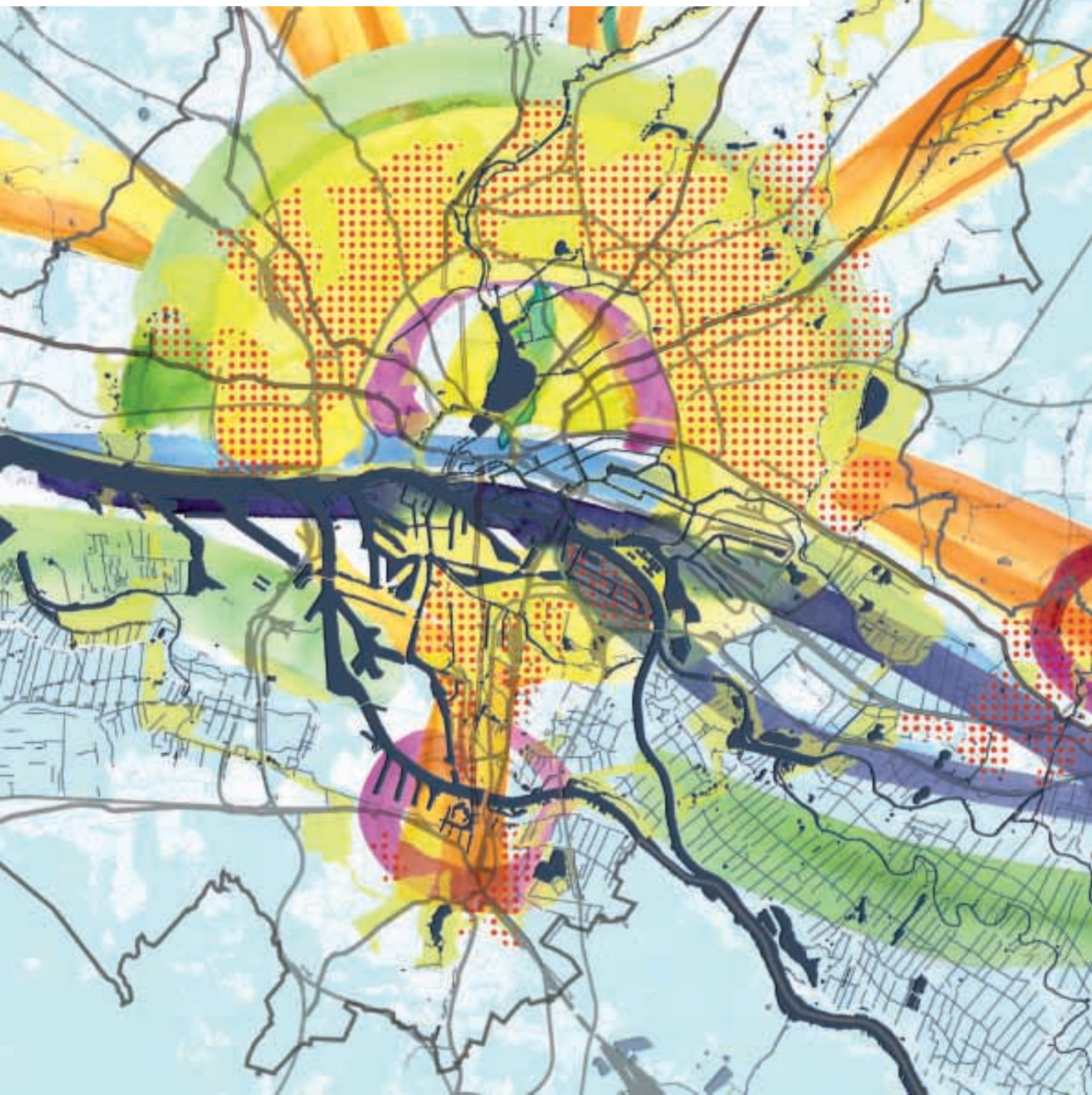
Räumliches Leitbild
Entwurf

Hamburg

Behörde für
Stadtentwicklung
und Umwelt

Wachsende Stadt – Grüne Metropole am Wasser



Räumliches Leitbild
Entwurf

Räumliches Leitbild
Leitplan

- City - HafenCity
- Sprung über die Elbe
- Hafen - Erlebnisraum Elbe
- Urbanisierungszone
- Zentrum
- Handlungsschwerpunkt

Planverfasser:
Arbeitsgemeinschaft Machleidt + Partner & FPB GmbH
Grafische Gestaltung:
Kirsch Bremer artandarchitecture, Hamburg

Hamburg
Behörde für
Stadtentwicklung
und Umwelt

Stadtplanung & Flächennutzung
Bauen & Wohnen
Natur & Stadtgrün
Erneuerbare Energien & Umweltschutz
Mobilität & Verkehr

Vorwort

Mit dem Leitbild »Metropole Hamburg – Wachsende Stadt« hat der Senat 2001 ein langfristig tragfähiges Zukunftskonzept entworfen, das seitdem zielgerichtet umgesetzt wird. Heute ist die Wachsende Stadt Realität und hat in vielerlei Projekten Gestalt angenommen. Hamburg wächst kontinuierlich und liegt sowohl bei der Bevölkerungszunahme als auch bei der Schaffung neuer Arbeitsplätze an der Spitze aller Bundesländer. Diesen Zuwachs an Einwohnern und Erwerbsmöglichkeiten für alle Bürger der Metropolregion wollen wir so gestalten, dass Hamburg lebenswert, konkurrenzfähig und damit zukunftsfähig bleibt. Der Schlüssel hierzu liegt in einem nachhaltigen, qualitativen Wachstum, das Hamburgs unverwechselbaren Charme als Grüne Metropole am Wasser auch für kommende Generationen erhält.

Die spezifischen Qualitäten der Stadt zu wahren und durch neue Ideen und Projekte weiter zu entwickeln, sind große Herausforderungen für die nächsten Jahre. Zunächst gilt es, die Chancen auf einen weiteren Zugewinn an Einwohnern zu ergreifen. Dieses Wachstum muss gelenkt und in das städtische Gefüge integriert werden. Hier setzt das Räumliche Leitbild für die Wachsende Stadt an, das wir Ihnen mit dieser Broschüre als Entwurf und Diskussionsgrundlage präsentieren. Es zeigt zentrale Aufgaben der Stadtentwicklung der kommenden Jahre, entwirft eine räumliche Zielvorstellung für das Hamburg im Jahr 2020 und benennt Strategien und Vorgehensweisen, den Wachstumsprozess der Stadt nachhaltig zu steuern und stadtplanerisch umzusetzen.

Die deutlich gestiegene Attraktivität Hamburgs führt zu einem Einwohnerzuwachs – gleichzeitig wachsen die Ansprüche der Bürger an ihre Wohnsituation. Der Wohnungsbau steht daher im Räumlichen Leitbild besonders im Fokus. In gemeinsamer Anstrengung mit den vielen beteiligten Akteuren wird es gelingen, entsprechend mehr Wohnungen in guter Qualität neu zu errichten. Familien sollen sich in unserer Stadt willkommen fühlen und ein attraktives Wohnungsangebot in einem familienfreundlichen Wohnumfeld vorfinden. Wo neue Gebäude in innerstädtischen Lagen entstehen, soll auch der Freiraum einen Qualitätszuwachs erfahren. Das grüne Netzwerk der Naturräume und Parks, mit dem die Lebensqualität unserer Stadt eng verbunden ist, muss gestärkt werden. Das Räumliche Leitbild bietet mit seiner gesamtstädtischen Perspektive einen Ansatz, bei der Umsetzung der notwendigen Einzelprojekte konsensfähige Lösungen zu erarbeiten.

Eines der fünf zentralen Ziele des Räumlichen Leitbildes lautet »Kompetenzen nutzen – Wirtschaftsraum stärken«. Der traditionsreiche, im Herzen der Stadt gelegene Hafen ist ein herausragender Wirtschaftsfaktor und Arbeitgeber für Hamburg und die Metropolregion. Mit seiner positiven Entwicklung, insbesondere den hohen Wachstumsraten im Containerumschlag, sind Umstrukturierungen verbunden, die weit über das Hafengebiet hinauswirken. Das Leitprojekt »Sprung über die Elbe« nimmt diese wirtschaftlichen Veränderungen auf und entwirft ein neues Arrangement von Stadt und Hafen. Der »Sprung« spannt einen städtebaulichen Bogen von der Innenstadt über die HafenCity und Wilhelmsburg bis zum Harburger Binnenhafen, der Hamburg in naher Zukunft intensiv beschäftigen, prägen und verändern wird. Mitten in der Stadt direkt am Wasser zu wachsen, ist eine einmalige Chance für eine Metropole und wird daher zentrales Motiv der Internationalen Bauausstellung IBA und der Internationalen Gartenschau IGS im Jahr 2013 werden.

Im Rahmen der räumlichen Weiterentwicklung setzt Hamburg verstärkt auf die »Wachsende Metropolregion«. Stadt und Umland stehen gemeinsam im nationalen und internationalen Standortwettbewerb. Daher werden bereits in vielen Handlungsfeldern über die Ländergrenzen hinweg gemeinsame Entwicklungsstrategien verfolgt. Das Räumliche Leitbild soll dem regionalen Dialog zusätzliche Impulse geben.

Ich freue mich auf eine anregende Debatte über diesen Entwurf eines neuen Räumlichen Leitbildes für Hamburg!

Senator Axel Gedaschko
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Das Räumliche Leitbild – Neue Chancen für Hamburg

Hamburg steht in den kommenden Jahren vor großen und vielfältigen Herausforderungen. Die Globalisierung der Wirtschaft, die neuen Informationstechnologien, der demographische und soziale Wandel, aber auch die Finanzlage der öffentlichen Haushalte verlangen von den Großstädten europaweit, dass sie sich neue Ziele, Handlungsfelder und Steuerungsinstrumente für die Stadtentwicklung erschließen müssen. Zwar bringt Hamburg mit seinem guten Image als »Tor zur Welt« und »Grüne Metropole am Wasser« günstige Voraussetzungen zur Bewältigung der Aufgaben mit. Wenn sich die Stadt im intensiver gewordenen Wettbewerb der Großstädte aber behaupten und die vorhandenen Stadtqualitäten sichern will, dann muss sie eine vielfältige Neuorientierung mit Gestaltungswillen in Angriff nehmen.

Hamburg hat dies mit dem thematisch breit angelegten Leitbild »Metropole Hamburg – Wachsende Stadt« getan, das sich auf ein gleichermaßen quantitatives wie qualitatives Wachstum von Bevölkerung, Arbeitsstätten, Lebensqualität, Wissenskompetenz und Attraktivität der Stadt ausrichtet. Dies ist Anlass, sich mit den räumlichen Konsequenzen für die Stadt in ihrer Gesamtheit zu befassen und einen Ausblick auf die räumliche Entwicklung und die künftige Gestalt der Stadt zu geben.

Seit der Errichtung des Freihafens – bedingt durch eine expansive Hafenwirtschaft, Zollzaun und Hochwassergefahren – hat sich Hamburg in seinem Siedlungsgefüge über mehr als hundert Jahre von der Elbe fortentwickelt. Fritz Schumacher – Hamburgs berühmter Oberbaudirektor – hat dieser Siedlungsentwicklung mit seinem »Fächerplan« aus den zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts eine Struktur gegeben, die sich bis heute bewährt hat. Die Stadt ist vorrangig entlang der in die Region hinausstrahlenden Siedlungsachsen gewachsen, deren Rückgrat der schienengebundene Nahverkehr bildet. Dieses Gliederungsprinzip ist für Stadt und Region in nachfolgenden Planungen und Leitbildern Maßstab geblieben und hat die Stadt in ihrer Struktur und Gestalt entscheidend geprägt. Es war Voraussetzung für das Pendant, die Landschaftsachsen: Sie konnten als grünes Gliederungselement bis an Alster und Wallring herangeführt und als eigenständige Kulturlandschaften bis weit in die Region hinaus entwickelt werden.

Im Hinblick auf die Flächenbedarfe der Zukunft ist jedoch weder eine weitere Verlängerung der Siedlungsachsen in die Peripherie noch eine maßgebliche Inanspruchnahme der Landschaftsachsen eine mit den Prinzipien der Nachhaltigkeit vereinbare Siedlungsstrategie. Deshalb stellt das Räumliche Leitbild – wie schon das Stadtentwicklungskonzept von 1996 – vornehmlich auf eine Innenentwicklung ab. Die großen ökonomischen Veränderungen haben dafür allerdings Voraussetzungen geschaffen, die in ihrem Umfang zu jener Zeit noch nicht absehbar waren. Mit den Konversionsflächen von Bahn, Post, Bundeswehr, Industrie und Gewerbe, Krankenhäusern, Pflegeeinrichtungen, Kirchen usw. stehen Hamburg Potenziale von mehreren hundert Hektar zur Verfügung, die ein flächenschonendes Zukunftsszenario realistischer gemacht haben.

Während die meisten dieser Flächen aber dispers im Stadtraum verteilt sind, spielen die großen Veränderungen in der Hafenwirtschaft im Zusammenhang mit der künftigen Siedlungsstruktur der Stadt eine besondere Rolle. Die Umstellung vom Stückgut zum Containerverkehr hat zu einer Verlagerung des Umschlagschwerpunktes in Richtung Westen geführt und der Stadt die Option eröffnet, siedlungsnahe alte Hafenbereiche zugunsten einer neu orientierten Stadtentwicklung zu nutzen. Mit der »Perlenkette«, dem »Harburger Binnenhafen« und der »HafenCity« hat diese Chance mittlerweile eine konkrete Gestalt angenommen, die das Profil und Image der Stadt entscheidend zum Positiven gewendet hat. Hamburg lebt nicht mehr mit »dem Rücken zur Elbe«, sondern zeigt hier ein neues, spannungsreiches und zukunftsorientiertes Gesicht.

Konsequent und logisch steht in dieser Entwicklung der nächste Generationenschritt, der »Sprung über die Elbe«, der mit diesem Räumlichen Leitbild erstmals in ein entsprechendes räumliches Zielkonzept für die Freie und Hansestadt Hamburg aufgenommen wird. Die Aufgabe der Jahrzehnte alten Vorstellung, wonach auf der Geest lediglich gewohnt und in der Marsch nur gearbeitet werden soll, ist der grundlegendste und wichtigste Paradigmenwechsel, der mit diesem Leitbild vollzogen wird. Nichts gibt nach der erfolgreichen Revitalisierung der nördlichen und südlichen Uferränder der Elbe mehr Sinn, als den Brückenschlag über den Fluss ins Stromspaltungsgebiet, der größten Flussinsel Europas, zu vollziehen und den »Fächerplan« Schumachers durch einen zusätzlichen Entwicklungspol in der Mitte von Stadt und Metropolregion zu ergänzen. Hamburg ist es durch seine besonderen geographischen und historischen Umstände möglich, mit seinen herausragenden Lagen an und inmitten der Elbe den großräumigen Suburbanisierungstendenzen durch attraktive Angebote am Wasser entgegenzutreten und ein integriertes Zukunftsszenario zu entwerfen, in dem Wachstum und Nachhaltigkeit nicht im Widerspruch zueinander stehen.

Diese räumlichen Perspektiven gilt es mit einem inhaltlichen Konzept zu verknüpfen, das die besonderen Qualitäten des Lebens in der Stadt herausstellt und weiterentwickelt: Es geht um die Ertüchtigung der urbanen Vielfalt und Lebendigkeit ebenso wie um die Stärkung der ökonomischen und sozialen Netze, aber eben auch um die Sicherung und Qualifizierung der Frei- und Erholungsräume. Es geht um die Förderung des Wirtschafts- und Beschäftigungswachstums ebenso wie um die Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Einwohnerentwicklung, insbesondere für Familien, aber gerade deshalb eben auch um den Ausbau des Bildungs-, Wissenschafts- und Kulturstandortes Hamburg. Es geht um den Bau gemischter, vielseitiger und anpassungsfähiger Quartiere, um eine Belebung und Attraktivitätssteigerung der bewährten Zentrenstruktur der Stadt, um eine stadtverträgliche Effizienzsteigerung der Verkehrsinfrastruktur und um viele weitere Aufgaben. Kurzum: es geht um ein innovatives, intelligentes und nachhaltiges Wachstum (»smart growth«), bei dem quantitative und qualitative Aspekte der Entwicklung auf das Engste miteinander verknüpft werden und nicht nur die Frage nach dem »Ob?« sondern zugleich auch immer nach dem »Wie?« gestellt wird.

Es wohnt diesem Ansatz auf der methodischen Ebene inne, dass das Räumliche Leitbild keinen flächendeckenden Anspruch der detaillierten Betrachtung aller Themen und Teilräume der Stadt erhebt, sondern jene herausstellt, bei denen ein besonderer Handlungsbedarf in der näheren Zukunft gesehen wird. Insoweit wird bei den angesprochenen Themen auch immer eine enge Verbindung zu den städtebaulich relevanten Projekten gesucht, die der Umsetzung des Programms wesentliche Impulse, zusätzliche Dynamik und eine konkrete Gestalt geben können. Dazu gehört hinsichtlich einiger Fragestellungen auch, den Blick auf die Region zu richten: Hamburg ist Kern einer Metropolregion, die in vielen Handlungsfeldern auf Grund der räumlichen, wirtschaftlichen und sozialen Verflechtungen bereits eng miteinander kooperiert. Der internationale Wettbewerb der Metropolen erfordert einen gemeinsamen Auftritt der Region und Verabredungen im Flächenmanagement. Für Projekte von regionaler Bedeutung dürfen sich die Stadtgrenzen nicht als räumliches Hindernis erweisen. Das Räumliche Leitbild sieht sich insoweit auch als Beitrag zum Dialog mit der Region.

Stadtentwicklung realisiert sich letztlich über die Vielzahl der Einzelprojekte und die Vielzahl der Einzelentscheidungen der unterschiedlichen Akteure. Deshalb ist es natürlich vornehmste Aufgabe des Räumlichen Leitbildes, diese in einen Gesamtrahmen zu integrieren und auf eine räumlich harmonische Veränderung der Gesamtstadt auszurichten. Ein solcher Orientierungsrahmen ist im Sinne einer »Verständigungsplattform« für alle Akteure unerlässlich und bedarf selbstverständlich des intensiven Meinungsaustausches mit dem Ziel eines möglichst breiten Konsenses. Dieser Diskussionsprozess soll mit der Vorlage des Entwurfs für ein neues Räumliches Leitbild der Stadt Hamburg eingeleitet werden. Er soll in eine Beschlussfassung durch Senat und Bürgerschaft münden, die dann Grundlage für gegebenenfalls notwendige Änderungen und Ergänzungen des Flächennutzungsplans bzw. anderer nachgeordneter Pläne ist.

Oberbaudirektor Jörn Walter

Inhalt

Räumliches Leitbild Entwurf

Plan: Leitplan im Umschlagdeckel

A Ziele und Anforderungen

1. Metropole Hamburg – Wachsende Stadt 14
2. Neue Anforderungen 17
2.1. Zielsetzungen des Leitbildes Metropole Hamburg – Wachsende Stadt 17
2.2. Räumliche Entwicklung 19
2.3. Demographische Entwicklung 20
2.4. Wirtschaftsentwicklung 22
2.5. Flächenbedarfe und Flächenmobiliserung 24
3. Aufgabe und Erarbeitungsverfahren 27
4. Bisherige Leitbilder der Stadtentwicklung 30

B Das Räumliche Leitbild – kompakt

Aufbau 34
1. Zielbotschaften 36
2. Der Leitplan 38
2.1. Zentraler Handlungsschwerpunkt »Sprung über die Elbe« 38
2.2. Aktionsraum Urbanisierungszone 39
2.3. Weitere Handlungsschwerpunkte 41
3. Planungskultur und Strategien 47

3 Sprung über die Elbe: Blick von Norden

C Die Zielbotschaften

1.	**Mehr Stadt in der Stadt**	52
	Plan: Handlungskonzept	52
1.1.	Thema	54
1.2.	Sprung über die Elbe	57
	Plan: Freiraumstrukturkonzept	62
1.3.	Aufgaben und Orte	63
1.3.1	Identitätsstiftende Merkmale	63
1.3.2	City/HafenCity	67
1.3.3	Innere Stadt	69
1.3.4	Äußere Stadt	72
	Plan: Analyse	74
1.4.	Mittel und Wege	75
1.4.1	Flächenmobilisierung und Nutzungsintensivierung	75
1.4.2	Freiflächenaufwertung	77
1.4.3	Umgang mit Lärm	79
1.5.	Schlüsselprojekte	80
2.	**Auf Qualitäten bauen – Familienfreundliche Wohnstatt Hamburg**	84
	Plan: Handlungskonzept	84
2.1.	Thema	86
2.2.	Aufgaben und Orte	88
2.2.1	Nachfrage, Angebot, Zielvolumen	88
2.2.2	Lagequalitäten	96
2.2.3	Ausstattungsqualitäten	99
2.2.4	Handlungsschwerpunkte	102
	Plan: Analyse	106
2.3.	Mittel und Wege	107
2.3.1	Wohnbauflächenentwicklung	107
2.3.2	Quartiersentwicklung	110
2.3.3	Förderung der Bautätigkeit	112
2.4.	Schlüsselprojekte	114
3.	**Kompetenzen nutzen – Wirtschaftsraum stärken**	118
	Plan: Handlungskonzept	118
3.1.	Thema	120
3.2.	Aufgaben und Orte	122
3.2.1	Nachfrage und Angebot – Ausgewählte Kompetenzfelder	122
3.2.2	Flächen-/Mengenkulisse Gewerbliche Bauflächen	130
3.2.3	Urbane Milieus/Büroflächen	134
3.2.4	Standortqualität Verkehrsinfrastruktur	138
3.2.5	Handlungsschwerpunkte	145
	Plan: Analyse	148
3.3.	Mittel und Wege	149
3.3.1	Strategische Ansätze zur Gewerbeflächenbereitstellung	149
3.3.2	Belebung von Bürostandorten	151
3.3.3	Verkehrsinfrastruktur	152
3.4.	Schlüsselprojekte	153

4.	**Stadt Erleben Hamburg**	158
	Plan: Handlungskonzept	158
4.1.	Thema	160
4.2.	Aufgaben und Orte	162
4.2.1	Inszenierung von öffentlichen Räumen und Landschaften	162
4.2.2	Erlebnisraum Elbe	167
4.2.3	Ankommen in Hamburg	170
4.2.4	Sportstadt Hamburg	172
4.3.	Mittel und Wege	173
4.3.1	Aufwertung öffentlicher Räume und Landschaften; Erlebnisraum Elbe	173
4.3.2	Inszenierung der Stadt und des Stadt Erlebens	173
4.4.	Schlüsselprojekte	175
5.	**Die Metropole ist Stadt und Region**	178
	Plan: Handlungskonzept	178
5.1.	Thema	180
5.2.	Aufgaben und Orte	182
5.2.1	Weltstadtfunktionen und Internationale Orte	182
5.2.2	Stadträume	183
5.2.3	Kooperationen	184
5.3.	Mittel und Wege	191
5.3.1	Intensivierung der Zusammenarbeit	191
5.3.2	Internationalisierung	192
5.3.3	Marketing/Kommunikation	193
5.4.	Schlüsselprojekte	194
D	Das Räumliche Leitbild – Blick in die Zukunft	197
	Impressum	200

A Ziele und Anforderungen

1.	Metropole Hamburg – Wachsende Stadt	14
2.	Neue Anforderungen	17
2.1.	Zielsetzungen des Leitbildes Metropole Hamburg – Wachsende Stadt	17
2.2.	Räumliche Entwicklung	19
2.3.	Demographische Entwicklung	20
2.4.	Wirtschaftsentwicklung	22
2.5.	Flächenbedarfe und Flächenmobilisierung	24
3.	Aufgabe und Erarbeitungsverfahren	27
4.	Bisherige Leitbilder der Stadtentwicklung	30

1 Wachsende Stadt

1. Metropole Hamburg – Wachsende Stadt – Räumliches Leitbild

Mit dem politischen Leitbild »Metropole Hamburg – Wachsende Stadt« hat der Senat eine umfassende und langfristig angelegte strategische Vision für die Entwicklung der Stadt formuliert. Hamburg soll zu einer wachsenden und pulsierenden Metropole mit internationaler Ausstrahlung entwickelt werden: deshalb sind die Bekanntheit Hamburgs weiter zu steigern sowie Unternehmen und qualifizierte Menschen in die Stadt zu holen. Mit seiner florierenden Wirtschaft und ausgezeichneten Lebensqualität will sich Hamburg dem internationalen Wettbewerb der Regionen stellen. Folgende vier Hauptziele werden dabei verfolgt:

→ Überdurchschnittliches Wirtschafts- und Beschäftigungswachstum
→ Erhöhung der Einwohnerzahl
→ Steigerung der internationalen Attraktivität und Ausbau der Metropolfunktion
→ Sicherung der Lebensqualität und Zukunftsfähigkeit der Stadt

Dieses politische Leitbild ist von zentraler Bedeutung für den Stadtraum und die Flächenentwicklung und bedarf daher einer Ausformulierung in Form eines Räumlichen Leitbildes. Dieses soll mit einem Zeithorizont von 15 Jahren die politischen Leitziele räumlich konkretisieren. Das Räumliche Leitbild besetzt damit die Schnittstelle zwischen dem programmatischen Leitbild und den nachfolgenden Planungsebenen. Es stellt einen verwaltungsinternen verbindlichen Zielrahmen dar und soll nach außen eine Plattform zur Verständigung und Orientierung schaffen.

Das Räumliche Leitbild entwirft eine räumliche Zielvorstellung bis zum Jahr 2020 für eine nachhaltige Entwicklung und einen verträglichen Wachstumsprozess und nennt Strategien und Handlungsprioritäten, die geeignet sind, diese Entwicklung zu steuern und planerisch zu begleiten.

2 Einordnung des Räumlichen Leitbildes

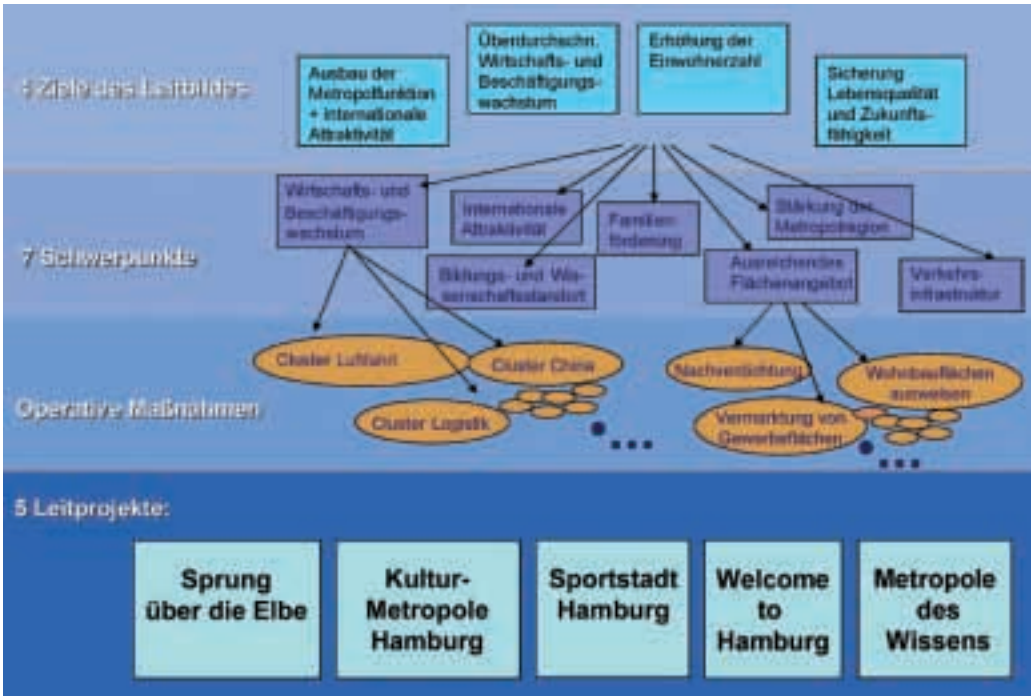
Es erhebt nicht den Anspruch einer flächendeckenden Gesamtentwicklungsplanung; vielmehr steht eine Überprüfung und Anpassung des Vorhandenen vor dem Hintergrund neuer Entwicklungsthemen und -orte im Vordergrund. Mit der Bildung von räumlichen und thematischen Schwerpunkten sollen eigendynamische Prozesse eingeleitet und die vorhandenen Ressourcen und Infrastrukturen effizienter genutzt werden.

Die Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung sind einem ständigen Wandel unterworfen: die Realisierungschancen für geplante Projekte verändern sich; sie müssen gegebenfalls modifiziert, verworfen und neu konzipiert werden. Mit dem Räumlichen Leitbild soll dieser Prozess aus gesamtstädtischer Perspektive zielorientiert gesteuert werden. Dies erfordert einen ständigen Dialog mit den Akteuren der Stadtentwicklung und ein Instrumentarium, welches gleichzeitig verlässlich die Richtung vorgibt, aber auch offen für Veränderungen im Tagesgeschehen ist. Damit Aktualität und Wirkung für einen mittelfristigen Zeitraum bewahrt werden können, wird ein begleitendes Monitoring eingesetzt.

Die Städte sind aufgrund global agierender Wirtschaftskräfte und einer zunehmenden Mobilität der Bevölkerung einem immer stärker werdenden Standortwettbewerb unterworfen und müssen sich im nationalen wie internationalen Vergleich positionieren. Dabei spielt neben der Profilbildung der Städte als Lebens- und Wirtschaftsort die Einbindung in eine prosperierende Region eine immer größere Rolle: Der Standortwettbewerb wird zwischen den Metropolregionen mit ihren jeweiligen Kernstädten ausgetragen. In Deutschland gibt es elf Metropolregionen; von diesen kommt neben Hamburg den Regionen Berlin-Brandenburg, Rhein-Ruhr, Rhein-Main und München eine europäische/internationale Bedeutung zu[A]. Hamburg besitzt eine gute Einbindung in die west- und nordeuropäischen Wirtschaftskorridore, einen guten Anschluss an die osteuropäischen Märkte und über den Hafen weltweite Austauschbeziehungen. Im nationalen Vergleich der Metropolregionen liegt Hamburg im guten Mittelfeld, die Stärken liegen im Handel, in Finanz- und Wirtschaftsdiensten sowie bei den Medien, in der Luftfahrtindustrie und in der Logistik.[1] Ausbau- und Profilierungsbedarf hat die Metropolregion Hamburg als internationaler Verkehrsknoten sowie in der wirtschaftlichen Innovation.[B]

3 Innenstadt

Entwicklungskonzepte, die auf der Ebene der Städte und Metropolregionen erarbeitet werden, dienen der eigenen Profilbildung und dem effektiven Einsatz der Kräfte. Trotz unterschiedlicher Raum- und Themenbezüge sind in den Entwicklungsstrategien vergleichbarer Stadtregionen wie Kopenhagen, Wien und Barcelona auch Gemeinsamkeiten zu erkennen: eine starke Projektorientierung und eine verstärkte Umland-Kooperation. Stadtentwicklungsprojekte der Kernstädte haben eine hohe Symbolkraft für die Aufbruchstimmung. Als vorbildlich gelten die »diagonal mar« in Barcelona (Konversion ehemaliger Industriegebiete am Stadtzentrum in gemischt genutzte Quartiere), die Øresund-Brücke und der neue Stadtteil Ørestad in Kopenhagen als »Gateway« nach Skandinavien und in die baltische Region, in Wien das Entwicklungsprojekt Donau-City sowie ein zentrales Projekt am neuen Durchgangsbahnhof. Die Projekte setzen auf eine Gewinnung attraktiver Lagen wie z.B. Wasserlagen und die Einbindung zentraler Verkehrsträger wie Flughafen und Bahnhöfe. Sie stehen gleichzeitig für eine Strategie des »Smart Growth«, d.h. Nachhaltigkeit ist eine Maxime der Stadtentwicklung, die ihre Flächenpotenziale durch Recycling und Konversion schafft. Eine weitere wesentliche Handlungsmaxime ist eine Stärkung der Kooperation und Zusammenarbeit in den Metropolregionen. Hierzu haben die Regionen um Kopenhagen und Wien auch nationale Grenzen überschritten. Hamburg hat mit seiner Leitbildstrategie der Wachsenden Stadt und der verstärkten Kooperation in der Metropolregion im Sinne einer Wachsenden Region einen guten Weg eingeschlagen, den es konsequent weiter verfolgen wird.



4 Politisches Leitbild Metropole Hamburg – Wachsende Stadt

2. Neue Anforderungen

2.1. Zielsetzungen des Leitbildes Metropole Hamburg – Wachsende Stadt

Das Leitbild »Metropole Hamburg – Wachsende Stadt« ist eine langfristig angelegte strategische Vision für die Entwicklung der Stadt und richtet sich an alle wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Gruppen.

Zentraler Kern des politischen Leitbildes ist die Generierung von Wirtschafts- und Beschäftigungswachstum. Dieses soll neben einer gezielten Mittelstandsförderung durch die stärkere Ausschöpfung der Potenziale der Ostseeregion sowie durch die Neukonzipierung der Arbeitsmarktpolitik erreicht werden. Im Zentrum stehen die Förderung von Kompetenzclustern mit internationaler Ausstrahlung wie Hafen und Logistik, Luftfahrt, Medien und IT, Life Sciences/Gesundheitswirtschaft und Nanotechnologie sowie die Stärkung der China-Kompetenz. Darüber hinaus sind die Kooperationsbeziehungen zwischen Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen und Ausbildungszentren als Investition in die Zukunft zu fördern.

Zum Ausbau der Metropolfunktion und Stärkung der internationalen Attraktivität sollen städtebauliche und architektonische Projekte, sportliche, kulturelle, wissenschaftliche und politische Ereignisse mit großer Strahlkraft in die Stadt geholt werden, die sich durch ihre Unverwechselbarkeit als internationale Merkzeichen eignen. Zentrale räumliche Voraussetzungen für eine Verwirklichung des Leitbildes sind die Schaffung eines ausreichenden Flächenangebotes für Wohnen und Gewerbe, eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie die Sicherung der Lebensqualität.

5 Stadtsilhouette

Leitprojekte

Die fünf Leitprojekte machen die Schwerpunktsetzungen des Leitbildes »Metropole Hamburg – Wachsende Stadt« deutlich:

Hamburg – Metropole des Wissens

Eine Internationalisierungsstrategie wurde entwickelt, um die Zusammenarbeit in der Metropolregion für die gemeinsamen Handlungsfelder Wirtschaft, Marketing und Tourismus zu intensivieren. Insbesondere mit Hilfe regionaler Wirtschaftswachstumsinitiativen soll sich die Metropolregion im internationalen Wettbewerb besser behaupten können.

