

Stellungnahme

Burchardplatz– Revitalisierung des Kontorhausviertels

Die stadtentwicklungspolitische Aufgabe der Integration des Großvorhabens HafenCity in die Innenstadt rückt ein Quartier in das öffentliche Bewusstsein, das seit Jahrzehnten in den Schatten geraten ist: Das Kontorhausviertel – ein Quartier also, das mit seiner in der expressiven Formensprache der 20er Jahre entstandenen und gleichwohl aus dem Geist dieser Stadt gewachsenen, herausragenden und unverwechselbaren Architektur einmal Wahrzeichencharakter hatte.

Heute stellt sich das Kontorhausviertel unter Wert dar. Einige Ursachen dafür sind:

- Schwierigkeiten beim Wiederaufbau,
- die städtebauliche prioritäre Ost-West-Ausrichtung der City, die Nord-Süd-Erschließungen entgegenstand,
- gewandelte architektonische Anschauungen in den 50er und 60er Jahren,
- Bausünden in unmittelbarer Nachbarschaft wie die City-Hochhäuser,
- die Verödung im Bereich des als Parkplatz missbrauchten Domplatzes,
- der Verlust der Attraktivität des Entrees von der Jakobikirche / Steinstraße her,
- der Abriss der Wandrahmbrücke mit Marktverlagerung,
- das Zerschneiden gewachsener städtebaulicher Beziehungen durch die Ost-West-Straße,
- Schwierigkeiten auf der Seite der Investoren nach dem Kauf städtischer Quartiersimmobilien sowie
- das Entstehen modernen und attraktiven Büroraums in anderen Stadtteilen.

Das Ergebnis ist ein Riegel dunkel anmutender Nebenlagentristsesse, unterbrochen von Fahrzeugabstellfazilitäten ohne erkennbare gestalterische Absicht.

Dabei hat das Quartier auch heute noch beachtliche Potenziale innerer Attraktivität in der aus der Glanzzeit noch vorhandenen Substanz. Der architektonische Gesamtzusammenhang ist ein zu hebender Schatz.

Das Quartier liegt mit seinem Büroraumangebot im Trend. In Teilbereichen spielt genutzter Wohnraum in für die Innenstadt bemerkenswerter Dichte eine auch abends noch belebende Rolle. Der Gastronomiebereich ist – in Inseln – erstaunlich lebendig und in einigen Fällen lokal mit trendigem Einzelhandel verwoben. Mit anderen Worten: Substanzielles Basispotenzial, an das bei Vitalisierungsbemühungen angeknüpft werden kann, ist vorhanden. Eine Verbesserung der Angebotsqualitäten der einzelne Fazilitäten und ihres Umfeldes ist allerdings fast überall erforderlich.

Eine vitalisierende Hebung sowohl der städtebaulichen Quartiersqualitäten als auch der Attraktivität der jeweiligen Objekte des Standorts wiederum ist eine auch aus der Sicht der City wünschenswerte städtebauliche Notwendigkeit. Ein Grund dafür liegt in der für die Aufgabe gelingender Integration der HafenCity in die Innenstadt konstitutiven Verbindung zwischen Rathaus / Jungfernstieg / Mönckebergstraße / Hauptbahnhof einerseits und HafenCity / Speicherstadt andererseits. Sie ist so zu verbessern, dass die derzeit subjektiv als viel zu weit empfundene Entfernung zwischen beiden Kernen drastisch verkürzt wird. Ein zweiter Grund ist, dass die dauerhafte Sicherung der Funktionsfähigkeit des norddeutschen, metropolitanen A-1-Zentrums City Hamburg eine Abrundung und Abstützung durch nachhaltige Aufwertung ihrer unmittelbaren Nebenlagen erfordert.

