

# VISION FÜR DIE METROPOLE

## Leitlinien für die Hafen-City in Hamburg

<b>Inhalt</b>	<b>Seite</b>
Vorwort	164
A. Die Hafen-City	165
I. Vorgeschichte, Lage, Größe	165
II. Flächenerwerb und -vermarktung	166
III. Stand der Strukturplanung	168
B. Unternehmen auf der östlichen Elbinsel	170
I. Anzahl, Branchen und Strukturen	170
II. Bedarf, Struktur und Lage von Alternativstandorten	171
III. Speicherstadt	172
IV. Freihafen	172
C. Anforderungen an eine zukunftsfähige Hafen-City	174
I. Stadtentwicklungspolitische Grundsätze	174
II. Interdependenzen zwischen der Hafen-City und angrenzenden Quartieren	175
III. Zur Mischung von Gewerbe, Wohnen, Freizeit und Kultur	177
IV. Schwerpunkte gewerblicher Nutzung	178
1. Handel und Dienstleistungen	178
2. Verkehrswirtschaft	179
3. Tourismus und Freizeitwirtschaft	180
4. Projekte	181
V. Verkehrsplanung	185
1. Gegenwärtige Situation	185
2. Das künftige Straßennetz der Hafen-City	186
3. Erschließung der Hafen-City durch den ÖPNV	188
D. Fazit: Leitlinien für die Hafen-City	190
Anhang: Planskizzen Hafen-City	191

## Vorwort

In einer Rede vor dem Überseetag im Mai 1997 skizzierte der damalige Erste Bürgermeister Dr. Henning Voscherau die Vision von der Hafen-City in Hamburg. Demnach soll nach hundertjähriger Hafennutzung auf dem Grasbrook und am Baakenhafen, in unmittelbarer Nähe zur heutigen Innenstadt, ein neuer Stadtteil mit Raum für Gewerbe, Wohnen und Freizeit entstehen. So findet die Hamburger Innenstadt im 21. Jahrhundert wieder den Anschluß an den innenstädtischen Hafenrand und an die Elbe.

Das Projekt bietet für Hamburg die einmalige Chance, den Strukturwandel im Hafen mit dem Flächenbedarf des Dienstleistungssektors und der steigenden Nachfrage nach innenstädtischen Wohnraum in Einklang zu bringen. Städtebaulich ist ein großer Wurf gefragt: Die Hafen-City gibt Hamburg das Gesicht für das kommende Jahrhundert. Unsere Stadt braucht Visionen. Visionen sind Ziel und Ansporn, sie schaffen Konsens und Identität. Die Hafen-City ist eine solche realistische Vision.

Jetzt geht es darum, die Idee in einem Handlungspaket zu konkretisieren, das Hamburgs Stellung als Metropole Nordeuropas auch für das nächste Jahrhundert sichert. Unsere Handelskammer möchte mit dem in diesem Positionspapier vorgelegten Rahmenkonzept ihren Beitrag für eine entsprechende Weichenstellung leisten. Pflegerischer Umgang mit vorhandenem Unternehmensbestand, Funktionalität, herausragende Architektur und effiziente Einbindung in die vorhandene Stadt- und Verkehrsstruktur sind dabei die tragenden Leitgedanken, die zu einer schlüssigen Gesamtkonzeption verschmolzen werden müssen. Diese Konzeption darf eines auf gar keinen Fall zeitigen – ein Hafen-Dorf statt einer Hafen-City, die Hamburgs Anspruch als »Center EURO-Nord« ins 21. Jahrhundert trägt!

HANDELSKAMMER HAMBURG

Nikolaus W. Schües  
Präses

Dr. Hans-Jörg Schmidt-Trenz  
Hauptgeschäftsführer

# A. Die Hafen-City

## I. Vorgeschichte, Lage, Größe

Mit dem Ausbau zum offenen Tidehafen, dem Bau moderner Hafenanlagen auf dem Großen Grasbrook, der Errichtung der Speicherstadt und dem Zollanschluß wurde ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in Hamburg die Hafenenwicklung vorangetrieben. Damals wie heute sind Wachstum und Wohlstand Resultate dieser weitsichtigen Politik.

Bei durchgreifender Wandlung der ökonomischen Bedingungen waren zwei Entwicklungen gerade für Hamburg wichtig:

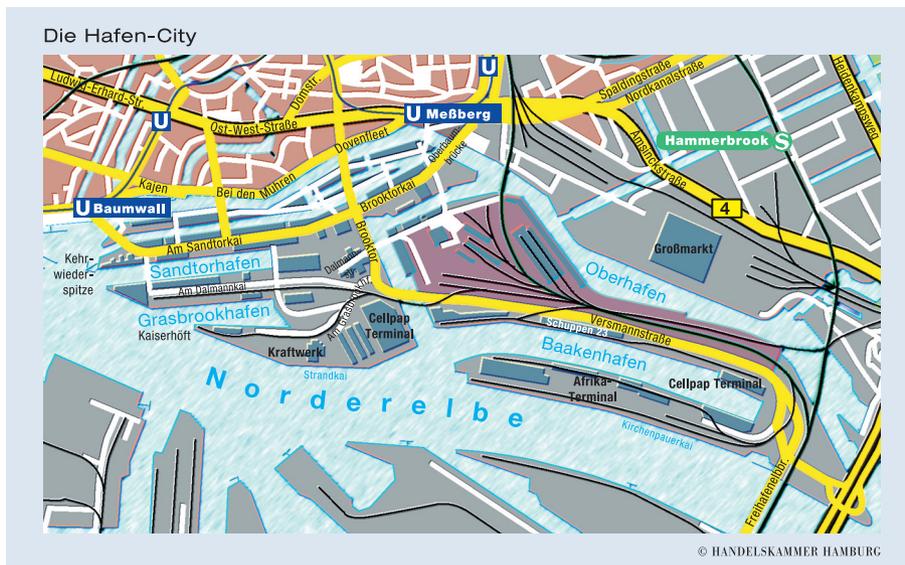
- die das rasante Wachstum des Seehandels stützende Umstellung des Stückguttransports auf den Container, sowie
- die Expansion des Dienstleistungssektors, insbesondere der qualitativ hochstehenden Unternehmensdienstleistungen.

Hamburg hat auf diesen Wandel reagiert. Traditionelle Hafenanlagen, die den Anforderungen moderner Containerschiffahrt nicht mehr genügten, wurden stillgelegt und gleichzeitig im westlichen Teil des Hafens modernste Containeranlagen angelegt. Dieser Veränderungsprozeß der Hafenstruktur ist mit dem Ausbau des Terminals in Waltershof und dem Neubau der Anlage in Altenwerder gerade in vollem Gang. Mit diesen Maßnahmen und der Fahrrinnenanpassung der Untereibe ist Hamburg für den zu erwartenden Güterumschlag der kommenden Jahre gerüstet. Dabei ist bereits absehbar, daß das Wachstum des Containerverkehrs langfristig zur Nutzung der ausgewiesenen Erweiterungsgebiete in Moorburg und Francop zwingt.

Auch der Trend zu den Dienstleistungen ist in Hamburg rasant fortgeschritten. Allein der Anteil der privaten Dienstleistungen ohne Handel und Verkehr an der Wertschöpfung der Hamburger Unternehmen ist von rund 28 Prozent (1970) auf 47 Prozent (1997) gestiegen. Ein Großteil dieses Wachstums ist industriegestützt und auf die unternehmensbezogenen Dienstleistungen zurückzuführen, die durch Auslagerung entsprechender Unternehmensbereiche aus den Industriebetrieben entstehen. Innerhalb der City stößt die Ansiedlung privater Dienstleistungsunternehmen zunehmend auf Kapazitätsengpässe, die letztlich auf der Begrenzung der City durch die Wallanlagen und durch Elbe und Hafenanlagen beruhen. Eine Ausdehnung ist praktisch nur nach Süden in altes Hafengebiet möglich.

Hier setzt die Vision von der »Hafen-City« an, die der damalige Erste Bürgermeister Dr. Henning Voscherau im Mai 1997 formuliert hat und die in einer Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft vom 20. Mai 1997 ausführlich dargestellt wird (Bürgerschafts-Drucksache 15/7460). Grasbrook und das Baakenhafen-Areal, heute noch hafengenutzt, sollen in ein Quartier für hochwertiges Wohnen, citynahe Dienstleistungen, Kultur, Freizeit und Tourismus umgewandelt werden. Die Realisierung dieses Ziels, so Voscheraus Vorstellung, dürfte zwei bis drei Jahrzehnte in Anspruch nehmen.

Das in Rede stehende Gebiet wird aufgrund seiner Lage auch als innenstädtischer Hafenrand, nördliches Elbufer oder östliche Elbinsel bezeichnet. Es umfaßt eine Fläche von 103 Hektar. Das entspricht etwa der Hälfte der heutigen City. Die maximale Ausdehnung beträgt in West-Ost-Richtung 3,3 km (Kehrwiederspitze – Elbbrücken) und in Nord-Süd-Richtung knapp 1 km (südlich der U-Bahn-Station Messberg). Im Plangebiet befinden sich



auch der Sandtorhafen (etwa 6 Hektar), der Grasbrookhafen (etwa 5 Hektar) und der Baakenhafen (etwa 15 Hektar) sowie kleinere Hafenbecken und Fleete. Rechnet man diese Wasserflächen hinzu, beträgt die Fläche des gesamten Gebiets etwa 160 Hektar.

Die Speicherstadt ist zur Zeit nicht Teil des Planungsgebiets, obwohl sie direkt an die spätere Hafen-City angrenzt und räumlich mit dieser eng verbunden ist.

## II. Flächenerwerb und -vermarktung

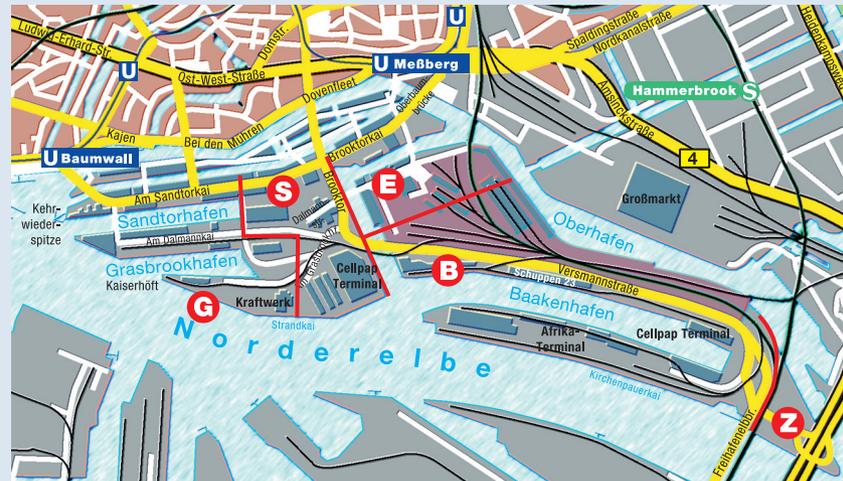
Die Entwicklung der Hafen-City setzt voraus, daß die Stadt auch über die Immobilien im Plangebiet verfügen kann. 1991 hat der Erste Bürgermeister die stadteigene Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft (HHLA) beauftragt, Anteile an den nicht-städtischen Betrieben und Immobilien im Grasbrook und am Baakenhafen zu erwerben. HHLA und die Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung (GHS) haben zwischen

1993 und 1996 einige Vereinbarungen mit Unternehmen im Plangebiet getroffen sowie eine Reihe von Beteiligungen erworben:

- Die HEW wird das alte Heizwerk am Strandkai aufgeben und eine effizientere Anlage mit geringeren Schmutz- und Lärmemissionen an anderer Stelle auf dem Grasbrook errichten.
- Die HHLA hat die im Areal befindlichen Betriebe der Cellpap gekauft.
- Die HHLA hat Anteile des Afrika-Terminals erworben.
- Die GHS hat von der CSPL Elbe Terminal den Schuppen 23 an der Versmannstraße übernommen.

