

Thema des Monats

Die Kirschbäume sind ein Anfang. Diemar Hamm pflichtet eine der zarten rosa Blüten und zerreibt sie zwischen den Fingern. »Die sind echt!«, sagt er. Zweifel während durchs Angebrachte: Denn der Herr mit Hut und feinen Schuhen steht nicht auf einer Wiese, sondern im Levantehaus in der Mönckebergstraße. Nur wenige der etwa 40 Läden in der Einkaufspassage sind geöffnet; die Post, ein Tabakladen, eine Bubble-Tea-Bar. Doch die Kirschbäume im Erdgeschoss sind Hamm wichtig, nach dem Verblühen werden sie durch neue ersetzt. Damit der Frühling in das Kontorhaus einzieht, auch wenn es fast menschenleer ist. Das ist für Hamm eine Frage von »gutem Chi«, von Stil und von Zuversicht. Besonders in Zeiten der Pandemie.

Hamm weiß, wie man Atmosphäre schafft. Seit mehr als 20 Jahren lenkt er die Geschicke in den wichtigsten Einkaufsstrassen der Stadt. Als Geschäftsführer verwaltert er die Kontorhäuser der Unternehmerfamilie Bach in der Spitaler- und der Mönckebergstraße. Die Bachs sind in der östlichen Innenstadt die diskreten Bestimmer. Viele Immobilien hier gehören ihnen in vierter Generation. Die Familie hat Wirtschaftskrisen und Weltkriege überstanden, die Corona-Lage ist für sie ernst, aber nicht bedrohlich. Wer den Verwalter Hamm fragt, ob die Innenstadt jetzt untergeht, weil die Geschäfte seit Monaten dicht sind, bekommt eine ungewöhnliche Antwort: »Was wir jetzt erleben, ist eine Mordchance.«

Das sehen auch andere so. Die ZEIT hat Grundeigentümer, Immobilienentwickler und Vertreter der Stadt nach Träumen und Plänen für die City gefragt. Manche äußern sich erstmals öffentlich: weil sie schwer ertragen, dass einige jetzt die Innenstadt totreden. Womit lockt man Menschen in die Stadt zurück? Wie wird hier künftig geschopt, gearbeitet oder gewohnt? Wie organisiert man den Wandel? Und wer bezahlt ihn? Darüber denken sie alle nach. Und so unterschiedlich die Macher, Visionäre und Städteplaner denken, in einem sind sie sich einig: Das Leben in der Mitte Hamburgs könnte bald sehr aufregend werden.

Mönckebergstraße

Für Diemar Hamm kommt es auf Sorgfalt und Mischung an. »Wir überlegen bei jeder Vermietung: Was bringt die Straße weiter?«, sagt er. Ein kleiner Designer? Eine Modekette wie s.Oliver? Oder lieber ein Edeka? Hamm will etwas schaffen, das es nicht im Netz gibt. Die Käufer sollen sich gerne in seinen Häusern und auf der Straße aufhalten. »Man kann hier einen der schönsten Boulevards Europas entwickeln«, sagt er. Wie die Promenade Las Ramblas in Barcelona, mit einem von Bäumen gesäumten Mittelstreifen, auf dem Menschen Kaffee trinken, Zeitung lesen oder Künstlern zusehen.

»Veränderung darf sein«, sagt Mathias Bach. Er ist einer der etwa 80 lebenden Nachkommen von Franz Bach. Sein Urgroßvater stammt aus einer Bauernfamilie in Sachsen-Anhalt und wollte einst über Hamburg nach Amerika auswandern. Doch er blieb und machte Karriere als Architekt. Bach entwarf Kontorhäuser wie den Barkhof in der Spitalerstraße oder den Dombhof in der Mönckebergstraße. Auf seinem Schaffen fußt das Vermögen der Familie. Heute erstreckt sich deren Reich von Edeka bis Henseler, von P&C bis Götz und von Chanel bis Swarovski. Bach will dieses Erbe langfristig gestalten. »Wer in Generationen denkt, geht anders an die Dinge heran.« Er hat erlebt, wie internationale Ketten kleine Händler verdrängen. Gerade erlebt er, wie nun auch die Läden der Großkonzerne dem Online-Handel und der Krise weichen müssen. Er sieht darin weniger ein Problem, sondern schlicht: Wandel.