Dabei ist die subjektive Verkürzung der Distanz City – HafenCity nicht allein durch Gestal-

tungen entlang der künftigen Verbindungsmagistrale von St. Petri bis zum Magdeburger Hafen – Domplatzerschließung! – zu erreichen. Ihr von den Vorstellungen der Besucher abhängiges Gelingen bedarf darüber hinaus einer Vitalisierung des gesamten Quartiers südlich der Mönckebergstraße mit zugkräftigen südführenden Wegeansätzen. Insbesondere muss die Aufenthaltsqualität im Quartier selbst und damit aber auch für die City insgesamt verbessert werden. Erst wenn es dabei gelingt, den im Quartier schlummernden Schatz Hamburger Unverwechselbarkeit als Ort erlebenswerten Aufenthalts und besonderer Angebote in das öffentliche Bewusstsein zu heben, kann die heutige Vorstellung einer für interessantes Shopping ost-westlich strukturierten City künftig durch südlich gerichtete Varianten erweitert und ergänzt werden. Erst dann werden die Wege „kurz“. Das aber ist – abermals sei es in anderen Worten gesagt – eine Grundvoraussetzung für die Entwicklung von Verbindungen zur Speicherstadt und zur Hafencity, die als innerstädtische Wegebeziehungen erlebbar werden können.

Es hieße jedoch, das Kontorhausviertel bereits im analytischen Ansatz wieder sträflich unter Wert zu betrachten, bezöge man seine städtebauliche Bedeutung lediglich auf die Verbindungsfunktion des Quartiers im Kontext der stadtentwicklungspolitischen Herausforderungen.

Das Viertel aber hat selbst alle Anlagen für die Herausbildung eines eigenständigen urbanen Standorts von Rang. Das wird schon mit Abschluss der von einer Investorengruppe unter Federführung der ABG Allgemeine Bauträger- und Gewerbeimmobiliengesellschaft mbH & Co. Objekt Burchardplatz KG betriebenen Sprinkenhof-Sanierung deutlich werden. Diese Sanierung im Quartierszentrum und die südliche Abrundung durch das neu entstehende Deichtorcenter bieten die Chance, in der Vitalisierung gleich mehrere Schritte voranzukommen.

Ob sie aber genutzt werden kann, ist wiederum von einer unabdingbaren Voraussetzung abhängig: Der Gestaltung des Burchardplatzes. Hier liegt der Schlüssel, mit dem die Qualität zu erschließen ist, die den Platz und das gesamte Ensemble wieder zu einem gesamtstädtisch und überregional renommierten Aufenthaltsort mit Wahrzeichencharakter werden lassen kann. Konkret bedeutet das: Der durch die vorhandene Architektur qualitativ voll gerahmte Platz muss zu einem so bisher in der Stadt nicht vorhandenen, Licht generierenden und vor allem lebendigen Treff- und Anziehungspunkt besonderer Qualität gestaltet werden.

Unabdingbare Prämisse dafür ist die Befreiung des Platzes von den banal vor aller Augen dort abgestellten Fahrzeugen. Diese Notwendigkeit trifft ihrerseits auf das Erfordernis, dem sich Anrainer im Zuge der durchgreifenden Sanierung ihrer Gebäude konfrontiert sehen: Stellplätze für die vorhandenen und die potenziellen Mieter, deren geschäftlich motivierte Mobilitätsanforderungen, deren Kunden und deren Mitarbeiter müssen dringend gestellt werden. Das Chilehaus verfügt zurzeit lediglich über 16 solcher Plätze und behilft sich mit der unsicheren und nicht ausreichenden Anmietung in der Cityhausgarage. Und der Sprinkenhof benötigt in seiner künftigen Auslegung über die im so genannten Wirtschaftshof vorgesehene Möglichkeit, 93 Fahrzeuge unterzubringen, weitere Einstellmöglichkeiten. Diese im Zuge des sanierenden Umbaus entstehende Lage hat zu Überlegungen geführt, eine Tiefgarage mit zwei Parkdeck unter dem Burchardplatz so anzulegen, dass sie über die Deckung des unmittelbar zuzurechnenden Anrainerbedarfs hinaus gleichzeitig in der Lage sein können, die bisher auf dem Platz parkenden und die das Quartier im allgemeinen öffentlichen Interesse anlaufenden Fahrzeuge aufzunehmen. Das eröffnet die Chance, dieses im Interesse sowohl der Anrainer als auch der Stadt liegende Vorhaben in einer public-private Partnership umzusetzen. Darauf – also auf den Parkraumaspekt – wird noch einmal zurückzukommen sein.

