Behörden und die wichtigen und markanten Hauptkirchen. Bis auf das Bucerius Kunst Forum und das Thalia Theater, die zentral liegen, ordnen sich die weiteren Kultureinrichtungen wie die Laeiszhalle, viele bedeutende Museen und Theater sowie zukünftig die Elbphilharmonie sternförmig um den Stadtkern an.

In der Hamburger Innenstadt waren die Funktionen lange deutlich verteilt: Man kaufte ein in der Altstadt und wohnte, wenn nicht außerhalb der Innenstadt, in der Neustadt. Man arbeitete rund um die Binnenalster, entlang des Wöllrings oder der Ludwig-Erhard- und Willy-Brandt-Straße, im Kontorhausviertel und am Elbufer. Diese räumliche Trennung der städtischen Funktionen hat in Hamburg bereits in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eingesetzt, sich über 100 Jahre behauptet und wurde lange Zeit durch ökonomische Trends und die Festsetzungen im Baustufenplan von 1952 gestützt. Im Ergebnis führte diese Haltung zur Verödung der Innenstadt nach Ende der Geschäfts- und Ladenöffnungszeiten. Erst der Programmplan aus dem Jahre 1981 leitete einen Paradigmenwechsel ein. Fortan wurden das Wohnen und kleinteilige gemischte Nutzungen in der Innenstadt gefördert. Die Etablierung von gemischten Quartieren gestaltete sich aber erwartungsgemäß schwierig.

Nach wie vor ist es vorrangiges Ziel der Innenstadtentwicklung, Vielfalt und Mischung zu fördern und zu einer engen räumlichen Verzahnung der städtischen Nutzungen zu kommen. Die Attraktivität der Innenstadt ist aber auch abhängig von ihrer Gebrauchsfähigkeit und der Schönheit ihrer Gebäude und Stadträume. Die Leitidee der Europäischen Stadt bietet dafür die Vorlage. Unverwechselbar, kompakt, vielfältig und multifunktional, das beschreibt plakativ die künftige Ausrichtung der Hamburger Innenstadt.





Öffentlicher Raum – Altstadt, Neustadt und HafenCity verbinden

Die Hamburger Innenstadt ist nicht homogen. Sie besteht aus unterschiedlichen Quartieren und Milieus, die jeweils ihre eigene Qualität, Rolle und Funktion haben. Sie ergänzen sich und sind trotz ihrer Vielfalt gemeinsam als Innenstadt les- und erfahrbar. Das gelingt umso eher, wenn die einzelnen Orte sinnfölig und vielfölig miteinander verknüpft sind – innerhalb der Innenstadt aber auch mit den angrenzenden Stadtteilen. Ein sorgsam gestalteter öffentlicher Raum und eine moderne und intelligente verkehrliche Infrastruktur sind dafür unabdingbare Voraussetzungen. Ziel ist, die Schaffung einer gerechteren Aufteilung des Straßenraums zwischen allen Mobilitätsformen und eine aktive Umgestaltung der Verkehrsflächen. Die Straßenräume können durch Steigerung der Aufenthaltsqualität wieder zu einem Element des öffentlichen Raums werden. Die Esplanade empfiehlt sich beispielsweise als Vorbild für die Gestaltung begrünter mehrspuriger Verkehrswege. So könnten überall dort, wo es möglich ist, die Verkehrswege wieder stärker von Bäumen eingefasst werden.

In der durchmischten Stadt des frühen 19. Jahrhunderts kreuzten sich die Arbeits- und Handelswege. Die Funktionen waren flächig über die Stadt verteilt. Mit der beginnenden City-Bildung um 1900 verlagerte sich das politische Zentrum an die Binnenalster. Dorthin konzentrierte sich auch der Handel. Im Süden entstanden die Speicherstadt und das Kontorhausviertel. Mit dem Bau der Ludwig-Erhard- und Willy-Brandt-Straße in den 1950er Jahren wurde der Verkehr neu ausgerichtet und viele der alten Wege zwischen Elbe und Alster unterbro-



chen. Mit der HafenCity und der Speicherstadt gibt es jetzt wieder bedeutende Ziele an der Elbe, womit sich die Rolle und Bedeutung der Straßen-, Wege- und Brückensysteme erneut verschiebt.

Die Innenstadt wird von einem Netz von stark ausdifferenzierten Freiräumen mit unterschiedlichen Qualitäten und Funktionen durchzogen. So gibt es mit dem grünen Wöllring, den wassergeprägten Freiräumen an der Binnenalster und dem Bereich zwischen Landungsbrücken und Baumwall weite und offene Bereiche, während beispielsweise der Burchardplatz und der Großnaumarkt eher für enge, dichte und steinerne Stadträume stehen, die entscheidend von der angrenzenden Bebauung und deren Nutzung geprägt sind. Darüber hinaus ergeben sich besondere Platzraumsituationen um die Kirchen.

An die jeweiligen Freiräume werden vielfältige Nutzeransprüche herangetragen, woraus auch Konflikte und besondere Herausforderungen resultieren. Während beispielsweise die grüne Michelwiese eher der Bevölkerung und den Berufstätigen in der Nachbarschaft dient, sind viele Freiräume in der Innenstadt auch Touristenmagnete, die eine Vielzahl von Menschen anziehen. Der Bereich von Gänsenmarkt über Jungfernstieg / Rathausmarkt in Richtung Mönckeberg- und Spitalerstraße ist beispielsweise ein stark frequentiertes touristisches Ziel. Das charakteristische feine Netz der Passagen ergänzt hier das System öffentlicher Freiräume. Neben dem Fokus auf Aufenthalts-, Bewegungs- oder Begegnungsräume für die Bewohnerschaft sowie Touristen

und Touristen haben die Freiräume auch stadtklimatische und stadtkologische Funktionen. Die Verwendung heimischer Baumarten, die Nutzung von Wasser als Gestaltungselement oder die Begrünung von weniger intensiv genutzten Räumen können hierzu genauso einen Beitrag leisten wie beispielsweise grüne Dachlandschaften. Im Rahmen der Gründachstrategie sollen zukünftig sowohl extensive als auch intensive Dachbegrünungen gefördert werden. Letztere können auch das Angebot an nutzbarem Freiraum in der Innenstadt ergänzen wie beispielsweise öffentliche Einrichtungen mit begrünten Dachterrassen oder Gemeinschaftsgärten auf Wohngebäuden.

Die öffentlichen Räume mit den differenzierten Angeboten (Parkanlagen, Spielflächen, Plätze etc.) sollte die Stadt in den kommenden Jahren kontinuierlich weiter und feinmaschiger verknüpfen. Die vielseitigen Nutzeranforderungen, d.h. die Ansprüche an „Alltags- und Sonntagswege“ sollten hierbei Berücksichtigung finden. Ziel muss es sein, die innerstädtischen Freiräume zu beliebten Aufenthaltsflächen zu entwickeln. Diese Orte der Begegnung und Kommunikation sind in ihrer Bedeutung für das Miteinander und die Identität der Stadt sehr wichtig. Die Aufgabe, Ästhetik und Funktion des öffentlichen Raums ausgewogen zu gestalten, erfordert von daher besondere Sorgfalt.

Erfolgreiche Projekte

Wäs in den 1990er Jahren mit der Aufwertung der Mönckebergstraße seinen Anfang nahm, hat sich am



Jungfernstieg und auf dem Rathausmarkt fortgesetzt. Die Gestaltung des öffentlichen Raums hat nicht nur mehr Wertschätzung erfahren, sondern zentrale Räume sind tatsächlich baulich aufgewertet worden. Diese Entwicklung hat mit der Gründung von Business Improvement Districts weitere Dynamik bekommen. Der Grundstein hierfür wurde mit dem „Gesetz zur Stärkung der Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gewerbezentren“ im Dezember 2004 gelegt. In der Hamburger Innenstadt sind seit 2005 sieben BIDs durch Rechtsverordnung des Senats offiziell eingerichtet worden. Vorreiter war das BID Neuer Wöll. Hier wurde seit 2005 ein großzügiger Flaniererraum durch die komplette Neugestaltung der Straße geschaffen. Außerdem werden ein Quartierservice für das Parkraummanagement, eine zusätzliche Reinigung und weitere Dienstleistungen für die Kund- und Bewohnerschaft sowie Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer angeboten. Diese Serviceleistungen sichern neben einem hochwertigen Erscheinungsbild den geregelten Ablauf des Lieferverkehrs und dienen der Vermeidung von Falschparkern. Das Beispiel des Neuen Wölls folgte 2009 das BID Hohen Bleichen. Die Gehwege wurden verbreitert und neu gepflastert. Der als Parkplatz genutzte Huberg wurde zu einem städtischen Platz umgestaltet. Die Anpflanzung von 60 Jahre alten Lebensbäumen hat den Hohen Bleichen und dem Huberg zudem einen unverwechselbaren Charakter gegeben. Damit ist aus einer rückwärtigen Lage, die überwiegend verkehrlichen Zwecken diente, eine neue Lage in der Innenstadt entstanden. Zurzeit laufen mit dem Opernboulevard, dem Passagenviertel, dem Neu-

en Wöll, den Hohen Bleichen und dem Nikolai-Quartier fünf BIDs in der Innenstadt. Für den Gänsemarkt und die Mönckebergstraße sind weitere BIDs in Vorbereitung. Neben den BID-Projekten sind in der Innenstadt von Seiten der Stadt weitere wichtige öffentliche Räume wie beispielsweise die Michelwiese, der Gertrudenkirchhof, der an der Messe neu gestaltete Eingangsbereich von Planen und Blumen und der Domplatz, der mittlerweile beliebter und stark frequentierter Aufenthaltsort ist, aufgewertet worden. Gleiches gilt für die HafenCity mit den Magellan- und Marco-Polo-Terrassen sowie dem Sandtor- und Gasbrookpark.

In Realisierung befindet sich zurzeit die Hochwasser- Schutzanlage von Zaha Hadid entlang der Landungsbrücken, die nicht nur technisches Bauwerk ist, sondern zugleich hervorragende Angebote zum Verweilen bieten wird. Östlich der Landungsbrücken werden in der HafenCity die Promenaden an den Kais mit jedem Baufortschritt weiter ausgebaut. Die Vielzahl von Plätzen und Parks wird so um ein weiteres Freiraumelement ergänzt.

Entwicklungsziele

Die Betrachtung der wichtigsten künftigen Verbindungen zwischen der heutigen Innenstadt und der HafenCity machen deutlich, dass sich entlang dieser Linien ein Strukturplan mit zahlreichen Aufgaben und Projekten entfaltet. Einige Maßnahmen sind bereits realisiert wie beispielsweise die wichtige neue freiräumliche Verbindung zwischen der Alster und dem Magdeburger Hafen. Andere Maßnahmen befinden sich in der Planung und weitere wird man erst in den kommenden Jahren in



Angriff nehmen können. Neue Wegeverbindungen und Entwicklungslinien durch die Innenstadt werden von dem Bestand unterbrochen. Hier dominieren stark befahrene Verkehrskorridore wie die Domstraße, die Ludwig-Erhard- und Willy-Brandt-Straße sowie die breite und bislang wichtige Verkehrsstraße entlang des Zollkanals die Stadträume. Deshalb ist das innerstädtische Netz so anzupassen, dass eine gute Verbindung zwischen den einzelnen Quartieren in der Innenstadt sowie mit der HafenCity gewährleistet ist. Gleichzeitig sollten gut ausbaute Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer zwischen den neuen Innenstadtquartieren an der Elbe und dem heutigen Stadtkern garantiert sein. Dies gilt beispielsweise auch für die Verbindung der nördlichen und südlichen Neustadt. In diesen Bereichen liegen aufgrund der erheblichen Verkehrsfrequenzen die großen Herausforderungen der nächsten Jahre. Verbesserte ebenerdige Querungsmöglichkeiten sind ein wesentlicher Baustein zur Minderung der Barrierewirkung. Diese Maßnahmen ermöglichen am Ende auch eine bessere Verbindung zwischen der Innenstadt und der HafenCity.

Es sind aber nicht nur die Verbindungen in die HafenCity und aus ihr heraus, die es zu entwickeln gilt. Von besonderer Wichtigkeit für den städtischen Raum werden die teilweise vernachlässigten Plätze in der Innenstadt sein, deren Rolle als Verbindungspunkte und Bezugsräume zu stärken sind. Eine Steigerung der Wohnnutzung würde an einigen Stellen zu einer positiven Belebung der innerstädtischen Freiräume auch nach Ladenschluss führen. An anderen Stellen in der Innenstadt gibt es be-

reits jetzt Engpässe bei der wohnungsnahen Freiraumversorgung. Hier müssen mit Hilfe von verbesserten Aufenthaltsqualitäten der Straßenräume oder durch die Nutzung der Gebäudedächer neue Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten geschaffen werden.

Im Hinblick auf den demographischen Wandel werden bei zukünftigen Platzgestaltungen auch die Themen wie beispielsweise Orientierung, Ausstattungsqualität und Barrierefreiheit eine größere Rolle spielen. Stadträume der Zukunft müssen gut ausgeleuchtet, lesbar und frei von unüberwindbaren Hindernissen sein. Hilfreich ist es hierbei für einzelne Bereiche freiräumliche Gesamtkonzepte zu entwickeln. Dies gilt unter anderem für den Raum um die Binnenalster. Dieser Stadtraum sollte durch eine einheitliche Gestaltung als zusammenhängender Stadtraum erlebbar werden und entsprechende Aufenthaltsqualitäten bieten. Voraussetzung hierfür ist insbesondere die Lösung der Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern.

Die Eingänge in die Innenstadt müssen neu akzentuiert werden. Der Zeughausmarkt kann von einem Parkplatz relativ einfach zu einem repräsentativen Freiraum umgestaltet werden. Gleiches gilt für den Johannes-Brahms-Platz, den Georgsplatz und den Burchardplatz. Der Deichtorplatz, der heute sehr vom Verkehr dominiert wird, ist in seiner jetzigen Gestalt als Stadttor nach Osten nicht gut wahrnehmbar. Mögliche Eingriffe müssen hier allerdings die verkehrlichen Bedarfe und Notwendigkeiten berücksichtigen.



Der Völlring muss in seiner Rolle als wichtigster Naherholungsraum und Standort von übergeordneten Kultureinrichtungen mitten in der Stadt eine starke Gestaltungskraft erhalten. Pflanzen und Blumen zählt bundesweit zu den zehn bekanntesten historischen Parkanlagen in Deutschland und ist ein bedeutendes touristisches Ziel. Allerdings sind die Auswirkungen finanzieller Kürzungen für die Pflege und Unterhaltung schon heute sichtbar. Eines der zentralen Ziele ist daher, die Qualität des Parks zu erhalten. Zukünftig wird es des Weiteren darum gehen, den Völlring punktuell durchlässiger zu gestalten, die Eingänge zu akzentuieren, die Gestaltung der Einfriedung zeitgemäß aufzuwerten und sich an einigen Fändern – beispielsweise zum Sternscharzenpark, zum Vorplatz des Congress Centrums Hamburg (CCH), zum Stephansplatz und zur Gleditschallee – zu öffnen.

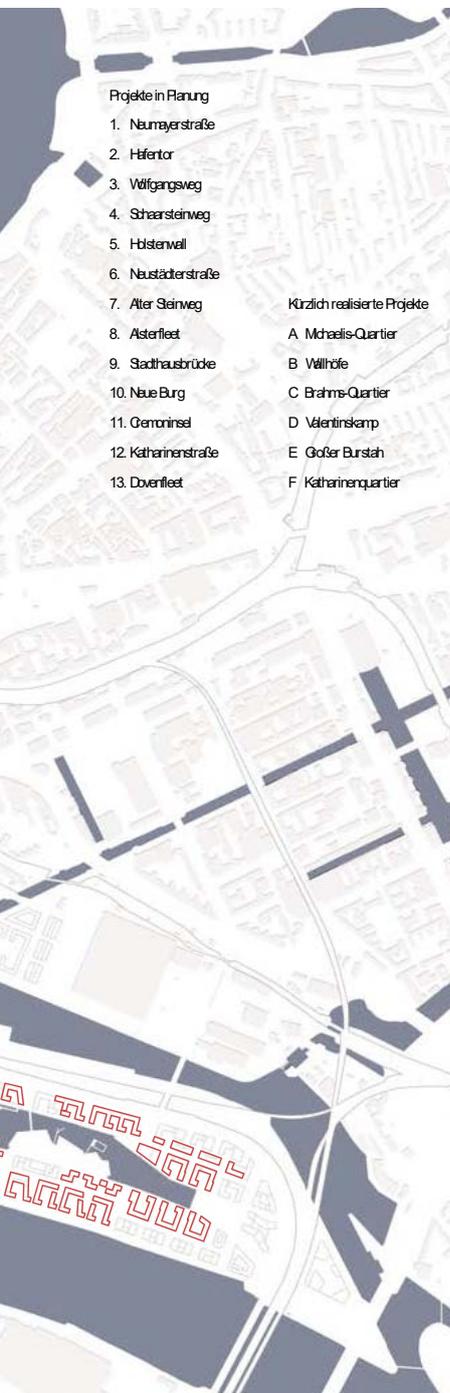
Der östliche Völl wird auch künftig von Straßen, Hochbauten und Geiselanlagen geprägt sein. Aufgrund der dominanten Verkehrsfunktionen ist der räumliche Zusammenhang der verschiedenen Kultureinrichtungen zurzeit nicht erlebbar. Die einzelnen Kultureinrichtungen wie die Galerie der Gegenwart, das Museum für Kunst und Gewerbe und die Deichtorhallen werden eher als Einzelemente und nicht als Ensemble wahrgenommen. Eine durchgängige Gestaltung des öffentlichen Raums würde die Kultureinrichtungen stärker zusammenfassen und sollte bei zukünftigen Freiraumgestaltungen gezielt berücksichtigt werden.

Die Endstücke des Völls müssen herausgearbeitet, auffindbar und erreichbar werden. Am Stintfang sind mit dem „Balkon zur Elbe“ die naturräumlichen Vorausset-

zungen gegeben. Am östlichen Ende stellen sich die Bedingungen wesentlich schwieriger dar. Der Deichtorplatz bedarf langfristig einer Aufwertung zugunsten von Fußgängern und Radfahrern. Das Umfeld der Deichtorhallen hätte darüber hinaus genügend Freiraumpotenzial für eine attraktive Platz- oder Parkgestaltung. Im weiteren Verlauf wird der Völlring zukünftig über den Lohsepark mit der Elbe verbunden.

Die Freiräume um wichtige Kultureinrichtungen in der Hamburger Innenstadt sind teilweise sehr vernachlässigt. Einzig der Vorbereich der Hamburgischen Staatsoper wurde in der jüngsten Vergangenheit umgestaltet. Mit der Aufwertung der Achse von Kultureinrichtungen entlang des östlichen Völlrings von der Galerie der Gegenwart bis zu den Deichtorhallen und darüber hinaus bis zum Quartier Oberhafen in der HafenCity stehen jedoch noch notwendige Interventionen an. Hierzu zählen neben der Schaffung eines als Zusammenhang erlebbarer öffentlichen Raums auch kleinteilige Aufgaben wie Umfeldverbesserungen – beispielsweise am Onsong-Theater und Schauspielhaus am Hauptbahnhof. Insgesamt sollte die Gestaltung der Vorbereiche von ÖPNV-Haltestellen als Aufenthaltsflächen eine größere Rolle spielen und stärkere Aufmerksamkeit bekommen. In der Innenstadt betrifft dies neben den Zugängen zu den Haltestellen Meißberg und Steinstraße auch die Plätze um den Hauptbahnhof wie beispielsweise den Steintorplatz. Der Steintordamm und der Steintorplatz spielen aus freiraumplanerischer Sicht eine wichtige Rolle, da beide Orte jeweils Anfangs- und Endpunkte der Hornor Geest Achse sind.





Innenstadt als Wohnort weiterentwickeln

Die Menschen ziehen wieder in die Innenstädte. Die Gründe für die Neubewertung der Innenstadt als Wohnstandort sind vielfältig. Neben dem stadträumlich einzigartigen Ambiente bieten zentrale Lagen auf engstem Raum eine Vielzahl von Angeboten und Einrichtungen, die für Jung und Alt sowie für Singles, Paare und Familien in höchst unterschiedlichen Haushaltskonstellationen eine deutliche Erleichterung im Lebensalltag darstellen. Kultur-, Freizeit- und Bildungsangebote sowie der Arbeitsplatz werden ebenso wie Einrichtungen des ÖPNV über kurze Wege erreicht. Gleiches gilt auch für das Spektrum an Einzelhandelsangeboten und Dienstleistungen. Wohnen in der Innenstadt spart nicht nur Zeit, sondern ist ein täglicher Gewinn an Lebensqualität. Meles deutet darauf hin, dass die Rückkehr des Wohnens in die Innenstadt von langer Dauer sein wird. Die Entwicklung muss planerisch flankiert werden. Dem Wohnen in der Innenstadt wieder mehr Raum zu geben, ist besonders für Hamburg eine zentrale Aufgabenstellung. Eine Verbesserung der Wohnmöglichkeiten in der Innenstadt ist eine notwendige Reaktion auf die erhöhte Nachfrage, zumal das heutige Angebot historisch bedingt vergleichsweise gering ist. Neben den sonstigen zentralen Funktionen und Attraktivitätsfaktoren der Innenstadt gehören die Wohnbarkeit und die Einwohnerzahl zur urbanen Mischung städtischer Nutzungen. Nur so können Ödnis und monofunktionale Strukturen verhindert werden.

Bis in das 19. Jahrhundert dominierte in der Altstadt und Neustadt das Wohnen. In den Gängevierteln, die



sich quer durch die Stadt von der Elbe bis hin zum Wöllring zogen, gab es Wohnraum für unterschiedliche soziale Schichten. Meist wurde hier neben dem Wohnen auch sehr beengt und räumlich nah beieinander gearbeitet. Bei dem großen Brand von 1842 wurden große Teile dieser Wohnungen vernichtet. Zudem veränderten sich die städtischen Milieus seit dem Schließen der Bastionsmauern und nach Aufhebung der Torsperre im Jahr 1860. Es wurde üblich, dass wohlhabende Familien außerhalb des Wöllrings Wohnhäuser bezogen und ihre alten Stadthäuser nur noch als Geschäftshäuser nutzten. Wenig später siedelte auch das Kleinbürgertum in neue Stadtteile außerhalb des Wöllrings um. Als letztes Milieu verblieb die Arbeiterschaft in heruntergekommenen Innenstadtvierteln. Beim Bau der Speicherstadt in den 1880er Jahren und nach den Sanierungsmaßnahmen in Folge der Choleraepidemie von 1892 musste ein Großteil der Bewohnerschaft weichen. Fortan nahm das Wohnen nur noch eine randständige Rolle im Zentrum ein.

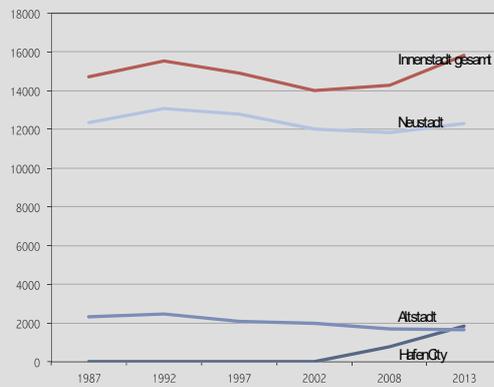
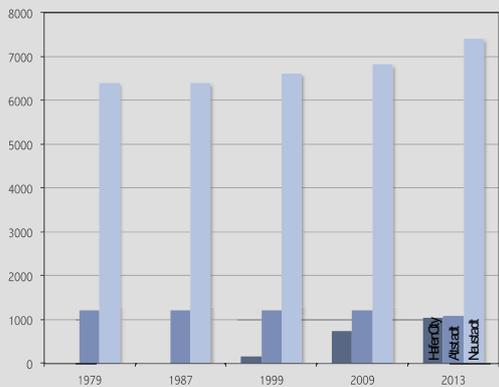
Dennoch gibt es einen Wohnbestand in der Innenstadt, der die Sanierungsmaßnahmen um 1900, den Bau der Mönkebergstraße und des Kontorhausviertels und später die Kriegszerstörungen überdauert hat beziehungsweise in deren Folge neu entstanden ist. Dieser Bestand bildet den Grundstock für die Nachfrage nach Wohnraum, die sich in den letzten Jahrzehnten verstärkt hat. Lebten vor dem Zweiten Weltkrieg noch rund 65.000 Menschen in der Altstadt und Neustadt, so waren es in den 1980er Jahren lediglich 12.000 Ein-

wohnerinnen und Einwohner. Der aktuellen Bevölkerungsstatistik zufolge steigen die Zahlen wieder. Derzeit leben in der Altstadt und Neustadt rund 14.000 Menschen, davon jedoch nur 1.660 in der Altstadt. Weitere 1.830 Menschen wohnen bereits in der HafenCity. Mit den neuen Wohnheiten dort kann sich die Einwohnerzahl von rund 15.800 im gesamten Innenstadtbereich verdoppeln. So ist es möglich, in rund 15 Jahren eine Größenordnung von gut 30.000 Einwohnerinnen und Einwohnern in der Innenstadt zu erreichen.

Neben dem Bestand rücken jetzt Standorte in den Fokus, die bislang eher als Geschäfts- oder Bürostandorte wahrgenommen wurden. Interesse wecken auch solche Orte, die vielleicht für zu abseitig und isoliert galten, um für das Wohnen in Frage zu kommen. In der Altstadt wie in der Neustadt wird es Ergänzungen von Wohnnutzungen zumeist durch punktuellen Neubau und durch Nutzungsumwandlungen in nur kleinen Mengen geben können. All das trägt dazu bei, dem Anspruch der multifunktionalen Innenstadt sukzessive näher zu kommen.

Erfolgreiche Projekte

In der Altstadt ist das Katharinenquartier realisiert. Auf einem ehemaligen Schulgelände ist ein lebendiges, gemischt genutztes Stadtquartier entstanden. Zur Willy-Brandt-Straße wird das Quartier durch ein mehrgeschossiges Gebäude mit Büro- und Gewerbenutzungen von dem Straßenlärm abgeschirmt. Ansonsten ist dieses Quartier mit 150 Wohnheiten überwiegend durch Wohnnutzungen geprägt. In der Nachbarschaft auf dem



Gemont sind weitere Wohngebäude im Bau. Die Verlagerung der Hauptverwaltung der Seerberufsgenossenschaft ermöglichte die Neubauplätze auf der dicht bebauten Gemoninsel. Hier entstehen in Anlehnung an die historische Parzellenstruktur des Gemoniertels etwa 170 Wohnungen in insgesamt neun Einzelgebäuden. Neben freifinanzierten Miet- und Eigentumswohnungen sind auch öffentlich geförderte Mietwohnungen mit unterschiedlichen Wohnungsgrundrissen geplant. In der Neustadt konnten in den letzten Jahren ebenfalls größere Wohnungsbauvorhaben realisiert werden. So entstanden auf der ehemaligen Gewerbefläche des Rechenzentrums der Hamburger Sparkasse zwischen Neanderstraße, Hütten, Neuer Steinweg und Ludwig-Erhard-Straße bis Mitte 2010 die Willhöfe – ein Wohnquartier mit etwa 185 Wohneinheiten. Ergänzt wurde die Wohnnutzung um Hotels und ein Büro- und Geschäftshaus. 2009 wurde das Brahm-Quartier zwischen Kaiser-Wilhelm-Straße und Caffamacherreihe mit etwa 53 Wohneinheiten fertiggestellt. Am Valentinskamp wurde die Fläche zwischen dem Emporio-Hochhaus und der Laeiszehle mit einem Neubau verdichtet. Das Gebäude beherbergt neben einem Hotel etwa 38 Wohneinheiten und wurde 2011 fertiggestellt. 2012 entstanden westlich von der Hauptkirche St. Michaelis – an der Gerstäckerstraße – zwei Neubauten mit insgesamt 57 Wohneinheiten.

Entwicklungsziele

Die Förderung des Wohnungsbaus in der Stadt ist politischer Wille. Der Hamburger Senat hat sich das Ziel

gesetzt, stadtweit jährlich 6.000 Wohnungen zu bauen, wovon 2.000 gefördert werden sollen. Der Senat reagiert so auf die nach wie vor starke Nachfrage nach Wohnraum. Im Jahr 2011 haben Senat und Bezirke im „Vertrag für Hamburg – Wohnungsneubau“ Zielzahlen für den Wohnungsbau verankert. Für den gesamten Bezirk Hamburg-Mitte ist darin ein Neubauvolumen von durchschnittlich 750 Wohnungen pro Jahr festgehalten worden. Im „Wohnungsbauprogramm 2013“ des Bezirks werden mögliche Bauflächen benannt. Hier sind in der Altstadt und Neustadt annähernd 20 Standorte mit rund 550 Wohneinheiten im innerstädtischen Bereich projektiert.

Bis Juli 2012 waren Großteile der Innenstadt als Geschäftsgebiete ausgewiesen und damit war das Wohnen hier unzulässig. Mithilfe des Bebauungsplans Hamburg-Altstadt 47 / Neustadt 49 wurden die Geschäfts- zu Kerngebieten umgewandelt. Fortan sind hier Wohnnutzungen zumindest ausnahmsweise zulässig. Bevor Wohnungen gebaut werden, muss allerdings jeder Standort hinsichtlich seiner Eignung beispielsweise im Hinblick auf Immissionen geprüft werden. Gleichwohl wird die Planrechtsänderung zur Nutzungsmischung und Belebung der Innenstadt außerhalb der Büro- und Geschäftszeiten beitragen, ebenso wie die vom Bezirksamt Hamburg-Mitte aufgestellten vorhabenbezogenen Bebauungspläne, die in Teilbereichen der Innenstadt wie beispielsweise im Katharinenquartier sehr große Wohnungsbauvorhaben ermöglichen. Die bestehende hohe, bauliche Dichte und eine insgesamt

oben links:
Anzahl der Wohnungen
1979 bis 2013 in der
Hamburger Innenstadt
(Quelle: Statistikamt Nord)

oben rechts:
Entwicklung der Einwohner-
zahlen in der Hamburger
Innenstadt
(Quelle: Statistikamt Nord)



begrenzte Flächenverfügbarkeit in der Altstadt und Neustadt machen es erforderlich, verstärkt Flächen zu überplanen und in Anspruch zu nehmen, bei denen sich eine Konversion der Nutzungen abzeichnet.

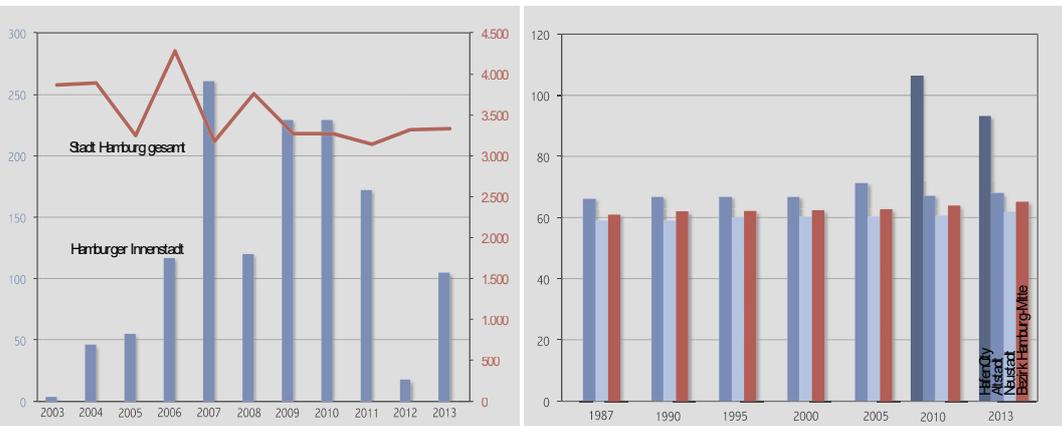
Es bedarf aber nicht nur einer Änderung des Planrechts, sondern vielmehr eines der Situation angepassten Einsatzes der planerischen Instrumente. Dies gilt in besonderer Weise für die Quartiere in der Altstadt, handelt es sich doch bisher nutzungsstrukturell und funktional um keinen klassischen Wohnstandort. Fehlende Frei- und Kinderspielflächen sowie hohe Immissionsbelastungen erschweren teilweise den Bau von Wohnungen. Demzufolge sind neue Lösungen zu erarbeiten, um das Wohnen in diesem Stadtteil zu ermöglichen. Ein Baustein ist hier die im Januar 2014 von der Bürgerschaft beschlossene Aufhebung der Stellplatzpflicht für Wohnnutzungen. Pauschale Regeln für die herzustellende Anzahl von Stellplätzen haben sich als nicht mehr sinnvoll erwiesen. Der Markt selbst reguliert Art und Umfang der mit neuen Wohnungsbauvorhaben entstehenden Pkw-Stellplätze. Insbesondere für Wohnungsbauprojekte in der Innenstadt mit ihrer hohen Erreichbarkeit sowie dem großen Anteil von Haushalten ohne eigenes Pkw bietet dies die Chance und Flexibilität, auch Modelle von Stellplatzlösungen über das eigene Projekt hinaus in den Blick zu nehmen, wie beispielsweise Carsharing-Modelle oder Mehrfachnutzung in Tiefgaragen und Parkhäusern. Es wird beabsichtigt, nicht nur bei Neubauten, sondern auch bei Umnutzungen möglichst immer einen

Wohnanteil zu berücksichtigen – auch wenn dies bautechnisch häufig schwierig ist.

Bei Überschreitungen des zulässigen Planrechts im Zusammenhang mit Neu- oder Urbauvorhaben ist es politisches Ziel, einen deutlichen Wohnanteil einzufordern. Laut Senatsbeschluss vom 22. Juni 1993 sollen der Prozentteil der Wohnnutzung abhängig vom Einzelfall entschieden werden. Im Idealfall sollen 50 Prozent der die Obergrenze überschreitenden zusätzlichen Bruttogeschossfläche für Wohnnutzungen vorgesehen werden. Vor diesem Hintergrund werden auch Standorte für Wohnnutzungen interessant, die bisher nicht im Fokus waren. Beim Umbau der Stadthausbrücke zu den sogenannten Stadthöfen wird beispielsweise neben Geschäfts- und Dienstleistungsnutzungen auch Wohnraum – hauptsächlich zum Bleichenfleet orientiert – geschaffen. Weitere positive Beispiele sind Projekte im Nikolai-Quartier am Großen Burstah und entlang des Nikolaifleets.

Die Wohnungsbestände werden sich neuen Anforderungen stellen und schrittweise technisch angepasst werden müssen. Je nach Baualter und Zuschnitt werden diese Maßnahmen sehr unterschiedlich sein. Aufgrund gestiegener Flächenansprüche können Wohnungszusammenlegungen notwendig sein. Insgesamt ist in der Innenstadt aber eine Mischung von kleinen und großen Wohnungen anzustreben.

Wenn das innerstädtische Wohnen in Hamburg zielbewusst weiterentwickelt werden soll, müssen – wie in der HafenCity – auch auf Familien ausgerichtete Angebote wie Kindertagesstätten und Schulstandort-



te vorhanden sein oder gegebenenfalls ausgebaut werden. Ergänzend zur Rudolf-Platz-Grundschule und der Stadteilschule am Hafen in der Neustadt wurde 2009 am Dalmankei in der HafenCity eine weitere Grundschule mit Hort und Kindertagesstätte in der Innenstadt eröffnet. Weitere Schul- und Betreuungseinrichtungen sind in der HafenCity in Planung. Für den neuen Stadtteil an der Elbe ist die soziale Infrastruktur ein wichtiger Baustein. Etwa 1.000 Wohnungen sind hier bereits fertiggestellt und der Anteil der Haushalte mit Kindern unter 18 Jahren liegt mit 14,5 Prozent bereits über dem Niveau der Neustadt. Darüber hinaus ist eine vielfältige Versorgung der innerstädtischen Bevölkerung mit Angeboten des täglichen Bedarfs auf kurzen Wegen im Wohnumfeld sicherzustellen und auszubauen. Wichtig in diesem Zusammenhang sind auch gute Verknüpfungen der verschiedenen Wohnquartiere, so dass diese jeweils von den benachbarten teils unterschiedlichen Nutzungen und Infrastrukturen sowie von den Freiräumen profitieren können.