Den gibt es schon länger, doch die Pandemie hat ihn beschleunigt. Die Not der Händler ist so groß, dass die rot-grüne Regierung eingegriffen hat. Im Februar luden drei Senatoren zum Corona-Innenstadt-Dialog ein, darunter Stadtentwicklungssenatorin Dorothee Stapfelfeld (SPD). Per Videokonferenz waren mehr als 50 Grundeigentümer, Immobilienentwickler und Handwerksvertreter zugeschaltet und schilderten ihre Sorgen. Die Regierungsvertreter hätten sich persönlich Notizen gemacht und weitere Gespräche angeboten, sagt ein Teilnehmer. Das Ganze habe jetzt Momentum. Endlich.

Jungfernstieg

Aus dem Keyboard eines Straßenmusikers weht Elektro-sound über den Jungfernstieg und mit ihm ein Hauch von Freiheit. In Hörweite steht Jean Jacques de Chapeaurouge, 61, und deutet zum Westufer der Binnenalster. »Da drüben hat meine Urgroßmutter gewohnt.« Der Satz und die Geste sind eine Verortung in mehrfacher Hinsicht. Sie zeigen eine Haltung und einen Anspruch. Denn die Familie de Chapeaurouge lebt seit 1764 in Hamburg, seit mehr als 250 Jahren prägt sie das Bild der Stadt. Ihre Mitglieder gingen im Rathaus ein und aus, an dessen Fassade prangt das Familienwappen.

De Chapeaurouge hat Jura studiert, doch er lebt für die Stadtplanung. Er betreibt eine Immobilienfirma, die Hansatische Projektentwicklung – der Name ist Programm: Viele der von ihm mitentwickelten Häuser geben sich so selbstbewusst wie einst die Großbürger. Details sind ihm wichtig: Er kann lange vor einer Fassade stehen und sich über Gelböne aufregen, die oben und unten hängen gleich sein sollen. Wie viele Gebäude in der City er mitgestaltet hat? »Es dürfen 15 bis 20 sein«, sagt er. Dann dreht er sich um und zeigt auf die Glasfront hinter sich: »Wir haben Apple an den Jungfernstieg geholt.« Darauf ist er stolz. Vor der Pandemie lockte der Flagship-Store täglich Tausende in die damals schon darbende City.

De Chapeaurouge führt den Trägerverbund Innenstadt, er ist eine Art Klassensprecher der Grundeigentümer. Senatoren bekommen es mit ihm zu tun, wenn sie die Straßen antasten. Das hat auch Anjes Tjarkes erlebt. Zum Antrag bekam der grüne Verkehrssenator ein Gratulationsschreiben – mit der Botschaft, nur nicht zu viele Autos zu verbannen. Tjarkes umging die ungeschriebene Regel, wonach Senatoren darauf achten, was mach-

rige Kaufleute gerufen. Er sperrte den Jungfernstieg für Privatwagen. Für de Chapeaurouge ist das ein Denkfehler. »Wenn ich bloß den Verkehr irgendwo wegnehme, habe ich nichts gewonnen.«

Doch wie gewinnt man? De Chapeaurouge hat viele Ideen: »Wir brauchen mehr Genuss«, sagt er. Mehr Spaß haben, sich entspannen, gut essen, Freunde treffen, Kultur erleben, verweilen. Er schwärmt von Parks mit Blumen und Bäumen. Von Jazz- und Klassik-Konzerten auf der Binnenalster. Von Barkassen, die zwischen Rathaus und Hafencity pendeln. Von Trottoirs voller Cafés. Von Plätzen mit Brunnen und warmem Licht, wo Akrobaten und Musiker auftraten. Wo das Nichtstun zelebriert und das Leben gefeiert wird. Nur, woher sollen die Flanqueur kommen, die hier in lauen

Eigentümer diesbezüglich eher nicht. Dann müsse er ja neue Aufzüge bauen, sagt einer. Schließlich könnten Banker und Anwälte nicht denselben Lift nutzen wie eine Familie mit Kind und Drehrad.