Die Basis für einen florierenden Wirtschaftsstandort ist das Wissen und die Ausbildungsgüte – mit dem Leitprojekt »Hamburg – Metropole des Wissens« soll die Attraktivität des Bildungs- und Wissenschaftsstandortes gesteigert und international bekannt gemacht werden.

Welcome to Hamburg

Eng mit dem Ziel, die Wirtschaftskraft der Stadt zu stärken und neue Arbeitsplätze zu generieren, verbindet sich der Wunsch, Hamburg noch attraktiver für qualifizierte Arbeitskräfte und ihre Familien aus dem In- und Ausland zu machen. Das Leitprojekt »Welcome to Hamburg« ist ein wichtiger Beitrag für eine zuwanderungsfreundliche Stadt für qualifizierte Fachkräfte, Hochschulabsolventen, Unternehmen, Selbständige und ihre Familien. Hierzu gehört auch, die Rahmenbedingungen für das Familienleben in der Stadt zu verbessern.

Kulturmetropole Hamburg

Attraktive architektonische und städtebauliche Projekte, die Ausrichtung internationaler Events in Kultur und Sport sowie die Stärkung des Hamburg-Marketings sollen die internationale Aufmerksamkeit auf die Stadt lenken. Mit dem Leitprojekt »Kulturmetropole Hamburg« wird das kulturelle Profil der Stadt als sichtbares Markenzeichen in der Außendarstellung eingesetzt und die Funktion Hamburgs als bedeutende Kulturmetropole ausgebaut. Ein besonderes Signal ist dabei der Bau der Elbphilharmonie.

Sportstadt Hamburg

Das Leitprojekt »Sportstadt Hamburg« soll Hamburg als Sportstadt national und international wirksam positionieren und die Stadt auf eine erneute Bewerbung um die Olympischen Spiele vorbereiten.

6 Welcome to Hamburg – Queen Mary 2

Sprung über die Elbe

Das Leitprojekt »Sprung über die Elbe« setzt den gesamtstädtischen Entwicklungsschwerpunkt auf die Potenziale zwischen den Wachstumspolen HafenCity und Harburger Binnenhafen. Die wasser- und zentrumsnahen Lagen und die Lebensqualität im Herzen der Stadt werden deutlich verbessert.

2.2. Räumliche Entwicklung

Umstrukturierungen im Hafen haben für die Stadt neue Entwicklungspotenziale eröffnet und die Voraussetzungen für den »Sprung über die Elbe« geschaffen. Im Herzen der Stadt, zwischen Norder- und Süderelbe, liegt die große Elbinsel Wilhelmsburg. Sie soll in den kommenden Jahren zu einem Schwerpunkt der Stadtentwicklung werden und das Vorbild für eine nachhaltige, zukunftsorientierte Innenentwicklung sein. Vorhandene Siedlungsstrukturen werden ergänzt und zu einem städtischen Bindeglied zwischen der Stadt nördlich und südlich der Elbe ausgebildet. Elbufer werden zugänglich gemacht und an vielen Orten städtisch erschlossen. Die Kernstadt wie auch die Harburger Seite bilden mit den Entwicklungsmaßnahmen der HafenCity und dem Harburger Binnenhafen die Brückenköpfe auf der Festlandseite. Der Fluss rückt mehr in den Mittelpunkt des Stadtganzen. Dadurch werden Entwicklungsimpulse erwartet, die auf den gesamten innerstädtischen Elbraum ausstrahlen. Diese Schwerpunktsetzung bildet das Räumliche Leitbild erstmals ab.

Hamburg will sich weiterhin um die Ausrichtung der Olympischen Spiele bewerben. In der Bewerbung für 2012 hat Hamburg mit dem Motto »City Olympics am Wasser« geworben. Als Standort für das Olympiastadion und das Schwimmstadion war der Grasbrook vorgesehen. Dieser exponierte Trittstein für den Sprung über die Elbe soll auch in die beabsichtigten erneuten Bewerbungen integriert werden.

Nicht nur der Hafen und die Standorte an der Elbe befinden sich im Wandel: Nutzungsänderungen, Standortkonzentrationen oder -aufgaben spielen sich im gesamten Stadtgebiet ab. Die Konversion von großen Flächen, bisher meist durch die Bahn, Krankenhäuser und Militär genutzt, eröffnet Entwicklungschancen und damit verbunden einen Rück- oder Zugewinn an städtebaulichen Zusammenhängen und neuen Stadträumen. Gleichzeitig kommt es aber auch zu Funktionsverlusten und -verschie-

7 Altersgliederung der Bevölkerung 2002 (Fortschreibung) und 2020 (Vorausschätzung mittlere Variante)[1]

bungen an einzelnen Standorten, die es zu verkraften und zu kompensieren gilt. Es besteht ein unmittelbares Nebeneinander von dynamischen und stagnierenden Orten; hier muss die Stadt eine Strategie der Balance finden.

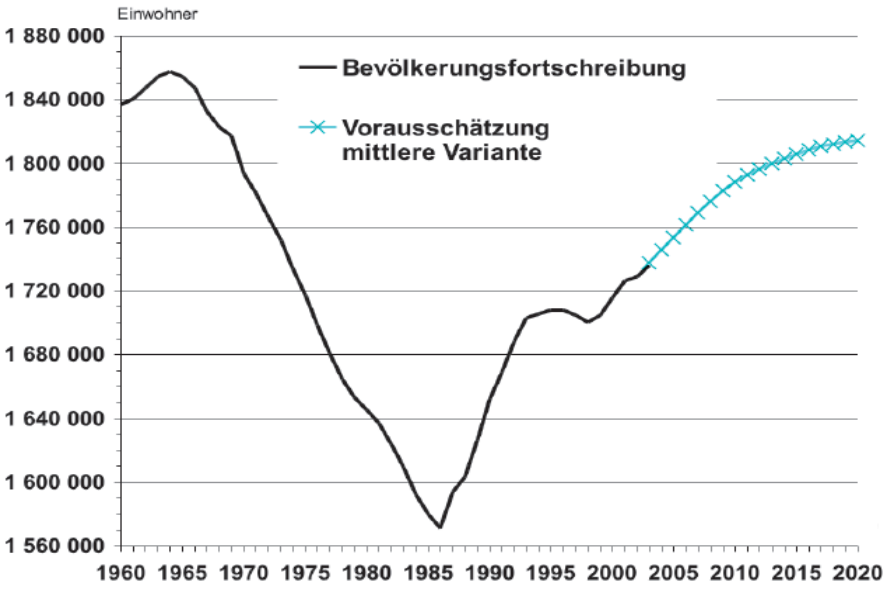
2.3. Demographische Entwicklung

Am 31.12.2005 lebten in Hamburg 1.743.627 Menschen[C]. Die Region Hamburg ist eine der wenigen deutschen Regionen, für die in den nächsten Jahren noch mit einer positiven Bevölkerungsentwicklung gerechnet wird: Die Bevölkerungsvorausschätzung für Hamburg[D] prognostiziert für den Zeitraum 2004 bis 2020 einen Zuwachs um ca. 80.000 Menschen. Sie geht davon aus, dass dieser Bevölkerungszuwachs in den nächsten Jahren (ca. bis 2009) hauptsächlich durch das positive Wanderungssaldo aus den neuen Bundesländern getragen wird. Ein positiver Einfluss auf die Geburtenzahl wird auf Grund des überdurchschnittlich hohen, aber absehbar endlichen Anteils zuwandernder junger Frauen erwartet. Das positive Wanderungssaldo wird daher genauso wie die Geburtenzahl in der zweiten Hälfte des Prognosezeitraums deutlich sinken. Hinzu kommt eine wachsende Zahl von Sterbefällen, so dass per Saldo zum Ende des Prognosezeitraumes das Bevölkerungswachstum gegen null tendiert.

Hamburg wächst – mit zurückgehender Tendenz

Zusammengefasst geht die Prognose für Hamburg davon aus, dass im Zeitraum 2004-2020

- → der jährliche Sterbeüberschuss bis zum Ende des Prognosezeitraumes 2020 von etwa -2.500 auf knapp -5.000 ansteigt,
- → das jährliche Zuzugssaldo der Auslandswanderungen mit +6.000 bis +6.500 Personen etwa konstant bleibt,
- → das negative Umlandwanderungssaldo sich von zur Zeit jährlich -6.000 auf -4.500 Personen reduziert,
- → das positive Wanderungssaldo mit den übrigen Bundesländern von aktuell +10.000 auf knapp +4.000 Personen sinkt und
- → die Gesamtbevölkerung Hamburgs bis zum Jahr 2020 um ca. 76.000 auf 1,81 Mio. Einwohner steigt.



Berechnungen des Statistikamtes Nord auf Basis der 10. Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung des Bundes und der Länder – August 2004

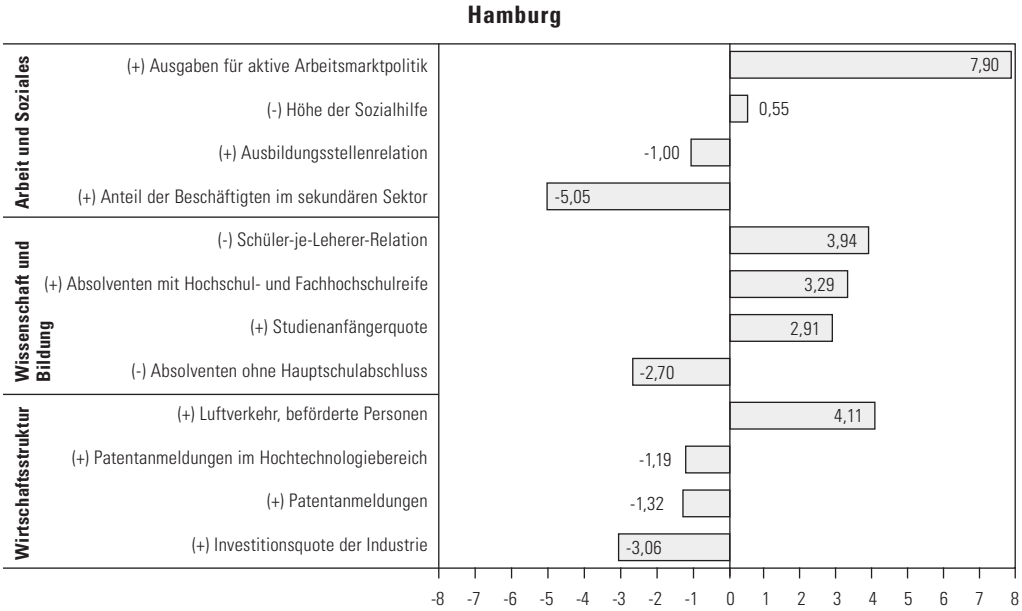
8 Bevölkerungsentwicklung in Hamburg seit 1960 und voraussichtliche Entwicklung bis 2020

Wandel der Stadtgesellschaft

Die demografischen Veränderungen – Alterung der Gesamtbevölkerung und Zuwanderung – und sich gesamtgesellschaftlich verändernde Lebensweisen bringen auch Veränderungen der Sozial- und Familienstrukturen mit sich. Alleinerziehende, Patchwork-Familien, (ältere) Ein-Personen-Haushalte, (inter)national mobile Arbeitnehmer oder Haushalte mit Transferleistungen haben unterschiedliche Wohnbedürfnisse und stellen jeweils spezifische Anforderungen an die Stadtgesellschaft bzw. sind durch unterschiedliche Maßnahmen in diese zu integrieren.

Fast ein Viertel der Hamburger Bevölkerung sind Menschen mit Migrationshintergrund. Hamburg liegt damit 2005 weit über dem Bundesdurchschnitt von 19 %. Für die Bevölkerung unter 18 Jahren liegt der Anteil in Hamburg bei 46 %. Die Zahlen machen deutlich, dass das Thema Integration und Kooperation von Menschen mit vielfältigen kulturellen Identitäten ganz oben auf der Agenda von Politik und Gesellschaft steht. Die Stärkung der sozialen Integrationskraft der Stadt ist daher künftig eine der zentralen Herausforderungen. Eine interkulturelle Stadtentwicklung, die die kulturellen und ökonomischen Potenziale der Stadt sichert und eine gezielt betriebene Integrationspolitik sind für eine produktive, friedliche und positive Entwicklung unverzichtbar.

Generell müssen die wichtigen Funktionen der Stadtteile und die soziale Bindung gestärkt werden. Dabei sollen Eigeninitiative und Engagement der Bevölkerung unterstützt, örtliche Kooperationen ausgebaut und Ressourcen gebündelt werden. Der innere Zusammenhalt der Stadtgesellschaft muss in erster Linie durch präventive Maßnahmen gesichert werden. Diese sind vor allem von der kommunalen Sozial-, Bildungs- und Kulturpolitik zu leisten, die feinfühlig auf die Bedürfnisse der verschiedenen Bevölkerungsgruppen eingeht. Das damit verfolgte stadtentwicklungspolitische Ziel, stabile Nachbarschaften zu erzeugen, kann auch durch Angebote zur Wohneigentumsbildung in unterschiedlichen Baustrukturen und in Alt- und Neubau unterstützt werden. Gleichzeitig wird die wachsende Zahl der Älteren (mit in höherem Alter eingeschränkter Mobilität) zu einer stärkeren Bedeutung der »kurzen Wege« führen. Experten sagen daher eine Renaissance der Stadt als gefragter Wohnstandort und ein steigendes Interesse am Stadtleben im öffentlichen Raum voraus.



Abgebildet sind die Wirtschaftsfaktoren, bei denen das Land im Vergleich zum Durchschnitt aller Länder spezifische Stärken bzw. Schwächen aufweist. Dabei bedeutet ein positiver (negativer) Wert, dass das Land besser (schlechter) als der Länderdurchschnitt abschneidet.

9 Wirtschaftsfaktoren, Datenquelle: Bertelsmann Stiftung: Die Bundesländer im Standortwettbewerb 2005

2.4. Wirtschaftsentwicklung

Hamburg zählt mit seinem wirtschaftlichen Potenzial zu den aufstrebenden Wirtschaftszentren Deutschlands, kann sich aber auch nicht von den gesamtwirtschaftlichen Wachstumsproblemen des Bundes abkoppeln. Die allgemeine Wachstumsschwäche wirkte sich in den letzten Jahren auch auf die Nachfrage nach den in Hamburg vertretenen Dienstleistungen und Medien aus. Als Außenhandels- und Logistikstandort profitiert Hamburg andererseits in starkem Maße von der Entwicklung des Welthandels und der Wettbewerbsstärke des deutschen Außenhandels.[5] So hat Hamburg in verschiedenen Länder-/Städtevergleichen in den vergangenen Jahren überdurchschnittlich abgeschnitten. Auch in der aktuellen Studie der Bertelsmann Stiftung zum Bundesländer-Ranking belegt Hamburg wieder den ersten Platz.[6] Dies wird als Ergebnis einer überdurchschnittlich dynamischen Entwicklung der Wirtschaftskraft auf einem sehr hohen Ausgangsniveau gesehen. »Im Erfolgsindex belegt Hamburg […] weiterhin den Spitzenplatz. Das schwache Abschneiden im Aktivitätsindex […] sollte das Land anspornen, den eingeschlagenen Weg konsequent zu verfolgen […].«[6]

Gleichzeitig kommt die Studie der Bertelsmann Stiftung zu dem Ergebnis, dass das verarbeitende Gewerbe in Hamburg einen vergleichsweise schwachen Stand hat. Der Beschäftigungsanteil des sekundären Sektors ist der niedrigste aller westdeutschen Bundesländer. In allen Beobachtungszeiträumen seit der Wiedervereinigung wies Hamburg mit Abstand die niedrigste Investitionsquote der Industrie auf. Die relative Investitions- und Innovationsschwäche beeinträchtigen seine Wettbewerbsfähigkeit. Der Strukturwandel zu einer Dienstleistungsmetropole ist sehr weit vorangeschritten. Auch eine Dienstleistungsmetropole benötigt jedoch einen Industriekern. Nur im Umfeld dieses Kerns können sich unternehmensbezogene Dienstleistungen, Forschung, Entwicklung, Finanzierung, Versicherung, Wartung, Handel und Logistik sinnvoll entwickeln.

Bruttoinlandsprodukt (BIP)

In den Jahren 2000-2004 verzeichnete Hamburg ein durchschnittliches Wirtschaftswachstum von 1,7 % im Jahr und lag damit deutlich über dem Bundesdurchschnitt von 1,0 %. Im Großstadtvergleich wuchs Hamburgs Wirtschaft in 2003 mit 1,2 % überdurchschnittlich stark (BIP nominal)[E], nur Düsseldorf und Stuttgart verzeichne-

10 Hamburger Hafen

ten ein noch höheres Wirtschaftswachstum. In 2004 war mit 2,7 % ein erfreulich kräftiges nominales Wirtschaftswachstum für Hamburg festzustellen.[5]

Erwerbstätige und sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

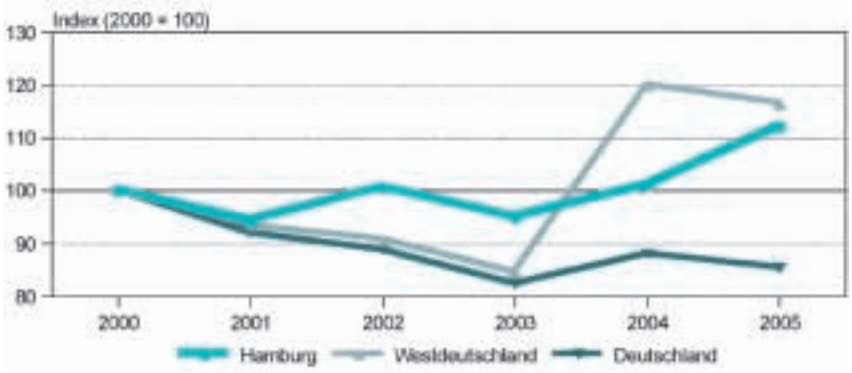
Beschäftigungszuwachs ist für die Wachsende Stadt von entscheidender Bedeutung, um die Erwerbslosigkeit zu senken, mehr Arbeitsplätze zu schaffen und mehr Arbeitskräfte nach Hamburg zu ziehen. Die Struktur der Erwerbstätigen, die in einem Arbeitsverhältnis stehen oder selbständig sind, hat sich auch in Hamburg deutlich verändert. Während Mini-Jobs, Teilzeitarbeit und Selbständigkeit an Bedeutung gewannen, nahm das Gewicht der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ab. Als Indikatoren wurden daher die Zahl der Erwerbstätigen und die darin enthaltene Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ausgewertet.

Die Zahl der Erwerbstätigen ist in Hamburg seit Anfang 2004 mit einem Plus von 0,7 % etwas kräftiger angestiegen als im Bundesdurchschnitt (0,3 %). Auch im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten verlief die Entwicklung in Hamburg relativ günstig. So war der Rückgang der Erwerbstätigen nur in Stuttgart und Düsseldorf in den letzten Jahren noch geringer als in Hamburg. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist seit 2002 bundesweit rückläufig; auch die Entwicklung in Hamburg folgt diesem Trend. Besonders seit Mitte 2004 zeichnet sich in Hamburg aber eine etwas günstigere Entwicklung ab: die Beschäftigungsrückgänge verringerten sich von Quartal zu Quartal. Im Großstadtvergleich belegte Hamburg im Jahr 2004 Rang 1, gleichauf mit München.[6]

Als Zentrum einer Großregion hat Hamburg naturgemäß Funktionen, die über seine Grenzen hinaus wirken. Die Zahl der Einpendler beträgt etwa das Dreifache der Auspendlerzahl. Die Anzahl der Erwerbstätigen bei unternehmensorientierten Dienstleistungen stieg seit 1995 stetig an; rund 10% der Beschäftigten in Hamburg haben im und durch den Hafen Arbeit. Die Beschäftigtenzahlen im Verlagswesen und der Musikwirtschaft waren leicht rückläufig, in der Gesundheitswirtschaft stabil.

Bruttoinlandsprodukt je Erwerbstätigen

Hamburg gehört bundes- und europaweit zu den Regionen mit der höchsten Wirtschaftsleistung. Dieses kommt in der Kennziffer »Bruttoinlandsprodukt je Erwerbstätigen« zum Ausdruck[F]. Das nominale Bruttoinlandsprodukt je Erwerbstätigen



11 Betriebsgründungen Hamburg im Vergleich zu Deutschland (Quelle: Statistikamt Nord)

liegt in Hamburg mit 76.000 Euro seit Jahren deutlich über dem Bundesdurchschnitt (56.600 Euro). Bundesweit gehört Hamburg neben Frankfurt/M. und Düsseldorf zu den Städten mit dem höchsten nominalen Bruttoinlandsprodukt je Erwerbstätigen und verzeichnet gleichzeitig solide, gleichmäßige Zuwachsraten.[6]

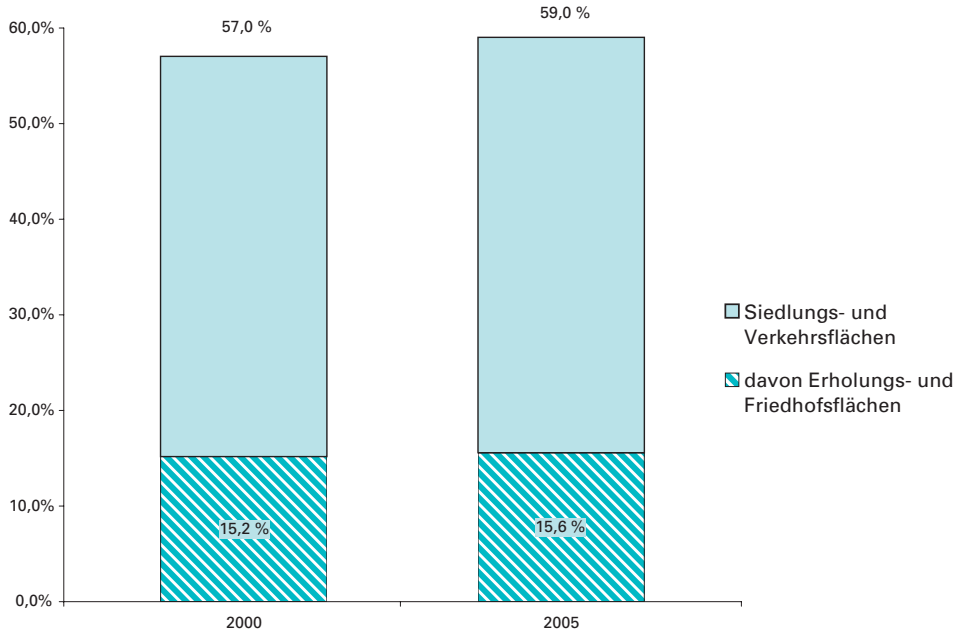
Betriebs- und Unternehmensgründungen

Die Zahl der Gründungsaktivitäten (Existenzgründungen, Gründung von Tochtergesellschaften oder Zweigniederlassungen) sind nicht nur ein wichtiger Indikator für die konjunkturelle Entwicklung und die wirtschaftliche Stimmung, sondern auch für die Innovationskraft und Innovationsfähigkeit eines Standortes. Dabei sind insbesondere die Betriebsgründungen von Interesse, die nur wirtschaftlich relevante Betriebe und nicht die Ein-Personen-Firmen umfassen. Die Zahl der Betriebsgründungen je 1.000 Einwohner liegt in Hamburg seit Jahren über dem Bundesschnitt, ist aber traditionell geringer als in den meisten der verglichenen Großstädte.

In vielen Veröffentlichungen zu Bundesländer- sowie Städterankings wird Hamburg als die Existenzgründerhochburg herausgestellt. Grundlage dieser Aussagen ist die Relation der Unternehmensgründungen zu den Erwerbsfähigen – also dem Potenzial möglicher Existenzgründer. Hamburg nimmt bei den Unternehmensgründungen je Erwerbsfähigen eine führende Rolle im Großstadtvergleich ein und liegt seit Jahren an der Spitze.[6]

2.5. Flächenbedarfe und Flächenmobilisierung

In den letzten Jahren ist der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsflächen (einschließlich Erholungsflächen) an der Landesfläche leicht gestiegen. Neue Siedlungsflächen wurden u.a. auch durch das Großvorhaben der teilweisen Zuschüttung des Mühlenberger Lochs mit 170 ha gewonnen. Bei der Bewertung eines steigenden Anteils der Siedlungsfläche an der Landesfläche ist weiter zu berücksichtigen, dass dies nicht gleichbedeutend mit Flächenversiegelung ist. Denn auch Hausgärten und Grün- und Erholungsflächen gehören zur Siedlungsfläche. Der Anteil der Erholungs- und Friedhofsflächen an den Siedlungs- und Verkehrsflächen hat sich in den vergangenen Jahren ebenfalls erhöht.



12 Anteil der Siedlungs- und Verkehrsflächen an der Landesfläche sowie Erholungs- und Friedhofsflächen an den Siedlungs- und Verkehrsflächen

Wohnen

5.000 bis 6.000 neue Wohnungen pro Jahr

Ausgehend von der Hamburger Bevölkerungsprognose werden bis 2020 rund 80.000 Menschen bzw. 60.000 zusätzliche Haushalte erwartet. Der daraus ermittelte rechnerische Wohnungsbedarf von 2006 bis 2020 beträgt 75.000 bis 90.000 neue Wohnungen. Dies ergibt sich überwiegend aus der zunehmenden Haushaltsverkleinerung, aus Zuwanderung und aus dem Ersatzbedarf für abgängigen Wohnraum. Dies bedeutet, dass pro Jahr rund 5.000 bis 6.000 neue Wohneinheiten entstehen müssen. Derzeit werden pro Jahr rund 3.500 bis 4.000 Wohnungen errichtet.

Flächenangebot erhöhen

Der Vergleich von rechnerischer Nachfrage nach Wohnungen und bisher bekannten Potenzialen zeigt eine deutliche Angebotslücke in der Größenordnung von 25.000 bis 30.000 Wohnungen. Die Stadt steht vor der großen Aufgabe, gemeinsam mit vielen Akteuren neue Standorte markt- und zeitgerecht zu identifizieren und zu entwickeln. Darüber hinaus muss eine dynamische Wohnungsneubauentwicklung gefördert werden, um die vorhandene Bevölkerung zu halten und den prognostizierten Zuwanderern auch adäquaten Wohnraum anbieten zu können. Dazu gehört auch eine aktive Auseinandersetzung mit der vor Ort häufig auftretenden Forderung nach Reduzierung von geplanten Wohneinheiten.

Gewerbe

Der gesamtstädtische Umfang der gewerblichen Flächennachfrage lässt sich im Zeithorizont des Räumlichen Leitbildes bis 2020 nicht detailliert prognostizieren. Die Nachfrage wird bestimmt durch globale und branchenbezogene Entwicklungen und durch private Einzelfallentscheidungen über Ansiedlungen, Betriebserweiterungen und -aufgaben. In diesem Entscheidungsprozess spielt aber ein zeit- und nachfragegerecht zur Verfügung stehendes Flächenangebot eine bedeutende und manchmal auch entscheidende Rolle.

35-45 ha Gewerbeflächen pro Jahr

In den natürlich begrenzten Flächenressourcen des Stadtstaates gilt es, zugunsten des angestrebten Wirtschafts- und Beschäftigtenwachstums, interessierten Betrieben ein Maximum an Angebotsqualität in stadtverträglicher Lage und Größenordnung zu bieten. Das Räumliche Leitbild formuliert hierfür den quantitativen Zielkorridor von 35-45 ha verfügbaren Gewerbeflächen p.a. außerhalb des Hafens, d.h. von 525-675 ha

13 Gewerbestandort Billbrook

14 Huckepackbahnhof Rothenburgsort

bis zum Jahr 2020 (Nettobauland, inkl. Luftfahrt- und Logistik-Bedarf im Stadtgebiet). Dieser Wert gründet sich auf Erfahrungen der Wirtschaftsförderung, auf weiteren Untersuchungen und der angestrebten Mobilisierung eines in Lage und Struktur vielfältigen Flächenangebotes zugunsten einer wachsenden Wirtschaft.

Dem Zielkorridor steht ein erfasstes Flächenpotenzial von etwa 630 ha gegenüber, davon sind rund 440 ha im städtischen Eigentum (Stand 01/2006). Das Potenzial beinhaltet auch Flächen, bei deren Aktivierung Konflikte mit Natur- und Landschaftsschutz, Kleingärten oder der Landwirtschaft ausgeräumt werden müssen.
Darüber hinaus ist bis 2020 von zusätzlichen Potenzialen auszugehen, die derzeit zum Teil schon bekannt, aber noch nicht abschließend quantifizierbar sind. Dazu gehören neben Siedlungserweiterungen z.B. weitere Konversionsflächen, Gebäudeleerstände auf privaten Flächen und Potenziale durch künftige Betriebsaufgaben. Die für Hafenlogistik benötigten Flächen im Hafengebiet können nur noch z.T. durch interne Umstrukturierung gedeckt werden. Mittelfristig ist eine Inanspruchnahme des Hafenerweiterungsgebietes notwendig.
Aus dem Abgleich zwischen Flächenpotenzialen und dem Zielkorridor ergibt sich nur dann ein Quantitätsproblem, wenn es nicht gelingen sollte, die Flächenpotenziale verfügbar zu machen.

Flächenmobilisierung

Dem Bedarf für Wohnungsbau und Gewerbe steht in Hamburg ein aus dem Flächennutzungsplan entwickeltes Flächenpotenzial gegenüber. In aller Regel werden diese Flächen derzeit anderweitig aktiv durch Landwirtschaft und Kleingärten genutzt oder besitzen als naturnahe Landschaftsräume einen bedeutenden Freizeitwert und eine ökologische Funktion. Bei einer Veränderung muss in angemessener Weise ein Ausgleich für die bisherigen Funktionen und Nutzungen gefunden werden.

Lösungen im gesamtstädtischen Kontext entwickeln

Vor Ort wird nach den Erfahrungen der letzten Jahre einer Besiedlung von Freiflächen eher Kritik als Akzeptanz entgegen gebracht. Die Furcht vor Veränderungen der eigenen Umwelt, vor zunehmenden Lärmbelastungen und vor Verlust an Wohn- und Lebensqualität erfordert eine intensive Auseinandersetzung. Konsensfähige Lösungen

15 Konversion Boehn-Kaserne

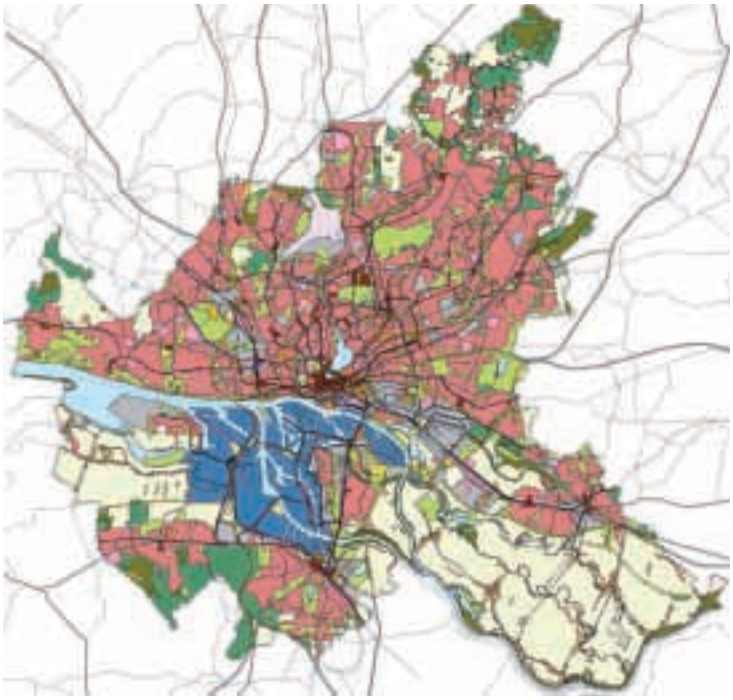
müssen gesucht und die Entwicklungsziele transparent dargelegt werden. Dazu gehören auch die verständliche Aufbereitung von Sachinformationen und die Einbettung der Vorhaben in einen gesamtstädtischen Kontext.

Die Stadt Hamburg spielt auf dem Immobilienmarkt mit ihren umfangreichen städtischen Liegenschaften eine bedeutende Rolle. Es gilt aber auch die privaten Grundeigentümer von den Entwicklungszielen der Wachsenden Stadt zu überzeugen und sie für einen aktiven Beitrag zur Entwicklung von Wohnungsbau und Gewerbe zu gewinnen. Dabei wird es darauf ankommen, dass das Preisniveau im privaten Grundstücksmarkt bezogen auf Standort und Nutzung mit gesamtstädtischen Zielsetzungen in Einklang steht und nicht zu Entwicklungsblockaden führt.

Die Mobilisierung der Flächenpotenziale ist mit einer Vielzahl von weiteren Konflikten verbunden. Sie ist für das dargestellte Zielvolumen im Wohnungsbau und hinsichtlich der Entwicklung von gewerblichen Bauflächen aber unverzichtbar. Die große Herausforderung besteht darin, diese Aufgabe so zu meistern, dass sie zu einer gerechten und fairen Verteilung der damit verbundenen Chancen und Lasten führt und die Lebensqualität der Gesamtstadt stärkt.

3. Aufgabe und Erarbeitungsverfahren

Die Zielbotschaften des Räumlichen Leitbildes reagieren auf das breite Aufgabenspektrum, dem sich Hamburg stellen will. Die Stadt muss weiterhin wirtschaftlich prosperieren und sich als attraktiver Lebensort erweisen, um sich im internationalen wie nationalen Wettbewerb behaupten zu können. Sie braucht Signifikanz und Wiedererkennungswert sowie ein weltoffenes und internationales Image. Konstruktive Umlandkooperationen sind für wettbewerbsfähige Wirtschaftsbündnisse wichtig, gleichzeitig muss die Konkurrenz um Bevölkerung und Gewerbetreibende konstruktiv bewältigt werden. Hamburg muss für die jetzige und künftige Bevölkerung adäquaten Wohnraum und für die Wirtschaft optimale Standortbedingungen bieten, dabei ist die soziale Infrastruktur attraktiv, stabil und funktionstüchtig zu halten. Dieses umfangreiche Anforderungsprofil ist trotz geringer werdender finanzieller Ressourcen zu erfüllen.



16 Flächennutzungsplan

Eine Programmabstimmung muss auch mit benachbarten Politikfeldern erfolgen

Das Räumliche Leitbild als interdisziplinäres Instrument bietet die Möglichkeit, dieses breite Aufgabenspektrum zu erfassen und eine Grundlage für eine gemeinsame Zieldiskussion und Prioritätenbildung zu schaffen. In diese Zieldiskussion sind alle Fachressorts einzubeziehen und ihre Programme aufeinander abzustimmen. Das heißt, dass außer der ursächlich mit der räumlichen Entwicklungsplanung befassten Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt auch die Politikfelder anderer Fachressorts – v.a. Wirtschaftsförderung, Bildung, Kultur und Wissenschaft – sich die Ziele des Räumlichen Leitbildes zu Eigen machen müssen.

