

Der Trägerverbund hat zum Innenstadtkonzept 2014 folgende Position bezogen:

Stellungnahme des Trägerverbundes Projekt Innenstadt zum Innenstadtkonzept Hamburg 2014

I. Strategische Ausrichtungen

Die im Kapitel „Strategische Ausrichtungen“ formulierten Entwicklungsziele hinsichtlich der einzelnen Funktionen der Innenstadt werden grundsätzlich befürwortet. Zu den Aussagen über die Entwicklung des fließenden und des ruhenden Verkehrs – etwa zu Ludwig-Erhard- und Willy-Brandt-Straße - ist mit Nachdruck darauf hinzuweisen, dass es sich z.T. um Durchgangsstraßen handelt, deren wünschbare Entlastung entsprechende Alternativen erfordert – etwa die Fertigstellung der A 26. Der Versuch, die Kapazitäten dieser Straßenzüge ohne leistungsstarke Alternativen zu verringern, würde zur Belastung weniger leistungsfähiger Nebenstraßen als Ergebnis von Ausweichreaktionen führen. Auch die begrüßenswerte Absicht, den ruhenden Verkehr im Bereich des Kontorhausviertels einschließlich des Burchardplatzes neu zu ordnen, erfordert Alternativen – etwa in Gestalt einer Tiefgarage oder eines Parkhauses im Bereich des Cityhof-Quartiers.

Das Entwicklungsziel Erhöhung des Wohnungsbestandes auch in der Altstadt und der Neustadt wird uneingeschränkt unterstützt. Zu den Beispielen für Wohnungsbau im Zuge von Nutzungsänderungen und Umstrukturierungen sollten neben den „Stadthöfen“ auch die Entwicklungen im Großen Burstah und auf dem Areal der City-Hochhäuser genannt werden.

Unter den Entwicklungszielen bezüglich des Einzelhandels genießt die Erschließung von Nebenlagen zu Recht hohen Rang. Sie ist von doppelter Bedeutung sowohl für die Attraktivitätssteigerung des vorhandenen Einzelhandelsangebots als auch für die Belebung von städtischen Quartieren und Verbindungswegen, die ein Schattendasein führen. Beispielhaft wird die sog. Domachse zwischen Jungfernstieg und Brandstwierte zur HafenCity genannt, die mit Hilfe von erdgeschossigen Einzelhandels- und Gastronomielagen belebt werden soll. Ergänzt werden sollte diese Nord-Süd-Betrachtung der Verbindung von City und HafenCity durch eine stärkere Akzentuierung der Süd-Nord-Achse, die mit dem Kreuzfahrtterminal beginnt und über das Überseequartier in den Norden führt. Angesichts der Zunahme der Zahl der Hamburg-Besucher mit Kreuzfahrtschiffen sollte hinsichtlich der Verbindungen zwischen City

und HafenCity in beide Richtungen planerisch gedacht und gehandelt werden.

Zutreffend wird dem Einzelhandelsangebot im Überseequartier ein Profil zugewiesen, das die Wasserlage widerspiegelt. Eine solche maritime Ausrichtung würde auch eine echte Ergänzung des vorhandenen Einzelhandelsangebots zwischen Hauptbahnhof und Gänsemarkt darstellen. Allerdings stellt sich in diesem Zusammenhang nicht zum ersten Mal die Frage, ob die notwendige Spezialisierung und Milieugebundenheit eines erfolgreichen profilierten Einzelhandels im Überseequartier mit der geplanten Größenordnung von 40.000 qm Verkaufsfläche in Übereinstimmung gebracht werden kann. Die Nachfrage insbesondere auswärtiger Investoren nach Einzelhandelsflächen in der Hamburger Innenstadt zielt in aller Regel nicht auf das Überseequartier, sondern auf die vorhandenen Flächen in den Geschäftsquartieren von Altstadt und Neustadt. Dieses Nachfragepotential bietet mithin keine Gewähr für die Umsetzung der Verkaufsflächenplanungen in der HafenCity.

Dem auch in der jüngeren Vergangenheit erneut geäußerten Vorschlag, die im Überseequartier geplanten Verkaufsflächen des Einzelhandels in Form eines Shoppingcenters herzustellen, erteilt das Innenstadtkonzept zu Recht eine deutliche Absage. Eine solche geschlossene Verkaufseinrichtung wäre mit dem Überseequartier städtebaulich völlig unvereinbar. Das für derartige urbane Kunstwelten typische weit überwiegend filialisierte Einzelhandelsangebot würde zudem keine Ergänzung des vorhandenen Einzelhandels in der City, sondern einen isolierten Konkurrenzstandort darstellen. Dem Ziel der Verknüpfung der Geschäftsquartiere durch wechselseitige Befruchtung wäre damit ein Bärendienst erwiesen.