Viele andere Investoren setzen inzwischen freiwillig auf Wohnungen, sagt Richard Winter von der Immobilienberatung JLL.S. Spitzenmieter für Läden lieben sich ohnehin nur im Erdgeschoss wieder. Anders als bei Büros hätten Vermieter von Wohnungen seltener mit Wirtschaftskrisen oder Leerstand zu kämpfen. »Die Haltung, dass Wohnungen zu wenig Rendite bringen, hat sich gedreht«, ist seine Einschätzung.

Doch selbst wenn das stimmt, dürfen in den kommenden zehn Jahren höchstens 800 Wohnungen in der Innenstadt entstehen. In den Neubauten,

Vorstädte verdrängt. Nach der Zerstörung im Zweiten Weltkrieg entstanden Büro-Neubauten und Hochhäuser. Der Wegzug setzte sich fort.

Alter Wall

Ausgerechnet ein Bremer hat Hamburg viel von der alten Schönheit zurückgegeben. Der Mann heißt Kurt Zech. Der 64-jährige Unternehmer steht an diesem Tag in brauner Chinohose und blauem Parka im Alten Wall, der an das Rathaus grenzt. Eigentlich sollte seine Tochter im Hafen einen Frachter taufen, doch das Schiff verspätet sich. Zech hat also viel Zeit für einen Rundgang.

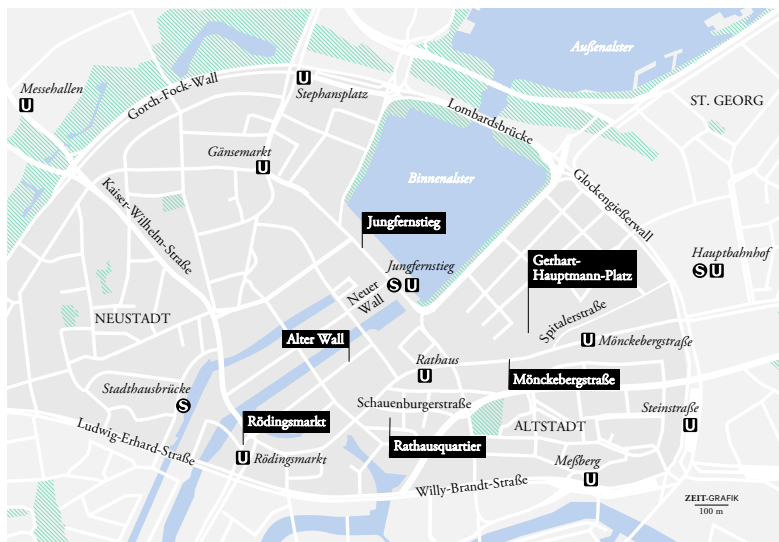
Um 1900 herum pulsierete im Alten Wall das Leben, geht es nach Zech, soll das bald wieder so

Hier muss jetzt endlich was passieren

Zu langweilig, zu hohe Mieten, zu wenig los: Hamburgs Innenstadt ist ein Problemfall.

Das wird sich ändern! Versprechen die mächtigen Eigentümer

VON HANNA GRABBE UND KRISTINA LÄSKER



Nächten schlendern, als wären sie am Mittelmeer? Am besten wären sie schon da – weil sie in der City zu Hause sind.

Mehr Wohnungen in der Innenstadt: Es ist angesagt, davon zu schwärmen. Auch Hamburgs Oberbaudirektor Franz-Josef Höing möchte, dass im Herzen der Stadt mehr gewohnt wird. Höing hat früher in Köln gelebt, er kennt den Unterschied, ob in einer Innenstadt etwa 130.000 Menschen wohnen oder nur 20.000 wie in Hamburg – Hafencity und Neustadt eingerechnet. In Köln tobt das Leben jenseits der Ladenöffnung. In Hamburg tobt gar nichts. In der Altstadt leben weniger als 2500 Leute, zwischen Bahnhof und Rathaus sind es nicht mal 100.