Seit Ende 1996 verfügt die Stadt somit direkt oder indirekt über die meisten Betriebe und Immobilien auf dem Grasbrook und am Baakenhafen.

Teilgebiete der Hafen-City



G: Grasbrook – überwiegend Wohnen  
 E: Ericus-Quartier – überwiegend Gewerbe  
 Z: Zweibrückenzentrum – weitgehend Gewerbe  
 S: Sandtor-Quartier – offene Mischnutzung  
 B: Baakenhafen – überwiegend Wohnen  
 (gemäß „Entwicklungsstudie Grasbrook-Baakenhafen“, Dezember 1996)

Nicht in städtischer Hand, sondern im Eigentum der Deutschen Bahn AG befindet sich dagegen der Großteil der nördlich der Versmannstraße gelegenen Grundstücke. Mit rund 28 Hektar macht diese Fläche immerhin gut ein Viertel der Hafen-City aus. Es ist unverzichtbar, dieses Areal fest in die Entwicklung der Hafen-City zu integrieren. Die genaue Behandlung des Geländes ist heute jedoch noch offen. Das Verfahren der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme, welches die Stadt eingeleitet hat, eröffnet für die bevorstehenden Verhandlungen mit der Bahn ein breites Spektrum von möglichen Vorgehensweisen, die von einem städtischen Durchgangserwerb bis zur Erschließung und Vermarktung des Areals durch die Deutsche Bahn selbst reichen.

Zur Finanzierung der Investitionen in der Hafen-City hat die Bürgerschaft auf Antrag des Senats ein Sondervermögen »Stadt und Hafen« eingerichtet (Beschluss der Bürgerschaft vom 20. August 1997). In das Sonderver-

### Erläuterung:

Die Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH (GHS) ist die Managerin des Projekts Hafen-City. Sie wurde 1995 als 100-prozentiges Tochterunternehmen der HHLA mit einem Stammkapital von 100.000 DM gegründet. Die GHS ist mit der Planung und Durchführung der Infrastrukturinvestitionen in der Hafen-City beauftragt. Die finanziellen Mittel gewinnt sie aus dem späteren Verkauf der baureifen Grundstücke an Investoren. Werden dabei Überschüsse erzielt, sollen diese zur Finanzierung der Hafenerweiterung Altenwerder eingesetzt werden.

mögen haben Stadt und GHS ihr Eigentum an Flächen, Gebäuden und Unternehmen in Grasbrook und Baakenhafen eingebracht. Die Geschäftsführung des Sondervermögens liegt bei der GHS.

Die GHS ist somit für die Entwicklung der Infrastruktur in der zukünftigen Hafen-City verantwortlich. Untersuchungen zu Hochwasserschutz und Bodenbeschaffenheit sowie anderen ökologischen Aspekten wurden im Sommer 1998 eingeleitet. Die Ergebnisse setzen den Rahmen für einen Wettbewerb zur städtebaulichen Konzeption der Hafen-City, der 1999 stattfinden wird.

Die GHS finanziert ihre Ausgaben für die Entwicklung der Infrastruktur in der Hafen-City, für Betriebsverlagerungen und für sonstige Maßnahmen durch die Vermarktung des Sondervermögens »Stadt und Hafen«, also durch den Verkauf der erschlossenen und baureifen Grundstücke an private Investoren. Die Erträge sollen die Investitionen zur Erschließung der Hafen-City decken sowie einen Beitrag zur Finanzierung der Hafenerweiterung Altenwerder leisten.

Der organisatorische und institutionelle Rahmen für die Entwicklung der Hafen-City ist somit gesetzt. Durch die Schaffung des Sondervermögens und die Vergabe der Geschäftsführung an die GHS liegt nun die Verantwortung für Investitionen und Finanzierung in einer Hand. Die Umnutzung des innenstädtischen Hafenrands kann nun mit Nachdruck vorangetrieben werden.

### III. Stand der Strukturplanung

Ein abgeschlossener städtebaulicher Entwurf für die Hafen-City besteht zur Zeit noch nicht. Anfang 1999 werden Stadtentwicklungsbehörde und GHS gemeinsam einen städtebaulichen Wettbewerb zum Gesamtkonzept ausschreiben. Die Ergebnisse des Wettbewerbs und der begleitenden Studien werden zur Grundlage des verbindlichen Masterplans für die Hafen-City.

#### **Erläuterung:**

*Das Wachstum des Containerverkehrs in Hamburg ist ungebrochen. Zwischen 1987 und 1996 wuchs der Umfang jährlich um durchschnittlich 9,6 Prozent (TEU-Basis). Mittelfristig wird ein Anstieg von 3,4 Millionen TEU (1997) auf ca. 5 Millionen TEU (2005) erwartet. Zur Aufstockung der Umschlagskapazitäten entsteht im Hafenerweiterungsgebiet Altenwerder auf 215 Hektar ein hochmoderner Containerhafen, der eine optimierte Abwicklung des Containerumschlags einschließlich der dazugehörenden logistischen Dienstleistungen erlaubt. Die Bauarbeiten begannen Anfang 1997; bei geschätzten Gesamtkosten von gut 500 Millionen DM wird mit der Fertigstellung der ersten Abfertigungsanlagen im Jahr 2001 gerechnet.*

Die GHS hat aber bereits 1996 ein Gutachten über mögliche Szenarien bei Prof. Volkwin Marg (Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule, Aachen) in Auftrag gegeben. Dabei sollten mögliche Nutzungs- und Baustrukturen bei der Neuentwicklung des betreffenden Hafengebietes aufgezeigt werden. Nicht verlangt war ein konkreter Entwurf zur städtebaulichen Gestaltung der Hafen-City.

Die Ergebnisse wurden in der »Studie zur Entwicklung des innenstädtischen Hafenrands zwischen Grasbrook und Baakenhafen« im Dezember 1996 vorgelegt. Ihre wichtigsten Thesen:

- Angestrebt wird eine Mischnutzung aus Wohnen, Arbeiten, Kultur und Touristik. Ausgehend von den geographischen Gegebenheiten der Hafen-City differenziert das Gutachten fünf Teilgebiete (Cluster) und skizziert grob mögliche Nutzungsaufteilungen (Grafik auf vorheriger Seite).

- Das Gutachten geht von relativ niedrigen Bauten und relativ hoher Baudichte, d. h. einem hohen Anteil an überbauten Flächen im Baugebiet, aus. Bei Beachtung von wirtschaftlichen Aspekten und der Abstandsvorschriften ergeben sich laut Gutachten durchschnittlich vier Geschosse bei reiner Wohnnutzung und sechs Geschosse bei Mischnutzung.
- Hochhäuser bleiben die Ausnahme und sind gewerblichen Nutzungen vorbehalten. Das Gutachten nennt Einzelgebäude mit 10 Geschossen südlich der Speicherstadt, 20 Geschossen am Überseeterminal und 30 Geschossen an den Elbrücken.
- Das vorhandene Straßennetz soll im wesentlichen übernommen werden, aufwendige Aus- oder Neubauten sieht das Gutachten als nicht erforderlich an. Fußend auf der vorhandenen S-Bahn-Strecke wird zwischen Veddel und Hammerbrook bei den Elbrücken eine neue Haltestelle eingerichtet. Zwischen der U-Bahn-Station Baumwall und der neuen S-Bahn-Station Elbrücken wird eine Buslinie eingesetzt.

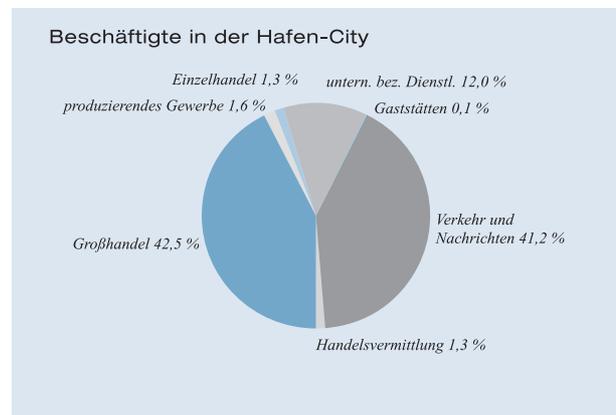
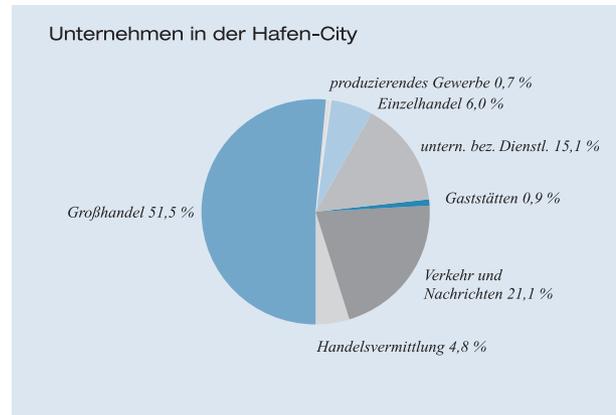
## B. Unternehmen auf der östlichen Elbinsel

### I. Anzahl, Branchen und Strukturen

Auf der östlichen Elbinsel befinden sich 588 Unternehmen mit 5.598 Beschäftigten (Stand: Mai 1998). Mehr als die Hälfte dieser Unternehmen ist dem Großhandel zuzurechnen (52 Prozent mit 42 Prozent der Beschäftigten). Andere wichtige Branchen sind der Verkehr (21/41 Prozent) und die unternehmensbezogenen Dienstleistungen (15/12 Prozent). Die verbleibenden 12 Prozent der Unternehmen mit 5 Prozent der Beschäftigten verteilen sich auf Einzelhandel, Handelsvermittlung, Gaststätten und produzierendes Gewerbe. Hinzu kommen die etwa 1.700 Beschäftigten der HHLA, die sich sowohl auf die Speicherstadt (Verwaltungsbereich mit etwa 500 Beschäftigten) als auch auf Grasbrook und Baakenhafen verteilen.

Von den Planungen für die Hafen-City sind diese Unternehmen ganz unterschiedlich betroffen. Der Senat geht davon aus, daß die auf dem Grasbrook und im Baakenhafen belegenen Unternehmen im Verlauf der Erschließung der Hafen-City auf Alternativstandorte ausweichen werden (Bürgerschafts-Drucksache 15/7460). Nach heutigem Stand beträfe das 119 von den eingangs erwähnten 588 Unternehmen mit insgesamt 2.544 Beschäftigten. Sie gehören zumeist der Verkehrswirtschaft (47 Betriebe), dem Großhandel (44 Betriebe) und den unternehmensbezogenen Dienstleistungen an (12 Betriebe).