Das Entwicklungsziel, bestehende Monostrukturen im Dienstleistungsbereich nach Möglichkeit durch gemischte Nutzungen abzulösen, verdient Unterstützung. Erdgeschossige Einzelhandelslagen in Bürogebäuden liegen zudem im immobilienwirtschaftlichen Interesse der Grundeigentümer. Solche Entwicklungen können das Entstehen oder die Erweiterung von Einzelhandels-(Neben)Lagen fördern. Grundsätzlich sollte der in den vergangenen zwei Jahrzehnten zu beobachtende Prozess des Abschmelzens von Dienstleistungsarbeitsplätzen in der City wieder umgekehrt werden. Die in der Innenstadt arbeitenden Menschen sind wichtige Kunden des City-

Einzelhandels – von der Gastronomie ganz zu schweigen -; sie tragen überdies zur Lebendigkeit des Quartiers erheblich bei. Zudem ist die City dank ihrer hervorragenden Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln ein Dienstleistungsstandort, der nur ein vergleichsweise niedriges Individualverkehrsaufkommen nach sich zieht.

Der Befund zum Thema stadtverträglicher Verkehr erscheint nicht abgewogen. Die Feststellung, dass die gegenwärtige verkehrliche Situation der Innenstadt „immer noch sehr automobillastig und problematisch“ erscheine, berücksichtigt nicht die Tatsache, dass die seit mehr als zwei Jahrzehnten vom Amt für Verkehr und Straßenwesen erhobenen Kraftfahrzeugzählungen in Hamburg zeigen, dass mit Ausnahme der Autobahnen der Kraftfahrzeugverkehr insgesamt abnimmt. Den mit Abstand stärksten Rückgang um mehr als 15 % seit 1990 weist dabei der Pkw-Verkehr in der Innenstadt auf. Diese Entwicklung vollzieht sich ohne verkehrspolitische Zwangsmaßnahmen – und dies bei insgesamt steigendem Pkw-Bestand einschließlich des Umlandes und bei steigenden Bevölkerungszahlen. Dieser Trend hat behutsame Korrekturen bei der Verteilung des Straßenraums zugunsten anderer Verkehrsteilnehmer ohne Beeinträchtigung der notwendigen Kraftfahrzeug-Verkehre ermöglicht. Bei dieser behutsamen Vorgehensweise sollte es im Interesse der multifunktionalen Aufgaben der Innenstadt auch bleiben.

Die diskutierte Verlängerung der Kommunaltrasse Mönckebergstraße über die Gleise in Richtung ZOB ist eine ambitionierte Herausforderung. Sie erscheint nur sinnvoll, wenn der Hauptbahnhof an seiner Südseite zur Steintorbrücke geöffnet wird – idealerweise in Kombination mit einer attraktiven Querungsmöglichkeit über den Wallring zur Mönckebergstraße sowie über eine Verbesserung der Wegebeziehungen in Richtung Deichtorhallen.

II. Quartiere und ihre Schlüsselräume

Wie bereits ausgeführt, überschneiden sich die im Kapitel „Strategische Ausrichtungen“ diskutierten Entwicklungsziele der innerstädtischen Funktionen zum Teil mit den im Kapitel „Quartiere und ihre Schlüsselräume“ formulierten Handlungsansätzen und Maßnahmen. Die folgenden Ausführungen ergänzen insoweit die bereits zum Kapitel „Strategische Ausrichtungen“ bezogenen Positionen:

Das Mönckeberg-Quartier birgt jenseits seiner hoch frequentierten Einzelhandelslagen Mönckebergstraße und Spitalerstraße städtebauliches und gestalterisches Potential, das es zu heben gilt. Dazu zählen die Wegeverbindungen zur Binnenalster, aber auch in das Kontorhausviertel sowie die Gestaltung der angrenzenden Plätze. Die Defizite in diesem Bereich sind seit langem bekannt. Ihre Beseitigung erfordert – dies gilt vor allem für die Plätze – auch öffentlichen Mitteleinsatz. Entsprechende Initiativen könnten Hand in Hand mit privatwirtschaftlichen Maßnahmen im jeweiligen Umfeld gehen. Ein entsprechendes operatives Vorgehen von Stadt und Privaten bietet sich insbesondere im Zusammenhang mit ohnehin geplanten Umstrukturierungen privater Immobilien an.