Die Behörde für Stadtentwicklung will deshalb in jedem Neu- oder Umbau neue Wohnungen durchsetzen. »Alle Projekte müssen Wohnungen liefern. Da schreit nicht jeder Hurra, aber das weiß jetzt jeder«, sagt Höing. »Vor 20 Jahren war das noch ein Riesengestirb.« Ginge es nach ihm, würden auch die bestehenden Büro- und Kontorhäuser mit Wohnungen versehen. Doch ihm ist klar, dass es dazu »viel Fantasie« bräuchte. Und die haben die

dort entstehen, wo die City-Hochhäuser standen, in den Neubauten am Großen Burstah oder in der neuen Gäusemarkt-Passage. Wenn in jeder der Wohnungen im Schnitt drei Personen lebten, hätte die City 1800 Bewohner mehr. Viel zu wenige, um nachts die toten Straßen zu beleben.

Nie waren die Straßenzüge innerhalb des Wallrings so entvölkert wie heute. Das Problem ist selbst gemacht, Hamburg hat die Menschen systematisch aus der Stadt gedrängt. Im Jahr 1800 lebten gut 130.000 Menschen innerhalb der Befestigungsanlage. Altstadt und Neustadt waren dicht bebaut. Der Große Brand 1842 zerstörte mehr als ein Drittel dieser teils mittelalterlich anmutenden Stadt. Beim Wiederaufbau entstanden Quartiere, Straßen mit Bürgersteigen und das Rathaus. Die Bevölkerung wuchs weiter: 1880 lebten in der City 171.000 Menschen. Es kamen Kontorhäuser für Kaufleute, Banken und Warenhäuser dazu. Der Handel begann das Wohnen zu verdrängen. Die Cholera-Epidemie 1892 beschleunigte diesen Trend. Um die unhygienischen Zustände zu beseitigen, wurden die Gängeviertel wie das in der östlichen Altstadt abgerissen und die Bewohner in die

sein. Dafür hat seine Firma Art-Invest etwa 300 Millionen Euro in fünf historische Gebäude gesteckt. Die denkmalgeschützten Fassaden wurden saniert, das Innere teils abgerissen. »Die Perlenkette« nennen sie das Ensemble intern. »Ist schön geworden, oder?«, sagt Zech. Ästhetik hat für ihn einen Wert. Seine Leute haben insgesamt 17 Gebäude aufgewertet, am Gäusemarkt ebenso wie am Jungfernstieg. Der Alte Wall ist schon länger fertig, Mieter wie das Bucerius Kunst Forum, die japanische Kette Uniqlo oder die Kanzlei Linklaters sind eingezogen. Doch die Straße wirkt leer. Es gibt keine Bänke, keine Fahrradständer, keine schicken Leuchten. Dafür ist die Stadt zuständig, und die lässt sich Zeit.

Zech mustert den leeren Rathausmarkt: »Warum baut man hier keinen Spielplatz mit mobilen Geräten hin?«, fragt er. Bei Events könnten sie ja beiseitegeräumt werden. Es ist eine typische Zech-Frage. Nüchtern, praktisch, ernst gemeint. Wäre das sein Platz, stünden hier morgen eine Schaukel, eine Sandkiste und eine Rutsche – und zur Not würde er die Kinder mit dem Bus herbringen. Wäre das seine Innenstadt, säßen seine Leute schon an

einem Konzept für diese Plätze. So tickt der Multimillionär. Er ist Marktführer in vielen Branchen. Ständig baut er neue Wohnhäuser, Einkaufszentren und Stadtdämme. Er führt Luxushotels, lässt Felder bewirtschaften und Schiffe über die Meere kreuzen. Er ist einer der größten Reeder Hamburgs. Zech ist an weit mehr als 350 Unternehmen beteiligt. Wenn attraktive Firmen fast pleite sind, greift er gerne zu. Zech kauft, um zu behalten. Deshalb achtet er auf seine Kunden. Wären die Hamburger Bürger seine Kunden, hätten er sie wohl längst nach ihren Wünschen für die City gefragt. Zechs Wünsche lassen sich so zusammenfassen: Er möchte eine Stadt für alle – Junge, Alte, Reiche und Arme. Er stammt selbst aus kleinen Verhältnissen.