Hamburg muss strategische Bündnisse mit seinen Nachbarn schließen

Die Spielräume für ein Wachstum der Siedlungsfläche sind in Hamburg räumlich wie auch stadtökonomisch begrenzt. Unter der Voraussetzung, dass Hamburg seine eigenen Potenziale ausschöpft, ist anzustreben, durch Stadt-/Umlandkooperationen weitere Entwicklungsmöglichkeiten vor allem für die Wirtschaftsbereiche Hafen/Logistik und Luftfahrt zu schaffen.

Als verwaltungsinterne Zielvorgabe und als Orientierungsrahmen für die räumliche Entwicklung der Stadt wird das Leitbild durch Senatsbeschluss für verbindlich erklärt werden. Die Umsetzung des Räumlichen Leitbildes erfolgt anschließend auf den verschiedensten Ebenen:

Umsetzung gewährleisten

- → über die Kommunikation und den Transport der Ziele des Leitbildes in der Öffentlichkeit und in der Diskussion mit Entscheidungsträgern,
- → über konkrete Investitionsentscheidungen der privaten Wirtschaft,
- → über die Anpassung von Flächennutzungsplan und Landschaftsprogramm, den zentralen gesamtstädtischen Planungswerken,
- → über weitere Planwerke, Projekte und Programme,
- → über Zielvereinbarungen mit den Bezirken zu Einzelvorhaben und Bauflächenentwicklung.

Steuerungselemente Flächennutzungsplan und Landschaftsprogramm

Der Flächennutzungsplan von 1973 ist nach einer intensiven Überarbeitung 1997 von der Bürgerschaft neu beschlossen worden und für die Verwaltung auch weiterhin verbindlich. Er sieht insbesondere im Osten und Süden der Stadt noch größere Flächenpotenziale für die Entwicklung von Wohnbau- und Gewerbegebieten vor. Er ist

17 Landschaftsprogramm

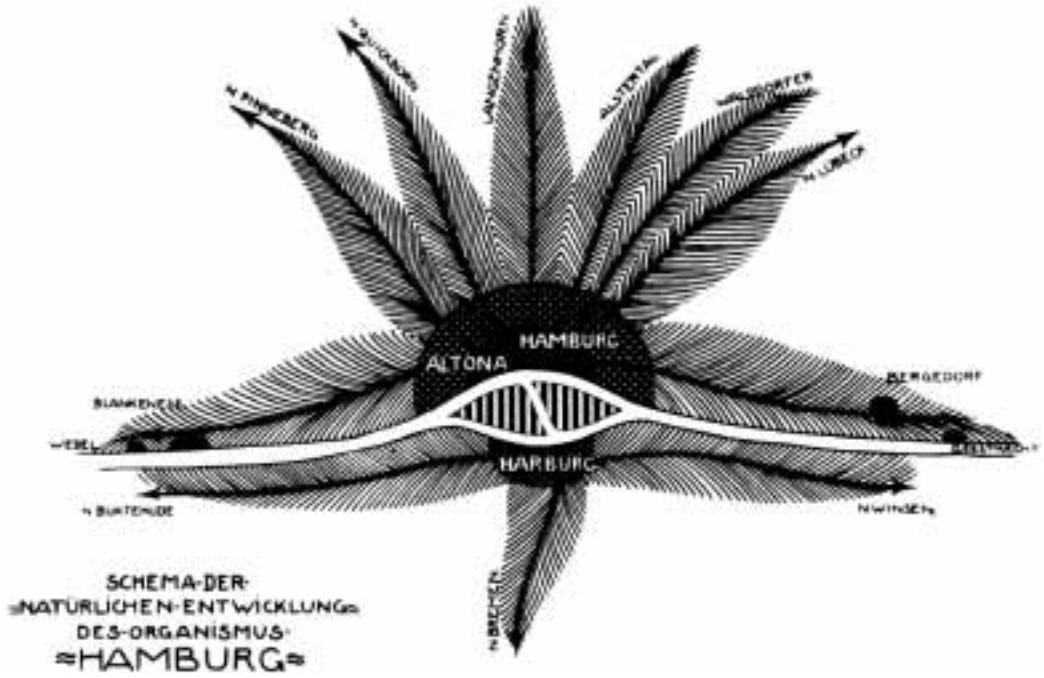
im Zusammenhang mit neuen Planvorhaben in den letzten Jahren durch Einzeländerungen den neuen Zielen der Stadtentwicklung angepasst worden. Seine Steuerungsfunktion für die zukünftige planerische Praxis muss im Zusammenhang mit der Verwaltungsreform 2006, mit der die Zuständigkeit für die verbindliche Bauleitplanung, die Bebauungspläne, grundsätzlich auf die Bezirke übertragen wurde, neu justiert werden.

Das Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutzprogramm ist 1997 zusammen mit dem Flächennutzungsplan von der Bürgerschaft beschlossen worden. Es steuert die Belange von Natur und Landschaft für die Gesamtstadt und ist ebenso verwaltungsverbindlich. Es beachtet den Flächennutzungsplan, wird parallel zu ihm geändert und wird in den nächsten Jahren in Anpassung an das novellierte Hamburgische Naturschutzgesetz überarbeitet.

Der Entwurf des Räumlichen Leitbildes wurde – beginnend Anfang 2005 – unter Federführung einer Steuerungsgruppe des Amtes für Landesplanung und Landschaftsplanung innerhalb der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt erstellt. Mit der Erarbeitung wurde die Arbeitsgemeinschaft der Berliner Büros Machleidt & Partner, Büro für Städtebau, sowie Freie Planungsgruppe Berlin GmbH beauftragt. Die Themenfelder Büromarkt, Einzelhandel/Zentren sind von GfK PRISMA INSTITUT in vertiefenden Studien untersucht worden. Zum Thema Wohnen fand ein Experten-Workshop statt.

Darüber hinaus waren über eine begleitende verwaltungsinterne Projektgruppe auch Vertreter und Vertreterinnen weiterer Hamburger Fachbehörden und Ämter am Diskussions- und Arbeitsprozess beteiligt.

Über eine Vielzahl von weiteren Expertengesprächen, auch mit Vertretern der Bezirke, sind Informationen und Anregungen in das Räumliche Leitbild eingeflossen.



18 Federplan von Fritz Schumacher, 1920

4. Bisherige Leitbilder der Stadtentwicklung

Schumacher Plan

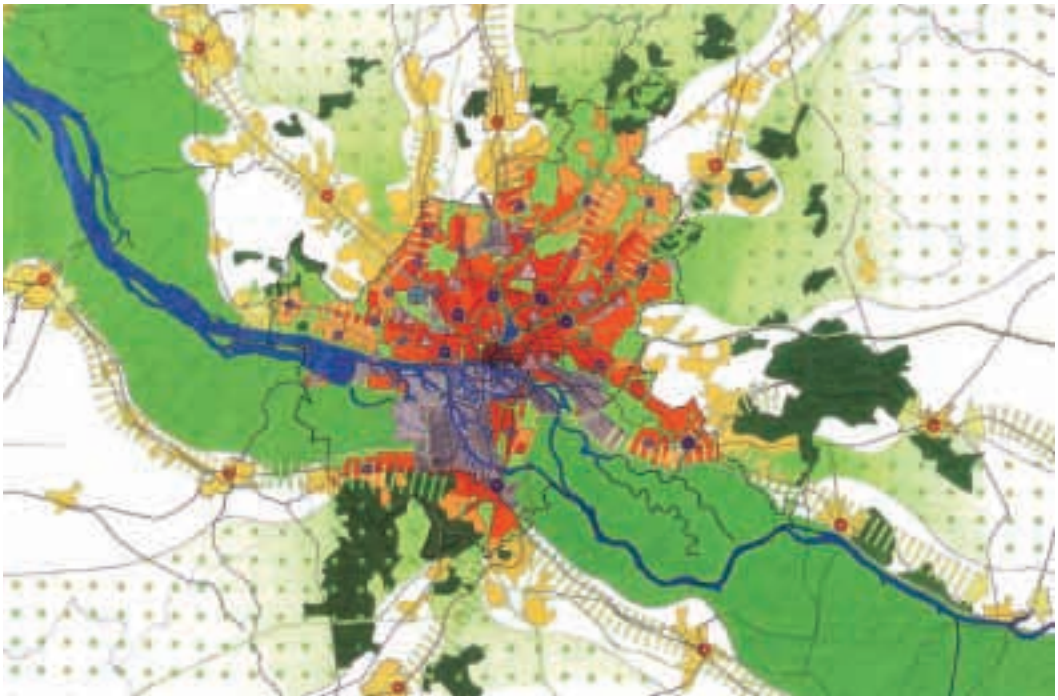
Der »Federplan« von Fritz Schumacher zeigt die Vision einer Siedlungsentwicklung, die sich ausgehend von der Stadt in die Region fortsetzt. Vom inneren Kern der Stadt führen Siedlungsachsen entlang moderner Verkehrsträger in die Region. Nachfolgende gesamtstädtische Planwerke haben diese Konzeption des Achsenmodells weiterentwickelt, mit Siedlungsachsen vom Zentrum ins Umland und gegenläufig Landschaftsachsen vom Umland in die Stadt. Bestandteil des Modells sind weiterhin eine von innen nach außen gestufte bauliche Dichte und eine starke Durchgrünung. Die naturräumlichen Rahmenbedingungen, die bereits zur Entwicklung von Wohnstätten auf der Geest und zu den Hafennutzungen in der Marsch geführt hatten, wurden aus stadthygienischen Gründen zur Basis einer modellhaften Funktionsgliederung.

Stadtentwicklungskonzept 1996 (STEK)

Das Stadtentwicklungskonzept von 1996 (STEK) ging davon aus, dass sich das Bevölkerungswachstum der Hansestadt verlangsamen bzw. von 1,7 Millionen Einwohnern auf ca. 1,66 Millionen Einwohner bis zum Jahr 2010 zurückgehen würde. In wirtschaftlicher Hinsicht wurden Zuwächse im Warenumschlag im Hafen sowie eine Zunahme im Produktions- und Dienstleistungssektor prognostiziert. Die Industrieproduktion hingegen verzeichnete bereits 1996 eine rückläufige Entwicklung.

Viele der im STEK 96 formulierten stadtstrukturellen Zielsetzungen besitzen weiterhin Gültigkeit und fließen in das Räumliche Leitbild ein. Sie umfassen u.a. das Modell der Siedlungs- und Landschaftsachsen, die Erhaltung und Stärkung der polyzentralen Stadtstruktur, die Priorisierung der Innenentwicklung vor der Außenentwicklung, die stärkere räumliche Verflechtung von Wohnen und Arbeiten sowie die Stärkung lokaler Identitäten, den Aspekt des »Sozialen Ausgleichs«, die Weiterentwicklung der »Grünen Metropole« sowie die kontinuierliche Stärkung und Modernisierung des Hafens und der Verkehrsinfrastruktur.

Die Orientierung der räumlichen Entwicklung auf die Mitte der Stadt, den Elberaum, ist im STEK 96 noch kein Thema gewesen. Der Beschluss zur Entwicklung der Hafencity als erstem Schritt in diese Richtung, dem die Themen Olympiabewerbung und der Sprung über die Elbe folgten, fiel erst nach dem Beschluss der Bürgerschaft zum STEK.



19 Stadtentwicklungskonzept, STEK 1996

A Kriterien: Entscheidungs- und Kontrollfunktion (Firmensitze nationaler und internationaler Unternehmen), Innovations- und Wettbewerbsfunktion (Erzeugung und Verbreitung von Produkten und Wissen), »Gateway«-Funktion (Zugang zu Wissen und Menschen), die Symbolfunktion (Kultur, Stadtgestalt und Image)

B Die europäische Wirtschaft muss zur Stärkung ihrer (welt-)wirtschaftlichen Position auf den Ausbau wissensbasierter Ökonomien setzen. Der Bereich Wissenschaft und Bildung besitzt künftig eine Schlüsselfunktion und wird u.a. bereits von den Metropolräumen Øresundregion (Kopenhagen/Malmö) und Berlin-Brandenburg in das Zentrum ihrer Entwicklungsstrategie gestellt.

C Dieser Wert entstammt der Bevölkerungsfortschreibung des Statistischen Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein. Die Auszählung aus dem Melderegister ergab zum 31.12.2005 eine Bevölkerungszahl von 1.720.632 Menschen. Für diese Auswertung liegt auch eine Aufschlüsselung in Altersgruppen vor.

D Die Bevölkerungsprognose des Hamburger Basisdatenausschusses basiert auf den Grundannahmen der 10. Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung des Bundes und der Länder (Stand August 2004).

E Das reale Wirtschaftswachstum (reales BIP) kann für Hamburg im Vergleich zum Bundesgebiet gemessen werden. Für Großstädte wird das BIP dagegen nur nominal erhoben und misst die wirtschaftliche Aktivität in jeweiligen Preisen. Das bedeutet: Neben den ökonomischen Aktivitäten wirken sich hier Preisveränderungen unterschiedlich aus. In Hamburg ist dabei die hohe Bedeutung der Mineralölwirtschaft und des Dienstleistungssektors zu berücksichtigen

F Im Gegensatz zum Indikator »Bruttoinlandsprodukt je Einwohner« wird die Wirtschaftskraft hierbei auf Arbeitnehmer und Selbständige bezogen, unabhängig ob sie in Hamburg oder außerhalb der Stadt wohnen. Aufgrund des hohen Pendlersaldos ist der Indikator deshalb für Hamburg niedriger als das BIP je Einwohner.

1 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung von Berlin, Workshop am 2. Juli 2003, Ausführungen von Prof. H. H. Blotevogel

2 Hamburg im Aufwind – die Zukunft der Wachsenden Stadt gestalten – Regierungsprogramm 2004-2008

3 Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein: Bevölkerungsfortschreibung – Monatszahlen Bevölkerung (Bevölkerung am Ort der Hauptwohnung)

4 Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

5 Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein / Freie und Hansestadt Hamburg, Senatskanzlei: Monitor Wachsende Stadt, Hamburg, Oktober 2005

6 Bertelsmann Stiftung: Die Bundesländer im Standortwettbewerb 2005

B Das Räumliche Leitbild – kompakt

	Aufbau – eine Lesehilfe	34
1.	Zielbotschaften	36
2.	Der Leitplan → s. Leitplan im Umschlagdeckel	38
2.1.	Zentraler Handlungsschwerpunkt »Sprung über die Elbe«	38
2.2.	Aktionsraum Urbanisierungszone	39
2.3.	Weitere Handlungsschwerpunkte	41
	→ Der Hafen	
	→ Altona/Eimsbüttel	
	→ Stadtpark/Barmbek-Nord	
	→ Wandsbek	
	→ Neugraben/Fischbek	
	→ Bergedorf	
3.	Planungskultur und Strategien	47

Aufbau – eine Lesehilfe

Das Räumliche Leitbild besteht aus dem **zentralen Leitplan** und den erläuternden **fünf Zielbotschaften**. Die Zielbotschaften sind bewusst plakativ und quer zu den sektoralen Planungsthemen Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Freiraum etc. angelegt. Sie betrachten jeweils unter einer anderen Schwerpunktsetzung sektorale Überschneidungen. Ähnlich einem Kaleidoskop ergibt sich bei jeder Zielbotschaft trotz des gleichen Informationshintergrundes durch veränderte Fokussierung der Themen ein neues Bild der zukünftigen Handlungsschwerpunkte und Aufgaben der Stadtentwicklung.

Das Räumliche Leitbild verfolgt einen stark projektorientierten Ansatz. Zu diesem Ansatz gehört die Dokumentation bereits realisierter **guter Beispiele**, die die Intentionen der Zielbotschaften im Sinne eines »Das hat Hamburg schon gut gemacht« wiedergeben. Jeweils am Kapitelende jeder Zielbotschaft werden **Schlüsselprojekte** aufgeführt, die künftig im Fokus der Umsetzung der Entwicklungsziele liegen sollen.

Der Begriff »Schlüsselprojekte« wird verwendet, um eine Verwechslung mit den im politischen Leitbild »Metropole Hamburg – wachsende Stadt« genannten fünf Leitprojekten zu vermeiden. Natürlich haben besonders die Leitprojekte »Sprung über die Elbe«, »Sportstadt Hamburg« und »Kulturmetropole Hamburg« für das Räumliche Leitbild eine große Bedeutung.

Die Zielbotschaften werden durch die Darstellung von **Handlungsschwerpunkten** räumlich konkretisiert, in diesen sind Aktivitäten zum jeweiligen Thema von besonderer Bedeutung. Bei »Mehr Stadt in der Stadt« liegen die Handlungsschwerpunkte auf gesamtstädtisch bedeutsamen Entwicklungsorten, bei der Zielbotschaft »Auf Qualitäten bauen…« sind Stadtgebiete mit besonderen Qualifizierungsmöglichkeiten für das Wohnen ausgewählt und bei »Kompetenzen nutzen…« die gewerblichen Schwerpunkte mit besonderen Handlungserfordernissen. Im zentralen Leitbildplan wird der Fokus auf die Stadträume gelenkt, in denen in besonderem Maße kommunale Aktivitäten aus unterschiedlichen Handlungsfeldern erforderlich sind.

1

Der zentrale Leitplan fasst die wesentlichen, konzeptionellen Elemente aus den fünf Zielbotschaften zusammen. Jeder Zielbotschaft ist ein **Konzeptplan** zugeordnet; einige Zielbotschaften werden durch weitere **Analysepläne** zusätzlich erläutert.

Jeder Zielbotschaft ist eine kurze Einführung in das Thema vorangestellt. Das Kapitel **Aufgaben und Orte** beschreibt die Aufgabenstellung, die sich aus der jeweiligen Zielbotschaft für Hamburg ergibt, und die Orte an denen die Aufgaben gelöst werden können und sollen. In diesem analytisch-konzeptionellen Teil werden die Entwicklungsziele definiert und anhand von guten Beispielen veranschaulicht. Unter der Überschrift **Mittel und Wege** werden die strategischen Ansätze zur Umsetzung der Ziele dargestellt, die mit Hilfe der Schlüsselprojekte verwirklicht werden sollen.

2

1. Zielbotschaften

Mehr Stadt in der Stadt

»Mehr Stadt in der Stadt« bildet das Oberthema der Zielbotschaften. Es fokussiert auf die Nutzung von Siedlungsreserven im bereits bebauten Stadtraum, die sich durch Innenentwicklung und Flächenkonversion mobilisieren lassen. Nur durch offensive Flächenangebote erhält die Stadt die Chance, sich kontinuierlich weiter zu entwickeln, ihre urbanen Qualitäten zu stärken sowie die Lebendigkeit und Funktionsfähigkeit des Gemeinwesens zu erhalten. Wachstum und Nachfrage sind Auslöser oder Motor für eine qualitative Stadtentwicklung.

Mit der Innenentwicklung erfolgt konsequent die Sicherung und qualitative Aufwertung von Grün- und Freiflächen und damit der Erhalt des grünen Stadtbildes. Die Grüne Metropole bleibt Maßstab für Lebensqualität in der Stadt.

Auf Qualitäten bauen – Familienfreundliche Wohnstatt Hamburg

»Auf Qualitäten bauen – Familienfreundliche Wohnstatt Hamburg« unterstreicht das Ziel, die Lage- und Ausstattungsqualitäten in den Stadtteilen für die Entwicklung neuer und die Aufwertung bestehender Wohnquartiere zu nutzen. Als attraktiver Wohn- und Lebensort kann Hamburg insbesondere auch Familien eine Heimstatt bieten. Neben Hamburgs klassischen Lagequalitäten Wassernähe, hoher Grünanteil, qualitativ hochwertiger Haus- und Wohnungsbau werden neue Qualitätswerte wie ein besonderes Wohnambiente, ein familienfreundliches Wohnumfeld und eine kleinteilige, auf die Bedürfnisse der Bewohner zugeschnittene Versorgungs- und Infrastruktur nachgefragt. Mit dem künftigen Wohnungsneubau sollen attraktive und nachfragegerechte neue ›Wohnadressen‹ geschaffen werden.

Hamburg muss eine offensive Angebotspolitik, d.h. die Ausweisung von marktgerechten Wohnbauflächen vorantreiben, um das angestrebte Wachstum eintreten zu lassen. Neue Standorte mit Siedlungsqualitäten müssen identifiziert und für eine Entwicklung vorbereitet werden bzw. bestehende Quartiere können durch Verbesserung der Ausstattungsstandards für eine Entwicklung interessant gemacht werden.

Kompetenzen nutzen – Wirtschaftsraum stärken

»Kompetenzen nutzen – Wirtschaftsraum stärken« setzt auf die dynamischen Wachstumsbranchen der Stadt, deren Rolle als Entwicklungsmotoren mit Hilfe von Flächenangeboten und Infrastrukturverbesserungen gestärkt werden soll. Gleichzeitig müssen im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung innerhalb der Landesgrenzen die Gebiete identifiziert werden, in denen durch intensivere Nutzung des Bestehenden Entwicklungspotenziale aktiviert werden können.

Stadt Erleben Hamburg

»Stadt Erleben Hamburg« befasst sich mit dem Außen- und dem Innenbild der Stadt und den Orten, die diese Bilder für Besucher und für Hamburger und Hamburgerinnen erlebbar machen und die Stadt einzigartig erscheinen lassen. Stadt Erleben bedeutet aber auch, Orte durch Aktionen zu inszenieren, die das Image der Stadt weiter tragen und ihm neue Facetten verleihen.

Die Metropole ist Stadt und Region

»Die Metropole ist Stadt und Region« betrachtet die Kooperationsprozesse zwischen Stadt und Umland und dabei insbesondere die Rolle und Position, die Hamburg als international bekannter Kern innerhalb der Metropolregion übernimmt. Eine zunehmend wichtige Rolle im internationalen Standortwettbewerb spielt die Funktionsfähigkeit der Metropolregion in der wirtschaftlichen Zusammenarbeit und in der Flächenbereitstellung.

3 Sprung über die Elbe

4 Potenzialfläche Urbanisierungszone, Altona

2. Der Leitplan

Das Räumliche Leitbild formuliert als zentrale Zielbotschaft »Mehr Stadt in der Stadt« und setzt damit offensiv den Schwerpunkt auf eine qualitative Innenentwicklung. Der Leitplan visualisiert die Aufgaben und Handlungsschwerpunkte für die Stadtentwicklung bis zum Jahr 2020.

Zeitgemäße Anpassung des Achsenmodells

Er führt die Tradition des Achsenmodells fort, ergänzt das Bild aber um neue Elemente, die eine Abkehr von der Entwicklung der Ränder und die Konzentration auf die Mitte deutlich werden lassen. Die einzelnen Aktionsräume spiegeln in ihrer farblichen Intensität den Bedarf an öffentlicher Aufmerksamkeit wider. In den dargestellten Handlungsschwerpunkten stehen Entwicklungsaufgaben bereits an oder sind in Vorbereitung. Ausschlaggebendes Kriterium für die getroffene Auswahl der Räume ist die Vielfältigkeit und Komplexität der jeweiligen Aufgabenstellungen.

2.1. Zentraler Handlungsschwerpunkt »Sprung über die Elbe«

Der neue Aufgaben- und Schwerpunktraum liegt in der Mitte der Stadt. Mit dem Sprung über die Elbe wird ein städtisches Bindeglied über den Elbraum hinweg zwischen der historischen Kernstadt und Harburg geschaffen. Die Stadt bündelt in den kommenden Jahrzehnten ihre Kräfte, um den Stadtraum für neue Siedlungsvorhaben vorzubereiten und den Siedlungsbestand zu qualifizieren. Von der Entwicklung des zentralen Elbraumes werden wichtige Impulse für die Gesamtstadt erwartet. Deutlich wird dies durch die in Teilen realisierte HafenCity, mit der Hamburg einen neuen Stadtteil in zentraler Lage am Wasser hinzugewonnen hat. Entlang der nördlichen Elbseite und quer zur Elbe entstehen neue Stadtbezüge, die wiederum Entwicklungen in angrenzenden Räumen und in der Nachbarschaft hervorrufen werden.

Auf der gegenüberliegenden Elbseite wird mit der Öffnung und Entwicklung des Areals um den Harburger Binnenhafen in einem kleineren Umfang etwas Vergleichbares entstehen. Mit dem dortigen Ausbau des Innovationszentrums channel ham-

5 Ehemalige Kaserne Lettow-Vorbeck

6 Städtebauliches Konzept Lettow-Vorbeck

burg auf ehemaligem Hafengelände und dem neuen Stadtzugang zur Elbe wird der südliche Anschlusspunkt für den »Sprung« geschaffen.

IBA und IGS 2013 als Entwicklungsmotoren

Die umfassenden Stadtentwicklungsaufgaben liegen auf der Elbinsel. Um den Prozess der Standortaufwertung aktiv und offensiv zu betreiben, setzt Hamburg die Programme der Stadterneuerung, der Sozialen Stadt und des Stadtumbaus West in Wilhelmsburg ein. Im Rahmen der Internationalen Bauausstellung (IBA) sollen innovative Modelle für neue Wohn- und Arbeitsformen auf der Elbinsel entwickelt und beispielhaft umgesetzt werden. Die Ausstellung bietet die Chance, die »Transformation von Stadt« auf der Höhe der internationalen Diskussion und Erfahrung am Standort einzuleiten und dies als wichtiges »Laboratorium« für andere Entwicklungsstandorte in der Stadt zu nutzen. Die parallel laufende Internationale Gartenschau (IGS) widmet sich dem Thema der urbanen Freiräume und ist Anlass für die Gestaltung eines zukunftweisenden Volksparks mit dem Ziel der sozialen Integration und der Schaffung zeitgemäßer Sport-, Freizeit- und Bewegungsmöglichkeiten. Für die Planung wird es eine besondere Herausforderung sein, die vorgefundene Situation mit ihren spezifischen Lärm- und Barrierebelastungen von Verkehrstrassen zu bewältigen.

2.2. Aktionsraum Urbanisierungszone

Stadtreparatur und -weiterbau

Ebenfalls deutlich im Leitplan hervorgehoben ist der Aktionsraum, der die Innere Stadt halbkreisförmig umfängt und mit dem 2. Grünen Ring abschließt.

In diesem Übergangsbereich von der Inneren Stadt zur Äußeren Stadt liegen Entwicklungsreserven, die nur durch gezielte Maßnahmen der Umstrukturierung und Standortaufwertung mobilisiert werden können. Hier ist Stadt im Sinne urbaner Qualität und Dichte nur fragmentarisch erlebbar. Ehemalige Bahnflächen, Kasernen und Krankenhausflächen bilden eine Flächenreserve für neue innerstädtische Siedlungsvorhaben und schaffen gleichzeitig die Möglichkeit, Stadtreparatur und Stadtweiterbau zu betreiben. Dieser Prozess wird durch die öffentliche Hand bereits betrieben und gesteuert; er ist aktiv fortzuführen. Um die Nachfrage und das Entwicklungsinteresse für teilweise »schwierige« Liegenschaften zu wecken, sind begleitend Aufwertungsmaßnahmen in den Standortumfeldern mit einem konzentrierten Mitteleinsatz erforderlich.

7 Öjendorfer Park

8 Großwohnsiedlung Osdorfer Born

Am Rand der Inneren Stadt liegen große, weitgehend durch Bestand belegte Gewerbegebiete. Der Nachfrage nach neuen Standorten kann im Raum nördlich der Elbe nur schwer entsprochen werden, so dass Strategien entwickelt werden müssen, vorhandene Flächen besser auszunutzen, Fremdnutzungen zu unterbinden und neue Flächenangebote durch Recycling zu schaffen.

Qualitätsoffensive im Freiraum

Der Anspruch, eine »Grüne Metropole« zu sein, muss sich auch in der Entwicklung der Inneren Stadt widerspiegeln. Die »Qualitätsoffensive Freiraum« ist Handlungsschwerpunkt zur Stärkung des Grünen Netzes mit seinen Landschaftsachsen, Grünen Ringen, großen und kleinen Parkanlagen, Kleingärten, Grünflächen und Grünverbindungen. Dabei geht es in der Regel um Verbesserungen der Grün- und Freiraumausstattung sowie der infrastrukturellen Versorgung, wobei die Qualifizierungsmaßnahmen das Ziel einer familienfreundlichen Stadt im Fokus haben. Die Weiterentwicklung des Netzes von durchgängigen Grünverbindungen, die Aufwertung der einzelnen Park- und Grünanlagen (Gestaltung, Nutzbarkeit) und die Verbesserung ihrer Erreichbarkeit sind zentrale Entwicklungsziele des Räumlichen Leitbildes. Dadurch lassen sich vorhandene Quartiere deutlich aufwerten und Lagequalitäten am Grün entwickeln. Insbesondere der 2. Grüne Ring hat das Potenzial, als positives Standortmerkmal weiterentwickelt zu werden.

Stärkung der Zentren

Die Zentren sind Ankerpunkte in den Quartieren; sie bieten eine wohnortnahe Versorgung und haben als Quartiersmittelpunkte eine wichtige Identifikationsfunktion. Um die Vielfalt und die Lebendigkeit der Quartiere zu erhalten, sind die Zentren zu sichern und zu stärken. Hierfür sind je nach Zentrumsstruktur die Eigentümer zu aktivieren oder über Programmeinsatz Umstrukturierungsprozesse einzuleiten. Gleichzeitig bieten die Umstrukturierungsprozesse die Chance, insgesamt die Nutzungsmischung zu überprüfen und, soweit möglich, den Wohnanteil zu stärken.

9 Magistrale Kieler Straße

10 Strandleben Övelgönne

2.3. Weitere Handlungsschwerpunkte

Die Innere Stadt ist abgesehen von der Urbanisierungszone in ihrer Grundstruktur im Wesentlichen bestimmt, sie bedarf in Teilen einer weiteren Pflege und Bestandsqualifizierung. Dabei sind Monostrukturen wie z.B. in der City möglichst durch komplementäre Nutzungsangebote aufzuheben und bei einer Neuordnung durch flexible Stadtstrukturen zu ersetzen. In der Inneren Stadt sind insbesondere die Straßenräume und Plätze sowie die Grünanlagen funktional und gestalterisch aufzuwerten.

Äußere Stadt

Im Siedlungsgebiet der äußeren Stadt differenziert sich die Aufgabenstellung entsprechend der Siedlungsstruktur. In den Großwohnsiedlungen steht die Sicherung der sozialen Stabilität im Vordergrund. In Kooperation mit den Wohnungsunternehmen ist bei Bedarf zu prüfen, ob durch Umbau auch ausgerichtet auf neue Nachfragegruppen die Siedlungen gestärkt werden können. Die Siedlungen verfügen in der Regel über eine gute Infrastrukturausstattung, die als öffentliche Werte durch ihre Ausnutzung auch zukünftig gesichert sein sollten. Größere Flächenpotenziale wie in Neugraben und Ochsenzoll, aber mittelfristig auch Oberbillwerder, sind durch flankierende Aufwertungsmaßnahmen im Umfeld zu begleiten und dadurch in ihrer Standortattraktivität zu verbessern. In den locker bebauten Siedlungsgebieten bestehen Flächenreserven für Wohnungsneubau, die es zu aktivieren gilt. Hier kann die öffentliche Hand informierend und unterstützend bei der Mobilisierung von Bauland helfen.

Magistralen

Im Leitplan werden die radialen Straßenzüge besonders betont. Sie führen von der Innenstadt durch die unterschiedlichen Stadtzonen ins Umland und verbinden die einzelnen Stadtteilzentren miteinander. Ziel ist es, die Straßen unter Wahrung der für die Erreichbarkeiten in der Stadt wichtigen Verkehrsfunktion besser in den städtischen Raum zu integrieren, d.h. die von ihr ausgehenden Beeinträchtigungen so weit möglich zu mindern und sie als »Stadträume« aufzuwerten.

Erlebnisraum Elbe

Die Elbe hat nicht nur als Wirtschaftsraum Bedeutung für die Stadt, sondern auch als Ort des »Hamburg-Erlebens«. Die unterschiedlichen Potenziale als Erholungs- und Freizeitraum sowie als Raum für Naturerleben, aber auch als Wohn- und Arbeitstandort sollen zukünftig aktiver erschlossen werden.

11 Stadt und Hafen

12 Blick auf Landungsbrücken

Integrierte Betrachtung von Stadt und Hafen

Handlungsschwerpunkt Hafen

Hafen- und Stadtentwicklung sind in Hamburg in einem besonderen Maße miteinander verbunden. Der Hafen repräsentiert die Stadt, d.h. die Funktionsfähigkeit des Hafens und sein wirtschaftlicher Erfolg sind zentrale Belange der Stadtentwicklung. Die besondere innerstädtische Lage des Hafens führt aber auch zu Wechselwirkungen und Konflikten, die zwischen der Hafen- und der Stadtentwicklungsplanung gelöst werden müssen. Mit dem Räumlichen Leitbild werden Stadtentwicklung und Hafen erstmals integriert behandelt. Die Schwerpunkte des Containerumschlags und weitere Ausbaupotenziale liegen im Westen des Hafengebietes. Die im Hafenentwicklungsgesetz vorgesehenen Erweiterungsflächen des Hafens greifen in Kultur- und Siedlungslandschaft des Süderelberaumes ein. Dieser Entwicklungsprozess muss gesteuert und die Nahtstelle zwischen Hafen und Stadt neu definiert und gestaltet werden. Die Umstrukturierung und die innere Verdichtung des Hafens eröffnen neue Möglichkeiten für die Entwicklung der Stadt. Zentrale Lagen werden aus dem Hafengebiet entlassen und stehen für innerstädtische Nutzungen zur Verfügung. Das Gegenüber von Hafen und Stadt bietet besondere Erlebnisreize, die trotz des Wandlungsprozesses zu sichern sind. Um seine Funktionsfähigkeit auszubauen, muss das Verkehrsnetz im Hafen verbessert werden. Die neuen Bahn- und Straßentrassen sind in Stadt und Landschaft verträglich zu integrieren. Gleichzeitig schaffen sie neue Standortattraktivität für gewerbliche Nutzung.

Funktionsveränderungen nutzen und steuern

Handlungsschwerpunkt Altona/Eimsbüttel

Im Handlungsschwerpunkt Altona/Eimsbüttel bündeln sich unterschiedliche Stadtentwicklungsaufgaben. Mit der in Aussicht genommenen Verlagerung des Bahnhofs zum jetzigen Haltepunkt Diebsteich werden künftig zentrale Bahnflächen im Zentrum Altonas frei und können als Wohn- und Arbeitsstandorte in Nähe zum beliebten Stadtteil Ottensen entwickelt werden. Diese neue Flächendisposition würde zusätzlich auch die Anlage eines Stadtteilparks ermöglichen. Ein Teil des Altonaer Bezirkszentrums weist bereits Funktionsmängel auf und soll mit Hilfe der Städtebauförderung ein neues Nutzungsprofil erhalten. Die mit der Bahnhofsverlagerung verbundenen Funktionsveränderungen müssen für diesen Teil des Zentrums besonders sorgsam begleitet werden. Um einen neuen ICE-Bahnhof ist ein Umfeld zu entwickeln, das sich stabilisierend auf den gesamten Raum auswirkt.

