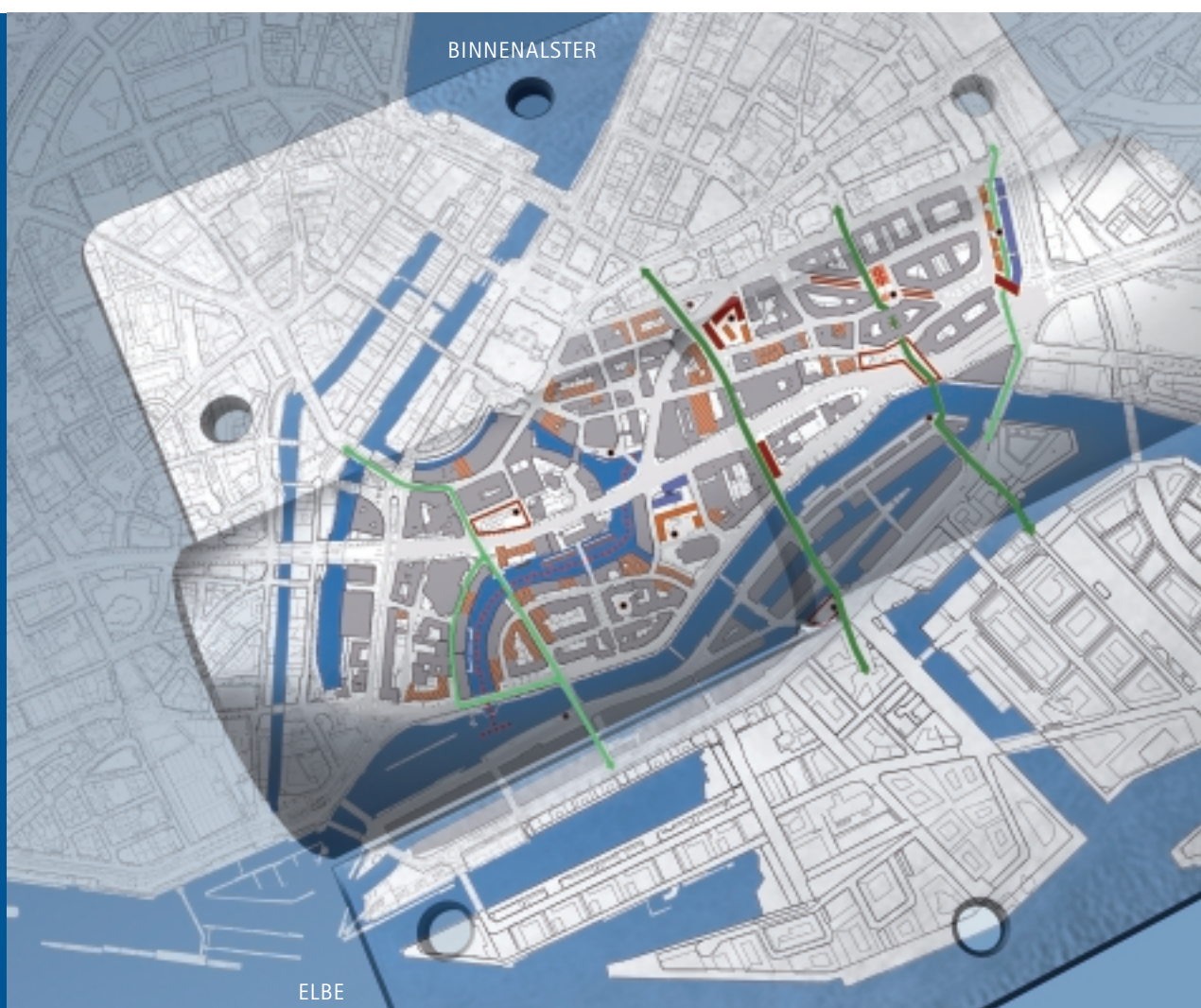


vor Ort



**Ein Quartier wird zum Scharnier –  
Die Perspektive des Fleetviertels für Hamburg**

# **Ein Quartier wird zum Scharnier – Die Perspektive des Fleetviertels für Hamburg**

Bearbeitung:

Geschäftsbereich Infrastruktur

Reinhard Wolf, Jan-Oliver Siebrand, Julia Biallas

Telefon: 040 / 3 61 38-431

Telefax: 040 / 3 61 38-313

E-Mail: [janoliver.siebrand@hk24.de](mailto:janoliver.siebrand@hk24.de)

Fotos: HafenCity Hamburg GmbH, Difa, Handelskammer Hamburg

Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung

Grafiken: Heike Klemme, Handelskammer Hamburg

Alle Grafiken ©Handelskammer Hamburg

## Vorwort

Die HafenCity ist das derzeit größte Stadtentwicklungsprojekt in Europa. Dieser neue Stadtteil Hamburgs soll ein urbanes Quartier werden und die Stadt wieder an die Elbe heranführen. Von entscheidender Bedeutung für das Gelingen dieses Vorhabens ist es, ob ein bruchfreier Übergang von der Innenstadt zur HafenCity geschaffen werden kann.

Zwischen der sich dynamisch entwickelnden HafenCity und der prosperierenden Einkaufscity nördlich der Steinstraße liegt ein Quartier, das wesentlicher Teil der Altstadt ist, aber bislang keine eigene Identität hat. Einzig die Häuserblocks um den Burchardplatz herum – mit den dominierenden Gebäuden Chilehaus und Sprinkenhof – sind zumindest in Hamburg als »Kontorhausviertel« bekannt. Das Quartier ist durch Büronutzungen geprägt und nur in geringem Maße bewohnt, insbesondere nach Büroschluss ist es öde. Es verbindet die HafenCity nicht mit der Innenstadt, sondern trennt sie ab!

Mit diesem Vor Ort-Papier zeigen wir auf, wie dieser Teil der Altstadt – dem wir hier seiner historischen Prägung durch Flotte wegen den Namen Fleetviertel geben – wieder zu einem lebendigen innerstädtischen Quartier gemacht werden kann. Dazu werden Vorschläge zur Entwicklung von Wohnen, Arbeiten und Lebensqualität gemacht, ergänzt um städtebauliche Ideen.

Schlüsselprojekt für die Belebung ist die Erhöhung der Wohnbevölkerung im Quartier. Ziel muss es sein, hier Wohnungen für mindestens 5.000 Menschen zu schaffen. Dies ist durch einzelne Neubauvorhaben, insbesondere aber durch Aufstockung vorhandener Bürogebäude auch in diesem baulich hoch verdichteten Stadtraum möglich. Qualitativ sollten die Wohnungen vor allem auf berufstätige Menschen ohne Kinder ausgerichtet werden, die die Zentralität des Quartiers schätzen und denen großzügige öffentliche Grünflächen nicht fehlen.

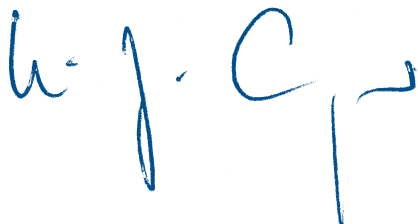
Bei der gewerblichen Nutzung ist vor allem der Büroleerstand durch weitere Modernisierung und preisliche Flexibilität gegenüber jungen Unternehmen zu verringern. In klar definierten Lagen muss der Facheinzelhandel deutlich ausgeweitet werden mit dem Ziel, im Fleetviertel ein besonders »trendiges« Angebot in den Bereichen Mode, Accessoires und Innendekoration zu konzentrieren. Flankiert werden sollte dies durch eine viel stärker auf Abend- und Erlebnisgastonomie abgestellte Ausweitung des Restaurant- und Gaststättenangebots.

Die Lebensqualität im Viertel – die natürlich anders zu definieren ist als in den typischen Wohnvierteln der Stadt – kann maßgeblich durch die Entwicklung der öffentlichen Plätze im Quartier erhöht werden. Daneben müssen thematisch profilierte Straßenzüge als Verbindungsachsen zwischen HafenCity und Kernstadt ausgebildet werden. Die Lebensqualität dieses Quartiers wird vor allem bestimmt durch das abendliche Leben auf den Straßen!

Städtebauliche Höhepunkte müssen die Entwicklung des Fleetviertels vorantreiben: Von der Neubebauung auf der Fläche der heutigen Cityhof-Häuser über den Bau eines Deutschen Presse-museums, die Neubebauung des Katharinenhofes bis hin zur Überdachung des Burchardplatzes reicht die Liste der diesbezüglichen Vorschläge unserer Handelskammer.

Mit der Revitalisierung des Fleetviertels hat Hamburg die große Chance, die HafenCity aus der »gefühlten Randlage« herauszuholen und sie zu einem integrierten Teil der City zu machen. Diese Entwicklungen dürfen aber nicht nacheinander laufen; jetzt und entschlossen muss im Fleetviertel begonnen werden. Mit diesem Papier liefern wir den Bauplan dazu.

HANDELSKAMMER HAMBURG

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'K. J. Dreyer', with a stylized flourish at the end.

Dr. Karl-Joachim Dreyer  
Präses

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'H. J. Schmidt-Trenz', with a stylized flourish at the end.

Prof. Dr. Hans-Jörg Schmidt-Trenz  
Hauptgeschäftsführer

# Inhaltsverzeichnis

<b>A. Einleitung</b>	7
<b>B. Ausgangslage im Fleetviertel</b>	9
I. Geschichte	9
II. Wertschöpfung	11
III. Bevölkerung	17
IV. Lebensqualität	18
V. Städtebauliche Situation	18
VI. Räumliche Verteilung der Nutzungsstruktur	20
VII. Bewertung des Standortes	20
<b>C. Entwicklungen im städtebaulichen Umfeld</b>	22
I. City	22
II. HafenCity	28
<b>D. Konzept: Scharnierfunktion des Fleetviertels</b>	36
I. Ziele für das Fleetviertel	36
II. Handlungsfeld Wertschöpfung	37
III. Handlungsfeld Bevölkerung	40
IV. Handlungsfeld Lebensqualität	42
V. Zielbild für die Nutzungsstruktur entwickeln	45
VI. Handlungsfeld Städtebau	46
VII. Handlungsstrategie	53
<b>E. Forderungen der Wirtschaft auf einen Blick</b>	55
I. Wertschöpfung	55
II. Bevölkerung	56
III. Lebensqualität	56
IV. Städtebau	57
V. Handlungsstrategie	57

## Plan der Möglichkeiten

Heftmitte



## A. Einleitung

Hamburg soll wachsen. Mit dem Leitbild der »Wachsenden Stadt« hat der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg ein umfassendes Programm aufgelegt, das eine nachhaltige Stärkung unserer Metropole zum Ziel hat. Für die Stadtentwicklung bedeutet dies, dass nicht nur Brach- und Konversionsflächen sowie – wie in der HafenCity – ehemalige Hafenflächen zu neuem Leben erweckt werden müssen. Auch die stadthistorisch bedeutsamen, gewachsenen Quartiere müssen mit Hilfe von umfassenden städtebaulichen Konzepten aufgewertet und verdichtet werden. Im besonderen Maße gilt dies für den gesamten Bereich der Hamburger Innenstadt, der räumlich durch den so genannten Wallring begrenzt wird. Dieser Bereich unserer Stadt ist das Herz der Metropole, in dem die wesentlichen Funktionen von Politik und Verwaltung, zahlreiche Unternehmenssitze und ein umfangreiches wie international geprägtes Einzelhandelsangebot eine besondere Zentralität ausmachen. Die Hamburger Innenstadt ist zudem das Zentrum des kulturellen und gesellschaftlichen Lebens unserer Stadt und mit den entsprechenden Einrichtungen versehen. Seit den Anfängen unseres Stadtlebens sind das Kontorhausviertel und die südliche Altstadt im Stadtteil Hamburg-Altstadt ein tragender Bestandteil unserer Stadt. Mit der Schaffung neuer Einzelhandelsschwerpunkte im westlichen Teil der City und der Vernachlässigung des Wohnangebots nach dem Zweiten Weltkrieg ist die Bedeutung dieser historischen Stadtviertel jedoch tendenziell zurückgegangen.

Das Kontorhausviertel und die südliche Altstadt stellen einen Bereich der Innenstadt dar, der sich räumlich deutlich von den umgebenden Quartieren der Innenstadt abgrenzen lässt, derzeit jedoch keine eigene Identität aufweist. Wir schlagen daher vor, einen eigenständigen Namen für das Quartier zu prägen: das Hamburger **Fleetviertel**. Diese Bezeichnung wurde ausgewählt, weil in keinem anderen Quartier unserer Stadt die Stadtstruktur durch die alten Hamburger Fleete dermaßen bestimmt wird.

Durch die Entwicklung der HafenCity südlich der Speicherstadt bekommt das Fleetviertel seine historische Zentralität zurück. Verstärkt wird dieser Prozess dadurch, dass zugleich die Hamburger (Einzelhandels-) City durch eine Vielzahl neuer Projekte wieder an Attraktivität gewinnt. Zwischen den beiden dynamischen Entwicklungspolen City und HafenCity gelegen, muss die Situation des Fleetviertels im Stadtgefüge daher überprüft werden. Der Bereich der heutigen Speicherstadt ist stadtstrukturell zwar eher der HafenCity zuzuordnen, wird aber in diesem Papier zusammen mit dem Fleetviertel betrachtet, da auch die Rolle der Speicherstadt durch die Entwicklung der HafenCity neu bestimmt werden muss.



Historisches Kartenbild der Innenstadt um 1800 und 1965

Das Fleetviertel kann mit seinen großstädtischen öffentlichen Räumen und bedeutenden Verbindungsachsen die wichtige Funktion eines Scharniers zwischen City und HafenCity übernehmen und so eine möglichst enge Verknüpfung der HafenCity mit der heutigen Innenstadt schaffen. Hierfür muss dieses Quartier ein lebendiger Teil der Innenstadt mit hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität werden. Das Fleetviertel wird – bedingt durch seine Baustruktur – immer einen anderen Charakter haben als die HafenCity und die Innenstadt, es muss jedoch für Bewohner wie für Besucher genauso attraktiv und erlebnisreich sein wie die Nachbarquartiere im Norden und Süden.

In diesem Vor Ort-Papier wird zunächst die heutige Situation des Fleetviertels analysiert,





Grafik: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV), Handelskammer Hamburg (HK HH), 2005

die durch Entwohnung und nicht ausgenutztes Gewerbepotenzial gekennzeichnet ist. Die städtebauliche Analyse bestätigt den Eindruck, dass dieses Quartier deutlich unter seinen Nutzungsmöglichkeiten bleibt. Dem gegenüber wird die Situation der City und der HafenCity gestellt. Beide Quartiere sind in einem dynamischen Um- bzw. Aufbruch. An der Elbe entsteht ein völlig neuer Stadtteil und die heutige Innenstadt reagiert auf die konjunkturellen und strukturellen Herausforderungen im Handel mit einer durchgreifenden Modernisierung von Gebäuden und Geschäften.

Aus der Analyse aller drei Gebiete abgeleitet, werden anschließend die Ziele für das Fleetviertel definiert – aus einem erlebnisarmen Raum soll ein pulsierender, innerstädtischer Stadtteil mit eigener Identität werden. Im Anschluss daran führen wir aus, welche konkreten Maßnahmen in den Handlungsfeldern Wertschöpfung, Bevölkerung, Lebensqualität und Städtebau ergriffen werden müssen, damit das Fleetviertel seiner neuen Aufgabe gerecht werden kann. Dabei werden die grundsätzlichen Aussagen der Handelskammer zur Entwicklung Hamburgs – ausgeführt

im Standpunkt »Metropole der Dynamik«<sup>1</sup> – ein weiteres Mal auf eine konkrete Situation vor Ort heruntergebrochen.

Abschließend werden in den Ausführungen zur Handlungsstrategie fünf Schlüsselprojekte für die Entwicklung des Fleetviertels dargelegt und der Weg zur erfolgreichen Umsetzung des Konzeptes aufgezeigt.

<sup>1</sup> Standpunkt Papier »Metropole der Dynamik – Hamburgs Weg in die europäische Spitze«, Handelskammer Hamburg (2003)

## B. Ausgangslage im Fleetviertel

Der Stadtteil Hamburg-Altstadt, die Keimzelle Hamburgs, liegt zentral zwischen den Stadtteilen Neustadt, Klostertor und St. Georg und gehört zum Bezirk Hamburg-Mitte. Die Grenze im Westen bildet das Alsterfleet; nach Süden wird die Altstadt durch die Nordereibe und nach Osten und Norden durch die Gleisanlagen der Deutschen Bahn begrenzt. Das Fleetviertel umfasst mehr als ein Drittel der Fläche von Hamburg-Altstadt und beginnt südlich der Haupteinkaufstraßen der Innenstadt und endet nördlich der HafenCity. Es schließt somit im Norden die Steinstraße und im Süden die Speicherstadt mit ein. Innerhalb des Plangebiets liegt im Nordosten das stadtbildprägende Kontorhausviertel (siehe S. 10).

### Quartiere im Stadtteil Hamburg-Altstadt



Fläche Hamburg-Altstadt: 2.400.000 m<sup>2</sup> (240 ha), Fläche Fleetviertel: 880.000 m<sup>2</sup> (88 ha) Grafik: LGV, HK HH (2005)

## I. Geschichte

Durch den 1881 besiegelten und 1888 umgesetzten Zollanschluss an das Deutsche Reich musste Hamburg seine Zollfreiheit im gesamten Stadtgebiet aufgeben, Waren durften nunmehr nur noch zollfrei im neu geschaf-

fenen Freihafen lagern. Dies bedeutete das Ende des historischen Hamburger Bürgerhauses mit seiner Einheit von Wohnung,

### Speicherstadt



Quelle: Stiftung Hamburg Maritim

Auf dem Gelände zwischen Hafen und Innenstadt befand sich bis zum Ende des 19. Jahrhunderts ein belebtes Kaufmannsviertel. Im Zuge des Anschlusses an den Deutschen Zollverein erstritten die Hamburger Zollfreiheit für ihren Hafen. Viele Lagerhäuser lagen jedoch außerhalb des zollfreien Hafengebiets. Daher wurden um 1880 rund 20.000 Menschen umgesiedelt und die Wohnviertel an der Elbe abgerissen. Von 1884 bis 1888 wurden 17 bis zu achtgeschossige Lagerhäuser im neugotischen Backsteinstil errichtet. Mit einer Fläche von 500.000 Quadratmetern ist die Speicherstadt heute der größte zusammenhängende historische Speicher- und Lagerhauskomplex der Welt. Neben der traditionellen, aber immer weiter zurückgehenden Lagerhaltung von Gewürzen, Kaffee, Baumwolle und Teppichen befinden sich heute auch Werbe- und Medienagenturen in den großen Speichern. Zudem haben Film- und Fernsightings, Künstler- und Schauspielagenturen dort ihren Sitz. Die UNESCO plant, die Speicherstadt zusammen mit dem Kontorhausviertel und dem Chilehaus 2007 unter ihren Schutz in die Kategorie »Modernes Erbe« zu stellen. Das historische Ensemble ist im Besitz der Hamburger Hafen- und Logistik AG (HHLA).



Kontor und Lager unter einem Dach. Die Waren wurden von nun an in der Speicherstadt gelagert. Für ihre Verwaltung wurden neue Kontor- und Geschäftshäuser gebaut. Dieser Prozess vollzog sich vorteilhaft für Hamburg. Um die Jahrhundertwende zum 20. Jahrhundert wurde die Stadt zum größten Seehafen auf dem europäischen Festland.

Während dieser Zeit entwickelte sich Hamburgs ältester Stadtteil in der Wahrnehmung der Bürger der Stadt von der Elbe weg in Richtung Alster.

Mit den Sanierungsmaßnahmen in der nördlichen (ab 1906) und der südlichen Altstadt (ab 1918) ging eine weitere Abwanderung der Wohnbevölkerung einher. Verstärkt wurde diese Entwicklung durch die zunehmende Konzentration des Einzelhandels rund um die neue Mönckebergstraße einhergehend mit der Fertigstellung der Hamburger Hochbahn 1912. Die Hamburger Altstadt verlor so sukzessive ihre Bedeutung als Wohnstandort zugunsten der Handels- und Dienstleistungsnutzungen.

#### Kontorhausviertel



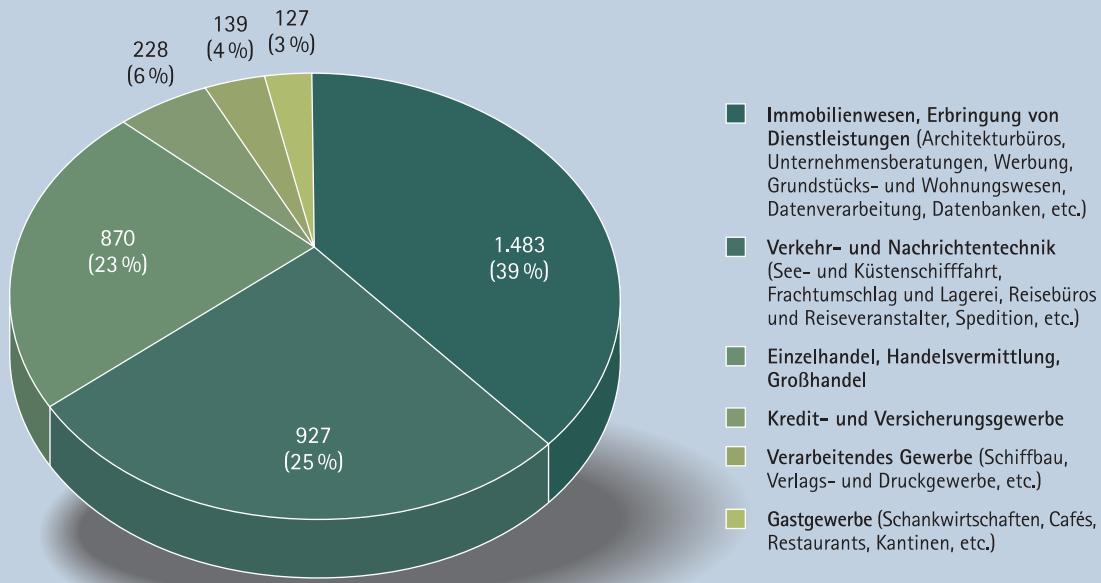
Der südöstliche Bereich der Hamburger Innenstadt – zwischen Steinstraße, Meßberg, Klosterwall und Brandstwierte – ist durch die großen Kontorhäuser im Stil des Klinkerexpressionismus des frühen 20. Jahrhunderts gekennzeichnet. Unter Fritz Höger und den Architekten Hans und Oskar Gerson entstand in den 1920er Jahren der Meßberghof, der Sprinkenhof und das Chilehaus (siehe S. 51). Im Herzen dieser braunrot geklinkerten Kaufmannsbauten liegt der Burchardplatz.

Nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg wurde in den 1950er Jahren die heutige Willy-Brandt-Straße (vgl. Kapitel B, II, 5), ehemals Ost-West-Straße als eine zentrale Straße durch die Stadt von den Elbbrücken in Richtung Nordwesten gebaut. Die Stadtteile Hamburg-Altstadt und Neustadt wurden durch diese Schneise getrennt. In dieser Zeit sank die Bevölkerungszahl in der Altstadt stetig weiter (siehe Grafik, S. 17), da sich an dieser Hauptverkehrsstraße hauptsächlich Büronutzungen ansiedelten. Der südliche Teil des 240 Hektar großen Stadtteils Hamburg-Altstadt war vor dem zweiten Weltkrieg von Fleeten durchzogen. Im Zuge der Stadtumbaumaßnahmen nach dem großen Brand von 1842 und nach dem Zweiten Weltkrieg wurde ein Teil unter Nutzung des entstandenen Trümmersmaterials zugeschüttet. Bis heute erhalten geblieben sind das breite Nikolaifleet als ursprüngliche Alstermündung, das kleine Becken des Mönkedammfleets und das Alsterfleet.

Hamburg hat sich seit Einrichtung des Freihafens von der Elbe weg entwickelt; die Distanz zum Fluss hat über viele Jahrzehnte die Stadtentwicklung Hamburgs geprägt. Diese Entwicklung verlagert sich derzeit sukzessive in die entgegengesetzte Richtung, die »Rückeroberungen der Wasserlagen« ist ein in allen großen Hafenstädten zu beobachtender Trend. Der Hafen erfuhr aufgrund des Wandels der Transportsysteme einen grundlegenden Strukturwandel. Die dadurch ausgelöste »Westwanderung« der Hafeninfrastruktur in Hamburg ermöglicht nun die Reurbanisierung ehemals für den Hafen genutzter innenstadtnaher Flächen. Mit der 1997 getroffenen Entscheidung zum Bau der HafenCity ist auch das Fleetviertel wieder in eine zentrale Lage gerückt. Die Entwicklung der ehemaligen Hafenflächen auf dem Grasbrook führt dazu, dass dem Fleetviertel eine Scharnierfunktion zwischen dem neu geschaffenen Quartier und der östlichen City rund um die Mönckebergstraße zukommt. Statt wie zuvor das Quartier zu sein, das am Rande der Stadt an der Schnittstelle zu den Hafennutzungen liegt, wird es nun aufgrund der neuen Situation zu einem verbindenden Gelenk, das die gewünschten Synergien von City und Hafen-City ermöglichen muss.