Andere Grundeigentümer, Stadtforscher und Politiker sehen das ähnlich. Sie wissen um die große Aufgabe der Innenstadt: Sie stiftet eine gemeinsame Identität und ist Keimzelle für Neues. Wer etwas zu sagen hat, tut es hier. Deshalb demonstrieren Klimaschutzler auf dem Rathausmarkt, und selbst »Querdenker« wollen ihr Dagegen sein nicht in Dulsberg kundtun. Politik wird im und ums Rathaus gemacht. Deshalb sollte es ein Ort bleiben, wo sich viele Menschen begegnen. Aber wer muss dafür sorgen, dass die Innenstadt diesem Anspruch gerecht wird? In der Theorie ist es einfach: Die Stadt selbst ist für die öffentlichen Räume zuständig. Im Koalitionsvertrag heißt es dazu, die Regierung wolle »die Innenstadt städtebaulich weiter aufwerten« und »öffentliche Flächen, Plätze und Straßenräume noch attraktiver« gestalten. Genannt werden Einzelmaßnahmen: Privatwagen vom Jungfernstieg aussperren, Busse auf der Mönckebergstraße verlagern, Parkplätze im Kontorhausviertel streichen, U-Bahn-Haltestellen barrierefrei machen, E-Autos für Paketedienste in der City vorsehen. Nach dem von vielen Grundeigentümern so sehnlich gewünschten »großen Wurf« klingt das nicht.

Das Tun der Regierung und die Wünsche der Wirtschaft klaffen auseinander – nicht zum ersten Mal. Lange haben die Kaufleute diese Lücke ohne lautes Murren allein gefüllt. In Hamburg ist es Tradition, dass die Wirtschaft sich selbst hilft. Mindestens 80 Millionen Euro hat sie nach eigener Aussage in den vergangenen 15 Jahren in die öffentlichen Räume investiert. Die Stadt teilt auf Nachfrage mit, dass »die Zahl der öffentlichen Investitionen in die Innenstadt praktisch nicht zu benennen sei, und listet kleine Millionenbeträge für einige Projekte auf. Doch auch der Stadt ist klar: Das reicht nicht.

Als der mächtige Trägerverbund seine Mitglieder versammelte, kam Entwicklungsplaner Stapfelfeld, hielt eine Rede, lobte das Engagement und versprach 50 Millionen Euro für Verschönerungen. Das war bemerkenswert, denn bisher lief die Sache so: »Wenn wir es schön haben wollen, müssen wir dafür zahlen und machen das auch«, sagt ein Grundeigentümer, was zuerst logisch klingt, später aber merkwürdig. Denn eigentlich heißt es ja: Wer zahlt, der schafft an. In Hamburg ist es komplizierter. Die Grundeigentümer zahlen und beteuern gleichzeitig, dass die Politik Herrin der Verfahren sei. Aber stimmt das?

Die Stadt allein könnte den Wandel der Innenstadt weder stemmen noch bezahlen. Sie steckt bei der Verteilung der knappen Ressourcen in einem Dilemma: Ist das Geld besser in einem Bouleplatz am Ballindamm angelegt oder in einem Klettergerüst in Billstedt? Die Grundeigentümer sind ebenso in der Verantwortung. Sie dürfen nicht nur die zahlungskräftigsten Mieter aussuchen, sondern auch solche, die dem Viertel guttun: Schuster, Schmuckdesigner, Cafés, Kitas, Käseläden.

Rathausquartier

Wer wissen will, wer das Bild der jeweiligen Straße bestimmt, muss zu Boden schauen. Der Belag verrät den Geldgeber. Standardmäßig liegt in Hamburgs City »die Senatsplatte«. So nennen Insider diese Betonplatten, die sich Kaugummis, Hundekot oder klebrigen Lindenblüten versetzen, ohne allzu schäbig auszusehen. Die Senatsplatte zahlt die Stadt, sie ist robust und billig. Schön ist sie nicht. Weshalb private Eigentümer edlere Platten vorziehen und diese selbst zahlen. Im Alten oder Neuen Wall liegt eine teure Schwaiber aus Naturstein. Hellgelb, anmutig, italienisches Flair.

Nicole Unger kennt sich mit Bodenplatten aus. Die 52-Jährige steht in der Schauenburgerstraße, hinter ihr das Rathaus, unter ihr Musterplatten: ein guter Meter in Grau, einer in Hellgrau, einer in Hell. Die Dinger liegen hier seit gut einem Jahr zum Härtestest. »Wir wollen sehen, wie die Platten sich verhalten«, sagt Unger. Weil die Eigentümer das rumpliegige Viertel rund um das Café Paris aufpeppen wollen, mit dem Wohlwollen der Stadt und ein bisschen Hilfe. Unger vertritt die Interessen einiger Eigentümer. Als Selbstständige entwickelt sie mit ihren Kunden auch neue und alte Häuser. Unger ist eine von wenigen Frauen in der Szene, sie sitzt in den Arbeitskreisen, die über Wesentliches entscheiden, und muss daran vor allem ältere Männer überzeugen.