Dieser Einschätzung des Senats kann mit Blick auf die gegebene Branchenstruktur im Grundsatz zugestimmt werden. Die Ansiedlung von nicht- oder nur schwachemittierenden gewerblichen Nutzungen spielt für das Konzept der Hafen-City jedoch eine zentrale Rolle. Daher darf nicht außer Betracht bleiben, daß für einige Unternehmen auch die Neubebauung in der Hafen-City attraktive Ansiedlungsbedingungen bietet. Das gilt besonders für eine Reihe von unternehmensbezogenen Dienstleistern und Einzelhändlern, die am Baakenhafen

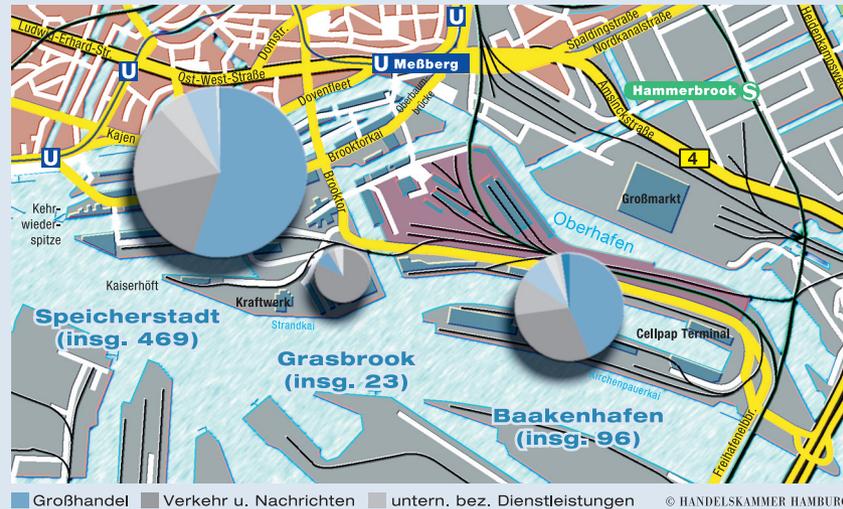


ansässig sind. Ein Umzug parallel zur schrittweisen Erschließung des Gebiets wäre problemlos möglich.

Für die Unternehmen, die nicht im Plangebiet verbleiben können, sind in Zusammenarbeit mit den städtischen Stellen einvernehmliche Lösungen zu erarbeiten. Dabei sind die folgenden Grundsätze zu beachten:

- Die Betroffenen werden frühzeitig und umfassend über den Fortgang der Planungen informiert, geeignete Ersatzstandorte werden ausgewiesen, und
- die Verlagerung hat keine finanziellen Nachteile für die Betriebe.

Verteilung der Unternehmen in der Hafen-City



Die Speicherstadt ist derzeit nicht Gegenstand der Umnutzungspläne. Dort befinden sich 469 Unternehmen (knapp 80 Prozent) mit etwa 55 Prozent der Beschäftigten. Diese Unternehmen sind zwar nicht zum Umzug gezwungen, die Entwicklungen in der unmittelbaren Nachbarschaft werden sich auf diese aber auswirken (siehe Kapitel B. III. Speicherstadt).

**Position:**

*Auf dem Grasbrook und am Baakenhafen sind heute fast 120 Unternehmen ansässig. Diese Unternehmen sind durch die Pläne zur Umnutzung des Gebiets direkt betroffen. GHS und Stadt stehen in der Pflicht, gemeinsam mit diesen Unternehmen und der Kammer Konzepte für geeignete Alternativstandorte zu erarbeiten. Notwendige Verlagerungen sind ohne finanzielle Verluste für die Firmen zu gestalten.*

**II. Bedarf, Struktur und Lage von Alternativstandorten**

Ausschlaggebend für die betriebliche Standortwahl sind vor allem die benötigten Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasser, Flugzeug) und die Lage zu Kunden und Lieferanten. Das Hauptproblem des anstehenden Verlagerungsverfahrens dürfte in der Gewerbeflächenknappheit und somit in beschränkten Ansiedlungsmöglichkeiten im Stadtgebiet liegen. Immerhin sind 119 Firmen direkt von der Verlagerung betroffen. Diese Unternehmen benötigen qualitativ differenzierte Alternativstandorte, bei deren Auswahl, wie bereits oben betont, auch die spätere Hafen-City nicht außer Betracht bleiben sollte. Unsere Handelskammer hat im Januar 1999 in Form eines Standpunkte-Papiers ein konkretes Konzept zur weiteren Gewerbeflächenentwicklung unterbreitet.

### III. Speicherstadt

In der Speicherstadt sind 469 Unternehmen ansässig (Stand: Mai 1998). Bei mehr als der Hälfte handelt es sich um Großhandelsunternehmen, jeweils 16 Prozent gehören den unternehmensbezogenen Dienstleistungen und dem Verkehr an. Handelsvermittlung und Einzelhandel spielen nur eine kleinere Rolle. Zusammen beschäftigen sie gut 3.000 Mitarbeiter.

Die Speicherstadt ist derzeit von den Entwicklungsplänen für die Hafen-City ausgenommen. Als lebendiges Handelsviertel mit kulturhistorischer Bedeutung in direkter Nachbarschaft wird sie die Attraktivität der Hafen-City aber weiter erhöhen. Daher sind grundsätzlich Nutzung und Flair der Speicherstadt zu erhalten und ins Gesamtkonzept für die Hafen-City zu integrieren.



*Ist nicht in die Planungen zur Hafen-City einbezogen: Speicherstadt*

Trotz der baulichen Besonderheiten ist von einer steigenden Attraktivität der Speicherstadt auszugehen. Von den zu erwartenden Wertsteigerungen der Immobilien sollte jedoch kein Verdrängungsdruck auf Lagereien und Großhändler in der Speicherstadt ausgehen. Die Stadt als Eigentümerin steht hier in besonderer Verantwortung.

#### **Position:**

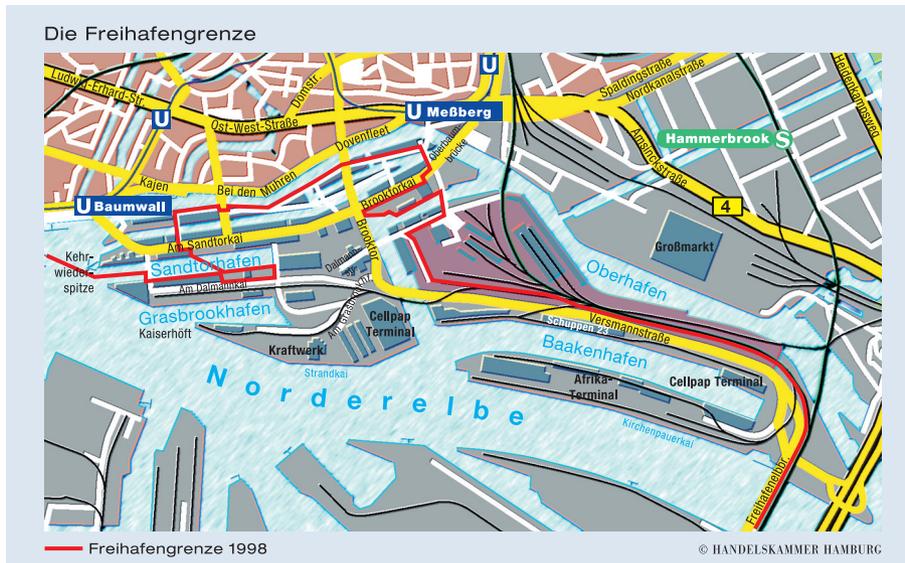
*Die Speicherstadt ist zunächst nicht in die Planungen zur Hafen-City einbezogen. Zumindest auf mittlere Sicht dürften – schon aus betriebsbedingten Gründen – weitere Teile der Speicherstadt für neue Nutzungen frei werden. Diese Chance ist zu nutzen, und das besondere Flair der Speicherstadt schrittweise in die Entwicklung der Hafen-City zu integrieren.*

Für die Branchen, die in der Speicherstadt lediglich Büroraum unterhalten, stellt sich die Frage der Umsiedlung weniger kraß. Vor allem unternehmensbezogene Dienstleistungen dürften von der Struktur der künftigen Nutzungen in der unmittelbaren Nachbarschaft eher profitieren. Für diese eröffnet sich, neben dem Verbleib in der Speicherstadt, eine gänzlich neue Option: der Umzug in die Hafen-City. In diesem Fall würden Teile der Speicherstadt für neue Nutzungen frei, was zur weiteren Bereicherung des Gesamtbilds beitragen könnte.

### IV. Freihafen

Der Hamburger Freihafen (Freizone) war bei seiner Gründung im Jahre 1888 zollrechtlich »Ausland«. Durch die EG-Freizonenverordnung von 1988 wurde er endgültig Teil des Zollgebiets der Europäischen Gemeinschaft. In die Freizonen eingeführte Waren werden lediglich noch »als nicht im Zollgebiet der Gemeinschaft befindlich« angesehen (Freizonenfiktion).

Gegenüber anderen Verfahren des EG-Zollrechts, beispielsweise dem Zollagerverfahren, hat die Freizone wesentliche Vorteile nur noch beim Umschlag von Nicht-



Gemeinschaftswaren. Daher hat die Freizone für die Unternehmen an Bedeutung verloren. Eine gemeinsame Umfrage von Handelskammer, Wirtschaftsbehörde und dem Verein Hamburger Spediteure von 1995 zeigt, daß sich in erster Linie die Umschlags- und Lagereibetriebe, aber auch Schiffsausrüster und der Teppichhandel für den Erhalt der Freihafenfunktion aussprechen.

Mit der Entwicklung der Hafen-City werden Grasbrook und Baakenhafen ihre heutige Funktion als Teil des Freihafens verlieren. Für die Behandlung der Speicherstadt sind zwei Alternativen denkbar: Entweder die Speicherstadt bleibt »klassische Freizone«, also vom umliegenden Gebiet durch einen Zaun abgetrennt. Dieses Vorgehen hätte allerdings unerwünschte Wirkungen auf die Integration der Hafen-City.

Wahrscheinlicher ist, daß der zollfreie Status der Speicherstadt zukünftig im Rahmen einer »offenen Freizone« durch offene oder virtuelle Zolllager gesichert

wird. Das Verfahren ist vergleichbar mit dem jetzigen Zolllagerrecht. Die Einführung von offenen Freizonen wird im Augenblick auf der Ebene des Europäischen Rats diskutiert. Mit der Änderung des Zollkodex ist jedoch frühestens zum 1. Januar 2000 zu rechnen.



*Muß möglicherweise verlegt werden:  
Zollgrenze im Freihafen*

# C. Anforderungen an eine zukunftsfähige Hafen-City

## I. Stadtentwicklungspolitische Grundsätze

Am Reißbrett entworfene Quartiere werden nicht automatisch zu lebensfähigen und attraktiven Stadtteilen. Gerade in Hamburg wurden mit der City-Nord und der City-Süd eindrückliche Erfahrungen gemacht. Der erste und wichtigste Grundsatz bei der Entwicklung der Hafen-City lautet somit: Die zukünftige Hafen-City muß durch ein Nebeneinander der unterschiedlichsten Nutzungen geprägt sein, durch Wohnen, Gewerbe, Kultur, Tourismus und Freizeit.