Zuvor aber ist die städtebauliche Bedeutung des Projekts wieder in das Blickfeld zu rücken. Sie darf nicht aus den Augen verloren werden, wenn die aus den eingangs angeführten drei Gründen

- Beseitigung des städtebaulichen „missing-link“ zwischen City und Speicherstadt,

- langfristige Abstützung der metropolitanen Rolle der City und
- Wiedererweckung der quartierseigenen Anziehungskraft

von der Stadtentwicklungspolitik anzustrebende Quartiersvitalisierung ernst genommen und gewollt wird. Wird sie es, wäre es dann allerdings zu kurz gesprungen, wollte man nach der Verbannung der Krafffahrzeuge von der Fläche des Burchardplatzes dort stilvoll erst gepflegte, dann weniger gepflegte Leere arrangieren. Orte sowohl kirchlicher als auch profaner Kontemplation finden sich nur wenige Schritte entfernt auf beeindruckende Weise auch im urbanen Kontext, allerdings „indoor“. Plätze in der Mitte der Stadt aber sind seit alters her Orte lebendigen Miteinanders. Geben wir den Plätzen das Leben zurück.

Auf den Burchardplatz bezogen bedeutet dies, dass dort das früher am Messberg lokalisierte Marktgeschehen eine neue und zeitgemäß innerstädtische Chance erhalten sollte. Das wiederum heißt sowohl unter den hiesigen klimatischen Bedingungen als auch unter dem Aspekt einer Symbiose mit dem angestrebten vitalen Handels- und Gastronomiestandort Kontorhauszentrum, dass ein wetterunabhängiger, ganzjährig „bespielbarer“ Markt geschaffen werden müsste. Gebilde gläserner Transparenz und Helligkeit müssen die Basis dafür bieten, dass sich auf dem Platz ein lebendiges, thematisch wechselndes, jedoch berechenbar permanentes Markt- und Freizeitgeschehen als Kern des Standorts entwickelt.

Die Etablierung eines weiteren Beispiels der gerade in Hamburg in hervorragender und attraktiver Weise in vielen Teilen der Stadt gepflegten Wochenmarktkultur muss auf diesem Platz nicht unbedingt versucht werden. Auszuloten wäre die Realisierungschance für nach Tagen oder nach Wochen wechselnde, aber jeweils an fixen Terminen permanent durchgeführte Märkte im Bereich Antiquitätenhandel, Antiquariate, sogar – in großen Abständen – Kunsthandel, aber auch in weiteren Bereichen im besondern Ambiente vermarktbarer Interessen. Doch auch eine sommerliche Nutzung als abendliche Theater- und Filmkunstbühne wäre, die vorhandene Kulisse unterstreichend, reizvoll. Konsequenterweise auf Übertragbarkeit zu untersuchen wäre dann etwa am Beispiel des Leidseplein in Amsterdam, auf welche Weise die dort hoch attraktive Platznutzung als winterliche Eislauffläche organisiert und finanziert wird.

Gelänge eine solche Kombination oder die Veranstaltung von Märkten rund um den Kalender, würde das Kontorhausviertel insgesamt an Ausstrahlung gewinnen. Es würde dann nicht nur Dynamik hin zu einem gefragten Ort städtischen und regionalen Interesses in Gang gesetzt, sondern auch – und erst dann – die Trittsteinfunktion in der Verbindung zwischen City und HafenCity wahrgenommen werden können. Erst wenn das gelingt wiederum, machen Überlegungen zu weiteren Trittsteinen am südlichen Rand des Kontorhausviertels und im nördlichen Bereich der Speicherstadt sowie zum Brückenschlag zwischen ihnen Sinn.