Dem Georgsplatz als einem der angesprochenen Plätze mit deutlichem Aufwertungsbedarf kommt als Bindeglied zwischen dem Hauptbahnhof-Umfeld auf der einen und – über Lilien- und Rosenstraße – zum Gertrudenkirchhof, zur Mönckebergstraße und zum Gerhart-Hauptmann-Platz auf der anderen Seite eine Schlüsselfunktion zu. Gleichzeitig ist der Georgsplatz Teil der Achse zwischen Spitalerstraße und Ballindamm über Kurze Mühren und Brandsende und damit einer wichtigen Verbindung zwischen Hauptgeschäftslage und Binnenalster.

Kontorhausviertel und Nikolaiquartier sind Quartiere mit herausragenden Entwicklungsmöglichkeiten. Städtebauliche Aufwertungen, wie etwa beim Großen Burstah und beim Cityhof-Quartier, verkehrliche Neuordnungen, wie im Umfeld von Burchardplatz, Chilehaus und Meißberg sowie Attraktivitätsanhebungen der Nord-Süd-Verbindungen gehören zu den Handlungsfeldern. Der Trägerverbund unterstützt nachdrücklich die Aussagen zum Standort der City-Hochhäuser.

Im Zusammenhang mit dem begrüßenswerten Hinweis auf den abweisenden Sockel der St. Petri-Kirche zur Mönckebergstraße sollte auch die Anregung aufgegriffen werden, dem Chor der Hauptkirche St. Petri durch Einfügen von Nutzungen zwischen den Strebepfeilern wieder die historische Form zu geben. Dies könnte den Platz um St. Petri beleben und im Zusammenhang mit dem benachbarten Domplatz einen weiteren Trittstein zur HafenCity bilden. Die Hauptkirche St. Petri hat vor geraumer Zeit bereits Planungsentwürfe für das unmittelbare Umfeld der Kirche vorgelegt.

Dem Kontorhausviertel kommt zudem - gemeinsam mit dem Nikolaiquartier - auch die Funktion zu, die „neuen“ Innenstadtquartiere

Speicherstadt und Hafencity mit Mönckeberg-Quartier und Passagenviertel zu verbinden. Diese Verbindungsfunktion können Kontorhausviertel und Nikolaiquartier aber nur wirkungsvoll wahrnehmen, wenn sie selbst „in Ordnung gebracht“ und damit in die Lage versetzt werden, in Nord-Süd-Richtung auszustrahlen. In den „Handlungsansätzen“ sind die notwendigen Entwicklungen zutreffend angesprochen. Die Chancen einer durchgreifenden städtebaulichen und funktionalen Neuordnung zwischen Steinstraße, Klosterwall, Johanniswall bis zum Deichtorplatz bietet die Beseitigung der City-Hochhäuser. Hier ist politische Entschlossenheit vonnöten, die sich auch über die Bedenken von Denkmalschützern gegen den Abriss des architektonisch, vor allem aber städtebaulich wenig überzeugenden Gebäudeensembles, das zudem nutzungsstrukturell völlig überholt ist, hinwegsetzt. Im Rahmen der notwendigen Neuordnung sollte Wohnungsbau zum Johanniswall hin in nennenswerter Größenordnung vorgesehen werden. Damit würde der vorhandene Wohnungsbestand in der Altstädter Straße ergänzt. Gleichzeitig könnte die Zahl der Fahrspuren auf dem Johanniswall verringert werden. Im Erdgeschossbereich sollten Einzelhandelsnutzungen zur Belebung beitragen. Allerdings müsste auf eine Passagenlösung, wie bei den vorhandenen City-Hochhäusern verzichtet werden. Derartige „gefangene“ Passagen haben noch nie funktioniert.

Für den Domplatz wird eine mögliche spätere Bebauung diskutiert. Diese sollte abhängig gemacht werden vom Auffinden eines überzeugenden Nutzungskonzepts, das dem historischen Ort und seiner Nähe zur ältesten Hamburger Hauptkirche gerecht wird. Wohnungen könnten vor allem an den beiden flankierenden Straßenzügen Schopenstahl und Buceriusstraße entstehen.

Hamburg, 08. November 2013