### **Position:**

*Der wichtigste Grundsatz für die Entwicklung der Hafen-City ergibt sich aus Hamburgs eigenen Erfahrungen: Monostrukturen wie in der City-Nord oder der City-Süd sind unbedingt zu vermeiden. Der neue Stadtteil muß zu einem urbanen Quartier mit Raum für die unterschiedlichsten Nutzungen werden.*

Im folgenden sollen weitere fünf Grundsätze der Stadtentwicklung formuliert werden, die bei der Konzeption der Hafen-City berücksichtigt werden müssen.

- **»Hafen-City«, kein »Hafen-Dorf« entwickeln**

Gemeinsam mit der etablierten Innenstadt, also dem Gebiet innerhalb des Wallrings, bildet die Hafen-City die zukünftige Innenstadt Hamburgs. Der innerstädtische Charakter ist durch eine verdichtete Konzeption herauszustreichen. Die Hafen-City sollte auch Funktionen einbringen, die in der etablierten Innenstadt zumindest teilweise fehlen: innerstädtisches Wohnen, Freizeitwirtschaft, Kultur- und Tourismusangebote, insbesondere im

maritimen Bereich. Gerade diesen »weichen« Faktoren fällt eine wichtige Bedeutung in der wachsenden globalen Standortkonkurrenz zu.

- **»Alleinstellungsmerkmale« der Hafen-City herausstellen**

Vor dem Hintergrund wachsender globaler Standortkonkurrenz zwischen den Metropolen muß ein besonderes Image und Flair der Hafen-City entwickelt werden. Wesentliche Alleinstellungsmerkmale der Hafen-City sind das innerstädtische Wohnen im früheren Hafengebiet und das Nebeneinander mit den verschiedensten Nutzungen aus Handel, Freizeit und Kultur im maritim geprägten Umfeld. Über die Herausstellung dieser Merkmale bekommt die Hafen-City eine eigene, sehr spezielle corporate-identity. Dabei darf die Hafen-City nicht als isoliert wirkender Magnet begriffen werden, sondern sie muß ein wertvolles Additiv zu den bereits bestehenden regionalen Standortvorteilen sein.

- **Maritimen Charakter erhalten**

Das zentrale Alleinstellungsmerkmal der Hafen-City liegt in ihrem maritimen Charakter, also in der Kombination von Stadt, Fluß und Hafen. Es ist unabdingbar, diesen Charakter nicht nur weitgehend zu erhalten, sondern zum Kern des gesamten Entwicklungsprojekts zu machen. Das gilt unabhängig von Nutzungsvorstellungen und späteren Nutzungsverteilungen. Für eine Zuschüttung von Hafenbecken stehen allenfalls die jeweils östlichen Teile des Baakenhafens und des Grasbrookhafens zur Verfügung. Als Alternativen zur Gewinnung zusätzlicher Flächen können die Teilüberdeckung oder

die Überbrückung bestehender Hafenbecken erwogen werden, für den Grasbrookhafen unter Umständen auch eine Anpassung in der Breite.

- **Zu Monostrukturen führende Inselösungen vermeiden**

Die isolierte Entwicklung eines Quartiers ohne Einbindung in die umgebende Stadtstruktur muß zu monostrukturierten Inselösungen führen, die leblos sind oder sogar zentrifugale Kräfte ausüben. Beispiele sind die City-Nord oder die Hochhaussiedlungen der 60er und 70er Jahre. Eine lebendige, durchmischte Stadt entsteht, wenn Außenbezüge und Interdependenzen berücksichtigt und in die Planung einbezogen werden. Die Hafen-City ist daher in die umgebende Struktur regelrecht einzuweben. Dies gilt besonders im Verhältnis zur existierenden Innenstadt.

- **Fiskalische Aspekte richtig einordnen**

Die Stadt steht auch aus Haushaltsgründen in der Pflicht, bei der Veräußerung der Flächen marktgerechte Erträge zu realisieren. Gleichwohl dürfen fiskalische Vorgaben die Nutzungsentscheidungen bei einem Projekt, mit dem sich Hamburg das Gesicht für das 21. Jahrhundert geben will, nicht dominieren. Die vorgesehene enge Verbindung der Erlöse aus der Flächenvermarktung mit der Finanzierung der Hafenerweiterung Altenwerder darf nicht zu einer Hypothek für die wirtschaftliche und städtebauliche Attraktivität der Hafen-City werden.

## II. Interdependenzen zwischen der Hafen-City und angrenzenden Quartieren

Hafen-City und die angrenzenden Stadtteile werden sich in ihrer Entwicklung gegenseitig wirtschaftlich und sozio-kulturell beeinflussen. Besondere Wechselwirkungen sind zwischen Hafen-City und der etablierten Innenstadt zu erwarten. Natürliche Barrieren wie der Hafen und die Elbe sowie die sich stark unterscheidende Gewerbestruktur werden die Wechselwirkungen zu den anderen umliegenden Stadtteilen begrenzen. Grundsätzlich dürfte die Hafen-City jedoch zu einer Aufwertung der umliegenden Stadtteile führen. Im folgenden werden mögliche Wirkungen mit den benachbarten Quartieren skizziert.

### *Innenstadt*

Die Entwicklung von Hafen-City und etablierter Innenstadt sind eng miteinander verzahnt. Die Hafen-City soll die Innenstadt beleben, indem sie Raum für innerstädtische Funktionen bereitstellt, die in der etablierten Innenstadt, also dem Bereich, der vom Wallring eingeschlossen wird, unterentwickelt sind. Die Bereicherung der Innenstadt erfordert allerdings auch, daß die vorgelagerte Altstadt revitalisiert wird. Insbesondere die Kontorhäuser, dieses zwischen Steinstraße, Kattrepel und Klosterwall gelegenen Viertels, leiden derzeit unter massiven Leerständen.

Von zentraler Bedeutung für die Integration von Innenstadt und Hafen-City ist der heutige Verlauf und die Auslastung der Ost-West-Straße. Die Straße trennt die nördliche Innenstadt von ihrem südlichen Teil, von der Elbe und der späteren Hafen-City. Die Sperrwirkung dieser Straße muß überwunden werden, um die Integration der gesamten Innenstadt unter Einschluß der Hafen-City zu ermöglichen. Voraussetzung dafür ist die Entlastung der Ost-West-Straße durch den Bau der Hafenerweiterung im nördlichen Teil von Wilhelmsburg und den Ausbau der Ringe 2 und 3 (Grafik nächste Seite).



Die Handelskammer setzt sich nachdrücklich für die nördliche Trassenführung der Hafenspanne als westliche Fortführung der A 252 ein. Zudem könnte die Hafencity im Osten einen Anschluß an die Billhorner Brückenstraße/Neue Elbbrücken und damit einen direkten Autobahnanschluß erhalten. Diese Maßnahmen führen auch zur Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr.

Die Interdependenzen zwischen Hafencity und den anderen, im folgenden genannten angrenzenden Stadtteilen werden schwächer ausgeprägt sein. Zudem werden die Wirkungen von der Hafencity auf die anderen Stadtteile wesentlich stärker sein als umgekehrt.

### ***Klostertor, Hammerbrook***

Für dieses Gebiet wird derzeit ein Entwicklungsplan erarbeitet. Die Hafencity könnte zu einem Brückenschlag zum Klostertor über den Oberhafen führen.

### ***Rothenburgsort, Veddel***

Rothenburgsort und Veddel könnten durch das Freizeit- und Kulturangebot der Hafencity eine erhebliche Steigerung der Attraktivität als Wohnstandort erleben. Die Hafencity könnte auch lokale Beschäftigungswirkung haben, wenn parallel zur Entwicklung eine bedarfsgerechte Qualifizierung der Einwohner stattfindet, z. B. im Dienstleistungsbereich (Hausmeister, Gebäudereiniger, Pförtner, Organisationsassistenten, Service-Gastronomie).

### *Angrenzendes Freihafengebiet*

Falls künftige Bewohner der Hafencity Aktivitäten zur Reduktion von Gewerbeemissionen unternehmen, wird dadurch das Gewerbe im angrenzenden Freihafengebiet beeinträchtigt.

### *Wilhelmsburg*

Die Hafencity hat für Wilhelmsburg eine besondere Bedeutung. Durch die Erweiterung nach Süden auf den innerstädtischen Hafendrand rückt die City näher an Wilhelmsburg heran. Zusätzlich würde die Innenstadt durch Hafenspannung und die Anbindung der Hafencity an die Elbbrücken für die Wilhelmsburger leichter erreichbar und gleichzeitig die Barrierewirkung des Freihafens reduziert.

### *Hamm-Süd*

Mit der Situation in Hamm-Süd hat sich unsere Kammer bereits ab dem Sommer 1996 beschäftigt. Seit dem Beginn der Planungsaktivitäten der Stadtentwicklungsbehörde haben wir darauf hingewiesen, daß Hamm-Süd ein funktionierendes Industrie- und Gewerbequartier ist, welches es weiter auszubauen gilt.

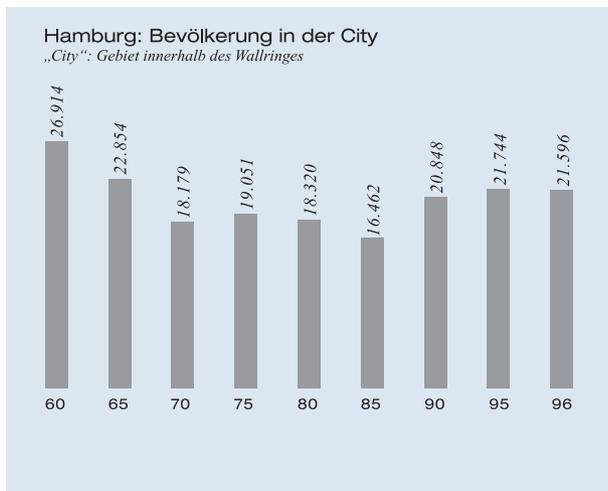
Dieser Position, unter anderem in unserer »Vor Ort«-Broschüre vom Dezember 1997 formuliert, hat sich im Herbst 1998 auch die Stadtentwicklungsbehörde mit ihrer Planungsvariante angeschlossen. Demnach ist mit einer Änderung des verbindlichen Planrechts, wodurch der Wohnungsbau in Hamm-Süd erleichtert würde, in absehbarer Zeit nicht zu rechnen. Vielmehr ist von einer Stärkung der industriell-gewerblichen Aktivitäten auszugehen. Bleibt es dabei, ist nicht zu erwarten, daß es zukünftig zu einer Konkurrenz zwischen den Standorten Hamm-Süd und Hafencity um die Belegung von Wohn- und Gewerbebau kommt. Beide Quartiere werden unterschiedliche Marktsegmente abdecken.

## **III. Zur Mischung von Gewerbe, Wohnen, Freizeit und Kultur**

Die Lage am Wasser gibt Hamburg die Chance, der Hafencity eine unverwechselbare maritime Identität zu geben. Dabei können Erfahrungen vergleichbarer Umstrukturierungen in Barcelona, London, Rotterdam oder San Francisco genutzt werden. Zwar liegen in dieser Phase der Projektentwicklung noch keine konkreten Planungen für das Verhältnis der verschiedenen Nutzungen vor, die Rahmenbedingungen lassen aber schon heute manche Entwicklungen als empfehlenswert, andere als weniger empfehlenswert erscheinen.