Doch, wie gesagt, Voraussetzung dafür ist die Verlagerung des oberirdischen Parkraums unter den Platz. Nach dem jetzigen Stand der Planungen zweier Anrainer (Chilehaus / DIFA, Sprinkenhof / ABG) auf der Basis der Ergebnisse eines früheren Wettbewerbs zu diesem Vorhaben ist die Schaffung von 244 Stellplätzen in zwei Etagen unter dem Burchardplatz möglich. Ein- und Ausfahrt sind darin zusammengefasst nur in der und über die Burchardstraße vorgesehen. Da auf dem Platz und unmittelbar um ihn im Zuge der Realisierung des Plans rund 100 Stellplätze sowie weitere in der Burchardstraße wegfielen, wäre durch das Vorhaben Parkraum für etwa 120 Fahrzeuge – netto – gewonnen. Er würde von der durch die absehbare Belebung auch über den Anrainerbedarf hinaus bereits vorhersehbaren Nachfrage mehr als belegt werden. Um die Aufteilung der Fazilitäten für Dauermieter und für Kurzparker müsste, wie in anderen Parkhäusern und Tiefgaragen auch, gestritten werden.

Mit der Planung und der Machbarkeitsstudie für die Tiefgarage aber ist man aus dem Konjunktiv des „wäre“ und „müsste“ noch nicht heraus, denn: bisher hakt die Finanzierung. Das Vorhaben ist – gemessen etwa an der Herstellung von Parkpaletten in peripheren Ortsteilen

– teuer. Die beiden genannten Anrainer sind daher zwar bereit, ihrerseits auch finanziell „in die Hände zu spucken“, aber auch der Meinung, dass das Projekt unter mehreren überprüf-
baren Aspekten (s. o.), darunter eben ganz konkret unter dem Blickwinkel der Schaffung von
öffentlich zugänglichem Parkraum so offensichtlich im Interesse auch der Stadt liegt, dass
sie dem Vorhaben als Partner beitreten sollte. Das ist aus dem Interesse sowohl der Innen-
stadtwirtschaft als auch des Gewerbes im Kontorhausviertel nicht nur nachvollziehbar, son-
dern außerordentlich unterstützenswert.

Auf welche Weise und in welcher Konstruktion eine solche für dieses Projekt an diesem Ort
erforderliche und angezeigte public-private Partnership organisiert werden könnte, kann nicht
Gegenstand dieser Ausführungen sein. Ein Aspekt allerdings bedarf aus der Sicht der Innen-
stadtwirtschaft –und nicht nur der City – einer nachdrücklichen Erläuterung und daraus abzu-
leitenden Forderung:

Die Verwendung von Beträgen aus den über Stellplatzablösegebühren aufgebrauchten Mitteln
für Maßnahmen im Innenstadtbereich. In der an die zuständigen Senatoren gerichteten Ein-
gabe des Trägerverbunds Projekt Innenstadt zur Stellplatzverpflichtung – vor der auch vom
Verbund dankbar anerkannten Reduktion sowohl der Zahl der zu errichtenden Stellplätze als
auch besonders der Ablösesummen bei (erzwungener) Nichterrichtung solcher Plätze – hat
der Trägerverbund bereits auf die Diskriminierung der Innenstadt (Abminderungsgebiet I)
und damit insbesondere der City hingewiesen. Sie ist durch die Neuregelung zwar einerseits
abgeschwächt, aber andererseits nicht nur nicht aufgehoben, sondern durch die im Zuge der
– für die HafenCity selbst nicht unproblematischen Einbeziehung in die Stellplatzverpflich-
tung – erfolgten Zuordnung der HafenCity-Flächen für dort entstehende potenzielle Konkur-
renz der City nur in die Abminderungsgebietskategorie II verschärft worden¹.

Und nicht genug damit: Von den bisher überwiegend von Investoren im Zusammenhang mit
Baumaßnahmen im Bezirk Hamburg-Mitte und darin wohl hauptsächlich in der Innenstadt
aufgebrachten Ablösesummen in Höhe von 59,8 % der von 1995 bis 1999 in Hamburg auf-
gekommenen rd. 78 Mio. DM² Gesamtablösesumme ist zwar einiges einzelnen Projekten

im Bezirk außerhalb der Innenstadt zugute gekommen, aber – abgesehen von der dankens-
werten Übernahme der Kosten des Parkleitsystems (rd. 4,4 Mio. DM) – nichts der Innen-
stadt.