## Wirtschaftszweige im Fleetviertel (2005)

Anzahl der Unternehmen



Quelle: Handelskammer Hamburg (2005)

## II. Wertschöpfung

Die Bebauung des Fleetviertels ist durch Bürohäuser, Ladengeschäfte und Kontorhäuser geprägt. Mehrere Zeitungs- und Zeitschriftenverlage – Die Zeit, der Spiegel-Verlag mit dem Managermagazin und die Bauer Verlagsgruppe – haben hier ihren Sitz. Die Grafik auf Seite 11 stellt die heutige Wirtschaftsstruktur im Fleetviertel dar. Hier sind im Wesentlichen die Wirtschaftszweige »Immobilienwesen und Erbringung von Dienstleistungen« überwiegend für Unternehmen, »Verkehr- und Nachrichtentechnik« sowie »Groß- und Einzelhandel und Handelsvermittlung« vertreten. Diese Struktur hängt im Wesentlichen mit der engen, parallelen Entwicklung von City und Fleetviertel zusammen. Weitere Wirtschaftszweige sind das »Kredit- und Versicherungsgewerbe«, das »Verarbeitende Gewerbe« und das »Gastgewerbe«. Insgesamt befinden sich rund 3.800 Unternehmen im Fleetviertel.

### Prägende Unternehmen

In der Gesamtzahl der Beschäftigten ist im Wirtschaftszweig »Verkehr und Nachrichtentechnik« die Hamburg-Südamerikanische

Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG mit über 3.000 Beschäftigten der größte Arbeitgeber, von denen allerdings nur rund 500 Beschäftigte im Fleetviertel ihren Büroarbeitsplatz haben. Ähnliches gilt für die Allianz Versicherungs-AG, die im Bereich »Kredit- und Versicherungsgewerbe« in ihrer Zweigniederlassung 1.800 Mitarbeiter im Fleetviertel und weitere 1.000 im Außendienst beschäftigt. Die Mitarbeiter der Verlage wie beispielsweise die 1.300 Mitarbeiter des Bauer-Verlages und die 750 Mitarbeiter des Spiegel-Verlages arbeiten überwiegend direkt vor Ort und prägen somit das Quartier.

### 1. Büromarkt

Abweichend vom Bundestrend kann der Hamburger Büromarkt mit soliden Flächenumsätzen und moderaten Leerstandsquoten aufwarten. Hamburgs Büroflächenbestand liegt bei rund 12,9 Mio. Quadratmeter Büroflächen.<sup>2</sup> Die Leerstandsrate liegt aktuell (3.

<sup>2</sup> Quelle: Grossmann & Berger GmbH, Engel & Völkers Gewerbe GmbH (2005)

## Heutige Nutzungsschwerpunkte im Fleetviertel



Quelle: Handelskammer Hamburg (2005)

Quartal 2005) bei 8,0 Prozent. Damit befinden sich ca. 1.039.000 Quadratmeter Büroflächen im kurzfristig beziehbaren Angebot. 30 Prozent des Leerstands befinden sich in hochwertigen Neubauflächen oder in jüngst renovierten und modernisierten Bürogebäuden, somit im nachgefragten Qualitätssegment. Die Mieten im Bestand liegen zwischen 11,50 und 17,50 Euro, im Neubau zwischen 13,50 und 19,50 Euro.<sup>3</sup> Viele Unternehmen haben sich in den letzten zwei Jahren in der Innenstadt angesiedelt und überwiegend langfristige Mietverträge abgeschlossen. Bemerkenswert ist vor allem der vergleichsweise hohe Anteil an Verträgen über Neubauflächen. So werden veraltete Immobilien zunehmend nur über Preiszugeständnisse zu vermarkten sein.

In der Grafik auf Seite 12 ist die überwiegende Büronutzung (rund 60 Prozent der gesamten Bruttogeschossfläche) im Fleetviertel deutlich ablesbar. In den alten, unmodernisierten Altbauten ist ein hoher Leerstand zu verzeichnen.<sup>4</sup> In dem Teilbereich des Kontor-

hausviertels ist der Leerstand jedoch unterdurchschnittlich.<sup>5</sup> Der durchschnittliche Mietpreis im Fleetviertel beträgt 13,80 Euro pro Quadratmeter.<sup>6</sup> Die Bestandsimmobilien, die den zukünftigen Anforderungen an moderne und wirtschaftliche Büroflächen nicht mehr genügen, werden jedoch zusehends unter Druck geraten. Ohne umfassende Modernisierungen sind diese zukünftig nicht mehr konkurrenzfähig.



Bürobauten an der Willy-Brandt-Straße

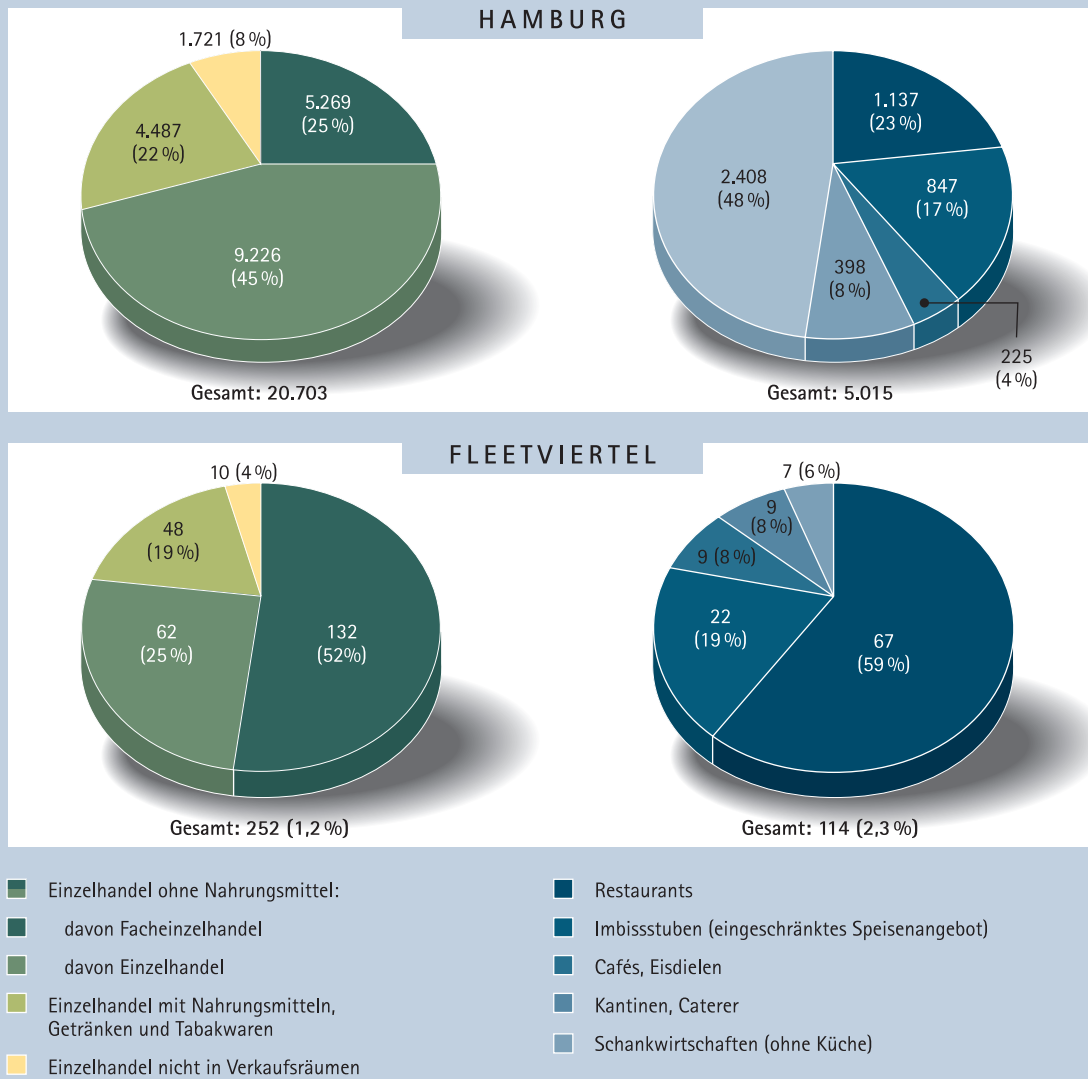
<sup>3,4</sup> Quelle: Grossmann & Berger GmbH (2005)

<sup>5</sup> Quelle: blauraum Architekten, Gutachten »Wohnen im Kontorhausviertel« (2005)

<sup>6</sup> Quelle: Grossmann & Berger GmbH, Engel & Völkers Gewerbe GmbH (2005)

## Einzelhandel und Gastronomie im Fleetviertel (2005)

Anzahl der Händler und Angebote



Quelle: Handelskammer Hamburg (2005)

### 2. Einzelhandel im Fleetviertel

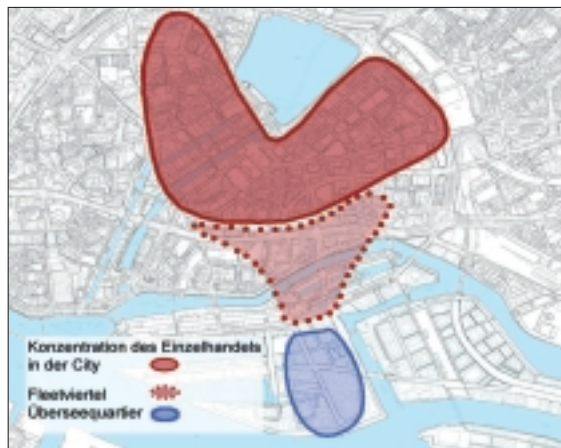
Das Fleetviertel liegt am Rande des Einzelhandelszentrums Hamburger City. Die Einzelhandelsschwerpunkte im Fleetviertel befinden sich in der Großen Johannisstraße, im Großen Burstah sowie in der Mohlenhofstraße und am Burchardplatz (siehe Grafik S. 13). 52 Prozent des Einzelhandelsangebots besteht in diesem Quartier aus spezialisiertem Facheinzelhandel ohne Nahrungsmittel, welches im Vergleich zu Hamburg insgesamt (25 Prozent) sehr hoch ist. Aufgrund des geringeren Mietniveaus hat sich der spezialisierte Facheinzelhandel, der meist eine geringere Flächenproduktivität aufweist, am

Rande der 1A Lauflagen der »Einkaufs-city« angesiedelt. So ist das Warenangebot hier auch weit gestreut, der Verkauf von Möbeln, Einrichtungs- und Kunstgegenständen, Porzellan, Antiquitäten, antiquarischen Büchern, Kunsthandwerk, Schmuck, Uhren und Einrichtungen für die EDV gehören beispielsweise dazu.<sup>7</sup> Kaum eines dieser Angebote übernimmt jedoch die Funktion eines Magneten, so dass die Attraktivität des Einzelhandels im Fleetviertel heute nur durch die räumliche Agglomeration der Fachgeschäfte geprägt, jedoch aufgrund verschiedener Geschäftsaufgaben in den letzten Dekaden nur ein-

<sup>7</sup> Quelle: Handelskammer Hamburg (2005)



## Konzentration des Einzelhandels in der City



Grafik: Handelskammer Hamburg (2005)

geschränkt ist. Der Lebensmitteleinzelhandel ist kaum vertreten. Wochenmärkte gibt es dienstags und donnerstags auf dem Hopfenmarkt und – dank der Initiative der Interessengemeinschaft Kontorhausviertel – seit Juni 2005 donnerstags auf dem Burchardplatz.

Das ab etwa 2011 fertig gestellte Überseequartier in der HafenCity ist als Cityerweiterung konzipiert worden. Das derzeit erwogene Einzelhandelskonzept basiert auf thematischen Schwerpunkten und beinhaltet eine Verkaufsfläche von maximal 40.000 Quadratmetern.<sup>8</sup>

Damit wird die Struktur der heute »bipolar« organisierten Verteilung des Einzelhandels in der Hamburger City erheblich verändert. Statt wie bisher eine Konzentration auf ein von Westen nach Osten verlaufendes System von Straßenzügen, wird mit dem Überseequartier künftig ein dritter Pol geschaffen. So werden die Bereiche mit der größten Konzentration im Einzelhandel der Hamburger City ab 2011 »tripolar« organisiert sein (siehe Grafik S. 14). Damit bekommen auch die Einzelhandelsflächen des Fleetviertels eine neue Einzelhandelszentralität. Die Nachfrage nach Ladengeschäften wird hier tendenziell steigen.

### 3. Gastronomie

Im Fleetviertel sind 2,3 Prozent des Gesamtstädtischen Gastronomieangebots vorhanden.

Mehr als die Hälfte dieses Angebots besteht aus Restaurants, im Gegensatz dazu dominieren in Hamburg insgesamt die Schankwirtschaften (siehe Grafik S. 13). Die Restaurants bieten im Wesentlichen günstige Angebote für den Mittagstisch an und zielen auf die hohe Anzahl der Beschäftigten ab. Imbissstuben mit einem eingeschränkten Speisenangebot bilden im Fleetviertel weitere 22 Prozent des gastronomischen Angebots. Das Gesamtangebot nimmt von den Einkaufsstraßen im Norden Richtung Speicherstadt leicht ab. Entlang der Deichstraße, Brandstwierte, Reimerstwierte und Mohlenhofstraße gibt es räumliche Konzentrationen von gastronomischen Einrichtungen (siehe Grafik S. 12).

### 4. Handwerksbetriebe

Von den 102 Handwerksbetrieben im Stadtteil Hamburg-Altstadt sind 50 im Fleetviertel ansässig.<sup>9</sup> Das Frisörhandwerk macht ein Drittel der Betriebe aus (siehe Grafik S. 15). So sind Dienstleistungen für den persönlichen Bedarf, die für die Beschäftigten im Fleetviertel wichtig sind, zu mehr als 50 Prozent vertreten. Für den gewerblichen Bedarf sind Elektro- und Informationstechniker sowie Gebäudereiniger vertreten. Auch ein Theaterkostümnäher hat hier seinen Sitz. Ein Betrieb im Baugewerbe, ein Bodenleger und ein Kfz-Betrieb sind weitere Dienstleister für die im Quartier ansässigen Unternehmen. Die zahlreichen Bäckereien sind nur über Filialen ansässig und deshalb hier nicht aufgeführt.

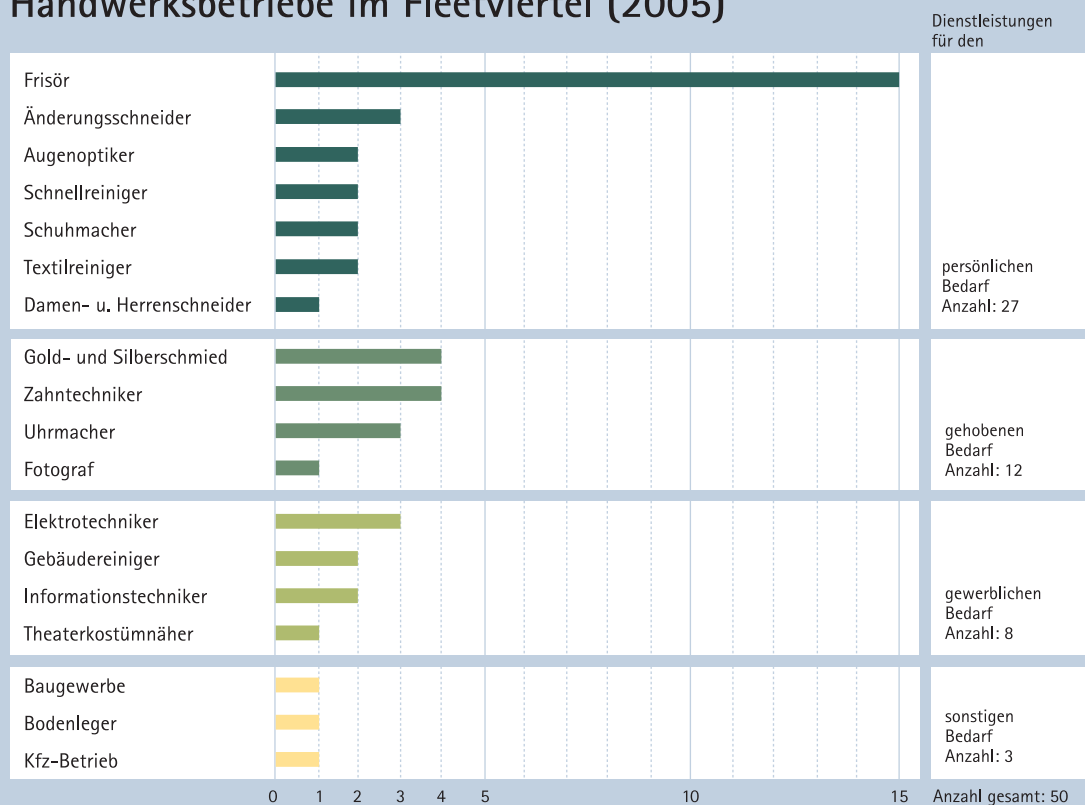
### 5. Verkehr

Das Fleetviertel wird von drei Hauptverkehrsstraßen tangiert (siehe Grafik S. 16). Die Haupteerschließungsstraße ist die Willy-Brandt-Straße, an die sich die vierspurige Steinstraße und die zweispurige, so genannte Hafenrandstraße aus Dovenfleet und Kagen, anschließen. Mit rund 65.000 Fahrzeugen pro Tag (Lkw-Anteil ca. 8 Prozent) zählt die Willy-Brandt-Straße zu den am stärksten belasteten Straßen Hamburgs. Die Steinstraße weist eine Durchschnittsbelastung

<sup>8</sup> Quelle: HafenCity Hamburg GmbH (2005)

<sup>9</sup> Quelle: Handelskammer Hamburg (2005)

## Handwerksbetriebe im Fleetviertel (2005)



Quelle: Handelskammer Hamburg (2005)

von rund 24.000, die Hafenrandstraße von rund 25.000 Fahrzeugen pro Tag auf.<sup>10</sup> Die Willy-Brandt-Straße bildet mit ihren sechs Spuren eine Zäsur, teilt das Fleetviertel in zwei Hälften und erschwert damit die fußläufige Verbindung innerhalb des Fleetviertels sowie zwischen City und HafenCity. In Höhe des Hopfenmarktes besteht für Fußgänger eine ampelfreie Quermöglichkeit in Form einer Brücke.



Willy-Brandt-Straße in Richtung Westen

<sup>10</sup> Quelle: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Zählungen: Willy-Brandt-Straße [2003], Steinstraße [2001], Hafenrandstraße [2000])

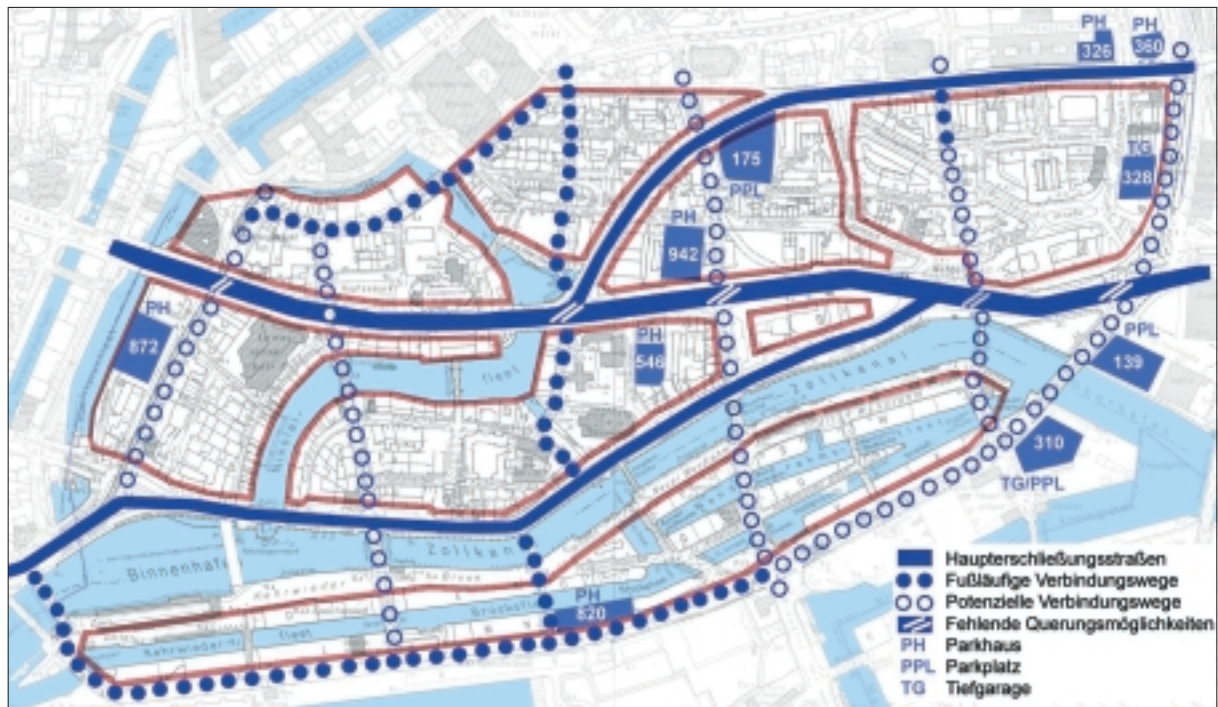
## Ruhender Verkehr

Durch die Innenstadtlage herrscht im Fleetviertel ein hoher Parkdruck. Die Hälfte der rund 10.000 Parkmöglichkeiten in der gesamten Innenstadt liegen im Fleetviertel. Dem ruhenden Verkehr stehen dort vier öffentliche Parkhäuser (Rödingsmarkt, Große Reichenstraße, Neue Gröningerstraße, Speicherstadt), eine Tiefgarage (City-Hof) sowie zur Zeit noch ein ebenerdiger Parkplatz (Domplatz) zur Verfügung. Das Parkhaus Speicherstadt ist seit Sommer 2005 in Betrieb. Alle Einrichtungen – bis auf das neue Parkhaus in der Speicherstadt – sind an das dynamische Parkleitsystem der Innenstadt angeschlossen und im Durchschnitt in der Mittagszeit zu rund 70 Prozent ausgelastet.<sup>11</sup>

Im öffentlichen Straßenraum gibt es zudem eine Vielzahl von limitierten Parkplätzen mit Parkscheinautomaten sowie zahlreiche Ladezonen. Daneben stehen dem motorisierten

<sup>11</sup> Quelle: Handelskammer Hamburg, Befragung der Parkhausbetreiber (2005)





Quelle: Handelskammer Hamburg (2005)



Parkhaus Große Reichenstraße

Individualverkehr auch private Tiefgaragen zur Verfügung. Im Bereich zwischen Willy-Brandt-Straße und dem Zollkanal – der so genannten Cremon-Insel – existiert seit Anfang der 1990er Jahre ein Sondergebiet für das Bewohnerparken. Statt der normalerweise vorhandenen Zonenbeschilderung wurden hier einzelne Straßenabschnitte für die unterschiedlichen Nutzungsanforderungen ausgewiesen.