Zu realisieren ist in jedem Fall eine Mischnutzung durch Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Kultur. Zwischen 1960 und 1996 ist die Bevölkerungszahl in der vom Wallring umschlossenen Innenstadt um etwa 20 Prozent gefallen (Grafik nächste Seite). Um diesen Trend der Entvölkerung in den zentralen Cityquartieren umzukehren und die Innenstadt nachhaltig zu beleben, muß die Hafencity als Wohnquartier attraktiv sein. Zu denken ist dabei an hochwertiges Wohnen, auch unter Berücksichtigung neuer Wohnformen (Boarding- und Doorman-Häuser, betreutes Wohnen). Mittel- bis langfristig sind 20.000 zusätzliche Bewohner in der gesamten Innenstadt anzustreben, davon etwa die Hälfte in der Hafencity. Die damit verbundene zusätzliche Kaufkraft wird zu einer nachhaltigen Belebung des Einzelhandels, der Gastronomie sowie der Kultur- und Freizeitwirtschaft führen.

Das Angebot an Wohn- und Gewerbebau wird – angesichts der zu erwartenden Grundstückspreise und der hochwertigen Architektur – im gehobenen bis höheren Preissegment liegen. Von vornherein konzentriert sich somit das Spektrum »Ansiedlungsfähiger« auf bestimmte Branchen und auf Bewohner mit relativ hoher Kaufkraft. In diesem Zusammenhang ist die Verträglichkeit örtlicher Verkehrs- und Gewerbeemissionen mit der



vorgesehenen Wohnnutzung zu sichern. Nicht betroffen sind Gewerbestandorte am südlichen Elbufer (Raffinerien, Vaseline Werke, Umschlagbetriebe). Deren Emissionen dürften im Normalfall die Wohnnutzung in der Hafencity nicht beeinträchtigen.

Offene Fragen gibt es noch bei der Unterbringung des ruhenden Verkehrs. Die Anlage von Tiefgaragen würde aufgrund des Baugrunds erhebliche finanzielle Mittel erfordern. Gleiches gilt für die Erschließung der Grundstücke durch den notwendigen Flutschutz (Geländeaufhöhung oder wasserdichte Untergeschosse als Garagen). Beides, topographische Gegebenheiten und Flutschutz, spricht dafür, den ruhenden und den fahrenden Verkehr in die heutige Erdgeschoßebene zu legen. Die Ebenen ab Plus-1 wären dann primär den Gebäuden und ihren fußläufigen Erschließungen vorzuzulassen.

## IV. Schwerpunkte gewerblicher Nutzung

Im Sinne der erwünschten räumlichen Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten steht die Hafencity grundsätzlich auch allen Mischungsträglichen Gewerben offen. Zu erwarten ist, daß der Standort für Unternehmen aus Handel und Dienstleistungen, Tourismus- und Freizeitwirtschaft sowie für Teile der Verkehrswirtschaft besonders attraktiv ist. Soweit sich industrielle Nutzungen einfügen lassen, dürften sie sich auf nicht- oder nur schwach-emittierende Industriebereiche (produktionsorientierte Dienste) beschränken.

### 1. Handel und Dienstleistungen

Hamburgs polyzentrische Einzelhandelsstruktur, mit attraktiven Bezirks-, Bezirksentlastungs- und Stadtteilzentren, gewährleistet nicht nur eine flächendeckende Versorgung der Bevölkerung, sondern sorgt auch für einen lebhaften Standortwettbewerb innerhalb Hamburgs. In den City-Quartieren selbst sind ausreichend differenzierte Flächenangebote für großflächige Betriebsformen (Schwerpunkt in der City-Ost, Bereich Mönckebergstraße) und kleinteilige Flächen für den Facheinzelhandel (insbesondere in der City-West, Passagenviertel) vorhanden. Zusätzliche Flächen können auf absehbare Zeit in den einzelnen Quartieren entwickelt werden, beispielsweise von der Mönckebergstraße in Richtung Binnenalster, wie schon in der Rosenstraße geschehen, oder das Passagenviertel ergänzend im Bereich Hohe Bleichen und ABC-Straße bis hin zur Kaiser-Wilhelm-Straße.

Die Potentiale, die in der etablierten City bereits vorhanden sind, und die Verdichtungsmöglichkeiten einschließlich der Revitalisierung im Kontorhausviertel sprechen nicht für eine deutliche Ausweitung der Flächen

für Einzelhandelsnutzungen in der Hafen-City. Das gilt insbesondere für den großflächigen Einzelhandel, dessen Angebot in den existierenden Standorten der Kerncity konzentriert bleiben dürfte. Anderenfalls könnte der klassische Einzelhandelsstandort City, der derzeit nicht unter Flächenknappheit leidet, überdehnt werden.

In anderen Bereichen ergeben sich für den Einzelhandel in der Hafen-City jedoch große Entwicklungschancen. 10.000 kaufkräftige Bewohner erwarten vitale und differenzierte Nahversorgungsangebote. Hinzu kommt eine große Zahl von Besuchern, deren Nachfrage mit den geplanten touristischen und maritimen Freizeitnutzungen wie Kreuzfahrt-Terminal und Yachthafen korrespondieren wird. Insofern ist ein spezielles Einzelhandelsangebot in der Hafen-City etwa am Kreuzfahrt-Terminal denkbar, das ähnlich wie am Flughafen und Hauptbahnhof bedarfsgerechte Sortimente in auf das Umfeld abgestimmten Öffnungszeiten offerieren kann. Alles in allem wird für den Einzelhandel in der Hafen-City ein Sortiment attraktiv sein, welches das Angebot der etablierten City ergänzt.

### **Position:**

*Die Hafen-City dürfte für das Gewerbe besonders als Bürostandort für hafennahe Verkehrsdienstleistungen, für Freizeitwirtschaft und Touristik und für andere unternehmensnahe Dienste attraktiv sein. Für den Einzelhandel eröffnen sich bei der Nahversorgung der Bewohner große Absatzpotentiale.*

Für Unternehmen aus dem Dienstleistungsbereich wird das maritime und architektonisch hochwertige Ambiente – zu denken ist auch an einen »Hamburg-Tower« – besonders anziehend wirken. Die Hafen-City hat daher die Chance, zum Anziehungspunkt für kreative, hafenzu-

gene und internationale Dienstleister aus der Werbe-, Medien- oder Finanzwirtschaft sowie dem Beratungsreich zu werden.

## **2. Verkehrswirtschaft**

Bei den heute auf der östlichen Elbinsel ansässigen Unternehmen der Verkehrsbranche handelt es sich zumeist um Lagereien und Speditionen. Sie profitieren von der Lage an der Nahtstelle zwischen Stadt und Hafen.

Unter dem Aspekt hafenzwirtschaftlicher Nutzung ist der Afrika-Terminal besonders zu beachten. Dieser befindet sich am Kirchenpauerkai und gehört – wie der Cellpapp-Terminal am Strandkai – zu Hamburgs bedeutenden Umschlagplätzen für konventionelle Stückgüter. Entsprechend zahlreich sind landseitig die straßengebundenen Hinterlandverkehre, die das Umschlagsgut an- und abtransportieren.

Trotz des Anwachsens des Containerverkehrs sind ausreichende Umschlagkapazitäten für Stückgut auch in Zukunft ein wichtiger Bestandteil des Universalhafens



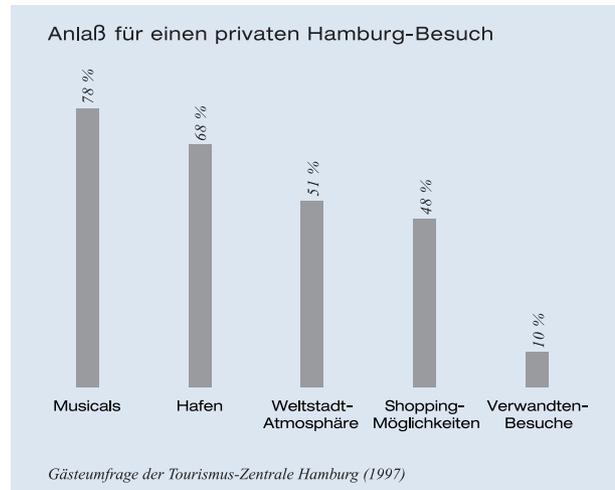
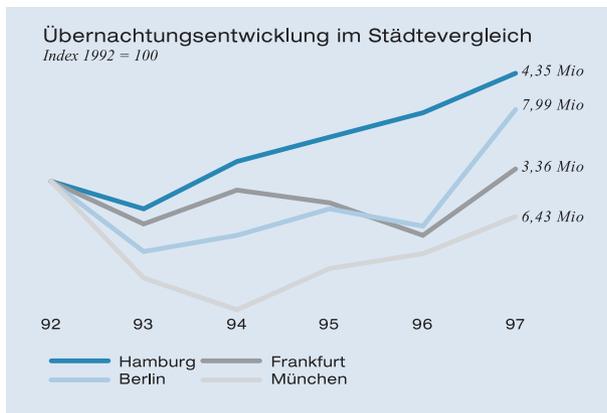
*Gehört zu den bedeutenden Umschlagplätzen für konventionelle Stückgüter: Strandkai*

Hamburg. Der Afrika-Terminal muß daher an einem neuen Standort fortbestehen; Hamburgs Funktion als großer europäischer Universalhafen ist in Zukunft unbedingt zu erhalten.

Als adäquate Ersatzflächen wird derzeit an eine Ansiedlung im Bereich des zugeschütteten India-Hafens oder der 80er Schuppen gedacht. Auf diese Weise entstünde im Hafen ein zentraler Umschlagplatz für Stückgut. Die räumliche Nähe zu den anderen Unternehmen für konventionellen Stückgutumschlag böte Möglichkeiten zur kostensparenden Zusammenarbeit. Die Hafen-City hingegen dürfte für Seehafenspeditionen, Schiffsmakler und internationale Reedereien interessant sein, die in Hamburg ihren Sitz haben.

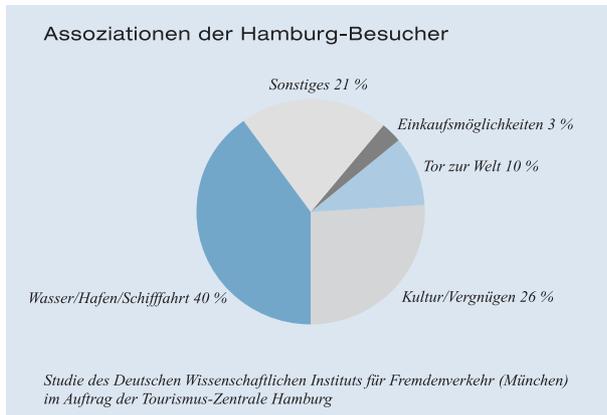
### 3. Tourismus und Freizeitwirtschaft

Der Tourismus gehört zu den wachstumsstärksten Branchen der Stadt. 1997 haben rund 30 Millionen Menschen Hamburg besucht, was zu 4,35 Millionen Übernachtungen in Hotels und Pensionen geführt hat. Von 1992 bis 1997 wuchs die Zahl der Übernachtungen in Hamburg



um sieben Prozent und lag somit deutlich höher als das Wachstum der vergleichbaren Metropolen Berlin, München und Frankfurt. Gleichwohl liegt die Tourismusintensität in Hamburg mit 254 Übernachtungen pro 100 Einwohner (Stand: 1997) noch deutlich unter den Werten für München (519 Übernachtungen pro 100 Einwohner) und Frankfurt am Main (534 Übernachtungen). Um hier aufzuschließen, bedarf es der Schaffung zusätzlicher Angebote mit besonderer Anziehungskraft.