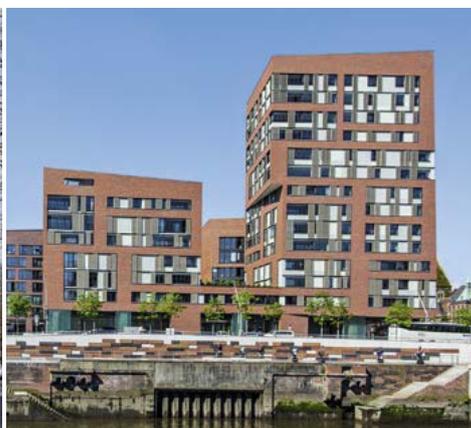
Bei steigender Bevölkerungszahl in der Innenstadt müssen auch die bestehenden öffentlichen und privaten Freiflächen und Grünanlagen erhalten, ergänzt und qualifiziert werden. Dunkle Bereiche und schlechte Beleuchtung sollten hier vermieden werden, um Angst- beziehungsweise Vermeidungsräume gar nicht erst entstehen zu lassen. Sofern möglich, sollten auch neue Freiraumpotenziale erschlossen werden. Insbesondere in den dichten, innerstädtischen Quartieren können in der Regel die im Landschaftsprogramm verankerten, quantitativen Richtwerte für eine woh-

nungsnaher Freiraumversorgung nicht erfüllt werden. Verdichtungsmaßnahmen, die beispielsweise im Zusammenhang mit der Rudolf-Platz-Grundschule im Bürgerdialog diskutiert worden sind, werden von daher meist kritisch beurteilt. Befürchtet wird die Einschränkung der Freiraumqualität im Stadtteil. Eine Auflösung dieses Konflikts ist deshalb nur durch qualitativ hochwertige Freiraumangebote möglich. Dabei muss es auch um die Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten – insbesondere der kleinen Erschließungsstraßen – gehen. Ergänzend können zunehmend auch Grün- und Freizeittflächen auf Gebäudedächern verlagert werden. Dadurch werden nicht nur neue Freiflächen gewonnen, sondern auch positive Effekte für das Kleinklima und demnach für gesunde Wohnverhältnisse in der Innenstadt erreicht. Gründächer begünstigen außerdem die Regenwasserrückhaltung und -verdunstung sowie die Schaffung von Lebensräumen für Tier- und Pflanzenarten.

Gundsätzlich wird die Zielsetzung verfolgt, durch neue Wohnungsbauprojekte verstärkt Angebote in differenzierten Preissegmenten anzubieten. So sollen verschiedene Wohnformen für unterschiedliche Zielgruppen entstehen. Ausschließlich hochpreisige Wohnangebote sollen vermieden werden. Darzeit ist zwischen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt und den Bezirken verabredet, dass im Geschosswohnungsbau ein Anteil von 30 Prozent öffentlich geförderter Wohnungen geschaffen werden soll. Dieses gilt auch für die Wohnungsbauentwicklung in der HafenCity.

oben links:
Fertiggestellte Wohneinheiten in der Hamburger Innenstadt (blau) und in der Gesamtstadt (rot)
(Quelle: Statistikamt Nord)

oben rechts:
Durchschnittliche Wohnungsgröße in der Hamburger Innenstadt
(Quelle: Statistikamt Nord)



Prinzipiell wird in Hamburg der sogenannte Drittelmix aus einem Drittel geförderten Mietwohnungen, einem Drittel frei finanzierten Mietwohnungen und bis zu einem Drittel Eigentum angestrebt. Die Anteile öffentlich geförderten Wohnens sind bezogen auf größere Wohnungsbauvorhaben im Rahmen des Wohnungsbauprogramms des Bezirks Hamburg-Mitte zu konkretisieren. Die Stadt stellt für den öffentlich geförderten Wohnungsbau verschiedene Förderprogramme bereit. Der erste Förderweg sichert den klassischen Sozialwohnungsbau, in dem die monatliche Anfangsmiete bei 6,10 Euro pro Quadratmeter liegt. Mindestens 1.200 Wohnungen werden auf diesem Weg jährlich vom Senat gefördert. Darüber hinaus gibt es seit 2011 auch eine zweite Fördermöglichkeit für Haushalte mit mittlerem Einkommen, die auf dem angespannten Wohnungsmarkt insbesondere in den innerstädtischen Stadtteilen an ihre finanziellen Grenzen stoßen. Mit einer Anfangsmiete von 8,20 Euro pro Quadratmeter Wohnfläche fördert der Senat bis zu 800 Wohnungen jährlich. So reagiert Hamburg bereits auf die angespannte Lage auf dem Wohnungsmarkt und die steigenden Wohnmieten.

Eine zentrale Aufgabe besteht aber nach wie vor darin, den Wohnungsbestand und seine sozialen Milieus zu schützen und zu stärken. Die Innenstadt soll Wohn- und Lebensort für alle gesellschaftlichen Gruppen in der Stadt sein. Insbesondere in der südlichen Neustadt mit dem sogenannten Portugiesenviertel ist seit Jahren ein Aufwertungs- und Umwandlungsdruck zu beobachten. Daher beschloss der Senat bereits im Jahr 1995 für diesen Bereich eine soziale Erhaltungsverordnung nach § 172

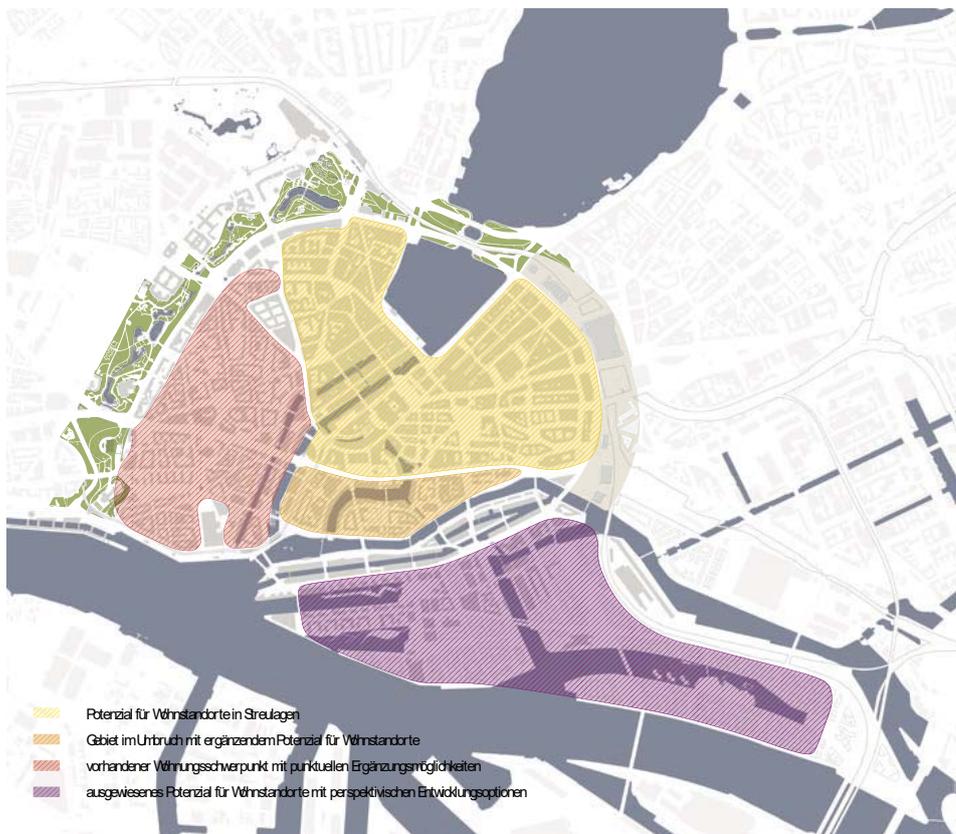
Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 BauGB. Spekulative Umwandlungen von Miet- in Eigentumswohnungen werden so in Verbindung mit der Hamburgischen Umwandlungsverordnung von 1998 verhindert, ohne die Weiterentwicklung des Stadtteils gravierend zu hemmen. Aufgrund aktueller Entwicklungen auf dem Wohnungsmarkt wird derzeit für weitere Wohngebiete in der südlichen und nördlichen Neustadt die Einführung einer sozialen Erhaltungsverordnung geprüft.

Das Wohnen steht auch zukünftig mit anderen renditestärkeren Nutzungen im Wettbewerb und es besteht nach wie vor die Gefahr der Verdrängung des Wohnens durch Büroflächen. Nur eines hat sich deutlich geändert: Die Innenstadt ist Anfang des 21. Jahrhunderts als Wohnstandort wieder gefragt. Darüber hinaus wird die HafenCity insbesondere die benachbarten Lagen in der Innenstadt verändern. Viele Lagen werden so in „neuem Licht“ erscheinen und auch als Wohnorte, die sie historisch waren, wieder interessant. Das gilt etwa für das Gerron- oder das Kontorhausviertel.

Es hat sich bisher gezeigt, dass individuelle, maßgeschneiderte Lösungen zu suchen sind, weil jedes Quartier und jeder Standort ein eigenes Repertoire an Maßnahmen verlangt. Zusätzlicher Wohnraum in der Kernstadt kann nicht mit einem „großen Wurf“ gelingen, sondern wird sich auf kleine „Portionen“ beschränken müssen und vorrangig die bestehenden Wohnlagen ergänzen. Insgesamt lässt sich so aber ein Umfang an Wohnungen realisieren, der über einen langen Zeitraum das Milieu der Innenstadt verändern wird.



unten: Wohnungspotenziale
in der Hamburger Innenstadt



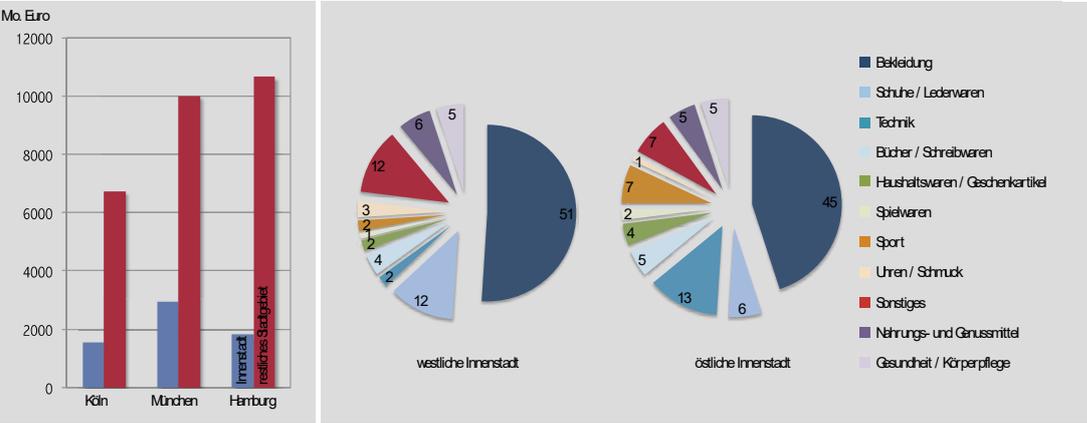




Lagen des Einzelhandels stärken

Die Qualität des Einzelhandels in der Vielfalt der Lagen, in der Breite des Sortiments und in der Attraktivität der Präsentation färbt unmittelbar auf das Image der Innenstadt ab. Die Hamburger Innenstadt gilt als Einkaufsort mit einer hohen Anziehungskraft. Die Mönckeberg- und die Spitalerstraße sind weit über Hamburgs Grenzen hinaus bekannte Einkaufsstraßen, an denen sich in hoher Dichte die Kaufhäuser aufreihen. Sie zählen, gemessen an ihren Passantenfrequenzen zu den Top 10 deutscher Einkaufsstraßen. Mit Jungfernstieg, Neuer Wall, Große Bleichen und den dazwischen eingespannten Passagen werden hochwertige Geschäftslagen verbunden, in denen Flanieren und Einkaufen Hand in Hand gehen. Die Einkaufsmöglichkeiten in der Hamburger Innenstadt sind wegen der vielfältigen Angebote auch ein reizvolles touristisches Ziel. Die Marke Hamburg berücksichtigt das Thema „Shopping-Metropole“ auch im Zusammenhang der zehn Bausteine des sogenannten Erfolgsmusters. Dieser Aspekt sollte gestärkt und weiter ausgebaut werden.

Die lange Tradition des Handels ist in der Hamburger Innenstadt an vielen Stellen spürbar. Viele für den Einzelhandel wichtige Unternehmen sind in Hamburg beheimatet und einige der internationalen Unternehmen haben in Hamburg ihre Zentralen für Deutschland. Die Geschichte der heutigen 1A-Lagen in der Innenstadt reicht bis in das 19. Jahrhundert zurück. Ein Jahr nach dem großen Brand eröffnete Sillens Bazar am Jungfernstieg. Durch das Hotel de Russie betrat man eine mit Gas gedeckte Passage, in der 30 Geschäfte lagen. Ab 1843 entstanden die Asterarkaden im venezianischen Stil, die ebenfalls eine



oben links:
Einzelhandelsumsätze
deutscher Städte
in Euro
(Quelle: COMFORT Markt-
bericht Hamburg Spezial)

oben rechts:
Branchenstruktur in der
Hamburger Innenstadt
in Prozent
(Quelle: COMFORT Markt-
bericht Hamburg Spezial)

Kleine Passage beharbergen. Einkauf an der Binnen-
alster präsentierte sich bereits damals als exklusives Er-
lebnis. 1879 setzte die Säulenarchitektur der Colonnaden
mit einer rückgelagerten exquisiten Ladenzeile weitere
Akzente. Mit dem Hauptbahnhof im Osten entstanden
kurz nach 1900 auch die Münkebergstraße und mit ihr
großmaßstäbliche, elektrisch erleuchtete Warenhäuser
entlang der Straße in Richtung Rathausmarkt.

Trotz dieser guten Ausgangslage hat die Hamburger In-
nenstadt, ähnlich wie andere Stadtzentren, Probleme mit
einer starken Dominanz von Einzelhandelsketten und der
damit einhergehenden Uniformität. Ein Grund hierfür ist
das sehr hohe Metrievau in den 1A-Lagen, was dazu
führt, dass spezialisierte und inhabergeführte Einzel-
handelsgeschäfte kaum eine Chance haben, hier Fuß zu
fassen. Im Vergleich mit anderen Metropolen wie Köln
und München rangiert der Hamburger Metmarkt laut
COMFORT Marktbericht Hamburg Spezial bei kleinen La-
deneinheiten von 80 bis 120 Quadratmetern an dritter
Stelle. Hier werden Höchstmieten von bis zu 260 Euro
pro Quadratmeter erzielt. Bei mittleren Ladengrößen von
300 bis 500 Quadratmetern liegt Hamburg hinter Mün-
chen auf Platz zwei. In der Hamburger Innenstadt gehö-
ren in beiden Metkategorien die Spitalerstraße, der Neue
Wall und die Münkebergstraße zu den Lagen mit dem
höchsten Metrievau. Besonders Modernisierungen von
Einzelhandelsflächen führten zu Steigerungen der Miet-
preise, so dass die Quartiere in den 1A-Lagen heute von
Filialisten dominiert werden und die Individualität der In-
nenstadt verloren geht. Under Uniformität der 1A-Lagen

entgegen zu wirken gewinnen die Architektur, gute Ver-
bindungen und attraktive öffentliche Räume umso
mehr an Bedeutung. Vorrangiges Entwicklungsziel ist
es, die verschiedenen Lagen über durchgängige öffent-
lichkeitswirksame Erdgeschosszonen zu verbinden. Bei
unter Denkmalschutz stehenden Gebäuden, wo Verän-
derungen teilweise nur eingeschränkt möglich sind, ist
dies mitunter schwer umsetzbar. Hier sind besondere
Lösungen erforderlich.

Als Einkaufsstadt hat Hamburg im Vergleich zu anderen
deutschen Großstädten eine strukturelle Besonderheit.
Aufgrund der polyzentrischen Stadtstruktur hat der in-
nerstädtische Einzelhandel im Vergleich zur Gesamtstadt
einen relativ niedrigen Verkaufsflächen- und Umsatzan-
teil. Ein Großteil des Umsatzes wird in den Bezirks- und
Stadtteilzentren erwirtschaftet. Ein Blick auf München oder
Köln macht die Auswirkungen für die Hamburger Innen-
stadt deutlich. Während dort laut COMFORT GmbH rund
26 Prozent der Verkaufsflächen in der Innenstadt liegen,
ist der Anteil in Hamburg mit rund zwölf Prozent noch nicht
einmal halb so groß. Ein ähnliches Größenverhältnis zeigt
der Vergleich der Einzelhandelsumsätze. Der Anteil, den
die Hamburger Innenstadt am gesamtstädtischen Umsatz
hat, liegt bei 17 Prozent, während er in München knapp
30 Prozent und in Köln rund 23 Prozent ausmacht.

In der Innenstadt entfallen knapp 333.000 Quadratmeter
der Geschäftsflächen auf den Einzelhandel. Darüber hi-
naus gibt es weitere 47.000 Quadratmeter für gastron-
omische Nutzungen. Mit etwa 63 Prozent liegt ein Großteil



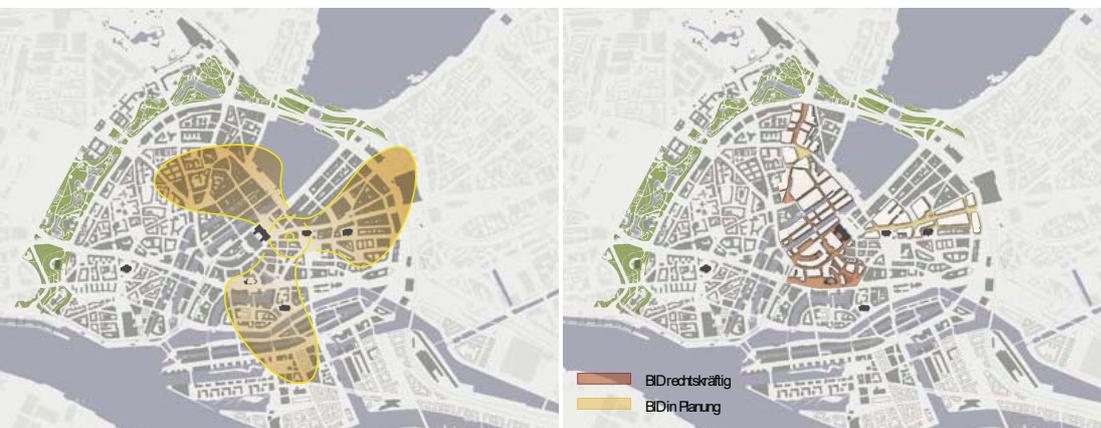
der Einzelhandelsflächen im Nikolai- und Mönckeberg-Quartier sowie im Kontorhausviertel in der östlichen Innenstadt. Im westlichen Innenstadtbereich, der die Quartiere der nördlichen Neustadt, das Opernquartier und die Colonnaden sowie das Passagenviertel einschließt, ist neben dem Einzelhandel (mit etwa 35 Prozent) die Gastronomie stärker prägend. Etwa 105.000 Quadratmeter Einzelhandelsnutzungen und 25.000 Quadratmeter Gastronomie sind hier ansässig. Die östliche Innenstadt weist mit etwa 225.000 Quadratmetern einen fast doppelt so großen Bestand an Einzelhandelsflächen auf und hält nur etwa 22.000 Quadratmeter für gastronomische Nutzungen vor. Insgesamt weist die Branchenstruktur der gesamten Hamburger Innenstadt mit dem Fokus auf die textilen Angebote einen innenstadttypischen Besatz auf. Allerdings gibt es im Vergleich zwischen östlicher und westlicher Innenstadt deutliche Unterschiede. In der westlichen Innenstadt sind neben dem textilen Schwerpunkt auch verstärkt Möbel- und Einrichtungshändler ansässig. Dagegen ist die östliche Innenstadt neben der Bekleidung stärker auf technische Branchen und Angebote aus dem Sportbereich ausgerichtet.

Interessant ist in Bezug auf die Innenstadt auch der Blick auf die Anzahl und Größe der Einzelhandelsgeschäfte. In der westlichen Innenstadt sind mit 535 Ladenlokalen mehr als die Hälfte der insgesamt 1.040 Einzelhandelsgeschäfte der Innenstadt ansässig. Die dortigen Läden liegen mit einer Größe von durchschnittlich 200 Quadratmetern deutlich unter dem Schnitt in der Hamburger Innenstadt von 320 Quadratmetern. In der östlichen Innenstadt, wo verstärkt auch große Ladeneinheiten mit über

800 Quadratmetern anzutreffen sind, sind die Läden im Schnitt 466 Quadratmeter groß. Diese Flächendifferenzen resultieren aus der Tatsache, dass in der östlichen Innenstadt die Ober- und Untergeschosse, häufiger als Verkaufsfläche mitgenutzt werden.

Die Gesamtverkaufsfläche von über 330.000 Quadratmetern ist in der Hamburger Innenstadt in den letzten 20 Jahren im Gegensatz zu anderen Metropolen nahezu konstant geblieben. Für die aktuelle Nachfrage gibt es bislang in der Hamburger Innenstadt jedoch zu wenige Einzelhandelsflächen. Als weiteres Potenzial wurde im Bürgerdialog die Zahl von 100.000 Quadratmetern genannt. Nach dem Marktbericht 2010/2011 der COMFORT GmbH kann die Innenstadt sogar noch weitere 150.000 Quadratmeter verkraften, um der Nachfrageintensität gerecht zu werden und gleichzeitig die ganze Leistungsfähigkeit auszuspielen. Der Entwicklung des Überseequartiers in der HafenCity mit rund 60.000 Quadratmetern neuer Verkaufsfläche kommt daher in Zukunft eine besondere Bedeutung zu. Die Verknüpfung dieses Standorts mit den etablierten Handelslagen in der westlichen und östlichen Innenstadt ist eine der vordringlichen Herausforderungen der Innenstadtentwicklung. Kurzfristig muss es jedoch gelingen, dass sich das Überseequartier aus eigener Kraft etabliert.

Für die Verknüpfung der 1A-Handelslagen und die Ausdehnung des Handels in weitere Lagen ist es wichtig, kleinteiligen, spezifischen und möglichst inhabergeführten Geschäften Vorrang einzuräumen. Dies kann nur in den weniger hochpreisigen Nebengebäuden geschehen.



oben links:
Künftige Einzelhandels-
schwerpunkte in der
Hamburger Innenstadt

oben rechts:
Business Improvement
Districts in der
Hamburger Innenstadt

Hier entstehen einzigartige Lagen mit individuellen Angeboten, denn die unverwechselbare Einkaufsatmosphäre einer Stadt lässt sich in erster Linie dort genießen, wo nicht die allorts bekannten Filialisten das Bild prägen. Die Verbindung der hoch frequentierten 1A-Lagen mit diesen kleinteiligen, spezifisch gestalteten Nebenlagen macht den eigentlichen Reiz aus und dafür bietet die Hamburger Innenstadt noch Raum

Erfolgreiche Projekte

Die Einzelhandelsentwicklung der letzten Jahre war besonders durch den Strukturwandel der Kaufhäuser geprägt. Saturn hat sich in der Innenstadt im früheren Horten-Kaufhaus etabliert. Mit der Eröffnung der Europapassage wurde 2006 ein Meilenstein gesetzt. Die Passage erweitert das Angebot an Verkaufsflächen in der Innenstadt um rund 30.000 Quadratmeter und schafft gleichzeitig einen neuen Verbindungsweg. Sie verknüpft die vornehmlich kleinteiligen Angebote im Westen – Jungfernstieg und Neuer Wall – mit der eher großmaßstäblichen klassischen Kaufhausstruktur im Osten der Innenstadt. Das Gefälle im Preisniveau zwischen den westlichen und östlichen Innenstadtbereichen konnte so gemildert werden. Neben den offensichtlichen Vorteilen für den Einzelhandel war der Bau der Europapassage allerdings auch mit dem Verlust wichtiger Gebäude und der Modifikationen des historischen Stadtgrundrisses sowie mit einer tiefgreifenden Veränderung der Textur der Binnensterfassaden verbunden.

Bei der Aufwertung der Einzelhandelslagen und der öffentlichen Räume steht die Stadt nicht alleine da, sondern

hat es geschafft, über das Modell der Business Improvement Districts Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, den Einzelhandel und öffentliche Träger aus den betroffenen Arealen in eine handelnde Gemeinschaft einzubinden. Maßnahmen, die durch BIDs im öffentlichen Raum angestoßen werden, ziehen meist weitere Investitionen nach sich. Entlang der Großen Bleichen im BID Passagenwerfel hat es teilweise erhebliche Anstrengungen gegeben, den Gebäudebestand zu sanieren. So beispielsweise im Bereich der unter Denkmalschutz stehenden Kaisergalerie, die seit dem Umzug des Ohnsorg-Theaters im Jahr 2011 zu einer attraktiven Einzelhandelsfläche umstrukturiert wird. Darüber hinaus gibt es auch Zusammenschlüsse von Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern ohne Gründung eines BIDs wie beispielsweise außerhalb der Innenstadt in der Langen Reihe in St. Georg. Die Basis für die zahlreichen erfolgreichen Initiativen in der Innenstadt ist die gute Zusammenarbeit zwischen privaten Akteuren und der Stadt. So konnte die Rolle der Innenstadt als wichtigster Einzelhandelsstandort Hamburgs gestützt werden.

Entwicklungsziele

Alle Maßnahmen und Entwicklungen zeigen, dass in den letzten Jahren versucht wurde, den Einzelhandel in der Hamburger Innenstadt zu stärken. Erfolgreich wurde die Rolle der Innenstadt durch Erweiterung von Einzelhandelsflächen, die Erschließung von neuen Lagen und die Etablierung von neuen Angebotsformen gefestigt. Es zeichnen sich drei vorrangige Entwicklungsziele für die kommenden Jahre ab: Die Herstellung von Verbindungen



der etablierten Lagen mit dem neuen Überseequartier, eine vielfältigere Verknüpfung der östlichen und westlichen Handelslagen und die Stärkung der Nebenlagen. Insgesamt kann die Innenstadt von dem gesellschaftlichen Trend, die Qualitäten der Stadt als spannungsreichen Ort wiederzuentdecken, profitieren. Weiterhin kommt ihr zugute, dass sich die künftige „Geometrie“ des innerstädtischen Einzelhandels durch die Angebote in der HafenCity schrittweise verändern und die Neugier der Kundschaft zusätzlich wecken wird.

Nachdem die heutigen zwei Einkaufsadressen über den Rathausmarkt und durch die Europapassage miteinander verbunden sind, gerät nun der dritte Pol – das Überseequartier in der HafenCity – in den Fokus. Zusammen mit dem Überseequartier eröffnet sich ein stadträumliches Dreieck, das annähernd alle potenziellen Einkaufslagen der Innenstadt überspannt. In diesem Raum verdichten sich die wichtigsten innerstädtischen Einzelhandelslagen. Eine der planerischen Hauptaufgaben besteht darin, die verschiedenen Einzelhandelslagen der Hamburger Innenstadt enger miteinander zu verknüpfen. Maßnahmen hierfür können die Neugestaltung von Straßen, Plätzen und Wegen, die Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Nahverkehrs, der Ausbau von fahrrad- und fußgängerfreundlichen Verbindungen sowie die Entwicklung neuer Trittsteine zwischen den bestehenden Geschäftslagen sein. Eine wichtige Rolle spielt hierbei die Verbindung vom Jungfernstieg über die bereits umgebaute Brandstvierte bis in die HafenCity und umgekehrt. Diese Wegebeziehung und weitere Hauptlaufachsen sollten gestärkt werden, um

langfristig ein qualitativ und quantitativ attraktives Einzelhandelsangebot zu sichern.

In den südlichen Quartieren der heutigen Innenstadt mit dem schrittweise umzustrukturierenden Areal Herrlichkeit am Alsterfleet, dem Rödingsmarkt, dem Gennowviertel, dem Nikolai-Quartier, dem Kontorhausviertel und der Speicherstadt werden sich die Fußgängerfrequenzen erhöhen. Laufwege in Richtung HafenCity werden diese verschiedenen Quartiere durchqueren. Es entstehen so neue Lagen, die für spezialisierte Einzelhandels- und Gastronomieangebote durchaus ein Standort sein können. Manches davon deutet sich schon heute an und in einigen Nebenlagen ist bereits jetzt eine gute Kombination aus Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen und damit verbunden eine Belebung der Bereiche zu beobachten. Wichtige Trittsteine auf dem Weg in die HafenCity sind unter anderem der Burdhardplatz, der Meißberg und der Hopfenmarkt. Ihre Entwicklung und Neugestaltung ist auch aus Sicht des Einzelhandels von entscheidender Bedeutung. Das gilt auch für die Ludwig-Erhard- und Willy-Brandt-Straße, die eine große Trennlinie in der Innenstadt darstellt und die fußläufige Verbindung der Einzelhandelslagen spürbar erschwert. Bei den weiteren Entwicklungen entlang der Straße, sei es durch Abriss und Neu- oder Umbau, sollte daher nach Möglichkeit auf eine belebende Nutzung in den Erdgeschossen hingewirkt werden.

Die neue Konstellation der Handelslagen kann ein Erfolg werden, wenn bei der Entwicklung des Überseequartiers eine reine Wiederholung bekannter Themen, Wertensortimente und Präsentationsformen vermieden wird. Ziel muss es sein, die spektakuläre Lage des Überseequar-

oben links:
Passagen und
Arkaden in der
Hamburger Innenstadt

oben rechts:
Entwicklung des zentralen
Wegenetzes



tiers auch für neue Formate zu nutzen, um neben der Kundschaft von Kreuzfahrtschiffen und Beschäftigten aus der Nachbarschaft auch das Hamburger Publikum und die vielen Touristinnen und Touristen zu gewinnen. Hierdurch kann auch – flankiert mit einem zu schaffenden starken „Einzelhandelsanker“ in der HafenCity – eine wechselseitige Befruchtung mit der Innenstadt erreicht werden. So wäre in der Kombination des Einzelhandels mit neuen gastronomischen Konzepten und Angeboten mit einer deutlich maritimen Ausrichtung der Korridor für das Nutzungskonzept des Überseequartiers abzustecken. Das dafür entwickelte freiräumliche, stadträumliche und gebäudetypologische Layout ist vielsprechend, wird sich aber in der Umsetzung und in der Realität beweisen müssen. Anders als bei Entwicklungen ähnlicher Größenordnung vertraut man nicht erneut dem künstlichen Raum eines geschlossenen Mall-Konzepts. Am Magdeburger Hafen setzt man auf die Anziehungskraft öffentlicher Räume, auf eine den Wasserlagen zugewandte und in die Stadt integrierte offene Konzeption einzelner Gebäude, die in ihrer Dimensionierung und ihrem Zuschnitt flexibel auf unterschiedlichste Präsentations- und Nutzungsformen reagieren können.

Die heutigen 1A-Lagen rund um den Jungfernstieg sowie die Münckeberg- und Spitalerstraße werden weiterhin das Rückgrat des innerstädtischen Einzelhandels sein. Aktuelle Untersuchungen der COMFORT GmbH bestätigen die vorhandenen Einzelhandelschwerpunkte in der westlichen und östlichen Innenstadt anhand einer umfangreichen Passantenfrequenz-Zählung im Okto-

ber 2013. Darüber hinaus sind so auch die weniger frequentierten Lagen ablesbar. Hier wird es darum gehen, den Anteil individueller Angebote auszubauen, die den Einzelhandel in der Innenstadt nicht nur in quantitativer Hinsicht stärken, sondern ihre Alleinstellung unterstützen. Im Rahmen der BIDs wäre es etwa denkbar, dass bestimmte ortstypische Ergänzungen des Einzelhandelsangebots durch günstige Mieten beispielsweise mit Hilfe eines gemeinsamen Vermietungsmanagements ermöglicht werden. Diese Idee ist ehrgeizig, könnte aber der Anstoß für ein gemischtes Angebot von kleinen Händlern und Filialisten sein.

Die veränderten Ansprüche an Konsumgüter und das jeweilige Einkaufsverhalten sind neue Herausforderungen. Die Kundinnen und Kunden können immer besser mit neuen Medien umgehen und die Online-Einkäufe nehmen insgesamt stark zu. Die Branche befindet sich daher aktuell in einem tiefgreifenden Strukturwandel. Verschiedene Studien gehen von einem Anteil des sogenannten E-Commerce am stationären Handel von mindestens 20 Prozent bis zum Jahr 2020 aus. Aktuell liegt der Anteil bei rund 7,5 Prozent. Diese Entwicklung geht sehr zu Lasten einiger Einzelhandelsbranchen in den Innenstädten und wird die 1B- und 2A-Lagen voraussichtlich weiter schwächen. Der Wandel bedingt aber auch, dass die Attraktivität der Innenstadt – weg von uniformierten Straßenzügen mit Filialbetrieben und hin zum individuellen inhabergeführten Einzelhandel – zukünftig immer wichtiger wird, um sich als Shopping-Metropole gegen das Internet zu behaupten. Daher kann



diese Entwicklung trotz einiger zu erwartender Marktberichtigungen im stationären Handel auch eine Chance für spezialisierte Angebote und den traditionellen Einzelhandel mit guter persönlicher Beratung sein. Neue Medien – wie beispielsweise ein offen zugänglicher Internetzugang – könnten gegebenenfalls auch offensiv in der Innenstadt angeboten und darüber für den innerstädtischen Einzelhandel geworben werden. Mit einem Pilotprojekt hat die Deutsche Telekom im September 2013 das Gebiet um die Landungsbrücken mit einem kostenlosen Funknetz erschlossen. Später sollen immer größere Flächen der Innenstadt von dem WLAN-Stadtnetz erfasst werden. Die Benutzung des Internets ist eine Stunde pro Tag kostenlos. Es ist möglich, im Internet zu surfen, um sich in der Stadt zu orientieren und sich über aktuelle Angebote zu informieren.

Die Passagen als eine wichtige städtebauliche Typologie des Hamburger Einzelhandels besitzen eine hohe Anziehungskraft. In ihrem Inneren wie auch in ihrem Umfeld sind hochwertige Ladenlokale mit einer niveauvollen Warenpräsentation entstanden. Diese erfolgreiche und für die Hamburger Innenstadt typische Form des Einkaufens sollte in zukünftigen Planungen aufgegriffen und das bestehende Passagenetz sinnvoll ergänzt werden. Dabei ist allerdings dafür Sorge zu tragen, dass die straßenorientierten Läden auch eine ausreichende Frequenz erfahren. So wäre eine Öffnung des Hansenviertels in Richtung Hble Bleichen und von dort eine Fortsetzung des Wegs Richtung ABG Straße wünschenswert. Weitere Möglichkeiten ergeben sich durch den Urbau des ehe-

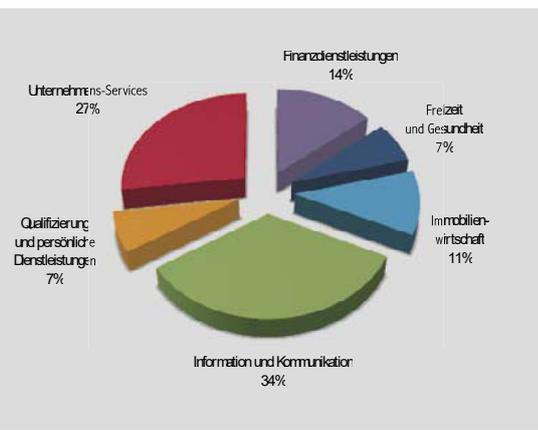
mäigen Verwaltungsitzes an der Stadthausbrücke zu den Stadthöfen. Die Einzelhandelsentwicklung ermöglicht lokal eine bessere Verbindung der Großen Bleichen beziehungsweise des Bleichenhofs mit dem Neuen Wall. Im Weiteren könnten durch die Initiative zur Aufwertung des Großen Burstah im Rahmen des BIDs Nikolai-Quartier die westlichen Einkaufslagen arrondiert und für eine größere Öffentlichkeit interessant werden. Beidseits von großen Einkaufssträngen ergeben sich Chancen für gute Nebenlagen. Eine wichtige Einzelhandelsverbindung könnte zukünftig beispielsweise die Achse vom Ida-Ehre-Platz über den Garhart-Hauptmann-Platz und das Alsterufer bis zum Ballindamm sein. Diese noch nicht so bekannten Lagen ermöglichen lebendige Kombinationen aus Gastronomie und speziellem Einzelhandel, der sich auch im Erscheinungsbild und der Warenpräsentation von dem Üblichen absetzt. Erfahrungsgemäß haben in diesen Lagen inhabergeführte, kleinteilige und spezialisierte Geschäfte eher eine wirtschaftliche Basis als in den hochpreisigen Lagen. Ansatzpunkte dafür gibt es in der nördlichen Neustadt, im Nikolai-Quartier, im Kontorhausviertel und auch in dem Bereich zwischen Ballindamm und Spitalerstraße. Einzelhandel in diesen Lagen kann das Spektrum der unterschiedlichen Einkaufsatmosphären ausweiten und zur Belebung der Quartiere beitragen. Der Fokus sollte jedoch auf den Hauptlaufachsen beziehungsweise Wegebeziehungen liegen, um dort langfristig ein attraktives Einzelhandelsangebot zu sichern. Die Erdgeschosse in absoluten Seitenstraßen werden zukünftig voraussichtlich stärker von einem „Nicht-Handels-Besatz“ geprägt sein.