Nach der Jahrtausendwende sorgten Unger, de Chapeaurouge und einige andere Eigentümer für eine Wende in der City: Sie führten den Business-Improvement-District (BID) ein. Das Modell stammt aus den USA. Die Idee: Grundeigentümer oder Händler zahlen aus eigener Tasche, um Straßen zu sanieren und zu verschönern – in Absprache mit der Stadt. Hamburg ersuchte das erste Gesetz dazu, nirgendwo sonst gibt es so viele BIDs.

Der erste startete 2005 im Neuen Wall. Das war auch der Not geschuldet. Die Luxusmeile vermüllte, es wurde mit Drogen gehandelt. Die Eigentümer sorgten sich um ihre Kunden. Damals entwickelten Anraier ein Konzept für Optik und Ordnung, das seither gerne kopiert wird: ein Großteil der Schilder verschwindet, Bürgersteige werden breiter, Straßen schmaler, Parkplätze fallen weg, Fahrradständer, Müllimer, Poller sind einheitlich grau, die Beleuchtung ist gediegen. Bäume und Blumen in Körben begrünen die Plätze. Vor allem aber streifen private Ordnungskräfte durch das Quartier. Sie räumen Kippen weg, verteilen Knöllchen und sorgen für Disziplin.

Alle paar Wochen treffen sich Vertreter der Stadt und Menschen wie Nicole Unger in den Ausschüssen zu den BIDs. Manchmal sei das wie ein Kaffeekränzchen, erzählt

Innenstadt

einer. Es werde emotional diskutiert, und über die Jahre sei es vertrauter geworden. »Inzwischen redet man dort auch über eher intime Dinge wie Mietpreise.« Ein Beispiel: Im Neuen Wall, wo Montblanc oder Armani ihre Läden haben, zahlten Händler zuletzt Spitzenmieten von 250 Euro pro Quadratmeter. Nur in der Spitalerstraße ist es teurer: Dort werden bis zu 280 Euro fällig. Bereits vor der Pandemie stagnierten die Mietpreise allerdings, durch Corona sind sie endgültig eingefroren.

Bislang hatten Grundbesitzer vor allem die eigenen Mieteinnahmen im Blick, jetzt geben sie sich offener. Viele hätten gerne mehr Cafés in ihren Straßen. Doch allen ist klar, dass sie dafür weniger Miete verlangen müssen. In manchen BIDs erwägen sie nun, Vermieter von Gastrobetrieben finanziell zu unterstützen. Schließlich profitieren alle davon, wenn es mehr Menschen in die Straßen zieht. Experten sind überzeugt: Mietsubventionen könnten schon bald geliebte Praxis werden.

Rödingsmarkt

Frithjof Büttner ist der BID-Beauftragte der Behörde für Stadtentwicklung. Der 61-Jährige mit Schiebermütze hat ein Faible dafür, urbane Räume zu erschließen. Regelmäßig fliegt er mit Projektentwicklern wie Unger oder de Chapeaurouge in Städte wie Tokio oder Newcastle, um Ideen nach Hamburg zu holen. Büttner steht am Ende des Neuen Walls und schaut zum Rödingsmarkt hinunter. Die U-Bahn-Hochbrücke ist eingerüstet, der Verkehr fließt nicht, er schleicht. Diese Ecke ist typisch für die Brüche in der City: Alter Wall und Neuer Wall sind aufgepimpt wie die Schlossallee bei *Monopoly*. Ein paar Meter weiter beginnt mit dem Rödingsmarkt das Niemandsland. Struppige Büsche, Graffiti, Senatsplatten. Büttner sieht etwas anderes: »Das erinnert doch ein bisschen an New York«, sagt er und schwärmt, dieser Platz habe Potenzial.