Hamburgs Attraktivität im Städtetourismus gründet sich neben der Metropolsituation mit einem entsprechenden Shopping- und Erlebnisangebot vor allem auf die Bereiche Kunst/Kultur – insbesondere Musicals –, Hafen und St. Pauli. Eine Umfrage der Tourismus-Zentrale Hamburg nach dem Anlaß für einen Privatbesuch in Hamburg ergab, daß der Hafen die zweithöchsten Nennungen erhielt. Bei den Assoziationen der auswärtigen Besucher mit unserer Stadt liegt der Bereich Wasser/Hafen/Schifffahrt sogar deutlich an erster Stelle (Grafiken oben und nächste Seite).



Beide Untersuchungen ergeben zusammen genommen, daß der auswärtige Besucher mit der Stadt Hamburg Hafen und Wasser assoziiert, aber erst wegen der Musicals eine Reise antritt. Es fehlen also Reiseanlässe im maritimen Bereich, die zu schaffen die Entwicklung der Hafen-City hervorragende Voraussetzungen bietet. Deshalb sollten in der Hafen-City alle Möglichkeiten genutzt werden, das Angebot im Freizeit- und Tourismusbereich nachhaltig auszubauen.

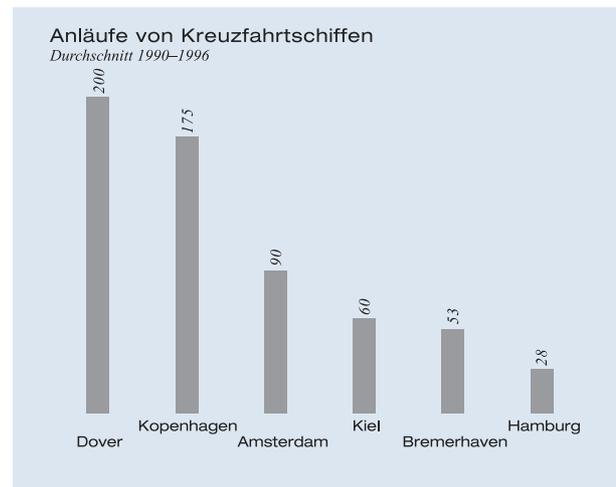
Zu prüfen ist auch, ob und wie die Speicherstadt in diese Überlegungen einer langfristigen Nutzung eingebunden werden könnte. Dabei bietet sich insbesondere eine Verbindung zur »Museumsmeile« von der Kunsthalle über das Museum für Kunst und Gewerbe, die Markthalle, die Deichtorhallen bis hin zum Zollmuseum an. Nutzungen der Speicherräume wie durch das Gewürzmuseum oder für die Titanic-Ausstellung könnten ausgeweitet und mit Nutzungen aus dem Sektor Kunstgewerbe, Antiquitäten, Maritimes und Tourismus ergänzt werden.

## 4. Projekte

Im folgenden werden fünf Einzelprojekte vorgestellt, welche die Hafen-City städtebaulich prägen und ihr zugleich wirtschaftliche und kulturelle Attraktivität verleihen könnten.

### a.) Kreuzfahrt-Terminal

Hamburg erfüllt wie kein zweiter Hafen in Deutschland fast alle Anforderungen an einen Kreuzfahrthafen. Es besitzt mit der Elbe eine interessante Hafenzufahrt, Stadt und Umland sind hochattraktiv und international bekannt, und Anlaufplätze befinden sich in unmittelbarer Innenstadt-Nähe. Trotzdem ist die Stadt bislang kein attraktives Ziel für den wachsenden Markt der Kreuzfahrer (Grafik unten). Es mangelt vor allem an einem Kreuzfahrt-Terminal, das die modernen Anforderungen hinsichtlich Innenstadtnähe, komfortablen Passagierwechsel und Schiffsversorgung gleichzeitig erfüllt. Mit dem von unserer Handelskammer unterstützten Verein »Hamburg



Cruise Center« werden jetzt erstmals professionelle Anstrengungen unternommen, den Hafen im Kreuzfahrtgeschäft zu vermarkten, so daß von einer schnell wachsenden Nachfrage auszugehen ist. Insofern werden sich die Voraussetzungen für den wirtschaftlichen Betrieb eines Terminals erheblich verbessern.

## **Position:**

*Die Hafen-City bietet ein hochattraktives Umfeld für die Verwirklichung einiger Großprojekte, mit denen Hamburg seine wirtschaftliche, touristische und kulturelle Attraktivität weiter erhöhen könnte: Kreuzfahrt-Terminal, Hafen-Museum, eine Spielstätte für Theater/Oper und unter Umständen auch eine neue Messe könnten auf besondere Weise für Leben im neuen Stadtviertel sorgen.*

Idealer Standort für ein Kreuzfahrt-Terminal auf internationalem Niveau ist der Strandkai auf dem Grasbrook. Hier gibt es eine intakte, heute für den Papierumschlag genutzte Kaimauer von ausreichender Länge für zwei Kreuzfahrtschiffe und entsprechender Wassertiefe. Erforderlich sind eine Abfertigungsanlage im Flughafentyp und ein markantes Gebäude (Kreuzfahrt-Tower) mit der erforderlichen Infrastruktur einschließlich Einkaufsmöglichkeiten. Ferner ist in fußläufiger Nähe ein ausreichend dimensioniertes Parkhaus erforderlich.

Auch bei intensiver Nutzung durch entsprechende Anlaufhäufigkeit stellt sich die Frage nach der Auslastung aufgrund der relativ kurzen nordeuropäischen Kreuzfahrtsaison. Dem ist in zwei Richtungen entgegenzuwirken:

- Eine intensive Auslastung während der Saison ist durch den Ausbau der Ober- und Untereibetouristik zu erreichen. Elbaufwärts sind Tagesausflüge, beispielsweise nach Lauenburg, und mehrtägige Reisen bis nach Prag denkbar. Elbabwärts ist durch die Entwicklung der Schnellfähren vor allem die Insel Helgoland stärker touristisch zu erschließen. Beides könnte auch zu einer Verlängerung der Saison führen.
- Für eine saisonunabhängige Nutzung des Kreuzfahrt-Terminals ist eine parallele Nutzungsmöglichkeit planerisch vorzusehen. Denkbar wäre hier die Einrichtung eines internationalen Hotels im Kreuzfahrt-Tower in Verbindung mit der Eröffnung eines zweiten Spielcasinos auf dem Niveau des Intercontinental-Casinos. Hierdurch könnten insbesondere auch die Einzelhandelsangebote im hochpreisigen Genre kontinuierlich ausgelastet werden. Eine Sonderöffnungszeit wie in der Wandelhalle des Hauptbahnhofs oder im Flughafen würde zusätzliche Attraktivität schaffen.

## **b.) Hafen-Museum**

Hamburg verfügt als einzige Hafenstadt von Bedeutung nicht über ein öffentliches Hafen- oder Schiffahrtsmuseum. Der Museumshafen Övelgönne, der Liegeplatz privater und vereinseigener historischer Schiffe ist, und die Museumsschiffe Rickmer Rickmers, Cap San Diego und SCHAARHÖRN zeigen die hohe Attraktivität solcher Einrichtungen.

Die Hafen-City bietet ideale Voraussetzungen für den Aufbau eines Hafen-Museums als Erlebnismuseum für maritim interessierte Besucher. Es sollte sowohl den Hafenumschlag als auch historische Schiffe umfassen; idealer Standort wäre der Sandtorhafen. Zur Demonstration des Hafenumschlags könnte ein Kaischuppen nach

historischem Vorbild an Stelle des heutigen Schuppens 4 aufgebaut werden; er wäre gleichzeitig eine ideale »Location« für maritim geprägte Veranstaltungen.

Im Hafenbecken wären Liegeplätze für historische Schiffe aus unterschiedlichen Epochen einzurichten, wobei mit der LANDRATH KÜSTER (Fischkutter), der SCHAARHÖRN (Staatsyacht) und der ARTEMIS (Segelyacht) bereits besonders interessante Exponate zur Verfügung stünden. Am Kai könnten alte Frachtschiffe, beispielsweise ein Dampfer und ein Kümo, auf Dauer festmachen; mit alten Umschlagskränen könnte der konventionelle Umschlag authentisch dargestellt werden. Hamburg würde damit ein in Europa einzigartiges Museum erhalten, das in seiner Attraktivität sogar höher einzuschätzen wäre als beispielsweise die Batavia-Werft in den Niederlanden.

### c.) Spielstätte für Theater/Oper/Musical

Hamburgs Tourismus lebt derzeit zu großen Teilen vom vielfältigen Angebot im Bereich Musik und darstellende Kunst. Mit der besseren verkehrlichen Anbindung Berlins wird die deutsche Hauptstadt und das dort angebotene Programm zur stadtnahen Konkurrenz; dies gilt insbesondere ab einer möglichen Inbetriebnahme des Transrapids.

Die Hafen-City wäre ein besonders günstiger Ort für den Bau einer Spielstätte im Bereich Theater/Oper/Musical. Einerseits könnte hier ein markanter Bau wichtige stadtentwicklungsmäßige Impulse geben. Andererseits würde das besondere Ambiente der Hafenanlage die internationale Bekanntheit eines solchen Hauses wesentlich befördern (Beispiel Oper in Sydney).



Vorbild für den Museumshafen in der Hafen-City: Sandtorhafen 1920.

Um den umfassenden Wünschen der Gäste nach Unterhaltung entgegenzukommen, sollte um eine solche Spielstätte herum ein Entertainment-Angebot mit stark maritimem Bezug eingerichtet werden. Dies könnte idealerweise um den Sandtorhafen herum geschehen und eine »Entertainment-Meile« zwischen Kreuzfahrt-Terminal und neuer Spielstätte ergeben.

#### **Erläuterung:**

*Die Batavia-Werft in Lelystad (Niederlande) zählt mit knapp 190.000 Besuchern (1997) zu den wichtigsten touristischen Attraktionen am IJsselmeer. Seit 1985 werden im Rahmen von verschiedenen Ausbildungsgängen von 35 bis 50 Auszubildenden Schiffe nachgebaut und auf der Werft ausgestellt. Das bekannteste Exponat ist die zwischen 1985 und 1995 erbaute »Batavia«, die Rekonstruktion des 1628 vom Stapel gelaufenen gleichnamigen Ostindienfahrers. In direkter Nachbarschaft befinden sich das Niederländische Institut für Schiffs- und Unterwasserarchäologie und das Zentrum für Seeschichte, das ab 1999 archäologische Funde aus der Seefahrt ausstellen wird.*

#### d.) Messe

Mit jährlich etwa 40 Messen, 7.000 Ausstellern und 1,2 Millionen Besuchern (Durchschnitt 1990 bis 1997) belegt die Hamburger Messe im nationalen Vergleich etwa einen 10. Platz. Aber auch diese Position ist gefährdet, wenn nicht rasch Maßnahmen zur Modernisierung der Messeanlagen durchgeführt werden. Die Sanierung und (mit zusätzlichem Grunderwerb verbundene) Erweiterung der bestehenden Anlagen mit einer Bruttofläche von derzeit 64.000 m<sup>2</sup> ist grundsätzlich möglich. Zu erwägen ist jedoch auch die Verlagerung der Messe an einen neuen Standort. Das hätte den Vorteil, ein Messengelände »aus einem Guß« entwickeln zu können. Ein möglicher Standort wäre Moorfleet, das vor allem im Hinblick auf die Verkehrsanbindung (S-Bahn, Autobahn) und auf den Umfang der zur Verfügung stehenden Flächen gute Ansiedlungsbedingungen böte.