### ÖPNV

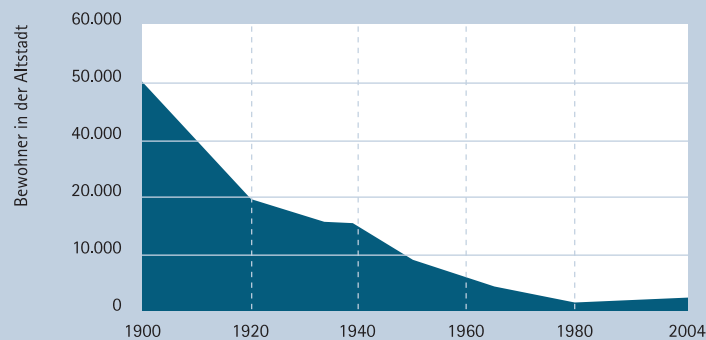
Das Quartier wird durch zwei U-Bahnlinien erschlossen: im Osten durch die U1 mit den

Haltestellen Steinstraße und Messberg, im Westen durch die U3 mit der Haltestelle Rödingsmarkt. Weitere Haltestellen befinden sich am Rande des Gebiets: Baumwall im Westen, Rathaus und Mönckebergstraße im Norden. Ebenfalls außerhalb des Fleetviertels, aber noch in fußläufiger Entfernung, liegen die S-Bahnstation Stadthausbrücke sowie der Hauptbahnhof mit allen U- und S-Bahnlinien, Regionalbahnen und dem Fernverkehr. Neben dem schienengebundenen ÖPNV wird das Fleetviertel auch durch zwei Buslinien – der Metrobuslinien 3 (Messberg-Schenefeld) und 6 (HafenCity-U-Bahn Borgweg) direkt angebunden. Weitere Buslinien fahren durch die Mönckebergstraße. Die überdurchschnittlich gute ÖPNV-Ausstattung gewährleistet eine gute Erreichbarkeit aller Cityfunktionen und zahlreicher Arbeitsplätze.

### Fußläufige Erreichbarkeit, Orientierung

Die fußläufige Erreichbarkeit zwischen City und HafenCity beträgt sechs bis 14 Minuten. Der Fußgänger wird jedoch in keine bestimmte Richtung geleitet, auch die städtebauliche Situation gibt kaum eine Richtung vor. Die Beschilderung in der Innenstadt ist nur ein-

## Die Entwicklung des Stadtteils Hamburg–Altstadt als Wohnstandort



## Bevölkerungszahl heute (2004)

HH-Altstadt: 1.774  
Fleetviertel: 1.605



Quelle: Statistische Jahrbücher (1900–1979), Statistisches Landesamt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2004)

sprachig ausgeführt und es ist kein einheitliches Konzept erkennbar. Unterschiedliche Informations- und Hinweisschilder und eine nicht anforderungsgerechte Wegführung zu den Sehenswürdigkeiten führen zu einer Desorientierung der Besucher. Die Wegführung zwischen City und HafenCity ist nur über eine Achse beschildert. Diese Schilder sind jedoch zumeist kaum erkennbar und unzureichend gestaltet.



Beschilderung in die HafenCity und City

## III. Bevölkerung

Heute ist das Fleetviertel trotz der besonderen Standortvorteile wie der kurzen Wege und den vielfältigen Einkaufsangeboten, bedingt durch das geringe Wohnungsangebot, kaum Wohnstandort.

## Bevölkerungsentwicklung

Nachdem 20.000 Bewohner Ende des 19. Jahrhunderts für den Bau der Speicherstadt umgesiedelt wurden (siehe Kasten S. 9) nahm die Bevölkerung in den Vorkriegsjahren bis Ende des Ersten Weltkriegs (siehe Grafik S. 17) in Hamburg-Altstadt von rund 50.000 auf 20.000 Bewohner weiter rapide ab. Bis zum Zweiten Weltkrieg sank die Anzahl der Bewohner um weitere 4.000. In den Jahren bis 1939 blieb die Bevölkerung dann nahezu konstant, sank jedoch bis 1979 um weitere 14.000 Bewohner, da sich der Bürostandort weiter ausbreitete. Die vergleichsweise geringe Wohndichte der Innenstadt ist somit das Ergebnis eines historischen Verdrängungs- und Ausdünnungsprozesses des Wohnens (vgl. Kapitel B, I).

Heute leben knapp 1.800 Einwohner in der Altstadt. Die Bevölkerungsdichte (752 Einwohner pro Quadratkilometer) ist im Vergleich zu anderen Hamburger Stadtteilen der Inneren Stadt gering (z. B. Eimsbüttel: 16.730 Einwohner pro Quadratkilometer). Im Norden des Stadtteils sind um die Einkaufsstraßen überwiegend Büros angesiedelt und im südlichen Teil sind die zum größten Teil noch unbewohnten Flächen der HafenCity. So leben rund 90 Prozent der im Stadtteil Hamburg-Altstadt ansässigen Bewohner im Fleetviertel (siehe Grafik S. 17). Die zwei Wohninseln im Fleetviertel (siehe Grafik S. 12) befinden sich zwischen Nikolaifleet und Zollkanal – der so

genannten Cremon-Insel – sowie im Kontorhausviertel. Die rund 1.000 Wohnungen im Fleetviertel werden im Durchschnitt von 1,6 Personen (Hamburg 2,0 Personen/Haushalt) bewohnt.<sup>12</sup> Rund 400 Wohnungen befinden sich im Nordwesten des Kontorhausviertels.<sup>13</sup> Das Angebot an temporären Wohnungen – für Kurzzeit-Bewohner mit in der Regel keiner vollständigen Haushaltsführung – ist sehr gering. In Innenstadtnähe besteht jedoch für temporäre Wohnformen im Allgemeinen eine hohe Nachfrage. Die Altersstruktur macht dies deutlich: nur 9,8 Prozent der Bevölkerung im Fleetviertel sind unter 18 und nur 10,0 Prozent sind über 65 Jahre alt. Signifikante Aussagen über die Sozialstruktur können weder für den Stadtteil noch für das Viertel gemacht werden, da der Bevölkerungsanteil zu gering ist. Dies spiegelt sich auch deutlich in der Anzahl der Schulen und Kindertagesstätten wider. In diesem Viertel gibt es nur eine einzige Kindertagesstätte und die Grundschule »Bei der Katharinenkirche«, die 2007 in die HafenCity verlagert wird. Weiterführende Schulen sind nur in den angrenzenden Stadtteilen vorhanden.

#### IV. Lebensqualität

Vom Fleetviertel aus ist ein großer Teil der innerstädtischen Attraktionen Hamburgs fußläufig zu erreichen, was die Lebensqualität nachhaltig prägt. Von hoher Bedeutung für eine nachhaltige Attraktivität des Standorts sind die so genannten »weichen« Faktoren. Diese sind vor allem die Umweltsituation, das Sport-, Freizeit- und Kulturangebot, das Stadtbild, die innere Sicherheit sowie die Sauberkeit.

Obwohl sich das Fleetviertel durch seine Lagegunst – der Nähe zu Elbe und Alster – sowie seiner Zentralität auszeichnet, ist es durch seine monostrukturelle Büronutzung aus dem Fokus der Wohnbevölkerung geraten. Die dichte städtebauliche Struktur ist zwar durch mehrere öffentliche Plätze aufgelockert, welche jedoch nicht dem Aufent-

halt und der Erholung für die Bewohner oder Besucher, sondern als Abstellplätze für Kraftfahrzeuge dienen. Es sind zudem keine Nutzungen vorhanden, die Besucherströme anziehen und so den fußläufigen Austausch zwischen HafenCity und City befördern könnten. Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ist somit negativ zu beurteilen. Angebote, die zur Attraktivität beitragen, sind ein Sportstudio am Rödingsmarkt und das Theaterschiff im Nikolaifleet. In der Speicherstadt befinden sich Attraktionen wie die Modelleisenbahn Miniatur Wunderland, das Spielzeugmuseum »Die Dachbodenbande«, das Hamburg Dungeon, die Ausstellung Dialog im Dunkeln, das Speicherstadtmuseum, das Gewürzmuseum »Spicy's«, das Afghani-sche Kunst- und Kulturmuseum, das Deutsche Zollmuseum sowie das Open-Air Theater Hamburger Jedermann. Die noch vorhandenen Fleete haben kaum Erlebnisqualität und werden nicht in das Tourismus- oder Freizeitprogramm der Innenstadt einbezogen. Da sie nicht offen für Durchgangsverkehr sind, ist das regelmäßige Ausbaggern der Fleete nicht zwingend und somit verschicken sie immer mehr. Für eine Nutzung der Wasserstraßen muss das regelmäßige Ausbaggern jedoch gewährleistet sein.

#### V. Städtebauliche Situation



Städtebauliche Struktur

Das Viertel hat durch seine hohe bauliche Dichte und die städtebauliche Situation hohes Potenzial. Die gewachsene Struktur ist durch historisch wertvolle Bauwerke geprägt. Neben dem bedeutenden Ensemble Speicherstadt und Kontorhausviertel, der Kirchenruine St. Nikolai und der Kirche St. Katharinen sowie der alten Kontorhäuser in der Deichstraße befinden sich eine Reihe attraktiver

<sup>12</sup> Quelle: Statistisches Landesamt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2004)

<sup>13</sup> blauraum Architekten, Gutachten »Wohnen im Kontorhausviertel« (2005)





Quelle: Handelskammer Hamburg (2005)

Bürogebäude der heutigen Zeit im Fleetviertel. Diese fügen sich in die Blockrandbebauung der Innenstadt ein. Entlang der Willy-Brandt-Straße löst sich diese Struktur jedoch in Solitärbauten auf. Innerhalb der Bürostruktur sind kleine Wohninseln, die zum Teil Ende des 19. Jahrhunderts, Anfang des 20. Jahrhunderts und in den 1980er Jahren entstanden sind.

frequenz insbesondere entlang der großen Straßenverkehrsachsen begrenzt. Entlang der Hauptverbindungsachse zwischen City und HafenCity (siehe Grafik S. 16) öffnet sich die sonst enge städtebauliche Struktur zu einem undefinierten und sehr großen Straßenraum, welcher ungenutzt bleibt und keinen verbindenden Charakter hat.

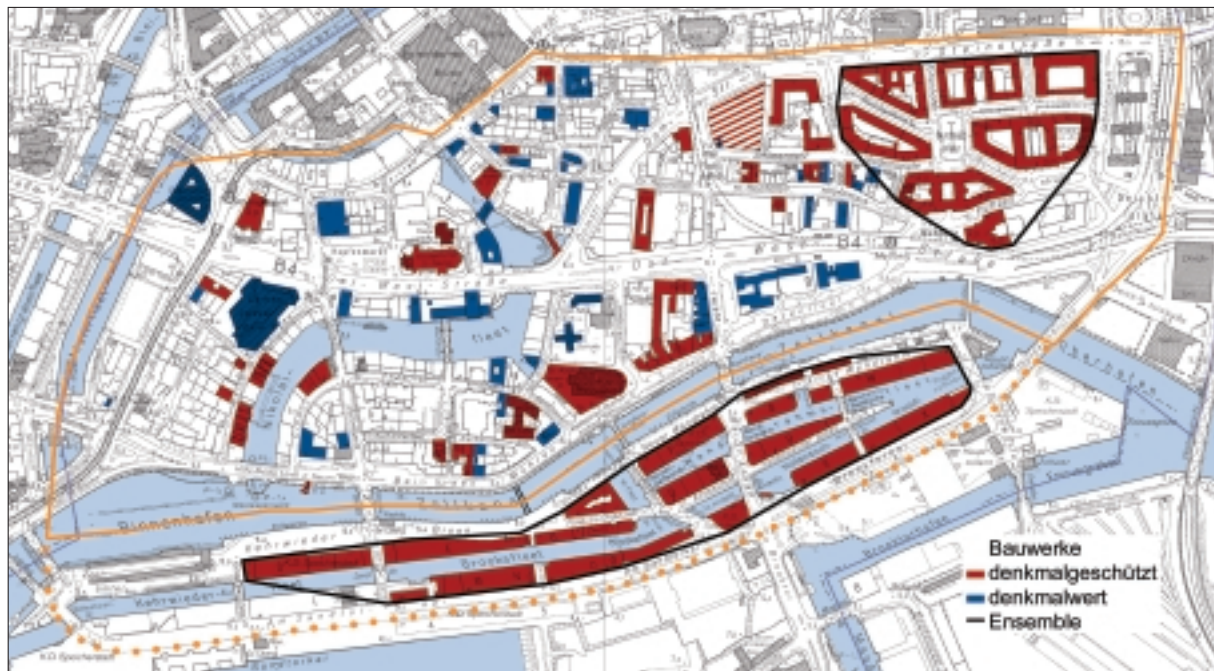


Brandstwiete in Richtung Norden

Der Straßenraum hat an vielen Stellen ein unattraktives Erscheinungsbild und lädt oft nicht dazu ein, die Fußwege zu nutzen bzw. gar zu »flanieren«. Folglich ist die Nutzungs-

## Gebäudehöhen

Hamburgs Stadtbild ist geprägt von für eine Metropole relativ geringen Gebäudehöhen und von herausragenden Kirchtürmen. Drei Viertel der Gebäude im Fleetviertel sind zwischen fünf- und achtgeschossig. Nur sieben Prozent der Gebäude (gemessen an der Fläche) haben neun und mehr Geschosse. Städtebauliche Akzente werden durch die Kirchtürme sowie durch das 17-geschossige Hochhaus Willy-Brandt-Straße 23, das 14-geschossige Hochhaus am Hahntrapp/Großer Burstah und das 13-geschossige Hochhaus Willy-Brandt-Straße 59 gesetzt. Auffällig ist die höhere Bebauung im Kontorhausviertel (siehe Grafik S. 19). Insgesamt besteht bei einem großen Teil der vorhandenen Gebäude »Spielraum« nach oben.



Quelle: Kulturbehörde, Handelskammer Hamburg (2005)

## Denkmalschutz

Rund 80 Bauwerke im Fleetviertel unterliegen dem Denkmalschutz. Weitere 40 Gebäude sind als »denkmalwert« eingestuft worden<sup>14</sup> (siehe Grafik S. 20). Die Speicherstadt und das Kontorhausviertel unterliegen zudem als »Denkmal-Ensemble« zudem dem städtebaulichen Denkmalschutz. Sie sind in ihrer Gesamtheit – mit Brücken und Straßenzügen – denkmalgeschützt. Die teils denkmalgeschützten Kontorhäuser aus den 1920er und 30er Jahren sind umfangreich modernisiert worden.<sup>15</sup>

## VI. Räumliche Verteilung der Nutzungsstruktur

Die dominierende Nutzung des Fleetviertels ist die Büronutzung durch Unternehmen, öffentliche Verwaltungen und sonstige Organisationen. Vielfach werden die Erdgeschosszonen der Bürogebäude durch Läden genutzt. Schwerpunkte des Einzelhandels sind das

zentrale Kontorhausviertel rund um den Burchardplatz, die Straßen südlich der Großen Johannisstraße und der Große Burstah am Rande des Fleetviertels. Die Gastronomie konzentriert sich an der Deichstraße, der Brandstüte und um den Burchardplatz. Dieser ist mit seinen hier ebenfalls angrenzenden Wohngebäuden auch einer der beiden Schwerpunkte der Wohnnutzung. Der zweite Schwerpunkt befindet sich im Katharinenviertel, wo sich auch eine weitere Konzentration gastronomischer Einrichtungen feststellen lässt. Insgesamt ist das Fleetviertel ein Quartier mit vornehmlich gewerblicher Nutzung mit einer Tendenz zu einer feinkörnigen Nutzungsmischung von Wohnen und Arbeiten. Das Wohnen findet jedoch nur in inselartig gelegenen Bereichen statt, zwischen denen rein gewerblich genutzte Quartierbereiche die dominierende Nutzung bilden. Ebenfalls inselartig liegen die gastronomisch genutzten Bereiche, die sich nicht gegenseitig stärken (siehe Grafik S. 12).

## VII. Bewertung des Standortes

Die HafenCity soll zu einem integrierten Teil der Hamburger City werden. Dazwischen liegt das Fleetviertel, das seiner neuen Rolle als

<sup>14</sup> »Denkmalwerte Bauwerke« sind eine Vorstufe zum gesetzl. Denkmalschutz und können in die Denkmalschutzliste aufgenommen werden. Quelle: Kulturbehörde

<sup>15</sup> Quelle: IG Kontorhausviertel

Scharnier zwischen City und HafenCity im heutigen Zustand nicht gerecht werden kann – es erscheint eher als Barriere denn als Bindeglied. Auch das Kontorhausviertel innerhalb dieses Gebiets ist gemessen an seiner Zentralität kein Magnet, der die Besucher anlocken und in Richtung City oder HafenCity weiterleiten könnte. Grundvoraussetzung für eine lebendige Innenstadt ist neben einem Nutzungsmix aus Büros, Dienstleistungen, Einzelhandel und Gastronomie auch ein hoher Wohnanteil. Dieser ist im Fleetviertel deutlich zu gering und zudem nur auf die zwei inselartig gelegenen Bereiche beschränkt. Die hieraus folgende geringe Bevölkerungszahl wirkt sich negativ auf die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume und das Sicherheitsempfinden insbesondere in den Abendstunden aus, weil die Straßen verlassen und leer sind. Hieraus folgt das zentrale Anliegen, die Zahl der Wohnungen im Fleetviertel zu erhöhen. Aufbauend auf die vorhandene Nutzungsgemischte Struktur, muss ein Zielbild für die Nutzungsschwerpunkte des Fleetviertels entwickelt werden. Das Fleetviertel bietet die ideale Voraussetzung die von Stadtplanern vielfach propagierte Stadt der kurzen Wege

ohne die andernorts zu erwartenden Nutzungskonflikte zu realisieren.

Als Bürostandort ist das Fleetviertel – vor allem aufgrund seiner Lage – zwar attraktiv, aber im Vergleich mit den Lagen westliche Innenstadt, rund um die Alster und zunehmend auch der HafenCity, trotz umfangreicher Bemühungen privater Grundeigentümer in den letzten Jahren unterbewertet. Das Image des Fleetviertels wird seinen positiven Eigenschaften als Unternehmensstandort nicht gerecht. Insgesamt verfügt das Fleetviertel heute über kein eigenständiges und unverwechselbares Profil als Standort für Unternehmen. Es ist entwohnt und bietet – insbesondere an Wochenenden und in den Abendstunden – wenig Aufenthaltsqualität. Die Erhöhung der Lebensqualität hängt maßgeblich von der Attraktivitätssteigerung der öffentlichen Räume ab. Der ruhende Verkehr muss in Tiefgaragen und Parkhäuser umgelenkt werden, die so geschaffenen Räume für die Bevölkerung müssen erlebbar gemacht werden. Dabei ist eine Profilierung im Kontext zu den Zielgruppen des künftigen Wohnungsangebots geboten.



## C. Entwicklungen im städtebaulichen Umfeld

### I. City

Die Hamburger City ist das Herz der Metropole Hamburg. Hier befindet sich die höchste Dichte an Einrichtungen von Politik und Verwaltung, an Unternehmenszentralen und an Einzelhandelsgeschäften. Der Begriff der Hamburger City unterscheidet sich geringfügig von dem Begriff »Hamburger Innenstadt«. Die »Hamburger Innenstadt« verfügt mit dem Wallring über eine klare räumliche Abgrenzung. Die »Hamburger City« definiert sich dagegen über die zentralen Funktionen, deckt sich aber weitgehend mit der Hamburger Innenstadt. Einige Quartiere des in der Innenstadt gelegenen Stadtteils Hamburg-Neustadt zählen streng genommen jedoch nicht zur City, da sie überwiegend dem Wohnen dienen und kaum über zentrale Einrichtungen verfügen.

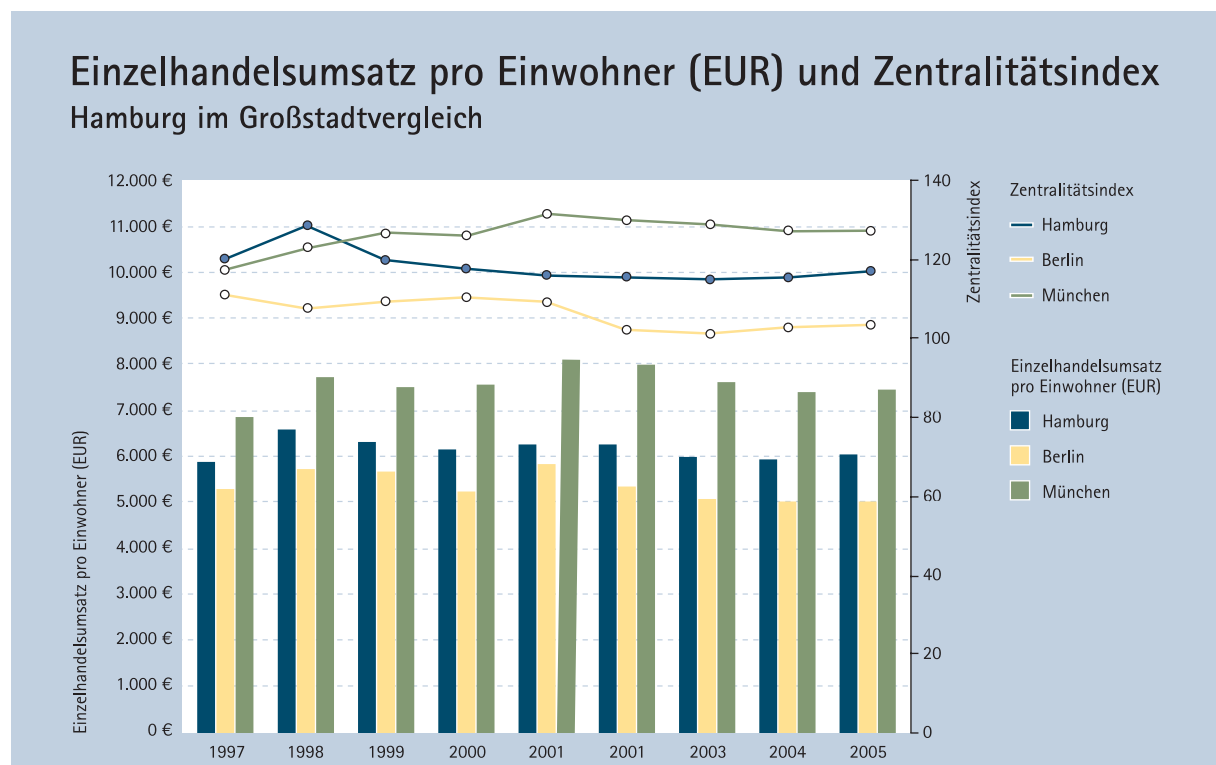
In der City zwischen Hauptbahnhof und Gänsemarkt, Steinstraße und Binnenalster befinden sich:

- Vielfältiger Einzelhandel von Kaufhäusern mit Weltstadtniveau, klassischer Fach-

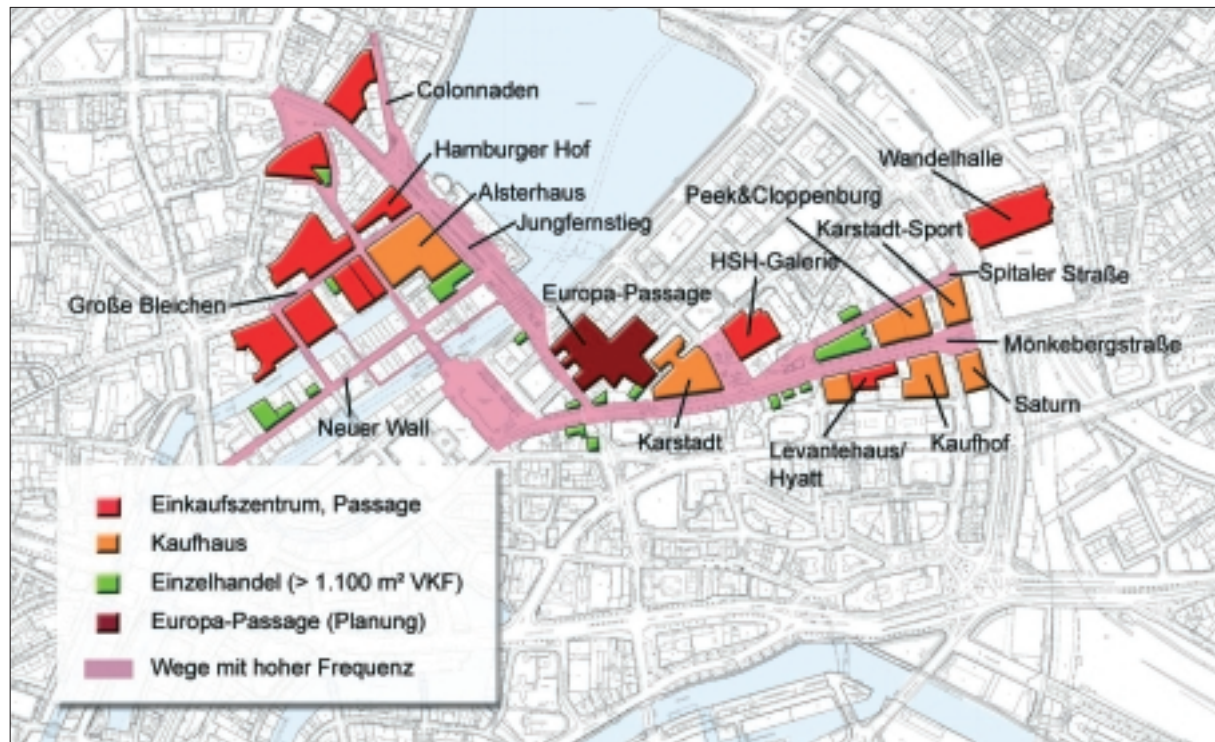
einzelhandel, trendige Filialisten und edle Luxusmarken.