13 Große Bergstraße

14 Stadtpark

Lagequalitäten für neue Wohnstandorte nutzen

Ein Leitprojekt der Sportstadt Hamburg ist der Volkspark Altona, hier sollen zentrale Sporteinrichtungen der Stadt konzentriert werden. Die Waldareale am denkmalgeschützten Kern des Parks sollen naturnah entwickelt und gepflegt werden. Mit der Umgestaltung des Parks kann die Chance genutzt werden, die Einbindung in die Umgebung zu verbessern. Die Parkanlage ist Teil des 2. Grünen Rings. Im Zuge der Diskussion um den Autobahndeckel für die A7 zur Lärmminderung und zur Aktivierung von Siedlungsreserven entlang der Trasse wird auch der Volkspark in den Randbereichen als potenzieller Wohnstandort mit betrachtet. Mit dem Ziel der Konzentration des Pferderennsports auf einen Standort werden die zwei vorhandenen Trab- und Galopprennbahnen Bahrenfeld und Horn bzw. noch Alternativstandorte untersucht. Ziel ist es, in dieser besonderen Lage in unmittelbarer Nähe des Volksparks weitere qualitätsvolle Wohnungsangebote zu schaffen.

In dem mit Gewerbeflächen notorisch unterversorgten Stadtraum sind durch Flächenrecycling und durch Umstrukturierungen Flächenreserven auch in Verhandlung mit privaten Grundeigentümern zu mobilisieren.

Handlungsschwerpunkt Stadtpark/Barmbek-Nord

Vorhandene Stadtquartiere durch neue Wohnprojekte stärken

Durch die Umstrukturierung des Allgemeinen Krankenhauses Barmbek sowie durch den geplanten Wohnungsbau auf dem ehemaligen Güterbahnhof Barmbek erhält der Stadtteil neue attraktive Wohnungsangebote in der Nähe des Stadtparks. Diese Entwicklungen bieten die Chance, den Stadtteil enger an den Stadtpark anzubinden und über eine Ausweitung des Wohnungsangebotes vor allem Familien mit Kindern für den Stadtteil zu gewinnen. In unmittelbarer Nachbarschaft zum Krankenhaus wird eine Wohnsiedlung aus den 1950er Jahren beispielhaft umgebaut, das Wohnungsangebot wird erweitert und familienfreundlich gestaltet. Von diesen Veränderungen werden neue Impulse für den Stadtteil erwartet. Die Fuhlsbüttler Straße als traditionelles Quartierszentrum weist Funktionsschwächen auf und soll mit Unterstützung des Stadterneuerungsprogramms aufgewertet werden. Das südliche Ende des Zentrums um den S-Bahnhof Barmbek wird mit dem Umbau des Zentralen Busbahnhofs gestalterisch aufgewertet. Im Stadtpark hat es bereits Umgestaltungsmaßnahmen zur Stärkung seiner historischen Struktur gegeben. Ideen für den ehemaligen Standort der Stadthalle werden im Rahmen des Hamburger Wettbewerbes »Architektur Olym-

15 Wandsbeker Marktplatz

piade 2006« untersucht. Sie könnte das historische Schumacherkonzept ergänzen und dem allseits beliebten Park noch eine weitere Attraktion verleihen.

Handlungsschwerpunkt Wandsbek

Komplementäre Nutzungsangebote schaffen

Auf dem ehemaligen Kasernenstandort Lettow-Vorbeck in Jenfeld wird ein neues Stadtquartier für junge Familien und neue Arbeitsstätten geplant. Unter Mitwirkung von Jenfelder Bürgern wurde ein Konzept ausgewählt, welches mit öffentlichen Einrichtungen den umgebenden Siedlungen eine neue Mitte gibt. Die Projektumsetzung geht einher mit Aufwertungsmaßnahmen in den Wohnsiedlungen im Umfeld und einer Stärkung der Gebietsvernetzung. Funktionsschwächen weisen die Einkaufseinrichtungen in den Wohnsiedlungen auf; hier müssen mit den Eigentümern und Nutzern Strategien für eine Stabilisierung entwickelt werden.

Der Hamburger Wettbewerb »Architektur Olympiade Hamburg 2006« hat sich dem wichtigen Gestaltungsthema der Magistralen angenommen. Für den Abschnitt der Wandsbeker Zollstraße wird ein städtebauliches Leitkonzept zur Fassung und zur Gestaltung des Straßenraumes entwickelt. Dieses Projekt kann als Vorbild für die Gestaltung weiterer Eingangsstraßen der Stadt dienen.

Der Wandsegrünzug soll qualitativ verbessert werden, damit seine wichtige Erholungs- und Verknüpfungsfunktion für ein attraktives Wohnumfeld besser genutzt werden kann. Im Rahmen der Erschließung von Wohnungsbaupotenzialen entlang der Magistrale B 75 sollen auch Standorte am Wandsegrünzug geprüft werden. Für die bahnbegleitenden Gewerbeflächen sind Strategien zur besseren Flächenausnutzung und zum Flächenrecycling zu entwickeln.

16 Entwicklungsfläche Neugraben/Fischbek

17 Konzept Neugraben

Neue Siedlungsstandorte vorbereiten

Handlungsschwerpunkt Neugraben/Fischbek

In Kooperation mit dem angrenzenden Landkreis und der Nachbargemeinde Neu Wulmstorf erfolgt die Konversion der ehemaligen Röttiger Kaserne. Hier wird ein familienfreundlicher Wohnstandort in unmittelbarer Nachbarschaft zum Naturschutzgebiet Fischbeker Heide entwickelt und mit einer gewerblichen Nutzung ergänzt. Ein zweites Wohngebiet liegt direkt am S-Bahnhof Neugraben. Zwischen dem Naturschutzgebiet Moorgürtel und der S-Bahnlinie entsteht westlich an das Dorf Neugraben angrenzend ein neues ca. 30 ha großes grünes Wohnquartier vornehmlich aus Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäusern. Den Quartiersmittelpunkt und Auftakt bilden ein Stadtteilpark sowie eine Kita und eine Schule. Der hochwertige Landschaftsraum (Schutzgebiet nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie) sowie eine aufwändige Erschließung erfordern hier aber eine neue Abwägung hinsichtlich des Bebauungsumfangs im Landschaftsraum. Gleichzeitig sind Image- und Ausstattungsverbesserungen des Harburger Südwestens einzuleiten, um die Standorte attraktiv zu machen. Hierzu gehören die Stabilisierung des Einkaufszentrums Neugraben und der Neubau der S-Bahn-Haltestelle Fischbek. Für die Sicherung des Luftfahrtstandortes sollen bisher für Wohnungsbau vorgesehene Flächen zwischen Cuxhavener Straße und Bahntrasse als Gewerbefläche für Luftfahrtzulieferbetriebe entwickelt werden.

Handlungsschwerpunkt Bergedorf

Entlang der Siedlungsachse nach Bergedorf bestehen unterschiedliche Vorhaben und Entwicklungen, die zu begleiten und zu initiieren sind. Die im Flächennutzungsplan ausgewiesene Siedlungsfläche Oberbillwerder ist eines der größeren zusammenhängenden Flächenpotenziale für Wohnungsbau. Die Flächen sind im Eigentum der Stadt und können daher zügig aktiviert werden; ein Schnellbahnanschluss ist bereits vorhanden. Bisher besteht eine starke Zurückhaltung, da der Standort nicht integriert ist und die Nachfrage für diesen Standort auf dem Wohnungsmarkt als zu gering eingestuft wird. Angesichts des Wohnungsbedarfs sind aber eine Standortvor- und -aufbereitung sowie Überlegungen zum Wohnungsprofil erforderlich.

18 Umgestaltung ZOB Bergedorf

19 Zentrum Bergedorf

Zentrum zukunftsfähig umgestalten

Mit dem Neubau großflächiger Handelseinrichtungen südlich der B5 und ergänzender kleinteiliger Handels- und Gastronomieangebote auf dem neu gestalteten Bahnhofsvorplatz erhält das Bergedorfer Stadtzentrum neue Impulse. Durch die funktionale und gestalterische Aufwertung der angrenzenden öffentlichen Räume am Serrahn werden Freiraumpotenziale erschlossen. Der mit diesen Maßnahmen verbundene ZOB-Neubau schafft eine noch leistungsfähigere Verkehrsanbindung.

Entlang des Schleusengrabens soll ein weiteres zentrales Vorhaben in Bergedorf entwickelt werden. Die industrielle Konversionsfläche soll als hochwertiges Arbeitsstättengebiet zu neuem Leben erweckt und zu einer besonderen Adresse in Bergedorf entwickelt werden. Es gilt die weitere Umsetzung des Konzeptes, das auch Chancen für besonderen Wohnungsbau vorsieht, zu begleiten.

An der Schnellbahnhaltestelle Mittlerer Landweg werden weitere Siedlungspotenziale für Wohnungsbau und Gewerbe erschlossen.

Auf der künftigen gewerblichen Baufläche südlich Brookdeich soll an einem vorhandenen Autobahnanschluss ein neuer Logistik-Standort entwickelt werden.

3. Planungskultur und Strategien

Zielvereinbarungen zur Flächenmobilisierung

Die im Räumlichen Leitbild formulierten gesamtstädtischen Ziele zur Wachsenden Stadt konkretisieren sich in Form zahlreicher Projekte, die in den verschiedenen Teilräumen der Stadt umzusetzen sind. Die Verknüpfung der gesamtstädtischen mit den lokalen Entwicklungszielen soll im Sinne einer gerechten Chancen- und Lastenverteilung der Wachsenden Stadt erfolgen. Dies setzt einen konstruktiven Dialog und verlässliche Vereinbarungen zwischen den beteiligten Akteuren und Entscheidungsträgern voraus.

Gerechte Chancen- und Lastenverteilung

Seit Jahren wird in Hamburg die Entwicklung innerer Flächenpotenziale erfolgreich betrieben. Die realisierten Projekte bezeugen die Vereinbarkeit von neuer Flächennutzung und Qualitätsverbesserung. Es entstanden neue Wohn- und Arbeitsstätten und gleichzeitig entwickelte sich an vielen Orten ein von allen nutzbarer neuer Stadtraum mit besonderen Aufenthaltsqualitäten. Dass »Wachsen« und »Qualitäten schaffen« miteinander einhergehen können und dass ein »Nicht-Wachsen« mittel- bis langfristig den Verlust von Qualitäten bedeuten kann, soll noch deutlicher herausgestellt werden, um die Akzeptanz für das Programm Wachsende Stadt weiter zu fördern.

Auch zukünftig werden mit der Mobilisierung von Flächenpotenzialen für neue Bauvorhaben vielfältige Konflikte verbunden sein. Es ist eine zentrale Aufgabe künftiger Stadtentwicklung, diese Konfliktlagen frühzeitig zu erkennen, sie transparent zu machen und aktiv nach fachlich und politisch tragfähigen Lösungen zu suchen. Dies erfordert ein zunehmend hohes Maß an konstruktiver und direkter Kommunikation der beteiligten Akteure auf und zwischen den unterschiedlichen Entscheidungsebenen. Auch neue Wege der Bearbeitung von Aufgaben sind auszuprobieren und zu etablieren. Die Einrichtung von querschnittsorientierten Projektgruppen wie zum Thema Lebenswerte Stadt und von Entwicklungsgesellschaften wie die HafenCity GmbH und die neu gegründete IBA GmbH sind Beispiele hierfür.

Die angestrebten Quantitäten im Wohnungsneubau und in der Gewerbeentwicklung sind zügig zu realisieren. Für den Planungs- und Umsetzungsprozess sind dazu zwi-

20 Marketing Sportevent

schen Senats- und Bezirksebene verbindliche Vereinbarungen über die Ziele der Stadtentwicklung für den jeweiligen Raum zu treffen. Gleichzeitig stellen sich erhöhte Anforderungen an ein zeiteffektives Konfliktmanagement im Verfahren. Dabei steht der Anspruch im Vordergrund, Lösungen zu finden, die im Sinne eines win-win Prozesses Belastungen durch positiv wirkende Projekte und Investitionen ausgleichen. Akzeptanzanreize durch parallele Umfeldaufwertungen bei baulicher Verdichtung und die Fortentwicklung bereits bestehender finanzieller Anreizsysteme für die Umsetzung gesamtstädtischer Ziele wären dazu beispielhafte Wege.

Projektorientierter Ansatz

Entwicklungsziele über Schlüsselprojekte transportieren

Über Schlüsselprojekte sollen die Ziele des Räumlichen Leitbildes sichtbar und erlebbar gemacht sowie umgesetzt werden. Projekte stellen einen unmittelbaren Umsetzungsbezug her, sie vermitteln ein positives aktives Bild und sind die erfolgreichen Schritte der Entwicklung. Die ausgewählten Projekte sollen entweder durch ihre Innovationskraft oder durch die Komplexität der verbundenen Maßnahmen oder durch den besonderen Entstehungsprozess überzeugen. Projekte sind in der Regel querschnittsorientiert angelegt und erfordern ein ressortübergreifendes Arbeiten. Projekte kommen häufig durch Kooperationen und zeitliche Allianzen zustande. Auch hier sind besondere Kooperationsformen interessant, die sich für die Umsetzung weiterer Projekte eignen.

Marketing nach Außen und Innen

Marketing

Die »Wachsende Stadt« Hamburg ist mit ihren vielfältigen Auftritten auf der nationalen und internationalen Bühne, wie zum Beispiel auf den Immobilienmessen in München und Cannes, als Begriff gut eingeführt und signalisiert nach außen eine positive Aufbruchstimmung der Stadt. Das Echo in der Presse ist freundlich und vermittelt in vielen Veröffentlichungen und Berichten das Bild einer starken und attraktiven Metropole.

Stadtdialog

Öffentliche Diskussion erforderlich

Die Ziele der Wachsenden Stadt nach innen zu verankern und sie in Diskussionen zu überprüfen ist gleichermaßen wichtig. Die Internet-Diskussionen zur Wachsenden Stadt und zur Familienfreundlichen Stadt haben dazu Anregungen gebracht. In Dis-

21, 22 Bauforum in den 50er Schuppen

kussionsrunden mit auswärtigen Experten sind Ideen und Erfahrungen aus anderen Städten und Ländern in die Fortentwicklung des Leitbildes eingeflossen. Veranstaltungen wie der Hamburger Architektursommer und der Wettbewerb »Architektur Olympiade Hamburg 2006« bieten Gelegenheit für eine öffentliche Debatte über einzelne Projekte aber auch zur Frage der Baukultur in einer Metropole. Der öffentliche Dialog soll künftig noch intensiver geführt und geeignete Foren hierfür genutzt und geschaffen werden. Unterstützt werden könnte die Vermittlung des Leitbildes auch durch Akteure und Multiplikatoren, die in den vielfältigen Stadtöffentlichkeiten für das Programm »Wachsende Stadt« werben.

Pioniere/Zwischennutzung

Flexibles Handeln ermöglichen

Planung muss sich einerseits auf lange Entwicklungszeiträume einstellen und andererseits aber auf einen schnellen Wandel der Nutzungsanforderungen reagieren. Eine Flexibilisierung der Steuerungsinstrumente ist erforderlich, damit sie weiterhin wirksam sein können. Die Definition von Zwischennutzungen oder zeitlich befristeten Nutzungen als ein Planungsziel zur Standortvorbereitung ist erst seit kurzem fachlich etabliert und gewinnt immer stärker an Bedeutung.

Innerhalb der Stadt existieren unterschiedliche Standortprofile und -images nebeneinander. Bei Orten, die von ihrer Ursprungsnutzung stark geprägt sind, lässt sich häufig ein Nutzungswandel nicht sofort durchführen. Die Standorte müssen erst auf eine neue Nutzung vorbereitet werden. Orte, die bisher außerhalb des Stadtbekannten existieren, brauchen eine Zeit für Zwischenlösungen oder für »Pioniere«, die den Ort bekannt machen und ins Stadtbewusstsein zurückholen. Gute Erfahrungen wurden mit Pionierprojekten wie Studentenwohnen auf der Veddel gemacht. Häufig dienen die noch unbestimmten Räume Künstlern als geeignetes Arbeitsumfeld. Eine Kunstszene wertet wiederum den Standort für andere Gruppen auf. Ähnliche Funktionen erfüllen auch freizeitorientierte Nutzungen wie beach-clubs oder events; die dadurch inszenierten Räume gewinnen an Image. Zwischennutzungen können im Prinzip standortaufwertend, neutral oder einer Zielnutzung abträglich sein. Daher sollte das Nutzungsspektrum auch für Zwischennutzungen bewusst gewählt werden.

23 Jungfernstieg/Binnenalster

Marktorientierung und Innovationsfunktion

Innovationsklima fördern

Starker Standortwettbewerb und eine zwangsläufig sparsam agierende öffentliche Hand erfordern eine stärkere Marktorientierung bei Entscheidungen über die Ausweisung und Erschließung neuer Siedlungsstandorte, der Unterstützung von Wohnungsbauvorhaben sowie der infrastrukturellen Ausstattung von Quartieren. Auch kann sich die Stadt bei »marktgängigen« Entwicklungen stärker auf eine Steuerungsfunktion konzentrieren und muss weniger unterstützend eingreifen.

Gleichzeitig ist es notwendig, Projekte abseits des »main stream« anzuregen, um neue Entwicklungen in einer Vorreiterrolle einzuleiten. Hamburg hat zum Beispiel als erstes Bundesland mit dem Gesetz zur Einrichtung von so genannten Business Improvement Districts hierfür ein Zeichen gesetzt. Die klassische Projektentwicklung befindet sich hierbei häufig in einem Zielkonflikt, da für die Entwicklung von innovativen Nutzungsperspektiven wenig Ressourcen zur Verfügung stehen und daher eher auf etwas »Bewährtes« gesetzt wird. Hier muss die Stadt einen Anstoß entweder über die Entwicklung eigener Projekte oder die Unterstützung von neuen Ideen und Standorten geben. Insgesamt muss ein Klima für innovative Konzepte gefördert und gepflegt werden. Mit der Internationalen Bauausstellung und der Internationalen Gartenschau 2013 unterstützt Hamburg eine experimentelle Herangehensweise an die Entwicklung eines zentralen Stadtraumes. Mit Gründung der Gesellschaften für die IBA und für die IGS werden neue institutionelle Rahmenbedingungen außerhalb der gängigen Planungsstrukturen geschaffen.

Kooperationen

Partner suchen

Eine auf Umsetzung zielende und an Projekten orientierte Planung braucht Partner, öffentliche wie private, Verbände und Institutionen, aus der Stadt und von auswärts. Hamburg hat gute Erfahrungen damit gemacht, wenn die Stadt Planungsziele und Rahmenbedingungen vorgibt und private Partner diese ausfüllen. Die Entwicklung in der HafenCity ist das beste aktuelle Beispiel. Zur Erreichung der planerischen Ziele wird Hamburg in Zukunft noch stärker eine aktive Partnersuche betreiben müssen, um genügend Wohnraum und Gewerbeflächen realisieren, Stadtumbau betreiben und neue Standorte entwickeln zu können. Dies gelingt nur mit überzeugenden Konzepten und klaren Botschaften sowie der Bereitschaft zur Kooperation und Offenheit für

24 Lebensqualität in der Stadt

neue Organisationsformen. Die begrenzten Flächen innerhalb der Stadt, der internationale Wettbewerb und der demographische Wandel erfordern eine Kooperation über die Landesgrenzen hinweg innerhalb der Metropolregion Hamburg. Die Wachstumsinitiativen Süder- und Norderelbe innerhalb der Metropolregion Hamburg sind hier gute Beispiele.

Zeitfenster nutzen und Kräfte konzentrieren

Entscheidungen treffen – Entwicklungen einleiten

Nach der koordinierten Bevölkerungsvorausschätzung wird erwartet, dass die Wanderungsgewinne nach 2010 zwar anhalten, aber geringer werden. Um dieses Zuzugspotenzial für die Stadt zu sichern, soll ausreichend Wohnraum zur Verfügung gestellt werden. Das heißt, dass schon jetzt wesentliche Entscheidungen zu treffen sind und Entwicklungen eingeleitet werden müssen. Hierbei ist der konzentrierte und zielgerichtete Einsatz aller Mittel erforderlich. Über strategische Allianzen muss eine sinnvolle Kooperation von öffentlichem und privatem Engagement gefunden werden. Die aktive Suche nach jeweils passenden Partnern ist dazu ein wichtiger Schritt.

Evaluation/Monitoring

Das Räumliche Leitbild bedarf zur Überprüfung der Zielumsetzung eines kontinuierlichen Monitorings und einer ständigen Zielkontrolle.

Ein quantitatives Monitoring dient der Überprüfung, ob die beabsichtigten stadtentwicklungspolitischen Effekte (Bevölkerungswachstum, Familienzuzug, Flächenbereitstellung für Wohnungsbau und Gewerbe, Steigerung der Wohnungsbaurate, Qualifizierung als internationaler Arbeits- und Wissenschaftsstandort etc.) erreicht worden sind. Dieses wird in Teilen bereits durch den jährlichen Bericht zum Monitor Wachsende Stadt aufgegriffen. Dieses Monitoring ist ausgerichtet an den vier Zielsetzungen:

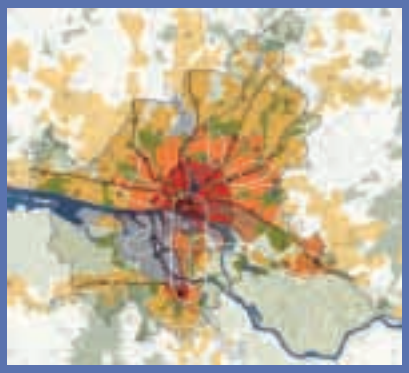
→ Überdurchschnittliches Wirtschafts- und Beschäftigungswachstum
→ Erhöhung der Einwohnerzahl
→ Steigerung der internationalen Attraktivität und Ausbau der Metropolfunktion
→ Sicherung der Lebensqualität und Zukunftsfähigkeit der Stadt

C Zielbotschaften

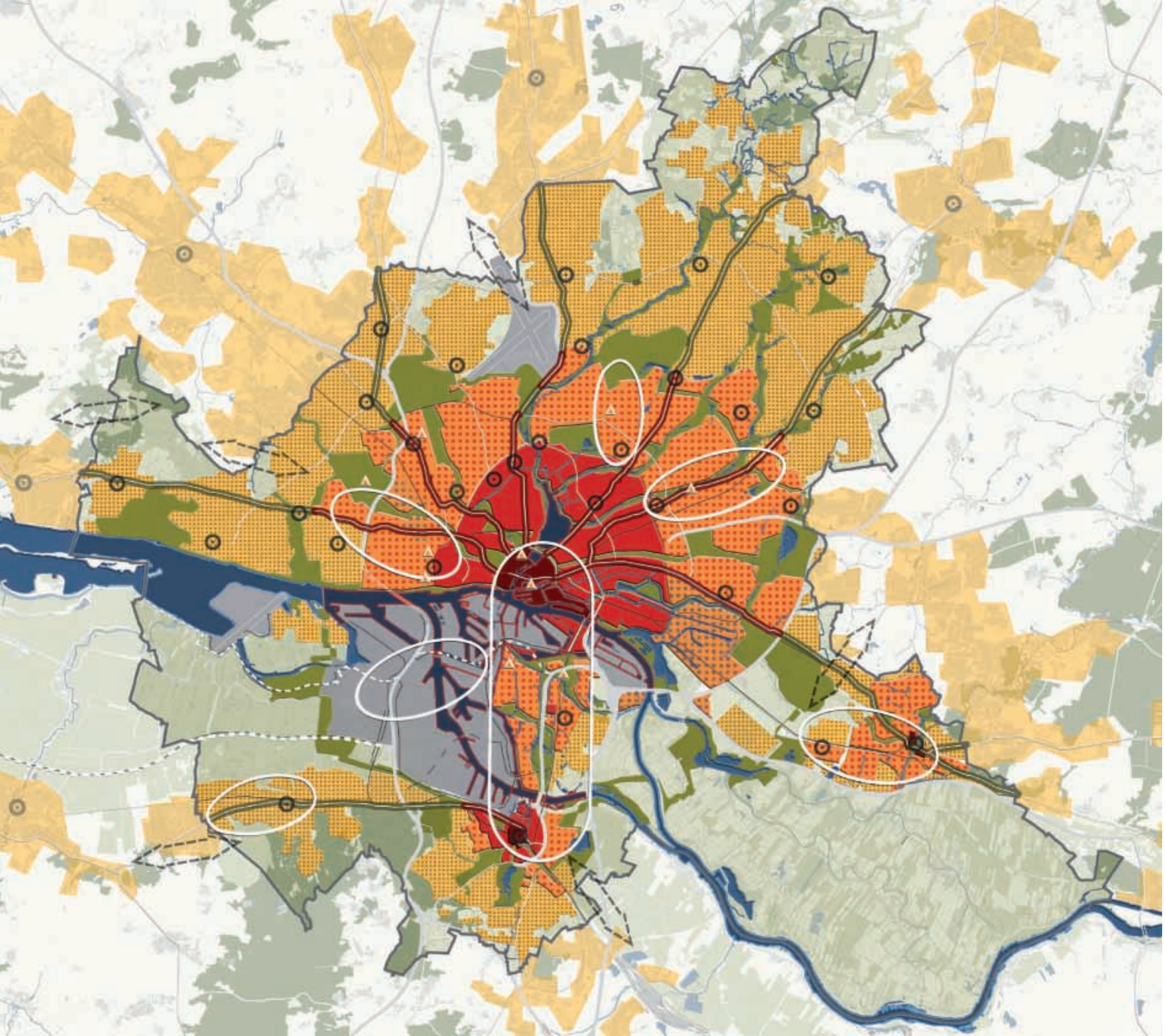
1.	Mehr Stadt in der Stadt	52
2.	Auf Qualitäten bauen – Familienfreundliche Wohnstatt Hamburg	84
3.	Kompetenzen nutzen – Wirtschaftsraum stärken	118
4.	Stadt Erleben Hamburg	158
5.	Die Metropole ist Stadt und Region	178

C1 Mehr Stadt in der Stadt

	Plan: Handlungskonzept	52
1.1.	Thema	54
1.2.	Sprung über die Elbe	57
	Plan: Freiraumstrukturkonzept	62
1.3.	Aufgaben und Orte	63
1.3.1	Identitätsstiftende Merkmale	63
1.3.2	City/HafenCity	67
1.3.3	Innere Stadt	69
1.3.4	Äußere Stadt	72
	Plan: Analyse	74
1.4.	Mittel und Wege	75
1.4.1	Flächenmobilisierung und Nutzungsintensivierung	75
1.4.2	Freiflächenaufwertung	77
1.4.3	Umgang mit Lärm	79
1.5.	Schlüsselprojekte	80
	Verknüpfung City und HafenCity	80
	Konversion ehemaliger Bahn- und Gleisanlagen	80
	Der Sportpark im Volkspark	80
	Vom Krankenhaus zum neuen Wohnquartier	81
	Quartiersaktivierung	81
	Zentrumsaktivierung	81
	Magistralenaufwertung	81
	Neuer Identifikationspunkt	82
	Qualität von wasserbezogenen Grünzügen stärken	82
	Wohnen in der Innenstadt	82



S. 62



Mehr Stadt in der Stadt
Handlungskonzept

- City
  Stärkung der Nutzungsmischung und Funktionsvielfalt; Qualifizierung der öffentlichen Räume
- Innere Stadt
  Bestandsentwicklung und Bestandsqualifizierung, Mobilisierung von Siedlungsreserven für Wohnen und Gewerbe; Qualifizierung der Grün- und Freiflächen
- Urbanisierungszone
  Mobilisierung von Siedlungsreserven durch Konversion, Neuordnung, Flächenrecycling; Qualifizierung von übergeordneten Grünzügen
- Äußerer Siedlungsraum
  Mobilisierung von Siedlungsreserven für Wohnen und Gewerbe durch Nachverdichtung und Flächenentwicklung
- Stärkung und Sicherung der Zentren
- Qualifizierung und Stärkung der innerstädtischen Parkanlagen / Grünzüge / Waldgebiete
- Sicherung der hochwertigen landschaftlich geprägten Räume / Waldgebiete
- Handlungsschwerpunkte mit komplexem Aktivierungs- und Steuerungsbedarf
- Schlüsselprojekt
- Kooperationsräume mit den Umlandgemeinden
- Lage- und Freiraumpotenziale nutzen; Stadt- und Hafenelbe / Landschaftselbe
- Stadträumliche Qualifizierung von Magistralen
- Geplante Ergänzung des Straßennetzes
- Gewässer
- Hafen / Flughafen / Luftwerft

Planverfasser:
Arbeitsgemeinschaft Machleidt + Partner & FPB GmbH

1 HafenCity

2 HafenCity

1.1. Thema

Konsequente Flächenmobilisierung

»Mehr Stadt in der Stadt« bildet das Oberthema der Zielbotschaften. Die Stadt bietet Siedlungsreserven für die unterschiedlichen Nutzungsansprüche, die sich durch eine konsequente Innenentwicklung und Flächenkonversion mobilisieren lassen. Nur durch offensive Flächenangebote erhält die Stadt die Chance, sich kontinuierlich weiter zu entwickeln, ihre urbanen Qualitäten zu stärken sowie die Lebendigkeit und Funktionsfähigkeit des Gemeinwesens zu erhalten. Wachstum und Nachfrage sind Auslöser und Motor für eine qualitative Stadtentwicklung.

Das zentrale Stadtentwicklungsprojekt »Sprung über die Elbe« ist ein deutliches Signal für die Innenentwicklung und demonstriert, wie durch die Entwicklung neuer Wohn- und Arbeitsstätten die Qualifizierung eines Stadtgebietes mit vielfältigen Problemlagen aber auch Potenzialen erreicht werden kann. Beispielhaft ist, wie durch gezielte Aufwertungsstrategien, z.B. die Schaffung neuer Grünanlagen, die Öffnung der Wasserlagen sowie innovative Bauprojekte, eine Imageverbesserung erfolgen und das Entwicklungsinteresse geweckt werden soll.

Nutzungsmischung fördern

Die Entwicklung neuer innerstädtischer Wohn- und Arbeitsformen soll helfen, die Vorzüge von städtischer Dichte, Versorgung und Lebendigkeit zu nutzen und mit dem zunehmenden Anspruch an Privatheit und Freiraum zu verbinden. Veränderte Arbeitswelten und Produktionsweisen in verschiedenen Wirtschaftsbereichen sowie technische Standards ermöglichen wieder ein stärkeres Verschränken der Nutzungen Wohnen, Arbeiten und Freizeit. Hamburg leistet mit der Entwicklung der HafenCity hierfür bereits einen besonderen Beitrag und wird dies auch bei zukünftigen Standortentwicklungen weiterführen.

Gute Beispiele: **Wiedergewinnung des Zugangs zur Elbe – HafenCity** 1 2 Durch die Umstrukturierungsprozesse im Hafen steht ein hochwertiges Areal am Wasser für die Erweiterung der Hamburger City zur Verfügung. Ein urbanes Stadtquartier mit einer Nutzungsmischung aus Wohnen, Arbeiten, Bildung, Freizeit, Kultur und Handel entwickelt sich. Das städtebauliche Konzept ermöglicht ein additives Wachsen und unterschiedliche Architekturen. Abwechslungsreiche öffentliche Räume schaffen eine attraktive und robuste Grundstruktur.

3 Falkenried

4 Otto von Bahrenpark

Gute Beispiele: **»Imagetransfer« Falkenried** 3 Durch das Anknüpfen an das Potenzial des lebendigen Stadtteils Eppendorf und die städtebauliche Konzeption für den ehemaligen Betriebshof der Fahrzeugwerkstätten Falkenried gelang es, das positive Image der Umgebung auf das neue urbane Wohn-, Büro- und Medienquartier zu transferieren. Neues Wohnraumangebot ist in einer typologischen Vielfalt durch Umnutzung, Umbau und Neubau entstanden.

Sicherung der Ausstattungsqualitäten

Die Vorteile eines städtischen Wohnens gegenüber dem Wohnen im Umland liegen in dem dichten Angebot an Versorgungs-, Kultur- und Bildungseinrichtungen, einem engmaschigen öffentlichen Nahverkehrsnetz und einer besonders erlebnisreichen Freiraumstruktur. Um diese Vorteile zu wahren, müssen die Ausstattungs- und Versorgungsstandards in den Quartieren gehalten bzw. neuen Anforderungen angepasst werden. Damit die soziale Infrastruktur auch zukünftig ausgelastet ist, muss der Generationenwechsel in den Quartieren funktionieren.

Qualitätssicherung durch Freiraumgestaltung

Durch eine verbesserte Anbindung und Verknüpfung vorhandener Grün- und Freiräume und eine Aufwertung der Erholungs- und Erlebnisfunktion können besondere Standortqualitäten geschaffen und Belastungen ausgeglichen werden. Gerade in der Inneren Stadt gilt es, hohe Maßstäbe an die Qualität auch der kleinteiligen Freiräume für Freizeit, Spiel und Erholung zu legen.

Gute Beispiele: **Gemischte Nutzungsstrukturen Otto von Bahrenpark** 4 Auf dem ehemaligen Bahrenfelder Gaswerksgelände entwickelte sich ein neues Stadtquartier mit einer grünen Mitte. Durch die Kombination von Alt und Neu sowie eine gelungene Mischung aus Wohnen, Arbeiten, Handel und Freiraum entstand ein beliebter Standort.

Flächenkonversion als Chance zur Innenentwicklung

Standortaufgaben und Nutzungswandel schaffen neue Spielräume für die Stadtentwicklung. Sie bieten die Chance, bisher nicht vernetzte und häufig stark monostrukturierte Orte in den Stadtkontext zu integrieren, wie z.B. bei der Konversion von Bahn- und Militärflächen.

5 Bavaria Areal

6 Alsterdorf

7 Hamburg Messe

Gute Beispiele: **Nutzungswandel Bavaria Areal** 5 Durch die Aufgabe der Brauereinnutzung kann ein städtisches Verbindungsglied zwischen der Elbkante und dem Stadtteil St. Pauli hergestellt werden. Es entsteht ein neues Stadtquartier für Wohnen und Arbeiten, das mit seinen baulichen Hochpunkten die Stadtsilhouette prägt.