Innenstadt als zentralen Dienstleistungsstandort festigen

Hamburg war eine der bedeutenden Handelsmetropolen im 19. Jahrhundert. In dieser Zeit vollzog sich auch der Wandel von der Wohn- zur Geschäftsstadt. In prominenten Lagen wurden Handelshäuser errichtet. Am Neuen Jungfernstieg 19 entstand schon 1834 das Bankgebäude der Familie Janisch, das zugleich das Wohnpalais von Gottlieb Janisch war. Ihm folgten monofunktionale Bank- und Geschäftshäuser in der Innenstadt. So errichtete die Hapag-Lloyd AG 1903 und 1912 am späteren Ballindamm 25 ihre – für damalige Verhältnisse – gewaltige Unternehmenszentrale. Daneben wurde mit dem Alten Dovenhof 1886 nach Londoner Vorbild der Prototyp des Hamburger Kontorhauses errichtet. Zahlreiche Nachfolgebauten entstanden als Mehrzweckgeschäftshäuser, in denen sich Erdgeschossig Läden und Restaurants sowie darüber Etagen mit Kontoren befanden. Anfangs wurden für die Bauten einzelne zentrale Lagen gesucht. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts entstanden eigene Geschäftshausstraßen wie die Münckebergstraße, und in den 1920er Jahren – nach Abbruch der alten Wohnbebauung – das Kontorhausviertel. Die Entwicklung der Innenstadt zur Geschäftsstadt setzte sich seitdem kontinuierlich fort. In den 1960er Jahren gab es im Innenstadtbereich keine Flächen mehr für große Konzerne und Verwaltungen. Um einer Abwanderung wichtiger Unternehmen und somit auch einem Verlust von Arbeitsplätzen entgegen zu wirken, entstand ab 1964 nördlich des Stadtparks eine neue Bürostadt – die City Nord. Etwa 20 Jahre später wurde im westlichen Hammerbrook der Bürostandort City Süd ge-



oben rechts:
Anzahl der Dienstleistungs-
unternehmen in Hamburg
(Quelle: Handelskammer
Hamburg)

plant. Ähnlich wie die City Nord sollte dieser Standort den zunehmenden Bedarf an Büroflächen decken und so die Innenstadt entlasten. Bis heute sind die Innenstadt und die Bürostandorte City Nord und Süd in einem ständigen Wechselspiel und nach wie vor verändern neue Entwicklung wie die HafenCity die Abhängigkeiten untereinander.

Rund 6.000 Dienstleistungsunternehmen sind bei der Handelskammer Hamburg in der Innenstadt gemeldet. Die Unternehmen in ganz Hamburg lassen sich in sechs große Branchen gliedern: Information und Kommunikation, Unternehmens-Services, Finanzdienstleistungen, Immobilienwirtschaft, Freizeit und Gesundheit sowie Qualifizierung und persönliche Dienstleistung. Etwa ein Drittel kommt aus der Informations- und Kommunikationsbranche, während Finanzdienstleistungen und die Immobilienwirtschaft nur knapp über zehn Prozent ausmachen. In der Hamburger Innenstadt sind die Branchen Finanzdienstleistungen (33 Prozent) und Immobilienwirtschaft (24,5 Prozent) im Vergleich zur Gesamtstadt überproportional vertreten.

Knapp 50 Prozent der innerstädtischen Geschossflächen sind von Büronutzungen belegt. Von insgesamt rund 7,3 Millionen Quadratmetern Bruttogeschossfläche, die im Jahr 2008 nach einer Studie von Baasner, Müller & Langwald für die Innenstadt erhoben wurden, stehen etwa 3,6 Millionen Quadratmeter Bruttogeschossfläche für Büronutzungen unterschiedlicher Art und Größenordnung zur Verfügung.

Im Zeitraum von 1999 bis 2008 haben diese Flächen allein um 400.000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche zugenommen. Zurzeit werden neue Projekte vor allem in der HafenCity realisiert. Die erweiterte Innenstadt festigt damit ihre Rolle als wichtiger Teilmarkt für Büroarbeitsflächen. Dies belegt auch die hohe Dichte an großen national und international agierenden Unternehmen wie Unilever, Germanischer Lloyd, Gruner + Jahr, Axel-Springer und Spiegel, die alle ihren Hauptsitz in der Innenstadt haben.

Mit der Diskussion des Programplans in den 1980er Jahren wurde die innerstädtische Dominanz der Geschäfts- und Bürostadt, die sich bis dahin im 20. Jahrhundert ausgebildet hatte, in ihrer Ausschließlichkeit zur Disposition gestellt. Hierbei wurde jedoch nie die wichtige Rolle der zentralen Dienstleistungsstandorte im Kern der Stadt für das Wirtschaftsgeschehen der Metropole angezweifelt. In allen bisherigen und zukünftigen planerischen Überlegungen ist die Innenstadt weiterhin ein attraktiver und gefragter Bürostandort, der sich durch seine zentrale Lage im Stadtgebiet, das Stadtbild, die Erreichbarkeit und die Nähe zu Einzelhandels-, Kultur- und Freizeitangeboten auszeichnet. Überdies sind auch die Beschäftigten der Dienstleistungsunternehmen eine wichtige Kundschaft der Gastronomie und des Einzelhandels und stärken so den innerstädtischen Standort. Jedoch belebt diese Klientel die Innenstadt nur zu bestimmten Tageszeiten. Außerhalb der Büro- und Ladenöffnungszeiten macht die Innenstadt häufig ei-



nen verödeten Eindruck. Es fehlt insbesondere in den Bereichen außerhalb der Neustadt und der HafenCity an Menschen, die diese Quartiere auch in den Abendstunden frequentieren.

Erfolgreiche Projekte

Aktuelle Impulse in der heutigen Innenstadt werden hauptsächlich durch die Büroflächenentwicklungen in der HafenCity ausgelöst. Erst mit der HafenCity entsteht der notwendige neue Raum für Neuansiedlungen international tätiger Firmen und Konzernzentralen in der Innenstadt. Vorhandene innerstädtische Lagen werden so vom Nachfragedruck entlastet und die bestehenden monostrukturierten Nutzungen insbesondere in der Altstadt stehen zur Disposition.

Es steht außer Frage, dass sich ohne die HafenCity die Büroflächennachfrage in der Innenstadt längst nicht mehr bedienen ließe. In dem neuen Stadtteil ist zum einen Platz für imageträchtige Neubauten auf dem neuesten Stand der Bautechnik und der Arbeitsorganisation. Zum anderen sind Standortentscheidungen in der jüngeren Vergangenheit auch für die HafenCity getroffen worden, weil attraktive und prominente Flächen am Wasser in einem gemischten und gut erreichbaren Umfeld angeboten werden können. Neuansiedlungen von Unternehmen in der HafenCity aber auch Verlagerungen innerhalb der Hamburger Innenstadt haben den innerstädtischen Dienstleistungsstandort langfristig gestärkt. Erweiterungs- und Veränderungswünsche bereits in der Innenstadt ansässiger Unternehmen konnten durch die HafenCity

erfüllt werden. Altstadt und Neustadt haben durch die Umzüge von Unternehmen die Chance, vorhandene Lagen aufzuwerten und neu zu qualifizieren.

Neben kleinen Firmen haben sich in der HafenCity bereits mittelgroße und große nationale sowie internationale Unternehmen aus unterschiedlichen Branchen wie Konsumgüter, Logistik, Medien und Schifffahrt angesiedelt. Gute Beispiele hierfür sind die Unternehmen Unilever, der Spiegel Verlag und der Germanischer Lloyd, die ihre ehemaligen Standorte in der Altstadt und Neustadt verlassen und ihren Hauptsitz in den neuen Stadtteil verlagert haben.

Nach dem Umzug des Unileverkonzerns im Jahr 2009 konnte das in den 1960er Jahren erbaute Unilever-Hochhaus, das heute unter dem Namen Emporio bekannt ist, umgebaut werden. Das unter Denkmalschutz stehende Gebäude wurde bis Anfang 2012 nach den aktuellen Baustandards ertüchtigt und um zwei weitere Stockwerke auf insgesamt 98 Meter erhöht. Angrenzende Neubauten beherbergen nun Hotel- und Wohnnutzungen und ergänzen das monofunktionale Bürogebäude.

Während neue Entwicklungen des Spiegel-Areals seit dem Umzug des Verlags im Jahr 2011 noch in Planung sind, sind die Baumaßnahmen am bisherigen Hauptsitz des Germanischen Lloyds zurzeit in der Umsetzung. Hier entsteht nach Abriss der Immobilie an der Ecke Vorsetzen / Neustädter Neuer Weg ein Neubau mit Dienstleistungsnutzungen. Zum Wölfgangsweg wird der Neubau um zwei weitere Gebäude ausschließlich mit Mietwohnungen ergänzt.



Entwicklungsziele

Die Innenstadt wird auch zukünftig ein wichtiger Teilmarkt im Dienstleistungssektor Hamburgs sein und im Wechselspiel zwischen City Nord und Süd eine bedeutende Rolle einnehmen. Ziel muss jedoch ähnlich wie in der HafenCity, eine größere Nutzungsmischung in den innerstädtischen Lagen sein. Angestrebt werden darüber hinaus vielfältige Angebote bezüglich der Größe und der Mietpreise von Büroimmobilien.

In der HafenCity haben sich bereits mehr als 450 Unternehmen angesiedelt. An die 9.000 Arbeitsplätze sind bis Anfang 2013 in den Branchen des Einzelhandels, der Gastronomie sowie der Dienstleistung entstanden. Insgesamt rechnet man in der HafenCity mit rund 45.000 neuen Arbeitsplätzen, die zukünftig die weit über 100.000 Beschäftigten in der Altstadt und Neustadt ergänzen werden. Im Gegensatz zu den bestehenden innerstädtischen Lagen ist es in der HafenCity möglich, konsequent eine Kombination von Wohnen und Arbeiten zu realisieren. Die westlichen Quartiere der HafenCity veranschaulichen bereits, wie ein Nebeneinander von verschiedenen Nutzungen funktioniert. Die Quartiere an der Elbe werden durchgängig von Beschäftigten und Bewohnerinnen beziehungsweise Bewohnern belebt und sind zugleich touristische Ziele. Ein Großteil der Bewohnerschaft der HafenCity arbeitet auch im Stadtteil oder zumindest in der Nähe. Dies fördert eine Stadt mit kurzen Wegen und emissionsarmen Verkehrsmitteln. Die Nutzungsmischung wird auch

beim Bau der östlichen HafenCity fortgesetzt und sollte beispielhaft für Um- und Neubauten insbesondere in der Altstadt sein.

Eine Kombination von Büro- mit Wohn- und Einzelhandelsnutzungen muss im Einzelfall überprüft werden. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen hierfür erfüllen aber nahezu alle wichtigen Büroquartiere in der Hamburger Innenstadt, daher bedarf es in einem weiteren Schritt intensiver Verhandlungen mit potenziellen Investoren. Ein differenziertes Angebot von Büroflächen bezogen auf die Größe und unterschiedliche Preiskategorien sind für die Altstadt und Neustadt von großer Bedeutung. Die Entwicklungen in der HafenCity, insbesondere die Planungen an den Elbbrücken und große Projekte, die beispielsweise durch den Umbau der Stadthausbrücke oder der City-Hochhäuser ermöglicht werden, können hier positive Impulse setzen und das Dienstleistungsgefüge verändern. Teilräume in der Innenstadt können so in Zukunft eine neue Prägung erhalten.

Einige Büroflächen entsprechen teilweise nicht mehr den Ansprüchen an ökonomische Flächenzuschnitte und neue technische Standards sowie dem Wunsch nach möglichst großer Flexibilität. Darüber hinaus ist neben der Lage auch die Gestaltung des Gebäudes beziehungsweise der repräsentative Charakter zu einem wesentlichen Kriterium bei der Vermietbarkeit von Büroimmobilien geworden. De facto werden sich manche Bestandsimmobilien trotz erheblicher Preisabschläge nicht mehr vermieten lassen. Bereits



zum jetzigen Zeitpunkt gibt es durch die Neuentwicklungen in der HafenCity einen Überhang an Büroflächen. Ziel ist es daher, insbesondere in der Altstadt die Chance zu nutzen, vorhandene Nutzungen zu überdenken und monofunktionale Lösungen aufzubrechen. Büroquartiere lassen sich mit neuen Wohnformaten anreichern und neue Kombinationen mit dem Einzelhandel können entstehen.

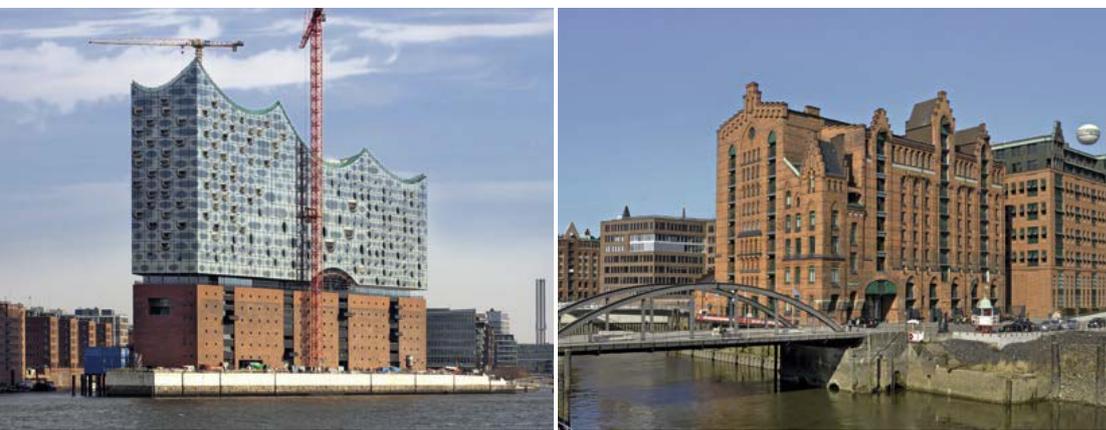
Darüber hinaus ist die Innenstadt ein wichtiger Standort für Hotelnutzungen, die ebenfalls ein wesentlicher Baustein für den innerstädtischen Nutzungsmix sind. Die Zahl der Übernachtungen ist zwischen 2001 und 2012 um 121 Prozent gestiegen. Dieser Trend setzte sich auch im Jahr 2013 fort. Bis einschließlich November übernachteten 861.000 Gäste in der Hansestadt. Gleichzeitig ist zu beobachten, dass die durchschnittliche Aufenthaltsdauer steigt. Hamburg ist nicht mehr nur für den Wochentourismus sondern auch für längere Aufenthalte interessant. Entsprechend dieser gestiegenen Nachfrage nahm auch die Bettenzahl seit 2001 stetig zu. Daher sind auch in der Hamburger Innenstadt mit dem Scandic Hamburg Emporio am Dammtorwall, dem Hotel Barceló in der Ferdinandstraße und dem Henri Hotel in der Bugenhagenstraße in den letzten Jahren neue Beherbergungsbetriebe entstanden. Zusammen bieten diese Hotels über 1.100 Betten. Diese Entwicklung wird sich fortsetzen. Weitere Hotels sind in den nächsten Jahren vorrangig in der HafenCity, aber auch in der Neustadt beispielsweise am Födingsmarkt und in den Stadthöfen geplant.





Innenstadt als Zentrum für Kultur, Begegnung und Bildung weiterentwickeln

Von jeder Metropole wird ein hochwertiges und breit gefächertes Kulturangebot erwartet, dessen Spielstätten und Aufführungsorte sich zumeist in der Innenstadt konzentrieren. Es gehört zur Funktion und zum Image einer Metropole, dass in ihrer Innenstadt zentrale Einrichtungen der Kultur und Bildung sowie wichtige Freizeitveranstaltungen zuhause sind. Die Hamburger Stadtgesellschaft und ihre Wirtschaft sind undenkbar ohne Kunst, Kultur und Bildung. Hamburg bietet Hochkultur und große Events, die der Stadt weit über ihre Grenzen Ansehen verleihen. Dieses Niveau zu halten und zu verbessern, ist eine permanente Herausforderung und verlangt deutliche Akzentsetzungen. Mit der HafenCity steht die Aufgabe an, das bestehende Kultur- und Freizeitangebot zu erweitern und mit dem Bestand zu vernetzen. Die einst „kulturlose“ Hafenlandschaft ändert sich. Die historisch im Wesentlichen funktional gedachte Speicherstadt hat heute selbst kulturellen Wert und steht unter Denkmalschutz – die Anerkennung als UNESCO-Welterbe ist beantragt. Mit verschiedenen Kultur- und Bildungseinrichtungen wie der Elbphilharmonie, dem Maritimen Museum, dem Designzentrum der HafenCity Universität, mit neuen kreativen Nutzungen im Quartier Oberhafen und neuer Kunst im öffentlichen Raum werden zudem vielfältige Bausteine implementiert. Damit wird für die Zukunft ein hohes kulturelles Niveau gesichert. Von der Erweiterung des Angebotsspektrums soll die gesamte Innenstadt profitieren. Es bedarf aber auch der kleinteiligen Pflege und Entwicklung von Kultur- und Bildungseinrichtungen in den Quartieren der Innenstadt, deren Bedeutung mit einer Zunahme innerstädtischen Wohnens wächst.



Im Mittelalter konzentrierten sich Hamburgs Wissenschaft, Bildung und Kultur auf die Gebäude des Domkapitels um die Domkirche. Nach 1625 entstanden in der in den Befestigungsring der Stadt einbezogenen Neustadt, insbesondere im Bereich um den Gänsenmarkt, neue Orte der weltlichen Kultur und des Vergnügens. Die berühmte kommerzielle Oper von 1677, aber auch die dortigen Gasthäuser mit Sälen, in denen deutsche und italienische Theater- und Operntruppen auftraten, waren in ganz Europa bekannt. Im 19. Jahrhundert wurde die Oper in die Dammtorstraße verlegt. Wichtige vom Historismus geprägte Kulturbauten, wie das Deutsche Schauspielhaus, das Thalia Theater und die Laeiszhalle entstanden um 1900 in der Innenstadt und beeinflussen das Stadtbild bis heute. Gleiches gilt für das Rathaus, in dem im freizugänglichen Erdgeschoss regelmäßig Ausstellungen stattfinden. Nur die Oper überstand den Zweiten Weltkrieg nicht und erhielt 1957 ein neues Haus in der Dammtorstraße. Die großen Kinopaläste des 20. Jahrhunderts fanden ihre zentralen Orte in der Mönckebergstraße, um den Gänsenmarkt in der Neustadt und an den Eingängen der Vorstädte St. Georg und St. Pauli.

Seit dem 19. Jahrhundert säumen Museen den Wöllring. 1869 entstand die Kunsthalle, 1875 wurde das Museum für Kunst und Gewerbe eröffnet, in dessen Gebäude sich damals auch das Staatliche Technikum befand, und 1914 bis 1922 wurde das Hamburg-Museum erbaut. Die Einrichtungen bestehen nach wie vor am Wöllring. Heute reihen sich mit der Galerie der Gegenwart, der Zentralbibliothek der Bücherhallen Hamburg am Hühnerposten,

der Freien Akademie der Künste, dem Kunstverein und den ungenutzten Deichtorhallen weitere Kultur- und Bildungseinrichtungen entlang der Wöllanlagen auf. Der räumliche Zusammenhang dieser Achse mit Kulturinstitutionen ist derzeit jedoch noch nicht ausreichend erlebbar. Vielmehr präsentieren sich die Angebote heute als unzusammenhängende Aneinanderreihung, die besonders vom Hauptbahnhof und seinen Verkehrsbauelementen unterbrochen werden. Unabhängig von den räumlichen Aspekten werden mit dem Bucerius Kunst Forum, der Kunsthalle, dem Museum für Kunst und Gewerbe, dem Kunstverein und den Deichtorhallen einige Einrichtungen immerhin geschlossen als „Kunstmeile“ vermarktet. Unter das gemeinsame Marketing fallen die Außenwerbung inklusive Internetseite sowie ein Kunstmeilenpass, mit dem die Besucherinnen und Besucher alle fünf Institutionen besuchen können.

Erfolgreiche Projekte

Viele kleine und große Einzelprojekte in der Altstadt und Neustadt haben zur Stärkung des innerstädtischen Kulturstandorts beigetragen. Hierzu zählt unter anderem das von der Zeit-Stiftung getragene Bucerius Kunst Forum am Rathausmarkt, das 2002 seine Pforten öffnete und sich seitdem zu einer internationalen Adresse des Kunstbetriebes entwickelt hat. Das Bucerius Kunst Forum firmiert als kultureller Frequenzbringer mitten in der Innenstadt gemeinsam mit vier weiteren Kultureinrichtungen am Wöllring unter der Marke „Kunstmeile“. Ein weiterer Erfolg war Ende 2011 der Umzug des Ohnsorg-Theaters von den Großen Bleichen in das Bleber-



haus am Hauptbahnhof. So wurde der Fortbestand des traditionsreichen Theaters, das an dem neuen Standort aufgrund der Erreichbarkeit, der Platzverhältnisse und einer erstklassigen technischen Ausstattung bessere Bedingungen vorfindet, gesichert. Neben den Kultureinrichtungen an sich sind auch die jeweiligen Entrees von großer Bedeutung. Ein positives Beispiel aus der jüngsten Vergangenheit ist die Hamburgische Staatsoper, die durch den Umbau der Dammtorstraße im Zusammenhang mit dem BILD Opernboulevard einen angemessenen Vörbereich erhielt.

Eine Vielzahl von Kultureinrichtungen ist in den letzten Jahren auch in der HafenCity entstanden. Bereits im Jahr 2008 eröffnete das Internationale Maritime Museum im Elbtorquartier am östlichen Magdeburger Hafen, dem künftigen „Wissensquartier“. Dort in den Elbarkaden ansässig sind auch das Designzentrum und der Hauptsitz von Geopace mit großen Ausstellungsflächen zum Thema Umwelt. In der erweiterten Nachbarschaft befindet sich in einem ehemaligen Fabrikgebäude an der Shanghaiallee das Automuseum Prototyp, in dem Sport- und Rennwagen sowie deren Konstrukteure und Fahrer präsentiert werden. Im angrenzenden Lohsepark wird zukünftig ein Dokumentationszentrum auf die von dem ehemals hier vorhandenen Hannoverschen Bahnhof Deportierten während des Zweiten Weltkriegs hinweisen. Ebenfalls in der Shanghaiallee ansässig ist das Ökumenische Forum Brücke, das im Juni 2012 eingeweiht wurde. In diesem deutschlandweit einmaligen Projekt sind 19 christliche Kirchen vereint und organisieren

gemeinsam die Einrichtungen wie das Café und die Kapelle im öffentlich zugänglichen Erdgeschoss. Etwas weiter südlich Richtung Elbe feierte im September 2012 die HafenCity Universität Richtfest und hat im Jahr 2014 am Baakenhafen ihren Betrieb aufgenommen. Außerhalb der HafenCity hat im Jahr 2014 am Adolphsplatz die von der Handelskammer gegründete Hamburg School of Business Administration eröffnet.

Veranstaltungen im öffentlichen Raum entfalten große Anziehungskraft sowohl auf die Bevölkerung als auch auf die Besucherinnen und Besucher der Stadt. Kleine und große Formate, vom unkommerziellen Straßenfest bis hin zur Großveranstaltung, bespielen die gesamte Innenstadt. Touristisch werden öffentliche Räume wie der Jungfernstieg, die Fleetinsel und der Hafen bewusst in Szene gesetzt. Großveranstaltungen wie das Astervergnügen und der Hafengeburtstag locken Jahr für Jahr Millionen Menschen in die Stadt. Zusätzlich haben auch die Sportveranstaltungen wie der Haspa Marathon Hamburg, die Vätternfall Classics und der ITU World Triathlon Hamburg einen nicht unerheblichen wirtschaftlichen Einfluss gehabt und gleichzeitig Hamburg als Stadt des Sports gestärkt. Neben den steigenden Besucherzahlen und dem Zuwachs an internationalen Athletinnen und Athleten hat hier auch die Medienberichterstattung in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Diese Veranstaltungen beleben die Innenstadt, führen jedoch auch zu einer (temporären) „Besetzung“ von Stadträumen mit bestimmten Nutzungen. Daher wird eine ausgewogene Anzahl von Veranstaltungen



angestrebt. Gleichzeitig sollte der Fokus nicht nur auf Großveranstaltungen liegen. So gibt es unter anderem in der HafenCity viele kleinere wenig kommerzielle Kulturveranstaltungen.

Die Speicherstadt ist seit den 1990er Jahren besonders für eine Freilichtinszenierung bekannt. „Der Hamburger Jedermann“ ist mit seinen Aufführungen vor der eindrucksvollen Kulisse der Speicherstadt ein wichtiger Bestandteil der sommerlichen Kulturangebote. Darauf lässt sich weiter aufbauen. Neben Veranstaltungen ist die Speicherstadt bereits jetzt ein wichtiger Ort für Kultureinrichtungen. So sind dort beispielsweise der Dialog im Dunkeln, das Speicherstadtmuseum, die Kaffeerösterei und das Miniatur Wunderland ansässig.

Eine wichtige Rolle im Zusammenhang mit der kulturellen Weiterentwicklung und Belebung der Stadt und der Auseinandersetzung mit öffentlichen Räumen, Flächen und Situationen spielt das seit 1981 vom Senat eingesetzte innovative und erfolgreiche Programm „Kunst im öffentlichen Raum“. Den künstlerischen Beiträgen ist es über die Jahre gelungen, das Verständnis von öffentlichem Raum und Kunst im öffentlichen Raum zu hinterfragen und zu erweitern. Das Programm hat sich zur Aufgabe gestellt, die städtische Umwelt zu verbessern, die urbane Identität Hamburgs auszuprägen und die Eigenart seiner Stadtteile zu fördern. Alle Ausdrucksformen der bildenden Kunst sind zugelassen. Künstlerinnen und Künstler liefern im Rahmen des Programms Kunstprojekte und -objekte für Straßen, Plätze, Grünanlagen

und Hochbauten. Auch temporäre Installationen sind im urbanen Stadtraum ebenso wie in Massenmedien oder im Internet realisierbar. Über dieses Programm bringt sich die Kunst, betreut von Kunstschaffenden und nicht von Personen mit einer Ingenieur- beziehungsweise Architekturausbildung, in den Prozess der Stadtplanung und -entwicklung ein. „Kunst im öffentlichen Raum“ will zukünftig die Künstlerschaft als auch die Öffentlichkeit noch intensiver einbeziehen und wird weiterhin Bestandteil der Weiterentwicklung der Innenstadt als Zentrum der Kultur sein.

Kulturell Interessierte, vor allem jüngere Menschen konnten 2009 einige Gebäude in der Neustadt, die inzwischen als „Gängeviertel“ bezeichnet werden, vor dem Abriss bewahren. Die ehemaligen Besetzerinnen und Besetzer aus der Kunstszene haben den eingetragenen Verein „Komm in die Gänge“ gegründet. Hier hat sich eine rege kulturelle Szene gebildet, die so in der Innenstadt ihresgleichen sucht. Im Kontext der laufenden integrierten Stadtteilentwicklung steht die künstlerische und kulturelle Nutzung neben der Stärkung des Wohnens und den Zielen des Denkmalschutzes im besonderen Fokus.

Entwicklungsziele

Die Innenstadt bietet vielfältige Kultur- und Bildungseinrichtungen. Die Standortsschwerpunkte sind am Völlring und an den Übergängen zu den Vorstädten St. Pauli, Rotherbaum, St. Georg und Hammerbrook. Es ist eine Hamburger Besonderheit, dass sich die alten und die neuen Kultureinrichtungen ringförmig um die Innenstadt



legen und die Verknüpfung mit den angrenzenden Stadtteilen möglich machen. Im Vergleich zu dem Schwerpunkt von Kultur- und Bildungsinstitutionen entlang des Völlings gibt es in der Innenstadt eher wenige Einrichtungen wie beispielsweise das Thalia Theater und das Bucerius Kunst Forum. Aus dieser Lagebesonderheit ergibt sich die Aufgabe, die Verbindungen über den Völling in die Innenstadt sowie nach außen attraktiver zu gestalten. In der Innenstadt sollten die Wegebeziehungen und somit ein Netz von Kultureinrichtungen gestärkt werden, um eine bessere Belebung der zentralen Lage zu erreichen. Die Kulturstandorte sollten gemeinsam mit den Universitätseinrichtungen als ein Geflecht, das sich aus dem Zentrum zum Völling entwickelt, verstanden werden.

Ergänzt werden die Kultur- und Bildungseinrichtungen um Bereiche, in denen sich kreative Milieus bilden können. So sind in der Speicherstadt mit der „Ateliergemeinschaft Speicherstadt“ bereits einige Künstlerateliers vorhanden und es sollen noch mehr werden. 10.000 Quadratmeter sind hier für Ateliers geplant. In der HafenCity gibt es ebenfalls eine Fläche, die für Kreative sowie Künstlerinnen und Künstler reserviert ist. Das Quartier Oberhafen war bis 2014 größtenteils noch für Logistikzwecke in Nutzung. Seit Sommer 2010 wurden bereits leer stehende Gebäude an kreativwirtschaftliche Mieterinnen und Mieter vermittelt und seit Anfang 2014 läuft die aktive URGestaltung in ein Kreativ- und Kulturquartier. Das Quartier bietet stadträumlich die Möglichkeit, eine Anbindung an die Dächtorhallen und damit einen Anschluss an die Achse von Kultureinrichtungen

entlang des östlichen Völlings zu realisieren. Weiterhin könnte der Raum langfristig mit dem Großmarktareal am Nordufer des Oberhafens verbunden werden, wo in Teilbereichen der denkmalgeschützten Großmarkthalle ein Musiktheater entsteht. Der Oberhafen bietet die Chance, einen dauerhaften und zentral gelegenen Standort für die Kultur- und Kreativwirtschaft zu sichern. Darüber hinaus erhält mit der HafenCity Universität und der Katharinschule auch die Bildung Einzug in den neuen Stadtteil. Diese und weitere geplante Schulen am Lohsepark und Baakenhafen stärken die Bildungsangebote der gesamten Innenstadt.

Ein attraktives Angebot und geschicktes Marketing von Museen, Hochschulen und Stadtteil- und Kulturinitiativen kann dazu beitragen, innerstädtische Orte zu beleben und maßgeblich zu prägen. Seit ihrer Umnutzung zu einem Ausstellungshaus haben sich beispielsweise die denkmalgeschützten Markthallen am Dächtor durch ein vielfältiges und attraktives Ausstellungs- und Veranstaltungsprogramm der zeitgenössischen Kunst und Fotografie zu einem international bekannten Kunstort entwickelt.

Die Hauptkirchen St. Michaelis, St. Jacobi, St. Katharinen, St. Petri sowie das Mehrmal St. Nikolai sind von alters her bis heute nicht nur Orte des Gottesdiensts und der touristischen Besichtigung, sondern auch Konzert- und Kulturveranstaltungsstätten. Diese Funktion muss durch die Pflege der Architektur und die Gestaltung des Umfelds der Kirchen unterstützt werden. Die Kirchplätze selbst bieten sich für Kulturveranstaltungen an.



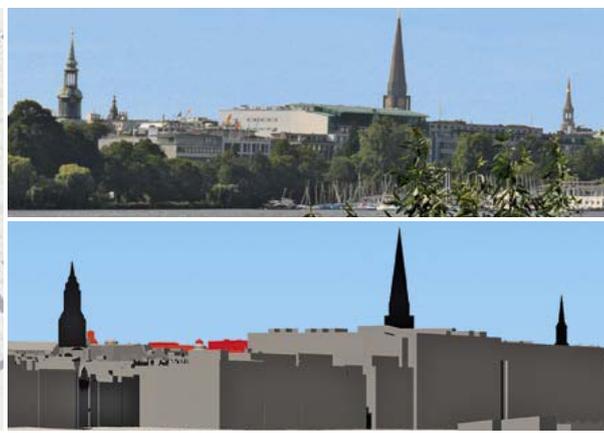


Gestaltqualität der Innenstadt bewahren und profilieren

In der Hamburger Innenstadt existieren nur wenige Bauten, deren Fundamente im Mittelalter oder in der Frühen Neuzeit gelegt wurden. Sie sind vielfach durch Kriege, Katastrophen, die darauf folgenden Neuplanungen und oft auch, weil sie nicht mehr zeitgemäß waren, zerstört worden. Wenn man also von signifikanten historischen Schichten und Spuren in der Hamburger Innenstadt redet, dann spricht man vornehmlich von den Zeugnissen der Baugeschichte seit Mitte des 19. Jahrhunderts. Die Bewahrung der Silhouette, der historischen Substanz der letzten 150 Jahre und der prägenden Stadtstruktur wie Wasserflächen, Straßen- und Platzräume hat daher für Hamburg eine besondere Bedeutung.

Die Sichtbarkeit historischer Schichten und Spuren hilft, sich das stadtgestalterische Vokabular zu vergegenwärtigen und die Besonderheiten der Stadt bewusst zu machen. Kennt man die Eigenheiten einer Stadt, kann man sie auch mit Respekt vor der Tradition und zeitgenössischen Mitteln weiterentwickeln. Insofern ist es auch wichtig, historische Zäsuren im Stadtbild zu akzeptieren.

Die Hamburger Innenstadt hat im 17. Jahrhundert mit der Entstehung der Neustadt deutlich an Fläche gewonnen und sich fortan stetig verändert. Anfang des 21. Jahrhunderts erweitert sich die Fläche der Innenstadt mit der HafenCity noch einmal bedeutend. Für die Innenstadt bietet sich damit die Chance, nicht nur die unterschiedlichen Facetten in den verschiedenen Stadträumen weiter auszuprägen, sondern



oben links:
Blickbeziehungen von der
Aster auf die Innenstadt

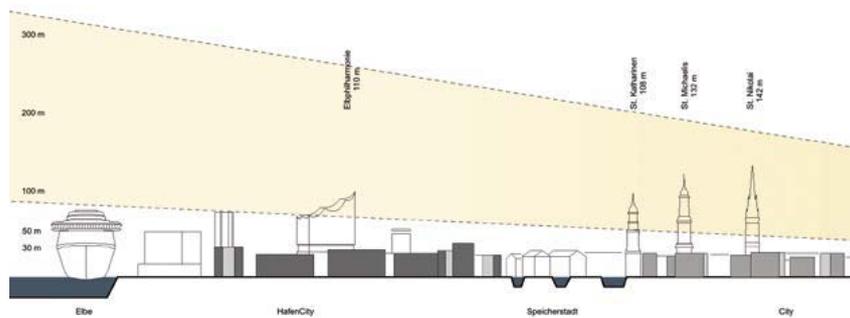
weitere interessante städtische Quartiere hinzuzufügen. Die Innenstadt, die bereits heute politisches Zentrum, Geschäftsstadt, Kulturhochburg sowie begehrter Freizeit- und Wohnort ist, wird so in ihrer Funktion gestärkt.