- Die Aushängeschilder der Kulturmietropole vom Deutschen Schauspielhaus über das Thalia-Theater bis zur Staatsoper, von der Kunsthalle über das Museum für Kunst und Gewerbe bis zum Bucerius Kunst Forum.
- Die politischen und administrativen Entscheidungszentren: Rathaus, Finanz-, Innen-, Baubehörde, Bezirksamt, Handelskammer u. a.
- Die Zentralen von Banken, Versicherungen, bedeutende Hotels und Dienstleister.

Die multifunktionale City ist über Jahrzehnte organisch gewachsen; durchaus mit Brüchen und Schwierigkeiten, hervorgerufen durch Umnutzungen und Verlagerungen z. B. von Wohnungen in Quartiere außerhalb der City und von Büroarbeitsplätzen etwa in die City Nord oder die City Süd und durch die Erweiterung von Einzelhandelsflächen in der westlichen City.



Quelle: Frequenzberichte versch. Jahrgänge Engel & Völkers (basierend auf Zahlen der BBE Unternehmensberatung, Köln)



Quelle: Handelskammer Hamburg (2005)

Die höchste Dynamik ist im Bereich der Einzelhandelsnutzungen zu verzeichnen. Als Einzelhandelsstandort entfaltet die Hamburger City ihre Anziehungskraft für den gesamten Norden Deutschlands, sogar bis in den skandinavischen Raum.<sup>16</sup> Auf einer Verkaufsfläche von rund 283.000 Quadratmetern sind im Jahr 2004 rund 1,7 Mrd. Euro umgesetzt worden. Der Vergleich Hamburgs mit anderen deutschen Metropolen zeigt auf, dass Hamburg hinsichtlich seiner Einzelhandelszentralität<sup>17</sup> mit einem Zentralitätsindex von 117,5 in 2005 deutlich vor Berlin (104,4) lag, aber hinter München (128,1) zurückblieb. Noch 1998 besaß Hamburg eine größere Einzelhandelszentralität als München. Nach einem zwischenzeitlichen Rückgang der Einzelhandelszentralität Hamburgs bis zum Jahr 2003

ist in den letzten zwei Jahren wieder eine leichte Zunahme zu verzeichnen. Gleiches gilt für den Einzelhandelsumsatz pro Einwohner, der in Hamburg im Jahr 2005 bei 6.122 Euro lag. Auch in Relation zu München (2005: 7.553 Euro) hat Hamburg hier noch Wachstumspotenzial, (siehe Grafik S. 22).

Ein großer Teil der Einzelhandelsumsätze in Hamburg ist in den Bezirkszentren zu verzeichnen. Ein Grund hierfür liegt in der besonderen polyzentrischen Struktur Hamburgs. Der Anteil der Hamburger City am Einzelhandelsumsatz in Hamburg insgesamt betrug 1993 19,3 Prozent und lag 2004 mit 17,3 Prozent um 2 Prozentpunkte niedriger. Ein Grund für den Rückgang liegt im Verkaufsflächenzuwachs in den Hamburger Bezirkszentren während des gleichen Zeitraums. Während die Verkaufsfläche in der City zwischen 1993 und 2004 um rund 10 Prozent zurückgegangen ist, kann für die Gesamtstadt ein Zuwachs von rund 17 Prozent im gleichen Zeitraum festgestellt werden, der vor allem in den Bezirkszentren stattfand. Das rückgängige Flächenanteile nicht zwangsläufig mit rückläufigen Umsatzanteilen zu verbinden sind, zeigt die Ent-

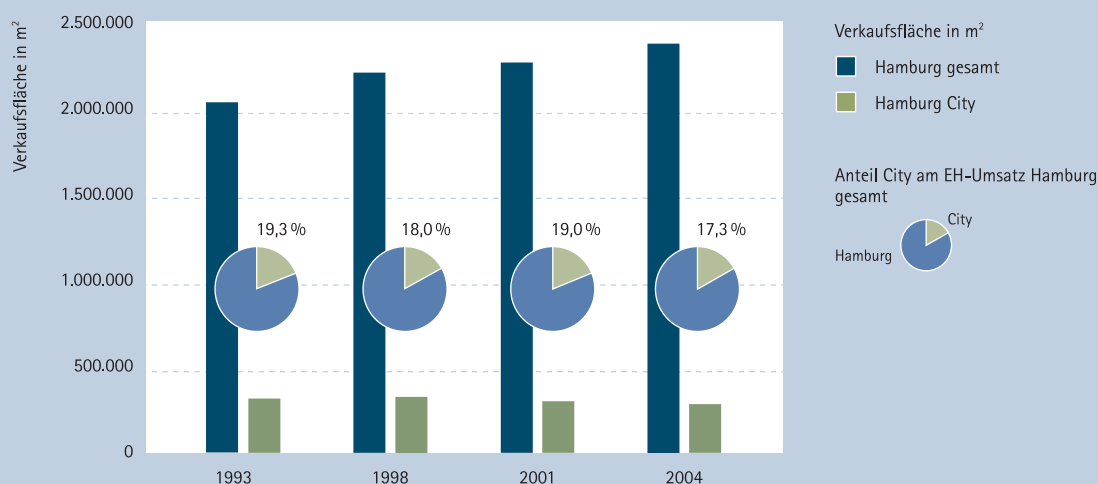
<sup>16</sup> GfK Prisma, BulwienGesa AG 2005

<sup>17</sup> Die Einzelhandelszentralität ergibt sich aus dem Verhältnis von Kaufkraftbindung in der Stadt und Kaufkraftzufluss von außerhalb. Der Zentralitätsindex errechnet sich aus der Division der Umsatzkennziffer des Einzelhandels durch den entsprechenden Wert der einzelhandelsrelevanten Kaufkraft. Hierbei wird der Bundesdurchschnitt gleich 100 gesetzt. Liegt die Kennziffer über 100, dann werden die Umsätze stark von Kunden aus dem Umland beeinflusst. Die Zentralitätskennziffer erlaubt damit Aussagen zur Bewertung der Ausstattung der Stadt mit zentralörtlichen Funktionen und zu ihrer überregionalen Bedeutung.



## Verkaufsfläche und Anteil am Einzelhandelsumsatz

### Hamburg City im Vergleich zu Hamburg gesamt



Quelle: GfK PRISMA Institut

wicklung zwischen 1998 und 2001: Aufgrund umfangreicher Erneuerungen in den City-Geschäften in diesem Zeitraum konnte trotz »Flächenverlustes« der Umsatzanteil um einen Prozentpunkt erhöht werden.

Der City-Kaufmannschaft ist die tendenziell negative Entwicklung in den vergangenen zehn Jahren nicht entgangen. Sie sorgte durch Bildung von Aktionsgemeinschaften und ehrgeizigen Investitionsprogrammen für eine Trendumkehr. Über 1 Mrd. Euro dürften bis Ende 2006 in Baumaßnahmen und Ladenausstattung geflossen sein. Im Folgenden werden die wesentlichen Entwicklungen beschrieben.

#### Einzelhandel in der City

1994 wurde die Mönckebergstraße in eine Kommunaltrasse mit Boulevardcharakter umgebaut. Die erhoffte Initialzündung für eine Investitionsoffensive der Grundeigentümer blieb zunächst aus. Ein grundlegender Modernisierungsprozess der Kaufhäuser und Einzelhandelsgeschäfte setzte erst Ende der 1990er Jahre ein. Dem Umbau des Levantehauses mit Schaffung einer Ladenpassage (1997) und der Eröffnung des Hotels Park Hyatt (1998) folgte 1999 die Aufstockung des Karstadt Sporthauses am nordöstlichen Eingang der Mönckebergstraße. Für rund 35

Mio. Euro entstand hier das damals größte Sporthaus Europas mit einer öffentlichen Eislaufbahn auf dem Dach des Kaufhauses. Direkt gegenüber steht mit Saturn seit 1999 Europas größter Elektronikfachmarkt. Mit C&A und der Galeria Kaufhof (22 Mio. Euro) sind im gleichen Jahr zwei weitere Kaufhäuser umfassend modernisiert worden. Es gibt in der Spitaler- und der Mönckebergstraße praktisch keine Immobilie, die in den folgenden Jahren nicht grundlegend modernisiert, umstrukturiert oder saniert wurde. Seitens der Einzelhändler folgten überwiegend erhebliche Investitionen in Ladenausstattung und Gebäudetechnik. Alleine in den letzten fünf Jahren ist rund ein Drittel der Verkaufsfläche<sup>18</sup> der City umfassend modernisiert worden. Viele weitere Einzelhandelsgeschäfte wie beispielsweise Peek & Cloppenburg (2001, 25 Mio. Euro), Zara und das Schuhhaus Görtz (2003, 0,5 Mio. Euro), Ansons, Douglas und das Schuhhaus Görtz sind ebenfalls mit neuen Ladeneinrichtungen, attraktiven Eingangsbereichen sowie modernen Schaufensterfronten versehen worden.

Auch die parallel verlaufende Spitalerstraße ist in den letzten Jahren umfassend aufgewertet worden. Nach Auslaufen des Pachtvertrages für die »Mövenpick Cafe-Brücke«

<sup>18</sup> Handelskammer Hamburg, eigene Berechnungen, Januar 2006

und der Insolvenz des technischen Kaufhauses Brinkmann im Jahr 2002 ist hier ein umfassender Modernisierungsprozess von öffentlichem Raum und Gebäuden in Gang gesetzt worden. In der von den Grundeigentümern umgebauten Immobilie konnten neue »Flagship-Stores« der Firmen Lego, Esprit und Hennes & Mauritz angesiedelt werden. Die Spitalerstraße selbst wurde durch den Abriss der alten Cafébrücke aus den 1960er Jahren für 5 Mio. Euro durch die gläserne Barkhofpassage mit 1.300 Quadratmetern Nutzfläche städtebaulich neu ausgerichtet. Mit dem zweiten deutschen Zara Haus entstand hier bereits 1999 ein Flagship-Store, der Magnetwirkung für Käufer junger Mode entfaltet.

Im weiteren Verlauf der Mönckebergstraße in Richtung Rathaus sind in den letzten fünf Jahren ebenfalls erhebliche Modernisierungen der Einzelhandelsgeschäfte und Kaufhäuser vorgenommen worden. So haben beispielsweise die Unternehmen Hennes & Mauritz, Appelrath-Cüpper und Benetton ihre Kaufhäuser umfassend neu gestaltet, bzw. sich neu angesiedelt. Zur Zeit wird zudem das Rappolthaus umfassend modernisiert, in dem mit Mango eine weitere internationale Topmarke ihr Hamburger Quartier aufgeschlagen hat. Auch Karstadt hat den kompletten Umbau seines Haupthauses bereits verkündet. Bis 2007 sollen hier die 33.000 Quadratmeter Verkaufsfläche mit einer Investitionssumme von 35 Mio. Euro angepasst werden. Im näheren Umfeld des Rathausmarktes sind in den letzten Jahren mehrere größere Neugestaltungen vorgenommen worden. Hier haben sich die Unternehmen Hirmer und Miss Sixty etabliert und am Rathausörn hat Tchibo einen stark frequentierten Shop eröffnet.



Der neu gestaltete Jungfernstieg

Illustration: Peter Wels

## Erlebnisqualität

Einhergehend mit der Aufwertung der Kaufhäuser und Einzelhandelsgeschäfte ist in den letzten fünf Jahren auch die Erlebnisqualität der City deutlich gesteigert worden. So ist erstmalig im Jahr 2000 für die Spitalerstraße und die Mönckebergstraße die Erlaubnis gegeben worden, einen Teil der Fußgängerbereiche für die Aussengastronomie zu nutzen. In der warmen Jahreszeit bieten heute eine Vielzahl von Cafés und Restaurants ein deutlich belebteres Straßenbild als zuvor. Zu einem Zentrum für Gastronomie und Hotellerie hat sich das 1997 neu gestaltete Levantehaus entwickelt. Hier konnte mit dem Park-Hyatt Hotel eine der ersten Hoteladressen der Stadt geschaffen werden, das spätestens mit der Beherbergung des US-Soccer-Teams während der FIFA Fußball-WM 2006 internationale Bekanntheit erhalten wird. In der Levante-Passage befinden sich neben Restaurants, Cafés und Bars aber auch Einzelhandelsgeschäfte. Zu den Passagen, die dem Besucher der östlichen City interessante Ausweichrouten und ein abwechslungsreiches Gastronomieangebot bieten, zählen auch der Barkhof und die HSH Nordbank Shopping Passage. Letztere stellt am Gerhard-Hauptmann-Platz auch eine direkte Verknüpfung zu einem der kulturellen Höhepunkte der östlichen City her, dem Thalia-Theater.

Ein fester Bestandteil der saisonalen Erlebnisqualität der östlichen City sind zudem die Weihnachtsmärkte auf dem Gerhart-Hauptmann-Platz, rund um die St. Petri Kirche und auf dem Rathausmarkt, wobei letzterer mit rund 1,5 Mio. Besuchern in den vergangenen Jahren durch die Zusammenarbeit mit Roncalli anderen deutschen Traditions-Weihnachtsmärkten deutlich den Rang abgelaufen hat. Der Rathausmarkt und der Gerhart-Hauptmann-Platz werden zudem auch unterjährig mit einer Vielzahl von Veranstaltungen bespielt, die eine zusätzliche Anziehungskraft für die City entfalten.

## Jungfernstieg und Passagenviertel

Im Bereich der westlichen City hat sich in den letzten Jahren der Besatz in der Gerhof- und

der Poststraße erheblich verändert. Mit der Neugestaltung des Jungfernstiegs konnte ein bedeutender Entwicklungsimpuls gesetzt werden, dessen positive Wirkung bereits während der Umbauphase zum Tragen gekommen ist. Für die attraktive Neugestaltung zeichnet sich der für die Umsetzung der Maßnahme gegründete Verein »Lebendiger Jungfernstieg e.V.« verantwortlich. Von den insgesamt in den Umbau investierten 20 Mio. Euro sollen allein 15 Mio. durch private Spenden aufgebracht werden; ein großer Teil hiervon als Anschubfinanzierung durch Professor Dr. h. c. Werner Otto. Mit dem neugestalteten Jungfernstieg, der im Mai 2006 den Hamburgern offiziell übergeben wird, wird in dieser weltweit einzigartigen städtebaulichen Situation ein neuer Magnet in der Hamburger Innenstadt geschaffen. Dies wird sich positiv auf die Anziehungskraft der gesamten Shoppingmetropole Hamburg auswirken. Bis zum Jahr 2011 wird hier zudem unterirdisch der neue U-Bahnanschluss der U4 in die HafenCity erfolgen. Damit erhält der »neue« Jungfernstieg zusätzliche Zentralität und eine noch höhere Frequenz durch tausende von Besuchern aus der HafenCity.

Direkt am Jungfernstieg sind in den letzten fünf Jahren ebenfalls erhebliche Modernisierungen der Kaufhäuser, Passagen und Einzelhandelsgeschäfte vorgenommen worden. So wurden die 23.000 Quadratmeter Verkaufsfläche des Alsterhauses in den letzten zwei Jahren für 25 Mio. Euro grundmodernisiert. Das Alsterhaus präsentiert sich nun als Kaufhaus auf Weltniveau. Auch der Hamburger Hof, auf dessen Grundstück ursprünglich mit »Sillems Bazar« 1844 die weltweit erste Einkaufspassage errichtet worden war, wurde 2000 ebenfalls umfassend modernisiert. Mit dem Business Improvement District (BID) wird zudem der Neue Wall, dessen Gebäude in den letzten 15 Jahren nahezu vollständig erneuert oder gründlich modernisiert worden sind, als Top-Einkaufsadresse für den gehobenen Einkauf auch im öffentlichen Straßenraum komplett neu gestaltet.

Umfangreiche Modernisierungsbemühungen laufen zur Zeit in den Großen Bleichen, Hohe Bleichen und in den Colonnaden, wo die Hamburger Firma Beiersdorf AG an der Ecke

**Business Improvement Districts (BIDs)** sind Kooperationen zwischen öffentlichen und privaten Trägern zur Stärkung von räumlich klar definierten Quartieren. Ziel ist es, durch Eigeninitiative der Quartiersanlieger die Wettbewerbsfähigkeit der Standorte zu erhöhen. Um ein BID zu gründen, müssen mindestens 15 Prozent der Quartiersanlieger einen entsprechenden Antrag stellen. Grundlage des Antrags ist das von den Anliegern entwickelte Maßnahmen- und Finanzierungskonzept. Darin werden die zur Quartiersaufwertung geplanten Maßnahmen konkret beschrieben, die maßnahmenspezifischen Kosten ermittelt. Die Gesamtkosten werden über einen Hebesatz auf die Einheitswerte der im BID-Gebiet liegenden Grundstücke umgelegt. Das Konzept muss von einer Zwei-Drittel-Mehrheit der vor Ort betroffenen Grundeigentümer (nach Fläche und Wert) getragen werden. Es ist zeitlich befristet auf höchstens fünf Jahre. Durch BIDs wird sichergestellt, dass Entscheider, Zahlende und Begünstigte der Quartiersaufwertung identisch sind. Da alle Nutznießer zu einem Finanzierungsbeitrag verpflichtet werden, wird das Beitragsaufkommen verlässlich und der individuelle Beitrag überschaubar. BIDs sind das ideale Instrument zur Realisierung langfristiger Projekte, die anderenfalls nicht finanziert werden könnten. Sie tragen damit zu einer substanziellen Quartiersaufwertung bei.

Jungfernstieg das weltweit erste »Nivea-Haus« (700 Quadratmeter Verkaufsfläche) errichtet. Laufend modernisiert werden zudem auch die weiteren Passagen, so dass sich auch die westliche Hamburger City deutlich im Aufbruch hin zu noch mehr Anziehungskraft befindet.

### Europa Passage

Im Übergangsbereich von der östlichen City zur westlichen City entsteht mit der Europa Passage Deutschlands größtes innerstädtisches Shopping Center. In der Einkaufspassage, die im Oktober 2006 öffnen soll, sollen 100

Einzelhandelsgeschäfte mit insgesamt rund 30.000 Quadratmeter Verkaufsflächen entstehen, die sich auf fünf Ebenen verteilen. Im Untergeschoss des Neubaus zwischen Mönckebergstraße und Ballindamm/Jungfernstieg soll ein umfangreiches Angebot an Lebensmitteln in einer Art Markthalle präsentiert werden. Zusätzlich zu den Läden und gastronomischen Einrichtungen der Passage wird die Europa Passage 30.000 Quadratmeter Bürofläche bieten. Die rund 700 Stellplätze werden in einer Tiefgarage organisiert, die sich auf fünf Untergeschosse verteilen. Die Ausgänge der U- und S-Bahn-Haltestelle Jungfernstieg werden direkt im ersten Untergeschoss mit der Passage verbunden. Das Investitionsvolumen des Gemeinschaftsprojekts der Allianz AG und der HSH Nordbank AG liegt bei 430 Mio. Euro. Bisher konnten bereits 70 Prozent der Handelsflächen vermietet werden. Über die Hälfte der Einzelhandelsmieter wird nach Angaben der Projektentwickler erstmalig in Hamburg eine Filiale eröffnen, 15 Prozent der bisher vorgesehenen Mieter kommen aus dem internationalen Bereich.



Europa Passage

### Gemeinsam Konzepte entwickeln

Nach dem Entstehen des Passagenviertels in der westlichen City ab 1971, das mit dem 1980 eröffneten Hanseviertel sein Flaggschiff erhielt, ergriffen maßgeblich Grundeigentümer und Kaufmannschaft in der östlichen City die Initiative und veranlassten durch den gemeinsam gegründeten »Trägerverbund Projekt Innenstadt« eine Konzeptentwicklung. Die vor gut 20 Jahren entwickelte Konzeption wurde seither sukzessive umgesetzt und dürfte mit der Eröffnung der Europa Passage einen vor-

läufigen Abschluss finden. Mit der Interessengemeinschaften Spitalerstraße und Mönckebergstraße arbeiten zudem kleinräumige Zusammenschlüsse der Kaufleute und Grundeigentümer stetig an der Verbesserung der Qualität. Aber auch im Bereich der westlichen City haben sich die Kaufleute in Interessengemeinschaften zusammengeschlossen. So konnten durch die IG Colonnaden, die IG Jungfernstieg und die IG Neuer Wall weitere Impulse für die Entwicklung in diesem Teil der City gesetzt werden. Die Handelskammer hat in diesem Prozess die Bemühungen der einzelnen Mikrostandorte konsensorientiert zusammengeführt. So konnte 1999 das gemeinsame City Management eingerichtet werden, das fortan für eine intensive Vermarktung der City unter einem Dach sorgt. Zudem konnten gemeinsam mit den Hamburger Behörden die Voraussetzungen für die Einrichtung der Business Improvement Districts (BID) geschaffen werden. Als erstes Quartier in der City wird der Neue Wall dieses Instrument nutzen, um die Exklusivität seiner Ladengeschäfte durch eine entsprechend hochwertige Gestaltung der öffentlichen Räume zu unterstreichen.

Wenn sich die City derzeit in einem insgesamt guten Zustand ohne nennenswerte Leerstände präsentiert, dann ist das zunächst der Initiative und den nachhaltigen Bemühungen der Grundeigentümer und Kaufleute der City zu verdanken. Durch stetige Investitionen in Gebäude, Ladeneinrichtung und Marketing ist die »Shopping City« zu einem starken Imagerträger Hamburgs geworden; in der 2005 von der Hamburg Marketing GmbH veranlassten Markenuntersuchung für Hamburg erhielt der Markenbestandteil »Shopping-Metropole« die höchsten Werte! Die konstruktive Zusammenarbeit von Citywirtschaft, Grundeigentum, Politik und Verwaltung, vermittelt durch die Handelskammer in enger Kooperation mit dem Trägerverbund Projekt Innenstadt, dem Citymanagement den Interessengemeinschaften, haben maßgeblich dazu beigetragen.

### Fazit

In einer für den Einzelhandel schwierigen konjunkturellen Lage wurde die Hamburger



City in den vergangenen Jahren durch die dynamische Entwicklung in den Hamburger Bezirkszentren zusätzlich unter Druck gesetzt. Um den verlorenen Boden wieder gut zu machen, ist eine Steigerung der Erlebnisqualität sowie eine permanente Anpassung der Einzelhandelspräsentation unverzichtbar. Umfassende bauliche Maßnahmen der Grundeigentümer im Zusammenhang mit darauf abgestimmten Investitionen der Einzelhandelsgeschäfte schufen in den letzten Jahren hierfür die Voraussetzungen. Dem Trägerverbund Projekt Innenstadt e.V. gelingt es gemeinsam mit dem seit 1999 eingesetzten City Manager zunehmend, die neue Qualität der City auch entsprechend zu kommunizieren und diese durch gemeinsame Aktionen wie z.B. dem Weihnachtsmarkt auf dem Rathausmarkt im Gespräch zu halten. Je deutlicher aber die City an Erlebnis- und Aufenthaltsqualität gewinnt, je kräftiger wird das Gefälle zum Fleetviertel südlich der Steinstraße, in dem in den vergangenen Jahren keine signifikanten Verbesserungen zu verzeichnen waren. Heute gibt es weniger denn je Anlass, die City in Richtung Süden zu verlassen.

## II. HafenCity

Die HafenCity ist bereits von Beginn der Planungen an als ein langfristiges Projekt zur Erweiterung der Hamburger Innenstadt angelegt worden. 1997 haben Senat und Bürgerschaft die Entscheidung getroffen, das 155 Hektar große Hafenareal städtebaulich zu entwickeln und damit die Innenstadt um rund ein Drittel zu erweitern. Für die operative Umsetzung wurde zunächst als Tochtergesellschaft der Hamburger Hafen und Lagerhaus AG (HHLA; heute Hamburger Hafen und Logistik AG) die GHS – Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH gegründet. Diese Gesellschaft wurde 2000 in ein eigenständiges Beteiligungsunternehmen der Freien und Hansestadt Hamburg überführt und 2004 schließlich in HafenCity Hamburg GmbH umbenannt.