Hamburg besitzt durch eine frühe Privatisierungsoffensive im Bereich der Krankenhäuser und der Pflegeeinrichtungen ein hohes Umnutzungspotenzial an innerstädtischen Flächen. Die Belebung durch einen neuen Nutzungsbeitrag stärkt in der Regel das Umfeld.

Gute Beispiele: **Öffnung und Vernetzung Evangelische Stiftung Alsterdorf** 6 Mit der Öffnung der ehemaligen Einrichtung Alsterdorfer Anstalten zum Stadtteil hin wurde ein neues Stadtquartier erschlossen. In Ergänzung zur vorhandenen Einrichtung entstand neues Wohnen sowie ein Nahversorgungs- und Begegnungszentrum.

Funktionsstärkung und -sicherung von traditionellen Zentren

Gleichzeitig gilt es aber auch, die Funktionsverluste, die durch die Aufgabe und das Zusammenführen von Einrichtungen entstehen, zu kompensieren, damit es nicht zu einer Sinnentleerung städtischer Räume kommt. Dies betrifft vor allem traditionelle Einkaufsstraßen in Bezirks- und Stadtteilzentren bei Aufgabe von Handelsfunktionen.

Nachfrager großflächiger Nutzungen wie Messe, Einzelhandel und Gewerbe hingegen stellen die Stadt vor die Aufgabe, eine Auswahl zu treffen, welche Orte dafür geeignet und welche Nutzungen verträglich sind. Hamburg hat im Gegensatz zu anderen Städten zum Beispiel auf eine Verlagerung der Hamburg-Messe an den Stadtrand verzichtet. Die Erweiterung der Messe an ihrem innerstädtischen Standort wurde in enger Kooperation mit den Quartiersnachbarschaften geplant.

Zur Zukunftssicherung ist die wirtschaftliche Funktionsfähigkeit der Stadt zu erhalten und sind Entwicklungsspielräume für Gewerbe und Logistik wie auch für großflächige Handelseinrichtungen aufzuzeigen. Gleichzeitig muss aber auch sichergestellt sein, dass in der Abwägung Nutzung und Standort sich als adäquat und nachhaltig erweisen. Da nicht alle Nutzungen und Vorhaben in der Stadt Platz haben werden, müssen geeignete Kooperationsmodelle mit dem Umland gefunden werden.

8 Sprung über die Elbe, Blick von Norden

9 Sprung über die Elbe, Blick von Süden

1.2. Sprung über die Elbe

Der »Sprung über die Elbe« ist eines der fünf zentralen Leitprojekte des Leitbildes »Metropole Hamburg – Wachsende Stadt«. Er steht für eine Abkehr von der Entwicklung nach außen und für ein Signal für die Innenentwicklung. Durch diesen neuen Gestaltungsschwerpunkt in der Mitte Hamburgs wird der gesamte Flussraum der Elbe mit den Elbinseln in das Zentrum der Stadtentwicklung gerückt. Der Sprung über die Elbe hat eine gesamtstädtische Dimension für Hamburg und bietet auch Raum für Entwicklungen, die sonst in empfindlichere Landschaftsräume der Stadt drängen würden.

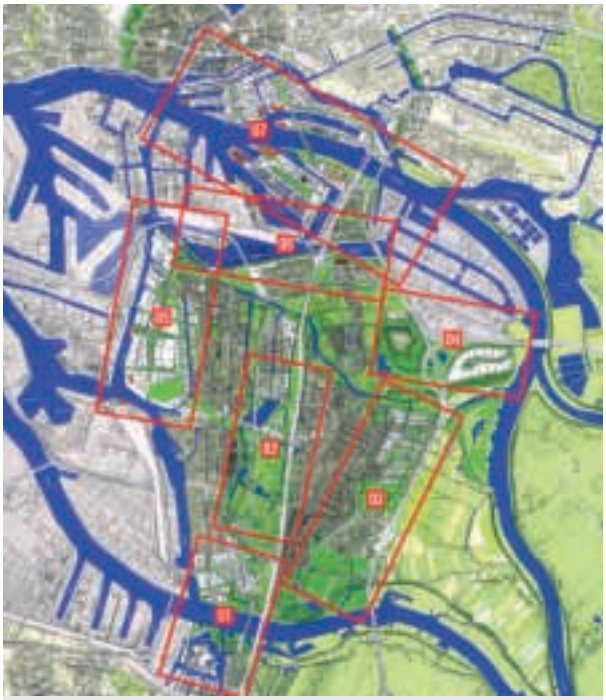
Signal für die Innenentwicklung

Nördlicher Ausgangspunkt für den »Sprung über die Elbe« ist die HafenCity, Hamburgs neues Quartier zum Wohnen und Arbeiten am Wasser. Die HafenCity ist ein ambitioniertes und in Europa einmaliges Stadtentwicklungsprojekt mit internationaler Strahlkraft. Auf ehemals vom Hafen genutzten Flächen wird auf 155 ha die Hamburger City um ein neues Quartier erweitert. Mitten in der Stadt – nur 800 m vom Rathaus entfernt – ist dieses urbane Stadtquartier mit vielfältigen Nutzungen und Einrichtungen im Werden.

In einmaliger Kulisse – an der Elbe zwischen Speicherstadt und Hafen – entsteht auf der Grundlage des von Senat und Bürgerschaft beschlossenen Masterplans ein neues Innenstadtquartier für rund 12.000 neue Bewohner. Die Einwohnerzahl der City wird sich dadurch nahezu verdoppeln. Es werden Arbeitsplätze für mehr als 40.000 Beschäftigte geschaffen.

Die HafenCity entwickelt sich bereits zum Magneten für Touristen, Besucher und Kunden und für Investoren. Besondere Angebote für Kultur und Freizeit (Elbphilharmonie, Science Center mit Aquarium Maritimes Museum), zentrale öffentliche Einrichtungen (die HafenCity Universität), bedeutende private Einrichtungen (Kreuzfahrtterminal), neue Einkaufsmöglichkeiten und Restaurants sowie neue Stadtplätze am Wasser steigern auch für die Bewohner Hamburgs die Attraktivität.

Der Harburger Binnenhafen mit der Schlossinsel, gelegen an der Süderelbe, ist der südliche Trittstein für den »Sprung über die Elbe«. Im Umfeld des »Channel Ham-



10 Sprung über die Elbe

burg« sollen hier neue Formen des Arbeitens und Wohnens und attraktive Freizeit- und Kulturangebote entstehen. Um die von Norden und Süden eingeleiteten Entwicklungen sinnfällig miteinander zu verknüpfen, muss eine Neustrukturierung der Elbinseln erfolgen, welche die bisherigen Stadtentwicklungsaktivitäten konsequent fortsetzt. Die Elbinseln haben bislang vornehmlich die Lasten der unmittelbaren Hafennachbarschaft und der Transitfunktion für die gesamte Stadt getragen, ohne in ihrer gesamtstädtischen Bedeutung angemessen wahrgenommen zu werden. Erstmals erscheint es jetzt möglich, diese von jeher zwischen Hafen, Industrie, Verkehrstrassen und Fluss gelegenen Stadtteile in das Stadtgefüge zu integrieren. Dieses ist eine langfristig angelegte Entwicklungsstrategie.

IBA und IGS als Ideenpool mit neuer Verfahrenskultur

Mit der Internationalen Bauausstellung 2013 werden die einzelnen Aktivitäten für qualitatives Wachstum erlebbar gemacht. Im Zusammenspiel mit der Internationalen Gartenschau 2013 werden gleichzeitig die geänderten Freizeitbedürfnisse der Menschen thematisiert. Im Zentrum steht die Frage, welche Angebote eine Großstadt im Zeitalter der Globalisierung bereit halten muss, um die Attraktivität, Leistungsfähigkeit und Lebensqualität für ihre Einwohner, Unternehmen und Besucher im internationalen Vergleich zu bewahren und auszubauen. Von der Bauausstellung und der Gartenschau werden neue und innovative Impulse für folgende Themen erwartet: qualitätvolle innerstädtische Quartiersentwicklung, städtebauliche Integration von Arbeitsstätten, familiengerechte und altersgemischte Wohnformen, Wasser und Grün, Architektur und Baukunst, intelligente Infrastruktur, neue Verfahrenskultur und bürgerschaftliches Engagement.

Harburger Binnenhafen

Wohnen und Arbeiten auf der Schlossinsel

Im Harburger Binnenhafen ist die Aufbruchstimmung bereits deutlich spürbar. Derzeit werden die Voraussetzungen für die Entlassung von Flächen im Harburger Binnenhafen aus dem Geltungsbereich des Hafenentwicklungsgesetzes geschaffen. Sichtbare Zeichen sind der Channeltower, das umgebaute Silo, der Kaispeicher und die TU-Tech. Im Umfeld entstehen bereits weitere neue Arbeitsstätten und Wohnraum sowie attraktive Freizeit- und Kulturangebote. Zwischen Lotsekanal und Überwinterungshafen entwickelt sich eine Zone des aktiven städtischen Lebens mit Hochschul- und Bildungseinrichtungen, Gastronomie und Kultur. Während die ehemalige Schloss-

11 »channel hamburg« im Harburger Binnenhafen

12 Neue Mitte Wilhelmsburg

anlage künftig durch einen Park ins Bild gesetzt wird und an den nördlichen Rändern der Schlossinsel zukünftig direkt am Wasser gewohnt werden kann, bewahren die am westlichen und östlichen Rand der Schossinsel ansässigen Werften und sonstigen Hafenbetriebe weiterhin das maritime Flair.

Gute Beispiele: **Revitalisierung Harburger Binnenhafen channel hamburg** 11 Nordwestlich der Harburger Innenstadt entwickelte sich ein Teil des ehemaligen brachliegenden Hafenareals zu einem neuen Arbeitsstättenquartier der IT- und Kommunikationsbranche. Das Projekt ist ein Baustein, um die Harburger Innenstadt mit dem Harburger Binnenhafen zu verknüpfen.

Wilhelmsburger Mitte

Zentraler Volkspark als neue Mitte

Die Wilhelmsburger Mitte wird zum neuen Dreh- und Angelpunkt der Elbinseln. Mit der Internationalen Gartenschau entsteht ein zentraler Volkspark, der die Wilhelmsburger Viertel miteinander verbindet. So gewinnt der Hamburger Süden einen neuen Ort für Erholung, Freizeitsport und internationale Park- und Gartenkunst, der seine Ausstrahlung weit über Hamburgs Stadtgrenzen hinaus entfalten wird. Ein künstlich anzulegender See bindet die bestehenden öffentlichen Einrichtungen, wie das Ortsamt, das Bürgerhaus und die Berufsschule, ein und verleiht dem Ort eine neue Lagegunst. Der Park und der See werden zu einer attraktiven Adresse zum Wohnen und Arbeiten – und für neue Bildungsangebote. Bei dieser Entwicklung wird ein besonderes Augenmerk auf den Übergang zu den nördlichen Gewerbe- und Industrieflächen gelegt, um den Bestand und Weiterentwicklung der ansässigen Betriebe zu sichern. Ferner soll das Einkaufszentrum Wilhelmsburg (Berta-Kröger-Platz) einschließlich des Bahnhofsvorplatzes im Rahmen der städtebaulichen Sanierung aufgewertet und ausgebaut werden.

Wilhelmsburger Osten

Neue landschaftsbezogene Wohnformen

Im Übergang zur schützenswerten Kulturlandschaft des Wilhelmsburger Ostens ist vorgesehen, im Rahmen der Internationalen Bauausstellung westlich der Autobahn neue Wohnkonzepte zu verwirklichen. Die nahe gelegene Autobahn erfordert innovative Lärmschutzmaßnahmen unter Einbeziehung grüner Brücken in die umliegende Landschaft. Die ökologische Bedeutung der Flächen setzt ein landschaftsbezogenes Wohnen mit naturnah gestalteten Gemeinschaftsflächen voraus. Neue Wohnformen in der Landschaft für Familien mit Kindern können das vielfältige Angebot zusätzlich

13 Reiherstieg

14 Rethespeicher am Reiherstieg

bereichern und neben der Wilhelmsburger Bevölkerung auch eine neue Bewohnerschaft für die Elbinseln interessieren. Der durch Landwirtschaft und Gartenbau geprägte Wilhelmsburger Osten gewinnt als Erholungsraum an Bedeutung. Er ist Teil des Grünen Netzes, das entlang der Landschaftsachse Dove-Elbe bis hin zum Reiherstieg sowie über weitere Ost-West-Grünverbindungen eine Verzahnung von Landschaft und Stadt sicherstellen soll.

Pionierprojekte für Altlastensanierung und Energiegewinnung

Georgswerder

Ein weithin sichtbarer und öffentlich zugänglicher Aussichtspunkt wird zum Wahrzeichen und dauerhaft faszinierenden Ausflugsziel auf der ehemaligen Deponie Georgswerder. Mit der Öffnung soll zugleich die Deponie als Pionierprojekt der Altlastensanierung und Energiegewinnung präsentiert werden. Auf dem benachbarten ehemaligen Spülfeld Obergeorgswerder entstehen neue für die Logistikwirtschaft geeignete gewerbliche Bauflächen. Ein breiter Grüngürtel sorgt für einen sanften Übergang zum nahen Naturschutzgebiet Rhee.

Mittlerer Reiherstieg

Die Uferzonen des Mittleren Reiherstiegs werden aufgewertet. Sowohl durch die Ansiedlung neuer hafenbezogener Unternehmen aus dem Logistikbereich als auch durch expandierende Wilhelmsburger Betriebe entsteht ein Areal für hochwertige Logistik. Es schützt das westliche Wilhelmsburg vor den Emissionen des Hafens und bildet einen ansprechenden, von Grünzügen durchzogenen Übergang zwischen Stadt und Hafen. Am Reiherstieg-Knie entwickelt sich neben weiteren Nutzungen im Zusammenhang mit der Internationalen Gartenschau ein neuer Park, der vom Zentrum den Weg zum Wasser öffnet und den Gewerbestandort zu einer Adresse von außergewöhnlicher Qualität macht. Die imposante Hafenarchitektur mit ihren Brücken und Speichern erzeugt dazu eine einzigartige Atmosphäre.

Spreehafen

Der Spreehafen und die umgebenden Uferlagen unterliegen derzeit dem Hafenentwicklungsgesetz und stehen damit nur Nutzungen mit Hafenbezug offen. Als Teil des Freihafens ist der Spreehafen zudem durch einen Zollzaun gesichert und somit nur eingeschränkt zugänglich.

15 Spreehafen mit Hafenquerspange

Während der Spreehafen selbst auch in Zukunft hafengewerblich genutzt werden soll, bietet das landschaftlich attraktive Südufer des Spreehafens mit den anschließenden Landflächen, nach Lösung zollrechtlicher Fragen (so ist z. B. für eine Verlagerung des Zollzauns die Zustimmung der Zollverwaltung des Bundes erforderlich), dem Stadtteil Wilhelmsburg einen hervorragenden Zugang zum Wasser und Potenziale für die Entwicklung und Ansiedlung anderer Formen des Arbeitens, von Freizeitangeboten und Gastronomie auch durch Existenzgründer. Für diese wichtige Schnittstelle zwischen Hafen und Stadt gilt es daher zukunftsorientierte Lösungen zu finden.

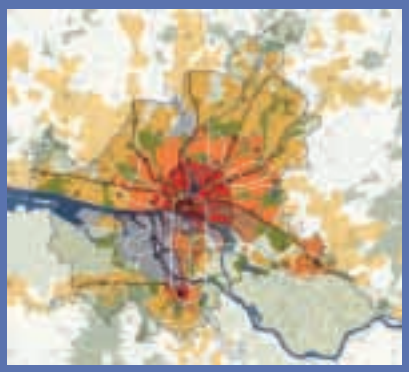
Weitere prominente kulturelle und touristische Ziele entstehen im Umfeld und sollen neue Impulse setzen: das Auswandererzentrum Ballinstadt als Ort des internationalen Austausches und eine internationale schwimmende Jugendherberge am Müggenburger Zollhafen. Die 50er Schuppen am Hansahafen bieten als neue Event-Location und als Außenstelle des Museums der Arbeit mit einer maritim – historischen Erlebniswelt schon heute attraktive Freizeitangebote.

Die Hafenquerspange soll als Autobahnverbindung zwischen A7 und A1 für Stadt und Hafen mit höchstem Anspruch an Gestaltung und Umweltverträglichkeit integriert werden.

Kleiner Grasbrook

Mit dem Brückenschlag über die Elbe wird sich das heutige Hafenareal zu einem urbanen Stadtteil entwickeln. Wohnungen und Arbeitsstätten in attraktiver Lage mit Blick von Süden auf Elbe und Stadt sowie ein grünes Ufer am Holthusenkai, das sich als Park bis zur Veddel erstreckt, werden hier möglich. Künftig kann hier ein kreativer Wind wehen: Anknüpfend an die HafenCityUniversität und das studentische Wohnen auf der Veddel eignet sich dieser Ort für Institutionen aus Hochschule und Wissenschaft, weshalb das Überseezentrum mittelfristig verlagert werden soll. Der Ausbau des Museumshafens am Bremer und Lübecker Kai sowie der Erhalt des Terminals O'Swaldkai mindestens bis zum Jahr 2025 bewahren die Nähe zum Hafen. Und wenn sich Hamburg erneut für die Austragung der Olympischen Spiele bewirbt, könnte hier auch in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt das Olympia-Stadion entstehen.

Heute Hafen – morgen ein neuer Stadtteil



S. 52

Mehr Stadt in der Stadt
Freiraumstrukturkonzept

Duvenstedter Brook / Wohldorfer Wald

Hummelsbüttler Feldmark

Schnelsen - Niendorf - Eidelstedter Feldmark / Niendorfer-Gehege

Klövensteen

Süllorfer Feldmark

Stadtpark Eimsbüttel / Hagenbecks Tierpark

Höltigbaum / Stellmoorer Tunneltal

Lettow Vorbeck

Stadtteilpark Altona

CentralPark

Lohsepark

Ballinpark

Altes Land

Boberger Niederung / Billeniederung

Internationale Gartenschau 2013 in Wilhelmsburg

Moorgürtel

Stadtteilpark Neugraben

Fischbeker Heide / Harburger Berge

Vier- und Marschlande

- Qualitätsoffensive Freiraum
- Urbane / landschaftliche Qualifizierung der Landschaftsachsen
- Entwicklung des 2. Grünen Rings zwischen Innerer und Äußerer Stadt
- Entwicklung des 2. Grünen Rings zum Grünen Wegeband in der Kulturlandschaft
- Verzahnung von Stadt und Parks
- Strukturell-funktionale Aufwertung des Wallrings
- Entwicklung neuer Stadtparks / Stadtteilparks
- Stärkung und Entwicklung der Elbachse
- Stärkung und Entwicklung innerstädtischer Freiraumachsen
- Stärkung der Erholungs- und Ausgleichsfunktion der Kulturlandschaftsräume
- Entwicklung des regionalen Grünverbunds

Planverfasser:
Arbeitsgemeinschaft Machleidt + Partner & FPB GmbH

1.3. Aufgaben und Orte

1.3.1 Identitätsstiftende Merkmale

Die Elbe mit dem breiten Niederungsgebiet und dem Marschenland, teilt den auf den Geestseiten liegenden Stadtkörper. Beide Siedlungsgebiete lagern sich, in ihrer Größenausdehnung sehr unterschiedlich, als gespiegelte Halbkreise an das durch die Stromspaltung stark aufgeweitete Marschengebiet mit der Elbinsel.

Innerhalb des nördlichen Siedlungshalbkreises lassen sich unterschiedlich strukturierte Stadtzonen erkennen. Die City wird halbkreisförmig umgeben von der Inneren Stadt, die sich wiederum in einen stadtstrukturell weitgehend konstituierten inneren und einen mehr fragmentierten äußeren Teil untergliedert. Der 1. Grüne Ring, der dem Verlauf der ehemaligen Wallanlagen folgt, bildet den Übergang von der City in die Innere Stadt. Der 2. Grüne Ring, bestehend aus Parkanlagen und weitgehend grün geprägten Wegeverbindungen, liegt am äußeren Rand der Inneren Stadt und markiert den Übergang zur Äußeren Stadt. Die Zonen nehmen in ihrer Bebauungsdichte von innen nach außen ab, wobei in der Äußeren Stadt mit dem Großsiedlungsbau der 1960er und 1970er Jahre zum Teil höhere Dichten in einem ansonsten locker bebauten Siedlungsumfeld bestehen.

Stadtstrukturell prägend: Elbniederung und Achsenmodell

Prägend für die Stadtentwicklung und für den strukturellen Aufbau der Stadt sind die natürlichen, wenn gleich stark überformten Elemente wie die Topografie des Urstromtals und die Wasserläufe, die Siedlungs- und Dorfstrukturen sowie das Achsenmodell als planerisch-steuerndes Entwicklungsmotiv, das seit rund 100 Jahren die Stadtentwicklung lenkt.

Landschaftsachsen und Grüne Ringe bilden das »Grüne Netz«

Deutlich erlebbar wird das Achsenmodell in der Verzahnung der Siedlungsachsen mit den Landschaftsachsen. Die Landschaftsachsen setzen sich als grüne Fugen bis in das Stadtinnere fort, sie führen nördlich der Elbe sternförmig auf den Wallring zu. Im östlichen Geestbereich werden die Achsen durch die Gewässerläufe mit begleitenden Grünzügen, z.B. Alster-Achse, Osterbek-Achse, Wandse-Achse, Bille-Achse und stadt-

16 Freiraumverbundsystem

übergreifend die Elbe-Achse, gebildet. Die Grünen Ringe verbinden die Landschaftsachsen. Die Elbmarschen sind geprägt durch die westliche und östliche Elbtalachse; im Harburger Raum ergänzt durch kleinere zumeist wassergeprägte Achsen.

Durch den Wechsel von Siedlungs- und Landschaftsachsen über die Stadtgrenze hinweg deckt sich die tatsächliche Trennlinie von Siedlungsraum und Freiraum nicht mit der administrativen Stadt- und Landesgrenze. Der Siedlungsraum geht zum Teil nahtlos in das besiedelte Umland von Niedersachsen und Schleswig-Holstein über.

Wertvolle Landschaftsräume setzen Grenzen für äußere Siedlungsentwicklung

Landschaftsräume, die durch Landwirtschaft, Gartenbau, Wälder und naturnahe Landschaft geprägt sind, bilden die Landschaftsachsen am Stadtrand. Durch ihre Größe, landschaftliche Vielfalt, Naturnähe und gute Erreichbarkeit sind sie als städtische Naherholungsgebiete wie auch als ökologische Ausgleichsflächen bedeutsam und setzen die Grenzen für eine Siedlungsentwicklung. Dazu gehören z.B. die Rissen-Sülldorfer Feldmark mit dem Klövensteen, der Duvenstedter Brook mit dem Wohldorfer Wald, die Alstertal-Achse, die Vier- und Marschlande, das Alte Land und der Moorgürtel sowie die Harburger Berge mit der Fischbeker Heide.

Die über die Stadtgrenze hinweggehenden Siedlungszusammenhänge erlauben kleinteilige Siedlungsarrondierungen; auch im Zusammenhang mit übergeordneten Verkehrsinfrastrukturen sind für bestimmte Nutzungen Siedlungserweiterungen möglich.

Chance für die Stadtentwicklung – konsequente Innenentwicklung

Um aber die typischen Hamburger Identitäten zu erhalten, soll auch zukünftig mit der Ressource Boden sparsam umgegangen werden. Eine erfolgreiche und wirtschaftlich tragfähige Strategie kann daher nur in einer konsequenten Innenentwicklung liegen, die es möglich macht, Orten in der Stadt eine neue städtische Qualität zu geben, gepaart mit einer abgestimmten Aufwertungsstrategie für das »Grüne Netz Hamburg«.

Hochwasserschutz beachten und gestalten

Auch aus dem Hochwasserschutz leiten sich Anforderungen an die Stadtentwicklung ab. Ein Drittel des Hamburger Stadtgebietes gilt als potenzieller Überflutungsbereich bei Hochwasserereignissen der Elbe. Besonders betroffen sind die tidebeeinflusste Elbmarsch mit der Wilhelmsburger Insel, dem Alten Land und den Vier- und Marsch-

17 Polderbebauung Neumühlen

landen sowie dem Hafen. Auch die City und die Zentren von Harburg und Bergedorf sowie Teile der Alsterniederung liegen im Überflutungsbereich. Zudem wächst die Bedeutung des Binnenhochwasserschutzes u.a. an Alster, Bille und Wandse aufgrund der zunehmenden Starkregenereignisse. Mit technischen und baulichen Maßnahmen stellt sich die Stadt diesen Anforderungen. Das Baugelände der HafenCity z.B., die außerhalb der Hamburger Hauptdeichlinie liegt, wurde aus diesem Grunde erhöht (»Polderkonzept«).

Ungleiche Entwicklung der Siedlungsachsen nutzen

Während Altona und Hamburg zusammen gewachsen sind, liegen abgerückt vom Stadtkörper Hamburgs die Gründungsstädte Bergedorf und Harburg. Mit Siedlungskern und ringförmiger Erweiterung bilden sie eigene Siedlungsräume aus. Beide liegen auf Siedlungsachsen, die aber nur schwach ausgeprägt sind. Die Bergedorfer Achse ist einhüftig und nicht durchgängig besiedelt. An dieser Achse haben mit Mümmelmannsberg und Allermöhe die letzten großen Siedlungserweiterungen von 1970 bis in die 1990er Jahren stattgefunden. Eine weitere Inanspruchnahme des im Flächennutzungsplan dargestellten Siedlungspotenzials auf dieser Achse muss mit der hohen Landschaftssensibilität des Raumes in Einklang gebracht werden.

Die zentrale Achse nach Süden, die die Verbindung nach Harburg über die Elbinsel darstellt, ist aufgrund der Hafennutzung und der Verkehrsinfrastrukturen ebenfalls nur schwach ausgebildet. Umstrukturierungen im Hafen haben zu einer Veränderung der Gebietskulisse geführt und ermöglichen jetzt mit dem »Sprung über die Elbe«, diese zentrale Achse zu stärken. Der Fluss rückt mehr in den Mittelpunkt des Stadtganzen. Dadurch werden Entwicklungsimpulse erwartet, die auf den gesamten innerstädtischen Elbraum ausstrahlen.

Sprung über die Elbe beispielhaft für die Aufgaben der Stadtentwicklung

Das Leitprojekt ›Sprung über die Elbe‹ zeigt beispielhaft die Aufgabenpalette der Stadtentwicklung; die konsequente Weiterführung der Öffnung der Stadt zum Wasser, die bessere Verknüpfung der einzelnen Siedlungsgebiete, die Bewältigung des Strukturwandels und der Flächenkonversion sowie die Bereitstellung von nachfragegerechten Wohn- und Arbeitsstätten.

18 Phoenix Center Harburg

19 Business Improvement District Neuer Wall

Zentren stärken und sichern

Ein besonderes Merkmal und Potenzial der Stadt ist ihre polyzentrale Struktur. Hamburg zeigt sich als Stadt der vielen Orte. Die gewachsenen Quartierszentren spielen als Identifikationsorte eine wichtige Rolle. Ihr Angebot und Erscheinungsbild sind für die Quartiere im positiven wie im kritischen Sinne imageprägend. Sie bestimmen weiterhin die Qualität der Versorgung im Alltag der Bevölkerung. Diese Struktur gilt es auch zukünftig zu stützen und an neue Entwicklungen anzupassen.

Neue Ansiedlungsvorhaben mit zentrenbedeutsamen Nutzungspotenzialen (Einzelhandel, Dienstleistung, Kultur und Gastronomie) sollen auf die vorhandenen Zentren orientiert und Flächenpotenziale hierfür ›gängig‹ gemacht werden. Die Tendenz zur Rückkehr des Einzelhandels in die urbanen Standorte soll durch gute integrative Lösungen aktiv unterstützt werden. Der in einzelnen Zentren erkennbare Funktionswandel zum Beispiel durch Aufgabe von zentralen Nutzungen ist aktiv zugunsten einer stärkeren Nutzungsvielfalt in den Zentren aufzugreifen und zu fördern. Dabei steht die Umnutzung von Flächenpotenzialen zugunsten des Wohnens als Beitrag zum Wohnungsmarkt Hamburg und für eine stabilisierende Wirkung des Standortes im Vordergrund.

Der Wettbewerb zwischen den Zentren um neue Investitionen und Angebote auch im Einzelhandel ist ein selbstverständlicher Bestandteil eines kontinuierlichen Wandlungsprozesses der Stadt. Er bedarf dabei einer gesamtstädtischen Steuerung, um nicht zu einer nachhaltigen Störung des räumlich ausgewogenen Netzes der Zentren zu führen.

20 Innenstadt

21 Verbindung City – HafenCity

1.3.2 City/HafenCity

Attraktivität steigern

Die Hamburger City ist mit ihrer Angebotsvielfalt (Einzelhandel, Kultur- und Freizeiteinrichtungen, Dienstleistungen, Hotels und Gastronomie) der Kern und der Magnet der Metropolregion. Ihre regionale, nationale und internationale Ausstrahlung wird durch die HafenCity und das dort geplante Überseequartier sowie durch die neue Europapassage und weitere Projekte, wie zum Beispiel die Bebauung des Dom-Platzes gestärkt. Im Wettbewerb der Metropolen um Bevölkerung, Beschäftigte und Besucher kommt ihrer Attraktivität als wichtiger Imageträger für die Metropolregion eine wachsende Bedeutung zu.

Wohnnutzung stärken

Der Citybereich transformiert sich weniger erkennbar in der Veränderung der Baustruktur als mehr in der Verdichtung und in der Kompletterneuerung der Gebäude. Mit dieser Erneuerung ist das Ziel verbunden, einen Mindestanteil Wohnnutzung als wichtigen Nutzungsbaustein für eine Belebung außerhalb der Geschäftszeiten in der City zu installieren. Die City ist klar durch den ehemaligen Wallgraben im Norden zur Stadtseite und zur Wasserseite durch das Ufer der Norderelbe und des Zollkanals abgegrenzt. Mit der Entwicklung des Nördlichen Elbufers ist eine Orientierung der Stadt zum Fluss eingeleitet worden, die in der HafenCity ihre Fortsetzung findet. Mit der HafenCity erhält die City eine Erweiterung nach Osten und Süden und einen direkten Anschluss über die Speicherstadt an die Elbe. Hier liegt der nördliche Ausgangspunkt für den »Sprung«.

City und HafenCity verknüpfen

Eine attraktive Verknüpfung zwischen der City und der HafenCity ist ein zentrales Handlungsfeld; unter anderem muss hierfür die starke Zäsur der Willy-Brandt-Straße überwunden werden. Mit der Neugestaltung des Jungfernstiegs, dem geplanten Umbau des Domplatzes sowie der Planung für die Querung der Willy-Brandt-Straße befinden sich zentrale öffentliche Räume in Aufwertung und werden Trittsteine für die Verknüpfung gesetzt.

22 Handlungsbedarf Stadttor Südost

Kunstmeile und Fleetviertel attraktiver gestalten

Die Orientierung der HafenCity nach Osten hilft, den Hauptbahnhof wie auch die zwischen Bahnhof und Hafen liegende Kunstmeile besser in den städtischen Kontext einzubinden. So bekommt u.a. das Fleetviertel eine Verbindungsfunktion und soll entsprechend aufgewertet werden.

Stadttor Südost qualifizieren

Gleichzeitig werden von der HafenCity die zentrumsgeprägten Strukturen bis an die Billhorner Brückenstraße herangeführt und damit langfristig räumliche Verknüpfungsoptionen für die unterschiedlichen Siedlungsinseln City-Süd, Hammerbrook, ehemaliger Huckepackbahnhof und Rothenburgsort-West bis einschließlich der Veddel geschaffen. Dieser wichtige Eingangsort zur Stadt ist derzeit nur als Verkehrsraum erfahrbar und soll zukünftig durch eine Neuordnung und Teilrückbau der Trassen sowie durch bauliche Fassungen besser eingebunden und zur Geltung gebracht werden. Für diesen Stadtraum wurde mit dem städtebaulichen Planwerk »Masterplan Elbbrücken« ein Entwicklungsrahmen erarbeitet. Mit der Parkanlage am Hochwasserbassin und der freiräumlichen Gestaltung der Billemündung in den Oberhafen wird dieser Teil der Stadt besser zugänglich gemacht und es werden wichtige Verbindungslücken im Grünen Netz geschlossen.

Elbeachse ausgestalten

Die Elbeachse soll weiter als grüner wie auch städtisch geprägter Verteiler von erholungsuchenden und erlebnishungrigen Hamburgern und Touristen von der City in Richtung Blankenese im Westen und den Elbmarschen im Osten über Entenwerder, Kaltehofe und Billwerder Inseln entwickelt werden. Die Stadtpark-Achse vom Harburger Stadtpark im Süden über das Gelände der Internationalen Gartenschau 2013 (IGS) in Wilhelmsburg bis zum Winterhuder Stadtpark im Norden kreuzt die Elbe-Achse und integriert wesentliche Investitionsschwerpunkte für neue und aufgewertete Grünanlagen wie z.B. den Carl-Legien-Platz am Zentralen Omnibusbahnhof, künftig Teil des »Centralpark in St. Georg«. Die Wilhelmsburger Dove-Elbe-Achse wird zwischen dem Alten Elbtunnel und der Dove-Elbe in Wilhelmsburg eine neue Querspange bilden, die das Hafengebiet intensiver als in der Vergangenheit als Kulisse einer amphibisch geprägten Freiraumverbindung integrieren wird.

23 Wilhelmsburger Dove Elbe

24 Jenischpark

1.3.3 Innere Stadt

Die Innere Stadt wird in der weiteren Betrachtung in zwei Zonen untergliedert. Bis zur Güterumgehungsbahn reicht die stadtstrukturell weitgehend konstituierte Zone. Der Stadtzusammenhang zwischen Güterumgehungsbahn und 2. Grünem Ring wird zunehmend fragmentarisch und rückt als zukünftige Urbanisierungszone neben dem Sprung über die Elbe in den Fokus der Entwicklungsaktivitäten zum Umbau und zur Qualifizierung der Stadt.

Das weitgehend konstituierte innere Stadtgebiet entwickelte sich in der Gründerzeit. Die ehemaligen Vorstädte St. Georg und St. Pauli wurden stark überformt und die Bebauung bis zur Güterumgehungsbahn ausgedehnt. In den 1920er Jahren wurden in der Blockrandstruktur Wohnsiedlungen ergänzt und in den 1950er Jahren wurde kriegszerstörter Wohnungsbau in aufgelockerter Zeilenbauweise wieder aufgebaut. Trotz der starken Heterogenität der Bebauungsstruktur ist innerhalb dieser Ausdehnung ein städtischer Zusammenhang erkennbar und es bestehen urbane Qualitäten.