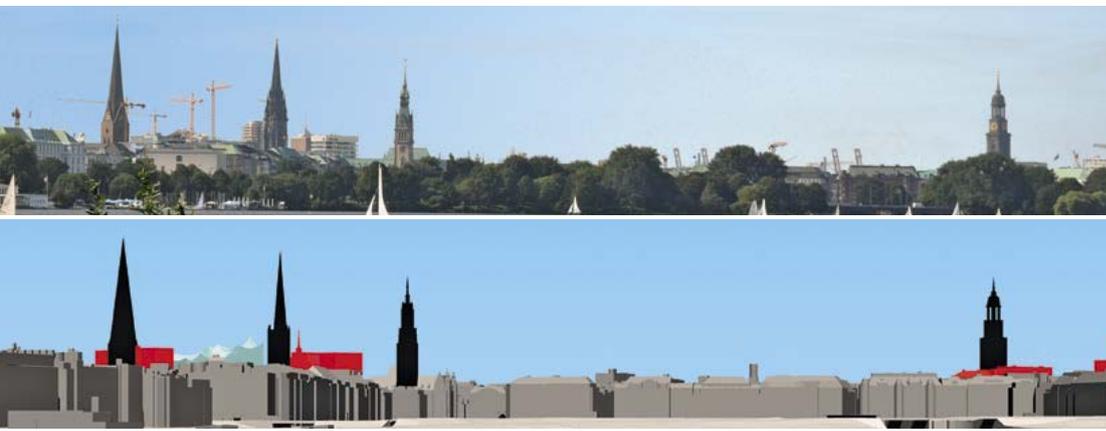
Bei allen Überformungen, die die Innenstadt in der Geschichte erfahren hat, hat sich als Konstante der Schutz der Silhouette herausgebildet. Die großen Wasserflächen, die Binnen- und Außenalster, die Flotte und die Elbe ermöglichen vielfältige und weite Blicke durch und auf die Innenstadt. Damit verbindet sich das Bild Hamburgs in besonderer Weise: Die Türme der Kirchen und des Rathauses, die kompakte dichte Stadt einerseits und die große Weite der Wasserlandschaften andererseits. Diese Stadt- und Stadteinsichten haben sich über einen sehr langen Zeitraum behauptet. Die Bebauung hat sich zwar in den verschiedenen Entwicklungsetappen schrittwei-

se erhöht. Die Türme überragen jedoch nach wie vor alle innerstädtischen Bauten. Das Einhalten der Höhenentwicklung und der Schutz der stadtprägenden Silhouette sind bei allem Veränderungsdruck die oberste Leitlinie der Gestaltung. Bei Bauvorhaben ist es darüber hinaus wichtig, lokale Blickbeziehungen – beispielsweise auf Kirchtürme – zu identifizieren und zu schützen. Stadträume von historischer Bedeutung, die insbesondere in den 1960er und 1970er Jahren verstellt und vernachlässigt wurden, sollen so zurückgewonnen werden.

Erfolgreiche Projekte

Mit der HafenCity wird stadträumlich und baugeschichtlich ein neues Kapitel aufgeschlagen. In der Maßstäblichkeit der Bebauung werden die Bezüge zur Umgebung respektiert und aufgenommen. So reagiert das Quartier Am Sandtorkai / Dalmannkai in seiner Höhenentwicklung auf die Speicherstadt und





bezüglich der Körnigkeit auf das Gremontviertel. Das Überseequartier nimmt den Maßstab des Kontorhausviertels auf und interpretiert diesen architektonisch neu.

Das Ende der 1950er Jahre als erstes Solitärhochhaus errichtete Emporio-Gebäude, dem die historische Bebauung im Brahm-Quartier zum Opfer fiel, wurde seinerzeit in der Öffentlichkeit als „Sündenfall“ der Architektur und Städteplanung innerhalb der Innenstadt empfunden. Seit 2000 steht es als für die Zeit typisches und herausragendes architektonisches Beispiel unter Denkmalschutz. Das Gebäude wurde inzwischen den aktuellen Standards entsprechend modernisiert. Im Zuge der Baumaßnahme wurde das ursprüngliche Bürogebäude um Wohn- und Hotelnutzungen in zusätzlichen Bauten ergänzt. Zugunsten einer Nachverdichtung und Neufassung des Straßenraums wurde hier das aus der Bauzeit des Emporio-

Gebäudes stammende stadträumliche Ziel der aufgelockerten Stadt aufgegeben.

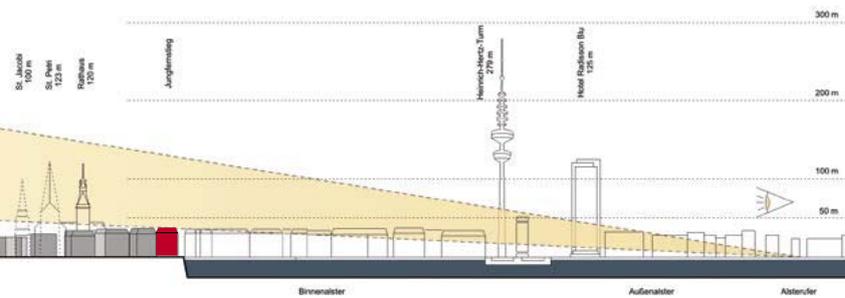
Mit der Entstehung der HafenCity wird auch der öffentliche Raum neu gestaltet. Dies strahlt bereits auf die Altstadt und Neustadt aus. Neue Stadtmöbel – beispielsweise Bänke und Beleuchtungen – sind zurückhaltend und mit großer Sorgfalt gestaltet. Dies gilt insbesondere für die Business Improvement Districts wie beispielsweise den Neuen Wöll. Großteile der innerstädtischen Geschäftslagen sind dadurch hochwertig umgestaltet worden.

Entwicklungsziele

Die Hamburger Innenstadt hat einen hohen Wiedererkennungswert. Dies gilt sowohl für einzelne Stadträume als auch für herausragende Gebäude. Es ist aber vor allem das Zusammenspiel dieser Bausteine, und es sind die Besonderheiten, die man aus ande-

oben:
Blick auf die Hamburger
Innenstadt vom Standort 1
(Schwanenwik)

unten:
Gebäudehöhen von der
Außenalster bis zur Elbe





ren Städten nicht kennt und die möglichst erhalten werden sollten.

In allen historischen Darstellungen bis ins 18. Jahrhundert war der Blick von Süden die Ansichtseite Hamburgs. Die Perspektive war im Vordergrund von der Elbe, den Wäsen des Großen Grasbrooks, der Stadtmauer, den Bastionen und den Stadttoren bestimmt. Darüber erhoben sich die Gebel der Bürgerhäuser und etwas höher die Kirchenschiffe mit ihren Dächern. Die Akzente setzten die sechs Kirchtürme, später anstelle des 1805 abgebrochenen Domturmes der 1897 fertig gestellte Rathausurm. Mit der Neugestaltung des Binnenelsterraums, insbesondere nach dem großen Brand von 1842, wechselte im 19. Jahrhundert die bevorzugte Blickrichtung auf die Stadt. Fortan zeigte Hamburg seine schöne Seite von Norden über die Alster hinweg, während die Südseite mit ihren sich rasch ausbreitenden Hafen- und Gewerbenutzungen immer mehr als Rückseite empfunden wurde.

Mit dem Bau der HafenCity werden die südliche Wasserkante und damit der Blick von Süden auf die Innenstadt wieder wichtiger. Das Bild von der Alster auf Hamburg wird um das Bild von der Elbe ergänzt. Die neue Bebauung der HafenCity entsteht direkt vor der historischen Speicherstadt. Wichtige Blickbeziehungen zu den ehemaligen Speichergebäuden sind durch die offene Bebauungsstruktur der HafenCity jedoch weiterhin möglich. An den prominentesten Stellen der HafenCity sind imposante und auch hohe Häuser wie die Elbphilharmonie entstanden. Diese

treten in direkte Sichtbeziehung mit den Türmen der Altstadt und Neustadt und verändern die Stadtsilhouette von der Elbeseite. Die historisch prägenden Türme müssen beim Weiterbau der Innenstadt weiterhin erkennbar bleiben. Alle neuen Entwicklungen und Gebäude müssen sich in das bisherige Stadtbild einfügen. Neue Hochpunkte dürfen nur dort entstehen, wo sie stadträumlich sinnvoll sind. Deshalb ist es notwendig, die maßgeblichen Blickbeziehungen über die Alster hinweg zu berücksichtigen. Bei der Höhenentwicklung der HafenCity muss daher Folgendes beachtet werden: Bis 60 Meter Höhe werden die Gebäude in der Silhouette von Norden nicht sichtbar, zwischen 60 und 70 Metern werden sie je nach Vordergrund und Blickpunkt in der Spitze erkennbar, ohne aber maßgeblich in die horizontale Höhenlinie einzugreifen. Darüber hinaus werden sie als Einzelbauwerke deutlich sichtbar und wirken sich auf die Stadtsilhouette aus. Mit Ausnahme der Elbphilharmonie, die mit ihrer herausgehobenen Nutzung und als neues Wahrzeichen der Stadt eine Sonderstellung rechtfertigt, wurden deshalb in der HafenCity bislang keine wirklich hohen Gebäude zugelassen, sondern nur lokale Akzente zur Binnenorientierung und -gliederung. An den Elbbrücken können „wirkliche“ Hochhäuser entstehen und künftig das Entree in die Stadt markieren, da hier die historische Stadtsicht nicht verändert wird.

Die Moderne hat die Stadt Hamburg in den zurückliegenden mehr als 80 Jahren auch und gerade im



unten: Bauische Entwicklung in der Hamburger Innenstadt





oben links:
Lichtkonzept für die
Hamburger Innenstadt

Kern deutlich geprägt. Diese Tradition und dieses Erbe muss architektonisch weiterentwickelt werden, ohne dabei die städtebaulichen und freiräumlichen Fehler der Vergangenheit zu wiederholen. Nach wie vor existieren auch das weiße Hamburg und das rote Hamburg in der Innenstadt. Dabei war das weiße Hamburg ursprünglich nicht tatsächlich weiß, sondern eher geprägt von hellen Naturstein- oder Putzfassaden, die heute häufig weiß überstrichen sind. Manchem mag das Thema des weißen und roten Hamburgs zu plakativ und vordergründig erscheinen, aber es ist noch immer ein zentrales Motiv, das sich jenseits aller architektonischen Veränderungen und trotz zahlreicher Abweichungen im Stadtbild deutlich ablesen lässt. Ziel sollte es sein, das differenzierte Bild der hellen und roten Fassaden wieder erlebbar zu machen und bei Neubauten entsprechend zu berücksichtigen. Neue Häuser in der heutigen Innenstadt und in der HafenCity zeigen schon heute, wie selbstverständlich sich das in die Gegenwart übertragen lässt.

Die Innenstadt ist in den vergangenen drei Jahrzehnten schrittweise umgebaut worden. Lücken sind geschlossen, Fleete baulich neu konturiert und alte Gebäude sind durch neue ersetzt oder aufgestockt worden. Das Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt, das in der Phase des Wiederaufbaus konzeptionelle Richtschnur war, wurde aufgegeben und schrittweise wieder zu einer kompakten und dichten Innenstadt weiterentwickelt. Es ist das pla-

nerische Verdienst der 1980er Jahre, das Leitbild der Europäischen Stadt für Hamburg eingefordert zu haben. Des war gleichzeitig verknüpft mit einem offensiven und leidenschaftlichen Plädoyer für gefasste und vielfältig nutzbare Stadträume, einer städtischen Dichte und der Hinwendung zu einem kleinteiligeren Stadtgrundriss. Das Prinzip findet jetzt in der HafenCity seine Fortführung. Die historisch gewachsene Substanz der Stadt und die Prägungen der letzten 150 Jahre dienen dabei als Planungsgrundlage. Eine Stadt wie Hamburg, die nur noch über so wenige sehr alte Denkmäler und von älteren Bauten geprägte Stadträume verfügt, steht in der Pflicht, die Überreste der Geschichte mit gestalterischer Sorgfalt zu hegen. Das ist insofern eine große Herausforderung, weil die denkmalpflegerischen Vorgaben oftmals in Konflikt mit wirtschaftlichen und sozialen Anforderungen stehen.

Die dichte und zugleich feingliedrige Struktur und das enge Miteinander unterschiedlicher Nutzungen, die Formulierung städtischer Raumqualitäten stehen im Vordergrund der Innenstadterweiterung und des Urbaus im Bestand. Dabei braucht es auch weiterhin städtebauliches und architektonisches Geschick und neue bautypologische Ansätze, um Dichte verträglich zu organisieren. Die Innenstadt – insbesondere die Neustadt – ist heute weit entfernt von ehemals hier vorhandener baulicher Dichte. So gesehen wäre hier eine Verdichtung denkbar. Im Hinblick auf das Wohnen in der Innenstadt und die damit verbun-



denen Ansprüche ist eine Nachverdichtung jedoch stets auch eine Gratwanderung.

Für das Bauen in der Innenstadt gibt es kein Patentrezept. Jeder Einzelfall ist für sich zu betrachten und es geht darum, für den jeweiligen Standort und die jeweilige Aufgabe die richtige Antwort zu finden. Orientierung bei den Überlegungen geben die „Leitsätze für die bauliche Gestaltung der Innenstadt“ des Bezirks Hamburg-Mitte. Neubauten und Aufstockungen sollen danach der Höhenentwicklung der vorhandenen Umgebung angepasst werden. Besondere städtebauliche Situationen und Blickbeziehungen – beispielsweise zu Kirchtürmen – sollen nicht gestört werden. Die architektonische Gestaltung von Neubauten soll sich grundsätzlich an der Umgebung orientieren und gleichzeitig die jeweilige Entstehungszeit repräsentieren. Die städtebaulichen und gestalterischen Absichten zeigen den hohen Anspruch an das Bauen in der Innenstadt. Dennoch entsteht eine angemessene Lösung nicht von allein und auch nicht per Erlass fester Vorgaben, wohl aber durch einen Diskurs, durch das Entwickeln und Prüfen von Alternativen und durch intelligente Verfahren. Zu den Voraussetzungen gehören ein klares stadträumliches Passepartout und die Kenntnis um die Historie eines Orts. Außerdem sind über die eingeschlagenen Wettbewerbsverfahren gute Rahmenbedingungen für das Zusammenspiel der architektonischen und planerischen Kräfte in einem offenen Diskurs geschaffen worden. Diese Verfahrenskultur

muss auch in der Zukunft sichergestellt und bei Bedarf weiter ausgebaut werden.

Eine hochwertige Gestaltung der Innenstadt wird auch durch Außengastronomie, Verbeanlagen und Verenauslagen beeinflusst. Die Hamburger Innenstadt unterscheidet sich hier positiv von vielen Städten. Dies gilt es zu bewahren, denn auch zukünftig sollte konsequent auf ein anspruchsvolles Erscheinungsbild geachtet werden. Gestaltungsrichtlinien sind ein gutes Instrument um ein Nebeneinander von verschiedenen Verbeiträgern, Farben und Formen zu steuern. Im Bereich um den Jungfernstieg werden mithilfe der Binnenlaster-Verordnung beispielsweise Verbeitmittel und Lichtzeichen reglementiert. In den BIDs finden Vorgaben zur Gestaltung von Einzelhandel und Gastronomie bereits Anwendung. Eine Ausweitung auf weitere Bereiche in der Innenstadt ist gut vorstellbar. Dies würde auch der Bedeutung des innerstädtischen Standorts gerecht.

Die Beleuchtung in einer Stadt kann ebenfalls maßgeblich die Gestaltqualität der öffentlichen Räume beeinflussen. Bereits 1673 wurde in Hamburg die erste öffentliche Beleuchtung im Bereich der St. Jacobi-Kirche installiert. Heute beinhaltet das Lichtkonzept aus dem Jahr 2005 die Leitlinien für die Illumination der Hamburger Innenstadt. Ziel des Lichtkonzepts ist es, die charakteristischen Grundstrukturen und die Unverwechselbarkeit des gewachsenen Stadtbildes auch in den Abend- und Nachtstunden erkennbar zu machen. Oberste Priorität hat hierbei, Gebäude und Freiräume in der nächtlichen Ansicht



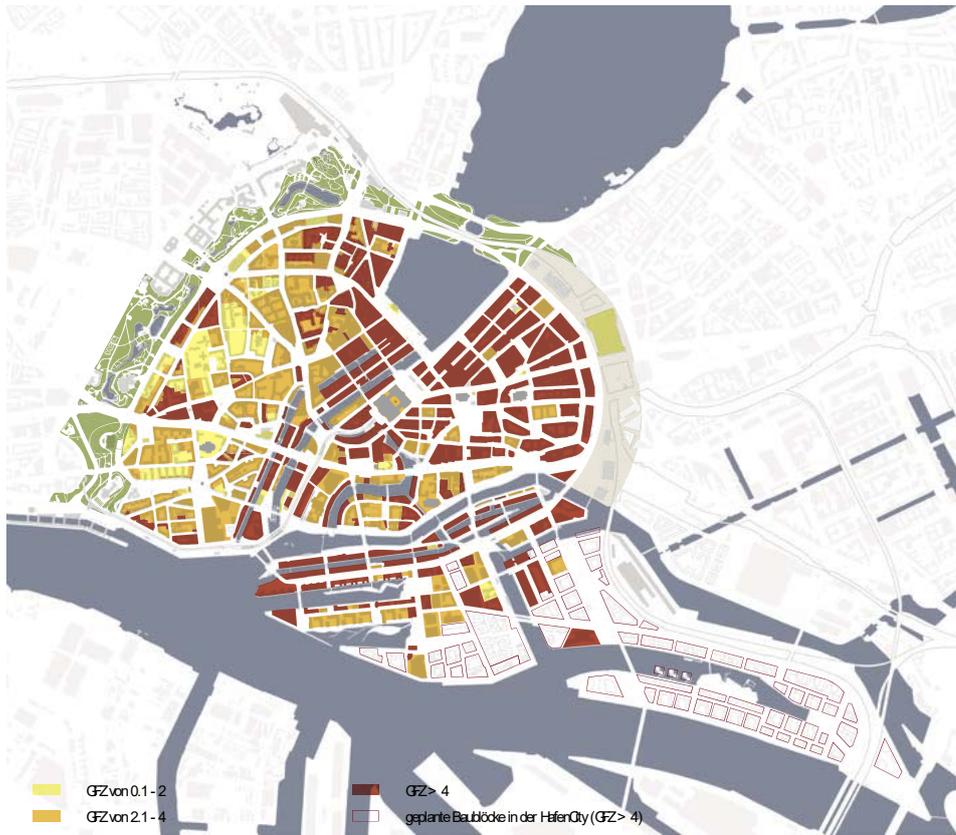
nicht zu verfremden. Das Konzept schließt sowohl herausragende Bauwerke wie das Rathaus und die Kirchtürme als auch bedeutende Freiflächen wie den Jungfernstieg inklusive der Binnenalster mit ein. Die im Lichtkonzept vorgeschlagenen Maßnahmen sind bisher nur in Teilen umgesetzt. Die Vorschläge des Lichtkonzepts haben jedoch weiterhin Gültigkeit und sollten nicht aus den Augen verloren werden. Licht ist nicht nur ein Gestaltungsmittel. Mit Hilfe des optimalen Einsatzes von Licht können auch ökologische Kriterien und Sicherheitsaspekte berücksichtigt werden. Besonders das persönliche Sicherheitsempfinden in den Abendstunden spielt im Hinblick auf die anvisierte Steigerung des Wohnanteils in der Innenstadt eine wichtige Rolle.

Darüber hinaus ist zu prüfen, welche historisch ehemals bedeutenden Räume in der Altstadt und Neustadt etwas in Vergessenheit geraten sind. Dabei gerät der Hopfenmarkt mit seinem Umfeld ins Visier, der bis vor 60 Jahren noch eine zentrale Funktion besaß und dann in den Schatten der Ost-West-Magistrale geriet. In direkter Nachbarschaft zum Hopfenmarkt ist der Abruch des sogenannten Allianz-Gebäudes am Hahntrapp und des Hochhauses in der Straße Neue Burg in Planung. Die Fläche soll mit zwei neuen Gebäudeblöcken, die teilweise die frühere Straßenführung wieder berücksichtigen, bebaut werden. Ein ähnlicher Effekt könnte mit einer permanent nutzbaren Durchwegung des Axel-Springer-Verlagshauses erreicht werden. Zurzeit kann das

Gebäude bereits zu bestimmten Uhrzeiten zwischen der Kaiser-Wilhelm-Straße und der Fuhrentwiete durchquert werden. Die Lage entspricht jedoch nicht der ursprünglichen Verbindung in Verlängerung der Neustädter Straße.



unten: Bauische Dichte in
der Hamburger Innenstadt







Verkehr stadtverträglich organisieren und gestalten

Als 1922 in Hamburg die erste Verkehrsampel aufgestellt wurde, waren bereits einige Autos auf den Straßen. Die Ampel diente jedoch eher der Verkehrsregelung der Straßenbahnen, die am Stephansplatz aufeinandertrafen. Aufgrund der Funktionstrennung in den Großstädten, die in Hamburg in den 1920er Jahren einsetzte, nahm die Anzahl der Autos in der Innenstadt stetig zu. Eine große verkehrsplanerische Intervention folgte im Jahr 1956 als das erste Teilstück der sogenannten Ost-West-Straße eingeweiht wurde. Die durch die verschiedenen städtebaulichen Leitbilder der Vergangenheit geschaffenen öffentlichen Räume wurden im Zuge der Automobilisierung der Gesellschaft zunehmend durch das Kraftfahrzeug belegt. Die anderen Verkehre werden häufig an die Ränder gedrängt. Radfahrer und Fußgänger müssen sich die oft unzureichend gestalteten Nebenflächen teilen und zur Querung von Hauptverkehrsstraßen zuweilen unattraktive Brücken oder Unterquerungen nutzen.

Die Hamburger Innenstadt wird von dem Ring 1 entlang der Völlanlagen umschlossen und mit der Ludwig-Erhard- und Willy-Brandt-Straße von einer ebenso verkehrsstarken Ost-West-Verbindung durchkreuzt. Die Straßen haben Relevanz für den übergeordneten Verkehr Hamburgs und gleichzeitig für die Erschließung der einzelnen innerstädtischen Quartiere.

Der motorisierte Verkehr ist seit 1990 um 15 Prozent rückläufig. Starker Durchgangsverkehr, kombi-



niert mit hohem Ziel- und Quellverkehr und geringen Freiflächen, lassen die Innenstadt dennoch als einen Teil der Stadt erscheinen, in dem sich Verkehrs- und Umweltbelastungen bündeln. In der Vergangenheit sind immer wieder aufwändige Lösungen diskutiert worden. So beispielsweise die Idee, den Durchgangsverkehr entlang der Ludwig-Erhard- und Willy-Brandt-Straße durch einen Tunnel zu leiten. Neben den finanziellen Aspekten ist eine solche Tunnelösung auch technisch schwierig. Aufgrund der topografischen Rahmenbedingungen sind sehr lange Rampenbauwerke zu erwarten, deren stadtgestalterische Einbindung voraussichtlich problematisch sein würde.

Die Verkehrsinfrastruktur der Zukunft sollte aufgrund des veränderten Mobilitätsverhaltens einen Ausgleich zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln herstellen. Der sogenannte Modal Split verändert sich besonders durch den zunehmenden Anteil des Radverkehrs sowie die stärkere Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und von Leihsystemen wie Carsharing. Die Mobilität wird bereits heute je nach Bedarf flexibel via Internet organisiert. Ein eigenes Auto verliert dabei zunehmend an Bedeutung. Darüber hinaus steigt die Nachfrage nach der Nutzung von Elektromobilität, sowohl im Hinblick auf das Auto als auch auf das Fahrrad. Die sogenannten Pedelecs werden das Radfahren für neue Nutzergruppen attraktiv machen und den Anteil des Radverkehrs weiter erhöhen.

Insgesamt bedarf es eines Konzepts, das auf den bestehenden Ressourcen aufsetzt. Eine der Hauptaufgaben ist eine Neusortierung der Verkehre mit dem Ziel, die Barrierewirkung der Verkehrsräume mit bezahlbaren Lösungen so zu verändern, dass sie als großstädtische Boulevards auch für Radfahrer und Fußgänger attraktiv sind. In einem Verkehrskonzept sollten sowohl verkehrsfunktionale als auch stadträumliche Aspekte berücksichtigt werden. Die Stadt muss grundsätzlich ebenerdig nutzbar sein. Es sollen radfahrer- und fußgängerfreundliche Lösungen Vorrang haben und die Laufgewohnheiten der Passanten stadträumlich berücksichtigt werden.

Darüber hinaus hat die Stadt zu klären, wie die Regenwasserableitung der Straßen dauerhaft und umweltfreundlich funktioniert. Die mit Schadstoffen hoch belasteten Straßenabwässer sollten nicht ungereinigt in die Gewässer der Innenstadt eingeleitet werden.

Erfolgreiche Projekte

Die nachhaltige Erschließung der HafenCity durch den öffentlichen Personennahverkehr ist auf dem Weg. Seit November 2012 fährt die neue U-Bahnlinie 4 die Stationen Überseequartier und HafenCity Universität an. Der weitere Ausbau der Linie in Richtung Osten mit einer Haltestelle Elbbrücken befindet sich im Bau. Seit August 2013 liegt hierfür der Planfeststellungsbeschluss vor.

Die Haltestelle Baumwall der Linie U3 hat im Zuge der Modernisierung einen neuen komfortablen Zugang erhalten, der stärker auf die Elbphilharmonie und die



HafenCity ausgerichtet ist. Seit Dezember 2012 bedient die Fahrlinie 72 der HADAG den neuen Anleger Elbphilharmonie. Die HafenCity wird darüber hinaus von der Buslinie 111 durchquert und mit den umgebenden Stadtteilen verbunden.

Im Sommer 2009 startete das Fahrradleihsystem „StadtRAD Hamburg“, das die CB Rent GmbH im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg betreibt. In der Altstadt und Neustadt gibt es bereits 25 Stadt-Rad-Stationen. In der HafenCity können die Räder Am Kaiserkaai, Am Strandkaai, in der Osakaallee, am U-Bahnhof Überseequartier und der HafenCity Universität an fünf weiteren Stationen entliehen werden. Das System ermöglicht, die Innenstadt aus anderen Stadtteilen oder sogar der Metropolregion mit dem ÖPNV anzufahren und dort auf das Fahrrad umzusteigen. Die Einrichtung weiterer Entleihstationen und somit die Stärkung der klimafreundlichen Mobilität in Hamburg ist wünschenswert.

Ein Ansatz, wie man die Straßenräume der Innenstadt aufwerten kann, wird seit 2005 mit den BIDs verfolgt. Seitdem werden Straßen und Plätze wie der Neue Wall in Form von privaten Partnerschaften mit Unterstützung der Stadt umgestaltet. Die öffentlichen Räume haben nicht nur an gestalterischer Qualität gewonnen, sie sind auch als Wege für Fußgänger und Radfahrer deutlich attraktiver geworden. Zum Teil konnte dies erreicht werden, weil Parkplätze neu geordnet oder reduziert wurden. Dies zeigt, dass bei

der Verteilung von Nutzungen in den Straßen Korrekturen zugunsten von Fußgängern und Radfahrern möglich sind.

Entwicklungsziele

Die verkehrliche Anbindung der HafenCity und Speicherstadt an Altstadt und Neustadt erfordert komplexe Lösungen. Die städtebaulichen Verknüpfungen und die damit untrennbar verbundene Verbesserung der Querschnittsmöglichkeiten der Ost-West-Korridore für Fußgänger und Radfahrer sind dabei besonders wichtig. Auf der Ludwig-Erhard- und Willy-Brand-Straße verkehren zurzeit rund 60.000 Fahrzeuge pro Tag, wovon neun Prozent Schwerverkehr sind. Selbst bei einer 20-prozentigen Reduktion des motorisierten Verkehrs wäre die Verkehrsbelastung mit 48.000 Fahrzeugen immer noch hoch. Es steht an, Konzepte zu erarbeiten, die zeigen wie trotz hoher Verkehrsbelastung Qualitäten entwickelt werden können und auf welchen Straßenabschnitten besondere gestalterische Anstrengungen unternommen werden müssen. Eine erste Maßnahme wäre beispielsweise, die großen Straßenräume wieder stärker als Alleen zu fassen. Kompakte Baumdächer sollten hierbei jedoch vermieden werden, um die jeweilige Schadstoffbelastung darunter nicht zu erhöhen. Weitere Verbesserungen könnten durch großzügige Fuß- und Radwege erreicht werden. So könnten die Straßen mehr als nur Raum für den Kraftfahrzeugverkehr sein und allen Nutzergruppen gemeinsam dienen.

Die Größenordnung von etwa 30.000 Stellplätzen in Altstadt und Neustadt ist seit 1976 relativ stabil. Zusätz-



liche größere Parkhäuser oder Tiefgaragen sind nur in der HafenCity im Zusammenhang mit neuen Nutzungen geplant. In der Altstadt und Neustadt sollen dagegen Parkhäuser wo möglich durch Tiefgaragen ersetzt werden. Stellplätze für Menschen mit eingeschränkter Mobilität sollen jedoch nach wie vor im öffentlichen Raum vorgehalten werden.

Der nicht vermeidbare Parksuchverkehr wird durch ein dynamisches Parkleitsystem für die ganze Innenstadt minimiert. Die HafenCity mit ihren neuen öffentlich zugänglichen Tiefgaragen ist in dieses System einbezogen worden. Anwohnerinnen und Anwohner genießen darüber hinaus in drei Innenstadtbereichen am Großneumarkt, Schaarmarkt und auf der Gerroninsel bereits Sonderparkrechte.

Bei Elektroautos sind Ladestationen in der Nähe von Parkmöglichkeiten von großer Bedeutung. Insbesondere bei Planungen von Neubauprojekten müssen diese mitgedacht und beispielsweise in Tiefgaragen integriert werden. Anforderungen an die Infrastruktur von Elektromobilität sollten auch bei öffentlichen Tiefgaragen berücksichtigt werden. Zur Reduzierung der Schadstoffbelastung in der Innenstadt sollte der Fokus auf überwiegend emissionsarme Antriebe gelegt werden.

Für den Lieferverkehr sind neben der guten Erreichbarkeit der Innenstadt angemessene gegebenenfalls zeitlich begrenzte Parkzonen zu berücksichtigen. Wenig Beachtung finden derzeit Abstellmöglichkeiten für Reisebusse. Im Zuge von steigenden Besucherzahlen müssen hier innenstadtnahe Standorte identifiziert werden.

Das Angebot des ÖPNVs in der Innenstadt ist sehr gut und zurzeit erfolgt der weitere Ausbau mit der Linie U4 in der HafenCity. Neben der HafenCity gibt es auch in der Altstadt mit der Mönckebergstraße als Kommunaltrasse ein sehr positives Beispiel. Pro Minute und Richtung fährt durch die Mönckebergstraße jeweils ein HW-Bus. Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer nutzen die Kommunaltrasse ebenfalls. Im Zuge der Überlegungen zur URGestaltung des Areals um den Hauptbahnhof eröffnen sich Chancen für eine Neuordnung des ÖPNVs und des Radverkehrs in diesem Bereich.

Politischer Wille zeigt sich in der flächendeckenden Förderung des Busverkehrs, um die Erreichbarkeit der Innenstadt signifikant zu verbessern und den motorisierten Individualverkehr weiter zu reduzieren. In der Hamburger Innenstadt werden daher vier verschiedene Metrobus-Linien durch unterschiedliche Maßnahmen beschleunigt, unter anderem die Linie 3, die den Hamburger Westen mit der Neustadt und Altstadt verbindet. Täglich werden auf dieser Strecke mehr als 30.000 Fahrgäste befördert und die Prognosen zeigen, dass es durch Zuzug und Wohnungsneubau steigende Fahrgastzahlen geben wird. Maßnahmen wie die Bevorzugung von Bussen an Ampeln, neue Sonderspuren und der Umbau von Kreuzungen und Haltestellen sollen den Busverkehr zukünftig leistungsfähiger und komfortabler machen. In der Innenstadt wird hierfür der Straßenzug zwischen Johannes-Brahms-Platz bis Rödingsmarkt umgebaut. Der Rad- und Fußgängerverkehr soll im Zuge des Ausbaus gemäß den aktuellen Anforderungen beispielsweise an Radfahrstreifen



unten: Öffentliches
Verkehrsnetz in der
Hamburger Innenstadt





und breitere Gehwege berücksichtigt werden. Einige Haltestellen des ÖPNV sind in die Jahre gekommen und sollten aktuellen Standards angepasst werden. Der barrierefreie Ausbau der U- und teilweise auch S-Bahn-Stationen werden von der Hamburger Hochbahn AG beziehungsweise der DB Station & Service AG vorangetrieben. Bis 2015 sollen rund zwei Drittel aller Haltestellen dementsprechend umgebaut sein. Neben der Barrierefreiheit wäre auch eine ansprechende Gestaltung der Haltestellen wünschenswert, die den Fahrgästen auch unterirdisch stadträumliche Orientierung beispielsweise zu besonderen Bauwerken und Kulturinstitutionen ermöglichen.

Darüber hinaus hat die Förderung des Radverkehrs eine hohe Priorität. Am Knotenpunkt Rathausmarkt / Mönckebergstraße liegt der Startpunkt von zwölf radial verlaufenden Velorouten des insgesamt 14 Routen umfassenden Netzes. Neben den Radialen gibt es zwei Ringverbindungen, die die Wohngebiete und Stadtteilzentren der inneren und äußeren Stadt erschließen sollen. Die Straßen, die Bestandteil des mit einer Länge von 280 Kilometern geplanten Veloroutennetzes sind, werden seit der Verabschiedung der Radverkehrsstrategie im Jahr 2008 sukzessive mit angemessenen Radverkehrsführungen ausgestattet. Die Innenstadt durchqueren neben dem Hamburger Veloroutennetz auch Freizeitrouten und Radfernwege. So soll zukünftig entlang des Zollkanals der überregionale Elberadweg verlaufen. Für diesen Radweg und eine Fußgängerpromenade ist ein Streifen mit einer

Gesamtbreite von 7 Metern reserviert. Dies ist ein gutes Beispiel für das Nebeneinander von Fußgängern und Radfahrern. Ein weiterer Baustein zur Verbesserung des Radverkehrs ist der politisch verabredete Vlle, den Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern um die Außenalster mehr Raum zu geben. Zurzeit werden hierzu Vorschläge entwickelt.

Der Radverkehr soll, wo immer es sinnvoll und möglich ist, auf Radfahr- und Schutzstreifen geführt werden, die auf der Fahrbahn markiert sind. So können Fahrzeiten verringert und die Verkehrssicherheit durch eine bessere Sichtbarkeit des Radverkehrs verbessert werden. Fahrradstreifen auf der Fahrbahn sind auch im Hinblick auf die kontinuierlich steigenden Zahlen des Radverkehrs, die durch neue Techniken wie Pedelecs voraussichtlich noch verstärkt werden, eine gute Lösung. Gleichzeitig müssen die oft recht knappen Nebenflächen nicht mehr von Fußgängern und Radfahrern gemeinsam genutzt werden, was die Aufenthaltsqualität für Passantinnen und Passanten erhöht und Konflikte vermeidet. In bestimmten Bereichen der Innenstadt, wo der Radverkehr besonders gestärkt werden soll, wäre auch die Einrichtung von Fahrradstraßen zu prüfen.

Ein weiterer wichtiger Baustein für die Förderung des Radverkehrs ist der bedarfsgerechte Ausbau von sicheren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Neue Abstellmöglichkeiten sind teilweise jetzt schon selbstverständlicher Bestandteil von Straßen- und Platzneugestaltungen, ohne das Ziel der Aufwertung der Räume für Fußgängerinnen und Fußgänger zu beeinträchtigen.



unten: Fahrradverkehr in der Hamburger Innenstadt





QUARTIERE UND IHRE SCHLÜSSELRÄUME

Mit der Entstehung der HafenCity wendet sich die Innenstadt zur Elbe. Damit schiebt sich das Zentrum der Stadt an die Wasserkante. Das Ziel ist, die Mitte Hamburgs nicht nur um einen Stadtteil zu ergänzen, sondern vielmehr die Innenstadt mit ihren bisherigen Bestandteilen Altstadt und Neustadt zu erweitern. Im gesamten Zentrum wird die Auflösung monofunktionaler Quartiere hin zur Entwicklung einer durchmischten Innenstadt angestrebt. Dabei sollen die einzelnen Quartiere entsprechend ihrer gegenwärtigen Voraussetzungen belebt werden. Heraus ergibt sich zwangsläufig, dass die einzelnen Quartiere im Zentrum und angrenzend an die Innenstadt städtebaulich vernetzt werden müssen. Das Thema der Wegebeziehungen erhält somit eine besondere Bedeutung. Dies gilt besonders für die Verknüpfung von Elbe und Alster.