Grundlage für die Entwicklungen der HafenCity ist der im Jahr 2000 von der Hamburgischen Bürgerschaft verabschiedete Masterplan, der auf Basis eines städtebaulichen Wettbewerbs im Jahr 1998 entstanden ist

Masterplan HafenCity (Stand 2005)



Quelle: HafenCity Hamburg GmbH



Quelle: Handelskammer Hamburg (2005)

(siehe Grafik S. 30). Das dem Plan zugrunde liegende städtebauliche Entwicklungskonzept determiniert die schrittweise Umwandlung des innerstädtischen Hafenrandes zu einer Erweiterung der Innenstadt bis zum Jahr 2025. Das Planwerk formuliert die wesentlichen stadtentwicklungsplanerischen und städtebaulichen Ziele Hamburgs für die Entwicklung der HafenCity. Der Masterplan ist ein flexibles, fortschreibungsfähiges Konzept, das im weiteren Planungs- und Entwicklungsprozess verfeinert und konkretisiert werden soll. Das Planwerk besteht aus textlich formulierten Leitzielen, einem Strukturkonzept als Plan, einem Plan zum städtebaulichen Konzept und thematischen Plänen zu Nutzungen, Verkehr, Hochwasserschutz und Freiraum sowie den textlichen Erläuterungen. Darüber hinaus werden Aussagen zur stufenweisen Entwicklung des Gebietes gemacht. Insgesamt erschließt der Masterplan 60 Hektar Nettobauland, auf denen 1,8 Mio. Quadratmeter Bruttogeschossfläche entstehen können. Vorgesehen sind etwa 5.500 Wohnungen für 10.000 bis 12.000 Bewohner und 40.000 Arbeitsplätze. Die in dem Gebiet noch ansässigen Hafenbetriebe sind auf Basis der im Masterplan definierten Entwicklungsschritte in den letzten Jahren sukzessive verlagert worden. Mit der Umsiedlung der Kaffeelagerei N.H.L. Hinsch und Cons. in den Mittleren Freihafen Ende 2005 konnte zudem ein zentrales Areal etwa 15 Jahre früher für die Entwicklung der HafenCity erschlossen werden als ursprünglich im Masterplan vorgesehen.

Der Masterplan der HafenCity definiert insgesamt 12 Quartiere, die schrittweise entwickelt werden sollen. Dabei ist beabsichtigt, die Quartiere möglichst in einer zeitlich begrenzten Bauphase zu realisieren, um die Nutzung der fertiggestellten Gebäude nicht durch permanente Baustellen in der Nachbarschaft einzuschränken. Im Jahr 2005 konnte

## HafenCity Beirat

Seit 2005 wird die Geschäftsführung der HafenCity GmbH von einem kompetent besetzten Beirat beraten. Neben fünf Fachmitgliedern sind die Handelskammer Hamburg, die Handwerkskammer, die Architektenkammer und der Trägereverbund Innenstadt e. V. als institutionelle Mitglieder vertreten. Den Vorsitz hat der Präses der Handelskammer, Herr Dr. Dreyer, inne. Der Beirat befasst sich insbesondere mit den Themen:

- Weiterentwicklung des Masterplanes
- Weiterentwicklung der Entwicklungsplanung
- Aufstellung des jährlichen Entwicklungsplanes
- Weiterentwicklung des Nutzungskonzeptes
- Externe Integration der HafenCity
- Kommunikation und Marketing



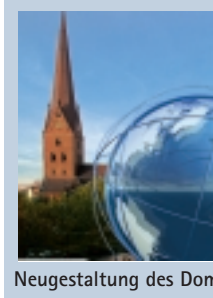
# Plan der Möglichkeiten



Anleger für Wassertaxen



Gestaltung der Achsen City + HafenCity



Neugestaltung des Domplatz



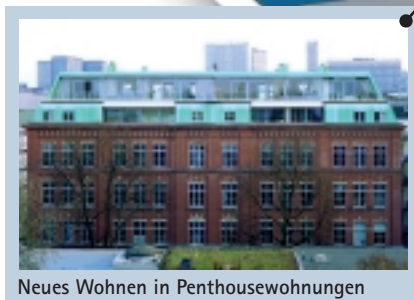
Alster-Ewer an der Alten Börse



„Lebendiger“ Hopfenmarkt



Hausboote im Nikolaifleet



Neues Wohnen in Penthousewohnungen



Einzelhandel/Gastronomie im Speicher



Neues Wohnen am Katzenterrace

Ein Quartier wird zum Scharnier – Die Perspektive des



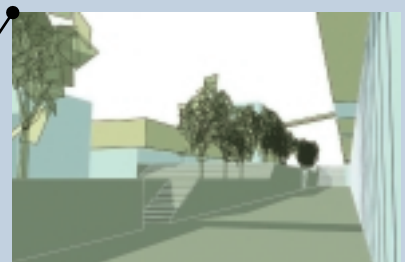
Platzes



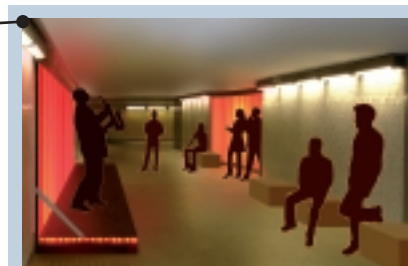
Wochenmarkt in der Burchardstraße



Trendiger Burchardmarkt



Wohnen und Arbeiten am Klosterwall



Musiklounge in der Unterführung



Laserlichtspiel am Presse-museum



„Fleetviertel Hamburg – Urban Art“



Deutsches Presse-museum Hamburg



Charinenhof

# Fleetviertels für Hamburg



am Sandtorkai das erste Quartier bereits vollständig fertig gestellt werden. Im Folgenden werden die Vorgaben des Masterplans und dessen Konkretisierung sowie die Umsetzung durch die HafenCity Hamburg GmbH skizziert:

### **Sandtorkai**

Das erste bereits fertig gestellte Quartier der HafenCity besteht aus fünf Wohn- und drei Bürogebäuden. Es liegt direkt gegenüber der Speicherstadt und ist bis dicht an den Sandtorhafen gebaut. Größtenteils auf nahezu identischer Grundfläche gebaut, stellen sich die Gebäude jedoch in unterschiedlichen, dem Zeitgeschmack entsprechend gestalteten Fassaden dar. Die offene städtebauliche Struktur ermöglicht Durchblicke auf den Traditionsschiffhafen im Sandtorhafen, der hier ab 2007 von der Stiftung Hamburg Maritim eingerichtet wird. Die ersten Eigentümer und Mieter haben bereits ihre neuen Wohnungen in dem Quartier bezogen. Als Büronutzer ist die Drees & Sommer Gruppe und das Bankhaus Wölbern nachgefolgt, die chinesische Großreederei China Shipping residiert hier mit ihrer Europazentrale. Mit dem ChiliClub an den Magellan-Terrassen hat das erste Restaurant der HafenCity eröffnet.

### **Dalmannkai**

Der Dalmannkai ist ein lang gestrecktes, nahezu als Insel charakterisierbares Quartier. In exponierter Lage auf der ehemaligen »Kaizunge« zwischen Sandtor- und Grasbrookhafen gelegen, soll hier ein wasserbezogenes Wohngebiet entstehen, das mit Büronutzungen und Gastronomiebetrieben vor allem in den Erdgeschosszonen durchmischt werden soll. Im Osten und im Westen soll die fünf- bis siebengeschossige Wohnbebauung durch Bürobauten räumlich gefasst werden. Das Quartier ist mittlerweile komplett an Investoren vergeben, der Baubeginn bereits erfolgt. Die vergleichsweise vielfältige Bauherrenstruktur soll eine vitale Mischung aus Eigentums- und Mietwohnungen, Baugemeinschaftsmodellen und seniorengerechtem Wohnen bis hin zu Wohnungen mit internationalen Designkonzepten sicher

stellen. Direkt anschließend an das Wohnquartier liegt auf der Spitze der Kaizunge die Elbphilharmonie.

### **Elbphilharmonie**

Das Projekt der Elbphilharmonie auf dem weiter westlich gelegenen Kaispeicher A, das mit großzügiger Unterstützung durch Hamburger Mäzene realisiert wird, hat einen Leuchtturmcharakter. Klassische Musikkultur und anspruchsvolle Unterhaltungsmusik sollen hier einen einmaligen Aufführungsort erhalten. Verantwortlich für den Entwurf zeichnet sich das Schweizer Architekturbüro Herzog & de Meuron, welches einen Umbau des Kaispeichers A vorsieht. Der von Werner Kallmorgen entworfene Speicher wird dabei künftig als Parkhaus genutzt. Das Nutzungskonzept sieht zudem einen großen Konzertsaal mit circa 2.200 Plätzen und einem kleinen Saal für rund 600 Besucher vor. Auf dem ehemaligen Dach des Kaispeichers wird ein öffentlicher Platz in 37 Metern Höhe entstehen, der Hamburgern wie Besuchern der Stadt eine einmalige Aussicht über den Hafen, die Elbe und die Stadt ermöglichen wird. Mit der Elbphilharmonie wird die HafenCity ein markantes Wahrzeichen bekommen, welches das Potenzial hat, in aller Welt als Symbol für unsere Stadt zu gelten.



Elbphilharmonie, Entwurf Herzog & de Meuron

### **Am Sandtorpark und Grasbrook**

Die beiden zwischen dem Sandtorkai und dem zentralen Überseequartier gelegenen

Quartiere der HafenCity werden bereits sukzessive – vornehmlich als Bürostandorte – erschlossen. So wurde hier im Januar 2003 mit der SAP-Geschäftsstelle mit einem Schulungszentrum der erste Neubau der HafenCity eingeweiht. In direkter Nachbarschaft zur SAP-Geschäftsstelle errichtet der Logistikkonzern Kühne+Nagel derzeit seine Deutschlandzentrale. Um den neuen Sandtorpark gruppieren sich die weiteren Baufelder. Prägend soll das Kopfgebäude werden, in dem mit der Neumann Gruppe einer der weltweit größten Kaffeehändler seinen neuen Unternehmenssitz errichtet. Auch die Jungheinrich AG, errichtet ihre Unternehmenszentrale mit mehr als 10.000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche in diesem Quartier. Darüber hinaus wird das Hamburg Amerika Centrum hier errichtet, das unter anderem Büroflächen für amerikanische Unternehmen und Vereine, ein Restaurant und einen Coffee-Shop unter seinem Dach vereinen wird. Unmittelbar daneben wird die Amango pure Entertainment GmbH ihren neuen Firmensitz mit circa 10.000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche bauen. Das Quartier wird 15 Jahre früher als ursprünglich im Masterplan vorgesehen erschlossen, weil die Verlagerung der Kaffeelagerei entsprechend früher umgesetzt werden konnte.

### **Brooktorkai und Östlicher Magdeburger Hafen**

Die beiden Quartiere befinden sich in einer besonderen städtebaulichen Situation. Sie werden umrahmt von den historischen Backsteinbauten der Speicherstadt und dem historischen Kaispeicher B, der zum »Internationalen Maritimen Museum Hamburg« umgebaut wird. Beide Quartiere verfügen über zahlreiche Grundstücke in Wasserlagen, bedingt durch zahlreiche historische Hafenbecken und Flöte. Bereits anhand gegeben worden sind hier Grundstücke für den Germanischen Lloyd und die Quantum AG. Der Baubeginn soll in 2006 stattfinden. Ende 2005 haben in dem Gebiet bereits die Bauarbeiten für die neue Brooktorhafenbrücke begonnen, die im Zuge des Baus der neuen hochwassersicheren Nord-Süd-Achse östlich des Magdeburger Hafens entsteht. Zudem

soll im Quartier Östlicher Magdeburger Hafen die neue HafenCity Universität ihren Standort finden, die Forschung und Ausbildung der Fachbereiche Stadtplanung, Architektur, Bauingenieurwesen und Vermessungswesen zusammenführt.



Überseequartier

Foto: Christoph Gebler

### **Überseequartier**

Das Überseequartier soll als Zentrum der HafenCity entwickelt werden. Es liegt an einem der prominentesten Standorte der HafenCity und soll durch ein niederländisch-deutsches Konsortium aus ING Real Estate, Bouwfonds Property Finance und Groß & Partner realisiert werden. Dies ist das Ergebnis eines zweistufigen internationalen Investoren-Auswahlverfahrens, das die HafenCity Hamburg GmbH im Frühjahr 2003 ausgeschrieben hatte und Ende 2005 durch die Zustimmung der Hamburgischen Bürgerschaft besiegelt worden ist. Für die Planentwürfe zeigen sich unter anderem Rem Koolhaas und Erick van Egeraat verantwortlich. Das rund acht Hektar große Gebiet soll auf ca. 275.000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche eine Mischung von publikumsintensiven Nutzungen mit innerstädtischem Wohnen bieten. In größtenteils gemischt genutzten Gebäuden sollen Dienstleistungen sowie Kultur und Freizeiteinrichtungen Platz finden. Auch das Kreuzfahrtterminal und ein Hotel sind hier geplant. Entlang einer zentralen Achse sollen vornehmlich in den Erdgeschosszonen Flächen für Einzelhandel und Gastronomie entstehen. Die Verkaufsflächen für den Einzelhandel sollen 40.000 Quadratmeter betragen. Geplant ist eine besondere thematische Ausrichtung des Einzelhandels, die im Laufe

des Jahres 2006 in einem Workshop-Verfahren ermittelt werden soll. Die Vereinbarungen zwischen der FHH und dem Investorenkonsortium sehen möglichst innovative Formen des Einkaufens, die an Themen wie Übersee, Reisen oder Freizeit anknüpfen, vor. Die geplante städtebauliche Struktur des Überseequartiers sieht vor, entlang des zentralen »Überseeboulevards«, der vom St. Annenplatz bis zum Kreuzfahrtterminal reicht, mehrere öffentliche Plätze zu schaffen. Die Läden und Restaurants entlang des Boulevards sollen nicht in einem geschlossenen Einkaufszentrum entstehen, sondern in offenen Straßenzügen. Direkt an der Schnittstelle von Elbe und Magdeburger Hafen ist eine Verbindung aus Großaquarium und Science Center geplant. Das Projekt soll Hamburgs maritime Ausrichtung aufnehmen und Wissenschaft und Unterhaltung auf möglichst publikumsintensive Weise miteinander verbinden. Ein detailliertes Konzept für das Science Center soll schrittweise bis 2008 erarbeitet werden. Die Fertigstellung des Überseequartiers ist bis zum Jahr 2011 vorgesehen.

Eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Realisierung des Überseequartiers und der gesamten HafenCity ist der Bau der neuen U-Bahnlinie U4. Sie soll Haltestellen im Zentrum des Überseequartiers und am Lohsepark erhalten. Nach einer ausführlichen öffentlichen Diskussion über die Verknüpfung mit dem vorhandenen U-Bahnnetz und die Trassenführung wurde das Planfeststellungsverfahren 2005 eingeleitet. Mit dem Bau der U4 wird voraussichtlich in der ersten Jahreshälfte 2007 begonnen. Ab 2011 sollen die Menschen in drei Minuten vom Jungfernstieg in das Überseequartier gelangen. Der Baubeginn für das Überseequartier ist Mitte 2007 im nördlichen Bereich geplant. Das bisher vorgestellte städtebauliche Konzept soll im Elbbereich sowie im nördlichen Eingangsbe- reich noch überarbeitet werden. Einige der Gebäude sollen zudem über Architekturwettbewerbe gestaltet werden.

### Strandkai

Das Quartier Strandkai hat eine besondere Lagegunst am Nordufer der Norderelbe. Es soll

eine Mischung aus Büros und Wohnungen, Gastronomie und Freizeitnutzungen erhalten. Die Lage am Wasser soll einmal mehr besonders genutzt werden. Die überwiegende Blockrandbebauung in größeren Gebäudeeinheiten soll möglichst offen gestaltet werden und mit zwei Höhengniveaus (sechs bis sieben und fünfzehn Geschosse) errichtet werden. Die Flächen am Strandkai sollen erst nach Baubeginn des Überseequartiers aktiv vermarktet werden, da die Arbeiten zum Bau der U-Bahn eine Bebauung des Quartiers erst ab 2010 zulassen.

### Lohsepark

Das Quartier mit seinen vergleichsweise geringen Wasserlagen soll nach dem heutigen Planungsstand um einen Park herum entwickelt werden. Der Masterplan sieht hier eine Entwicklung ab 2015 vor.



Lohsepark

Modell: Michael Korol,  
Illustration: Andreas Schiebel, HafenCity Hamburg GmbH

### Oberhafen

Zwischen Zollkanal und Hamburger Bahnviadukt liegt das langgestreckte Quartier Oberhafen. Das Gebiet ist verkehrsgünstig gelegen und könnte sowohl eine gewerbliche als auch wohnnutzungsgeprägte Bebauung erhalten. Eine neue Brücke über den Oberhafen soll das Quartier mit der Amsinckstraße und der City Süd verbinden. Der Masterplan sieht hier eine Entwicklung ab 2010 vor.

### Baakenhafen

Rund um den langgestreckten Baakenhafen soll das Wohnen im Vordergrund stehen. Das Quartier kann durch die zahlreichen Wasserlagen sehr attraktiv gestaltet werden. Eine

Kaipromenade soll die HafenCity bis zum Entenwerder Park mit Rothenburgsort verbinden. Der Masterplan sieht eine in den westlichen Bereichen ab 2010 (und im östlichen Teil ab 2015) vor.

### **Elbbrückenzentrum**

Im Bereich der Elbbrücken soll ein Hochhaus-Ensemble ein markantes Eingangstor zur HafenCity bilden. Anlässlich des 10-jährigen Jubiläums der Städtepartnerschaft Hamburg/Chicago hat Stadtentwicklungssenator Michael Freytag die Idee angekündigt, im Bereich der Elbbrücken einen »Chicago-Square« mit einer Hochhausbebauung zu entwickeln. Der Masterplan sieht hier eine Entwicklung ab 2015 vor.

### **Fazit**

Nach zögerlichem Beginn mit langen Planungsvorläufen hat das Projekt HafenCity in den vergangenen Jahren große Dynamik entfaltet. Die Entscheidung für die unterirdische ÖPNV-Erschließung mit einer U-Bahn, für den Bau der Elbphilharmonie auf dem Kaispeicher B und die Vergabe des Überseequartiers an internationale Investoren haben die HafenCity in den Blick der nationalen und internationalen Immobilieninvestoren gerückt. Die Ansiedlung bedeutender Firmenzentralen und das zu erwartende hochwertige Kultur- und Erlebnisangebot werden dem Quartier hohe Aufmerksamkeit sichern und es als Wohnstandort für Menschen attraktiv machen, die Urbanität bevorzugen. Diese dynamische Entwicklung dürfte dazu führen, dass das Gesamtareal früher als im Masterplan vorgesehen fertig entwickelt sein wird und dass die Verkaufserlöse für die Grundstücke höher als erwartet sein dürften. Andererseits birgt die Entwicklung die Gefahr, dass die HafenCity ein autarkes Gebiet sein wird, das nicht in Wechselbeziehung zur City steht, sondern sich zu einer Stadt in der Stadt entwickeln wird.

## D. Konzept: Scharnierfunktion des Fleetviertels

### I. Ziele für das Fleetviertel

#### 1. Das Fleetviertel zu einem Scharnier zwischen City und HafenCity entwickeln

Die Lage zwischen den verdichteten Einzelhandelszonen der Innenstadt und den neu erschlossenen Flächen der HafenCity macht das Fleetviertel zum Scharnier, das die City mit der HafenCity eng verzahnen muss. Die konsequente Stärkung der Scharnierfunktion wird damit die notwendige Voraussetzung für eine organische Stadtentwicklung zwischen City und HafenCity. Ob die Erweiterung der HafenCity als innerstädtische Entwicklung Erfolg haben wird und damit unsere Stadt insgesamt stärken kann, hängt entscheidend von diesem Umstand ab. Um diese Quartiere bruchfrei miteinander zu verknüpfen, muss im Fleetviertel eine Entwicklung in den drei Dimensionen »Wertschöpfung«, Bevölkerung« und »Lebensqualität« der Wachsenden Stadt vorangetrieben und gleichermaßen die städtebauliche Situation verbessert werden. Wichtig ist hierbei, mehrere Achsen so auszubilden, dass der Besucher der Innenstadt durch attraktive Angebote geleitet von einem Quartier ins nächste gelangt, ohne die Orientierung zu verlieren. Daher muss bei jeder Maßnahme sehr genau geprüft werden, ob sie die Wahrnehmungskomponente der Zielgruppen ausreichend berücksichtigt.

#### 2. Ein Musterviertel für eine attraktive innerstädtische Nutzungsmischung entwickeln

Das Fleetviertel, dieutzungsgemischte Kernzelle unserer Stadt, ist heute weitgehend entmischt und bis auf zwei Wohninseln der gewerblichen Nutzung vorbehalten. Dabei bietet es ideale Voraussetzungen, Wohnen und Arbeiten kleinräumig zu organisieren. Es gilt, die Lagegunst für Wohnen und Gewerbe auszuschöpfen und Synergieeffekte zwischen beiden Nutzungen zu ermöglichen. Dafür muss die Wohnnutzung mit einem differen-

zierten Wohnungsangebot im Neubau und Bestand deutlich erweitert werden. Durch die städtebauliche Situation ist das Fleetviertel für berufstätige Singles oder Paare ohne Kinder besonders gut geeignet; hierauf ist das Wohnangebot vor allem auszurichten. Ziel der Stadtentwicklung sollte sein, jährlich mindestens 200 neue Wohnungen zu schaffen bis Wohnkapazitäten für mindestens 5.000 Menschen vorhanden sind.

#### 3. Das Fleetviertel als zentrales, lebendiges Quartier mit hoher Lebensqualität für berufstätige Menschen positionieren

Die Lebensqualität des Fleetviertels resultiert vor allem aus seiner zentralen Lage im Herzen der Metropole. Damit ist es vor allem für berufstätige Menschen mit knappen Zeitbudgets attraktiv, die auf Grünanlagen im direkten Wohnumfeld verzichten können. Aus den kurzen Wegen zu kulturellen und konsumorientierten Einrichtungen resultiert bereits eine Lebensqualität für diese Gruppe, die gezielt ausgebaut werden muss. Zentraler Ansatzpunkt ist die Herrichtung der öffentlichen Räume, um Märkte und Straßengastronomie zu ermöglichen und die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Das kulturelle Angebot bedarf einer nachhaltigen Stärkung. Darüber hinaus muss das Ziel verfolgt werden, das Einzelhandels- und Gastronomieangebot Zielgruppen orientiert zu stärken.

#### 4. Das Fleetviertel als eine Adresse für Hamburgs Unternehmen und Bewohner gezielt vermarkten

Das Fleetviertel ist als Bürostandort prinzipiell Toplage für Unternehmen. Allerdings ist diese Tatsache nur teilweise in den Markt durchgedrungen. Als Einzelhandels- und Gastronomiestandort bedarf es zudem einer Stärkung durch trendige Angebote, um dem Viertel ein innovatives Image zu verleihen. Auch attraktive Wohnangebote und gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Lebens-



qualität sind notwendig. Für die positive Positionierung des Fleetviertels muss ein die Dimensionen Wertschöpfung, Bevölkerung und Lebensqualität integrierendes Vermarktungskonzept für das Fleetviertel erarbeitet werden, an dem die Grundeigentümer wesentlich zu beteiligen sind, zudem sind – eigene, selbsttragende Strukturen für die Vermarktung zu schaffen.

## II. Handlungsfeld Wertschöpfung

Das Fleetviertel ist ein attraktiver Standort für viele Unternehmen. Die städtebauliche Situation bietet jedoch noch Potenzial, die gewachsene Struktur mit besonderen architektonischen Highlights zu ergänzen und somit aufzuwerten. Auch sollte den Leerständen in den alten Kontorhäusern durch Sanierung, Umstrukturierung und mit Hilfe von Marketingmaßnahmen entgegengewirkt werden.

### 1. Den Bürostandort nachhaltig aufwerten

Das vorhandene Büroflächenangebot sollte durch attraktive **Neubauten** ergänzt werden. Durch Umstrukturierungen auf den Flächen der Cityhof-Häuser und der Katharinenschule (vgl. Kapitel D, I, 1) könnten neue Büroflächen mit rund 20.000 Quadratmetern Bruttogeschossfläche geschaffen werden.

Das Image der Kontorhäuser sollte sich – ähnlich wie das der Speicher in der Speicherstadt – so verändern, dass es hinsichtlich seiner Potenziale erkannt wird. Der zentrale Bürostandort Fleetviertel muss ein starkes, eigenständiges Profil ausbilden, in dem Lagegunst und Historie den Schwerpunkt bilden. Dies ist notwendig, damit sich das Fleetviertel aus seiner »verschlafenen« Rolle zu einem pulsierenden Quartier zwischen City und HafenCity entwickeln kann und zur Adresse wird. Dazu sollten spezielle Mietangebote für junge Unternehmen entwickelt werden; den wirtschaftlichen Interessen der Vermieter könnte durch »Besserungsklauseln« bei wirtschaftlichem Erfolg der Mieter Rechnung getragen werden.