Siedlungsbestand zukunftsfähig weiterentwickeln

Abseits der stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen erfreut sich dieser Teil der Inneren Stadt als Wohn- und als Arbeitsstandort großer Beliebtheit. Daher liegen hier die Aufgaben vor allem in der Qualifizierung und der Bestandsentwicklung sowie in der Nutzung der inneren Entwicklungspotenziale. Gleichzeitig sind durch Aufwertungsmaßnahmen im unmittelbaren Wohnumfeld und durch Schaffung und Vernetzung von öffentlichen, halböffentlichen und privaten Grün- und Freiflächen die Wohnumfeldqualitäten zu verbessern.

Qualitätsoffensive Freiraum starten

Unter dem Begriff »Qualitätsoffensive Freiraum« sind insbesondere Aktivitäten in der Inneren Stadt zusammengefasst, die die Verbesserung der Gestaltung, der Integration in das Netz der öffentlichen Räume und des Pflegezustandes zum Ziel haben. Handlungsräume bilden sowohl die kleinen Quartiersplätze, die die Identität eines Wohnquartiers ausmachen, als auch die größeren Grünverbindungen und Parkanlagen, die allen Altersgruppen vielfältige Sport- und Erholungsmöglichkeiten bieten.

25 Schulgarten Volkspark

26 Naherholung im Eichbaumpark

Urbanisierungszone am Rand der Inneren Stadt nutzen

Für die größeren Freiflächen und Parkanlagen, wie z.B. dem Alstervorland und dem Stadtpark Winterhude, heißt dies, der intensiven Nutzung mit einem erhöhten Pflege- und Instandhaltungsstandard zu begegnen. Besondere Entwicklungsmöglichkeiten bietet die zentral gelegene Anlage »Planten un Blomen«, die in ihrem Erscheinungsbild den jeweiligen Zeitgeist der Freiraumgestaltung widerspiegelt und sich als Schaubühne urbanen Lebens besonders eignen würde. Der Wallring soll auf Grund seiner zentralen Lage und starken Frequentierung in seiner Funktion als Kultur- und Kommunikationsraum gestärkt werden.

Die Urbanisierungszone ist von der Heterogenität der in ihr vorhandenen Siedlungsstrukturen gekennzeichnet: Alte Dorfstrukturen sind überlagert von zum Teil großmaßstäblichen Wohn- und Gewerbestrukturen- oder Verkehrstrassen sowie großflächigen Gemeinbedarfseinrichtungen und Krankenhäusern. Eingelagert sind die großen Parkanlagen und die ersten Kleingartenanlagen der Stadt, die sich wie ein Ring um die innere Stadt legen. Vielfach hat sich eine Art innerer Stadtperipherie ausgebildet.

Entwicklungspotenziale erschließen

Nutzungsaufgaben und Standortverlagerungen haben bereits einen Veränderungsprozess in dieser Stadtzone eingeleitet. Die dadurch notwendige Neuordnung und Umstrukturierung erschließt neue Entwicklungsspielräume für die Stadt. Auf den aufgelassenen Standorten können gemischt genutzte Stadtquartiere entstehen. Die dadurch mögliche Integration der ehemals abgeschlossenen großen Bahnareale, Kasernengelände und aufgegebenen Krankenhausstandorte in den Stadtkontext (wie z.B. Güterbahnhof Barmbek, Allgemeines Krankenhaus Barmbek, Güterbahnhof, Altona, Lettow-Vorbeck-Kaserne) eröffnet Chancen für die Auflösung von Inselstrukturen und gibt neue Entwicklungsimpulse für einen Weiterbau von Stadt.

Stadtzusammenhang verbessern

Mit der Öffnung und Vernetzung bisher nicht zugänglicher Einrichtungen (wie z.B. Stiftung Alsterdorf) sowie durch eine stadtverträgliche Integration von Hochleistungsstraßen wie der Autobahn A7 im Bereich des Altonaer Volksparks oder z.B. der Güterumgehungsbahn in Barmbek können Barrieren überwunden und Stadtzusammenhänge hergestellt werden.

27 Boehn-Kaserne Rahlstedt

28 Konversion Boehn-Kaserne

Offensive Standortentwicklung betreiben

Durch neue oder funktional und gestalterisch verbesserte Parkanlagen werden Standorte aufgewertet und zu attraktiven Wohnadressen, wie das Beispiel Stadtpark Eimsbüttel zeigt. Die Gewinnung und Öffnung von Wasserlagen erschließt besondere Standortpotenziale für attraktive Nutzungen. Diese Entwicklungen sind zum Teil langfristig vorzubereiten und mit Pioniernutzungen zu unterstützen.

Das im Zusammenhang mit der Elbinsel Wilhelmsburg beschriebene umfang- und facettenreiche Entwicklungsprogramm lässt sich auch auf den Rand der inneren Stadt übertragen. Die notwendigen Standortaufwertungsmaßnahmen umfassen neben der Entwicklung von Konversionsflächen eine Bestandsentwicklung der Siedlungen, eine Minderung von Störungen, die von Verkehrstrassen ausgehen, eine Verbesserung der Freiraumversorgung und der Freiraumzugänglichkeit sowie eine zukunftsfähige Ausstattung der Zentren bzw. die Einrichtung von Versorgungszentren.

Bestandspflege und Flächenrecycling bei Gewerbestandorten fördern

Auch die Weiterentwicklung von Gewerbegebieten zum Beispiel in Stellingen, in Hamm, Hammerbrook und Rothenburgsort ist in dieser Stadtzone eine zentrale Aufgabe. Das Angebot an Flächen für »graues Gewerbe« ist in der Inneren Stadt vor allem nördlich der Elbe begrenzt, die Nachfrage kann nicht befriedigt werden. Durch Flächenrecycling sowie eine restriktive Steuerung, die Fremdnutzungen unterbindet, sollen die Flächen effektiver ausgelastet werden.

Urbane und landschaftliche Qualifizierung des Grünen Netzes

Das Grünsystem der Landschaftsachsen, der Grünen Ringe und der Parkanlagen sowie das Gewässernetz der Stadt bieten die Möglichkeit, das Thema »Wohnen am Park« und »Wohnen am Wasser« als eigenes Qualitätsmerkmal insbesondere für das Wohnen von Familien weiter zu entwickeln. Mit der Aufwertung vorhandener Grünanlagen und dem Schließen von Netzlücken, insbesondere im Bereich des 2. Grünen Rings, lassen sich neue, ›grüne‹ Standortadressen schaffen.

29, 30 Stadtpark

Gute Beispiele: **Hamburger Stadtpark in Winterhude – Orientierung im alten Park** 29 30
Im Stadtpark Winterhude hat der Aufwertungsprozess bereits eingesetzt. Die ursprüngliche Offenheit und Großzügigkeit weiter Bereiche ist wieder hergestellt worden, so dass Räume und Sichten in neuem Licht erscheinen.

Im Volkspark Altona ist die ursprüngliche Idee des Volksparks differenziert weiter zu entwickeln: ein Sportpark mit intensivster Nutzung im Norden, ruhigere Formen der Erholungsnutzung im Mittelbereich und die Bewahrung und Wiederbelebung historischer Gartenräume. Der Ohlsdorfer Friedhof hat als größter Parkfriedhof der Welt noch erhebliche Marketingpotenziale. Gerade für Touristen bietet sich hier die Chance, mitteleuropäische Friedhofskultur und ihre innovativen Seiten in einem einmaligen Parkambiente kennen zu lernen.

Magistralen stadtverträglich gestalten

Die Innere Stadt ist stark segmentiert durch Hauptverkehrsstraßen, die radial vom 1. Straßenring ausgehend in die äußere Stadt führen. Die Bündelung der Verkehre auf den Hauptstraßen führt zu beruhigten Teilquartieren, aber auch zu einer Verinselung sowie gestalterisch und nutzungsstrukturell schwierigen Räumen entlang der Hauptverkehrsstraßen. Der Umgang mit diesen Straßen stellt eine besondere Herausforderung dar; ohne Einschränkungen der Verkehrsfunktion sind durch bauliche und grüngestalterische Maßnahmen die ausgehenden Störungen zu mindern und die Querungsmöglichkeiten von Stadtquartier zu Stadtquartier zu verbessern.

1.3.4 Äußere Stadt

Außerhalb des 2. Grünen Rings beginnt die Äußere Stadt. Sie wird geprägt durch kleinteilige und lockere Siedlungsgebiete und die Großwohnsiedlungen der 1960er und 1970er Jahre. Hier sind noch Siedlungspotenziale nach Flächennutzungsplan vorhanden und befinden sich große Wohnungsbauvorhaben auf Konversionsflächen, wie ehemalige Krankenhausflächen in Ochsenzoll und die Röttiger Kaserne in Neugraben in Entwicklung. Die locker bebauten Siedlungsgebiete weisen unterschiedliche Lagegüten auf und bieten daher für die unterschiedlichen Segmente des Eigenheims noch erhebliche Verdichtungspotenziale sowie Mobilisierungsreserven durch Generationswechsel.

Siedlungsreserven mobilisieren

31 Neue Mitte Kirchdorf-Süd

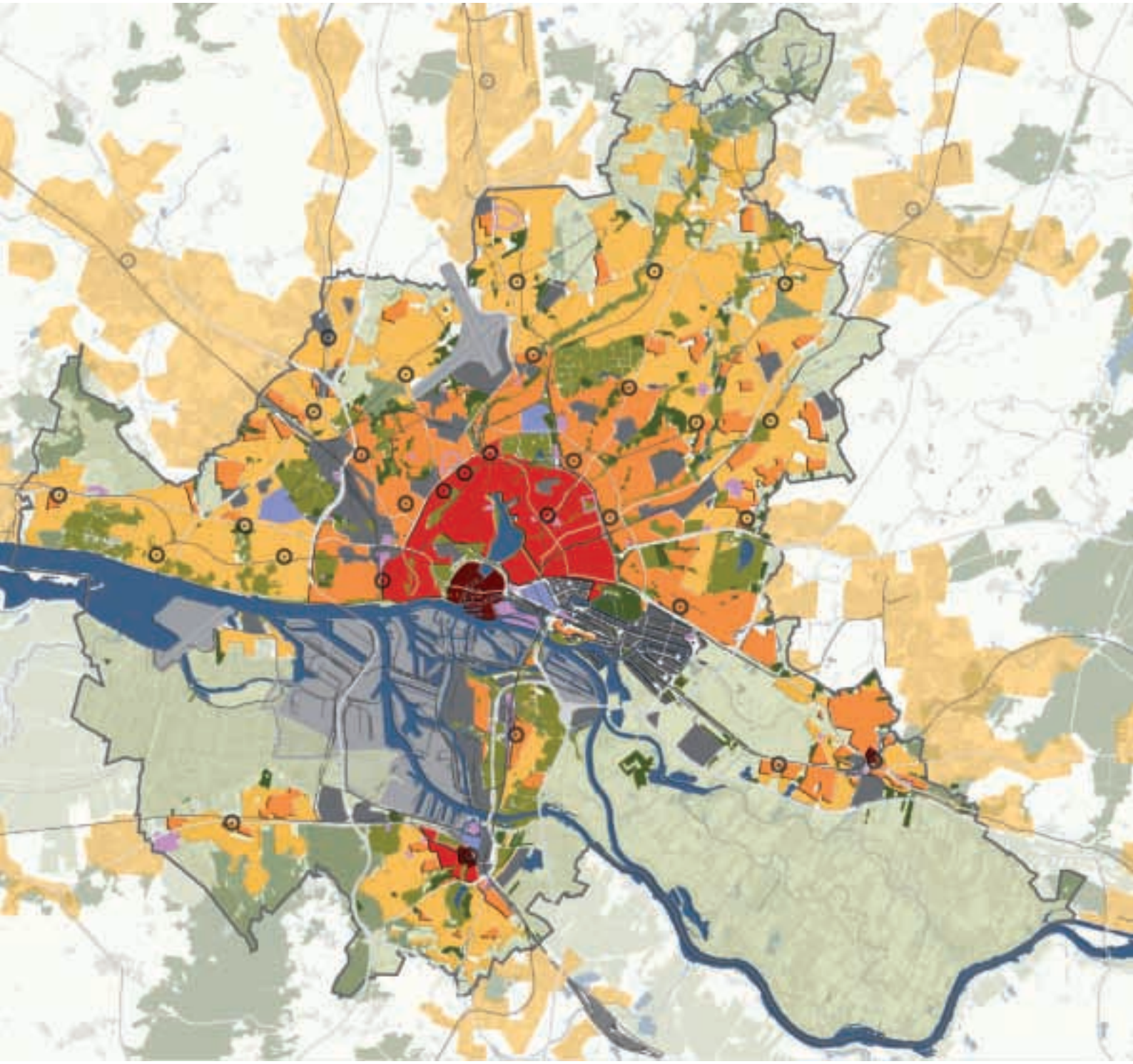
32 Neue Mitte Kirchdorf-Süd

Soziale Stabilität in den Großwohnsiedlungen sichern

Die Großwohnsiedlungen bilden räumliche Dominanten im ansonsten fließenden Übergang vom Siedlungsgebiet ins Umland. Die Wohnungsbestände in diesen Siedlungen sind auch zukünftig ein unverzichtbares Marktsegment des Hamburger Wohnungsmarktes. Die Bestandspflege und -entwicklung und die Förderung der sozialen Stabilität bleiben wichtige Querschnittsaufgaben der Stadtentwicklung. Besondere Aufmerksamkeit ist in der Äußeren Stadt auch der sozialen und Bildungsinfrastruktur zu widmen. Das Angebot muss sowohl für die jetzigen Bevölkerungsgruppen passgerecht sein und gleichzeitig so gestaltet werden, dass es auch für folgende Generationen und neu hinzuziehende Gruppen eine hohe Attraktivität besitzt.

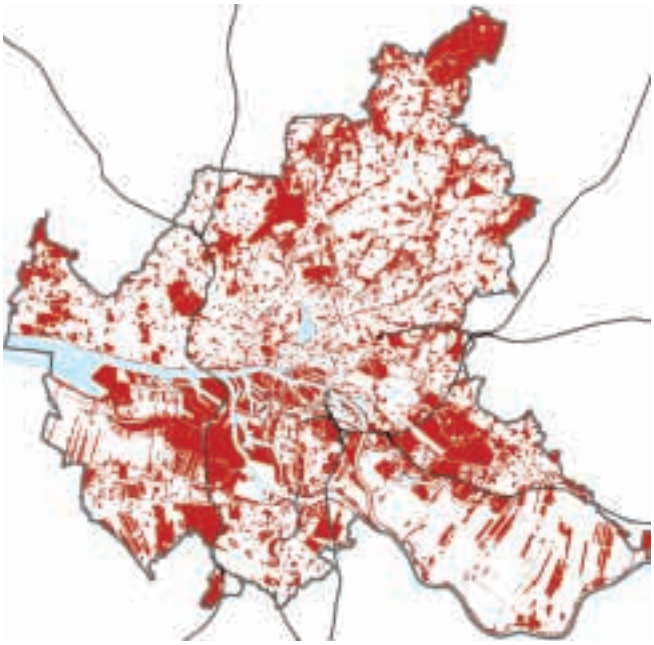
Mehr Stadt in der Stadt

Analyse



Planverfasser:

Arbeitsgemeinschaft Machleidt + Partner & FPB GmbH



33 stadteigene Flächen

1.4. Mittel und Wege

Um konsequent »Mehr Stadt in der Stadt« zu fördern, sind die in den jeweiligen Zielbotschaften vorgeschlagenen Mittel und Wege anzuwenden. Einige der vorgeschlagenen Strategien werden in der Stadt bereits praktiziert. Sie sollen fortgeführt und intensiviert werden.

1.4.1 Flächenmobilisierung und Nutzungsintensivierung

Strategischer Einsatz von städtischem Eigentum

Hamburg verfügt über ein bedeutendes städtisches Flächenportfolio und hat dies bereits in der Vergangenheit strategisch eingesetzt und frühzeitig Flächenvorsorge für die Stadtentwicklung betrieben. Das städtische Eigentum, welches u.a. Flächen, Einrichtungen und Wohnungsbestand umfasst, bietet die Möglichkeit, Entwicklungen selbst zu initiieren oder zu stimulieren. Der Einsatz des Flächenportfolios und das Flächenmanagement sind dabei kontinuierlich mit den Zielen der Stadtentwicklung abzustimmen.

Gestaltungsspielraum durch städtischen Flächenbesitz nutzen

Ein Teil der für eine bauliche Entwicklung im Flächennutzungsplan vorgesehenen Flächen, auch in innerstädtischen Lagen, werden derzeit durch Kleingärten genutzt. Im Bundeskleingartengesetz sowie bestehenden Verträgen zwischen der Stadt und dem Hauptpächter, dem Landesbund der Gartenfreunde in Hamburg e.V., ist der Ersatz der Kleingärten im Falle einer Bebauung geregelt. Ca. 4.500 der überplanten Parzellen sind ersatzlandpflichtig und überwiegend im städtischen Besitz. Soweit nicht aus sozialen und freiraumbezogenen Gründen die jeweiligen Kleingartenanlagen dauerhaft gesichert werden sollen, ist die Mobilisierung dieser Flächen auch künftig eine Aufgabe der Stadtentwicklung. Um den Ersatzverpflichtungen gerecht zu werden, soll das Angebot an neuen Kleingärten erhöht werden. In räumlicher Verbindung mit Wohnungsneubauvorhaben können neue Qualitäten auch für Familien entstehen. Die zu erhaltenden Kleingartenanlagen sind stärker in das Netz öffentlicher Freiräume zu integrieren.

34 Naherholung in den Feldmarken

Nachhaltige Flächenausnutzung fördern

Mindestausnutzung von Flächen

Der verantwortliche Umgang mit der Ressource Boden erfordert eine Mindestnutzung der Siedlungsflächen, abhängig von der Lage und der infrastrukturellen Ausstattung. Es wird daher als gesamtstädtisches Steuerungsinstrument die Festlegung eines Dichte-Orientierungswertes für unterschiedliche Stadtzonen bzw. Siedlungstypologien angestrebt, dessen Unterschreitung bei einer Flächeninanspruchnahme zu begründen ist. Der Hamburger Flächennutzungsplan stellt keine Dichtewerte dar.

Förderung der Nutzungsmischung

Um monostrukturierte Standorte zu vermeiden, soll bei neuen Projekten Nutzungsmischung gefordert und gefördert werden. Zur Förderung der Nutzungsmischung im Bestand ist ein Mindestanteil von Wohnnutzung in Kerngebieten wie z.B. der City, City-Süd sowie auch in den Bezirks- und Stadtteilzentren bei Neu- und Umbau zu fordern. Bei der Neuentwicklung von Gebieten sind durch möglichst kleinteilige und additive Strukturen eine Nutzungsmischung zu befördern bzw. auch Nutzungswandel nachträglich zu ermöglichen.

Öffnung und Vernetzung

Die Öffnung ehemals abgeschlossener Areale bietet die Chance, die Gebiete wieder in den Stadtkontext zu integrieren, eine Vernetzung mit dem umgebenden Stadtgebiet herzustellen und sie für Entwicklungen vorzubereiten. Hiervon profitieren Standort wie Umfeld, abhängig von der Nutzung, meist gleichermaßen. Diese Vernetzung ist möglichst an allen Standorten in der inneren Stadt herzustellen, insbesondere wenn dadurch Wasser- und Parklagen besser erschlossen und einzelne Siedlungsgebiete verbunden werden können.

Wettbewerb der Ideen

Eine Intensivierung des Wettbewerbsgedankens soll helfen, nicht nur für städtebauliche Vorhaben, sondern auch für besondere Vorhaben im Wohnungs- und Gewerbebau oder spezifische andere Aufgaben das Lösungsspektrum zu verbreitern. Der Wettbewerb der Ideen und Projekte soll in dafür geeigneten Fällen mit privater oder öffentlicher Förderung und auch Auszeichnungen anderer Art verknüpft werden.

35 Natur und Freizeit an der Süderelbe

1.4.2 Freiflächenaufwertung

Qualitätsoffensive Freiraum

Zur ausgewogenen Entwicklung der Wachsenden Stadt gehört auch die Stärkung der Qualitäten der grünen Metropole am Wasser. Die »Qualitätsoffensive Freiraum« soll Handlungsschwerpunkt zur Stärkung des Grünen Netzes in der Inneren Stadt sein, um die Freiraumqualitäten auch bei Innenentwicklung und Verdichtung langfristig zu sichern. Sie verfolgt vier Schwerpunkte:

Vorhandene Strukturen nutzen und weiterentwickeln

- → Qualitative Verbesserung des Netzes aus öffentlichen und privaten Grünflächen unterschiedlicher Größe und Qualität und Ausbau des Systems »Auf grünen Wegen durch die Stadt«.
- → Bearbeitung der Entwicklungsschwerpunkte (z.B. Volksparkachse, Eimsbütteler Achse, Wandseachse, Billeachse), die die Funktion der Landschaftsachsen im Grünen Netz und ihre Vernetzung mit den Stadträumen berücksichtigen.
- → Ausbau des 2. Grünen Ringes mit seinen unterschiedlichen Nutzungen und Qualitäten; Stärkung seiner Funktion durch Schließung der Lücken, Ausschilderung und Verbesserung der Vernetzung mit den angrenzenden Quartieren; Aufwertung des Grünen Ringes auch in seiner stadtgliedernden Funktion zwischen Urbanisierungszone und Äußerer Stadt mit besonderem Focus auf die übergeordnete Ausstrahlung seiner großen Parkanlagen.
- → Anbindung der Inneren Stadt an den Sprung über die Elbe und das Gelände der Internationalen Gartenschau; Stärkung der Verbindung von der Alster zur Elbe entlang des Alster-Elbe-Grünzugs; jeweils Anbindung an die beiden großen Stadtparke in Winterhude und Harburg

Anwendung der Eingriffsregelung

Zur qualitativen Entwicklung der Wachsenden Stadt gehört auch der Ausgleich der geplanten Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild. Hamburg muss sowohl die innerhalb der eigenen Grenzen liegenden Ausgleichsmöglichkeiten weiter entwickeln als auch Optionen im Umland vorbereiten. Die grundsätzliche Möglichkeit länderübergreifender naturschutzrechtlicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen besteht und mit den angrenzenden Landkreisen wurden in den Naturräumen Marsch und Geest erste Schwerpunkträume für Ausgleichsmaßnahmen entwickelt.

36 Wandsegrünzug

Den geplanten Eingriffen durch neue Wohnungs- und Gewerbebauvorhaben stehen erhebliche Ausgleichspotenziale gegenüber. Diese Potenziale liegen vor allem in den ländlichen Bereichen und sind, wie bisher, mit den agrarstrukturellen Erfordernissen abzustimmen. Bedarfe aus Planfeststellungsverfahren müssen zusätzlich berücksichtigt werden.

Eingriffs- und Ausgleichsmaßnahmen im Sinne der Stadtentwicklung einsetzen

Wichtige Punkte der Kompensationsstrategie vor dem Hintergrund der Zielbotschaften des Räumlichen Leitbildes und deren Umsetzung sind:

- Die Durchführung von Kompensationsmaßnahmen innerhalb des Stadtgebietes hat grundsätzlich Vorrang gegenüber der Durchführung von Maßnahmen im Umland.
- Die Ausgleichsflächenpotenzialsuche bezieht auch Potenzialräume in der Inneren Stadt ein. Die Ermittlung geeigneter und verfügbar zu machender Räume mag aufwändig sein, wirkt sich jedoch positiv auf die Wohnumfeldqualität und die gesamtökologische und freiraumstrukturelle Entwicklung Hamburgs aus.
- Hamburg ist ein Stadtstaat mit vergleichsweise dichter Besiedlung. Im Unterschied zu Flächenstaaten, die auf großflächig angelegte Ausgleichsstrategien setzen, wird ein differenziertes und über das Stadtgebiet verteiltes Netz an linearen wie flächigen Ausgleichsmaßnahmen entwickelt.
- Die Vernetzung von Ausgleichsflächen mit Grünflächen, die für intensivere Nutzung durch Freizeit und Erholung vorgesehen sind, kann eine besondere Qualität in der Freiflächenstruktur für bestimmte Räume und Quartiere sein. Sie ist ein Beitrag für die Integration des Biotopverbundsystems und ist auch ein Instrument zur weiteren Entwicklung der Landschaftsachsen und des 2. Grünen Ringes. Ein gutes Beispiel für die Vernetzung von Grünflächen und Ausgleichsflächen stellt die Siedlung Trabrennbahn Farmsen dar.
- Die als »Ökokonto« bezeichnete, in der Novelle des Hamburgischen Naturschutzgesetzes neu eingeführte, naturschutzrechtliche Maßnahmenbevorratung muss als Instrument der Bereitstellung und Bevorratung von Ausgleichsflächen noch verfahrensmäßig ausgestaltet und in der Praxis erprobt werden. Auch hierin liegt eine Chance, Flächen strategisch für das Freiraumverbundsystem einzusetzen.

37 Stadtflughafen Hamburg

1.4.3 Umgang mit Lärm

Besondere Konfliktsituationen entstehen bei der unmittelbaren Nachbarschaft von Wohngebieten und stark industriell geprägten Gebieten/dem Hafen, in Gebieten mit stärkerer Nutzungsmischung und nicht zuletzt entlang stark belasteter Verkehrstrassen. Oberste Priorität hat die Minimierung der Schallemissionen durch technische Minderungsmaßnahmen an der Quelle.

Sowohl die Nachbarschaft als auch die Nutzungsmischung erfordern aber ein Mindestmaß an gegenseitiger Toleranz, d.h. auch die Hinnahme eines gewissen Maßes an Störungen im Gegenzug zu den Vorteilen, die durch ein lebendiges Wohnumfeld, die mögliche Arbeitsplatznähe oder eine großartige Hafenkulisse gegeben sind. Andererseits können Angebote wie z.B. eine besonders gut nutzbare oder schön gestaltete Parkanlage in unmittelbarer Wohnungsnähe, bestimmte Defizite der Wohnqualität kompensieren und die Wohnzufriedenheit erhalten bzw. erhöhen. Begrenzte Flächenressourcen sowie stadtbildgestalterische Aspekte erfordern zur Konfliktbewältigung innovative lärmtechnische bzw. städtebauliche Lösungen wie z.B. Baukörperstellungen, Baulückenschließungen. Sie leisten gleichzeitig einen wichtigen Beitrag zur anstehenden Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie.

Ein besonderes Problem in Hamburg ist der innerstädtische Flughafen mit seinen gekreuzten Start- und Landebahnen. Hamburg hat sich bereits frühzeitig dieser städtebaulichen Konfliktsituation durch Einführung von Nachtflugbeschränkungen, Lärmkontingentierung und Festsetzung von Siedlungsbeschränkungszonen gestellt. Die vom Flughafen finanzierten Schallschutzprogramme leisten einen erheblichen Beitrag zur Entlastung der betroffenen Bevölkerung.

1.5 Schlüsselprojekte

Schlüsselprojekte sind besondere Vorhaben, die den Intentionen der Zielbotschaft beispielhaft entsprechen. Sie werden kurz beschrieben und im Konzeptplan dargestellt. Die ausgewählten Schlüsselprojekte demonstrieren das Themenspektrum, welches u.a. Vorhaben zur Verbesserung der Nutzungsmischung, Vorhaben der Flächenkonversion sowie zur Neustrukturierung von Standorten umfasst.

38 City/Hafencity

Verknüpfung City und HafenCity

Die stadträumliche Verknüpfung von City und HafenCity und somit die Schaffung einer attraktiven Verbindung von der Alster zur Elbe ist eine zentrale Aufgabe der Innenstadtentwicklung. Mit der Neugestaltung des Jungfernstieges als Auftakt, dem Umbau des Domplatzes sowie einer Verbesserung der Querung der Willy-Brandt-Straße soll die City besser mit dem Zentrum der HafenCity, dem Überseequartier am Magdeburger Hafen, verbunden werden.

39 Bahnkonversion Altona, Entwurf Architektur Olympiade 2006

Konversion ehemaliger Bahn- und Gleisanlagen

Bahnkonversion Altona Mit der beabsichtigten Verlagerung des Fernbahnhofs Altona nach Norden und der Reduzierung der Gleisanlagen werden große, zusammenhängende innerstädtische Flächen für die städtebauliche Entwicklung frei. In unmittelbarer Nachbarschaft zum beliebten Stadtquartier Ottensen könnten ein neuer Wohn- und Arbeitsstandort sowie ein Stadtteilpark entstehen. Im gleichen Zuge muss der neue Fernbahnhof städtebaulich eingebunden und mit dem vorhandenen Straßennetz verbunden werden.

40 Sportpark Altona

Der Sportpark im Volkspark

Volkspark/Sportpark Altona Mit Neugestaltungs- und Aufwertungsmaßnahmen soll der Volkspark in seiner Funktion als Sportpark ausgebaut werden und sollen die Sport- und Freizeitnutzungen besser miteinander verknüpft werden. Neue Sporteinrichtungen wie die Eissport-Halle und z.B ein Kompetenzzentrum mit Sportakademie werden sich um die AOL- und Color-Line-Arena konzentrieren. Eine Entscheidung über die Zukunft der Trabrennbahn ist noch offen. Um seiner Funktion als überregionaler Park und als wohnungsnaher Freizeit- und Erholungsort besser dienen zu können, wird der Park gestalterisch aufgewertet und seine Zugänglichkeit verbessert. Im Zusammenhang mit den anstehenden Veränderungen bietet auch die Option Wohnungsneubau am Park neue Chancen für diesen Standort.

41 AK Barmbek

Vom Krankenhaus zum neuen Wohnquartier

Allgemeines Krankenhaus Barmbek Das neue Quartier für Arbeiten und Wohnen auf dem parkähnlichen Gelände des Allgemeinen Krankenhauses Barmbek bietet insbesondere jungen Familien Wohnmöglichkeiten in der Stadt. Realisiert werden familiengerechte und höherwertige Wohnungen im Eigentum, generationsübergreifende Wohnformen, Seniorenwohnungen und baugemeinschaftliche Projekte. Große Teile des hervorragenden Altbaubestandes sind denkmalgeschützt und werden erhalten.

42 Reiherstieg Nord – Veringkanal

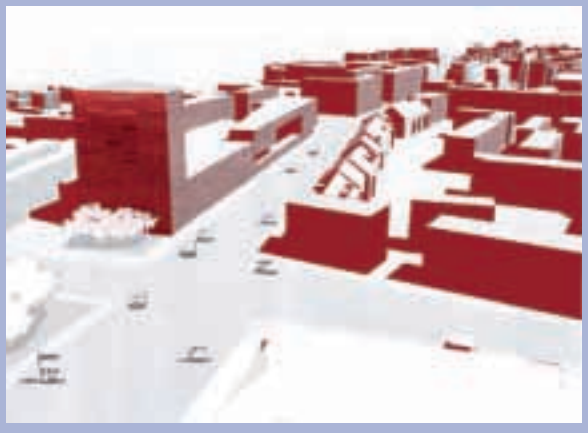
Quartiersaktivierung

Reiherstieg Nord/Veringkanal Das Reiherstieg Viertel in Wilhelmsburg birgt vielfältige Potenziale um zu einem gemischt genutzten Stadtquartier entwickelt zu werden. Die zentrale Lage in der Stadt, gründerzeitliche Baustrukturen, ein großes Angebot sozialer und freizeitbezogener Infrastruktur, reizvolle Lagen an den Kanälen und Arbeitsstättennutzungen in unmittelbarer Nachbarschaft bieten große Chancen für eine Binnenentwicklung auf den Elbinseln.

43 Zentrum Altona

Zentrumsaktivierung

Große Bergstraße Das geteilte Altonaer Bezirkszentrum weist starkes Ungleichgewicht zwischen östlichem und westlichem Abschnitt auf. Dem attraktiven, hoch frequentierten Einkaufsbereich westlich des Bahnhofs im Stadtteil Ottensen steht der eher unattraktive Teil des Altonaer Zentrums im Osten gegenüber, der als Einzelhandels-, Büro- und Arbeitsplatzstandort Funktionsverluste verzeichnet. Eine Umstrukturierung mit Neudefinition der Nutzungsmischung und Stärkung des Wohnanteils soll die Straße wieder stabilisieren.



44 Magistrale B 75, Entwurf Architektur Olympiade 2006

Magistralenaufwertung

Magistrale B 75 mit Toren zum Zentrum Übergeordnetes Ziel für die Wandsbeker Zollstraße ist sowohl die Attraktivitätssteigerung des Straßenraumes als auch die Schaffung von Identitäten durch die sinnvolle Zuordnung von Nutzungen und Gebäudekubaturen. Der Straßenraum zwischen Kattunbleiche und Kedenburgstraße soll nach dem historischen Stadtgrundriss neu gegliedert werden.

45 Neue Mitte Stellingen

Neuer Identifikationspunkt

Neue Mitte Stellingen Zur Stärkung und zur Aufwertung des zentralen Bereiches des Ortsteils Stellingen ist beabsichtigt, neue Einzelhandels- und Wohnnutzungen auf den jetzigen Sportflächen am Sportplatzring in unmittelbarer Nähe zum Ortsamt zu etablieren. Dies wird möglich, durch den Umzug der Sportflächen an dem aufzugebenden Standort der Informatik der Universität.

46 Dove Elbe

Qualität von wasserbezogenen Grünzügen stärken

Wilhelmsburger Dove-Elbe: vom alten Elbtunnel in den Wilhelmsburger Osten Der Wilhelmsburger Osten wird perspektivisch mit dem Sprung über die Elbe an Bedeutung als Erholungs- und Ausgleichsraum gewinnen. Er ist heute schon reich an landeskulturellen und natürlichen Attraktionen. Für die wachsende Wilhelmsburger Bevölkerung liegt damit ein Naherholungsgebiet direkt vor der Haustür. Es soll Zielpunkt einer städtisch-landschaftlich geprägten Grünachse werden, die bereits am Hafenausgang des alten Elbtunnels beginnt. Im Hafengebiet ist zur Zeit entlang des Fährkanals und des Steinwerder Kanals nur eine punktuelle gestalterische Lösung möglich, doch schon im Spreehafen beginnt entlang des Ernst-August-Kanals eine Grünachse mit ausgeprägten wasserorientierten Entwicklungspotenzialen, die schließlich mit der Wilhelmsburger Dove-Elbe-Achse zum Wilhelmsburger Osten führt. Die Dove-Elbe-Achse bildet das Querelement eines Kreuzes, dessen Längsachse durch das zentrale Wilhelmsburger IGS-Gelände gebildet wird. Durch diese Verknüpfung erhält die Querverbindung vom Elbtunnel bis zum Wilhelmsburger Osten auch eine gesamtstädtische Bedeutung.