Die im Entwurf des Innenstadtkonzepts Hamburg 2010 benannten neun „Wege“ durch die Stadt interpretieren den öffentlichen Raum in der Innenstadt durch ein Netzwerk von Verbindungen neu. Mit der vorliegenden Fortschreibung werden diese Wege zu Räumen erweitert und konkretisiert. Welche städtebaulichen Potenziale entlang dieser Wege liegen brach? Das gilt es zu beantworten. Die Innenstadtentwicklung wird sich hierbei nicht nur auf die kleinteilige Reparatur von Mängeln konzentrieren, sie wird sich vielmehr daran messen lassen, was sie zur Zukunftssicherung der Stadt, ihrer Quartiere und ihrer Bevölkerung beitragen kann.

Neue Akzente werden gefragt sein, die aus den Gegebenheiten abgeleitet werden, eine Eigendynamik entwickeln und zur Steigerung der Attraktivität der gesamten Innenstadt beitragen.

Im Weiteren werden die Auswirkungen der HafenCity auf die elf Quartiere in der Altstadt und Neustadt beleuchtet. Da die HafenCity zum jetzigen Zeitpunkt etwa zur Hälfte fertiggestellt ist, werden die acht Quartiere des neuen Stadtteils hier nicht detailliert vorgestellt. Der Fokus liegt auf den bereits vorhandenen und beabsichtigten Synergieeffekten zwischen den Stadtteilen beziehungsweise Quartieren. Die wichtigsten Projekte und Maßnahmen der Innenstadtentwicklung werden im Folgenden für die einzelnen Quartiere der Altstadt und Neustadt zusammengefasst dargestellt:

1. Der Wöllring und die Stadteingänge
2. Das Opernquartier und die Colonnaden
3. Das Passagenviertel
4. Die nördliche Neustadt
5. Die südliche Neustadt
6. Die Fleetinsel
7. Das Nikolai-Quartier
8. Die Gemoninsel
9. Die Speicherstadt
10. Das Mönckeberg-Quartier
11. Das Kontorhausviertel





Der Wölling und die Stadteingänge

Der Wölling umschließt das Gebiet der Altstadt und Neustadt. Er gibt der Innenstadt vom Sirtfang bis zu den Deichtorhallen eine äußere Kontur. Bis heute markieren die Namen der historischen Stadttore die Hauptzugänge zur Innenstadt. Die Ringstraße mit ihrer traufständigen Bebauung strukturiert den Übergang mit den Torplätzen als Stadteingänge in die Stadt. Der Wölling ist stadseitig fast durchgängig an den Blockrändern bebaut. Von dem Prinzip der geschlossenen Blockrandbebauung weichen nur die denkmalgeschützten City-Hochhäuser ab.

Der westliche Abschnitt der Willanlagen war seit 1869 Schauplatz mehrerer Gartenschauen, die ihm nachherig überformt haben. Nach der Internationalen Gartenbauausstellung (IGA) im Jahr 1973 wurde das gesamte Gelände unter dem Namen Wöllingpark verwaltet. Seit 1986 tragen die rund 47 Hektar großen Willanlagen vom Stephans- bis zum Millerntorplatz den Namen Pflanzen und Blumen. Die Bezeichnung Pflanzen und Blumen bezieht sich heute folglich nicht nur auf den ursprünglichen Kernbereich der Niederdeutschen Gartenschau 1935. Dass sich bei der Benennung der Parkanlage weder die Begriffe wie Wölling oder Gartenschau gelände durchsetzen konnten, zeigt auch, dass die Sehnsucht nach Identität, Heimat und Regionalität groß war und offensichtlich immer noch ist. Die unreflektierte Übernahme des Namens aus nationalsozialistischer Zeit wurde nie öffentlich diskutiert und die Aufarbeitung der Vergangenheit steht noch an. Eingebettet in die westlichen Willanlagen befinden sich das Bismarck-Denkmal, das Hamburg Museum und öffentliche Einrichtungen wie das Gebäude der Strafjustiz



mit dem angrenzenden Untersuchungsgefängnis. Teile des Messageländes wie auch das CGH sind ebenfalls auf historischen Grünflächen, die Bezüge zum Vällring hatten, entstanden.

Der östliche Vällring ist seit Beginn des 20. Jahrhunderts mit dem Bau der Verkehrsanlagen überformt. Das stark von der Verkehrsinfrastruktur bestimmte Bild mit dem vorhandenen Gaisdreieck, zahlreichen Parkplätzen und Schilderbrücken stellt sich derzeit höchst unattraktiv dar. Die Kultureinrichtungen von der Galerie der Gegenwart bis zu den Dächtorhallen werden nicht als herausragende Stationen in einem zusammenhängenden Raum wahrgenommen. Seit geraumer Zeit gibt es stetige planerische Überlegungen, dem östlichen Vällringabschnitt eine räumliche und gestalterische Klammer zu geben. Die eindrucksvolle Konzentration von Kunst- und Kultureinrichtungen hat im öffentlichen Raum bis heute jedoch keine deutliche Entsprechung gefunden. Überlegungen, den östlichen Vällringabschnitt gestalterisch aufzuwerten und zu begrünen, scheiterten an den Zwängen und Einschränkungen der unter- und oberirdischen Verkehrsbawerke. Darüber hinaus sind einzelne Kultureinrichtungen teilweise schwer erreichbar. So ist die Anbindung der Kunsthalle und der Galerie der Gegenwart aufgrund der Insellage zwischen Bahngleisen und großen Straßen zurzeit wenig einladend. Hier ist im Rahmen der Verkehrsplanungen und der umfangreichen Modernisierungsmaßnahmen der Kunsthalle geplant, die Wege- und Verkehrsführung zu verbessern. Attraktive und barrierefreie Wege sollen aus Richtung des Ferdinandstors und des Hauptbahnhofs

zur Kunsthalle geschaffen und der Verlauf des Radwegs und der Bushaltespur entlang des Gockengießerswells optimiert werden. Hierdurch wird sich die Erreichbarkeit dieser Kultureinrichtungen erheblich verbessern. Im Bereich der Dächtorhallen erschweren Besucherinnen und Besucher noch langwierige Ampelschaltungen und unattraktive Zugänge der U-Bahn-Stationen eine gute Anbindung an die Innenstadt. Die Gestaltung des Platzes vor den Dächtorhallen sollte gestalterisch verbessert werden. Kurz vor der Fertigstellung ist hier eine Verbindung von den Dächtorhallen unter den Schienen hindurch in Richtung Elbbrücken. Die neue Geh- und Radwegpromenade entlang des Großmarktgeländes bis nach Rotherburgsort wird mit der Fertigstellung Mitte 2014 eine Lücke im Fuß- und Radwegnetz schließen.

Insgesamt ist der Vällring trotz seiner Dimension in der Stadt nicht in ausreichendem Maße präsent. Im Bereich der westlichen Vällanlagen sind die Eingänge mitunter unklar definiert. Das Gelände von Pflanzen und Blumen bildet nach Außen eine Einheit. Dieser ungewöhnlichen Kompaktheit zur Stadt hin steht innerhalb des Parks eine enorme Vielfalt an Geländemodellierung, Gartengestaltung und Erlebnismöglichkeit gegenüber. Die Einfriedung nach Außen ist Voraussetzung für die Aufrechterhaltung des guten Erhaltungszustandes. Die Gestaltung der Umzäunung entspricht aber nicht der Qualität der Anlage. Eine zeitgemäße Aufwertung der bestehenden, heterogenen Parkeingänge würde ein deutliches Signal nach Außen setzen. Weiterhin sind eine stückweise Vereinheitlichung sowie eine weitere partielle Öffnung der



kompakten Einfriedung vorstellbar. Die zum Teil dichte Randbegrünung ist auch eine Antwort auf den zunehmenden Verkehrslärm. Allerdings verhindert sie an einigen Stellen interessante Blickbezüge: Beispielsweise könnten am Gorch-Fock- und Hblstenwall einzelne Abschnitte freigeschnitten werden, um ursprüngliche Sichtbeziehungen zwischen Landschaftspark und Architektur wiederherzustellen.

Als große Zäsur gilt nach wie vor die querende Hauptstraße im Bereich des Millerntors, die die Grünverbindung von der Elbe zur Aster unterbricht. In anderen Bereichen wurden im Rahmen der IGA 1963 große Straßen – beispielsweise am Sevekingplatz – untertunnelt, um so eine durchgängige, zusammenhängende Parkanlage zu erhalten.

Entwicklungspotenziale

Altstadt, Neustadt und HafenCity sollen stärker miteinander verknüpft werden. Hierbei hat der Wallring als ein zusammenhängend gestaltetes Element eine übergeordnete Bedeutung. Die jetzige Grenze – als die der Wallring zurzeit häufig empfunden wird – könnte durch neu gestaltete Durchgänge für Fußgänger und Radfahrer aufgebrochen und der Wall so stärker zur Lebensader der Innenstadt werden.

Zu den konkreten Maßnahmen zählen:

- Die Stadteingänge müssen ihrer Bedeutung gerecht und künftig eindeutig stadträumlich ablesbar ausgestaltet werden. Dazu bedarf es einer attraktiven Gestaltung des öffentlichen Raums. Es ist zu prüfen, ob durch Bün-

delung der Verkehre großzügigere Flächen für Fußgänger und Radfahrer entstehen können.

- Vor allem die städtebauliche Akzentuierung der Plätze – Millerntorplatz, Theodor-Haus-Platz am Dammtor, Hachmannplatz und Deichtorplatz – zählen zu den bedeutenden städtebaulichen Aufgaben, um die Verbindungen der umgebenden Stadtteile St. Pauli, Rotherbaum, St. Georg und Hammerbrook zu stärken. Im Bereich des Deichtorplatzes können sich bei einer Überplanung der denkmalgeschützten City-Hochhäuser neue Optionen eröffnen. Sollte es zu einer Veränderung der City-Hochhäuser beziehungsweise zu einer Ersatzbebauung kommen, würde das Urfeld davon profitieren und der Deichtorplatz präziser gefasst werden.
- Der Johannes-Brahms-Platz wird trotz seiner Neugestaltung noch sehr stark vom Verkehr dominiert und bietet wenig Aufenthaltsqualität. Die Verkehrsbaumaße ermöglichen den angrenzenden Denkmälern kein adäquates Urfeld. Dieser Raum bedarf einer städtebaulichen Nachbesserung.
- Der Platz vor den Deichtorhallen bedarf neben einer besseren Zugänglichkeit einer Neugestaltung. In die Überlegungen müssen der Abbau des High Flyers, der Ausbau der Bahnkassennischen für Gastronomie- und Einzelhandelszwecke, die Erschließung des Oberhafens als kreatives Quartier und die Planung für den Großmarkt einfließen. Wichtig hierbei ist auch die Beachtung der betriebswirtschaftlichen Auswirkungen für die Deich-



torhallen Harburg GmbH, die zurzeit auf Einnahmen aus Vermietungen des Parkplatzes und der Fläche für Veranstaltungen angewiesen ist. Eine Reduzierung der vermietbaren Fläche müsste daher gegebenenfalls durch andere Maßnahmen kompensiert werden.

Es ist zu prüfen, ob die Platzfläche neben einer verbesserten Anbindung über den Deichtorplatz gegebenenfalls auch über den Oberhafen erschlossen werden könnte. Eine Erschließung der Deichtorhallen über die Wässersseite könnte zur Belebung beitragen und gleichzeitig eine bessere Verknüpfung zum Quartier Oberhafen schaffen.

- Die Esplanade ist ungenutzt und die Vielzahl der Stellplätze eine attraktive Allee und gilt als Vorbild für eine durchgehende Gestaltung. Baumalleen sollen künftig die Ringstraße auf ganzer Länge begleiten. Gleichzeitig sollte die durchgängige und barrierefreie Nutzbarkeit des Völlings für Fahrradfahrer und Fußgänger verbessert werden.
- Eine durchgängige Verbindung der Völlanlagen von der Aster bis zur Elbe scheitert insbesondere an der Verkehrsbarriere Ludwig-Erhard-Straße im Zusammenhang mit dem Millerntorplatz. Hier sollte geprüft werden, ob eine Reduzierung der Fahrspuren ohne größere verkehrsfunktionale Einschränkungen möglich ist. In jedem Fall bedarf es großzügiger Überwege für Fußgänger und Fahrradfahrer.
- Die Konturen der Völlanlagen im Westen sind unter Berücksichtigung des Gärtenmerkmals klarer zu fassen.

Dabei sind insbesondere die Zugänge zu akzentuieren und die Eingänge des Parks aufzuwerten.

- Es ist zu prüfen, welche Abschnitte der Völlanlagen geöffnet werden können. Am Stephansplatz, der bereits als Haupteingang der Parkanlage in Verwendung war, besteht nur eine kleine, fast versteckte Treppe. Der Park könnte sich hier stärker zum Stadtraum öffnen und gleichzeitig die Sichtachse über den alten Völlgraben hin zum Heinrich-Hertz-Turm betonen. Die Eingangsbereiche und Plätze am CGH und am Bahnhof Dammtor werden ihrer Rolle als Schnittstelle zwischen Park und Stadt nicht gerecht. Die Gestaltung bedarf der stärkeren Zuwendung der Parkanlage zur Stadt, einer Verbesserung der Erschließung und Eröffnung neuer Sichtbezüge.
- Der Sirtfang bildet den Schnittpunkt von Völlring und Elbe. Aufgrund der topografischen Situation und damit verbundenen Ausblicksmöglichkeiten hat der Sirtfang eine herausgehobene Stellung. Daher muss dieser „Balkon zur Elbe“ deutlicher herausgearbeitet werden und besser erreichbar sein.
- Der Teil des Völlings, von der Aster bis zum Deichtorplatz, muss eine angemessene und den angrenzenden Nutzungen würdige Gestalt erhalten. Es ist wichtig, den Raum des östlichen Völlings für Fußgängerinnen und Fußgänger attraktiver zu gestalten und die einzelnen kulturellen Einrichtungen durch einen zusammenhängend entwickelten öffentlichen Raum zu verknüpfen. Hilfreich



könnten hier die Verwendung einheitlicher Materialien, ein durchgehendes Beleuchtungs- und Pflanzkonzept und eine akzentuierte Verwendung von künstlerischen Möblierungselementen sein.

berücksichtigt werden. Dies würde gegebenenfalls auch den nötigen Impuls bringen, die Freiflächen um den Hauptbahnhof wie den Hachmannplatz neu zu gestalten.

- Die Erreichbarkeit von einzelnen Kultureinrichtungen wie den Deichtorhallen sollte verbessert werden. Darüber hinaus sollte geprüft werden, inwiefern die umfangreichen oberirdischen Pkw-Stellplatzflächen im Bereich der Deichtorhallen zugunsten eines gestalteten Durchgangs- und Aufenthaltsraums reduziert beziehungsweise neu strukturiert werden können.
- Neben der U- und S-Bahn-Station Hauptbahnhof trägt die U-Bahn-Station Steinstraße wesentlich zur Erschließung des östlichen Wallrings bei. Die Treppenzugänge und die Uferführung zur Haltestelle Steinstraße, einschließlich des Fahrtreppensandes, sind in den letzten Jahren überarbeitet und modernisiert worden. Die Beschilderung der Haltestelle sowie die unterirdischen Fußgängerbeziehungen sind jedoch unzureichend. Eine attraktivere Gestaltung der Station Steinstraße würde zu einer wesentlichen Verbesserung der Nahverkehrsanbindung für Besucherinnen und Besucher der Kultureinrichtungen entlang des östlichen Wallrings beitragen.
- Bauten und Flächen, die bis dato nicht Teil der Kultureinrichtungen entlang des östlichen Wallrings waren, sind sofern möglich einzubeziehen. Als Kulturdenkmal könnte beispielsweise der Hauptbahnhof berücksichtigt werden. Dies würde gegebenenfalls auch den nötigen Impuls bringen, die Freiflächen um den Hauptbahnhof wie den Hachmannplatz neu zu gestalten.
- Der Hauptbahnhof muss sich deutlicher zu den angrenzenden Stadträumen öffnen. Die Entfernung jüngerer Anbauten oder die Öffnung des Gebäudes nach Süden wären hierfür erste wichtige Schritte. Eine Reduzierung des ruhenden Verkehrs wäre ebenfalls ein wichtiger Beitrag. Das Parkraumangebot und die Abwicklung des Anliegersverkehrs müssen insgesamt optimiert werden. Eine Neuordnung ist auch erforderlich, um die unterschiedlichen Nutzergruppen beziehungsweise Interessenslagen mit einem hohen Anspruch an Sauberkeit, soziale Sicherheit und auch alle Anforderungen an die verschiedenen Verkehre im und um den Hauptbahnhof zu berücksichtigen. Hamburg hat hierzu gemeinsam mit der Deutschen Bahn eine Projektgruppe gebildet.
- Die breiten Geisfelder nördlich und südlich des Hauptbahnhofs müssen gestalterisch stärker in den Stadtraum eingebunden werden. Eine großflächige Überbauung der Geisflächen zusammen mit einer Erweiterung des Bahnhofsgebäudes ist aus wirtschaftlichen Gründen kaum realisierbar. Gegebenenfalls könnten direkte Zuwegungen auf die Bahnreise von der Steintor- und der Altmannbrücke eine bessere Verbindung schaffen. Denkbar wäre auch die Einbeziehung der Steintorbrücke in die Bahnhofsnutzung.





Das Opernquartier und die Colonnaden

Bis Ende des 18. Jahrhunderts war der Bereich zwischen Binnenalster und den Wälderanlagen noch relativ dünn besiedelt. Hier lagen unter anderem der städtische Kalkhof und der Opernhof. Im Innenbereich der großen Baublöcke befanden sich ursprünglich raumgreifende Gärten, die im Zuge der Stadterweiterung stetig verdichtet wurden, so dass sich dieser Teil der Neustadt schnell zum dichtbesiedelten Wohn- und Arbeitsstandort der ärmeren Zuwanderer entwickelte.

Anfang des 19. Jahrhunderts wurde das gesamte Viertel unter der Leitung von Carl Ludwig Wimmel neu geordnet. Mit dem Neubau des Stadttheaters 1826/1827 in der Dammtorstraße und dem privat finanzierten Bau der Colonnaden 1876 zur Erschließung der Blockinnenbereiche, erfolgte ein Impuls zur Entwicklung des Areals und eine Aufwertung der Handels- und Wohnlagen. Entlang der neu angelegten diagonalen Straßen vom Jungfernstieg über den heutigen Gustav-Mähler-Platz bis zur Esplanade entstand der Typus des gründerzeitlichen Etagenhauses mit Geschäften in den Erdgeschossen und herrschaftlichen Wohnungen in den Obergeschossen.

Die Bebauungsstruktur östlich der Dammtorstraße ist in Bezug auf die Dichte und die durchschnittlichen fünf bis sechs Geschosse noch gründerzeitlich geprägt. Zur Binnenalster wird das Quartier durch repräsentative Gebäude wie beispielsweise das Hotel „Mer Jahreszeiten“ begrenzt.



Westlich der Dammtorstraße sind vorrangig großformatige Bürogebäude ansässig. Während die Einkaufsstraße Colonnaden nach wie vor durch die Nutzungsmischung aus Wohnen in den Obergeschossen und Arbeiten im Erdgeschoss geprägt ist. Vor zehn Jahren wurden die Colonnaden auf Initiative der Bewohnerschaft neu gestaltet. Der Straßenraum wurde neu gegliedert und durch die verbreiterten Gehwege neu gestaltet. Diese Maßnahmen führten zu einer deutlichen Verbesserung der Aufenthaltsqualität, so dass sich heute in den Colonnaden neben dem Einzelhandel viel Außengastronomie angesiedelt hat.

Das Quartier ist insgesamt eher durch die Bebauung als durch Freiräume geprägt. Als kleine Platzfläche im Quartier gibt es hier nur den Gustav-Mähler-Platz. Angrenzend an das Quartier liegen im Norden der Stephansplatz, im Osten der Jungfernstieg und im Süden der Gänsemarkt. Auffällig sind neben den eher steinernen Plätzen im Umfeld die benachbarten Grün- beziehungsweise Freiräume. Die Villanlagen mit dem Alten Botanischen Garten und dem Gustav-Mähler-Park bieten zusammen mit der Binnen- und Außenalster eine Vielzahl von Naherholungsmöglichkeiten in zentraler Lage. Der Gustav-Mähler-Park sowie der an die Esplanade angrenzende Fußgängerbereich werden im Zusammenhang mit einem Neubauprojekt westlich des Finlandhauses aufgewertet. Ziel ist es, die Grünverbindung zwischen den Villanlagen und der Alster zu stärken.

Die Dammtorstraße verbindet die Stadtteile Rotherbaum und Harvestehude mit der Innenstadt. Das namensgebende historische Dammtor lag ursprünglich in der Nähe des Reesendamms. Beim Bau der Villanlagen wurde das Stadttor unter Beibehaltung des Namens an den heutigen Dammtordamm verlegt. Das Erscheinungsbild der heutigen Dammtorstraße ist Ergebnis einer BID-Initiative. Der Straßenraum wurde aufwändig umgestaltet und vor dem Gebäude der Staatsoper ein angemessener und einladender Vorbereich geschaffen. Viele der in die Jahre gekommenen, ehemals repräsentativen Bürogebäude, wie zum Beispiel das der Oberpostdirektion, wurden saniert und einer neuen Nutzung übergeben.

Entwicklungspotenziale

Die Colonnaden haben sich als Einkaufsstraße mit langer Tradition bewährt. Es handelt sich hier um eine klassische 1B-Lage. Bei diesem Standort sollte daher der Fokus stärker auf die den Nutzungsmix der Innenstadt ergänzenden Nutzungen liegen. Spezialisierte Läden sollten sich hier – wie in der Vergangenheit bereits teilweise geschehen – ansiedeln. Eine ausgewogene Mischung von Außengastronomie und Einzelhandel ist dabei zu bewahren.

Zu den konkreten Maßnahmen zählen:

- Die Bebauung westlich der Dammtorstraße ist vorrangig durch Büronutzungen, die meist eine eher geschlossene Erdgeschosszone aufweisen, geprägt. Eine Belebung der Erdgeschosse durch



Einzelhandel oder Gastronomie wäre hier wünschenswert. Weiterhin wird hier beabsichtigt, eine stärkere Mischung aus Wohn- und Büronutzungen zu erreichen.

- Auf die Bebauung entlang der Binnenalster wird aufgrund des für Hamburg wichtigen Stadtraums ein besonderer Fokus gelegt. Insbesondere in den Abendstunden sollte eine einheitliche Illumination der Gebäude – auch der Dächer – erreicht werden. Die Binnenalster-Verordnung gilt hier als Grundlage für die bauliche Entwicklung.





Das Passagenviertel

Das dicht bebaute Passagenviertel erstreckt sich zwischen Jungfernstieg, Alsterfleet und Stadthausbrücke beziehungsweise Caffamacherreihe. Der Name des Viertels beruht auf der architektonischen Besonderheit des mittlerweile auf 2,5 Kilometer angewachsenen überdachten Wegesystems. Das hier betrachtete Quartier Passagenviertel ist nicht identisch mit dem gleichnamigen BID.

Die City-Bildung des 20. Jahrhunderts hat dazu beigetragen, dass Glas- und Stahlfassaden Einzug in die Gestalt des gesamten Quartiers gefunden haben. Gleichzeitig hat sich im öffentlichen Raum Vieles verändert. Mit dem Gänsemarkt, dem Heuberg und dem Jungfernstieg liegen im beziehungsweise angrenzend an das Quartier Plätze mit unterschiedlicher Aufenthaltsqualität. Darüber hinaus wird das Quartier durch das Bleichen- und Alsterfleet beziehungsweise die Kleine Alster geprägt.

Der Jungfernstieg wurde 2004 bis 2006 auf Initiative der Stiftung Lebendige Stadt neu gestaltet. Der Platz treppt sich zur Binnenalster ab und bietet zahlreiche Stützmöglichkeiten mit Blick auf das Wasser. Eine schmalere Fahrbahn ermöglicht großzügigere Fußwege an den Seiten. Mit der Führung der Radwege auf den Nebenflächen wurde jedoch keine angemessene Lösung realisiert. Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern sind geblieben. Im Vergleich mit dem neu gestalteten Jungfernstieg verlangt der Gänsemarkt nach einer städtebaulichen und verkehr-



lichen Überarbeitung. Seine heutige Gestalt erhielt der dreieckige Platz Mitte der 1990er Jahre durch die Landschaftsarchitekten Vöhberg, Lange und Eppinger. Seine Lage inmitten der Verkehrsflächen von Jungfernstieg und der Straße Gänsemarkt führt zu Einschränkungen seiner Benutzbarkeit. Aufgrund seiner zentralen Lage und zurückhaltenden Möblierung wird er als Multifunktionsfläche für kleinere und größere Veranstaltungen genutzt, was bisweilen zu einem Interessenskonflikt mit den Anliegern führt, die auf dem Platz gerne ein qualitativvolles gastronomisches Angebot vorhalten würden. Am Gänsemarkt wird zur Verbesserung der Qualitäten im öffentlichen Raum zurzeit ein BID initiiert. Darüber hinaus wird hier die angrenzende Einkaufspassage umfassend umgebaut und saniert. Die Neugestaltung des Jungfernstiegs hat einen Impuls für die Innenstadt gesetzt, der mit der Gründung der BIDs Neuer Wöll, Hohe Bleichen und Passagenviertel sowie dem in Planung befindlichen BID Gänsemarkt aufgenommen wurde.

Heute besteht das Quartier mit dem Hanseviertel, der Kaisergalerie, dem Kaufmannshaus, dem Alsterhaus, der historischen Mellin-Passage und den Alsterarkaden aus einer Vielzahl von überdachten Einkaufsbereichen und gehört zu den 1A-Einzelhandelslagen der Hamburger Innenstadt. Die Kombination aus kleinteiligen, „edlen“ Boutiquen mit speziellen Angeboten und dem vielfältigen Branchenmix der Einkaufspassagen machen das Quartier zu dem Hamburger Einkaufsquartier für gehobene Ansprüche.

Entwicklungspotenziale

Mit dem Umbau des ehemaligen Verwaltungssitzes an der Stadthausbrücke zu einer Mischung aus Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen und Wohnen werden die westlichen Einkaufslagen neu arrondiert. Lokal ermöglicht das Vorhaben eine bessere Verbindung der Großen Bleichen und des Bleichenhofs mit dem Neuen Wöll. Übergeordnet können die sogenannten Stadthöfe jedoch neue Wege des Einzelhandels beispielsweise vom Gänsemarkt über die Stadthausbrücke bis zum Rathausmarkt generieren. Die in dem Zusammenhang geplante Steganlage entlang des östlichen Bleichenfleets wird teilweise kontrovers diskutiert. In Abwägung einer besseren Verknüpfung der Einzelhandelsstandorte und Passagen und dem Erhalt der historisch harten Bebauungskanten entlang dieses innerstädtischen Fleets muss eine Lösung entwickelt werden.

Angrenzend an das Bucerius Kunst Forum werden entlang des Alsterfleets die unter Denkmalschutz stehenden Gebäude umfassend saniert. Die oberen Etagen werden zukünftig Büros beherbergen, während Einzelhandels- und Gastronomienutzungen in den Erdgeschoss den öffentlichen Raum, der ebenfalls neu gestaltet wird, beleben werden. Es ist darüber hinaus geplant, die zurzeit vorhandenen Stellplätze am Alten Wöll in einer Tiefgarage zu organisieren. Die Flächen könnten so zukünftig Fußgängern und Radfahrern zugutekommen und für Außengastronomie zur Verfügung stehen.



Zu den konkreten Maßnahmen zählen:

- Zur Vermeidung von monotonen Einzelhandelsgebieten, die ausschließlich von Filialisten geprägt sind, sollte das Angebot zumindest teilweise um Läden mit individuellen und standorttypischen Warenangeboten ergänzt werden.
- Die vorhandenen Qualitäten im öffentlichen Raum – insbesondere im Bereich der Plätze – sollen erhalten und durch attraktive Wegeverbindungen verknüpft werden. Die Erweiterung der Gehwege in den BIDs sind hierfür gute Beispiele. Ferner setzt auch der Umbau der Stadthausbrücke hier einen wichtigen Impuls.
- Der Gänsemarkt, der aufgrund seiner ausschließlichen Funktion als Verkehrsknotenpunkt nie einen repräsentativen Charakter hatte, soll nach dem Wunsch der Anlieger im Rahmen einer BID-Initiative in den nächsten Jahren neu gestaltet werden. Ziel soll es sein, die Aufenthaltsqualität zu steigern und eine bessere Verknüpfung mit der bereits neu gestalteten Dammtorstraße und den weiteren Einkaufsquartieren in der westlichen Innenstadt zu ermöglichen.
- Das Passagenmiedel ist insgesamt stark von Einzelhandels- und Büronutzungen geprägt. Bei Veränderungen der Bausubstanz oder bei Neubauten sollte – wie beispielsweise bei den Stadthöfen – ein Wohnanteil berücksichtigt werden.
- Die Bebauung direkt am Jungfernstieg ist von besonderer Bedeutung. Insbesondere Verbeanlagen und die Gestaltung der Dachlandschaften wirken weit in den Binnenalterrraum. Auf eine hochwertige Gestaltung der Gebäude – auch in den Abendstunden – wird besonders Wert gelegt. Grundlage hierfür ist die Binnenalter-Verordnung.
- Der Fahrradverkehr entlang des Jungfernstiegs sollte neu geordnet werden. Ziel sollte ein separater Fahrradstreifen auf der Fahrbahn sein.





Die nördliche Neustadt

Die Neustadt entstand im 17. Jahrhundert im Zuge des Baus einer neuen Befestigungsanlage, die zur Stadterweiterung bis zum heutigen Völlring führte. Die Gegend wurde schnell vorrangig mit Wohngebäuden der Mittel- und Unterschicht besiedelt. Noch in den 1920er Jahren lebten trotz vorheriger Sanierungsmaßnahmen der Gängeviertel in den teilweise extrem dicht bebauten Quartieren der gesamten Neustadt 60.000 Menschen. Heute gibt es in der nördlichen und südlichen Neustadt nur noch 12.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Die Teilung des Stadtteils und die damit einhergehende Barrierewirkung des Verkehrs entstand erst durch den Bau der Ost-West-Straße in den 1950er Jahren.

Die nördliche Neustadt wird besonders durch den Großneumarkt geprägt. Dieser Platz ist seit seiner Entstehung der zentrale Freiraum in dem Quartier und hier in seiner Größe einmalig. Ergänzt wird das Freiraumangebot der nördlichen Neustadt um die Parkanlagen entlang des Völls und um Kinderspielflächen im Bereich der Schulen sowie entlang der Straße Kornträgergang. Die vielfältigen Spielmöglichkeiten sind für das Quartier von hoher Bedeutung. Der Großneumarkt ist ein wichtiger Treffpunkt. Der Wochenmarkt und gastronomische Nutzungen ziehen viele Besucherinnen und Besucher an. Beschäftigte aus den Büröhäusern der Umgebung frequentieren den Großneumarkt in den Mittagsstunden, während die Bewohnerschaft des Quartiers den Platz verstärkt am Abend nutzt.

Die nördliche Neustadt ist, abgesehen von einigen reinen Bürogebäuden, hauptsächlich von Wohnnutzungen



geprägt. Vorwiegend Blockrandbebauungen mit teilweise grünen Innenhöfen dominieren das Bild. In jüngster Zeit wurde das Quartier um weitere Wohngebäude beispielsweise im Bereich Neuer Steinweg / Neanderstraße ergänzt. Mit 185 Wohnungen und Nahversorgungsangeboten fügen sich die Wohnhöfe in den kleinteiligen Nutzungsmix des Quartiers ein. Weitere Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf befinden sich in der direkten Umgebung des Großmarkts. Mit der Rudolf-Röß-Grundschule und der weiterführenden Stadteilschule am Hafen sowie Kindertageseinrichtungen ist das Quartier auch hinsichtlich der sozialen Infrastruktur gut aufgestellt.

Reine Bürogebäude gruppieren sich an den Rändern der nördlichen Neustadt. Insbesondere der Norden des Quartiers ist durch das denkmalgeschützte Brahm-Kontor, den Axel-Springer-Verlag und das Emporio-Hochhaus stark durch Dienstleistungsnutzungen geprägt. Weiterhin ist hier mit der Lasiszhalle eine wichtige Kultur Einrichtung der Innenstadt ansässig.

Entwicklungspotenziale

Die nördliche Neustadt ist bereits jetzt durch kleinteiligen und spezialisierten Einzelhandel geprägt. Solche inhabergeführten Geschäfte sind in den hochpreisigen Innenstadtlagen kaum zu finden. Das Quartier könnte die Angebote der Innenstadt durch einen vielfältigen und speziellen Nutzungsmix ergänzen. Ansätze gibt es bereits in der Vöbstraße und der Straße Köhlhöfen.

In der nördlichen Neustadt gibt es im Hinblick auf neue Wohnnutzungen eher punktuelle Nachverdichtungsmöglichkeiten. Ausnahme ist hier das Areal der Rudolf-Röß-

Grundschule. Die Gebäude und der Schulhof könnten effizienter organisiert werden, so dass auf der Fläche neben der Schulnutzung auch Wohngebäude Platz hätten. Hierbei muss jedoch bedacht werden, dass die Fläche auch ein wichtiger Freizeitraum im Quartier ist und dies nach einer möglichen Neuorganisation bleiben sollte.

Zu den konkreten Maßnahmen zählen:

- Die nördliche Neustadt wird von mehreren Hauptverkehrsstraßen begrenzt. Insbesondere die Ludwig-Erhard-Straße, die die Neustadt in den nördlichen und den südlichen Teil trennt, ist eine deutliche Barriere. Generell sollten die genannten Straßenzüge zur Steigerung der Aufenthaltsqualität mit attraktiven und großzügigen fußgänger- und fahrradfreundlichen Wegen ausgestattet sein. Zur besseren Verbindung der einzelnen Stadtteile sollte die Anzahl der ebenerdigen Querungsmöglichkeiten, an den Stellen wo Bedarfe bestehen, erhöht werden. Entlang der Kaiser-Wilhelm-Straße kann dies durch die Baumaßnahmen in Verbindung mit dem Busbeschleunigungsprogramm für die Metrobus-Linie 3 zeitnah berücksichtigt werden.
- Der Ausbau von reinen Fußwegen ist ein wichtiger Beitrag zur besseren internen Vernetzung des Quartiers und darüber hinaus. Ein solcher Effekt könnte mit einer permanent nutzbaren Durchwegung des Axel-Springer-Verlagshauses erreicht werden. Zurzeit kann das Gebäude nur zu bestimmten Uhrzeiten zwischen der Kaiser-Wilhelm-Straße und der Fühlentwiete durchquert werden.