Entscheiden sich Stadt und Messe zur Verlagerung, ist auch die Hafen-City als neuer Messestandort ernsthaft in die Überlegungen einzubeziehen. Das Umfeld böte ein ideales Terrain zur Präsentation der Hamburger Leitmesse Schiff, Marine, Meerestechnik (SMM) und hanseboot. Geeigneter Standort wäre der Ostteil des Baakenhafens. Unbedingt erforderlich wäre aber auch hier eine optimale Verkehrsanbindung, die eine S-Bahn-Haltestelle und einen Autobahnanschluß einschließt.

Zunächst jedoch müssen Stadt und Messegesellschaft grundsätzlich Klarheit darüber gewinnen, wie Hamburgs Messe in Zukunft im nationalen und internationalen Rahmen positioniert werden soll. Ein überzeugendes Gesamtkonzept ist unverzichtbar. Um den Messestandort Hamburg zumindest in der Spitzengruppe der Zweiten Liga zu halten, darf es Patchwork-Lösungen nicht geben.

#### e.) Großaquarium

Zur Ergänzung seines touristischen Angebots braucht Hamburg auch ein Großaquarium auf internationalem Niveau. Sollten Überlegungen zur Errichtung eines solchen Aquariums an anderer Stelle in der Stadt – vorzugsweise auf dem Gelände des Tierparks Hagenbeck – nicht zum Tragen kommen, könnte auch die Hafen-City ein attraktiver Standort sein. In diesem Fall wäre eine Integration in die »Entertainment-Meile« anzustreben.

#### **Erläuterung:**

*Eine neue Messe für Hamburg?*

*Pro:*

- *Neue Messe »aus einem Guß« verbessert Wettbewerbsposition gegenüber anderen Messestandorten.*
- *Maritimes Umfeld (z. B. Hafen-City) eignet sich besonders für die Leitmesse SMM und hanseboot.*
- *Erweiterungen am heutigen Standort (zusätzliche Hallenflächen, bedarfsgerechtes Freigelände) erhöhen die logistischen Probleme.*
- *Beseitigung derzeitiger Engpässe bei Parkplätzen und Straßenanbindung.*
- *Neuer Standort erspart Modernisierung der alten Hallen (Klimatisierung, Statik) und ermöglicht optimale Logistik und bessere Auslastung.*

*Kontra:*

- *Verknüpfung der Messe mit der CCH entfällt; Messe könnte bei Umzug daher auch ergänzende Ausstellungen zu Großkongressen im CCH verlieren.*
- *Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist am alten Standort optimal (Dammtorbahnhof, Busse, S-Bahn).*
- *Sehr gute städtische Infrastruktur (Hotels, City-West) am alten Standort.*

## V. Verkehrsplanung

Die Attraktivität der Hafen-City steht und fällt mit ihrer Erreichbarkeit und der inneren Erschließung. Eine gute Erreichbarkeit ist gegeben, wenn Menschen und Güter zu jeder Zeit schnell, problemlos und auf direktem Wege an ihre Ziele in der Hafen-City gelangen, bzw. von dort Anschluß an weiterführende Verkehrsträger finden. Dies stellt hohe Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur:

- Die Straßen müssen den Erfordernissen gerecht werden, die der motorisierte Verkehr, insbesondere der Wirtschaftsverkehr einschließlich des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), an sie stellen.
- Namentlich für die Berufspendler ist ein schienengebundenes öffentliches Verkehrsmittel erforderlich, das über einen guten Anschluß an das U- und S-Bahn-Netz unserer Stadt verfügt. Es sollte außerdem für Touristen attraktiv sein, indem eine entsprechende Routenplanung Ausblicke auf den neuen Stadtteil und das gegenüberliegende Elbufer ermöglicht. Intensiv zu prüfen ist daher, wie ein aufgeständertes, schienengebundenes Verkehrsmittel zur Erfüllung dieser Ziele realisiert werden kann.
- Auch für Kreuzfahrtschiffe und ihre Gäste muß die Hafen-City die nötige Infrastruktur bereithalten. Dies umfaßt Terminals genauso wie die adäquate Verkehrsanbindung der Liegeplätze zur reibungslosen Abwicklung von Landausflügen sowie zur Ausrüstung und Versorgung der Schiffe und schließlich ein ausreichendes Angebot an Parkplätzen für Kreuzfahrtreisende, die ihre Reise von/an Hamburg gebucht haben.

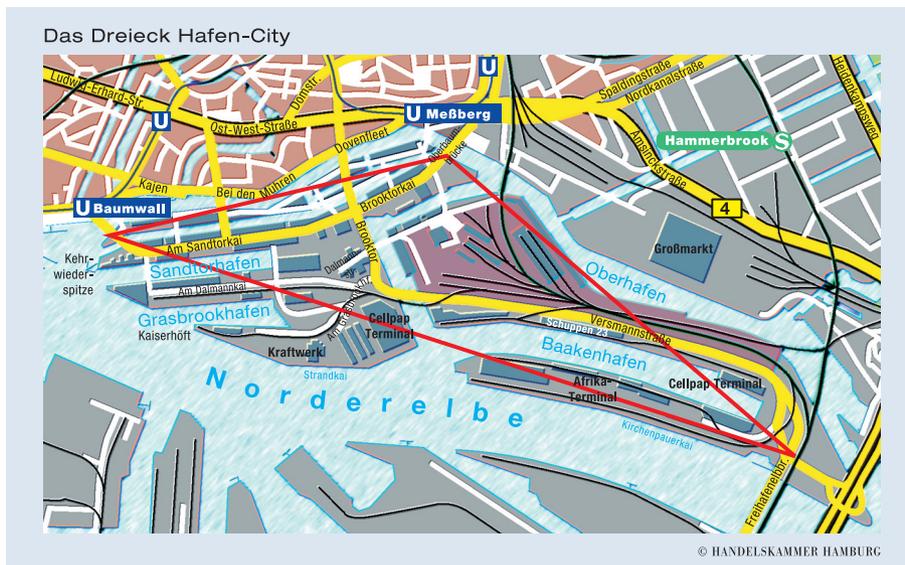
- Schließlich sind attraktive Wegebeziehungen zwischen der traditionellen Innenstadt und der Hafen-City zu schaffen, die eine leichte Erreichbarkeit des neuen Stadtteils auch für die in der Innenstadt wohnenden und arbeitenden Menschen sicherstellt.

Die Verkehrsinfrastruktur darf aber nicht nur auf die Erschließung ausgerichtet sein. Die Hafen-City muß ihre Durchleitungsfunktion für Verkehre zwischen der Stadt und ihrem Hafen behalten. In einer Stadt, in der ein Drittel der im Hafen umgeschlagenen Güter aus dem lokalen oder regionalen Umland kommt oder dort sein Ziel hat, wäre eine Trennung des Hafens vom Zentrum fatal für die weitere Entwicklung des Hafens, der Stadt und der Region.

### 1. Gegenwärtige Situation

Das Gebiet der Hafen-City erinnert an ein ungleichseitiges Dreieck. Seine Eckpunkte stehen für die landseitigen Hauptzufahrtsmöglichkeiten für den Straßenverkehr: Niederbaumbrücke, Oberbaumbrücke und Freihafenelbbrücke. Sie werden ergänzt durch die Kornhausbrücke (Bei St. Annen). Brooksbrücke und Jungfernbrücke spielen nur eine untergeordnete Rolle.

Bei den straßengebundenen Verkehren handelt es sich nicht ausschließlich um Ziel- oder Quellverkehre. Die Hafen-City wird auch vom Durchgangsverkehr genutzt, wie die etwa 20.000 Fahrzeuge belegen, welche die Freihafenelbbrücke werktäglich passieren. Zum großen Teil haben sie das südlich der Nordereibe gelegene Freihafengebiet zum Ziel oder als Ursprung. Der die Hafen-City durchquerende Straßenzug Sandtorkai/Brooktor/Versmannstraße stellt also ein wichtiges Bindeglied zwischen der Stadt und ihrem Hafen dar. Die bestehende



Straßeninfrastruktur reicht derzeit in ihrer Quantität und im allgemeinen auch in ihrer Qualität aus, um das Gebiet zu erschließen und den Hafen ausreichend an die Stadt anzubinden.

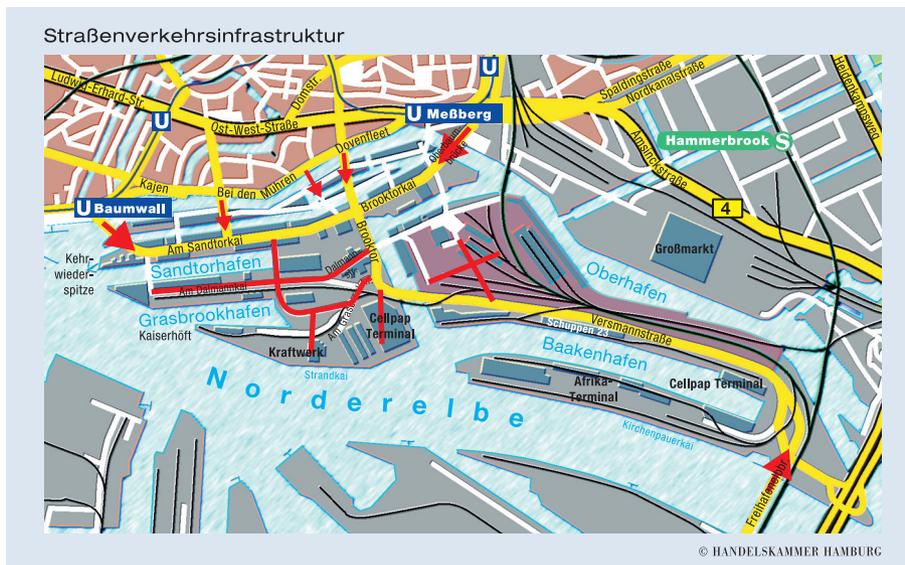
Öffentlicher Personennahverkehr erschließt die Hafen-City zur Zeit nicht. Auch vom schienengebundenen Verkehr wird die Hafen-City bislang kaum berührt. Die Flächen des ehemaligen Hauptgüterbahnhofs, die dem Schienenverkehr vorbehalten sind, werden nur noch für den Fernverkehr und den S-Bahn-Verkehr genutzt, der die Fläche zwischen der Oberhafenbrücke und der Freihafenelbbrücke befährt. Eine Haltestelle gibt es hier nicht. Der Rest dieser der Deutschen Bahn AG gehörenden Flächen liegt weitgehend brach.

## 2. Das künftige Straßennetz der Hafen-City

Grundsätzlich wird die Aufwertung der Hafen-City durch vermehrte Gewerbeansiedlung und mehr Wohnen zu einer Zunahme der Verkehre führen. Für die Straßeninfrastruktur bedeutet dies, daß zunächst eingehend zu prüfen ist, ob die vorhandenen Straßen dem zu erwartenden Verkehrstrom gerecht werden. Gegebenenfalls müssen sie ausgebaut werden.