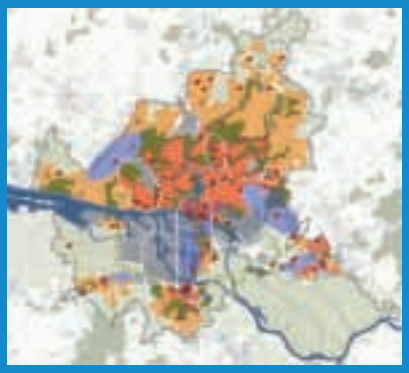
47 Brahmsquartier

Wohnen in der Innenstadt

Projekt Brahmsquartier Seit 1993 ist durch Senatsbeschluss geregelt, dass bei Neuausweisungen von Kerngebieten und bei Neubauten mit Kerngebietsmischnutzungen ein hoher Anteil von Wohnnutzung anzustreben ist, möglichst nicht weniger als 20 % der geplanten BGF. Damit soll das Wohnen als wichtiger Baustein für eine belebte Innenstadt weiterhin gesichert werden. Ein Beispiel dafür ist das Projekt Brahmsquartier in der Neustadt an der Kaiser-Wilhelm-Straße. Dort entstehen innerhalb eines Büro- und Geschäftshauses 52 Wohnungen als innerstädtische Mietwohnungen. Weitere 90 Wohnungen und Lofts werden in unmittelbarer Nähe am Valentinskamp errichtet.

C2 Auf Qualitäten bauen – Familienfreundliche Wohnstatt Hamburg

	Plan: Handlungskonzept	84
2.1.	Thema	86
2.2.	Aufgaben und Orte	88
2.2.1	Nachfrage, Angebot, Zielvolumen	88
2.2.2	Lagequalitäten	96
2.2.3	Ausstattungsqualitäten	99
2.2.4	Handlungsschwerpunkte	102
	Plan: Analyse	106
2.3.	Mittel und Wege	107
2.3.1	Wohnbauflächenentwicklung	107
2.3.2	Quartiersentwicklung	110
2.3.3	Förderung der Bautätigkeit	112
2.4.	Schlüsselprojekte	114
	Zwischen Stadtpark und Stadtteilzentrum	114
	Wohnen am Park	114
	Umbau 1950er bis 1970er Jahre Siedlungen	114
	Attraktive Zentren	115
	Familienfreundliches Wohnen	115
	Wohnen am Kanal	115
	Wohnen im Park	115
	Von der Kaserne zum Quartier	116
	Infrastruktur nutzen	116
	Standortqualitäten nutzen	116
	Pioniere für Adressenbildung	117
	Aktive Quartiersentwicklung	117



Auf Qualitäten bauen-familienfreundliche Wohnstatt Handlungskonzept

Untersuchungsräume für:

- Mobilisierung von Wohnbaupotenzialen (Nachverdichtung)
- Mobilisierung von Wohnbaupotenzialen (Umbau und Konversion)
- Erhöhung des Wohnanteils
- Handlungsschwerpunkt Wohnungsbauentwicklung und Freiraumqualifizierung
- Stabilisierung und Entwicklung von Wohnsiedlungen
- Wohnungsbauentwicklung in Kooperation mit Umlandgemeinden
- Wohnungsbaupotenziale über 100 WE / über 500 WE
- Schlüsselprojekt
- Stärkung der Versorgungszentren
- Ausnutzung der Erschließungsgunst an Haltepunkten für Wohnungsbauentwicklung (U- und S-Bahn, AKN) Bestand / Planung
- Qualifizierung der gesamtstadtrelevanten Grünzüge und Parkanlagen
- Entwicklung intensiv genutzter innerstädtischer Grünflächen / extensiv genutzter Grünflächen
- Stärkung der Erholungsfunktion in landschaftlich geprägten Freiräumen und Naherholungsgebieten
- Entwicklung der Wasserlagen
- Fluglärmbereich
- Hafen / Flughafen, zusammenhängende Gewerbestandorte
- Geplante Ergänzung des Straßennetzes

Planverfasser:
Arbeitsgemeinschaft Machleidt + Partner & FPB GmbH

1 Turmweg, Rotherbaum

2 Innerstädtische Eigentumsformen HafenCity

3, 4 Bestandsqualifizierung Barmbek Süd

2.1. Thema

»Auf Qualitäten bauen – familienfreundliche Wohnstatt Hamburg« fokussiert auf die Bedeutung der Lage- und Ausstattungsqualitäten in den Wohnquartieren für die Attraktivität der Stadt als Wohn- und Lebensort.

Wohnungsbauangebote zeit- und nachfragegerecht schaffen

Das prognostizierte Wachstum der Hamburger Bevölkerung setzt voraus, dass ein entsprechender Wohnungsraum angeboten werden kann. Hamburg wird daher alle Kräfte einsetzen, um den Wohnungsneubau anzukurbeln und das Zielvolumen von rund 75.000 bis 90.000 neuen Wohnungen bis 2020 zu erreichen. Das entscheidende Zeitfenster der möglichen Bevölkerungszuwächse wird in den kommenden Jahren liegen. Das Wohnungsangebot soll daher zeit- und nachfragegerecht bereitgestellt werden und lässt sich nur entwickeln, wenn auf vorhandene Standort- und Quartiersqualitäten zurückgegriffen wird. Quantitäten mit Qualitäten schaffen heißt das Ziel.

Gute Beispiele: **Innerstädtische Eigentumsformen Turmweg, Rotherbaum.** 1 Attraktives, innerstädtisches Wohnen im Eigentum auf einem ehemaligen Sportplatz. In zentraler Lage ist eine beliebte Wohnadresse mit städtischer Dichte entstanden.

Vorhandene Qualitäten nutzen – neue Qualitäten schaffen

Neben Hamburgs klassischen Lagequalitäten Wassernähe, hoher Grünanteil, qualitativ hochwertiger Haus- und Wohnungsbau werden neue Qualitätswerte wie ein besonderes Wohnambiente, ein vielfältiges Wohnumfeld und eine kleinteilige, auf die Bedürfnisse der Bewohner zugeschnittene Versorgungs- und Infrastruktur nachgefragt. Diese Qualitäten sind vor allem in der Inneren Stadt zu finden, wo sie Ansatzpunkte für die Entwicklung von neuen Wohnquartieren bilden. Standorte mit diesen Siedlungsqualitäten müssen identifiziert und für eine Entwicklung vorbereitet oder durch Verbesserung der Ausstattungsstandards für eine Entwicklung interessant gemacht werden. Pionier- und Pilotvorhaben können hierbei einen wichtigen Beitrag leisten.

Gute Beispiele: **Innerstädtische Eigentumsformen HafenCity Sandtorkai/Dalmannkai.** 2 Erschließung neuer Wasserlagen, HafenCity – Hamburgs neue Wohnadresse am Wasser. Gemischtes Wohn- und Arbeitsquartier am Hafen.

5 Trabrennbahn Farmsen

6 Baugemeinschaften MaxB, Altona

7 Parklage Andresengarten Lokstedt

Weiterentwicklung des Bestandes

Eine besondere Bedeutung genießt nach wie vor die Weiterentwicklung des Bestandes. Durch Bestandserneuerung, notwendige Umbau- und Umstrukturierungsmaßnahmen sowie durch ergänzende Neubebauung werden bestehende Wohnungsangebote zukunftsfähig gemacht und für neue Bevölkerungsgruppen geöffnet.

Gute Beispiele: **Bestandsqualifizierung Barmbek Süd.** 3 4 Quartiersqualifizierung durch Sanierung der Bausubstanz und Grundrissänderungen für familienfreundliche Wohnungen. Aufwertungsmaßnahmen im Wohnumfeld, Gestaltung öffentlichen Raums und Aktivierung sozialer Angebote.

Sozialen Ausgleich schaffen

Das Wohnen in der Stadt liegt wieder im Trend. Diesen positiven Rückenwind gilt es zu nutzen und aktiv zu befördern. Besonders soll die Zuwanderung und der Verbleib von Familien in der Stadt gefördert werden. Dazu dient nicht nur die Schaffung neuer Wohnungsangebote, sondern auch eine starke Aufmerksamkeit für die Bedürfnisse der vorhandenen Bevölkerung. Für diese sind im Zusammenwirken mit den anderen Fachpolitiken Lebensräume in der Stadt attraktiv zu gestalten. Das Fördern von sozialem Ausgleich und sozialem Gleichgewicht ist eine wesentliche Voraussetzung für ein gutes Zusammenleben in der Stadt.

Gute Beispiele: **Familienfreundliches Quartier Trabrennbahn Farmsen.** 5 Familienfreundliches Wohnen in innerstädtischer Lage. Unterschiedliches Wohnungsangebot im Geschossbau mit »eigenen Haustüren«, hohe Freiraumqualität im Quartier.

Gute Beispiele: **Baugemeinschaften MaxB, Altona** 6 Unterschiedliche Gemeinschaftswohnprojekte im Geschosswohnungsbau. Kostengünstige Realisierung individueller Wohnwünsche durch Bildung einer Baugemeinschaft.

Gute Beispiele: **Parklage Andresengarten Lokstedt.** 7 Entwicklung neuer Wohnlagen am Park, Nutzung besonderer Standortqualitäten zur Entwicklung eines urbanen Stadtquartiers für Familien und Ältere.

8

2.2. Aufgaben und Orte

2.2.1 Nachfrage, Angebot, Zielvolumen

Hamburg verfolgt eine Wachstumsstrategie, die auf eine Stadt- und Quartiersqualifizierung setzt. Das Bevölkerungswachstum ist wichtig, um die soziale Stabilität sowie die Zukunftsfähigkeit der Stadt zu gewährleisten.

Bevölkerungsentwicklung

Grundlage für das Räumliche Leitbild ist die Hamburger Bevölkerungsprognose[A]. Sie wurde als demographische Leitgröße für alle Politikfelder durch den Hamburger Senat 2005 beschlossen. Danach werden von 2004 bis 2020 rund 80.000 Bewohnerinnen und Bewohner in Hamburg erwartet. Insgesamt wird damit die Einwohnerzahl auf 1,81 Mio steigen.

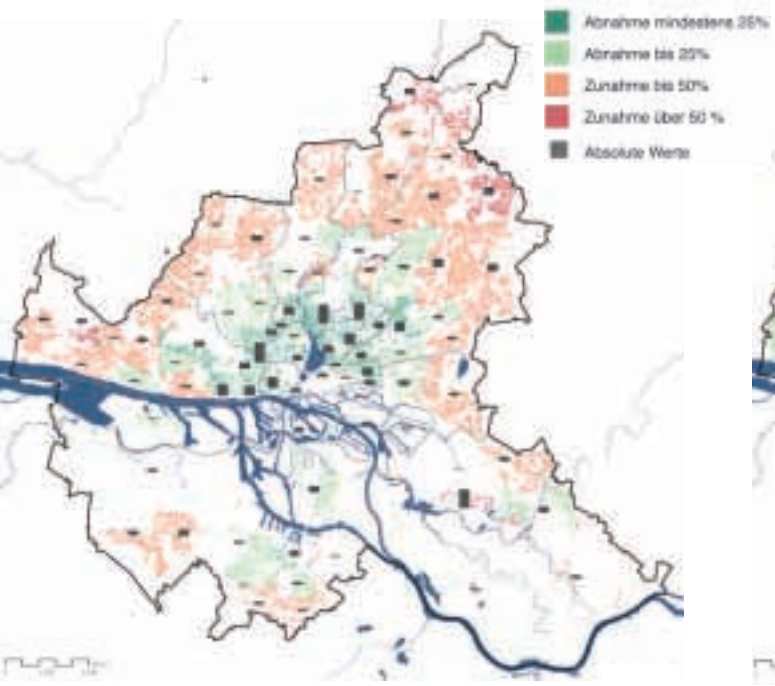
Bis 2020 nur geringe Verschiebung der Altersstruktur zugunsten der Älteren

Die zum Teil gegenläufigen Veränderungen der Altersgruppen sowie die hohen Wanderungsgewinne bei jüngeren Erwachsenen führen in Hamburg bis 2020 insgesamt nur zu einer geringfügigen Verschiebung der Altersstruktur zugunsten der älteren Bevölkerung: im Jahr 2020 ist der Anteil der 60-Jährigen und Älteren mit 25% nur um einen Prozentpunkt höher als 2002. Erst nach 2020, wenn die geburtenstarken Jahrgänge der sechziger Jahre sukzessive ins Rentenalter kommen, ist mit einer Steigerung zu rechnen. Verschiebungen innerhalb der Altersgruppe der 20- bis unter 60-Jährigen gibt es aber auch schon im Vorausschätzungszeitraum bis 2020 – deutlich zu erkennen in der Alterspyramide.

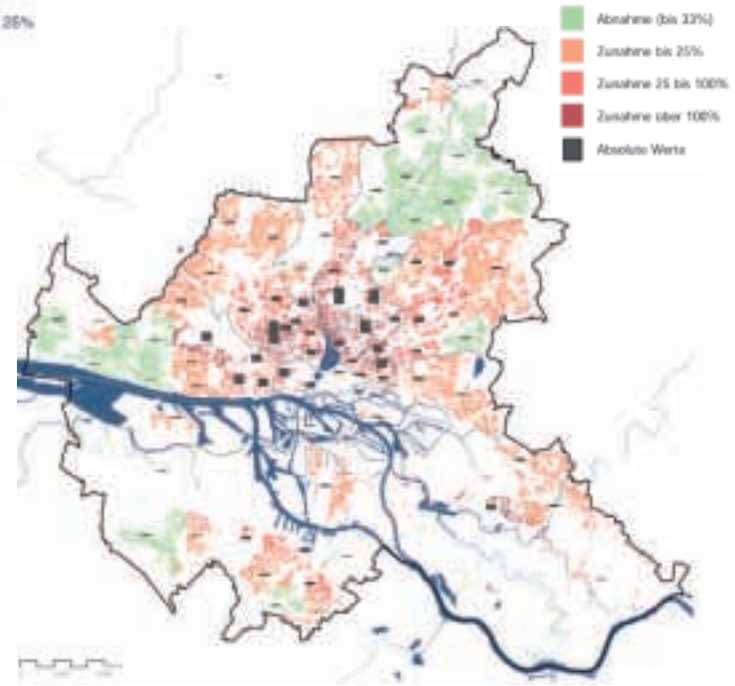
	natürliche Entwicklung			Wanderungssalden					
Jahr	**Geburten**	**Sterbefälle**	**Saldo**	**Ausland**	**Umland**	**übrig. Bund**	**Saldo**	**Bev. bestand**	**Zuwachs**
2004	15.600	18.200	-2.600	6.560	-6.000	10.000	10.560	1.745.400	
2005	15.600	18.200	-2.600	6.400	-6.000	10.000	10.400	1.753.200	7.800
2006	15.600	18.100	-2.500	6.320	-5.800	10.000	10.520	1.761.220	8.020
2007	15.600	18.200	-2.600	6.320	-5.600	9.500	10.220	1.768.840	7.620
2008	15.600	18.200	-2.600	6.320	-5.400	9.000	9.920	1.776.160	7.320
2009	15.600	18.200	-2.600	6.320	-5.200	8.200	9.320	1.782.880	6.720
2010	15.700	18.300	-2.600	6.240	-5.000	6.600	7.840	1.788.120	5.240
2011	15.700	18.400	-2.700	6.240	-5.000	5.800	7.040	1.792.460	4.340
2012	15.600	18.500	-2.900	6.240	-5.000	5.400	6.640	1.796.200	3.740
2013	15.600	18.600	-3.000	6.240	-5.000	5.200	6.440	1.799.640	3.440
2014	15.500	18.700	-3.200	6.240	-5.000	5.000	6.240	1.802.680	3.040
2015	15.400	18.800	-3.400	6.240	-5.000	4.800	6.040	1.805.320	2.640
2016	15.200	18.900	-3.700	6.240	-4.500	4.600	6.340	1.807.960	2.640
2017	15.100	19.000	-3.900	6.240	-4.500	4.400	6.140	1.810.200	2.240
2018	14.900	19.100	-4.200	6.240	-4.500	4.200	5.940	1.811.940	1.740
2019	14.700	19.200	-4.500	6.240	-4.500	4.000	5.740	1.813.180	1.240
2020	15.400	19.300	-4.900	6.120	-4.500	3.800	5.420	1.813.700	520
	261.400	**315.900**	**-54.500**	**106.760**	-86.500	**110.500**	**130.760**		

Gesamtverlust von Hamburger Bevölkerung	**-141.000**
Gesamtgewinn von Hamburger Bevölkerung	217.260
Saldo Gewinn/Verlust	**76.260**

Hamburger Bevölkerungsprognose des Basisdatenausschusses – mittlere Variante[4]



9 Entwicklung der Anzahl der im Jahr 1995 Neugeborenen



10 Entwicklung der Haushaltsbilder in den Jahren 1995-2003

Kleinteiligere regionalisierte Prognoseergebnisse liegen nicht vor. Wie sich die Entwicklung der vorhandenen Bevölkerung, Zuzug in den und Wegzug aus dem Stadtteil gestalten sind daher nicht darstellbar. Die Entwicklung der Bevölkerung kann für die kleinräumige Ebene aber rückblickend analysiert werden. Diese Betrachtung ergibt folgendes Bild:

Lebens- und Familienphasen bestimmen das Wanderungsverhalten

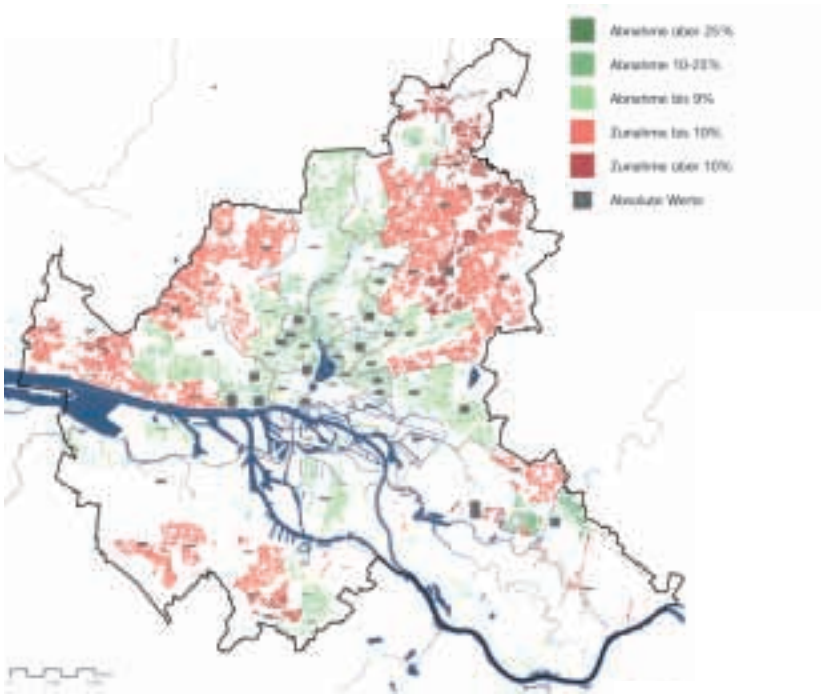
- → Bei den Jüngsten (1995 Neugeborene) sind ebenso wie bei den Familiengründern (1995 25-34 Jahre) und Eigentumsbildern (1995 35-44 Jahre) in der Innenstadt zum Teil erhebliche Rückgänge zu verzeichnen, während ihre Zahl in Stadtrandlagen zunimmt.
- → In der Gruppe der Haushaltsbilder (1995 18-24 Jahre) sind hingegen in der Innenstadt sehr deutlich Zuwächse abzulesen.
- → Der für andere Städte beschriebene Trend der Rückkehr älterer Bevölkerungsgruppen in die Kernstadt lässt sich für die Vergangenheit nicht belegen. Vielmehr hat sich die Größe dieser Gruppe (1995 45-64 Jahre) fast in der gesamtem Stadt in unterschiedlichem Maß verringert.
- → Die Altersgruppe der über 70-Jährigen wächst außerhalb der Innenstadt und nimmt in der Innenstadt ab.[B]

Haushaltsentwicklung

Der erwartete Zuwachs an 80.000 neuen Einwohnern in Hamburg entspricht rund 60.000 neuen Haushalten bzw. einem Anstieg von derzeit rund 930.000 auf 990.000 Haushalte. Die Prognose setzt voraus, dass die Stadt-Umland-Wanderung deutlich reduziert werden kann und es weiterhin eine Zuwanderung aus dem Bundesgebiet und dem Ausland gibt. Hamburg ist als Ausbildungs-, Arbeits- und Lebensort attraktiv für Zuwanderer. Mittelfristig ist auch davon auszugehen, dass dieser Trend anhält.

Wohnungsbaupolitik angebotsorientiert gestalten

Verfolgt man das Ziel einer sowohl quantitativ als auch qualitativ wachsenden Stadt, so ist eine angebotsorientierte Wohnungsbaupolitik aktiv zu betreiben. Dafür sind zunächst die planerischen Grundlagen zu schaffen, die genügend Spielräume eröffnen, um auf verändertes Nachfrageverhalten und Marktverhältnisse reagieren zu können.



11 Entwicklung der Eigentumsbilder in den Jahren 1995–2003

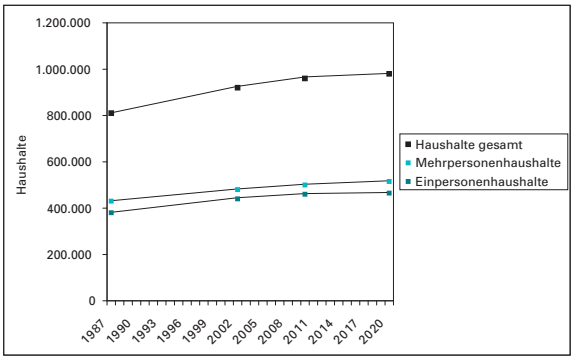


Abb.: Prognostizierte Haushaltsentwicklung

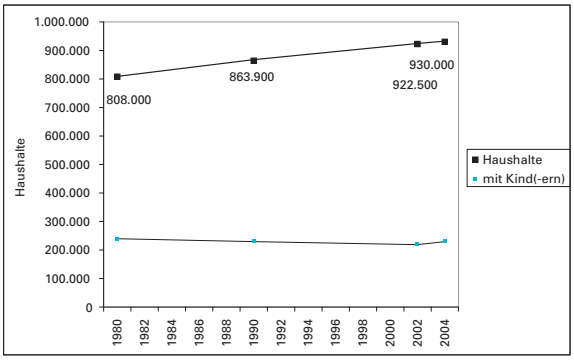


Abb.: Bisherige Haushaltsentwicklung

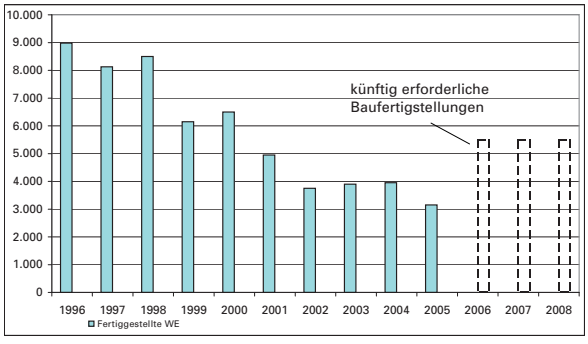


Abb.: Baufertigstellungen im Wohnungsbau[3]

12 Wohnungsbau Zeidlerstraße

Die Stadt muss sich offensiv dem Wettbewerb mit dem Umland stellen und dies als Teil der Standortpolitik verstehen. Hamburg hat deshalb in den letzten Jahren das Flächenangebot für Einfamilien- und Reihenhausbau mit einem Sofortprogramm verstärkt. Dieses Segment ist auch künftig ein fester Bestandteil der Standort- und Wohnungspolitik.

Baufertigstellungen steigern

Der Wohnungsbedarf errechnet sich aus den Zuzügen, einer zunehmenden Haushaltsverkleinerung sowie Ersatzbedarf für abgängigen Wohnraum. Um den quantitativ ermittelten Wohnungsbedarf von 75.000-90.000 WE bis 2020 zu schaffen, muss das Wohnungsbauvolumen von derzeit knapp 4.000 Wohnungen auf 5.000-6.000 Wohnungen pro Jahr gesteigert werden. Das Zielvolumen macht rund 10% des vorhandenen Wohnungsbestandes aus. In Hamburg gibt es ca. 876.000 Wohnungen. Im Verhältnis zu anderen Städten im Bundesgebiet liegt Hamburg mit einer Wohneigentumsquote von 22% im Mittelfeld (Berlin 13%, Frankfurt 16%, Düsseldorf 20%, München 23%, Köln 24%, Stuttgart 28%).[4]

Entwicklungspotenziale/ Entwicklungszeiträume

Es lassen sich heute bereits Entwicklungspotenziale für rund 50.000 neue Wohnungen erkennen, die sich aus unterschiedlichen Abschätzungsvolumina zusammensetzen.

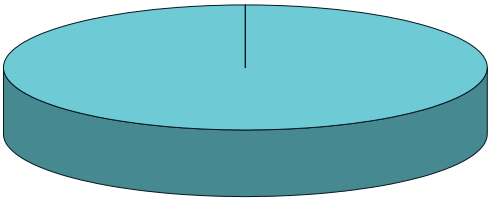
Konsequente Entwicklung der Wohnbauflächenpotenziale und Konversionsflächen

Flächenreserven noch nicht in Anspruch genommener Wohnbauflächen des Flächennutzungsplans und Konversionsstandorte, die sich für eine Wohnnutzung eignen und für die entsprechende Beschlusslagen vorliegen (vgl. Wohnbauflächendatei, Stand 4/2006), machen mit 27.000 Wohnungen rund ein Drittel des Zielvolumens aus. In die Betrachtung einbezogen sind Flächenpotenziale, die durch das große Konversions- und Entwicklungsprojekt »Sprung über die Elbe« erschlossen werden.

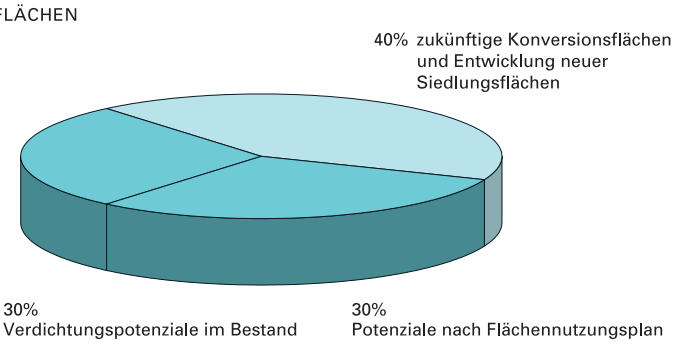
13 Blick vom Wasserturm, Schanzenpark

Entwicklungsflächen für Wohnungsbau
(FHH, BSU, Amt für Landesplanung, Wohnbauflächendatenbank 2005)

Standort	Bezirk	Wohneinheiten	im Geschoss/ Einfamilienhaus (EFH)
Neugraben – Fischbek	Harburg	1.250	überw. EFH
Waldquartier (ehem. Klinikum Nord Ochsenzoll)	HH-Nord	750	Geschoss/EFH
HafenCity	HH-Mitte	bis 5.350	Geschoss
Ehem. Güterbahnhof Barmbek	HH-Nord	900	Geschoss
Ehem. Krankenhaus Barmbek	HH-Nord	450	Geschoss
Finkenau	HH-Nord	400	Geschoss/EFH
Ehem. Krankenhaus Eilbek	Wandsbek	380	Geschoss
Am Bille-Bad	Bergedorf	350	überw. Geschoss
Nördl. Finkenwerder Landscheideweg	HH-Mitte	420	EFH
Oberbillwerder (nördl. S-Bahn)	Bergedorf	bis 1.500	Geschoss/EFH
Neues Jenfeld (Ehem. Lettow-Vorbeck-Kaserne)	Wandsbek	650	überw. EFH
Ehem. Röttiger Kaserne	Harburg	450	EFH



14 Zielvolumen neuer Wohnungen von 2006 bis 2020



15 Flächenangebote für neue Wohnungen

Wanderungsgewinne bis 2010 nutzen

Eine weitere Entwicklungsreserve ist die Wohnungsbauentwicklung im Bestand. Eine Fortschreibung der Bautätigkeit, wie sie kontinuierlich in den vergangenen Jahren stattgefunden hat, zeigt, dass auch hier ein Mobilisierungspotenzial von mindestens einem weiteren Drittel des Zielvolumens liegt.

Die Lücke zur Erfüllung der Zielvorgabe muss durch zukünftige Konversions- oder sonstige Umstrukturierungsprojekte geschlossen werden oder, wenn im Siedlungsflächenbestand keine ausreichenden Potenziale mobilisiert werden können, durch die Neuausweisung von Siedlungsflächen erfolgen.

Wesentliche Wachstumseffekte und Nachfragepotenziale, die es für die Stadt zu nutzen gilt, werden kurzfristig erwartet, langfristig wird das Bevölkerungswachstum wieder zurückgehen.

»Der Wanderungssaldo Hamburgs mit dem übrigen Bundesgebiet verringert sich bis 2020 schrittweise von derzeit rund 11.000 auf 3.800 pro Jahr. Die Reduzierung des Saldos erfolgt insbesondere vor dem Hintergrund, dass sich die Besetzung der jüngeren, potenziell nach Hamburg zuziehenden Altersgruppen aus den neuen Bundesländern um das Jahr 2010 herum deutlich verringern wird.«[5]

Die Flächenreserven sind mit Nachdruck zeit- und nachfragegerecht zu mobilisieren. Flächenpotenziale bergen immer Unsicherheitsfaktoren bezüglich ihrer zeitlichen Verfügbarkeit wie auch ihres Entwicklungsvolumens, daher müssen aktiv und kontinuierlich Entwicklungsflächen identifiziert und vorbereitet werden.

Ebenfalls mit großer Sorgfalt muss auf die Nachfrageorientierung und Marktakzeptanz der Standorte und der angebotenen Wohnformen geachtet werden. Aus den Erfahrungen vergangener Wachstumsphasen wird auf ein eher kleinteiliges Angebot gesetzt, welches gut vermarktbar ist und vorhandene oder neu zu entwickelnde Lagequalitäten nutzt. Es sind in erster Linie Standorte mit einem positiven Umfeldimage, einer guten Infrastrukturausstattung wie ÖPNV-Anbindung, erreichbaren Versorgungsangeboten, Bildungseinrichtungen und sozialer Infrastruktur interessant.

Nachfragegruppen

Als Hauptnachfrager, die derzeit nicht auf dem Hamburger Wohnungsmarkt befriedigt werden können und für die bevorzugt Angebote geschaffen werden sollen, werden eigentumsbildende Haushalte der 50+-Generation und der Familiengründergeneration identifiziert. Insgesamt wird die Anzahl der Haushalte von Alleinstehenden und über 60jährigen stark zunehmen; die Wohnbedürfnisse dieser Gruppen müssen eingehender erforscht und mit entsprechenden Wohnformen befriedigt werden.

Angebote für Familiengründer und »Rationalerwerber« schaffen

Junge Familien mit oder ohne Kinder wollen früher als bisher Eigentum bilden. Bei dieser Gruppe spielt das Preis-Leistungs-Verhältnis eine besondere Rolle, gesucht wird nicht das »Traumhaus« fürs Leben, sondern eine gute Infrastruktur (Schulen etc.) sowie ein sicheres Umfeld für die Kinder. Junge Familien würden gerne bei entsprechenden Angeboten in den innenstadtnahen Gebieten verbleiben.[6]

Die Personengruppen 50+ und 60+ suchen qualitativ hochwertigen Wohnraum in der Inneren Stadt Hamburgs, aber auch in Mittelstädten der Metropolenregion. Die Nachfrage richtet sich auf altersgerechte, nicht zu große Wohneinheiten, ein gutes Wohnumfeld mit Versorgungseinrichtungen und ein Kulturangebot.

Vorhandenes Umlenkungspotenzial nutzen

Dass bei den Menschen, die ins Umland ziehen, ein großes Umlenkungspotenzial besteht, zeigt eine Stichprobenbefragung von 2001. Ein Leben in der Stadt wird von der Mehrzahl der Umzieher bevorzugt.[7]

Die Abwanderung in das Hamburger Umland ist seit Jahren rückläufig: In den 1990er Jahren verlor die Stadt per Saldo noch durchschnittlich rund 9.000 Menschen ins Umland. 2003 sank dieser Wert auf den Tiefstand von ca. 5.800. Im Jahr 2004 stieg der Negativsaldo wieder leicht auf knapp 6.500 und damit den Wert von 2002 an. Trotz dieser leichten Zunahme ist der Trend eindeutig positiv.[8]

Eine aktuelle Studie zu den Mobilitätskosten kommt zu dem Ergebnis, dass mit den zu erwartenden weiteren Steigerungen der Energiekosten sich das Kosten- und Zeitverhältnis für das Pendeln zwischen Umland und Stadt Hamburg weiter verschlechtern wird. Dadurch wird die Sensibilität der Käufer für diesen Aspekt weiter steigen. Für

16 Steilshoop

17 Wellingsbüttel

den Wohnstandort Hamburg bestehen also sehr gute Voraussetzungen, die Umlandwanderung zu reduzieren. Erforderlich ist hierfür aber die stärkere Schaffung eines nachfragegerechten Angebots im Eigenheimbereich.

Abgesehen von einer notwendigen Stärkung ergänzender Angebote für Familienwohnen, Wohnen im Eigentum und altersgerechten Wohnraum in der Stadt, lassen sich aus der prognostizierten Zuwanderung aber auch weitere Bedarfe nach Mietwohnungen im günstigen und mittleren Preissegment ableiten. Die Wohnungspolitik setzt hierbei besonders auf die Stärkung des Wohnungsangebotes im mittleren Preissegment, um durch Sickerprozesse für Nachfrager mit geringer Mietzahlungsfähigkeit günstigen Wohnraum frei zu bekommen.