- Die bedeutende Vögeverbindung zwischen dem Großneumarkt und der Hauptkirche St. Michaelis sollte wieder stärker wahrnehmbar sein. Hierfür könnten die Bäume in der Sichtachse der Platzfläche in Richtung des Kirchturmes etwas zurückgeschnitten werden. In jedem Fall sollte der unattraktive Tunnel zugunsten einer ebenen Querung für Fußgänger und Radfahrer aufgegeben werden.
- Die Qualität und Quantität des Netzes an kleinen Spielplätzen und öffentlichen Freiräumen im Quartier sollte bei allen Nachverdichtungsmaßnahmen berücksichtigt werden. Sie sind für die Wohn- und Alltagsqualität von Bedeutung und können nicht durch die Villenanlagen kompensiert werden.
- In der Wöbstraße – insbesondere im westlichen Teil – gibt es eine Reihe von Lokalen, Restaurants und kleinen Läden. Das Verhältnis von Restaurants zu Einzelhandel hat sich hier zugunsten der Gastronomie verändert. Es sollte zukünftig gelten, den Nutzungsmix zu erhalten und weiter auszubauen. Nur so kann die Wöbstraße beziehungsweise das gesamte Umfeld des Großneumarkts das nötige Gewicht bekommen um zukünftig durch spezielle Angebote die klassische Innenstadt zu ergänzen.
- Der alte Handelsweg, der vom Neuen und Alten Steinweg über den Großen Burstah zur Steinstraße verlief, ist heutzutage nicht mehr erlebbar. Durch gestalterische Maßnahmen könnte diese historische Verbindung wieder aktiviert und dadurch auch die unterschiedlichen Einzelhandelslagen besser verknüpft werden.
- Bei Neubauten sowie Veränderungen von Bestandsgebäuden sollten möglichst Wohnnutzungen berücksichtigt werden. Je nach Lage sollten Erdgeschosse für gastronomische oder gewerbliche Nutzungen vorgehalten werden. Um die bewährten Strukturen des Quartiers und seiner Bewohner langfristig zu sichern, wird derzeit die Einführung einer sozialen Erhaltungsverordnung in der nördlichen Neustadt geprüft. Spekulative Umwandlungen und Luxusmodernisierungen könnten so zukünftig verhindert werden.
- Im Herbst 2011 wurde das Gängeviertel im Bereich Valentinskamp / Gaffmaderreihe / Speckstraße als Fördergebiet im Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung aufgenommen. Es wurde als Sanierungs- und Stadtbaugebiet festgelegt und wird aus dem Programmsegment Stadtbau der Bundesländer-Städtebauförderung gefördert. Grundlage für die Festlegung ist das mit der Initiative „Komm in die Gänge“, die sich für den Erhalt des Quartiers einsetzt, erarbeitete Integrierte Entwicklungskonzept. Im September 2013 wurde mit den Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an dem Gebäude in der Gaffmaderreihe 43 bis 49 begonnen. Wohnen und künstlerisches Arbeiten soll hier zu günstigen Mieten ermöglicht werden. Die Baustruktur, die stellvertretend für das enge Nebeneinander von Arbeiten und Wohnen in der Neustadt um 1900 steht, wird so erhalten.





Die südliche Neustadt

Mit der Stadterweiterung im 17. Jahrhundert wurde auch der südliche Teil der Neustadt zügig besiedelt. Etwa zeitgleich entstand inmitten der Wohnbebauung auch das religiöse Zentrum der Neustadt, die Pfarrkirche St. Michaelis. Aufgrund der exponierten Lage war der „Michel“, wie die Kirche im Volksmund genannt wird, insbesondere für Seeleute auf einlaufenden Schiffen gut sichtbar und wurde so schnell zu einem Wahrzeichen der Stadt Hamburg. In der südlichen Neustadt befindet sich mit der klassizistischen St. Thomas-Becket-Kirche seit Mitte des 19. Jahrhunderts auch das Zentrum der Englischen Kirche Hamburgs. Weiterhin sind an der Ditmar-Koel-Straße seit dem 20. Jahrhundert die nordischen Seemannskirchen mit vier Einrichtungen ansässig.

Die südliche Neustadt – insbesondere das Portugiesenviertel – entwickelt sich aufgrund der zentralen Lage und Atmosphäre seit geraumer Zeit zu einem Szeneviertel. Ursprünglich waren im Portugiesenviertel Unternehmen der Schifffahrtsbranche und Hafenwirtschaft ansässig. Die maritimen Einflüsse sind heute noch erlebbar, aber insgesamt immer weniger prägend. Seit den 1970er Jahren wurden hier aufgrund der Arbeitsnähe zum Hafen und günstiger Mieten viele portugiesische Einwanderer sesshaft. Diesen Zuwanderern hat das Viertel auch seinen Namen zu verdanken und die Vielzahl südeuropäischer Gastronomiebetriebe, die das Viertel bis heute prägen und es gleichermaßen attraktiv für Touristinnen und Touristen sowie die Hamburger Bevölkerung machen. Um dem Aufwertungsdruck und Umwandlungsaktivitäten zu begegnen hat der Senat für diesen Bereich



bereits im Jahr 1995 eine soziale Erhaltungsverordnung nach § 172 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 BauGB und 1998 die Hamburgische Umwandlungsverordnung beschlossen. Spekulative Umwandlungen von Miet- in Eigentumswohnungen und Luxusmodernisierungen werden so verhindert ohne dass die Entwicklung des gesamten Viertels zum Stillstand kommt.

Die Bebauung in der südlichen Neustadt ist insgesamt sehr heterogen. Neben teilweise dichten und wenig begrünten gründerzeitliche Blockrandstrukturen gibt es auch aufgelockerte Zeilenbebauungen aus den 1950er Jahren. Das Verlagsgebäude von Guner + Jahr überschreitet den Maßstab der angrenzenden Bebauungsblöcke deutlich und fällt als Sonderbauwerk direkt ins Auge.

Abgesehen von einigen reinen Bürogebäuden ist die südliche Neustadt vorrangig ein Wohnquartier. Dies wird auch durch den Wohnungsbestand von Genossenschaften wie beispielsweise derjenigen der Schiffszimmerer belegt.

Die Anbindung des ÖPNV mit drei U- beziehungsweise S-Bahn-Haltestellen ist ebenso wie in der nördlichen Neustadt nicht innerhalb des Quartiers sondern an den Rändern vorhanden. Im Gegensatz zur nördlichen Neustadt ist das Angebot der Nahversorgung um den Michel nicht so ausgeprägt. Während Kindertageseinrichtungen vielfältig vertreten sind, gibt es hier keine Grund- beziehungsweise weiterführenden Schulen. Allerdings sind in der südlichen Neustadt die Henri-Namen-

Journalistenschule und die Staatliche Gewerbeschule für Textil und Bekleidung ansässig. In der Gewerbeschule am Zeughausmarkt, die im Jahr 1915 von Fritz Schumacher neu errichtet wurde, hatte zuvor ab dem Jahr 1830 die Israelitische Freischule ihren Sitz.

Freiräume und die Nähe zum Wasser prägen die südliche Neustadt im besonderen Maße. Die Michelwiese mit dem Schaarmarkt ist die zentrale Freifläche des Quartiers und gleichzeitig der erweiterte Vorplatz des Michels. Der Park ermöglicht nicht nur einen weiträumigen Sichtbezug auf die Hauptkirche, er ist auch ein wichtiger Ort für Freizeit- und Erholungsaktivitäten der Bevölkerung und für Berufstätige aus der Nachbarschaft. Westlich an die Michelwiese angrenzend liegt die Straße Venusberg mit der kleinen parallel zur Straße verlaufenden Grünfläche mit Spielplatz. Der Grünzug am Venusberg verbindet die Michelwiese mit den Villanlagen. Hier im Alten Elbpark steht das 34 Meter hohe Bismarck-Denkmal aus dem Jahr 1906. Der Park wird im Süden zunächst von der Jugendherberge Hamburg „Auf dem Stintfang“ und schließlich von der S-Bahn-Station Landungsbrücken mit den Bahngleisen begrenzt.

Die gesamte südliche Neustadt ist vom Gießhang geprägt. Besonders deutlich ist der Höhenunterschied am Stintfang und auf dem Weg vom Michel zur Elbe entlang der Michelwiese erlebbar. Hier wird auch der direkte Wasserbezug des Quartiers deutlich. Östlich begrenzt das Quartier Fleetinsel mit dem Herrengabenfleet die südliche Neustadt.



Entwicklungspotenziale

Es gibt nur wenige Möglichkeiten, das Quartier baulich zu ergänzen. Im Umfeld des Michel konnte 2012 unter anderem ein Wohnungsbauvorhaben mit 57 Wohneinheiten an der Gersttackerstraße realisiert werden. Weitere Projekte dieser Größenordnung sind in diesem Quartier meist nur durch Abriss oder größere Umwendungen möglich. Ein Beispiel hierfür ist die geplante Bebauung am Hafentor, die den S-Bahn-Eingang Landungsbrücken überbaut und die städtebauliche Situation neu ordnet. Eine Bebauung von Grünflächen insbesondere der historischen Villenanlagen muss jedoch eine Ausnahme bleiben.

Ein großes Potenzial der südlichen Neustadt ist die direkte Lage an der Elbe. Über die Landungsbrücken und die Hochwasserschutzbauwerke, die derzeit aufwändig saniert und zukünftig neben der Schutzfunktion attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten bieten werden, ist das Gebiet gut mit der Speicherstadt und der HafenCity verbunden. Dies kann, sofern es adäquate fußgänger- und radfahrerfreundliche Wege gibt, für beide Bereiche Synergien bringen.

Zu den konkreten Maßnahmen zählen:

- Der vorhandene Wohnungsbestand muss langfristig gesichert und die Bewohnerstruktur geschützt werden. Gegebenenfalls sind hierfür weitere soziale Erhaltungsverordnungen nötig.
- Das Ledigenheim in der Rehhoffstraße am Rande der südlichen Neustadt bietet seit 1912 für Män-

ner kleine und rein funktionale Einzelzimmer zur Miete. Die Zukunft des Wohnheims ist derzeit in der Schwebe. Für den Stadtteil wäre die Sicherung des speziellen Wohnraumangebots im Zusammenhang mit den sozialen Einrichtungen beziehungsweise Diensten wünschenswert.

- Im Bereich Vörsetzen / Neustädter Neuer Weg wurde durch den Abriss des die Straße überbrückenden Bürogebäudes Germanischer Lloyd die historische Wegverbindung des Wölfingswegs wiederhergestellt. Dieses gute Beispiel sollte auf dem Weg zu einer stark vernetzten Innenstadt Pate für weitere Bauvorhaben sein.
- Ebenso wie für den Großneumarkt und Umgebung ist die Ludwig-Erhard-Straße auch für die südliche Neustadt eine problematische Barriere. Eine Attraktivierung beispielsweise mit Baumplantungen sowie die Ertüchtigung und mittelfristig der Neubau von ebenerdigen Querungsmöglichkeiten wären hier erste wichtige Verbesserungen.
- Die Freiräume in der südlichen Neustadt – insbesondere die Michelwiese – haben eine hohe Qualität. Sie sollten als Erholungsräume für die Hamburger Bevölkerung und Touristinnen beziehungsweise Touristen erhalten und gepflegt werden. Beim Alten Elbpark sind die Zugänge zu verbessern. Darüber hinaus sind hier die Ziele des Pflege- und Entwicklungsplans zu berücksichtigen.





Die Fleetinsel

Die Fleetinsel zwischen Stadthausbrücke und Baumwall gelegen wird durch das Herrengaben- und Asterfleet gefasst. Sie ist Bindeglied im städtebaulichen Zusammenhang von Altstadt und Naustadt sowie Aster und Hafen. Der Programmplan 1981 führte zur Bebauung der bis dahin für den Verkehr freigehaltenen Fläche. Ab 1985 entwickelte sich hier ein eigenständiges kompaktes Quartier. Damit ist die Fleetinsel ein frühes Beispiel für die Hinwendung zum Wasser sowie für die Neuinterpretation des historischen Stadtgrundrisses und des traditionellen stadtgestalterischen Kanons der Hansestadt. Das Viertel ist durch eine schmale unregelmäßige Parzellenstruktur geprägt. Die Vorderseiten der Gebäude richten sich zur Straße aus, die Gebäuderückseiten stehen mit ihren Ziegelwänden im Wasser der Fleet und bilden so die Uferkante. Die baulichen Milieus sind eher steinern und durch das Wasser sowie schmale Straßen und zahlreiche Brücken bestimmt. Das Quartier zeichnet sich durch einen guten Nutzungsmix aus Einzelhandel, Gastronomie sowie Büro- und Wohnnutzungen aus.

Namensgebend für das Quartier ist die Platzfläche im Norden zwischen Herrengaben- und Asterfleet, die Fleetinsel genannt wird. Urgeben von Gastronomie-, Einzelhandels- und Hotelnutzungen ist hier ein beliebter Platz mit Sitzstufen zum Herrengabenfleet entstanden. Die Fleetinsel wird sowohl von der Bewohnerschaft und Touristinnen beziehungsweise Touristen, aber auch von Berufstätigen, die in den angrenzenden Gebäuden arbeiten, frequentiert – insbesondere wenn auf dem Platz Veranstaltungen stattfinden.



Der Erhalt des historischen Teils der Fleetinsel mit seinem kulturellen und gastronomischen Schwerpunkt ist ein gutes Beispiel städtischer und privatwirtschaftlicher Initiative. Gemeinsam wurde die Platzfläche, die sich im Privateigentum befindet, aufgewertet. Wohnnutzungen gibt es verteilt im Quartier. Ein Schwerpunkt befindet sich südlich der Ludwig-Erhard-Straße, wo im Bereich der Schaartorschleuse im Jahr 2000 Geschosswohnungen errichtet wurden.

Entwicklungspotenziale

Mit der Entwicklung der westlichen HafenCity und der Elbphilharmonie als markantes Ausrufezeichen auf der Kehrwaterspitze erhält der Binnenaltarraum eine angemessene stadträumliche Entsprechung. Zwischen diesen beiden Polen kann sich in den kommenden Jahren schrittweise ein neuer und sehr spezifischer Stadtraum aufspannen. Die Wegeverbindung entlang des Asterfleets gewinnt so an Bedeutung.

Am Rödingsmarkt wird das 1907 erbaute denkmalgeschützte Gebäude der Oberfinanzdirektion nach dem Auszug der Verwaltung in ein Hotel umgewandelt. In dem repräsentativen Gebäude wird zukünftig auf 15.000 Quadratmetern ein anspruchsvolles Hotelkonzept der Luxusklasse angeboten.

Die weitere Entwicklung entlang der Straße Herrlichkeit steht noch aus. Hier sollen von der Schaartorbrücke bis zum Parkhaus wie bereits auf der anderen Seite des Asterfleets zwei Wohngebäude entstehen. Eine

Umwandlung des Parkhauses am Rödingsmarkt zu Wohnraum wäre wünschenswert. In innerstädtischer Lage und mit Bezug zum Wasser könnten hier attraktive Wohnungen geschaffen werden.

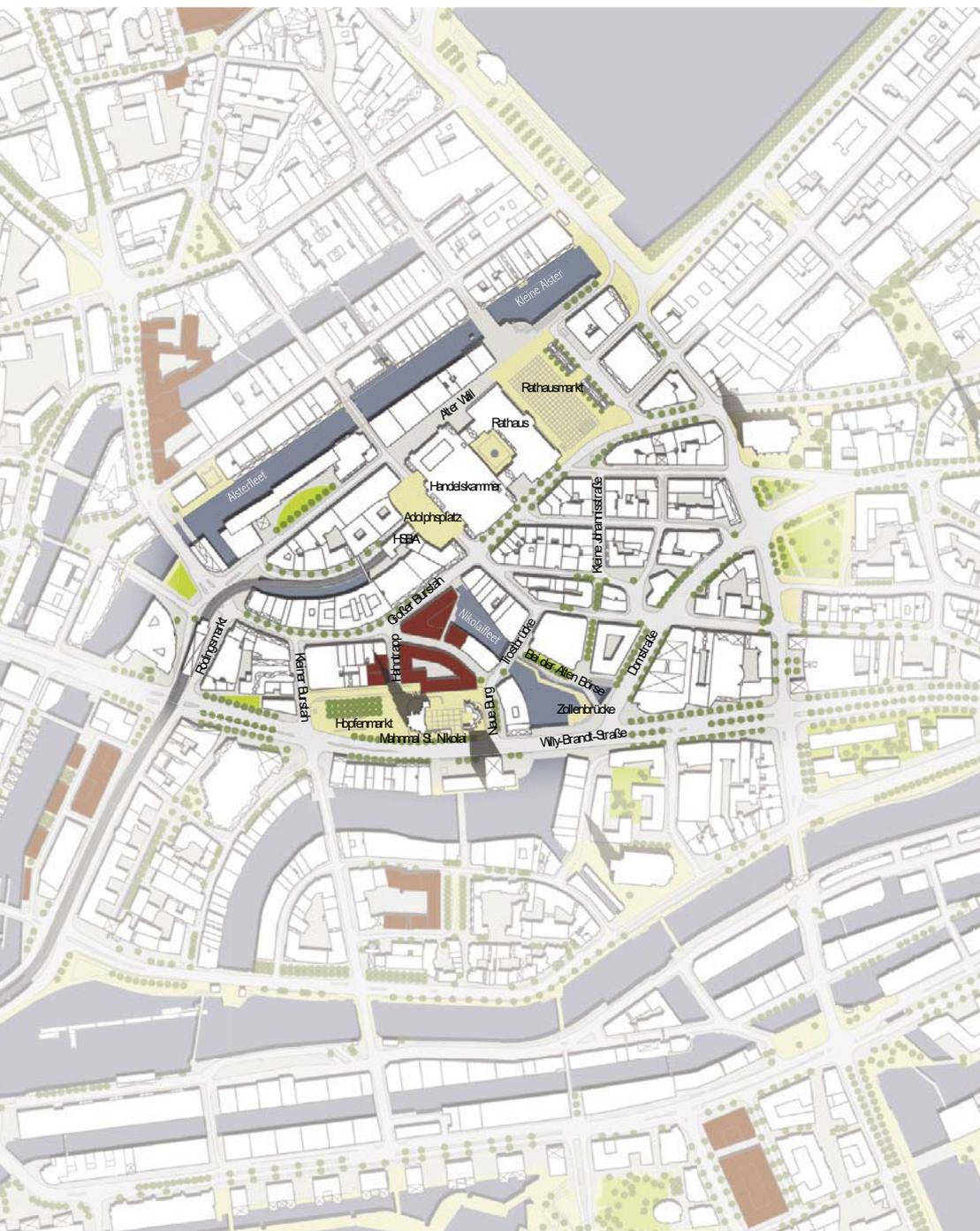
Zu den konkreten Maßnahmen zählen:

- Der Bereich um die Schaartorschleuse bedarf einer deutlichen Aufwertung. Die Freiräume müssen neu gestaltet werden und der Übergang zu den Landungsbrücken und der Promenade entlang des Zollkanals sollte stadträumlich kultiviert werden. Die Rolle Hamburgs als Hafenstadt bedarf hier einer angemessenen städtebaulichen Würdigung.
- Der Asterwanderweg muss auch im Hinblick auf die wichtige Wegeverbindung zwischen Alster und Hafen gestärkt und attraktiv gestaltet werden.
- Der historische Mündungsbereich von Alster und Elbe ist im öffentlichen Raum aufgrund der hohen Verkehrsbelastung kaum wahrnehmbar. Eine bessere Erkennbarkeit und fußläufige Erreichbarkeit ist hier wünschenswert.
- Das Areal zwischen Asterfleet und Rödingsmarkt soll eine neue Rolle spielen. Das Parkhaus Herrlichkeit und das direkte südliche Umfeld eignen sich zur Umnutzung als Wohnstandort. In Ergänzung zur Wohnnutzung könnten sich in der Umgebung auch neue Dienstleistungs- und Gastronomieangebote und spezialisierte Einzelhandelsformate entwickeln.



Es wird beabsichtigt, den ruhenden Verkehr möglichst in Tiefgaragen zu organisieren.

- Bei einer Neubebauung entlang der Fleet ist der Umgang mit der Wasserkante von großer Bedeutung. Historisch wurde die Bebauung direkt an die Wasserkante gesetzt. Dies sollte als grundlegender Planungsgedanke auch heute berücksichtigt werden. Mögliche neue Wege entlang der Fleet sollten sich durch Materialität und Bauweise deutlich vom Bestand absetzen.





Das Nikolai-Quartier

Die Keinzelle Hamburgs als Hafen- und Kaufmannsstadt liegt rund um das Nikolaifleet. Das heutige Nikolai-Quartier reicht vom Rathausmarkt im Nordosten bis zum Rödingsmarkt im Westen und der Willy-Brandt-Straße im Süden und zählt zu den bedeutenden Geschäftsvierteln in der Innenstadt. Das hier betrachtete Quartier ist nicht identisch mit dem gleichnamigen BID.

Mit den großflächigen Sanierungs- und Umbaumaßnahmen der City-Bildung Mitte des 20. Jahrhunderts folgte im Nikolai-Quartier die Entwicklung eines großmaßstäblichen Geschäftsviertels mit einem reichen Besatz an Dienstleistungen, Läden und gastronomischen Angeboten. Heute dominiert insbesondere im östlichen Nikolai-Quartier eine geschlossene fünf- bis achtgeschossige Blockrandbebauung mit hoher Dichte und teilweise überbauten Innenhöfen.

Der Rathausmarkt ist der zentrale Platz im Quartier. Aufgrund seiner Größe eignet er sich hervorragend für Großveranstaltungen in der Innenstadt. Im Quartier befinden sich darüber hinaus der Adolphsplatz und der Hopfenmarkt, dessen historische Bedeutung heute nicht mehr erkennbar ist. Der Bereich wird trotz der zentralen Lage aufgrund der tremenden Wirkung der Willy-Brandt-Straße als abseits und lärmbelastet wahrgenommen. Die Verbindungen in die umliegenden Quartiere wie zur Gemoninsel, zum Nikolaifleet und zur Speicherstadt sind durch den Verkehrsstrom wie gekappt. Der Bau der Straße hat den Hopfenmarkt in seiner Geometrie verändert und seine Aufenthaltsqualität zerstört. Die Platzsituation



verleiht dem Mahmal St. Nikolai heute ein wenig würdevolles Uhrfeld. Im Norden wird St. Nikolai von dem terrassierten Allianz-Gebäude am Hahntrapp aus den 1970er Jahren und dem Hochhaus in der Straße Neue Burg begrenzt. Beide Gebäude tragen nicht zu einem positiven Gesamtbild am Hopfenmarkt bei. Neubaumaßnahmen sind hier in Planung.

Die im Zweiten Weltkrieg zerstörte Kirche prägt das Quartier heute als Mahmal und ist ein Ort der Erinnerung für die Opfer von Krieg und Gewaltherrschaft. Neben dem Kirchturm von St. Nikolai bestimmt der 112 Meter hohe Rathausurm das Bild des Nikolai-Quartiers. Angrenzend an die Börse (der heutigen Handelskammer) wurde das Rathaus 1897 fertiggestellt und ist seitdem Sitz von Bürgerschaft und Senat. Weiterhin wird das Quartier durch das Haus der Patriotischen Gesellschaft an der Trostbrücke geprägt, das nach dem Brand im Jahr 1842 nach einem Entwurf des Architekten Theodor Bülow am ehemaligen Standort des Hamburger Rathauses errichtet wurde. Bereits im Jahr 1765 wurde die Gesellschaft, die der Beförderung der Künste und nützlichen Gewerbe dienen soll, gegründet.

Das Quartier ist ein wichtiger Trittstein von der historischen Mitte der Stadt hin zur Gerroninsel in die Speicherstadt und die HafenCity und daher von hoher Bedeutung für die zukünftige Innenstadtentwicklung.

Entwicklungspotenziale

Seit 2009 entsteht das BID Nikolai-Quartier, um große Teile des Quartiers neu zu entwickeln. Die Auf-

wertung der öffentlichen Räume steht an oberster Stelle der Aufgabenliste. In Abstimmung mit den Zielen des BIDs zählen der Hopfenmarkt und das Uhrfeld St. Nikolai zu den gestalterischen Hauptaufgaben in diesem Quartier.

Neben der geplanten Aufwertung des öffentlichen Raums sind entlang des Großen Burstah bereits Bauaktivitäten zu sehen. Hier wurde alter Gebäudebestand abgerissen und wird nun Zug um Zug mit zwei Neubauten mit Wohn- und Büronutzungen ergänzt.

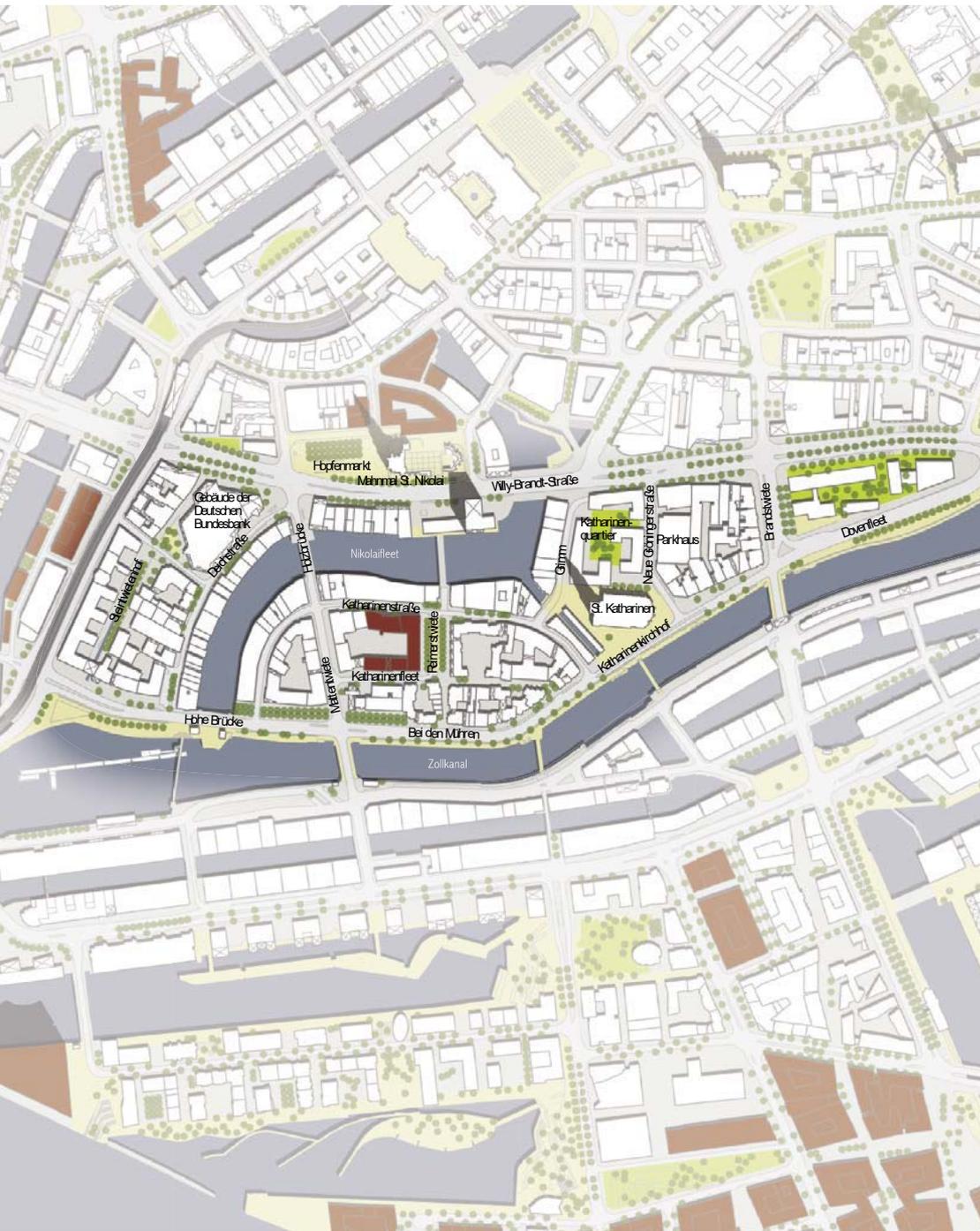
Das Allianz-Gebäude und das Hochhaus in der Straße Neue Burg sollen ebenfalls abgebrochen werden. Es ist geplant, die Fläche mit zwei neuen Gebäudeblöcken für Dienstleistungsnutzungen zu bebauen. Die Neukonfiguration ermöglicht die frühere Bohnenstraße und somit eine alte Wegeverbindungen wiederherzustellen. Darüber hinaus berücksichtigt die Neubebauung mit sieben Etagen plus Staffelgeschosse die unliegenden Gebäudehöhen und ist somit nicht mehr vom Binnenalterraum als störendes Element in Konkurrenz zu den Kirchtürmen wahrnehmbar. Innerhalb der Neubebauung werden entlang des Nikolaifleets bisher gewerblich genutzte Flächen teilweise in Wohnraum umgewandelt.

Weitere Baumaßnahmen sind am Adolphsplatz zu sehen: Hier hat die Hamburg School of Business Administration (HSBA) einen Neubau erhalten. Die Hochschule der Hamburger Wirtschaft wurde 2004 von der Handelskammer Hamburg gegründet. Etwa 700 Studierende, die die Innenstadt zusätzlich beleben, sind in der HSBA eingeschrieben.



Zu den konkreten Maßnahmen zählt:

- Die Verbindungen in die umliegenden Quartiere müssen verbessert werden. Die Querung der Zollenbrücke auf dem sogenannten Katharinenweg ist fußläufig sowohl im Bereich der Commerzbank wie bei der Willy-Brandt-Straße zu verbessern.
- Der alte Handelsweg vom Neuen Steinweg bis zur Steinstraße verlief auch durch das Nikolai-Quartier. Dieser Zusammenhang ist heute am Großen Birstah nicht mehr erkennbar. Dieses Thema könnte im Rahmen der geplanten Aufwertungsmaßnahmen des BIDs Nikolai-Quartier aufgegriffen werden.
- Die ebenerdigen Querungsmöglichkeiten der Ludwig-Erhard- und Willy-Brandt-Straße sind im Bereich des Hopfenmarkts zu verbessern und auszubauen. In dem Zuge könnte auf die „Blaue Brücke“ verzichtet und der Blick auf den Nikolaiturm von Westen wieder freigestellt werden. Vor- und Nachteile der Erhaltung sollten jedoch im Sanierungsfall geprüft und auf dieser Basis über das Weiterbestehen der Brücke entschieden werden.
- Der Hopfenmarkt wird stark vom ruhenden Verkehr dominiert. Die Parkplätze sollen zugunsten einer besser erlebbareren Freifläche weichen. Zur Belebung des Hopfenmarkts sind Erdgeschosszonen zu ertüchtigen und für neue Angebote attraktiv zu machen. Neben Einzelhandelsnutzungen sind künstlerisch-kreative Läden mit Bezug zum Platz denkbar.
- Der Hopfenmarkt ist in zeitgemäßer Weise als städtischer Platz zu gestalten. Mit der Neugestaltung der Platzoberfläche und einer angemessenen Beleuchtung könnte die Aufenthaltsqualität um den Hopfenmarkt verbessert werden.
- Im direkten Umfeld des Mahnmals St. Nikolai stehen Maßnahmen zur verbesserten Wahrnehmung des Denkmals an. Die geplanten Neubauvorhaben im Bereich Hahntrapp / Neue Burg werden sich positiv auf die städtebauliche Situation auswirken.
- Die Potenziale des nördlichen Nikolaiflotts sind auszuschnöpfen. Das Gelände der Commerzbank bedarf einer deutlicheren Zuwendung zum Stadtraum und Öffnung zum Wasser. Nach Möglichkeit sollte der Standort durch ergänzende Nutzungen, vor allem in den Erdgeschosszonen, angereichert und attraktiver gemacht werden.
- Der Adolfsplatz ist das republikanische Zentrum der Hamburger Kaufmannschaft und sollte als solcher ebenfalls akzentuiert werden. Im Zuge des geplanten BIDs Nikolai-Quartier soll die Platzfläche neu gestaltet und verkehrsberuhigt werden.
- Die Potenziale des Nikolai-Quartiers als lebendiges, durchmischtes und großstädtisches Quartier sollten durch eine Förderung der Wohnnutzungen auf lange Sicht herausgearbeitet werden.





Die Gemoninsel

Das Quartier – bestehend aus der Bebauung im Umfeld der Deichstraße, der Gemoninsel und der ehemaligen Insel Girm – entwickelte sich ab dem 12. Jahrhundert. Die ursprünglichen Marschinseln im Mündungsbereich von Alster und Elbe wurden zunächst als Weideland außerhalb der Stadtmauern genutzt. Später entstanden auf den schmalen und tiefen Parzellen die typischen althamburgischen Bürgerhäuser, die alle Zugang zum Wasser hatten. Die kleinteilige, giebelständige Bebauung, wie sie bis zum Barock das Hamburger Stadtbild prägte, findet man heute nur noch entlang der Deichstraße. Viele Zeugen der typischen althamburgischen Wirtschafts- und Bauweise auf der Gemoninsel und der Insel Girm wurden im Zweiten Weltkrieg zerstört und später wiederaufgebaut. Die Wiederaufbauleistungen halten jedoch heutigen Gestaltungs- und Nutzungsansprüchen oft nicht stand. Die ehemals vorhandene bauliche Typologie wurde sehr frei interpretiert und gerade in den 1980er Jahren sind hier Gebäude entstanden, die aus heutiger Sicht nicht den Möglichkeiten entsprechen, die der Standort bietet. Besonders das Gebäude der Deutschen Bundesbank aus dem Jahr 1981 steht aufgrund seiner Großmaßstäblichkeit in einem starken Kontrast zu den kleinteiligen althamburgischen Bürgerhäusern in der Nachbarschaft.

Die Bebauung im Quartier ist insgesamt sehr dicht und es gibt neben den wenigen Innenhöfen kaum



Freiräume. Die größte Freifläche liegt im Urfeld der Hauptkirche St. Katharinen. Die Kirche wurde Mitte des 13. Jahrhunderts gegründet. Der Gemeinde gehörten zunächst Bierbrauer und Schiffsbauer an. Später lebten auf der Gemoninsel eher wohlhabende Kaufleute. Mit dem Bau der Speicherstadt verlor die Gemeinde mehr als 20.000 Menschen. In den weiteren Jahrzehnten schrumpfte die Kirchengemeinde unter anderem in Folge von Kriegen weiter zusammen. Erst mit dem Bau der HafenCity rückt St. Katharinen wieder ins Zentrum. In der direkten Nachbarschaft wurde darüber hinaus das Urfeld bis Mitte 2014 städtebaulich umgestaltet. Hier entstanden neben Geschäfts- und Büronutzungen auch Wohnungen. Die historischen Raumkanten wurden ergänzt und kleine Platzräume, die sich als Trittsteine auf dem Weg zwischen Rathausmarkt und HafenCity anbieten, wiederhergestellt. Das tideabhängige Nikolaifleet wurde bis zum Bau der Speicherstadt von Hamburgs Kaufleuten als wichtiger Transportweg für ihre Waren genutzt. Heute ist der Wasserweg eher strukturierende Kulisse und wird auf Höhe der Deichstraße mit Pontons für gastronomische Angebote genutzt.

Die Bebauung in der Deichstraße wurde Anfang der 1970er Jahre durch eine Bürgeraktion vor dem Abriss gerettet. Heute ziehen Cafés und Restaurants in der Straße nicht nur die Bewohnerschaft und Beschäftigte aus der Umgebung an, sondern sind auch ein touristisches Ziel.

Entwicklungspotenziale

Die zentrale und gleichzeitig abgeschirmte Lage sowie die Nähe zum Nikolaifleet und zum Zollkanal machen das Quartier auch für Wohnnutzungen interessant. Neben der Bebauung im Urfeld von St. Katharinen entstehen auf der Gemoninsel im Bereich Katharinenfleet / Reimerstwierte / Katharinenstraße ebenfalls Wohnungen. Insgesamt ist das Quartier bezüglich der Wohnnutzung noch sehr entwicklungsfähig.