### a) Anbindung an die Stadt

Auch künftig wird die Anbindung der Hafen-City vor allem durch die Eckpunkte des imaginären Dreiecks erfolgen. Besondere Bedeutung kommt dabei der Zufahrt von Süden zu: Mit einem bedarfsgerechten Anschluß an die Billhorner Brückenstraße/Neue Elbbrücken könnte die Hafen City einen direkten Anschluß an das Autobahnnetz Richtung Süden und Osten erhalten. Bei Realisie-



Der »Hafenquerspanne« (A 252) wäre zudem für einen leistungsfähigen Anschluß nach Westen und – über die Autobahn A 7 – nach Norden gesorgt.

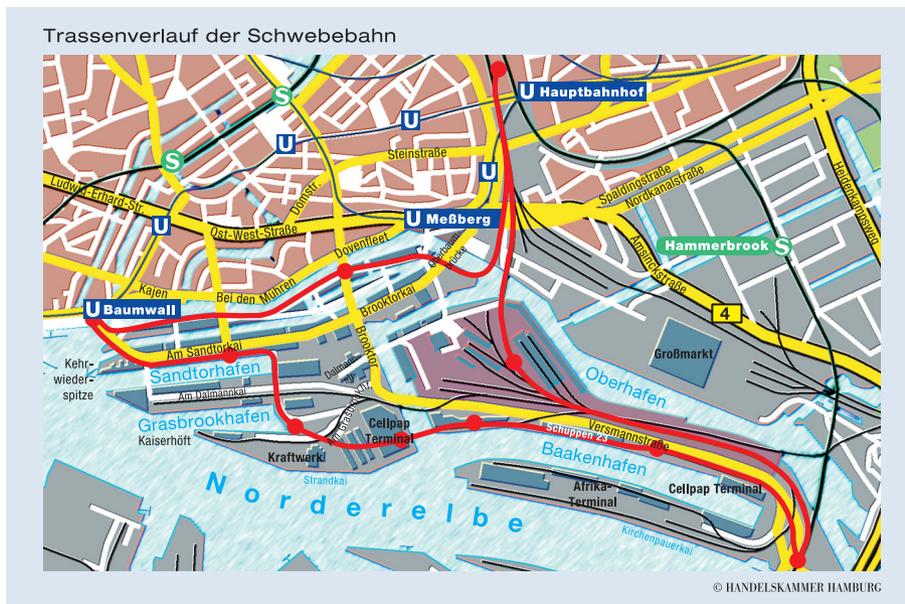
Die Anbindung der Hafen-City an die städtischen Gebiete nördlich der Elbe stellen nach wie vor vorrangig die Ober- und die Niederbaumbrücke sicher. Ihre Kapazitäten müssen so ausgerichtet sein, daß sie nicht nur für die Hafen-City selbst ausreichen, sondern auch für die Verkehre zwischen Stadt und Hafen. Dagegen sollten Brooksbrücke, Jungfernbrücke und Kornhausbrücke vor allem als Wegebeziehung für den Nahverkehr zwischen der traditionellen Innenstadt und der Hafen-City dienen.

## b) Erweiterung der Straßeninfrastruktur

Bereits jetzt absehbar ist die Notwendigkeit, die Straßen »Dalmannstraße« und »Am Dalmannkai« so zu ertüchtigen, daß sie einer zunehmenden Belastung gerecht wer-

den. Der Grund dafür liegt in Plänen, auf dem Kaiserhöft einen Publikumsmagneten zu etablieren. Dieser kann seine volle Wirkung allerdings nur dann entfalten, wenn er hinreichend erreichbar ist und die Besucher ihre Fahrzeuge auch parken können. Deswegen muß ausreichender Parkraum sichergestellt sein. Ein Parkhaus in unmittelbarer Nähe könnte diesen Bedarf decken. Außerdem ist ausreichend Parkraum für die Gäste der Kreuzfahrtschiffe und des Museumshafens anzubieten, die mit dem Auto anreisen.

Neben den Passagieren müssen auch die Ver- und Entsorger der Kreuzfahrtschiffe den Terminal problemlos erreichen können. Es bedarf ausreichender Verkehrsflächen, um auch zwei Schiffe gleichzeitig abfertigen zu können. Deshalb ist es unerlässlich, das Gebiet, auf dem heute der Cellpap-Terminal steht, entsprechend zu erschließen. Dies könnte durch die Ertüchtigung des südlichen Teils der Straße »Am Grasbrookhafen« oder eine neue Stichstraße geschehen.



Die Bahnflächen, die sich in der Hafen-City befinden und die momentan brach liegen, werden von der Umnutzung profitieren. Um sie in die Entwicklung der Hafen-City einzubeziehen, müssen sie durch einen adäquaten Ausbau des Straßennetzes besser erschlossen werden.

### 3. Erschließung der Hafen-City durch den ÖPNV

Die Menschen, die in der Hafen-City wohnen und arbeiten werden, müssen sie auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln schnell und bequem erreichen können. Eine zusätzliche Haltestelle »Elbbrücken« an der heute bereits existierenden S-Bahn-Strecke zwischen Veddel und Hammerbrook und neue Busverbindungen sind dafür unerlässlich. Allerdings ist fraglich, ob diese Maßnahmen allein ausreichen. Vor allem für die Pendlerströme

und für die Touristen braucht die Hafen-City deshalb ein zuverlässiges und leistungsfähiges öffentliches Nahverkehrsmittel. Geprüft werden sollte der Bau einer aufgeständerten, spurgeführten Bahn analog der Docklands Light Railway in London. Diese beansprucht weniger Raum als eine U- oder S-Bahn. Die Kosten für dieses Verkehrsmittel werden im Normalfall auf durchschnittlich etwa 75 Millionen DM pro Kilometer beziffert. Sie liegen damit niedriger als bei einer unterirdisch geführten U- oder S-Bahn (ca. 100 Millionen DM), aber höher als bei einer oberirdischen Trassenführung (ca. 50 Millionen DM; jeweils normale Ausstattung mit Bahnhäfen). Aufgrund der topographischen Besonderheiten in der Hafen-City dürften die tatsächlichen Kosten für U- und S-Bahn diese Durchschnittswerte aber erheblich überschreiten, und zwar unabhängig davon, ob unter- oder oberirdisch geführt.

Die Trasse dieser Schwebebahn könnte der Dreiecksstruktur des Gebiets folgen und an den Eckpunkten über Kopfbahnhöfe verfügen, in denen der führerlos verkehrende Zug ohne Zeitverlust die Fahrtrichtung ändert.

Als Kopfbahnhöfe bieten sich an:

- der Hauptbahnhof als Verbindung zur U-, S-, Fernbahn und zum Transrapid,
- die U-Bahn-Station »Baumwall« als Verbindung zu den westlichen Vororten,
- eine neu zu schaffende S-Bahn-Station in der Nähe der Zweibrückenstraße zur Anbindung an die südlichen Vororte.

Weitere Haltestellen könnten dort geschaffen werden, wo größere Firmenansiedlungen oder touristische Ziele ein ausreichendes Fahrgastaufkommen erwarten lassen.

Zweifellos wird die Entscheidung für oder gegen ein schienengeführtes Verkehrsmittel die Intensität des motorisierten Individualverkehrs und damit die Attraktivität des gesamten Stadtviertels prägen; sie bedarf daher ganz besonders sorgfältiger Prüfung.

***Position:***

*Die verkehrliche Erschließung der Hafen-City erfordert Anpassungen am vorhandenen Straßennetz und die Einrichtung neuer Buslinien. Für die City-Qualität ist darüber hinaus eine schienengeführte Anbindung unerlässlich. Scheiden U- und S-Bahn wegen intolerabler Kosten oder aufgrund des Raumbedarfs aus, ist der Bau einer schienengeführten Hochbahn zu prüfen.*

## D. Fazit: Leitlinien für die Hafen-City

1. Die Hafen-City bietet die Möglichkeit zur vitalen Erweiterung der Hamburger City durch die Wiederbelebung des innerstädtischen Hafenrands. Die generelle Orientierung für die Entwicklung muß Hafen-City, nicht Hafen-Dorf heißen.
2. Zentrallage und maritimes Flair verleihen der Hafen-City ihren unverwechselbaren Charakter. Diese Merkmale sind bei der Erschließung besonders herauszustreichen.
3. Durch Bereitstellung von qualitativ gleichwertigen Gewerbeflächen, Verlagerungsangeboten und Umzugshilfen ist den Interessen des Gewerbes, welches sich heute im Planungsgebiet befindet, Rechnung zu tragen. Dabei sind auch alternative Standorte in der Hafen-City einzubeziehen.
4. Auf mittlere Sicht sollte die Speicherstadt als heute eigenständiges städtebauliches Ensemble in die Entwicklung der Hafen-City einbezogen werden. Das schließt weder den Verbleib gewachsener Gewerbestrukturen noch den Zuzug neuer Nutzer aus. Die modifizierten Freihafenregelungen des zukünftigen EU-Zollrechts erlauben die Integration der Speicherstadt in die Hafen-City, ohne daß Betriebe in der Speicherstadt auf den Freihafenstatus verzichten müssen.
5. Erfahrungen aus anderen Stadtentwicklungsprojekten Hamburgs (City-Nord, City-Süd) müssen unbedingt berücksichtigt werden. Das bedeutet für die Hafen-City: auf Monostrukturen verzichten, verschiedene Nutzungen einbringen (Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Tourismus), Interdependenzen mit anliegenden Quartieren beachten, Trennung der Innenstadt durch die Ost-West-Straße überwinden.
6. Die Hafen-City bietet ein attraktives Umfeld für die Realisierung von neuen innovativen Projekten. Beispielsweise seien Kreuzfahrt-Terminal, Hafenmuseum und ein neues Festspielhaus (Oper, Theater) genannt; die Tauglichkeit als Messestandort ist zu prüfen.
7. Die Hafen-City muß verkehrlich anforderungsgerecht erschlossen werden. Für die Besucher aus der etablierten City sind attraktive Wege zu entwickeln, die Durchgangsverkehre zum Hafen am Südufer der Elbe sind aufrecht zu erhalten und leistungsfähige Anbindungen an das ÖPNV-Netz sind unverzichtbar.
8. Die Hafen-City ist kein Substitut, sondern integraler Bestandteil der künftigen Innenstadt. Das ist bei den Planungen von Gewerbestandorten zu berücksichtigen. Attraktiv ist die Hafen-City vor allem als Bürostandort für Speditionen, Schiffsmakler und Reedereien sowie für Unternehmen aus der Tourismus und Freizeitwirtschaft. Für den Einzelhandel wird die Nahversorgung der Bewohner, das touristisch und maritim geprägte Angebot für die Besucher und Ergänzungen zum Angebot der etablierten Innenstadt besonders attraktiv sein.
9. Bei der Hafen-City steht die städtebauliche und wirtschaftliche Attraktivität im Vordergrund, die nicht durch kurzfristige fiskalische Überlegungen dominiert werden darf.
10. Baumaßnahmen in der Hafen-City sollten sich zunächst auf einige Entwicklungszellen konzentrieren, anderes jedoch in der Grobplanung belassen. Das ermöglicht, zukünftige städtebauliche Entwicklungen laufend in den Planungsprozeß einzuflechten. Durch die Setzung von zeitlichen Marken erhält die Vision Hafen-City den nötigen Schub zur realen Umsetzung. Eine erste Marke sollte bald formuliert werden. Sie könnte lauten: Im Jahr 2000 nimmt in der Hafen-City der erste Baukran die Arbeit auf.

# Anhang

## Planskizzen: Nutzungsverteilungen in der Hafen-City