### 2. Das Einzelhandelsangebot auf Alleinstellungsmerkmale ausrichten

Das Fleetviertel hat eine lange Tradition als Standort des spezialisierten Einzelhandels, der sich hier nicht zuletzt wegen der für innerstädtische Lagen relativ geringen Ladenmieten angesiedelt hat. Darunter sind eine Reihe von Läden, die als Grundlage für die Prägung eines neuen Images herangezogen werden sollten. Dieser Standort kann sich nur durch die **Stärkung individueller Angebote** gegenüber den klassischen Schwerpunkten in der westlichen und östlichen Innenstadt sowie dem bis 2011 neu entstehenden Überseequartier in der HafenCity (vgl. S. 33) profilieren.

Schwerpunkt des Einzelhandelsangebots sollten Geschäfte mit »trendigen« Angeboten in den Bereichen Mode, Accessoires, Design sowie Kunstgewerbe, Galerien und Antiquitäten sein, die möglichst inhabergeführt sind. Auch hier sollten sich die Vermieter auf spezielle Mietangebote für Existenzgründer und junge Unternehmen verständigen, um eine rasche Belebung des Viertels zu erreichen. Durch umsatz- oder ergebnisabhängige Mieten kann sichergestellt werden, dass die Vermieter am späteren wirtschaftlichen Erfolg der Geschäfte teilhaben. Strategisch gesehen ist dabei die Konzentration der Einzelhandelsnutzungen entlang von vier Hauptverbindungsachsen besonders wichtig (vgl. Kapitel D, VI, 3). Diese tragen maßgeblich zu einer Stärkung der Scharnierfunktion bei.

Die Versorgung des täglichen Bedarfs ist ein wichtiger Faktor für die Qualität des Wohnumfeldes. Diese ist heute nur in den großen Kaufhäusern und durch Kioske gewährleistet. Mit dem Erhalt und der **Förderung von Wochenmärkten** sollte das Einzelhandelsangebot für alltägliche Bedürfnisse deutlich verbessert werden (vgl. Kapitel D, IV, 1).

### 3. Das gastronomische Angebot erhöhen

Auch das gastronomische Angebot – insbesondere außerhalb des Mittagstisches – sollte deutlich erhöht werden. Entlang der Verbindungsachsen, an den Plätzen und in der Speicherstadt sollten unterschiedliche

gastronomische Nutzungen angeboten werden. Die Strahlkraft der Restaurants in der Deichstraße (vgl. Kapitel D, V) sollte sich über zusätzliche Angebote bis zur Kirche St. Nikolai und bis zur Speicherstadt ausweiten, um darüber diese Quartiere miteinander zu verbinden. Hierbei sollte insbesondere die **Außengastronomie** das gute Hamburger Wetter nutzen und zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Raums beitragen. Hierfür bietet sich das Fleetviertel bereits deshalb an, da es wegen seiner geringen Wohnbevölkerung nur geringes Konfliktpotenzial gibt. Zudem eignen sich auch die Höfe der Kontorhäuser mit ihrer ganz besonderen Atmosphäre für eine solche Nutzung.

#### 4. Die verkehrliche Situation neu ordnen

Eine grundsätzliche Veränderung der innerstädtischen Verkehrsstruktur mit Verringerung des Durchgangsverkehrs ist nur durch eine großräumige Innenstadtumgehung über die von der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) seit langem geforderte **Hafenquer-spange** als Verbindung der beiden Autobahnen A1 und A7 zu erreichen. Hierdurch kann die übermäßig stark befahrene Willy-Brandt-Straße um bis zu 70 Prozent des Schwerlastverkehrs entlastet werden. Die Hafenquer-spange (HQS) ist bisher jedoch nicht in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) aufgenommen worden. Sollte es nicht gelingen, eine grundsätzliche Neubewertung der HQS und damit die Einstufung als »vordringlicher Bedarf« im BVWP zu erreichen, muss über alternative Finanzierungsformen für dieses für Hamburg in vielfacher Hinsicht wichtige Projekt nachgedacht werden. Ein Public-Private-Partnership-Finanzierungsmodell (PPP) bei dem 50 Prozent der Kosten durch den Bund, 25 Prozent durch die FHH und der Rest über eine Mautpflicht für alle Nutzer finanziert würde, wäre für die Hamburger Wirtschaft tragbar. Parallel dazu ist die weitere Ertüchtigung der Ringe 2 und 3 unverzichtbar, um die Willy-Brandt-Straße vom Durchgangsverkehr zu entlasten.<sup>19</sup>

<sup>19</sup> Standpunktepapier »Wege zu Wachstum und Wohlstand – Forderungen zum Ausbau des Hamburger Straßennetzes«, Handelskammer Hamburg (1998)

Um eine Bebauung und Nutzung der wichtigen öffentlichen Plätze in der Innenstadt zu ermöglichen, müssen **Tiefgaragen** am Burchardplatz sowie am Hopfenmarkt realisiert werden. Mit Mitteln aus dem Ablösetopf und einem entsprechenden Public-Private-Partnership Modell könnten diese Tiefgaragen finanziert werden.

Der **Fußgängerverkehr** ist ein wesentlicher Bestandteil urbanen Lebens, so dass die Fußgängerwege nicht nur Verbindungsfunktion, sondern auch in erheblichem Umfang Aufenthaltsfunktion übernehmen müssen. Da aufgrund der vorhandenen Straßen- und Wegeinfrastruktur dichte Fußgängerverkehrnetze verfügbar sind, liegt der Schwerpunkt auf der Verbesserung der Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsstraßen und der Verbesserung der Qualität der Fußgängerwege. Die Barrierewirkung der **Willy-Brandt-Straße** sollte an den Verbindungsachsen durch vier neue, attraktive **Querungsmöglichkeiten** gemildert werden. Diese könnten unterschiedlich ausgestaltet werden:

- In Höhe der Domstraße könnte ein **Brückenbauwerk** eine attraktive Querung über die Willy-Brandt-Straße auch im Zusammenhang mit der Neubebauung auf dem Gelände der Katharinenschule ermöglichen.



Laserlichtspiel als »virtuelle Brücke in die HafenCity«

- Die Querung der Willi-Brandt-Straße im Zuge der zentralen Brandstwietenachse am Spiegel-Hochhaus muss ebenfalls attraktiver gestaltet werden. Hierbei könnte ein **Laserlichtspiel** bei grüner Ampelphase für die Fußgänger eine einmalige Situation schaffen, die schon für sich genommen

Anziehungskraft für Touristen und Hamburger entfaltet und den Bau einer Fußgängerbrücke ersetzen kann (siehe Grafik, S. 38).

- Am Chilehaus sollte die vorhandene **Unterführung vergrößert** und attraktiv gestaltet werden. Auch hier sollte **Licht** ein wesentliches Gestaltungselement darstellen. Um der Unwirtlichkeit, die Fußgängerunterführungen oft anhaftet, entgegenzuwirken, könnte etwa in der Mitte der Unterführung eine kleine, aus der Tunnelwand heraus **klappbare Bühne** installiert werden. Diese Bühne könnte sich zu einem attraktiven Spielort für Nachwuchsmusiker entwickeln (siehe Grafik S. 39).



Unterführung als Spielort für Nachwuchsmusiker

- Am Deichtorplatz sollte eine architektonisch interessante, ggf. auch **überdachte Brückenkonstruktion** den Eingang in Hamburgs Innenstadt markieren und gleichzeitig für einen gefahrlosen und attraktiven fußläufigen Übergang über den Platz bis zum Deichtorhaus sorgen (vgl. Kapitel D, VI, 1). Diese Maßnahme würde wesentlich zu einer Stärkung dieser Verbindungsachse führen, welche die Besucher vom Hauptbahnhof durch eine neue Passage gefahrlos bis in die östliche HafenCity führt. Für diese Brückenkonstruktionen sollte ein aufsehenerregendes Beleuchtungskonzept entwickelt werden (vgl. Kapitel D, VI, 3), um auch bei Dunkelheit die Zusammengehörigkeit der Quartiere im Fleetviertel zu verdeutlichen.
- Die zahlreichen **Fleete** sollten wieder als **Wasserweg** nutzbar gemacht werden. So hat das Befahren der Fleete mit **Wasser-**

**taxen** eine hohe touristische Attraktivität und ermöglicht eine zusätzliche verkehrliche Anbindung der Sehenswürdigkeiten in der Stadt. Ein Wassertaxiplatz an der Zollenbrücke (Domstraße) wäre ein idealer Ausgangsplatz für ein entsprechendes Angebot. Für eine solche Nutzung muss jedoch ein regelmäßiges Ausbaggern der Flotte gesichert sein (siehe Grafik S. 39).



Wassertaxiplatz Nikolaifleet

- Auch ein **Motorboothafen** im Nikolaifleet südlich der Willy-Brandt-Straße könnte die Flotte beleben, als Pendant zum neuen Sportboothafen in der HafenCity stehen und somit für eine weitere maritime Attraktion in der Innenstadt sorgen.

## 5. Die Speicherstadt aus dem Hafenentwicklungsgesetz entlassen

Erst in den 1980er Jahren ist die hohe baukulturelle Bedeutung und die touristische Attraktivität der 1888 gebauten Speicherstadt (siehe Kasten S. 9) entdeckt worden. Für

### Geltungsbereich Hafenentwicklungsgesetz



Grafik: Behörde für Wirtschaft und Arbeit, Hamburg Port Authority, Handelskammer Hamburg (2005)



die Entwicklung der HafenCity ist im Jahre 2001 das Gebiet und somit auch die Speicherstadt aus dem Freihafengebiet entlassen worden. Jedoch befindet sich die Speicherstadt – im Gegensatz zu den südlich davon gelegenen Flächen der HafenCity – weiterhin im Geltungsbereich des Hafenentwicklungsgesetzes (siehe Grafik S. 39).

Um eine bruchfreie Verbindung zwischen City und HafenCity herzustellen, sollten die alten Speicher in die städtebauliche Entwicklung einbezogen werden. Hierfür müssen diese aus dem Hafenentwicklungsgesetz entlassen werden, um so die Nutzungsmöglichkeiten auszuweiten. Für die Belebung der Speicherstadt sollte in den **Erdgeschosszonen Einzelhandel und Gastronomie** – insbesondere in den Eckgebäuden an den Verbindungsachsen – zugelassen werden (siehe Grafik S. 40). Die Gebäudestruktur der alten Speicher darf jedoch nicht verändert und nur unter Beachtung des Denkmalschutzes umgestaltet werden. Weitere Nutzungen, wie **Künstlerateliers** und **Ausstellungsräume** könnten in den Speichern eine Magnetfunktion für die bildende Kunst in Hamburg entwickeln. Die klassische Nutzung als Lager, z.B. für Teppiche und Gewürze, sollte aber so lange wie möglich beibehalten werden und nicht durch unangemessene Mieterhöhungen unter Druck geraten.



Nutzung der Erdgeschosse in der Speicherstadt

Der notwendige Hochwasserschutz sollte über eine geringfügige Anhebung der Erdgeschossesbene innerhalb der Gebäude oder analog der Gebäude am Altonaer Fischmarkt über Flutsicherungen eingehalten werden. Die notwendigen Rettungs- und Fluchtwege sind mit Fertigstellung der Bebauung in der

HafenCity ausreichend vorhanden. Die Nutzung der Erdgeschosszonen der Speicher setzt ein pragmatisch, flexibles Vorgehen des Denkmalschutzamtes bei den Baugenehmigungen voraus.

## 6. Sonstige Maßnahmen ergreifen

In leerstehenden Gebäuden sollten »Zwischennutzungen«<sup>20</sup> ermöglicht und gefördert werden. Sie können eine Impulswirkung ausstrahlen bzw. eine Pionierfunktion für das Quartier übernehmen und somit zu einer Imageveränderung hin zum Positiven führen.<sup>21</sup> Zwischennutzungen könnten in den leerstehenden Gebäuden oder Ladenlokalen im Fleetviertel für einen bestimmten Zeitraum geeignete Standorte finden. Hierfür bedarf es einer intensiven Vernetzung und Kommunikation zwischen den Vermietern und »Zwischennutzern«, die über einen Quartiersmanager erfolgen könnte. Eine Ausstellung von Bildern einer Künstlerin in dem leerstehenden Ladenlokal des Gebäudes in der Altstädter Straße 17 ist bereits ein gutes Beispiel für eine Zwischennutzung im Quartier.

## III. Handlungsfeld Bevölkerung

Ein attraktives Viertel braucht Bewohner. Vorteil für die heutigen Bewohner des Fleetviertels ist die Nähe zum Arbeitsplatz, die gute Erreichbarkeit und die Zentralität des Quartiers. Hierauf gilt es aufzubauen und Wohnraum zu schaffen, der vor allem für Berufstätige attraktiv ist. Denn diese Zielgruppe bevorzugt die positiven Eigenschaften des Quartiers. Auf diese potenziellen Bewohner sollte die Neubebauung zugeschnitten werden.

### 1. Den Wohnstandort nachhaltig aufwerten

Die Hamburger Innenstadt braucht ein ausreichend dimensioniertes Wohnungsangebot,

<sup>20</sup> Der Begriff Zwischennutzung bezeichnet die vereinbarungsgemäß temporäre Nutzung von Gebäuden oder Bauwerken für einen anderen Zweck als dem, dem das Gebäude nach der Modernisierung oder Fertigstellung dienen soll.

<sup>21</sup> Quelle: Studienprojekt 2003/04 der TUHH »Zwischennutzungen in Hamburg?«

um zukünftig im Wettbewerb mit peripheren Wohnquartieren bestehen zu können. Das Fleetviertel bietet durch Nachverdichtung oder Umnutzung des vorhandenen Gebäudebestands zwar nur begrenzte, aber dennoch attraktive Entwicklungsspielräume für eine Ausweitung der Wohnnutzung. Durch gezielten **Neubau** müssen Akzente gesetzt werden. Mit den vorgeschlagenen Neubauten an der Kirche St. Katharinen, am Klosterwall und am Domplatz (vgl. Kapitel D, VI, 1) könnten rund 17.600 Quadratmeter<sup>22</sup> neue Wohnbauflächen ausgewiesen werden. Zudem sollten vorhandene Gebäude um zwei oder drei Geschosse für Wohnen aufgestockt werden. Der große Anteil (40 Prozent) an fünf- oder sechsgeschossigen Gebäuden bietet sich für eine **Aufstockung** an (vgl. Kapitel B, V). Generell sollte eine neugeschossige Bebauung, wie sie um den südlichen Burchardplatz heute bereits Realität ist, ermöglicht werden, wobei die oberen zwei oder drei Geschosse als Staffelgeschoss ausgebildet sein sollten. Um einen Anreiz zu schaffen, sollte das Planungsrecht so geändert werden, dass es den Grundeigentümern diese zusätzliche Möglichkeit für die Ausnutzung ihrer Grundstücke einräumt. Der Umbau in der Koppel 96/98 in Hamburg (siehe Grafik S. 41) zeigt beispielhaft eine gelungene Aufstockung mit Penthouse-Lofts eines gewerblich genutzten Gebäudes.



Koppel 96/98 Penthouse-Lofts mit Alsterblick

Foto: Architekten Streb + Partner

Auch die **Umnutzung** leerstehender Bürogebäude für Wohnen ist trotz schwieriger Rahmenbedingungen anzustreben. Die Umnutzung von in der Regel wenig flexiblen Gebäudestrukturen ist mit Aufwand verbunden, praktische Probleme wie Erschließung,

Versorgungsleitungen und baurechtliche Fragen stellen eine besondere Herausforderung an die Planer. Auch ist diese Umnutzung mit relativ hohen Kosten verbunden. Jedoch ist es zumindest eine Möglichkeit, die nicht mehr anforderungsgerechten Bürohäuser wieder einer Nutzung zuzuführen und neues Wohnen auszuweisen. Alternativ muss ein Abriss von leerstehenden Gebäuden erwogen werden, da diese ansonsten zu einer erheblichen Belastung für die Gestaltung und das Image des Fleetviertels werden können. Die so freigewordenen Grundstücke müssen so bebaut werden, dass eine feinkörnige Nutzungsmischung entsteht. In ausgewählten Lagen – etwa Dachgeschosse mit Blick auf Binnenalster oder Elbe – könnte hochwertiges Wohnen auch eine preislich konkurrenzfähige Nutzung darstellen. Ein höherer Wohnanteil erhöht zudem die Attraktivität und Lebendigkeit eines Quartiers insgesamt und wertet es auf. Als zielgerichtete Maßnahme bietet sich ein Sonderprogramm »Wohnen im Fleetviertel« an, über welches das Bezirksamt Hamburg-Mitte temporär wesentliche Genehmigungserleichterungen durch volles Ausschöpfen des Ermessungsspielraums der neuen Hamburger Bauordnung anbietet. Flankiert werden sollte dieses Programm durch die Bereitstellung vergünstigter Kredite über die Wohnungsbaukreditanstalt ohne Belegungsvorgaben.

Entsprechend der Ansprüche der Hauptzielgruppe sollten die Wohnungen den zukünftigen Anforderungen an einer Wohnungsausstattung – Verknüpfung mit mehr Dienstleistungen wie Multimedia, Internet, Einkaufs- und Essensservice – im Fleetviertel gerecht werden. Im Hinblick auf die Wohnungsnachfrage gelten Singles und Paare als wichtige Zielgruppe für die Innenstadt. Eine internationale Metropole braucht zudem in der Innenstadt weitere Boardinghäuser für die temporäre Unterbringung von Führungskräften. Einen Impuls für die Entwicklung des Fleetviertels könnten zudem Studentenwohnungen für die Studenten der künftig nahegelegenen HafenCity Universität geben. Um eine soziale Durchmischung zu erzielen, sollten zudem ein Teil der Wohnungen bei den größeren Neubauvorhaben im geförderten Wohnungsbau entstehen.

<sup>22</sup> Handelskammer Hamburg, eigene Berechnungen (2005)

Im Fleetviertel gibt es zudem einen geeigneten Standort für das **Wohnen auf dem Wasser**. Ein neues Hausbootviertel könnte im Nikolaifleet, westlich und östlich der Reimersbrücke, geschaffen werden. Rund zehn Hausboote könnten an diesem aufgrund seiner umliegenden Bauten besonders attraktiven Standort anlegen. Durch die sechs- bis dreizehngeschossige Bebauung an der Willy-Brandt-Straße würde das neue Wohnbootviertel vor den Verkehrsemissionen weitgehend geschützt sein. Ein Ausbaggern des Fleets ist auch hier die Voraussetzung für eine solche Nutzung.



Hausboote im Nikolaifleet

Grafik: and8 Aisslinger + Bracht Architekten

## 2. Ein neues Profil für den Wohnstandort entwickeln

Um als zukünftiger Wohnstandort neben der HafenCity und den angrenzenden Stadtteilen bestehen zu können, braucht das Fleetviertel ein eigenes Profil. Dieses ist aus der Struktur des Bestands zu entwickeln und mit der Architektur der neuen Wohnungen zu konkretisieren. Der Wohnstandort ist geprägt durch seine Zentralität, die Nähe zum Bürostandort Innenstadt und zur HafenCity mit den dortigen – demnächst vorhandenen – vielfältigen Erlebnismöglichkeiten. Andererseits ist ein relativ hohes Mietpreisniveau insbesondere bei Neubauten und das Fehlen öffentlicher Grün- und Erholungsflächen festzustellen. Diese Rahmenbedingungen sind für die durchschnittliche Wohnbevölkerung – insbesondere für Familien – nur begrenzt attraktiv. Für junge, berufsmäßig stark belastete Men-

schen überwiegen aber die Vorteile des Standorts deutlich. Dieser – auch als »Yuppies« bezeichneter – Personenkreis ist bei der Entwicklung weiterer Wohnungen gezielt anzusprechen. Eine verstärkte Ansiedlung dieser Bevölkerungsgruppe stärkt zudem die Kaufkraft für Einzelhandel, Gastronomie und persönliche Dienstleistungen im Quartier.

Von besonderer Bedeutung für die Qualität des innerstädtischen Wohnumfelds sind vorhandene Grünanlagen. Diese sind in ihrem Bestand zu sichern und als Erlebnisraum zu erhalten. Die Unterstützung der kostenintensiven Pflege der Grünanlagen ist über Grünpatenschaften zu fördern. Das Fleetviertel bietet sich hervorragend an für das neue Gemeinschaftsprojekt Hamburger Grünpate der Freien und Hansestadt Hamburg, der Handwerkskammer und unserer Handelskammer, das im Sommer dieses Jahres gestartet ist.<sup>23</sup> Unternehmen und Privatpersonen können sich einer Grünfläche annehmen, sie pflegen und gestalten. Mit diesem Engagement leisten sie einen persönlichen Beitrag zum attraktiven Erscheinungsbild des Fleetviertels. Die Gestaltung und Pflege der Grünanlagen kann auch mit den Grundeigentümern vereinbart werden, die im Gegenzug zusätzliche Möglichkeiten der Grundstücksausnutzung erhalten könnten.

## IV. Handlungsfeld Lebensqualität

Eine räumlich-funktionale Einbindung der HafenCity in die Innenstadt kann nur über eine Erhöhung der Lebensqualität im Fleetviertel gelingen. Wenn das Viertel auch abends belebt wird, die Attraktionen anforderungsgerecht vernetzt sind und der öffentliche Raum attraktiv gestaltet ist, steigt das Sicherheits- und Wohlfühlempfinden der Bewohner und auch der Besucher und mithin die Bereitschaft, fußläufig von der City zur HafenCity zu gehen und vice versa. Dabei versteht sich durch die besondere städtebauliche Situation von selbst, dass Lebensqualität hier anders zu definieren ist als in den klassischen Wohnvierteln der Stadt.

<sup>23</sup> Informationen unter [www.gruenpate.de](http://www.gruenpate.de)

## 1. Die öffentlichen Plätze umnutzen und gestalten

Die öffentlichen Plätze und Räume sind als zentrale Elemente und Schwerpunkte städtischen Lebens aufzuwerten. Dafür sind ihre Aufenthaltsqualität und Nutzungsmöglichkeiten für Anwohner und Besucher zu erhöhen. Die weitgehende Befreiung aller wichtigen öffentlichen Plätze vom ruhenden Verkehr ist die entscheidende Voraussetzung hierfür.

### Domplatz

Heute ist der historische Domplatz, südlich der St. Petri Kirche, nur noch ein Parkplatz. Ein kulturelles Zentrum mit gesamtstädtischer Bedeutung soll den Domplatz neu beleben: mit der Zentralbibliothek der Bücherhallen, einem Bürgerschaftsforum und einem Internationalen Archäologiezentrum. Die Bibliothek ist als multimediales Kultur- und Informationszentrum, einschließlich Film- und Videoarchiv sowie Zeitungslesesaal geplant. Die Hamburger Bürgerschaft soll hier zudem Räume für Veranstaltungen bekommen. Daneben sollen Mietwohnungen und Einzelhandelsflächen entstehen.

Die Finanzbehörde hat hierfür ein Investorenkonsortium, bestehend aus der HSH N Real Estate AG, der DS-Bauconcept GmbH und der HANSA Baugenossenschaft eG mit der Planung und Finanzierung der Bebauung des Domplatzes beauftragt. Die Fertigstellung des Projekts ist für Anfang 2009 geplant.<sup>24</sup> Der direkt an der zentralen Achse zwischen City und HafenCity gelegene Domplatz wird somit einen wichtigen Beitrag für die Belebung sowohl des Viertels als auch dieser wichtigen Fußwegeverbindung leisten. Wichtig ist, dass das städtebauliche Konzept Magnetwirkung ausstrahlt und auf eine Belebung dieser Achse ausgerichtet ist.

<sup>24</sup> Quelle: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Kulturbehörde (2005)



Mode- und Antiquitätenmarkt auf dem Burchardplatz

### Burchardplatz

Der Burchardplatz liegt nördlich des Chilehauses inmitten des historischen Kontorhausviertels und ist der zentrale öffentliche Platz im östlichen Fleetviertel (siehe Kasten S. 10).