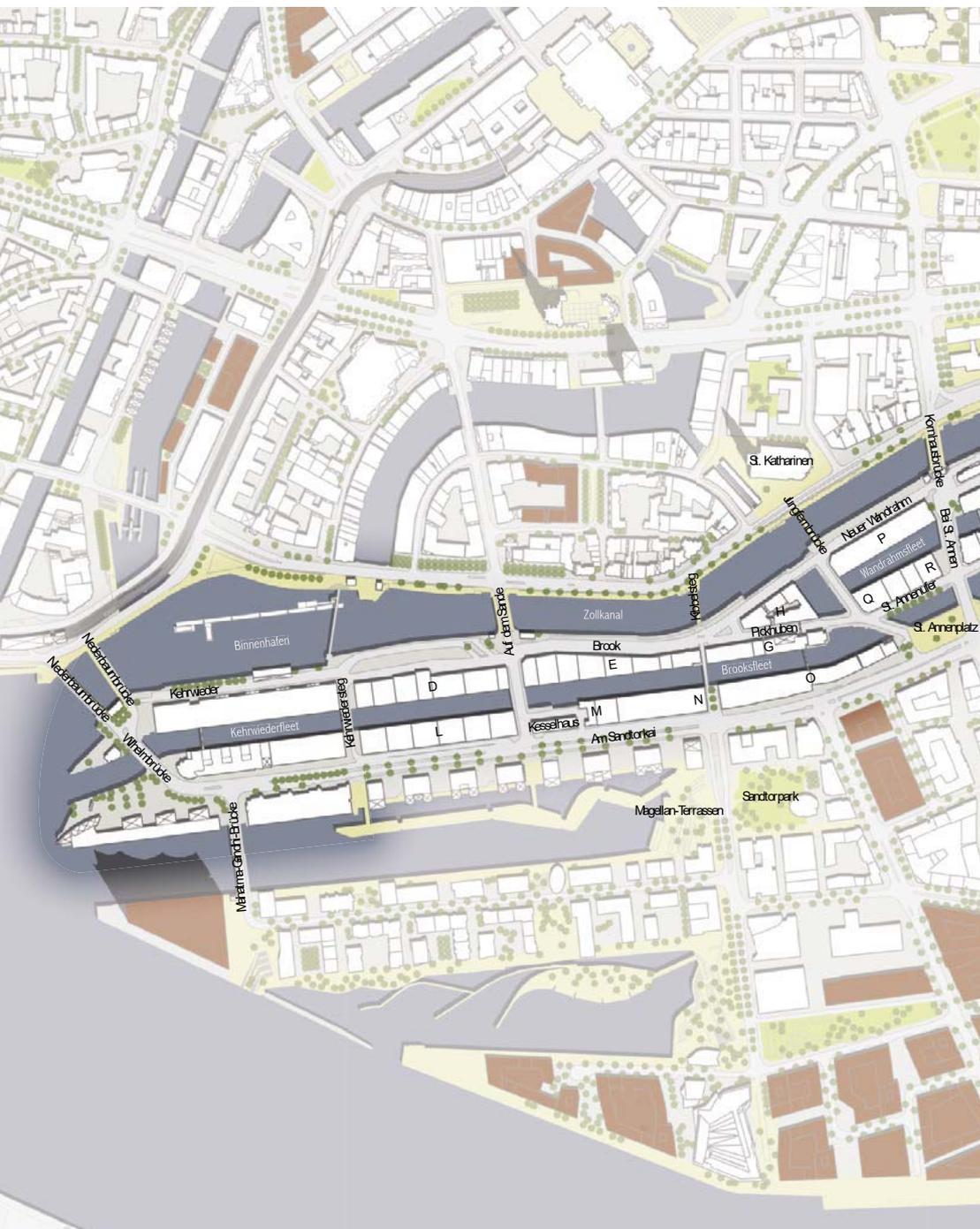
Der Steintwienhof ist heute stark vom ruhenden Verkehr geprägt. Die historischen Spuren insbesondere das Deichstraßenfleet, welches hier verlief, sind kaum mehr zu erkennen. Heutzutage hat die Straße trotz ihrer zentralen Lage Hinterhofcharakter. Die umliegende lärmschützende Bebauung eröffnet hier als Kontrast zur belebten Deichstraße die Möglichkeit, einen attraktiven ruhigen Ort entstehen zu lassen.

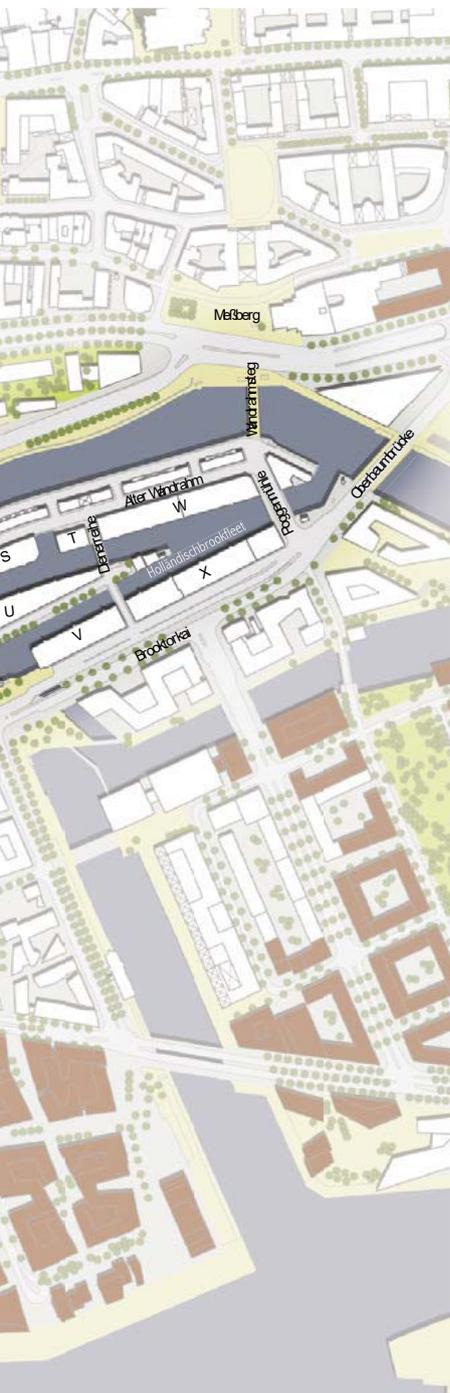
Zu den konkreten Maßnahmen zählen:

- Das Gebäude der Deutschen Bundesbank wird innerhalb der kleinteiligen Baustruktur als Fremdkörper aufgefasst. Es ist zu prüfen, ob anstelle der Erhaltung des denkmalgeschützten Gebäudes wichtige Gründe für einen Neubau sprechen. Eine mögliche Neubebauung sollte an dieser Stelle die kleinteilige Baustruktur der Umgebung berücksichtigen. Die Erdgeschosse sollten öffentlichkeitswirksame Nutzungen ermöglichen.



- Die wenigen Freiflächen im Quartier erschweren die Berücksichtigung von Spielplätzen. Bei Neubauprojekten wie beispielsweise dem Katharinenquartier sollten daher Spielmöglichkeiten in den Innenhöfen berücksichtigt werden.
- Neben dem Deichstraßenfleet wurde auch das Katharinenstraßenfleet bei der Hauptkirche St. Katharinen zugeschüttet. Beide historischen Wasserläufe sind heute nicht mehr erlebbar. Bei Neugestaltungen der Straßen- und Freiräume sollte das Element Wasser thematisiert werden.
- Der Parkhausstandort in der Neuen Gröningerstraße sollte in der heutigen Form aufgegeben werden, um auch hier neue innerstädtische Wohnangebote zu ermöglichen.





Die Speicherstadt

Nach zweijähriger Planungsphase der Speicherstadt wurden 1883 das Kehrwieder- und Wandrahmquartier vollständig abgerissen. In der Folge entstand der damals weltgrößte zusammenhängende Lagerhauskomplex. Räumlich grenzt sich die Speicherstadt durch den Zollkanal von der Innenstadt ab. Die hier verlaufende Freihafengrenze war bis 2003 eine Barriere für die Zugänglichkeit der Speicherstadt und zur Elbe. Heute liegt die Speicherstadt zwischen der Hamburger Altstadt und der HafenCity.

Linear entlang der Straßen und Fleete angeordnet entstanden bis 1927 24 Speicherblöcke. Die Fassaden der größtenteils fünf- bis sechsgeschossigen Backsteingebäude werden bis heute durch Windenerker, Ornamente etc. gegliedert.

Freiflächen gibt es in der Speicherstadt nur an wenigen Stellen. Die größte Fläche nördlich des Speicherblocks D wird heute als Parkplatz genutzt.

Die Speicherstadt war im Zweiten Weltkrieg mehrmals Ziel von Bombenangriffen. Die Speicherblöcke A, B, C, J und K wurden so stark beschädigt, dass keine historische Bausubstanz erhalten blieb. Fünf Blöcke wiesen kaum Schäden auf und die anderen Blöcke wurden teilweise beschädigt. Der Wiederaufbau orientierte sich an dem ursprünglichen Erscheinungsbild der Speicherstadt. Je nach Zerstörungsgrad wurden sorgfältige Detailrekonstruktionen oder freie Ergänzungen vorgenommen. So entstan-



den auch Nutzbauten der Nachkriegsmoderne mit kubisch geschnittenen Baukörpern, die sich durch das Backsteinmaterial harmonisch in die Umgebung einbinden, beispielsweise die Speicher K und O aus dem Jahr 1958. Baulich wieder funktionstüchtig verloren der Hafen Hamburg jedoch im Kalten Krieg als Umschlagplatz für Osteuropa an Bedeutung. Nach wie vor ist die Speicherstadt ein einzigartiges Denkmal für Bautechnik, Material und Gestalt der Industriearchitektur des europäischen Historismus. Sie erinnert nachdrücklich an die Bedeutung der Hafenstadt für den Welthandel. Hamburg hat inzwischen den Antrag für die Aufnahme der Speicherstadt gemeinsam mit dem Kontorhausviertel wegen ihres einmaligen universellen Wertes in die Welterbeliste der UNESCO auf den Weg gebracht.

2008 hat der Hamburgische Senat eine Gestaltungsverordnung für die Speicherstadt erlassen. Hier werden Regelungen zu der Gestaltung von Fassaden, Dächern, Gebäudetechnik, Wärmeanlagen und der Außenraumgestaltung getroffen. 2012 haben Senat und Bürgerschaft ein Entwicklungskonzept für die Speicherstadt verabschiedet. Enthalten sind unter anderem ein Nutzungs- und ein Verkehrskonzept.

Die Speicherstadt wurde 2012 aus dem Hafengebiet entlassen. Die Umnutzung wird zukünftig über einen Bebauungsplan gesteuert, der das Entwicklungskonzept in verbindliches Planrecht umsetzt.

In die ursprünglich nur für Lagerzwecke genutzten Gebäude sind zwischenzeitlich Dienstleistungsunternehmen sowie kulturelle und öffentlichkeitswirksame Einrichtungen eingezogen. Vielfältige Kultur- und Unterhaltungsangebote sorgen für touristische Anziehungspunkte und locken jedes Jahr Millionen Menschen an. Wohnungen bleiben dagegen die Ausnahme, weil die Speicherstadt außerhalb des hochwassergeschützten Bereichs liegt und die meisten Gebäude bei einer Überflutung nicht mit Rettungsfahrzeugen erreicht werden können. Die Gebäude sind darüber hinaus aufgrund ihrer Tiefe schwer zu belichten. Nach wie vor ist jedoch das Interesse an Wohnungen in dieser zentralen Lage groß. 2011 hat die Hamburger Hafen und Logistik AG als alleinige Eigentümerin der Gebäude zusammen mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt daher einen Ideenwettbewerb ausgelobt, um Vorschläge für Wohnnutzungen in einzelnen Speicherböden zu erhalten. Mit insgesamt 127 Beiträgen haben die am Wettbewerb beteiligten Büros ein breites Spektrum an Lösungsvorschlägen erarbeitet. Dabei wurde deutlich, dass zu große Eingriffe in die innere Struktur der Gebäude, negative Auswirkungen auf das besondere Ambiente des Orts nach sich ziehen würden. Da potenzielle Mieterinnen und Mieter die Nachteile der Speicherstadt in puncto Belichtung und fehlenden Außensitzplätze nur in Kauf nehmen würden, wenn sie dieses besondere Ambiente auch in den Innenräumen erleben könnten, setzte sich die Erkenntnis durch, dass überwiegend typische Loft-Wohnungen mit mini-



unten: Beantragtes
UNESCO-Welterbegebiet in
der Hamburger Innenstadt





riertem Installations- und Urbauaufwand realisiert werden sollten.

Das für die ursprüngliche Nutzung der Speicherstadt konzipierte Straßennetz ist auf Ziel- und Quellverkehr von Lastwagen ausgerichtet. Fußgänger und Radfahrer haben es auf den bestehenden Wegen eher schwer. Mit dem Kibbelsteg, der Jungfernbrücke und dem Vändrahmsteg gibt es aber bereits den Fußgängerinnen und Fußgängern vorbehaltene Brücken.

Entwicklungspotenziale

Seit der Entwicklung der HafenCity wird das baukulturell einmalige Ensemble mehr und mehr zu einem kreativen Quartier. Die bauliche Dichte und der homogene Baustil geben dem Raum eine ganz eigene Atmosphäre. Die Speicherstadt ist trotz ihrer verbindenden Funktion nicht nur Trittstein zwischen der Altstadt und der HafenCity, sondern ein städtebaulich herausragender Bezugspunkt.

Die Parkplatznutzung im Bereich Kehrweier vor dem Miniaturwunderland und Hamburg Dungeon entspricht nicht den hohen Gestaltungsansprüchen, die an die Speicherstadt und das zukünftige Weltkulturerbe zu stellen sind. Der Raum bietet sich aufgrund seiner Lage für Freiluftaufführungen, Schauspiel und Konzerte an.

Zu den konkreten Maßnahmen zählen:

- Die Anforderungen des Denkmalschutzes sowie das Entwicklungskonzept „Speicherstadt Ham-

burg“, der Managementplan für die zukünftige Welterbestätte „Speicherstadt und Kontorhausviertel mit Chilehaus“, die „Gestaltungsverordnung Speicherstadt“ sind bei der Entwicklung und Umnutzung zu berücksichtigen.

- Die zukünftigen Nutzungen sollen einem belebten Innenstadtkern entsprechen. In der Speicherstadt darf keine reine Bürostadt entstehen. Wichtig sind insbesondere öffentlichkeitsbezogene Nutzungen wie Museen, Freizeitnutzungen und Gastronomie. Es gibt bereits einen Erlebnisraum Speicherstadt, Miniaturwunderland, Speicherstadtmuseum, Spicy's Gewürzmuseum, Hamburgisches Architekturarchiv, Deutsches Zollmuseum, Hamburg Dungeon und Dialog im Dunklen, die Millionen von Besucherinnen und Besuchern im Jahr. Hinzu kommen Konzerte und regelmäßige Freiluftaufführungen wie „Der Hamburger Jedermann“. Kultur-, Freizeit- und Gastronomienutzungen nehmen etwa 25.000 Quadratmeter von den insgesamt 300.000 Quadratmetern Nutzfläche in Anspruch.
- Die möglichen Potenziale für Wohnnutzungen sollten unter Berücksichtigung der denkmalgeschützten Gebäudesubstanz ausgeschöpft werden. Wohnnutzungen sind in größerem Maßstab nur möglich, wenn die Speicherstadt an den relevanten Stellen vor Hochwasser geschützt ist. Für bestimmte Gebäude ist hier ein Objektschutz ausrei-



chend. Darüber hinaus müssen jedoch Flucht- und Rettungswege vorhanden sein.

- Es gibt eine verstärkte Nutzung durch kreative Branchen. Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt hat 2010 ein Gutachten zu kreativen Milieus und offenen Räumen in der Stadt vorgestellt. Mit dieser Studie wurde die Speicherstadt eindeutig als einer der Handlungsräume identifiziert, in dem kreative Potenziale der Stadt zu fördern sind. Dazu gehören insbesondere kreative und künstlerische Nutzungen mit öffentlichkeitsbezogenen Aspekten. Ausstellungen, offene Ateliers und temporäre Veranstaltungsformate können zu einer Belebung der Speicherstadt auch außerhalb der normalen Bürozeiten beitragen. In der Speicherstadt sollen zukünftig für kreative und künstlerische Nutzungen 10.000 Quadratmeter zur Verfügung stehen.
- Die Illumination der Speicherstadt, unabhängig von der notwendigen Straßenbeleuchtung, ist ein wichtiger Aspekt, um die Gebäude auch bei Dunkelheit in Szene zu setzen. Fassadendetails sollten möglichst blendfrei betont werden. Die Illumination wird durch den Verein Licht-Kunst-Speicherstadt in vorbildlicher Manier unterhalten und qualifiziert.
- Das Wegenetz der Speicherstadt muss aufgrund der beabsichtigten und in Teilen bereits sichtbaren Entwicklung hin zu einem Innenstadtquartier mit vielfältigen Nutzungen an die neuen Anforderungen angepasst werden. Die Wege und Freiräume sollen dabei nach wie vor ablesbar bleiben. Der mögliche Wetterbestatus könnte für die Speicherstadt eine große Chance zur Aufwertung der öffentlichen Räume sein. Insgesamt wäre eine flächendeckende Verkehrsberuhigung sinnvoll und würde den begrenzten Flächen zwischen den Speichern entgegenkommen.
- Das Verkehrsnetz in der Speicherstadt wird zukünftig um den übergeordneten Elberadweg und eine Promenade für Fußgängerinnen und Fußgänger entlang des Binnenhafens und des Zollkanals erweitert. Neben dem touristischen Aspekt dient diese neue Wegeverbindung insgesamt der besseren Erreichbarkeit der Speicherstadt.
- Der Wéndrahmsteg lag ursprünglich in der direkten Achse der Fischertwiete durch das Chilehaus. Die Verlegung im Jahr 1962 führt dazu, dass die historische Verbindung zwischen dem Kontorhausviertel und der Speicherstadt nicht mehr nachvollziehbar ist. Stadtplanerisches Ziel ist es daher, den Wéndrahmsteg spätestens im Fall einer Komplettsanierung der Brücke in seine ursprüngliche Lage zurückzusetzen.



Das Mönckeberg-Quartier

Zwischen Binnenalster und Steinstraße liegt mit den zwei bis heute prägenden Hauptkirchen das Mönckeberg-Quartier. Die beiden Kirchspiele entstanden entlang der ältesten, gepflasterten Handelsstraße Hamburgs – der Steinstraße. Ursprünglich war die Nachbarschaft durch eine dörfliche Umgebung mit Scheunen geprägt. Später entstand um die Kirchen eine enge Bebauung mit Höfen und Gängen. Als die Wallfahrtskirche St. Jacobi im 14. Jahrhundert im gotischen Stil ausgebaut wurde, lag sie innerhalb der Stadtmauer und entwickelte sich zum Mittelpunkt eines gemischten Wohn- und Handwerkerquartiers. Katastrophen wie der große Brand im Jahr 1842 und Kriege beschädigten die Kirchen unterschiedlich stark. Nachfolgende Wiederaufbaumaßnahmen sorgten jedoch dafür, dass die Kirchen ihre Rolle als prägende Bauten der Innenstadt dadurch nicht eingebüßt haben.

Als Folge der Choleraepidemie im Jahr 1892 beschloss der Hamburger Senat den Abriss der Gängeviertel in der östlichen Altstadt. Anfang des 20. Jahrhunderts wurde das Quartier Teil des sogenannten Sanierungsgebiets Nord, welches sich vom Pferdemarkt (dem heutigen Garhart-Hauptmann-Platz) bis zum Meißberg zog. Nach dem planmäßigen vollständigen Abriss sämtlicher Gebäude begann der Aufbau von großmaßstäblichen Geschäftshäusern und Büro- und Verwaltungsbauten. Innerstädtischer Wohnraum wurde



so zerstört und die Kirchengemeinden verloren viele Mitglieder.

Im Jahr 1908 wurde die 29 Meter breite Mönckebergstraße in ihrer leicht geschwungenen Form zwischen Rathaus und Hauptbahnhof angelegt. Eine Gestaltungssatzung ist für das heutige repräsentative Erscheinungsbild mit einer gemäßigten Höhenentwicklung mit bis zu zehn Geschossen verantwortlich. Um sicher zu stellen, dass die Qualität der Bebauung den neuen städtebaulichen Anforderungen entspricht, wurden die Fassaden der Prüfung und Genehmigung durch eine Sachverständigenkommission unterworfen. Nach dem Zweiten Weltkrieg gab es in den 1960er und 1970er Jahren Ergänzungen, die sich bewusst von dem baulich typologischen Kontext absetzen.

Mit Ausnahme von Spitaler- und Steinstraße wurden Anfang des 20. Jahrhunderts sämtliche Wege und Verkehre neu angeordnet. Der Bau der Mönckebergstraße ermöglichte die Errichtung der U-Bahn zwischen Rathausmarkt und dem Hauptbahnhof. Seit 2006 gibt es mit der Europapassage einen neuen Verbindungsweg von der Mönckebergstraße zur Binnenalster beziehungsweise zu den westlichen Innenstadtbereichen. Die Europapassage erweiterte das bereits vorhandene Angebot an Verkaufsflächen in der Innenstadt um rund 30.000 Quadratmeter.

Heute fungiert die Mönckebergstraße über die gesamte Länge von etwa 800 Metern als Kommunaltrasse. HVV-Busse, Taxen sowie Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer teilen sich den Verkehrsweg, während private Pkws ausgeschlossen sind.

Das heutige Erscheinungsbild der Mönckebergstraße ist aber nicht nur Ergebnis der Bemühungen beim Bau der Straße, sondern geht auch auf die Initiative von Gewerbetreibenden und Geschäftsleuten zurück. Seit Mitte der 1990er Jahre haben sie das Ziel, gemeinsam mit der Hamburger Verwaltung einen Gestaltungsrahmen für diesen wichtigen Straßenraum zu erarbeiten, um die Attraktivität des Standorts auf einer gemeinsamen Grundlage zu erhalten und zu steigern. Ein BID ist hier in Vorbereitung.

Die Bebauung zwischen Ballindamm und Mönckebergstraße ist sehr dicht und homogen. Die Kirchen St. Petri und St. Jacobi wirken mit ihren fast allseitig umschlossenen Freiflächen wie Inseln in dem kompakten Quartier. Entlang der Mönckebergstraße reihen sich größere Kaufhäuser wie Karstadt, Galeria Kaufhof und Saturn auf. Verteilt in dem Quartier gibt es mit dem Passage Kino und dem Thalia Theater auch zwei wichtige Kultureinrichtungen. Prägend für das Quartier ist jedoch das klassische Geschäftshaus meist mit Läden im Erdgeschoss und gegebenenfalls im ersten Obergeschoss und darüber liegenden Büros.



Die Bebauung des Ballindamms bildet die östliche Einfassung des Binnenalsterbeckens. Mit dem repräsentativen Verwaltungsgebäude der Hapag-Lloyd, Bankhäusern und der Europapassage hat das dichte und kompakte Quartiersinnere zur Alster ein spezifisches Gesicht. Entlang des Ballindamms werden zum Teil besondere und spezialisierte Einzelhandelsangebote vorgehalten. Der Ballindamm, der früher eine wichtige Einfallstraße war, hat aufgrund der kurzen und direkten Verknüpfung von der Innenstadt mit den Museen eine wichtige Verbindungsfunktion. Gleiches gilt an anderer Stelle für den Georgsplatz, der trotz seiner zurzeit mangelhaften Gestaltung ein wichtiger Übergang zu den Museen und dem Hauptbahnhof ist.

Das Mönckeburg-Quartier bietet neben der Nähe zur Binnenalster trotz der kompakten Bebauung eine Vielzahl von Plätzen unterschiedlicher Größe und Aufenthaltsqualität. Hierzu zählen der Gerhart-Hauptmann- und der gegenüberliegende kleine Ida-Ehre-Platz sowie der Gertrudenkirchhof, der Georgsplatz und die Freiflächen um die Kirchen St. Petri und St. Jacobi. Im Bereich der Plätze wäre es möglich, in dem primär von Geschäftsnutzung geprägten Quartier Wohnnutzungen zu etablieren. Zurzeit leben in dem Quartier zwischen Ballindamm und Mönckeburgstraße nur etwa 80 Menschen.

Dem Gerhart-Hauptmann-Platz kommt als direkte Verbindung zur Binnenalster eine wichtige Funktion zu, die er in seiner gegenwärtigen Gestalt nicht erfüllt. Die zentrale Blickachse zwischen Mönckeburgstraße und Binnenalster muss trotz des Baumbestands erlebbar sein. Bei Bedarf ist ein Rückschnitt der Platanen zu gewährleisten. Eine stärkere Akzeptanz des Platzes hängt darüber hinaus von der Öffnung der den Platz flankierenden Geschäftshäuser ab. Insbesondere die Fassade des Karstadt-Väterenhauses wirkt abweisend. Eine Revitalisierung des Gerhart-Hauptmann-Platzes hätte insgesamt eine belebende Wirkung auf die nördlich angrenzenden Straßenzüge. Gleiches gilt für den Gertrudenkirchhof. Bei der benachbarten Platzfläche, die 2006 erfolgreich umgestaltet wurde, trägt die sehr geschlossene Fassade des Uhrenwerks von Vätertenfall nicht zu einer angenehmen Atmosphäre bei.

Entwicklungspotenziale

Das Mönckeburg-Quartier wird seine primäre Ausrichtung als Ort, wo vorrangig Handel betrieben wird auch zukünftig beibehalten. Der Geschäftsstandort wird nicht in Frage gestellt. Jedoch sollten – sofern sich durch Um- oder Neubauten die Möglichkeiten ergeben – in den oberen Etagen vermehrt Wohnnutzungen integriert werden. Nur so kann das zurzeit monostrukturierte Quartier langfristig stärker durch-



mischt werden. Dies würde die Innenstadt neben den kulturellen Anziehungspunkten auch nach den Ladenschlusszeiten etwas beleben. Das Quartier zwischen Ballindamm und Mönkebergstraße endet im Osten am Gockengießerbereichsweise Steintorwall. Die Verbindungswege zu den Museen und zum Hauptbahnhof sind größtenteils unzureichend. Der Georgsplatz wird seiner Rolle als wichtiges Bindeglied von der Innenstadt nach St. Georg nicht gerecht. Die Verknüpfungen in Richtung Wöllring haben großes Entwicklungspotenzial und sollten zukünftig ihrer Funktion entsprechend aufgewertet werden.

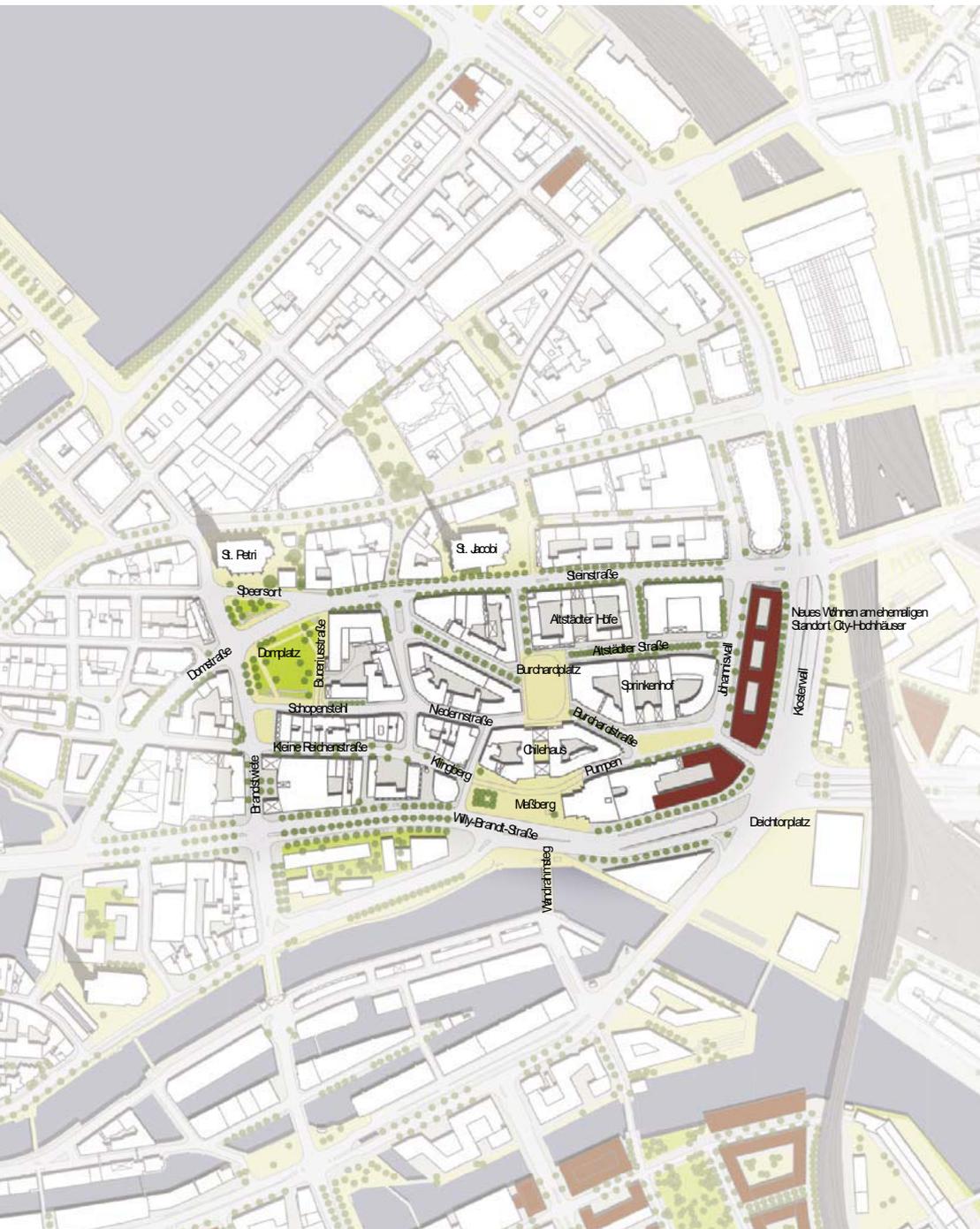
Zu den konkreten Maßnahmen zählen:

- Die Schaffung von Wohnraum ist im Mönkeberg-Quartier ein wichtiges Ziel. Der räumliche Fokus sollte jedoch nicht nur auf dem voraussichtlich hochpreisigen Wohnraum in der „ersten Reihe“ am Ballindamm liegen. Vielmehr eröffnen die Plätze zwischen Ballindamm und Mönkebergstraße in dem ansonsten dicht bebauten Quartier attraktive Spielräume.
- Der historische Handelsweg verlief an der südlichen Grenze des Mönkeberg-Quartiers – an der Steinstraße. Die Spuren dieser früheren wichtigen Wegeverbindung sind heute nicht mehr erkennbar. Bei Umräummaßnahmen könnte dieser Weg mit Hilfe von gestalterischen Maßnahmen wieder aktiviert werden.

- Die Kommunaltrasse Mönkebergstraße – als ein sehr positives Beispiel für die Kombination von ÖPNV und Fahrrad – könnte über den Steintorwall bis zum ZOB verlängert werden. Diese Maßnahme wäre ein deutliches Zeichen für die Stärkung dieser Verkehrsträger in der Innenstadt.
- Der Sockel der Hauptkirche St. Petri ist sehr geschlossen und abweisend. Die Einzelhandelsnutzungen entlang der Mönkebergstraße werden hierdurch unterbrochen. Gegebenenfalls könnte eine Treppenanlage, die zum Verweilen einlädt, die Situation auflockern. Dies muss insbesondere im Hinblick auf den Denkmalschutz überprüft werden.
- Die Bebauung entlang des Ballindamms ist gleichzeitig die östliche Fassung der Binnenalster, daher ist die Gestaltung hier von besonderer Bedeutung. Wichtige Aspekte werden hierzu in der Binnenalster-Verordnung geregelt. Ziel ist eine hochwertige und einheitliche Prägung der Gebäude auch während der Abendstunden.
- Der Ballindamm hat eine wichtige Verbindungsfunktion von der Innenstadt in Richtung der kulturellen Einrichtungen entlang des Wöllrings und umgekehrt. Dieser Rolle wird der Straßenzug aufgrund seiner momentanen Ge-



staltung und teilweise auch mangelhaften Nutzungen der Erdgeschosszonen nicht gerecht. Der Ballindamm sollte trotz seiner Erschließungsfunktion für die angrenzenden Quartiere stärker als öffentlicher Raum betrachtet werden. Es ist zu prüfen, ob am Ballindamm bessere Übergänge zur Binnenalster entstehen können.





Das Kontorhausviertel

Das Quartier Kontorhausviertel – begrenzt durch die Steinstraße, den Klosterwall, die Willy-Brandt-Straße und die Brandstwierte – setzt sich aus der Bebauung um den Domplatz und den Anfang des 20. Jahrhunderts entstandenen Kontorhäusern zusammen. Im Quartier ist das Chilehaus mit den speziellen Fassadendetails das herausragende Gebäude. Ein Großteil des Quartiers ist Teil des möglichen Welterbegebiets beziehungsweise der dazugehörigen Pufferzone (siehe Plan auf Seite 135). Hamburg hat für diesen Bereich und die Speicherstadt die Aufnahme in die Welterbeliste beantragt.

Das Quartier Kontorhausviertel wird mit dem Domplatz, dem Burchardplatz, dem Meißberg, der Freifläche vor der Spitze des Chilehauses und dem angrenzenden Deichtorplatz von Freiflächen mit gänzlich unterschiedlichen Nutzungen und Qualitäten geprägt. Insbesondere im Bereich des Kontorhausviertels werden die Plätze, genauso wie die angrenzenden Straßenräume, stark vom ruhenden Verkehr dominiert. Der mögliche Weltkulturerbestatus könnte für die Aufwertung der öffentlichen Räume wichtige Impulse setzen.

Westlich des Kontorhausviertels Ecke Brandstwierte / Domstraße liegt der Domplatz. In der Innenstadt ist der Domplatz ein wichtiger Ort, da hier die Keimzelle Hamburgs liegt. Die historischen Spuren sind heute weitgehend verwischt. Bis 2009 war der Domplatz ein ungestalteter Parkplatz. Für die Fläche wurden zuvor



viele Bebauungsmöglichkeiten diskutiert. Der letzte Vorschlag – der Bau einer öffentlichen Bibliothek – löste im Jahr 2005 starke Kritik in der Öffentlichkeit aus. Der Senat entschloss sich daher, anstelle einer Bebauung zunächst einen grünen Freiraum zu realisieren, der die historischen Spuren der Vergangenheit neu interpretiert und zur Grundlage seiner Gestaltung macht. Die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse bekräftigen die einzigartige historische Bedeutung des Orts, der darüber hinaus ein wichtiger Trittstein auf der Achse Jungfernstieg / Magdeburger Hafen darstellt. Die Debatte um die zukünftige Nutzung und eine mögliche Bebauung ist mit dem realisierten Freiraum noch nicht beendet. Die Erkenntnisse aus dem Scheitern der vorangegangenen Bebauungsvorschläge zeigen, dass neue Entwicklungsoptionen nur zusammen mit der Öffentlichkeit in einem breit angelegten Dialog angegangen werden können.

Das Quartier ist insgesamt stark verdichtet. Während die Blöcke um den Domplatz fast komplett bebaut sind, sind bei den Kontorhäusern meist noch Innenhöfe vorhanden. Die Innenhöfe – beispielsweise im Bereich der Fischertwiete beim Durchgang durch das Chilehaus – ergänzen das übrige Freiflächenangebot.

Insgesamt dominieren im gesamten Quartier Büros, Einzelhandel und Dienstleistungen. In dieser 1B-Lage haben sich viele spezialisierte kleinere und größere Geschäfte angesiedelt. Das Nutzungsangebot wird durch unterschiedliche gastronomische

Angebote ergänzt. Lediglich nördlich des Burchardplatzes gibt es mit den Altstädter Höfen einen Block mit reiner Wohnnutzung.

Das Kontorhausviertel, das anstelle der abgebrochenen Hafennahen Wohnbebauung nach den Planungen von Fritz Schumacher entstand, gehört zusammen mit der Speicherstadt zu den international renommiertesten baulichen Ensembles Hamburgs. Räumlich und inhaltlich waren beide früher eng verbunden. Der enge räumliche Bezug zur Speicherstadt ist heute nur noch eingeschränkt erlebbar. Der Ausbau der Ludwig-Erhard- und Willy-Brandt-Straße und die Verlegung der Brücke Wandrahmsteg haben den historischen Zusammenhang nahezu verwischt. Der angrenzende Deichtorplatz dient ausschließlich der Verteilung von Verkehrsströmen und ist als Platzfläche nicht mehr erkennbar. Seiner Funktion als östliches Stadttor wird der Platz momentan nicht gerecht.

Die Gruppe von vier Hochhauscheiben am Klosterwall, die ursprünglich als City Hof bezeichnet wurde und heute als City-Hochhäuser bekannt ist, wurde in den 1950er Jahren gebaut. Der Komplex steht unter Denkmalschutz. Die dominanten Hochhäuser markieren den Abschluss des östlichen Kontorhausviertels, geben aber im gegenwärtigen Zustand ein wenig würdiges Bild am Rande des Einfaltors in die Innenstadt ab. Die architektonische Anmutung leidet durch die triste Fassadenverkleidung aus den 1970er Jahren und die städtebauliche Form ist heute umstritten.