Meint er den Lärm? Den Dreck? Die Hochbahn, die wie eine High Line aussieht? Büttner macht seinen Job seit mehr als 15 Jahren. Vielleicht muss man so lange dabei sein, um bei diesem Tohuwabohu ins Schwärmen zu geraten. Vielleicht hat der Mann aber auch ein feines Gespür dafür, wohin bald die Millionen der Eigner fließen werden. Eines hat Büttner auf jeden Fall jahrelang geübt: Kompromisse zu finden. Denn Stadt und Eigentümer sind aufeinander angewiesen, wenn sie die City aufwerten wollen. Damit das gelingt, wird der Ruf nach einem zentralen Verantwortlichen in der Politik lauter. Es gebe zwar informelle Gespräche, aber von verbindlichen Absprachen sei Hamburg weit entfernt, sagt Thomas Krüger von der HafenCity Universität. »Alle wollen mehr Vielfalt, aber kaum einer tut etwas dafür.« Der Innenstadtforscher fordert, dass jemand von der Stadt die Gesamtstrategie koordiniert: »Die Politik sollte Händler, Gastronomen, Kultur und die Eigentümer an einen Tisch bringen.« Das meint auch so mancher Eigner. Viele wünschen sich einen Staatsrat als Ansprechpartner für die Innenstadt.

Gerhart-Hauptmann-Platz

Torben Vogelgesang steht auf dem Gerhart-Hauptmann-Platz. Der Manager blickt auf das klobige Gebäude der ehemaligen HSH Nordbank, dann auf den verwaisten Gehweg vor Karstadt und schließlich zu den einsamen Sesseln vor dem Thalia Theater. Erwa eine Million Euro hat die Stadt hier zuletzt investiert, der Schönheit des Platzes war das nur bedingt zuträglich. Vogelgesang könnte über diesen Ort lästern, wie fast alle das tun. Doch er sagt: Man werde einen »Masterplan« für diesen Platz entwickeln.

Vogelgesang ist der Standortleiter von Signa, der Firma von René Benko. Einem Investor, auf den jetzt viele in Hamburg schauen, weil er sehr schnell sehr mächtig geworden ist. Zu dem Imperium des Milliardärs gehören das Chrysler Building in New York und das KaDeWe in Berlin. In Hamburg schloss Benko gerade mehrere Warenhäuser von Karstadt und Kaufhof. Doch Benko macht nicht nur zu, er baut auch auf. In der HafenCity will er den 245 Meter hohen Elbtower errichten. Am Gänsemarkt plant er eine neue Passage. Gerade hat er mit den Flüggerhöfen ein Kontorhaus am Rödingsmarkt gekauft, das keiner so recht wollte. Mehr als zwei Milliarden Euro hat Signa in der Hansestadt investiert. Keiner sonst zahle so hohe Preise, heißt es.

Manchen ist das unheimlich: Benkos Firma kauft oft ganze Häuserblocks, im Immobiliensprech gern Quartiere genannt. Dort kann sie dann selbst bestimmen, welche Mieter nötig sind, um den Standort interessant zu machen. So werden beispielsweise Wohnungen, Start-ups oder eine Kita durch eine große Anwaltskanzlei finanziert. Und so erreicht Benko, wonach sich viele in der Innenstadt sehnen: Vielfalt – bei guten Gewinnen.

Der Gerhart-Hauptmann-Platz heißt intern Gerhart-Hauptmann-Quartier, weil Signa dort bereits die bestimmenden Gebäude gehören. Den »Masterplan« macht nicht irgendwer, sondern der dänische Stararchitekt Jan Gehl. In den kommenden Jahren sollen die Bänker der früheren HSH in den Elbtower ziehen. Dann gäbe es Platz für kleinere Büros, Wohnungen, ein paar Läden und Gastronomie. Das Gebäude wird eine neue Optik bekommen, womöglich wird es sogar abgerissen. Der Karstadt gegenüber könnte zum Platz hin weite Eingänge erhalten, um Leute zu locken. Und das Parkhaus nebenan soll von Menschen statt von Autos genutzt werden. Auch über den Platz selbst wollen sie mit der Stadt sprechen. Er steht zwar unter Denkmalschutz, aber der Architekt lebt ja noch.