Der Platz wurde bis vor kurzem ausschließlich als Parkplatz genutzt, um ihn herum herrscht reger Parksuchverkehr. Die Interessengemeinschaft Kontorhausviertel hat es geschafft, einen Colonialwarenmarkt zu etablieren, auf dem seit Juni 2005 einmal wöchentlich 25 Händler Waren anbieten. Dieser Wochenmarkt wird der besonderen Bedeutung des Platzes aber noch nicht gerecht. Erforderlich ist vielmehr, den Burchardplatz täglich als Marktplatz mit hoher Anziehungskraft für das ganze Viertel und Ausstrahlung auf die Innenstadt zu nutzen, so wie es beispielsweise der Viktualienmarkt in München ist. Dafür muss das Warenangebot über den Bereich Lebensmittel weit hinausgehen. Vorgeschlagen wird, auf dem Burchardplatz einen permanenten Markt für Mode, Accessoires und Antiquitäten zu realisieren.

Eine feste Marktkonstruktion mit Lagerräumen im Untergeschoss könnte Platz für viele Händler mit einem ausgefallenen Angebot an Waren bieten (vgl. Kapitel D, VI, 2). Im Stile des Camden Market, im Norden Londons, welcher als »Mekka der coolen Mode« bezeichnet wird, sollte sich der neue Markt gestalten und mit schrillen, individuellen Angeboten Anziehungskraft auf ganz Hamburg ausstrahlen. Mit dem Erfolg dieser Maßnah-



me steigt die Wahrscheinlichkeit, dass einige der Händler sukzessive in die umgebenen Ladengeschäfte ziehen und sich fest im Quartier etablieren. Damit soll der Burchardplatz seinen Beitrag als imageprägende Keimzelle des Quartiers leisten. Voraussetzung für diese Maßnahme ist der Bau einer Tiefgarage. Der heutige Lebensmittelmarkt könnte auf die Grünstreifen der Burchardstraße verlagert werden.

## St. Annen

Auch der Platz am Übergang von der Speicherstadt zur HafenCity sollte nicht weiter als Parkplatz dienen. An diesen Ort – der den Eingang in das Überseequartier in der HafenCity markiert – sollte eine **Skulptur** platziert werden, die zum **künstlerischen Wahrzeichen der HafenCity** werden könnte. Die Platzgestaltung mit Baumpflanzungen und die Aufstellung von Sitzmöglichkeiten könnte die Aufenthaltsqualität dieses wichtigen Platzes an der Hauptachse zwischen City und HafenCity erhöhen. Eine ausführliche Darstellung der Geschichte der HafenCity in Schautafeln würde vor allem ausländischen Besuchern die Bedeutung dieses Areals für Hamburg vermitteln. Auch ein Café mit Außengastronomie würde eine anforderungsgerechte Nutzung für diesen wertvollen innerstädtischen Platz darstellen und das vorhandene gastronomische Angebot ergänzen.

## Hopfenmarkt

Der Hopfenmarkt ist als zentraler Platz für das westliche Fleetviertel zu entwickeln, analog zum Burchardplatz im östlichen Teil. Dafür ist eine Öffnung zur Nikolaikirche und eine bauliche Abgrenzung zur Willy-Brandt-Straße unverzichtbar. Diese kann in Teilen auch durch eine transparente aber schallschützende Plexiglaswand erfolgen. Auf dem Platz selbst sollte der Wochenmarkt durch eine feste Budenkonstruktion neu geordnet werden. Auf der nördlich angrenzenden Fläche könnte ein Biergarten und ein Cafépavillon die durch die schallschützende Bebauung neu gewonnene Ruhe ausnutzen.



Cafés auf dem Hopfenmarkt

Da die Parkmöglichkeiten auf dem Hopfenmarkt für den Einzelhandel rund um den Großen Burstah von großer Bedeutung sind, muss für eine Neugestaltung eine Tiefgarage unter dem Platz gebaut werden. Die Zufahrt sollte über den Kleinen Burstah erfolgen. Der Taxenposten sollte an die Straße Hahntrapp verlegt werden. Durch die Aufhebung der Straßennutzung am nördlichen Platzrand könnten die Gastronomen im Norden des Hopfenmarktes die angrenzenden Flächen für die Außengastronomie nutzen.

Vom Hopfenmarkt aus sollte auch der zentrale Zugang zur Ruine der Nikolaikirche erfolgen. Eine weitere Ausstellung zur Geschichte der Luftangriffe auf Hamburg könnte eine Verbindung zum östlichen Teil darstellen. So könnte der Platz auch touristisch stärker wahrgenommen werden. Die Kombination von Wochenmarkt, Biergarten, Cafés und historischer Stätte würde aus dem Hopfenmarkt einen integrierten, innerstädtischen Platz mit hoher Aufenthaltsqualität machen.



Grafik: Handelskammer Hamburg (2005)

## 2. Die touristische Wegweisung verbessern

Um insbesondere die auswärtigen Besucher fußläufig von der City zur HafenCity und vice versa durch das Fleetviertel zu führen, ist ein **Leit- und Informationssystem** für alle Sehenswürdigkeiten zu schaffen. Dafür wird eine themenbezogene Achsenbildung mit entsprechenden Meilensteinen vorgeschlagen (vgl. Kapitel D, VI, 3). Die Wegeverbindungen sollten durch klare Markierungen auf dem Boden gekennzeichnet werden. Innovative **Beleuchtungskonzepte** entlang der Achsen sollten diese in der Dämmerung hervorheben (vgl. Kapitel D, VI, 3). Die touristischen Angebote der Stadt sollten zudem mit zusätzlichen Busparkplätzen – zum Beispiel auf dem St. Katharinenplatz oder in der Speicherstadt – besser zugänglich gemacht werden.

## 3. Den Kunststandort stärken

Kunst kann einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, die unverwechselbare Identität einer Stadt und ihrer Bewohner zu transportieren. Der Stadtraum ist allorten auch Ausstellungsfläche. So sollten bei Neu- oder Umgestaltungen auch Kunstobjekte einbezogen werden. Gerade im Hinblick auf die Stärkung der Identität des Viertels als Wohnquartier für junge städtische Menschen wären neue, moderne Kunstpräsentationen anzustreben.

Der Hamburger Künstler Wulf Kirschner hat in unserem Auftrag ein Konzept – »Downtown Hamburg – URBAN ART« entwickelt. An 12 ausgewählten Orten des Fleetviertels sollen jeweils ein Jahr lang Kunstwerke von 12 verschiedenen Künstlern ausgestellt werden. Diese Kunstwerke sollen sich durch ihre Signifikanz für den öffentlichen Raum auszeichnen. Begleitet werden soll das Projekt durch einen »Wegweiser«, der das Fleetviertel als Standort für Kunst im öffentlichen Raum erläutert und zum Erkunden anregt. So könnte das Fleetviertel mittelfristig als öffentlicher Kunstraum internationale Aufmerksamkeit erlangen. Auch die Ansiedlung von Galerien und Kunsthandlungen und damit die Profilierung des Einzelhandels wird so gefördert.

## 4. Einen Alster-Ewer festmachen

Im Nikolaifleet nördlich der Willy-Brandt-Straße – direkt vor der Fußgängerzone »Bei der Alten Börse« – sollte dauerhaft ein »Alster-Ewer« festmachen. Dieser besondere Typ des Ewers hatte die Maße der Alster-Schleusen und konnte so neben der Niederelbe auch den Wasserweg Alster nutzen. Sofern kein noch vorhandener Rumpf restauriert werden kann, ist ein solches unmotorisiertes Schiff nach Originalplänen nachzubauen. Im großen Laderaum sollte eine Dauerausstellung der Geschichte der Hamburger Börse – die vor 1842 an dieser Stelle auch physische Warenbörse war – eingerichtet werden. Zur Abrundung der Wiederbelebung dieses historisch bedeutsamen Platzes sollte der dort stets vorhanden gewesene Drehkran wieder aufgebaut werden, als Baumuster könnte der entsprechende Kran in Stade dienen. Ein Café – das vom Ewer aus betrieben wird – könnte in der Sommersaison die neue Attraktivität dieses Platzes noch stärken.



Blick über das Nikolaifleet auf die Alte Börse um 1825

## V. Zielbild für die Nutzungsstruktur entwickeln

Das Fleetviertel soll Musterquartier für die kleinkörnige innerstädtische Nutzungsmischung werden. Neben den erwähnten Maßnahmen zur Stärkung der Wohnfunktion gilt es, ein räumliches Zielbild für die Nutzungsstruktur zu entwickeln. Der Funktionsplan auf Seite 46 zeigt auf, welche Entwicklung die heutigen Schwerpunkte der Nutzung nehmen sollten (vgl. Grafik S. 12). So sollten die heutigen »Wohninseln« im Nordosten des Kontorhausviertels und auf der Cremon-Insel



Quelle: Handelskammer Hamburg (2005)

um drei weitere ergänzt werden. Dies ist wegen der Bebauungsmöglichkeiten auf dem Gelände der Katharinschule, dem Domplatz und dem Areal der heutigen Cityhof-Häuser möglich. Durch die Einräumung der Möglichkeit des Baus von Wohnungen in Staffelgeschossen kann die Wohnnutzung auch in den dazwischen liegenden Bereichen gestärkt werden. Darüber hinaus gilt es, vor allem die Facheinzelhandelsangebote entlang der zentralen Achse in die HafenCity, rund um den Burchardplatz und durch die Neubebauung entlang des Klosterwalls zu stärken. Auch entlang der Großen Johannisstraße und des Großen Burstahs könnte der Einzelhandel durch Neubau- und Umbauprojekte einen Aufschwung erfahren. Bei der Entwicklung der Einzelhandelsflächen muss die Qualität im Vordergrund der Bemühungen stehen. In quantitativer Hinsicht ist die Entwicklung aufgrund der baulichen Gegebenheiten nur begrenzt möglich. So bietet die zentrale Achse in die HafenCity die Möglichkeit etwa 4.000 Quadratmeter zusätzlich zu entwickeln. Die heute bereits vorhandenen rund 2.000 Quadratmeter Verkaufsfläche am Burchardplatz könnten etwa verdoppelt werden.

## VI. Handlungsfeld Städtebau

Eine neue ausdrucksstarke Architektur, die sich in den wertvollen Bestand integriert oder auch als Solitär für sich steht, muss Hamburgs Stellung als Metropole deutlich erkennbar machen. Hierfür stehen neue Bürogebäude ebenso wie Wohngebäude, aber auch Brückenkonstruktionen und die Gestaltung des öffentlichen Raums. Um dem Fleetviertel – insbesondere im Bereich des Kontorhausviertels – eine räumlich von anderen Vierteln abzugrenzende Identität zu geben, sollte gestalterisch vorgegeben werden, dass bei allen Neubauten der rote Backstein die Außenfassade zu prägen hat.

### 1. Die potenziellen Flächen für Neubebauung nutzen

Die Cityhof-Häuser sind vier 42 Meter hohe Hochhausscheiben mit einer Ladenpassage. Aufgrund des desolaten Zustands stehen diese Gebäude vor dem Abriss. Der Trägerverbund Projekt Innenstadt e. V. hat im Sommer 2005 einen studentischen Ideenwettbewerb ausgelobt, der eine Neubebauung auf der Fläche der Cityhof-Häuser vorsieht.



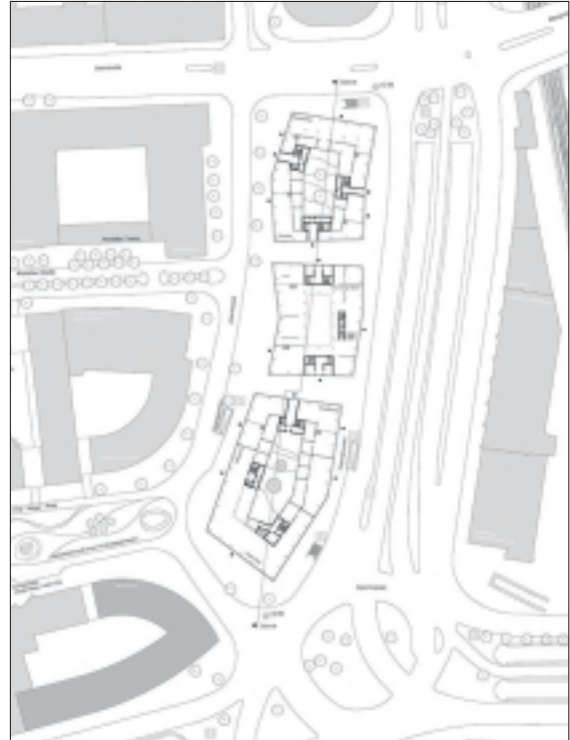


Cityhof-Häuser (1956), Architekt R. Klophaus

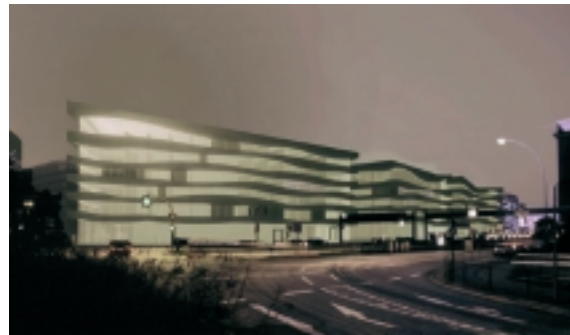
Der Siegerentwurf stellt drei Blöcke dar, die genau in die städtebauliche Situation eingemessen sind. Der Eingang ins Quartier im Norden wie auch die Einbeziehung des bestehenden Gebäudes der Bauer Verlagsgruppe dienen der Wegeführung vom Hauptbahnhof in die HafenCity. Die Fassade bietet einen einladenden Blickfang, mit Variationen eines umlaufenden Themas. Jedes Haus beinhaltet bestimmte Nutzungen wie Hotel, Design, Büro, Einzelhandel und Wohnen.

In einem von der Handelskammer ausgelobten Entwurfswettbewerb haben Studenten der Hochschule für bildende Künste (HfbK) und der Hochschule für Angewandte Wissenschaften (HAW) bereits im Frühjahr 2005 Entwürfe für einen **Neubau am Klosterwall** erarbeitet und aufgezeigt, wie dieser Stadt-raum aufgewertet werden könnte. Der Siegerentwurf nimmt die Höhenentwicklung der Nachbarbebauung auf. Zwei parallel zur Straße verlaufende Riegel bilden eine Hof-situation. Diese ist durch großzügige Freitreppen in drei Plätze unterteilt. Zur Ostseite gestaltet sich die Einfassung in Form eines siebengeschossigen, geschlossenen Riegels mit Büronutzung. Im Erdgeschoss befinden sich Ladenflächen, die zur Hofseite den Passagencharakter revitalisieren. Auf der Westseite sind Wohn- und gastronomische Nutzungen vorgesehen, in denen rund 4.500 Quadratmeter Bruttogeschossfläche für Wohnnutzung untergebracht sind. Die Baukörper an der Westseite sind so angelegt, dass sich das Gebäudeensemble durch die einzelnen Baukörper wie ein Kamm in die Altstadt öffnet. Ein verglaster Kubus dient als Ein- und

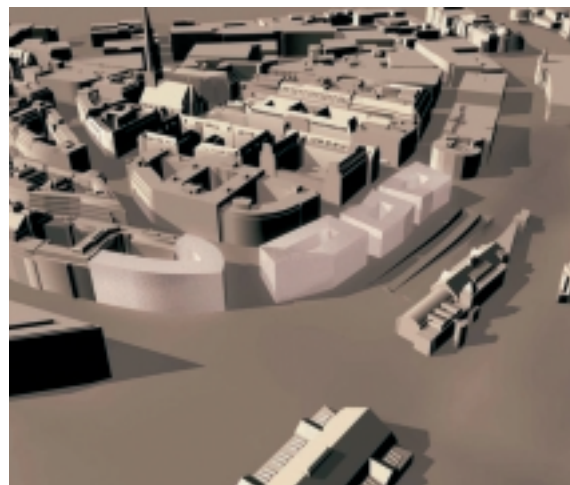
## Der Klosterwall Lageplan



## Perspektive



## Städtebauliche Einbindung



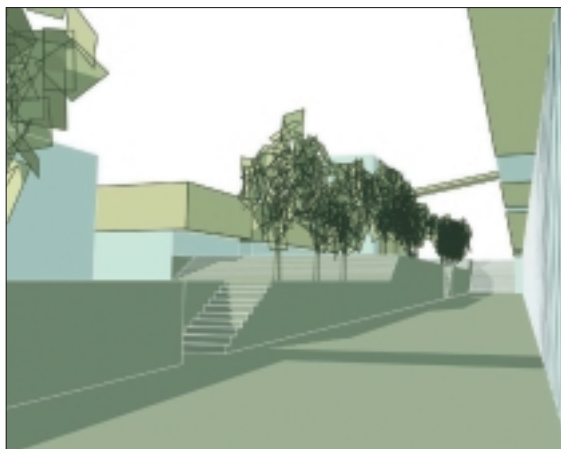
Verfasser: Kyung-Ae Kim, Max Nalleweg, Hamburg



## Entwurf Neubebauung am Klosterwall Lageplan



## Shopping-Promenade



Verfasser: Dennis Kuntke, Nicolas Willms, HAW Hamburg

Ausfahrt einer Tiefgarage, in der das heutige Angebot an Stellplätzen erhöht wird. Den südlichen Abschluss bildet ein siebengeschossiger Baukörper mit Ateliers und Galerien für Künstler. Auf diese Weise wird ein Brückenschlag zu den bestehenden Kulturreinrichtungen (Deichtorhallen, Museum für Kunst und Gewerbe, Markt- und Kunsthalle) geschaffen. Um eine geschlossene Stadtkante im Osten zu entwickeln und den großen Straßenraum am Deichtorplatz zu fassen,

sollte dieses Gebäudeensemble über die südlich davon gelegene Querstraße hinweg erweitert werden.

Auf der Fläche der heutigen Katharinenstraße zwischen Willy-Brandt-Straße und der St. Katharinenkirche sollte eine **Neubebauung Katharinenhof** für Büros und Wohnen entstehen. Entlang der Willy-Brandt-Straße schützt ein Büroriegel eine im Süden anschließende Wohnnutzung vor Verkehrsemissionen. Der fünfgeschossige Wohnblock mit 74 Wohneinheiten öffnet sich in Richtung Süden und bildet eine ruhige Hofsituation. Im Osten sind 24 der neuen Wohneinheiten in einem zwölfgeschossigen Wohnturm mit Blick auf Speicherstadt und Elbe untergebracht. Insgesamt könnten hier rund 9.100 Quadratmeter neue Wohnflächen entstehen.

## Neubebauung St. Katharinen



Handelskammer Hamburg

Ein **Pressemuseum** sollte die Hauptachse zwischen Jungfernstieg und HafenCity (vgl. Kapitel D, VI, 3) thematisch prägen. Dieses Pressemuseum sollte mit dem 1968 von Werner Kallmorgen errichteten Spiegel-Hochhaus an der Brandstwierte ein Gebäudeensemble bilden. Auch hier haben Studentinnen und Studenten im Rahmen des im Frühjahr 2005 ausgelobten Wettbewerbes Ideen entwickeln können.



Spiegel-Hochhaus

Der erste Entwurf sieht einen in sich geschlossenen Längsriegel vor, der parallel zur Brandstwierte vor das Spiegel-Hochhaus gestellt wird. Dieser bildet mit dem Hochhaus eine interessante städtebauliche Situation. Die monolithische Ostfassade stellt einen Kontrast zur gerasterten Hochhausfassade und zur umgebenden Gründerzeitbebauung

Pressemuseum 1 Lageplan

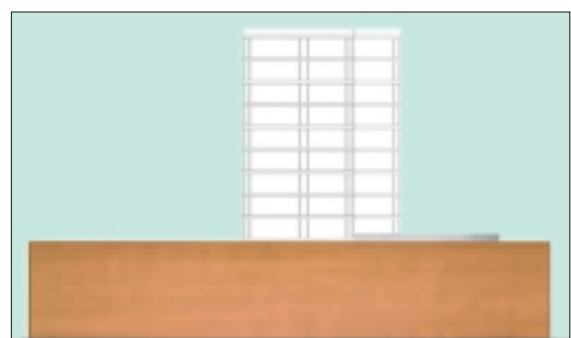


## Pressemuseum

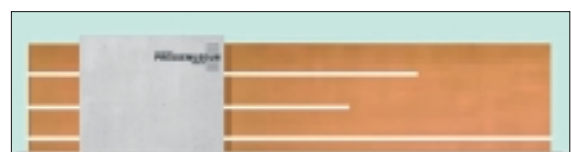


Das Pressewesen hat eine 400 Jahre alte Tradition in Hamburg. Zahlreiche wichtige Verlage haben hier mit auflagenstarken und meinungsbildenden Titeln ihren Sitz. Im Jahre 2002 haben Redakteure, Verlagsmanager und Fachleute aus der Medienbranche den Verein Deutsches Presse-museum Hamburg gegründet. Ziel ist es, den Aufbau eines Presse-museums zu fördern. Für Hamburg wäre es eine Demonstration seiner medialen Kompetenz sowie eine weitere touristische Attraktion. Besucher könnten unterschiedliche Informationen über pressehistorische Phänomene und Einblicke in die Abläufe eines Presseunternehmens erhalten.

Westansicht



Ostansicht



Verfasser: Jasmin Sharif, Lukas Ochendal, Hannes Pahl, HAW Hamburg

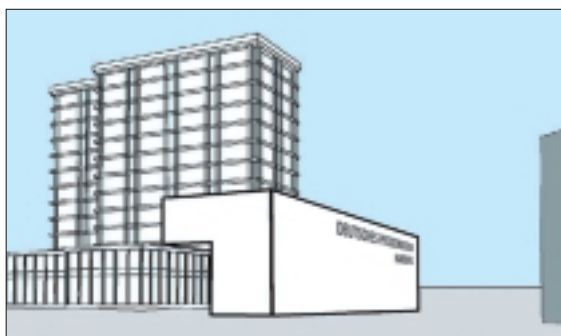
dar. Die Fassade könnte als Projektionswand für alle Verlage in Hamburg dienen. Aus Richtung City, aber auch aus Richtung HafenCity, wird der Besucher an der Ostseite des Gebäudes entlang geführt und über die davor stehende Wandscheibe in das Gebäude geleitet. Vom Foyer aus gelangt der Besucher in die Sonderausstellung, oder über eine Rampe in die Dauerausstellung. Abgetrennt davon sind im zweiten Obergeschoss Büro- und Tagungsräume untergebracht, die über vier Höfe belichtet werden. Die geschlossene Fassade besteht aus Holzleisten, die nur an der Ostseite mit Lichtbändern gestaltet ist.

Ein zweiter Entwurf zeigt einen ähnlich klaren Baukörper, der die Wegeführung durch die Ausfräsung des quaderförmigen Betonbaus noch eindeutiger ausformt. Die Hauptausstellungsfläche ist im Untergeschoss angeordnet.

**Pressemuseum 2**  
**Lageplan**



**Perspektive**



Verfasser: Nick Brodina, HfbK Hamburg

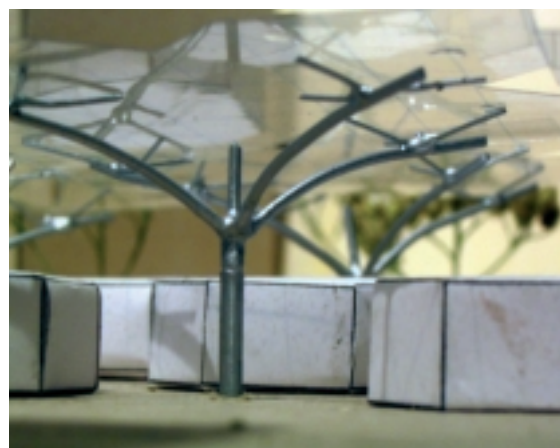
## 2. Ein Dach für den Burchardplatz

Der Burchardplatz inmitten des Kontorhausviertels ist ein wichtiger öffentlicher Platz. Auch hier haben Studentinnen und Studenten im Rahmen des Entwurfswettbewerbes unserer Handelskammer Ideen für eine permanente Marktkonstruktion entwickelt. Um innovative Einzelhandelskonzepte zu befördern, sollten hier künftig Mode, Accessoires, Antiquitäten und Designmöbel angeboten werden, die positive Effekte für den Einzelhandel im gesamten Viertel freisetzen könnten (vgl. Kapitel D, IV, 1).

**Burchardplatz**  
**Lageplan**



**Perspektive**







Verfasser: Jutta Bielefeld, Oksana Tiskova,  
HfbK Hamburg (2005)

Ein filigranes Glasdach wird von einer rasterorientierten Baumstützenkonstruktion getragen. Sieben an den Ecken abgeschnittene Quader sind als Marktstände untergestellt. Ein zusätzlicher Schirm im Süden weist auf den Zugang zur Tiefgarage hin. Die Konstruktion überdacht eine Fläche von 1.500 Quadratmetern. Die reine Marktstandfläche beträgt 360 Quadratmeter. In der Tiefgarage könnten bis zu 150 Stellplätze geschaffen werden.