Entwicklungspotenziale

Es besteht die Möglichkeit, das Areal der Kontorhäuser mit dem Areal der City-Hochhäuser am Dächtorplatz als eine zusammenhängende Entwicklungseinheit zu begreifen und der Innenstadt ein neues Gesicht am Klosterwall zu geben. Eine Umgestaltung des Areals der City-Hochhäuser bietet die Möglichkeit, die geschlossene Randbebauung des Wallrings an seinem östlichen Ende abzuschließen und zugleich auf die einzigartige Bebauung des Kontorhausviertels Bezug zu nehmen. Überdies bietet eine Neubebauung des Standorts der City-Hochhäuser eine der wenigen Möglichkeiten, eine größere Anzahl an neuen Wohnungen zu realisieren. Die Wohnnutzung an der Altstädter Straße würde so eine wünschenswerte Ergänzung im Quartier erfahren.

Ziel ist es, die baulich-räumliche Individualität, insbesondere die einzigartige historische Kulisse des Kontorhausviertels im Stadtgefüge erlebbarer auszugestalten. Im Zusammenspiel von Erscheinungsbild der baukulturell bedeutsamen Bauwerke und des öffentlichen Raums ist es wichtig, die historischen Bezüge wiederherzustellen und diese sichtbar zu machen. Dabei geht es auch darum, welches Areal, das momentan noch vom Verkehr umtost ist, über neugestaltete Wegeverbindungen an sein Umfeld anzuschließen. Damit erhält die Straßenraumgestaltung und die Neugestaltung der öffentlichen Plätze eine besondere Bedeutung. Die Attraktivität der Freiräume und die Aufenthaltsqualität werden darüber hinaus stark von den Nutzungen in den Erdgeschossen der Gebäude bestimmt.

Zu den konkreten Maßnahmen zählen:

- Der Maßberg muss wieder zu einem repräsentativen Eingang in das Kontorhausviertel werden. Zurzeit gibt es hier keine Platzfläche, sondern nur Restflächen, die vom Autoverkehr beansprucht werden. Bei einer Neuordnung sollte der Verkehr so organisiert werden, dass nutzbare Freiräume entstehen. In diesem Zusammenhang sind auch die Zugänge zur U-Bahn-Station und damit auch die unterirdische Fußgängerbeziehung aufzuwerten und deutlich großzügiger auszuformulieren. Der Fokus sollte jedoch auch auf attraktiven ebenerdigen Wegen für Fußgänger und Radfahrer liegen.
- Der ruhende Verkehr im Quartier muss neu geordnet werden. Dies gilt insbesondere für den Burcharplatz. Eine Verbesserung der Nutzbarkeit und der Aufenthaltsqualitäten des Platzes ist eng mit einer Verminderung der Zahl der parkenden Autos verbunden. Eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs in den angrenzenden Straßenräumen ist ebenfalls erforderlich. Vor der Spitze des Chilehauses könnte so ein neuer Platz entstehen, der dem einzigartigen Baudenkmal endlich einen adäquaten und aufgeräumten Vorplatz geben würde. Diese Maßnahmen würden auch dem Charakter als mögliche Welterbestätte entgegenkommen.
- Die denkmalgeschützten City-Hochhäuser mit den südlich vorgelagerten Stellplatzflächen bedürfen



als östlicher Abschluss des Kontorhausviertels und südöstliches Stadttor zur Innenstadt einer Umgestaltung. Ein Neubau würde die Fortsetzung der geschlossenen Randbebauung bis an den Klosterwall ermöglichen, den Völlring rahmen und eine Schließung des Kontorhausviertels in Richtung des Deichtorplatzes vornehmen. Die Lage am Rande des historisch und architektonisch bedeutsamen Kontorhausviertels bedarf baukörperlich einer Neuinterpretation des Kontorhaustypus. Ob an diesem Ort Stellplätze auch in größerer Anzahl in einer Tiefgarage oder einem Parkhaus entstehen können, um auch den Rest des Viertels vom ruhenden Verkehr zu entlasten, sollte untersucht werden. So könnten am Jhanniswall nicht nur die Parkstände sondern auch die Fahrspuren zugunsten von großzügigen Fußwegen reduziert werden.

- Der Standort der Qty-Hochhäuser ermöglicht bei einem Um- oder Neubau neben einer denkbaren Büro- und Hotelnutzung auch einen Wohnungsanteil zu berücksichtigen. Der öffentlich geförderte Wohnungsbau sollte hierbei nicht vernachlässigt werden. In Ergänzung könnten Nahversorgungs- und kleinteilige Handelsangebote an das Geschehen im Kontorhausviertel anknüpfen. Da Lebensmittelmärkte zurzeit nur in größerer Entfernung vorhanden sind, sollte diese Nutzung auf jeden Fall bei Veränderungen an dieser Stelle berücksichtigt

werden. Ziel ist es, hier belebte Erdgeschosszonen entlang der Straßen zu schaffen. Eine innenliegende Passage, wie sie zurzeit bei den Qty-Hochhäusern vorhanden ist, sollte zukünftig vermieden werden.

- Im unmittelbaren Umfeld und im Ensemble des Kontorhausviertels selbst sollte überprüft werden, ob und wie das Wohnen auch hier in den obersten Geschossen Platz finden kann. Im Kontorhausviertel müssen eventuell notwendige bauliche Veränderungen im Einklang mit dem Denkmalschutz und den Kriterien zum Erwerb des Status UNESCO-Weltkulturerbe umsetzbar sein. Bei einer Bebauung des Domplatzes wären in den oberen Geschossen insbesondere an den flankierenden Straßenzügen Schopenstehl und Bucariusstraße Wohnungen denkbar.
- Die Brücke Wändrahmsteg sollte spätestens im Fall einer Komplettsanierung in ihre ursprüngliche Lage zurückversetzt werden. Erst dann sind die räumlichen und früheren inhaltlichen Bezüge zwischen Kontorhausviertel und Speicherstadt wieder wahrnehmbar. Nur so kann der Maßstab seiner Rolle als wichtiger Trittstein in die HafenQty und als Scharnier zwischen Kontorhausviertel und Speicherstadt gerecht werden. In der Folge sollte auch eine ebenerdige direkte Querung der Willy-Brandt-Straße ermöglicht werden.



- Der Domplatz nimmt hinsichtlich der Verknüpfung der vorhandenen Handlungslagen mit dem Überseequartier in der HafenCity eine wichtige Rolle ein. Der ursprünglich als temporäre Lösung geplante Freiraum wird heute sehr gut angenommen und ist mit seiner Gestaltung ein wichtiger Bestandteil der innerstädtischen Grünflächenversorgung. Andere zukünftige Nutzungsoptionen wie beispielsweise die vielfach diskutierte mögliche Bebauung der Platzfläche, erfordern eine intensive öffentliche Diskussion und einen breiten stadtgeseftlichen Konsens. Im Rahmen einer erneuten Diskussion um eine Bebauung ist ein überzeugendes Nutzungskonzept erforderlich, das dem einzigartigen historischen Ort und seiner Nähe zu St. Petri gerecht wird. Im Zusammenhang mit öffentlichkeitswirksamen Nutzungen in den Erdgeschosszonen sollte ein öffentlicher Ort mit hohen Freiraumqualitäten entstehen. In einem Gebäude wären wissenschaftliche und kulturelle Nutzungen sowie ein Bürgerforum denkbar. Bei einer baulichen Fassung des Domplatzes ist es wichtig, die Sichtbeziehungen zu St. Petri zu bewahren.

Ausblick

Im Zentrum kommen alle und kommt alles zusammen. Gelebte Geschichte, aktuelle Politik, erfolgreiche Wirtschaft, alle Spielarten von Kultur und urbane Lebensentwürfe. So formuliert es das Leitbild des Innenstadtkonzepts und so ist es für die Zukunft Hamburgs geplant. Das Innenstadtkonzept kann sich dabei auf einen Vorgänger berufen. Der Programmplan der Stadt Hamburg markierte 1981 den Start für neue stadtplanerische Anstrengungen: Ziele waren unter anderem, die Innenstadt der Elbe zuzuwenden, die stadträumlichen Qualitäten zu verbessern und der Entmischung und Entleerung der Innenstadt als deutlichste Folge der Nachkriegsentwicklungen entgegenzuwirken. Als eine der Hauptaufgaben wurde darin festgeschrieben, die Rolle der Innenstadt als Wohnstandort zu stärken. Trotz einiger Erfolgsgeschichten konnte das Wohnen in der Innenstadt und die Nutzungsmischung in den folgenden Jahrzehnten nicht im wünschenswerten Umfang gestärkt werden. Im Bereich des Einzelhandels konnte in der Innenstadt einerseits ein erheblicher Qualitätssprung mit der Entstehung des Passagenviertels erreicht werden, andererseits verlor die Innenstadt bezogen auf den Verkaufsflächen- und Umsatzanteil im Verhältnis zur Gesamtstadt an relativer Bedeutung.

Mit der programmatischen Entscheidung, die HafenCity als Teil der Innenstadt zu entwickeln, wurde um die Jahrtausendwende die Voraussetzung für eine grundlegende stadträumliche Neuorganisation geschaffen. Mit der HafenCity erweitert sich die Innenstadt um

40 Prozent. Dies ist in Größenordnung und Qualität ein einmaliger Vorgang. Für Hamburg ist der Bau der HafenCity vergleichbar mit der bedeutenden Erweiterung der damaligen Altstadt um das Areal der heutigen Neustadt zu Beginn des 17. Jahrhunderts. Damals verdoppelte sich die Fläche der mittelalterlichen Stadt, die im Westen zunächst nur bis zum Neuen Wall reichte.

Mit dem Bau der HafenCity entstehen im Gefüge der Hamburger Innenstadt Gewichtsverlagerungen in den innerstädtischen Funktionen, in der Kunst von Lagen und in der Bedeutung von Verbindungen, die heute und für die Zukunft ein neues Ausstärken für die gesamte Innenstadt verlangen. Die HafenCity verschafft der Altstadt wie der Neustadt neue Entwicklungschancen, aber auch -notwendigkeiten. Damit neue Synergien eine Chance haben, ist es wichtig, leistungsfähige und attraktive Verknüpfungen und Verbindungen zu schaffen. Dabei werden einzelne Quartiere der Innenstadt aus ihrer heutigen „Schattenlage“ geraten und in ein neues Licht gesetzt. Ihr Urtbau und ihre Weiterentwicklung bringt die Möglichkeit mit sich, die Mischung innerstädtischer Nutzungen zu etablieren, die diesen Quartieren eine neue Lebendigkeit und Anziehungskraft verleihen und die auch auf die benachbarten Viertel ausstrahlen.

Die besondere Aufgabe des Innenstadtkonzepts besteht nach wie vor darin, die divergierenden Handlungsfelder und ihre disparaten Bausteine, die in den Jahrzehnten zuvor gesetzt wurden, zu einem Ganzen

zu verknüpfen. In der althergebrachten Mitte Hamburgs verbreitet sich ein neues Denken über den Standort und seine Lagequalitäten, denn die neuen Nutzungen in prominenter Wasserlage fordern die heutige Innenstadt zum Dialog heraus. Die neue Innenstadt muss nach außen ihre stadträumliche Kontur schärfen und nach innen ein dichtes Netz von Verbindungswegen und Bezugsräumen schaffen.

Die im Entwurf des Innenstadtkonzepts Hamburg 2010 benannten neun „Vége“ durch die Stadt interpretieren den öffentlichen Raum in der Innenstadt durch ein Netzwerk von Verknüpfungen neu. Mit der vorliegenden Fortschreibung werden diese Vége zu Räumen erweitert und konkretisiert. Auf Ebene der Quartiere werden städtebauliche Potenziale ausgemacht, die zur Zukunftssicherung einer lebendigen Stadt beitragen kann. Quartier für Quartier werden konkrete Handlungsansätze und Maßnahmen benannt.

Der Wöllring als durchgängig gestalteter Naherholungs- und Bildungsraum gibt der Innenstadt ihre räumliche Kontur und grenzt sie gleichzeitig zu den umliegenden Stadtteilen ab. Zur besseren Verknüpfung mit den benachbarten Stadtteilen wird eine stärkere Durchlässigkeit der Villanlagen beabsichtigt. Die den Wöllring säumenden Straßen – beispielsweise die Esplanade – könnten als Modell für einen grünen großmaßstäblichen Boulevard dienen. Straßen sollten so nicht ausschließlich dem Verkehr vorgehalten werden sondern das System von Plätzen, Grünanlagen

etc. ergänzen und wieder stärker zu attraktiven öffentlichen Räumen werden. Dies gilt insbesondere für die Ludwig-Erhard- und Willy-Brandt-Straße.

Ein Neubau an Stelle der denkmalgeschützten City-Hochhäuser könnte den Deichtorplatz besser fassen, sich in die Blockrandbebauung des Wöllrings einfügen und mit einer Neuinterpretation des Kontorhaustyps ein würdiges Entree für das Kontorhausviertel bilden. Gleichzeitig könnte dieser Standort mit Blick auf den Wohnungsbau ein wichtiger Baustein in der Innenstadt sein. Darüber hinaus müssen die öffentlichen Räume durch eine Reduzierung des ruhenden Verkehrs aufgewertet und ehemalige räumliche Bezüge zwischen dem Kontorhausviertel und der Speicherstadt wiederhergestellt werden. Im ehemaligen Lagerkomplex – der Speicherstadt – ist bisher neben den Dienstleistungsnutzungen vor allem ein kreatives Viertel mit zahlreichen Kultureinrichtungen entstanden. Die Speicherstadt ist mehr als ein Entree für die HafenCity und es hat sich trotz der baulichen Geschlossenheit des Quartiers eine lebendige Eigenständigkeit und Offenheit entwickelt. Vernachlässigte Vége und vergessene Räume wie der Hopfenmarkt können durch diese aktuelle Entwicklung eine Wiederbelebung erleben.

Das Innenstadtkonzept Hamburg 2014 will das Zusammenwachsen von historischem Stadtkern und maritimer Stadterweiterung vorantreiben. Es entstehen neue begehrte Lagen innerstädtischen





Wohnens. Einkaufslagen verknüpfen sich zu neuen Routen, die künftig auch Rundläufe in den Geschäftslagen ermöglichen.

Kulturelle Orte werden eingebunden und Stadträume gewinnen für den Weg wie für den Aufenthalt eine neue Bedeutung – eine Jahrhundertchance und -aufgabe für Hamburg.

Auf dem Weg zu diesem Ziel sind auch die Bürgerinnen und Bürger der Stadt weiterhin gefordert. In der Hansestadt Hamburg hat bürgerschaftliches Engagement eine lange Tradition. Der begonnene Bürgerdialog könnte zu entscheidenden Fragen beispielsweise zu konkreten Maßnahmen in der Innenstadt fortgeführt werden. Darüber hinaus hat sich bei der Entwicklung der öffentlichen Räume gezeigt, dass das Engagement von Grund- und Hauseigentümerschaften in Zukunft unverzichtbar sein wird.

National und international betrachtet gilt es, sich im Wettbewerb der Metropolen zu behaupten. Misst man sich in Deutschland mit Berlin und München, ist es im internationalen Vergleich das Ziel, mit Städten wie Barcelona, Rotterdam, Amsterdam oder Kopenhagen in einer Liga zu spielen. Die Standortentscheidungen großer Unternehmen für Hamburg in der jüngsten Vergangenheit sprechen dafür, dass Hamburg sich bereits gut positioniert hat. Der eingeschlagene Weg Hamburgs wird so bestätigt. Für die Zukunft gilt es, weiter an den Qualitäten zu arbeiten und die Attraktivität der Hansestadt zu stärken.

Bild- und Plannachweis

Die Nummern hinter den Seitenangaben entsprechen der Reihenfolge der Bilder und Pläne von links nach rechts.

- 7: Oberbaudirektor Jim Wätter, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
- 10-11: Luftaufnahme der Hamburger Innenstadt, www.mediaserver.hamburg.de/B_Kuhn
- 12, 1: Alsterarkaden, www.mediaserver.hamburg.de/C_Spahnier
- 12, 2: Binnenalster, www.mediaserver.hamburg.de/C_Spahnier
- 13, 1: Magdeburger Hafen, HafenCity Hamburg GmbH, Quelle: HafenCity Hamburg GmbH
- 13, 2: Speicherstadt, www.mediaserver.hamburg.de/T_Hampel
- 14-15: Innenstadtexpeditionen während des Bürgerdialogs, Büro scheuens + wachten
- 16: Gruppenarbeit während der Vorkstäten, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
- 17, 1: Neue Handlungsfelder entdecken, Büro scheuens + wachten
- 17, 2: Zwischenpräsentation der Ergebnisse, Büro scheuens + wachten
- 17, 3: Skizzen für den Burghardplatz, Büro scheuens + wachten
- 17, 4: Der Bürgerdialog im Überblick, Büro scheuens + wachten
- 18-19: Luftbild der Hamburger Innenstadt, Basis der Darstellung: Sommerbildflug 2013, Vervielfältigt mit Zustimmung der Freien und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, www.geoinfo.hamburg.de
- 20, 1: Größenverhältnis von Altstadt und Neustadt zur HafenCity, LH Architekten
- 20-21: Verbindung Altstadt, Speicherstadt und HafenCity, www.mediaserver.hamburg.de/B_Kuhn
- 24-25: Historischer Stadtgrundriss von 1651, gemeinfrei, Quelle: www.christian-terstegge.de
- 26-27: Die Silhouette Hamburgs um 1690, gemeinfrei
- 28, 1: Schwarzplan aus dem Jahr 1800, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
- 28, 2: Schwarzplan aus dem Jahr 1868, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
- 29, 1: Schwarzplan aus dem Jahr 1931, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
- 29, 2: Schwarzplan aus dem Jahr 1951, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
- 29, 3: Die Hamburger Innenstadt vor dem Brand im Jahr 1842, gemeinfrei
- 30, 1: Historisches Metzhaus am Alten Steinweg 11, Peter-Demens Krüger
- 30, 2: Gängeviertel im Bereich der Gemoninsel im Jahr 1880, gemeinfrei, Quelle: Denkmalschutzamt Hamburg Bildarchiv
- 30, 3: Gängeviertel in der südlichen Neustadt, gemeinfrei, Quelle: Denkmalschutzamt Hamburg Bildarchiv
- 31, 1: Außenalster mit Lombardsbrücke im Jahr 2014, Peter-Demens Krüger
- 31, 2: Außenalster mit Lombardsbrücke im Jahr 1896, gemeinfrei, Quelle: Denkmalschutzamt Hamburg Bildarchiv
- 32, 1: Bebauung entlang des Zollkanals im Jahr 2014, gemeinfrei, Quelle: Denkmalschutzamt Hamburg Bildarchiv
- 32, 2: Bebauung entlang des Zollkanals im Jahr 1883, Peter-Demens Krüger
- 33, 1: Historische Bebauung am Rademacherweg, gemeinfrei, Quelle: Denkmalschutzamt Hamburg Bildarchiv
- 33, 2: Wohnbebauung am Rademacherweg im Jahr 2014, Peter-Demens Krüger
- 34, 1: Schwarzplan aus dem Jahr 1960, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
- 34, 2: Schwarzplan aus dem Jahr 2014, Büro scheuens + wachten

- 35, 1: Willy-Brandt-Straße um 1960, Quelle: Staatsarchiv Hamburg, Bestand 720-1 Plankammer, Nr. 131-04= CS31.2
Trotz sorgfältiger Recherche konnte der Urheber nicht ermittelt werden. Die Behörde für Stadtentwicklung und
Umwelt bittet gegebenenfalls um Kontaktaufnahme.
- 35, 2: Willy-Brandt-Straße um 2014, Peter-Oemens Krüger
- 36: Die Silhouette Hamburgs im Jahr 2014, www.datenland.de/Architekturfotografie Dirk Robbers
- 37: Die Silhouette Hamburgs im Jahr 2014,
HafenCity Hamburg GmbH/noka-studio/www.datenland.de/Architekturfotografie Dirk Robbers
- 38-39: Die Konstanten der Stadtgestalt, Büro scheuwers + wachten
- 40, 1: Turmsilhouette und Wasserlage, Michael Zapf
- 41, 1: Westlicher Völlring, Michael Zapf
- 41, 2: Topografie des Geesthangs an den Landungsbrücken, Michael Zapf
- 44-45: Öffentliche Räume in der Hamburger Innenstadt, Büro scheuwers + wachten
- 46, 1: Verkehrsfläche Esplanade, Peter-Oemens Krüger
- 46, 2: Verkehrsfläche Ost-West-Straße, Peter-Oemens Krüger
- 47, 1: Stützmöglichkeiten an der Binnenalster, Dirk Robbers
- 47, 2: Platzfläche „Huberg“ an den Hohen Bleichen, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
- 48, 1: Michelwiese und Fußweg zur Elbe, Peter-Oemens Krüger
- 48, 2: Domplatz, Peter-Oemens Krüger
- 48, 3: Westlicher Völlring, Peter-Oemens Krüger
- 49, 1: Animation der Hochwasserschutzanlage Landungsbrücken bis Baumwall, on3studio GmbH
- 49, 2: Marco-Polo-Terrassen in der HafenCity, www.mediaserver.hamburg.de/T.Hempel
- 50-51: Wännen in der Hamburger Innenstadt, Büro scheuwers + wachten
- 52, 1: Gängviertel, Peter-Oemens Krüger
- 52, 2: Katharinenquartier, Peter-Oemens Krüger
- 53, 1: Anzahl der Wohnungen in der Hamburger Innenstadt, Büro scheuwers + wachten, Quelle: Statistikamt Nord
- 53, 2: Entwicklung der Einwohnerzahl in der Hamburger Innenstadt, Büro scheuwers + wachten, Quelle: Statistikamt Nord
- 54, 1: Wohnquartier Wähhöfe, Peter-Oemens Krüger
- 54, 2: Wännen im Brahm-Quartier, Klaus Frähm
- 54, 3: Wohnbebauung am Valentinuskamp, Peter-Oemens Krüger
- 55, 1: Fertiggestellte Wohneinheiten in der Hamburger Innenstadt, Büro scheuwers + wachten, Quelle: Statistikamt Nord
- 55, 2: Durchschnittliche Wohnungsgröße in der Hamburger Innenstadt, Büro scheuwers + wachten, Quelle: Statistikamt Nord
- 56, 1: Wohnungsbau der Nachkriegszeit in der südlichen Neustadt, Peter-Oemens Krüger
- 56, 2: Wohnungsbau in der HafenCity, Peter-Oemens Krüger
- 57, 1: Wännen im Michaelisquartier, Peter-Oemens Krüger
- 57, 2: Gründerzeitlicher Wohnungsbau in der nördlichen Neustadt, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
- 57, 3: Wohnungsbaukapazitäten in der Hamburger Innenstadt, Büro scheuwers + wachten
- 58-59: Einzelhandel in der Hamburger Innenstadt, Büro scheuwers + wachten

- 60, 1: Einzelhandelsumsätze deutscher Städte in Prozent, Büro scheuens + wachten, Quelle: COMFORT Marktbericht Hamburg Spezial
- 60, 2: Branchenstruktur in der Hamburger Innenstadt in Prozent, Büro scheuens + wachten, Quelle: COMFORT Marktbericht Hamburg Spezial
- 61, 1: Alsterhaus am Jungfernstieg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
- 61, 2: Einzelhandel in der Mönckebergstraße, Peter-Oemens Krüger
- 62, 1: Künftige Einzelhandelsschwerpunkte in der Innenstadt, Büro scheuens + wachten
- 62, 2: Business Improvement Districts in der Innenstadt, Büro scheuens + wachten
- 63, 1: Passagen und Arkaden in der Innenstadt, Büro scheuens + wachten
- 63, 2: Entwicklung des zentralen Vögenetzes, Büro scheuens + wachten
- 64, 1: Boutiquen im Neuen Wall, Peter-Oemens Krüger
- 64, 2: Mellin-Passage, www.mediaserver.hamburg.de/S_Schwerze
- 65, 1: Europapassage von Innen, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
- 65, 2: Einkaufen im Überseequartier, ELBESFLUT, Quelle: HafenCity Hamburg GmbH
- 66-67: Dienstleistungen in der Hamburger Innenstadt, Büro scheuens + wachten
- 68, 1: Hapag-Lloyd, Peter-Oemens Krüger
- 68, 2: Anzahl der Dienstleistungsunternehmen in Hamburg, Büro scheuens + wachten, Quelle: Handelskammer Hamburg
- 69, 1: Gemischte Nutzungen in den Elbarkaden, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
- 69, 2: Germanischer Lloyd in der HafenCity, Peter-Oemens Krüger
- 70, 1: Unternehmenssitz des Spiegel Verlags an der Ericusspitze, www.mediaserver.hamburg.de/T_Hampel
- 70, 2: Unternehmenssitz von Unilever in der HafenCity, Klaus Frahm
- 71, 1: Bürogebäude bei den Mühren, Jörg Hampel
- 71, 2: Bürogebäude an der Rolandsbrücke, Klaus Frahm
- 71, 3: Hotel am Dammtorwall, Peter-Oemens Krüger
- 72-73: Kultureinrichtungen in der Hamburger Innenstadt, Büro scheuens + wachten
- 74, 1: Elbphilharmonie, Oliver Heissner
- 74, 2: Internationales Maritimes Museum, ELBESFLUT, Quelle: HafenCity Hamburg GmbH
- 75, 1: Laeiszhalle, Michael Zapf
- 75, 2: Hamburger Kunsthalle, www.mediaserver.hamburg.de/C_Spahnier
- 75, 3: Kunstverein und Freie Akademie der Künste, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
- 76, 1: HafenCity Universität, HafenCity Hamburg/T Hampel
- 76, 2: Katharinschule in der HafenCity, ELBESFLUT, Quelle: HafenCity Hamburg GmbH
- 77, 1: ITU World Triathlon in der Hamburger Innenstadt, www.mediaserver.hamburg.de/C_Spahnier
- 77, 2: ITU World Triathlon in der Hamburger Innenstadt, www.mediaserver.hamburg.de/www.schupfer.com
- 77, 3: Hafengeburtstag an den Landungsbrücken, www.mediaserver.hamburg.de/C_Spahnier
- 78-79: Denkmäler in der Hamburger Innenstadt, Büro scheuens + wachten
- 80, 1: Blickbeziehungen von der Alster auf die Innenstadt, Büro scheuens + wachten

- 80-81,1: Blick auf die Hamburger Innenstadt vom Standort 1 (Schwedenwik), Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
80-81,2: Gebäudehöhen von der Außenalster bis zur Elbe, U+H Architekten
- 82, 1: Das Hamburger Rathaus und das Mahnmal St. Nikolai, www.mediaserver.hamburg.de/C_Spahr/bier
82, 2: Turm der Hauptkirche St. Katharinen, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
- 83, 1: Gebäude und Brücken in der Speicherstadt, www.mediaserver.hamburg.de/T_Hampel
83, 2: Blickachsen zwischen Speicherstadt und HafenCity, HafenCity Hamburg/T. Hampel
- 84, 1: Lichtkonzept für die Hamburger Innenstadt, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
84, 2: Abendliche Atmosphäre an den Magellan-Terrassen, www.mediaserver.hamburg.de/C_Spahr/bier
- 85, 1: Speicherstadt in den Abendstunden, www.mediaserver.hamburg.de/C_Spahr/bier
85, 2: Illuminierter Innenhof des Chilehauses, Peter-Olomens Krüger
- 86, 1: Promenade am Dalmannkai, ELBESFLUT, Quelle: HafenCity Hamburg GmbH
86, 2: Ponton auf dem Bleichenfest, Peter-Olomens Krüger
- 87, 1: Außengastronomie in der HafenCity, Michael Zapf
87, 2: Verbeanlagen in den Großen Bleichen, Michael Zapf
- 88-89: Motorisierter Individualverkehr in der Hamburger Innenstadt, Büro scheuwers + wachten
- 90: Deichtorplatz, Franz-Josef Hbing
- 91, 1: Individualverkehr an den Landungsbrücken, Peter-Olomens Krüger
91, 2: Öffentlicher Personennahverkehr, Peter-Olomens Krüger
- 92, 1: Barkasse auf der Binnenalster, www.mediaserver.hamburg.de/R_K_Hegeler
92, 2: Fährverkehr auf der Elbe, www.mediaserver.hamburg.de/C_Spahr/bier
- 93, 1: U-Bahn-Station Baumwall, Peter-Olomens Krüger
93, 2: Hamburger Hauptbahnhof, Peter-Olomens Krüger
- 94, 1: Fußgängerinnen und Fußgänger in der Mönckebergstraße, www.mediaserver.hamburg.de/B_Hartmann
94, 2: Passantinnen und Passanten am Dalmannkai in der HafenCity, Daniel Barthmann, Quelle: HafenCity Hamburg GmbH
- 95, 1: StadtRad-Erleihstation, www.mediaserver.hamburg.de/C_Kalk
95, 2: Radfahren in der Hamburger Innenstadt, Michael Zapf
- 98-99: Der Völlring und die Stadteingänge, Büro scheuwers + wachten
- 100, 1: Westlicher Völlring, Peter-Olomens Krüger
100, 2: Untertunnelung am Sevekingplatz, Peter-Olomens Krüger
- 101, 1: Bismarck-Denkmal, Peter-Olomens Krüger
101, 2: Gebäude der Strafjustiz am Sevekingplatz, Peter-Olomens Krüger
- 102, 1: Galerie der Gegenwart, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
102, 2: Schauspielhaus, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
- 103, 1: Museum für Kunst und Gewerbe, Peter-Olomens Krüger
103, 2: Hamburger Hauptbahnhof, Peter-Olomens Krüger
- 104-105: Das Querquartier und die Colonnaden, Büro scheuwers + wachten

- 106, 1: Dammtorstraße, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
 106, 2: Staatsoper in der Dammtorstraße, Peter-Oemens Krüger
- 107, 1: Bebauung entlang der Binnenalster, Peter-Oemens Krüger
 107, 2: Colonnaden, Oliver Heissner
- 108-109: Das Passagenviertel, Büro scheuens + wachten
- 110, 1: Hauberg, Peter-Oemens Krüger
 110, 2: Jungfernstieg, www.mediaserver.hamburg.de/C/Spahr/bier
- 111, 1: Einkaufen in der Mellin-Passage, www.mediaserver.hamburg.de/K-U/Gundlach
 111, 2: Alsterarkaden, Peter-Oemens Krüger
- 112-113: Die nördliche Neustadt, Büro scheuens + wachten
- 114, 1: Großmarkt und Wegverbindung zur Hauptkirche St. Michaelis, Peter-Oemens Krüger
 114, 2: Geschäfte in der Vöhrstraße, Peter-Oemens Krüger
- 115, 1: Axel-Springer-Verlag, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
 115, 2: Rudolf-Foß-Grundschule, Peter-Oemens Krüger
- 116-117: Die südliche Neustadt, Büro scheuens + wachten
- 118, 1: Zeilenbebauung entlang des Venusbergs, Peter-Oemens Krüger
 118, 2: Gründerzeitliche Bebauung in der Zeughausstraße, Peter-Oemens Krüger
- 119, 1: Hauptkirche St. Michaelis mit der Michelwiese, Peter-Oemens Krüger
 119, 2: Güner + Jahr, www.mediaserver.hamburg.de/C/Spahr/bier
- 120-121: Die Reetinsel, Büro scheuens + wachten
- 122, 1: Wohngebäude am Herrengrabenfleet, Markus Töllhopf
 122, 2: Parkhaus und neue Wohnbebauung am Herrengrabenfleet, Michael Zapf
- 123, 1: Bleichenfleet, Peter-Oemens Krüger
 123, 2: Platzfläche „Reetinsel“ mit Sitzstufen, Peter-Oemens Krüger
- 124-125: Das Nikolai-Quartier, Büro scheuens + wachten
- 126, 1: Hamburger Rathaus und Umgebung, www.mediaserver.hamburg.de/C/Spahr/bier
 126, 2: Mühlenal St. Nikolai, Michael Zapf
- 127, 1: Blockrandbebauung in der Kleinen Johannisstraße, Peter-Oemens Krüger
 127, 2: Hamburg School of Business Administration, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
 127, 3: Handelskammer am Adolphsplatz, Peter-Oemens Krüger
- 128-129: Die Geroninsel, Büro scheuens + wachten
- 130, 1: Kleinteilige Bebauung in der Deichstraße, Peter-Oemens Krüger
 130, 2: Nikolaifleet mit Pontons für gastronomische Angebote, www.mediaserver.hamburg.de/C/Spahr/bier
- 131, 1: Neubebauung um St. Katharinen, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
 131, 2: Parkhaus in der Neuen Gönningerstraße, Peter-Oemens Krüger
- 132-133: Die Speicherstadt, Büro scheuens + wachten

- 134, 1: Speichergebäude, Peter-Oemens Krüger
- 134, 2: Wettbewerbsbeitrag „Wohnen in der Speicherstadt“, Modersohn + Freiesleben
- 135, 1: Perspektive der Speicherstadt, www.mediaserver.hamburg.de/B_Kuhn
- 136, 1: Fleet und Brücke in der Speicherstadt, www.mediaserver.hamburg.de/C_Spahnier
- 136, 2: Kibbelstegbrücke: Fluchtweg bei Hochwasser, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
- 136, 3: Materialien der Verkehrswege in der Speicherstadt, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
- 137, 1: Speicherstadtmuseum, ELBE&FLUJ/Thomas Hampel
- 137, 2: Der Hamburger Jedermann in der Speicherstadt, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
- 138-139: Das Mönckeberg-Quartier, Büro scheuven + wachten
- 140, 1: Hauptkirche St. Petri, Peter-Oemens Krüger
- 140, 2: Hauptkirche St. Jacobi, Peter-Oemens Krüger
- 141, 1: Köpferhaus in der Mönckebergstraße, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
- 141, 2: Levantehaus in der Mönckebergstraße, Peter-Oemens Krüger
- 142, 1: Gerhart-Hauptmann-Platz, Peter-Oemens Krüger
- 142, 2: Gertrudenkirchhof, Peter-Oemens Krüger
- 143, 1: Kommunaltrasse Mönckebergstraße, Peter-Oemens Krüger
- 143, 2: Wasserseite des Ballindamms, Michael Zapf
- 144-145: Das Kontorhausviertel, Büro scheuven + wachten
- 146, 1: Sprinkerhof am Buchardplatz, Peter-Oemens Krüger
- 146, 2: Chilehaus, Peter-Oemens Krüger
- 147, 1: Ruhender Verkehr im Kontorhausviertel, Peter-Oemens Krüger
- 147, 2: Domplatz, Peter-Oemens Krüger
- 148, 1: City-Hochhäuser am Klosterwall, Peter-Oemens Krüger
- 148, 2: Passage durch die City-Hochhäuser, Peter-Oemens Krüger
- 149, 1: Altstädter Hofe, Peter-Oemens Krüger
- 149, 2: Einzelhandel im Kontorhausviertel, Peter-Oemens Krüger
- 152-153: Die Hamburger Innenstadt 2014+, Büro scheuven + wachten

Impressum

Herausgeber: Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
(ab 1. Juli 2015: Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen)
Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg
www.hamburg.de/bsu

Vf.S.d.P.: Christian Landbeck

Erarbeitung: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Jörn Völter, Dieter Polkowski, Michael Fink,
Astrid Pachnio, Linda Strümgrenn

scheuvers + wächter, Dortmund
Prof. Kunibert Wächter, Stefan Hartlock,
Marion Stark
Neubauer Kommunikation, Kiel, Hendrik Neubauer

Mitwirkung: Kulturbehörde, Denkmalschutzamt Hamburg
Helga Schmal
Archäologisches Museum Hamburg
Dr. Elke Först

Auflage: 5.000

2015

Anmerkung zur Verteilung:

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbenden oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Europa-, Bundestags-, Landtags- und Kommunal- beziehungsweise Bezirkswahlen. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Information oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Den Parteien ist es jedoch gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.

Innenstadtkonzept Hamburg 2014

Der Entwicklung der Innenstadt Hamburgs kommt eine besondere Rolle zu, da sie eine Schlüsselfunktion für die gesamte Stadt einnimmt. Ihr Image, ihre Ausstrahlung und ihre Leistungsfähigkeit färben auf die gesamte Stadt ab, was im Zuge des fortschreitenden Wettbewerbs der Städte untereinander heutzutage schwer wiegt.

Mit dem Innenstadtkonzept Hamburg 2014 werden Ziele einer zukunftsweisenden und nachhaltigen Entwicklung Hamburgs aufgezeigt, die Grundlage für zukünftige Entscheidungen der Hamburger Verwaltung sein sollen.