Das trifft ohne jede Ausnahme auch für die 47 Mio. DM zu, deren Verwendung für Quartiers-
garagen, P + R-Plätze, Radwege und ÖPNV-Verbesserungen der Senat im März des Jahres
angekündigt hat.

Der Trägerverbund Projekt Innenstadt hat in seiner Eingabe dargelegt, dass sich Maßnah-

¹ Dabei wäre, würde die Herausforderung, die die Entwicklung und Integration der HafenCity darstellt, wirklich von allen damit
befassten Behörden in ihrer ganzen Dimension erlassen, eine Herausnahme sowohl der Innenstadt als auch der HafenCity
aus der Stellplatzverpflichtung angezeigt.

² Bürgerschaftsdrucksache 16/4295

men dieser Art auf den Standort City auch indirekt kaum positiv auswirken. Über die Benachteiligung in der Stellplatzregelung selbst hinaus liegt darin – und angesichts einer vergleichsweise üppigen Stellplatzverfügbarkeit in den von der Stadtplanung bewusst gewollten Einkaufszentren im Halbkreis um die City³ - eine weitere dauerhaft wirkende doppelte Diskriminierung des Zentrums der Zentren, des Oberzentrums der Metropolregion, genannt City Hamburg. Es ist Zeit, diese Sonderbelastung aufzuheben und die bisherige Benachteiligung durch einen Mitteleinsatz für Vorhaben in der Innenstadt in die Balance zu bringen. Das Burchardplatz-Projekt bietet – wie dargelegt – dafür einen sowohl aus übergeordneten als auch lokalen städtebaulichen Gründen sinnvollen Ansatz.

Hamburg, den 6. April 2001

Ludwig Görtz
1.Vorsitzender

Gerhard Rebentisch
Geschäftsführer

³ Die Sorge der Stadtplaner vor einem Verkehrsinfarkt im Zulauf zur Innenstadt hatte vor Jahrzehnten bereits zur Planung eines Halbkreises von „Bezirksentlastungszentren“ (B2) im Rahmen des „Ordnungsplans zentrale Standorte – Flächen für den Einzelhandel –, geführt. Der daraufhin entstandene Ring moderner und hocheffizienter Einkaufszentren mit für die City schier unvorstellbar vielen Parkplätzen hat in der Tat ganz wesentlich dazu beigetragen, dass ein Infarkt der sternförmig auf die City zulaufenden Zufahrtswege nicht eingetreten ist. Diese Wirkung hält Tag für Tag auch heute noch an, auch wenn sich das nicht immer wieder neu als positiv zu wertende Tat politisch verkaufen lässt. Letzteres mag dann auch der Grund dafür sein, dass dieses – vor allem permanent – wirksame verkehrspolitische Instrument in der öffentlichen Diskussion keine Rolle spielt. Umso mehr war und ist diese Wirkung in der City – und nebenbei bemerkt in drastischem Ausmaß auch im Bezirkszentrum Altona sowie abgemildert auch in anderen Bezirkszentren – zu spüren: Nicht nur die Verkehrsströme wurden und werden abgefiltert, sondern eben auch die Kaufkraftströme. Dass große und kleine Einzelhandelsunternehmen der City selbst in den Bezirksentlastungszentren erfolgreiche Filialen errichtet haben, hat die Probleme für das jeweils einzelne Unternehmen betriebswirtschaftlich entschärft.

Die erheblichen standortpolitischen und städtebaulichen Nachteile des permanenten Kaufkraftentzugs für den Organismus City sind dadurch eher noch verstärkt worden, ganz abgesehen davon, dass der Filialisierungsweg nicht jedem Unternehmen offenstand. Es wäre daher auch aus diesen Gründen an der Zeit, angesichts weiterhin geplanter zusätzlicher Einzelhandelsflächen außerhalb der City die oben genannten Diskriminierungen abzuschaffen oder wenigstens auszusetzen.