### 3. Verbindungsachsen gestalten

Ein Quartier wie das Fleetviertel muss mit den Mitteln der Stadtgestaltung seine Attraktivität und Ausstrahlungskraft erhöhen. Besonders in der City wird die Qualität des Stadtbildes vom Einzelhandel, von der Werbung und von der Präsentation der Geschäfte geprägt. Diese Prägung muss sich auf den Wegen in die HafenCity fortsetzen. Vier besonders ausgestaltete Verbindungsachsen sollten zu einer engen Verzahnung von City und HafenCity im besonderen Maße beitragen und damit zugleich das Fleetviertel beleben (siehe Grafik S. 52). Die Wegführung entlang »lebendiger« Fassaden sollte unterstützt werden, beispielsweise über hochwertige Oberflächenmaterialien, die sich hinsichtlich ihres Aussehens vom Altstadtbereich unterscheiden oder über ein hochwertiges Straßenmobiliar, das in der Ausstrahlung hell und freundlich wirkt. Zudem könnten Überdachungen, Baumpflanzungen und die

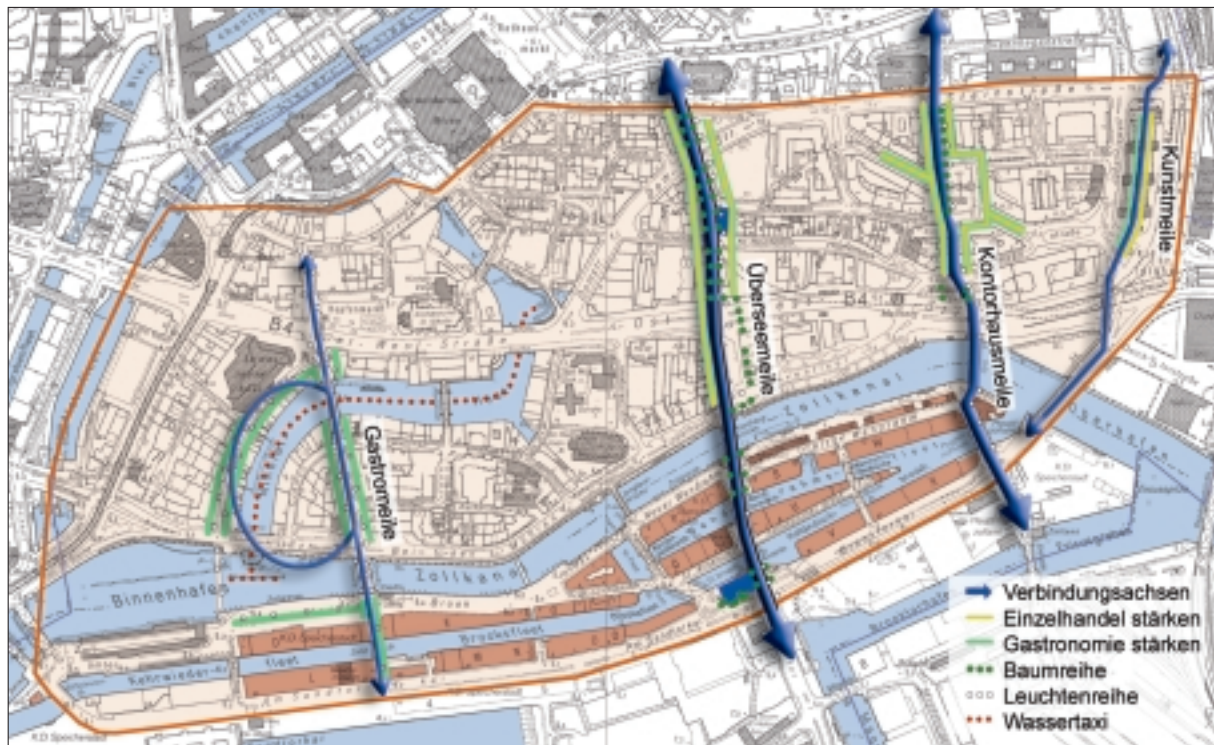
Beleuchtung zu einer individuellen Ausbildung der Achsen beitragen. Auch sollten gestalterische Empfehlungen bei Werbekonzepten und Außenraumpräsentationen zu einer Profilierung führen.

Zentrale Achse zwischen City und HafenCity ist der Straßenzug Schmiedestraße/Brandschwiete/Bei St. Annen. Mit dem Bau des Überseequartiers wird eine Verbindung bis hinunter an das neue Kreuzfahrterminal am Grasbrookhafen entstehen. Diese Hauptverbindungsachse hat vom Jungfernstieg aus gemessen eine Länge von 1,5 Kilometern. Die neue Achse sollte den prägenden Namen **Überseemeile** bekommen. Durch die vom Senat bereits geplante Neubebauung am Domplatz (vgl. Kapitel D, IV, 1) erhält sie – insbesondere durch die Zentralbibliothek der Bücherhallen – einen wichtigen Meilenstein. Ein weiterer wichtiger Schritt zu einer attraktiven Flaniermeile zwischen City und HafenCity wäre der Neubau eines Deutschen Pressemuseums am Spiegel-Hochhaus (vgl. Kapitel D, VI, 1). Als Auftakt in die HafenCity sollte am St. Annen Platz ein touristisch attraktives Kunstobjekt den Eingang zum zukünftigen Überseequartier in die HafenCity markieren (vgl. Kapitel D, IV, 1). Die Überseemeile sollte durch eine Baumallee und eine Leuchtenreihe unverwechselbar ausgestaltet werden.

Eine zumindest teilweise Überdachung könnte mithelfen, diese Achse zu einer Art »Rambla de Hamburgo« werden zu lassen und neben einem Wetterschutz auch ein funktionales, wegweisendes Gestaltungselement darzustellen. Vorbild sollte hier die Stadt Barcelona sein, die ihre hundert Jahre alte Rambla erfolgreich im Neubauquartier des Olympischen Dorfes von 1992 im Stadtteil Poble Nou kopiert hat. An der Fassade des neuen Pressemuseums könnte ein digitales Leuchtband permanent Schlagzeilen an die Fassade werfen und so mit vergleichbar geringem Aufwand einen weiteren Beitrag zur Attraktivitätssteigerung der Achse leisten.

Für die Achse, welche die City über den Burchardplatz, durch das Chilehaus, über die Ericusspitze in der Speicherstadt mit der





Quelle: Handelskammer Hamburg (2005)

HafenCity verbindet, sollte der Name **Kontorhausmeile** geprägt werden. Diese Achse misst 540 Meter. Schrille Trendläden am Burchardplatz und unterschiedliche gastronomische Angebote sollten einen Kontrast zum historisch geprägten Stadtbild bilden. Ein Meilenstein an dieser Achse ist der neue Markt auf dem Burchardplatz mit fester Marktkonstruktion (vgl. Kapitel D, VI, 2). Der südliche Vorplatz am Chilehaus sollte mit Bäumen gefasst und gestaltet werden. In den Erdgeschosszonen der Speicherstadt könnten an dieser Achse weitere Einzelhandelsnutzungen angeboten werden.

Das gastronomische Angebot der historisch bedeutenden Deichstraße sollte in einer **Gastronomie** fortgeführt werden. Zusammen mit dem Hopfenmarkt an der Nikolaikirche und der Mattentwiete, wo die Möglichkeit für die Etablierung weiterer gastronomischer Angebote besteht, kann diese eine besondere Anziehungskraft entwickeln und Touristen, Bewohner der Metropolregion und Bürger des Fleetviertels gleichermaßen in ihren Bann ziehen. Die Bandbreite der Baupochen der Hamburger Geschichte ist an keiner anderen Stelle der Stadt vielfältiger und reicht von

dem ältesten erhaltenen Bauensemble unserer Stadt in der Deichstraße bis hin zu Hamburgs neuestem Quartier der HafenCity. In einer ähnlichen Vielfalt könnte sich das Gastronomieangebot entwickeln und dem Rundkurs so eine unverwechselbare Prägung geben (siehe Grafik S. 52). Auch in den Stirnseiten der Gebäude der Speicherstadt könnten entlang dieser Meile Restaurants, Cafés oder Einzelhandelsgeschäfte, z.B. mit dem Verkauf von Tee und Kaffee entstehen, um eine thematische Verbindung herzustellen und eine Brücke zu den neuen Angeboten der HafenCity zu bilden. Ein wichtiger Entwicklungsimpuls ist durch den neuen Hopfenmarkt zu erwarten, der sich zu einem täglichen Markt mit vielfältigem Angebot für den alltäglichen Bedarf entwickeln sollte (vgl. Kapitel D, IV, 1).

Eine weitere Verbindung sollte im Osten zwischen Hauptbahnhof und HafenCity ausgestaltet werden. Die Nähe zu den Kunsteinrichtungen sollte hier durch Verknüpfungselemente herausgestellt werden. Die Achse könnte somit als **Kunstmeile** bezeichnet werden. In einer neuen Passage mit Einzelhandels- und gastronomischen Nutzungen

## Chilehaus



Rund um den Burchardplatz steht das alte Kaufmannsviertel Hamburgs – das Kontorhausviertel. Unter Oberbaudirektor Fritz Schumacher (1869–1947) und dem Architekten Fritz Höger (1877–1949) wurde in den 1920er Jahren die norddeutsche Backsteinarchitektur in Hamburgs Innenstadt gebracht. Imposant ist vor allen Dingen das 1922 bis 1924 gebaute Chilehaus, dessen Spitze einem Schiffsbug ähnelt. Es erhielt seinen Namen, weil sein Auftraggeber Henry Sloman sein Vermögen durch den Handel mit chilenischer Ware erworben hatte. Der gewaltige Baukörper, mit einer Gesamtnutzfläche von 30.400 Quadratmetern, überspannt die Fischertwiete. Durch eine starke vertikale Gliederung und die zurückgesetzten oberen Stockwerke zusammen mit der geschwungenen Fassade wird trotz der Größe ein Eindruck von Leichtigkeit vermittelt. 1990 wurde das Chilehaus von einem schwedischen Unternehmen erworben, aufwendig und stilsicher renoviert und mit modernster Technik ausgerüstet. Seit 1993 ist die DIFA Deutsche Immobilien Fonds AG Besitzerin des Chilehauses.

kann diese Achse abgetrennt vom Verkehr begangen werden und über eine Brückenkonstruktion (vgl. Kapitel D, II, 4) bis zum Deichtorhaus weitergeführt werden.

Licht ist in der Stadt ein weiteres wichtiges Gestaltungselement. Es trägt vor allem zur Belebung nach Einbruch der Dunkelheit bei, zur Sicherheit der Bewohner, zur Wegefindung und es ermöglicht sowohl Vergnügen als auch Arbeit. Da alle übrigen Orientierungsmerkmale im Dunkeln wegen der erschwerten Lesbarkeit an Bedeutung verlieren, wird die **Beleuchtung** und damit eigentlich die Akzentuierung bedeutsamer Punkte oder Straßenzüge um so wichtiger. Insofern könnten hier gezielt Effekte erreicht, Stimmungen erzeugt und sogar Räume gebildet werden, die tagsüber nicht existieren. Auch der Charakter von Plätzen und Straßenräumen kann je nach Illumination unterschiedlich verändert werden. Besondere Aufmerksamkeit sollte den Achsen und Plätzen zuteil werden. Burchardplatz und St. Annen etwa sind solche Orte, die über Licht und Lichtkunst akzentuiert und damit inszeniert werden sollten. Hier gilt es, gemeinsam mit Lichtkünstlern eine entsprechende Konzeption zu entwickeln, bei der auf der einen Seite die besonderen Charakteristika jedes Ortes unterstrichen und auf der anderen Seite verbindende Themen über eine gestalterische Klammer herausgearbeitet werden müssen.

## VII. Handlungsstrategie

Für den Erfolg des Gesamtkonzeptes – das Fleetviertel zu einem lebendigen Quartier zwischen City und HafenCity zu machen – ist das gleichzeitige und entschlossene Herangehen an die Schlüsselprojekte für die Entwicklung des Fleetviertels von Bedeutung. Diese sind

- 1) die Aufstockung der Bürogebäude mit Wohnungen und der Neubau von Wohngebäuden, um Platz für 5.000 neue Bewohner zu schaffen,
- 2) die Stärkung des Einzelhandels- und Gastronomieangebotes – kongruent zu den jeweiligen Angeboten in City und HafenCity

– über eine gezielte Vermietung durch die Grundeigentümer, um dem Quartier ein eigenes Angebotsprofil zu geben,

- 3) die Umgestaltung der öffentlichen Plätze, um die Aufenthaltsqualität nachhaltig zu erhöhen, insbesondere die Einrichtung eines überdachten Antiquitäten- und Modemarktes auf dem Burchardplatz, um Leben in das Kontorhausviertel zu bringen,
- 4) die attraktive Gestaltung der vier Verbindungsachsen, insbesondere der »Übersee-meile«, um die fußläufige Verbindung zwischen City und HafenCity zu betonen und
- 5) die Neubebauung auf dem Grundstück der heutigen City-Häuser am Klosterwall, um ein städtebauliches Signal für den Aufbruch des Quartiers zu setzen.

Die Vorschläge dieses Papiers fordern nicht nur die Hamburger Politik und Verwaltung zum Handeln auf. Zahlreiche Vorschläge können nur durch private Investoren umgesetzt werden. Um das private Engagement zu wecken, müssen Anreize geschaffen werden, welche die notwendigen Investitionen auch lohnenswert machen.

Mit einem »**Plan der Möglichkeiten**« (siehe Heftmitte) muss vom Senat ein für alle Grundeigentümer und Nutzer nachvollziehbares Leitbild für das Fleetviertel auf der Basis dieses Papiers geschaffen und mit einem Zeitplan unterlegt werden, der sich an der zeitlichen Entwicklung des Überseequartiers (Fertigstellung bis 2011) orientiert. Dieser Plan muss durch die Aufstellung neuer Bebauungspläne flankiert werden, welche die Ausnutzung der Grundstücke entsprechend dem Zielbild ermöglichen. Um die baulichen Ideen des Planes voran zu treiben, sollte ein **Baumanager** eingesetzt werden, der beispielsweise in der Stadtplanungsabteilung des Bezirksamtes Hamburg-Mitte angesiedelt werden könnte. Dieser sollte vor allem die Grundeigentümer aktiv über ihre (neuen) Möglichkeiten zur Ausnutzung ihrer Grundstücke beraten. Die Grundeigentümer könnten sich zudem gemeinsam über ihre vorrangig zu avisierenden Zielgruppen bei der Vermietung von Ladenlokalen verständigen.

Hierfür könnte die bereits vorhandene und sehr aktive Interessengemeinschaft Kontorhausviertel die Plattform bieten, die weiter ausgebaut wird. Um der Zusammenarbeit der Grundeigentümer eine verlässliche Basis zu bieten, könnte auch die Einrichtung eines **Business Improvement Districts (BID)** initiiert werden, für die Hamburg als erstes Bundesland jüngst die Gesetzesgrundlage geschaffen hat. In diesem Fall könnte der Baumanager auch über das BID eingesetzt werden und als **Quartiersmanager** weitere Aufgaben übernehmen.

Für ausgewählte Initiativprojekte – insbesondere für die Speicherstadt – sollte zudem auch das Sondervermögen der HafenCity herangezogen werden, da die Entwicklung dieser direkt von der Verknüpfung mit der City profitiert.

Die Neubauprojekte auf dem Domplatz, der Katharinenschule und der Cityhof-Häuser sollten gezielt auch mit Nutzungen belegt werden, die eine Magnetwirkung entfalten. Zudem sollten sie als Initialzündung für weitere private Initiativen positioniert werden. Unter der Leitung des Bezirksamtsleiters sollte eine **Arbeitsgruppe Fleetviertel** konstituiert und regelmäßig einberufen werden, in der Grundeigentümer, Unternehmensvertreter, Bewohner und Behördenmitarbeiter die notwendigen Maßnahmen zur Stärkung des Fleetviertels beraten.

### Marketing für das Fleetviertel

Zentrale Bedeutung kommt auch einem integrierten Vermarktungskonzept zu. Parallel zu den schrittweise umzusetzenden Maßnahmen des Plans der Möglichkeiten sollte das Fleetviertel als besonderes Quartier positioniert werden und so gezielt ein positives Image aufgebaut werden. Auch für die Organisation eines **Standortmarketings** ist eine Interessengemeinschaft aller Grundeigentümer und Unternehmen, gegebenenfalls auch auf der Basis eines BID, geboten. Stadtentwicklungsbehörde und Bezirksamt Hamburg-Mitte sind aufgefordert, im gleichen Umfang wie die Interessengemeinschaft zur Finanzierung des Standortmarketings beizutragen.

## E. Forderungen der Wirtschaft auf einem Blick

Dimension	Themenfeld	Maßnahme	Was ist zu tun?	Akteure
Wert-schöpfung	Bürostandort aufwerten	Attraktive Neubauten erstellen	Anreize durch Planungsrecht schaffen, Beratung der Grundeigentümer durch Baumanager	Bezirksamt, AG, Baumanager
		Mietangebote an junge Unternehmen richten	Verständigung der Grundeigentümer auf eine gemeinsame Strategie	Grundeigentümer, IG, Quartiersmanager
	Einzelhandelsangebot auf Alleinstellungsmerkmale ausrichten	Stärkung individueller + trendsetzender Angebote durch gezielte Vermietung	Verständigung der Grundeigentümer auf eine gemeinsame Strategie, Umsatz- und ergebnisabhängige Mieten	Grundeigentümer, IG, Quartiersmanager
	Gastronomisches Angebot stärken	Gastronomieeinrichtungen räumlich konzentrieren	Verständigung der Grundeigentümer auf eine gemeinsame Strategie	Grundeigentümer, IG, Quartiersmanager, AG
		Außengastronomie ermöglichen	Tiefgaragen bauen, Gestaltung der Plätze, Vordächer bauen	Bezirksamt, Grundeigentümer, IG, Baumanager, Quartiersmanager, AG
	Verkehrliche Situation neu ordnen	Willy-Brandt-Straße vom Schwerverkehr entlasten	Bau der Hafenquer-sperre und Ertüchtigung der Ringe vorantreiben	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
		Tiefgaragen bauen (z.B. Burchardplatz, Hopfenmarkt)	Bau mit Mitteln der Stellplatzablässe fördern	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Grundeigentümer, Baumanager
		Installation eines Laserlichtspiels bei grüner Ampelphase am Spiegel-Hochhaus	Einrichtung aus Mitteln des Sondervermögens HafenCity finanzieren	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
		Klappbare Bühne an der Tunnelwand der Unterführung am Chilehaus installieren	Einrichtung aus Mitteln des Sondervermögens HafenCity finanzieren. Evtl. Sponsoren finden	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
		Fleete nutzbar machen	Regelmäßige Instandhaltungsbaggerung durchführen	Hamburg Port Authority
		Wassertaxiplätze einrichten	Pontons und Zuwegung bauen	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Quartiersmanager



Dimension	Themenfeld	Maßnahme	Was ist zu tun?	Akteure
	Verkehrliche Situation neu ordnen	Wassertaxis	Privaten Betreiber finden	Hamburg Port Authority
	Speicherstadt	Entlassung aus dem Geltungsbereich Hafenentwicklungsgesetz	Gesetzesverfahren	Behörde für Wirtschaft und Arbeit, Bürgerschaft
	Speicherstadt	Einzelhandel und Gastronomie zulassen	Baurecht schaffen, Maßnahmen Hochwasserschutz	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Bürgerschaft
Bevölkerung	Wohnstandort nachhaltig aufwerten	Neues Wohnen am Katharinenhof	Entwurfskonzept erstellen, Investor finden	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Finanzbehörde, Bezirksamt, Privater Bauherr
		Wohnen und Arbeiten am Klosterwall	Entwurfskonzept erstellen, Investor finden	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Finanzbehörde, Bezirksamt, Privater Bauherr
		Wohnen auf dem Wasser	Steganlagen für Hausboote schaffen	Hamburg Port Authority, Privater Bauherr
		Neues Wohnen in Penthousewohnungen	Planungsrecht schaffen, Entwurfskonzept erstellen	Baumanager, Grundeigentümer
		Büros in Wohnungen umwandeln	Rahmenbedingungen anpassen	Baumanager, Grundeigentümer
		Abriss von leerstehenden Gebäuden	Nachnutzungskonzepte für Grundstücke bzw. Gebäude erstellen	Baumanager, Grundeigentümer
Lebensqualität	Öffentliche Plätze umnutzen und gestalten	Antiquitäten- und Modemarkt »Burchardmarkt«	Tiefgarage bauen, Markt- und Dachkonstruktion bauen, Betreiberkonzept erstellen	Bezirksamt, Grundeigentümer, private Betreiber, Baumanager, Quartiersmanager
		Wochenmarkt in der Burchardstraße	Wochenmarkt vom Burchardplatz verlagern	Bezirksamt, IG, Quartiersmanager
		»Lebendiger« Hopfenmarkt	Tiefgarage bauen, Ständige Markteinrichtung bauen, Betreiberkonzept erstellen	Bezirksamt, Grundeigentümer, Quartiersmanager, private Betreiber

Dimension	Themenfeld	Maßnahme	Was ist zu tun?	Akteure
	Touristische Wegweisung verbessern	Ein Leit- und Informationssystem für alle Sehenswürdigkeiten schaffen	Einheitliche Beschilderung herstellen lassen. Rundgänge entwickeln	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
	Kunst- und Kulturstandort stärken	12 Orte für Kunst im öffentlichen Raum definieren	Konzeptentwurf konkretisieren	Kunsthalle, Kulturbehörde
Städtebau	Potenzielle Flächen für Neubebauung nutzen	Neubau Klosterwall	Städtebaulichen Wettbewerb durchführen, Investorenauswahlverfahren	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Bezirksamt, Baumanager, Grundeigentümer, Investor
		Pressemuseum bauen	Städtebaulichen Wettbewerb durchführen, Investorenauswahlverfahren, Betreiber finden	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Bezirksamt, Baumanager, Grundeigentümer, Verein Pressemuseum
	Verbindungsachsen gestalten	Überseemeile, Kontorhausmeile, Gastromeile und Kunstmeile gestalten	Städtebaulichen (Ideen-)Wettbewerb durchführen	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Bezirksamt, Baumanager, Hafen-City Hamburg GmbH
Handlungsstrategie	Schlüsselprojekte	<p>Fünf Schlüsselprojekte als Initialzündung gleichzeitig und entschlossen umsetzen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Wohnungen für 5000 neue Bewohner durch Neubau und Aufstockung schaffen.</li> <li>2) Öffentliche Plätze umgestalten, insbesondere überdachten Antiquitäten- und Modemarktes auf dem Burchardplatz einrichten.</li> <li>3) Einzelhandels- und Gastronomieangebotes stärken.</li> <li>4) Vier Verbindungsachsen, attraktiv gestalten insbesondere »Überseemeile«.</li> <li>5) Neubebauung am Klosterwall.</li> </ol>	Projektpläne erstellen. Weitere Umsetzung gemäß detaillierte Vorschläge HKHH	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Bezirksamt, Baumanager, Quartiersmanager, Grundeigentümer, IG, AG, Investor

Dimension	Themenfeld	Maßnahme	Was ist zu tun?	Akteure
	Gemeinsames Handeln von Grundeigentümern und Anliegern	Einrichtung eines BID	Ziele definieren, Maßnahmen und Finanzierungsplan aufstellen, Abstimmung durchführen	Grundeigentümer und Anlieger
		Einsetzen eines Baumanagers		Bezirksamt
		Einsetzen eines Quartiersmanagers		IG, BID
	Gemeinsames Handeln von Grundeigentümern, ansässigen Unternehmen, Bewohnern und Behörden	Einsetzen der AG Fleetviertel	Federführung festlegen, Regelmäßige Sitzungen	Grundeigentümer, Unternehmensvertreter, Bewohner, Bezirksamt

AG = Arbeitsgruppe

IG = IG Kontorhausviertel bzw. IG Fleetviertel

BSU = Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

BWA = Behörde für Wirtschaft und Arbeit

FHH = Freie und Hansestadt Hamburg

IG = Interessengemeinschaft







Herausgeber:  
Handelskammer Hamburg  
Adolphsplatz 1 | Börse | 20457 Hamburg  
Postfach 11 14 49 | 20414 Hamburg  
Telefon 040 / 3 61 38-138  
Telefax 040 / 3 61 38-401  
E-Mail: [service@hk24.de](mailto:service@hk24.de)  
Internet: [www.hk24.de](http://www.hk24.de)

Herstellung: Wertdruck GmbH & Co. KG, Hamburg

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier

Stand: Januar 2006