Die alteingesessenen Eigentümer beobachten all das kritisch. Einen hübscheren Platz wollen sie schon, aber dass Signa sich klar gegen Verkehr in der City ausspricht und sogar den autofreien Jungfernstieg begrüßt, kommt nicht gut an. Doch womöglich ist ein Außenseiter wie Benko auch ein Segen für die Stadt. Vielleicht liefert er genau die Impulse, die sie in Hamburg dringend brauchen. Damit die Menschen zurückkehren ins Herz der Stadt, weil die Innenstadt bald so vielfältig ist wie das Karoviertel, so mediterran wie Barcelona oder so lässig wie New York. Oder eben ganz anders.

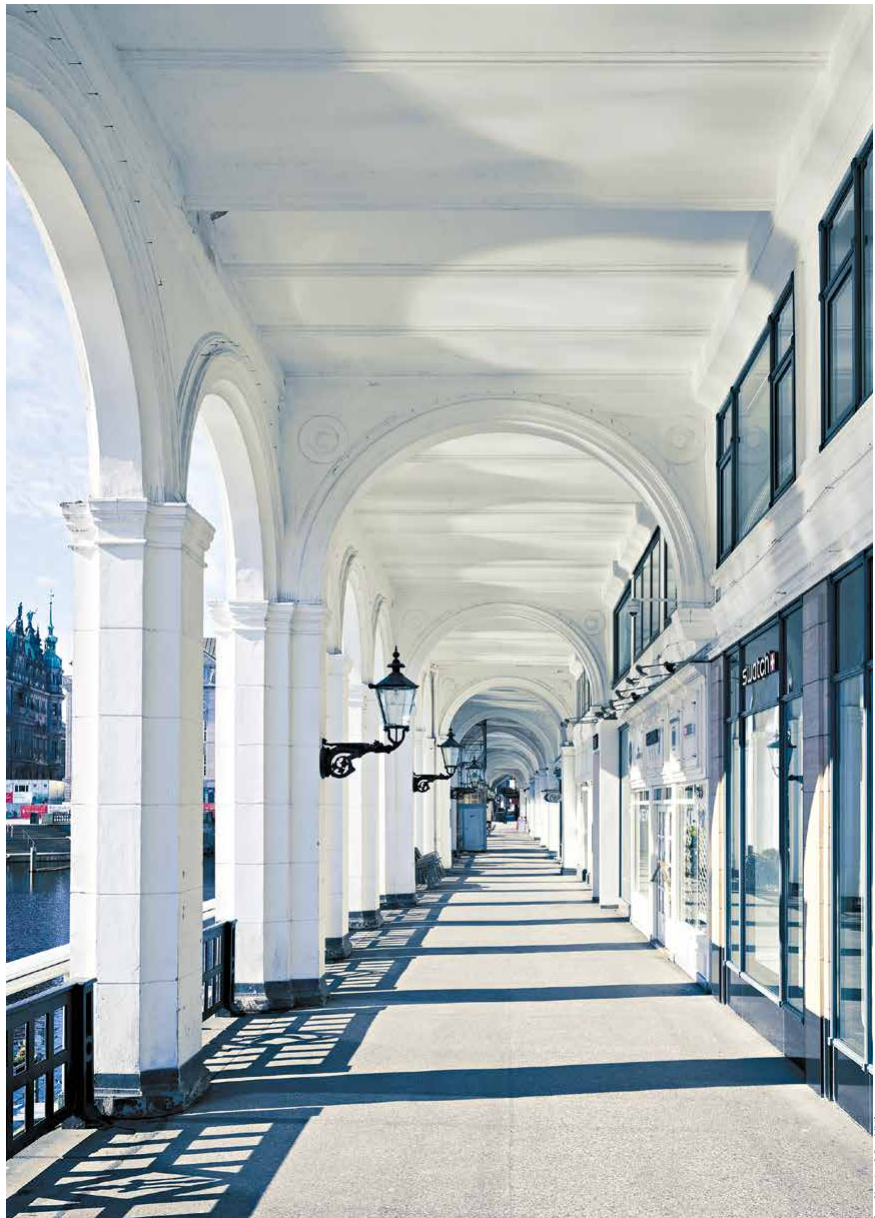


Foto: Christian O. Brackhoff

Bald soll es in den Bereichen rund um das Rathaus nicht nur schön, sondern auch bevölkert sein