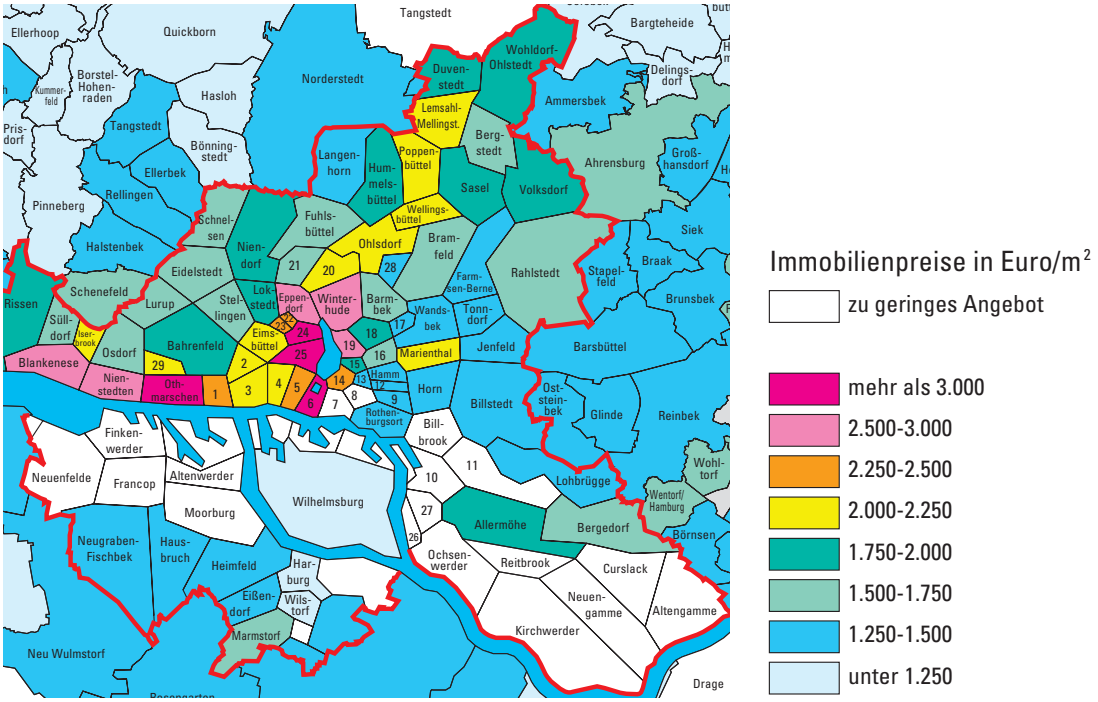
Wohnungsangebot im mittleren Preissegment stärken

Durch das Angebot an Sozialwohnungen (rd. 16% des Wohnungsbestandes) sowie den Wohnungsbestand in der Hand städtischer Unternehmen (rd. 15%) lässt sich eine soziale Wohnraumversorgung gestalten. Es ist wichtig, dieses wohnungspolitische Steuerungsinstrumentarium auch in Zukunft noch zu haben. Bisher bestehen trotz eines steten Rückgangs der Sozialwohnungen durch auslaufende Bindungen Reserven, da bewusst zur Vermeidung von Segregation die Belegungsbindungen nicht vollständig ausgenutzt werden. Hier sind im Rahmen der aktiven Stadtteilentwicklung integrierte Konzepte zur Sicherung einer sozialen Wohnraumversorgung gefragt.

2.2.2 Lagequalitäten

Gebietsimage

Die Innere Stadt ist erste Präferenz für die Wohnortwahl bei Haushaltsgründern. Dies entspricht einerseits dem Image der innerstädtischen Quartiere, andererseits auch dem vorhandenen Wohnungsangebot. Neben den Altbauten gibt es einen hohen Anteil an Wohnungen der 1920er und 50er Jahre, die heute nur noch von kleinen Haushaltsgrößen angenommen werden. Mit der Veränderung der Lebensumstände (Familiengründung) verlassen viele Haushalte die Innere Stadt und wandern entweder an den Stadtrand oder über die Stadtgrenze hinweg. Es fehlen entsprechende Wohnungsangebote in der Inneren Stadt und die Anforderungen an das Wohnumfeld ändern sich.



18 Immobilienpreise Eigentumswohnungen 2006[10]

Bestimmte bürgerliche Quartiere der Innenstadt, wie z.B. Uhlenhorst, Eppendorf, Rotherbaum, erfreuen sich immer schon großer Beliebtheit als Wohnstandorte und haben ein gutes Image. Aber auch die einfachen Altbauquartiere, die in den vergangenen Jahren durch umfassende Sanierungsmaßnahmen aufgewertet wurden, haben in ihrem Image und Zuspruch stark aufgeholt (u.a. Ottensen, Karolinenviertel, St. Pauli, St. Georg). Ein Indikator für die Beliebtheit und Nachfrage ist u.a. die Entwicklung der Grundstückspreise. In der Zeitspanne von 2000 bis 2004 sind diese in Ottensen um 34% angestiegen.[9]

Wohnungsangebote in der Inneren Stadt für Familien und Eigentumsbilder schaffen

Bisher vom Einfachimage geprägt sind die innerstädtischen Siedlungsbestände der 1920er und 1950/60er Jahre. Diese Quartiere besitzen aufgrund ihrer zentralen Lage, aber auch aufgrund ihrer aufgelockerten Siedlungsstruktur und ihrer Freiraumqualitäten große Entwicklungspotenziale und gute Voraussetzungen für Familienwohnen. Nachdem die Bestände der 1920er Jahre weitgehend modernisiert sind, richtet sich nun der Entwicklungsfokus auf die Siedlungen der 1950/60er Jahre. Die Öffnung für neue Zielgruppen bietet auch Chancen für den Fortbestand der Siedlungen und der Einrichtungen. Aufwertungsbedarf besteht neben der baulichen Modernisierung in der Gestaltung des unmittelbaren Wohnumfeldes und in der Verbesserung der Infrastruktur sowie in einigen Lagen auch in der Minderung störender Umwelteinflüsse, wie z.B. Verkehrslärm.

Neuer Schwerpunkt: Weiterentwicklung der innerstädtischen 1950er/60er-Jahre-Siedlungen

Zur Einordnung der sozialen Struktur bzw. Abschätzung der sozialen Stabilität der Hamburger Stadtteile wurden aus dem auf kleinräumiger Ebene vorliegenden statistischen Material eine Reihe von Indikatoren ausgewertet. Durch die Überlagerung mehrerer Indikatoren wurden Rückschlüsse auf besondere Problemlagen oder »Selbstläufer« im Stadtgebiet gezogen, ohne den Anspruch zu erheben, einen differenzierten Sozialstrukturatlas zu erstellen. In der räumlichen Auswertung dieser empirischen Daten ergibt sich ein Bild, dass zusammengefasst auch gängigen Einschätzungen der Charakterisierung der Stadtteile Hamburgs entspricht: Stadtteile, in denen es einen hohen Anteil an Sozialwohnungen gibt (u.a. Großsiedlungen), aber auch die unmittelbar östliche und westliche Innenstadt sowie Wilhelmsburg zeigen eine eher ungünstige Situation, Gebiete in der nördlichen Stadtmitte (z.B. Eppendorf) oder mit typischer aufgelockerter Stadtrandstruktur schneiden besser ab.

19 Grindelhochhäuser

20 Wohnen an der Alster

Die folgende Darstellung der Gebietscharaktere wird im Plan dargestellt.

Stabile Gebiete der äußeren Stadt

Am Stadtrand und in Teilen der Inneren Stadt befinden sich Wohngebiete mit einer überwiegend aufgelockerten Siedlungsstruktur, die stabil und in sich ruhend sind. Dies heißt nicht, dass diese Gebiete per se eine hohe Akzeptanz für neue Wohnungsbauentwicklung aufweisen, sondern dass Image und Ausstattungsqualitäten gute Bedingungen für weitere Wohnstandorte besitzen.

Innerstädtische Lagen mit einer hohen Entwicklungsdynamik

Innerstädtische Lagen westlich der Alster (Eppendorf, Rotherbaum und Harvesterhude) wie traditionell gute Wohnlagen im Westen (wie Blankenese, Flottbek und Othmarschen) verweisen durch ihre hohe Bautätigkeit auf eine starke Dynamik, die sich eigenständig entfaltet und auf eine hohe Akzeptanz schließen lässt. Die City wurde ebenfalls als sehr dynamisches Gebiet gekennzeichnet, spielt aber als Büro- und Handelsstandort eine Sonderrolle.

Gebiete mit Entwicklungspotenzialen und Umstrukturierungsbedarf

Mit der Hilfe von Konversions-, Umstrukturierungs- und Aufwertungsmaßnahmen lassen sich in Altona, Eimsbüttel sowie Barmbek, St. Georg und Wandsbek Standorte für neues Wohnen in der Stadt entwickeln. Dieser Prozess der Umstrukturierung muss aktiv betrieben und gefördert werden.

Gebiete in Stagnation mit Handlungsbedarf

Lage- und Imageprobleme haben die stark isolierten Stadtgebiete auf der Elbinsel (Wilhelmsburg, Veddel) sowie die reinen Wohnstandorte der 60er, 70er und 80er Jahre in der äußeren Stadt (Billstedt, Osdorfer Born, Lurup, Neugraben). Mit aktiver Stadtteilentwicklung werden für diese Siedlungen Stabilisierungs- und Konsolidierungsstrategien entwickelt. Das integrierte Programm setzt auf eine Stärkung der lokalen Handlungsmöglichkeiten. Gefördert werden die lokale Ökonomie, Maßnahmen im öffentlichen Raum, die Entwicklung der Stadtteil- und Quartierszentren sowie sozialer Infrastruktureinrichtungen.

21 Dulsberg

22 Stadtteilzentrum Bergedorf

Besondere Milieus

Neben den klassischen Lagequalitäten (Wassernähe, hoher Grünanteil, qualitativ hochwertiger Haus- und Wohnungsbau) werden neue Qualitätswerte wie ein besonderes Wohnambiente, ein vielfältiges Wohnumfeld und eine kleinteilige, auf die Bedürfnisse zugeschnittene Versorgungs- und Infrastruktur nachgefragt. Besondere Milieus werden für die Verwirklichung bestimmter Lebensstile gesucht. So erfreuen sich u.a. Ottensen, Eppendorf und Teile von St. Pauli und St. Georg einer großen Beliebtheit als Wohnstandort.

2.2.3 Ausstattungsqualitäten

Zentren und Bildungsangebote

Die Zentren sind Standorte der Versorgung mit Konsumgütern und Dienstleistungen, aber auch Räume und Identifikationspunkte für lokal erlebbare Urbanität und in diesem Sinne die Visitenkarte der Stadtteile und imagebestimmend für Wohnstandorte.

Zentren – als wichtige Identifikationsorte fördern

Die Bedeutung der Stadtteilzentren als quartiernahe Versorgung und ihr Identifikationswert für die Bewohner mit ihrem Stadtteil wird zunehmend als ein wichtiges Qualitäts- und Ausstattungsmerkmal wahrgenommen und als Handlungsort erkannt. Die Zentren spielen als »Andockorte« für neue Gebietsentwicklungen eine besondere Rolle und sichern Versorgungsmöglichkeiten u.a. auch für weniger mobile Bevölkerungsgruppen. Sie müssen in ihrer Ausstattungsqualität veränderten Bedürfnissen angepasst werden, wie z.B. einem veränderten Konsumverhalten und einem starken Verdrängungswettbewerb im Einzelhandel. Einige Zentren leiden unter nicht mehr zeitgemäßen großen Einzelhandelsimmobilien, die stark standortprägend sind und eine umfassende Umstrukturierung erfordern. Der Umstrukturierungsprozess der Zentren ist eine zentrale Aufgabe in der Zukunft und wird bereits durch die Städtebauförderung an ausgewählten Orten begleitet. Gleichzeitig bietet dieser Anpassungsprozess der Zentren auch die Chance, Wohnen als einen belebenden Nutzungsbaustein wieder zu ergänzen. Die Zentren sind potenzielle neue Wohnstandorte.

Zentren als neue Wohnstandorte

23 Bildungsangebote im Quartier

24 Haltepunkt Allermöhe

Die Stabilisierung von Stadtteilzentren wurde neu in das Stadterneuerungsprogramm aufgenommen. Mit einer Programmkulisse versehen wurden die Zentrumsbereiche Große Bergstraße in Altona, Fuhlsbüttler Straße in Barmbek und das Zentrum Wilhelmsburg, da in deren unmittelbarem Umfeld Quartiersentwicklungen stattfinden und vorbereitet werden.

Soziale Infrastruktur und Bildungseinrichtungen als Ausstattungsqualität

Nicht nur die Versorgung mit Waren, sondern auch das Angebot an sozialen Einrichtungen und Bildungseinrichtungen spielt für die Standortgüte und die Anziehungskraft von Quartieren eine besondere Rolle. In der HafenCity und in der Siedlung Neugraben-Fischbek sollen neue Schulen eingerichtet werden.

Lagegunst Haltepunkte

Das engmaschige Netz öffentlicher Verkehrsinfrastruktur erlaubt eine Mobilität in der Stadt ohne Anschaffung oder Nutzung eines eigenen Pkws und bietet somit eine besondere Ausstattungsgunst für den Nutzer sowie eine Entlastung vom Individualverkehr mit seinen Umweltbeeinträchtigungen. Gleichzeitig erfordert natürlich dieses dichte Netz an Haltestellen eine entsprechende Auslastung durch eine umgebende Siedlungsnutzung oder vergleichbar frequentierte Nutzungen.

Qualifizierung und Vernetzung vorhandener Grün- und Freiflächen

Der Begriff »Hamburg – Grüne Metropole am Wasser« bezieht sich sowohl auf die einzigartigen wassergeprägten Qualitäten als auch auf das breite Spektrum großer und kleiner Parkanlagen, die verbindenden Grünzüge, den Stadtbild prägenden Baumbestand, die Kleingartenanlagen, die Wälder und Kulturlandschaften, die mit der Stadt verzahnt sind und die den Bewohnern vielfältige Erholungsmöglichkeiten bieten.

Gerade für Familien spielen die alltägliche Nutzbarkeit und Erreichbarkeit und die Einbindung der Plätze und Grünanlagen in das Wohnumfeld eine wichtige Rolle. Um junge Familien in der inneren Stadt zu halten, gilt es dieses Angebot in vielfältiger Weise zu verbessern. Durch eine klare Zuleitung und Zugänglichkeit kann die Nutzbarkeit des Stadtparks in Winterhude, des Volksparks Altona und der innerstädtischen Grünzüge wie z.B. dem Wandse-Grünzug weiter verbessert werden. Neue Parkanlagen sind in Eimsbüttel, in Altona, in Jenfeld (Konversion Kasernengelände), in Neugraben-Fischbek und in Wilhelmsburg geplant, um die Standorte aufzubereiten bzw.

25 Zuhause am Tierpark – Quartierpark Hagenbeck

26 Kleingartenpark Fuhlsbüttel

zu entwickeln. Mieter- und Gemeinschaftsgärten können im direkten Umfeld des Geschosswohnungsbaus das Wohnungsangebot insbesondere für junge Familien sinnvoll abrunden und es dadurch deutlich anziehender machen. Kleingartenanlagen, die in Abwägung mit anderen stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen dauerhaft Bestand haben sollen, sind besser in den Stadtkörper zu integrieren, wenn sie als Kleingartenpark öffentlich zugänglich sind.

Gute Beispiele: **Zuhause am Tierpark – Quartierpark Hagenbeck.** 25 Am Tierpark Hagenbeck entsteht ein generationsübergreifendes Wohnungsbauprojekt in Zusammenhang mit einer neuen Parkanlage.

Gute Beispiele: **Kleingartenpark Fuhlsbüttel.** 26 Ein sehr positives Beispiel für die Öffnung einer Kleingartenanlage bildet der Kleingartenpark Fuhlsbüttel zwischen der Flughafenstraße im Norden und dem Hummelsbütteler Kirchenweg im Süden. Parallel zur Trasse der U1 wurde hier eine attraktive Grünverbindung geschaffen. Die Kleingärten stellen nun mit ihrer gestalterischen Vielfalt eine Bereicherung für den öffentlichen Raum dar.

2.2.4 Handlungsschwerpunkte

Innere Stadt

Aktionsschwerpunkt für die öffentliche Hand im Sinne der konsequenten Entwicklung der inneren Flächenreserven, der Entwicklung vorhandener Wohnquartiere und einer Stärkung des städtischen Versorgungs- und Ausstattungsangebotes ist die Zone der Inneren Stadt. Diese Zone umfasst das Gebiet von der City bis zum 2. Grünen Ring. Bergedorf und Harburg weisen um den Kern ähnlich strukturierte Stadtgebiete auf, daher gelten die Ziele der konsequenten Innenentwicklung auch hier.

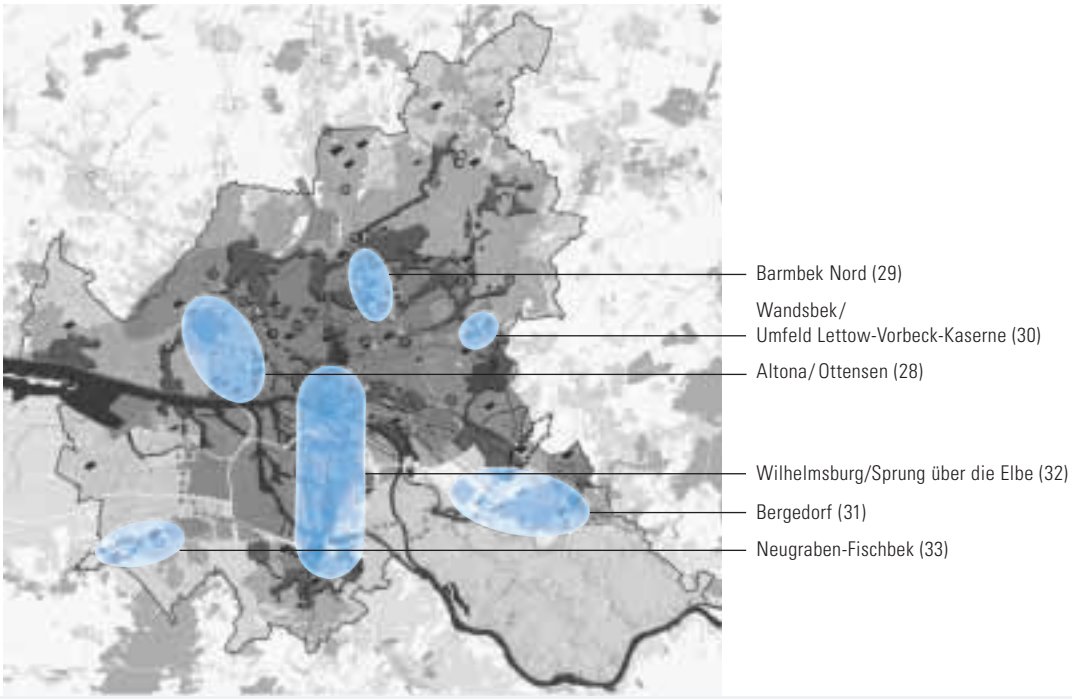
Mobilisierung von Wohnbauflächen durch Umbau und Konversion in der Urbanisierungszone

Insbesondere der äußere Kreis dieser Zone – die Urbanisierungszone – ist in Bewegung: Umstrukturierungsprozesse bei privaten und öffentlichen Einrichtungen (Krankenhäuser, Bahnanlagen, Militärstandorte etc.) führen zu Standortverkleinerungen und Standortaufgaben, so dass Flächen für neue Quartiersentwicklungen zur Verfügung stehen, wie zum Beispiel auf Krankenhausflächen in Barmbek und Eilbek sowie auch auf ehemaligen Bahnanlagen wie den Güterbahnhöfen Barmbek und Altona. Diese Entwicklungsimpulse sind zu nutzen und für neue Standort- und Quartiersbindungen auszubauen. Dabei kann an bereits etablierte Standorte (u.a. Rotherbaum, Ottensen, Othmarschen, Eppendorf etc.) angedockt werden. Es müssen aber auch neue Lagen durch standortaufwertende Maßnahmen erst vorbereitet werden wie in Eimsbüttel, Barmbek-Nord und Wilhelmsburg.

Verbesserung der Ausstattungsqualitäten

Die Verbesserung von Ausstattungsqualitäten durch Aufwertungsmaßnahmen an Wohnsiedlungen, Zentren, Infrastruktureinrichtungen und an Grünanlagen hilft, das Image und die Anziehungskraft vorhandener Quartiere für neue Bevölkerungsgruppen zu stärken. Innerstädtische Wohnquartiere der 1950er Jahre besitzen Entwicklungspotenziale für familienfreundliches Wohnen, die es zu entwickeln gilt.

Durch Qualifizierungsmaßnahmen an Parkrändern und Grünzügen sowie durch die Minderung von Lärmbeeinträchtigungen gewinnen vorhandene Wohnstandorte und können weitere attraktive Wohnstandorte erschlossen werden (z.B. am Volkspark Altona, am Stadtpark Eimsbüttel, am Wandsegrünzug).



27 Handlungsschwerpunkte

Qualifizierungsschwerpunkt 2. Grüner Ring

Je nach Standort ist das Anforderungsprofil unterschiedlich. Meist besteht die Aufgabe in der Qualifizierung des Freiflächenangebotes (Verbesserung der Zugänglichkeit, Pflege der Anlagen) sowie in der Sicherung und Stärkung des Versorgungs- und Ausstattungsangebotes.

Der 2. Grüne Ring markiert den Übergang von der intensiver genutzten Inneren Stadt in das kleinteiligere Siedlungsgebiet der Äußeren Stadt. Er war bereits als Qualitätssicherung für eine Stadtentwicklung und Stadtverdichtung der Inneren Stadt vorausschauend entwickelt worden und bietet nun die Möglichkeit, neue Entwicklungsgebiete direkt an Parklagen und in Verbindung zu Parkanlagen und sonstigen Grünflächen herzustellen.

Äußere Stadt

Mobilisierung von Wohnbaupotenzialen durch Nachverdichtung

In der weitgehend aufgelockerten Siedlungsbebauung befinden sich Flächenreserven für weiteren Wohnungsbau. Für die Privatflächen sind Mobilisierungsstrategien in der Form von Werbung, Beratung und möglicher Förderung zu entwickeln. Gleichzeitig ist zu prüfen, ob durch ein Angebot komplementärer Wohnformen (z.B. altengerechtes Wohnen) weitere Potenziale freigesetzt werden können. Für die in dieser Zone liegenden Großsiedlungen müssen eigene Strategien zur Sicherung der Stabilität und/oder zum Umbau entwickelt werden.

City

Erhöhung des Wohnanteils in der Kernzone/City

In der dritten Zone, die die City, die City-Süd, die neue HafenCity sowie die Harburger Schlossinsel und den Harburger Hafen umfasst, soll der Wohnanteil gesteigert werden. Dies gilt auch für die Bereiche der historischen City, die bisher fast ausschließlich als Büro- und Arbeitsstandorte dienen. Die HafenCity soll sich zukünftig durch ein hohes Maß an Funktions- und Nutzungsmischung mit einem hohen Anteil Wohnen auszeichnen.

Einzelstandorte

Zukünftige Handlungsschwerpunkte der Stadt sind die Wohnbaustandorte mit spezifischem Handlungsbedarf zur Standortvorbereitung und -aufwertung und zur zügigen Realisierung.

28 Altona/Ottensen

29 Barmbek Nord

30 Wandsbek/Umfeld Lettow-Vorbeck-Kaserne

↗ Altona/Ottensen 28

Entwicklung neuer Wohnstandorte am Park für Familien.

Durch Umstrukturierungen im Umfeld des Altonaer Volksparks können neue Wohnbauflächen mobilisiert und die Umfeldqualität bestehender Siedlungen verbessert werden. Eine weitere Chance liegt – wenn die Finanzierungsfragen gelöst werden können – in der Teilabdeckelung der Autobahn. Eine Verbesserung der Standortqualitäten erfolgt durch die Aufwertung des Volksparks Altona, der Teil des 2. Grünen Rings ist. Der 2. Grüne Ring soll insgesamt auch in seiner Verknüpfung und Erholungsfunktion verbessert werden.

Entwicklung neuer innerstädtischer Wohnungsangebote

Entwicklung eines gemischt genutzten Stadtquartiers auf der Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs Altona; Verbesserung der Standortqualitäten durch Aufwertung und Umstrukturierung des Zentrums Große Bergstraße, Schaffung eines neuen Stadtteilparks auf der Konversionsfläche, Bau und städtebauliche Integration eines neuen Fernbahnhofes.

↗ Barmbek Nord 29

Entwicklung neuer Wohnstandorte am Stadtpark

Durch die neuen Wohnstandorte auf dem ehemaligen Krankenhausstandort in Barmbek und dem ehemaligen Güterbahnhof erhält das Stadtquartier Zuzug von neuen Bevölkerungsgruppen. Auch im Siedlungsbestand der 1950er Jahre werden durch Umbaumaßnahmen familienfreundliche Wohnungen geschaffen. Eine Verbesserung der Standortqualitäten erfolgt durch die Aufwertung des Zentrums Fuhlsbüttler Straße, Bus- und S-Bahnhof Barmbek sowie die Aufwertung des Stadtparks.

Darüber hinaus weist der Flächennutzungsplan hier noch weitere Wohnbauflächenpotenziale aus.

↗ Wandsbek/Umfeld der ehemaligen Lettow-Vorbeck-Kaserne 30

Entwicklung eines neuen Stadtquartiers als Gebietsmittelpunkt

Entwicklung eines ehemaligen Bundeswehrstandortes zu einem gemischten Stadtquartier (Wohnen, Arbeiten, Freizeit), Schaffung eines neuen Gebietsmittelpunktes inmitten unterschiedlicher Wohnsiedlungen, die ebenfalls weiterentwickelt werden sollen. Verbesserung der Standortqualitäten durch Anbindung an den 2. Grünen Ring, die Aufwertung Wandse-Grünzuges und Aktivierung kleinteiliger Wohnbaupotenziale. Aufwertung des Straßenraumes der B 75 (Magistralen) sowie der Stadtteilzentren.

31 Bergedorf

32 Wilhelmsburg/Sprung über die Elbe

33 Neugraben-Fischbek

↗ Bergedorf 31

Stärkung der Siedlungsachse

Vorbereitung zukünftiger Wohnstandorte in Bergedorf (Oberbillwerder) durch Konzeptüberprüfung, Marktuntersuchung und Programmbestimmung. Erweiterung und Aufwertung des Zentrums durch Stärkung der Handelsfunktionen und ZOB-Neugestaltung. Realisierung und Vorbereitung weiterer Wohnquartiere in zentraler Lage am neuen Bille-Bad und auf ehemaligen Bahnflächen.

↗ Wilhelmsburg/Sprung über die Elbe 32

Entwicklung neuer landschaftsbezogener Wohnstandorte und Wohnlagen am Wasser, Verbesserung von Ausstattungsqualitäten

In Wihelmsburg-Mitte – Standortaufwertung durch neue Parkanlage und See, Aufwertungsmaßnahmen am Einkaufszentrum Wilhelmsburg (Berta-Kröger-Platz) einschließlich des Bahnhofsvorplatzes.

Entwicklung neuer Wohnkonzepte für landschaftsbezogenes Wohnen mit naturnah gestalteten Gemeinschaftsflächen für Familien mit Kindern im Übergang zur schützenswerten Kulturlandschaft des Wilhelmsburger Ostens.

Der kleine Grasbrook soll zukünftig zu einem urbanen Stadtteil entwickeln werden. Wohnungen und Arbeitsstätten in attraktiver Lage mit Blick von Süden auf Innenstadt und Elbe.

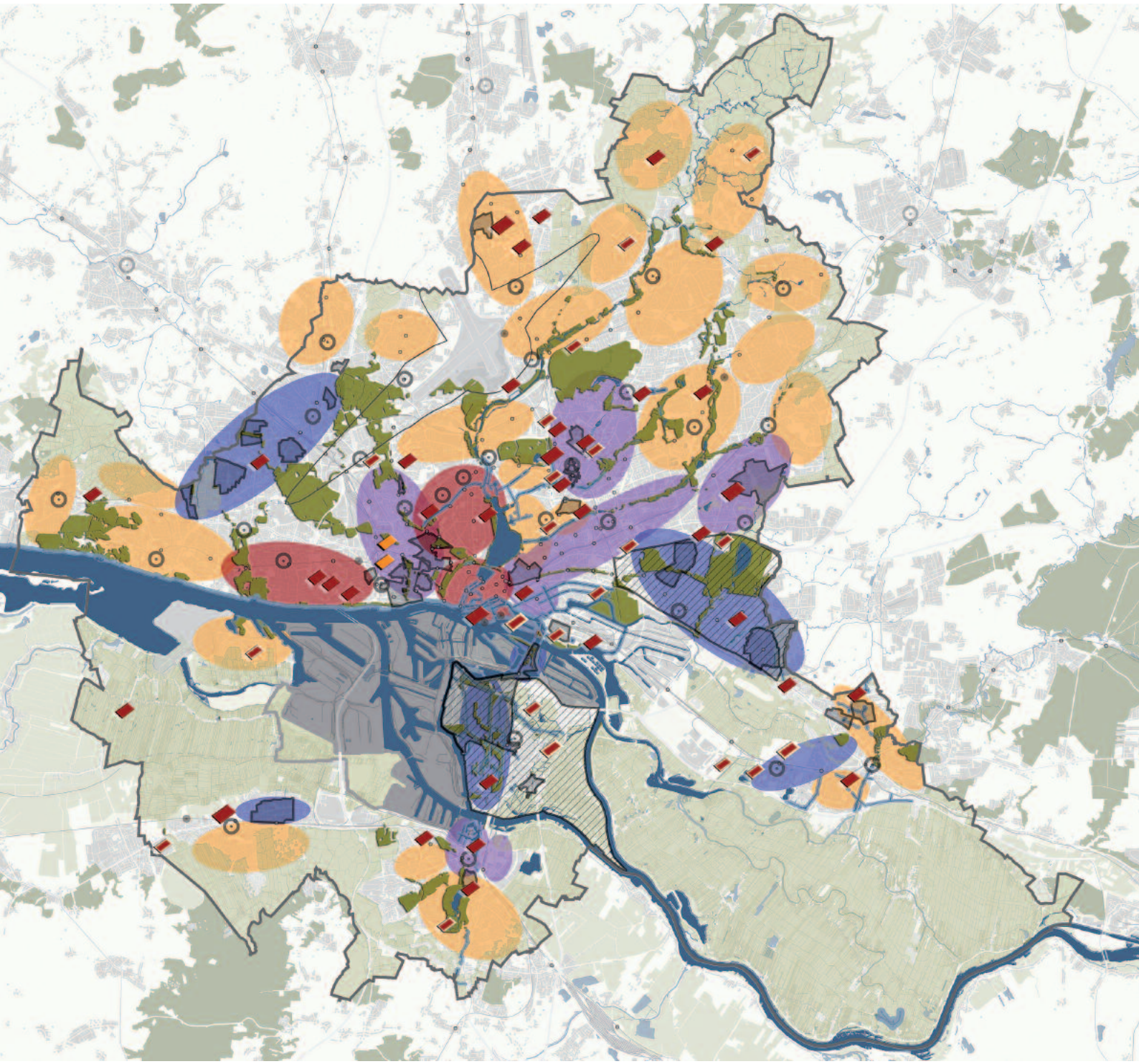
↗ Neugraben-Fischbek 33

Vorbereitung der zukünftigen Wohnstandorte Neugraben und Röttiger Kaserne

Begleitende Maßnahmen zur Verbesserung des Wohnumfeldes und der Ausstattungsqualitäten, Entwicklung der ehemaligen Röttiger Kaserne für Wohnen und Gewerbe als Kooperationsverfahren mit dem benachbarten Landkreis.

Entwicklung eines weiteren Wohngebietes direkt an der S-Bahnhaltestelle Neugraben. Westlich an das Dorf Neugraben angrenzend soll ein neues ca. 30 ha großes grünes Wohnquartier vornehmlich aus Einfamilienhäusern, Doppel- und Reihenhäusern entstehen. Den Quartiersmittelpunkt und Auftakt bilden ein Stadtteilpark sowie eine Kita und eine Schule. Verbesserung der Standortqualitäten durch den Neubau der Schnellbahnhaltestelle Fischbek und Aufwertung des Zentrums Neugraben.

Auf Qualitäten bauen – Familienfreundliche Wohnstatt Analyse



Gebietscharakter und Entwicklungspotenziale

- Stabile Gebiete
- Gebiete mit positiver Entwicklungsdynamik
- Gebiete mit positiven Entwicklungspotentialen und Umstrukturierungsbedarf
- Gebiete in Stagnation mit Handlungsbedarf
- Bestehende Förderkulissen (Sanierung nach §141, §142 BauGB, Aktive Stadtteilentwicklung, Stadtumbau West)
- Sonderfördergebiete der Aktiven Stadtteilentwicklung

- Wohnungsbaupotenziale über 100 WE, über 500 WE
- Wohnungsbaupotenziale auf stadteigenen Flächen
- Konversionsflächen für Wohnnutzung

Lagequalitäten

- Versorgungszentren
- Haltepunkte (U-Bahn, S-Bahn, AKN) Bestand / Planung

- Relevante Grünzüge und Parkanlagen
- Landschaftlich geprägte Freiräume und Naherholungsgebiete
- Wasserlagen
- Fluglärmbereich
- Hafen / Hafenentwicklungsgebiet

Planverfasser:

Arbeitsgemeinschaft Machleidt + Partner & FPB GmbH

2.3. Mittel und Wege

Hamburg setzt auf eine aktive Angebotspolitik im Wohnungsbau mit dem Schwerpunkt Innenentwicklung. Daraus leiten sich als Aufgaben für die Stadt eine ausreichende Bereitstellung von Flächen, deren planerische Aufbereitung sowie die Ankurbelung der Wohnungsbautätigkeit ab.

2.3.1 Wohnbauflächenentwicklung

Flächenaktivierung

Die Festlegung einer Mindestausnutzung von Siedlungsflächen sowie die Vereinbarung einer Wohnungszielzahl mit den Bezirken soll dazu beitragen, die im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Wohnbauflächen konsequent für eine Entwicklung vorzubereiten und das Zielvolumen zu erfüllen. Dazu sind auch neue Flächenpotenziale einzubeziehen. Hierüber muss Einigkeit zwischen der Landes- und der Bezirksebene hergestellt werden.

Vereinbarung einer verbindlichen Wohnungszielzahl

Es gilt, einen nachvollziehbaren Schlüssel zu verabreden, wie ein gerecht verteilter Beitrag der Bezirke zum Wohnungsbau für das Gesamtvorhaben »Wachsende Stadt« aussehen kann. Hamburg hat sich mit der Unterzeichnung der Charta von Aalborg der nachhaltigen Stadtentwicklung und damit dem Ressourcenschutz verpflichtet. Dies setzt eine standortadäquate Flächennutzung voraus. Das Angebot an öffentlicher Infrastruktur fordert ebenfalls eine Mindestausnutzung von Siedlungsflächen, die unter Sicherung von Qualitätsstandards gefordert werden muss.

Für besondere Leistungen und Erfolge der Bezirke zur Mobilisierung von Flächenangeboten für Wohnungsbau und Gewerbe sowie für erteilte Baugenehmigungen sind finanzielle Anreizsysteme entwickelt worden.

34 Hausbootstandort innerstädtische Lage am Oberhafen

Kontinuierliches Projektmanagement sichern

Um das Zielvolumen im Wohnungsbau zu erreichen, ist eine zügige Entwicklung von Konversionsflächen erforderlich. Dabei stellen Vornutzung und Eigentümerstruktur unterschiedliche Rahmenbedingungen für die einzelnen Flächen. In der Regel sind die Planungsverfahren vor allem bei Privateigentümern sehr aufwändig und bedürfen eines kontinuierlichen Projektmanagements, welches gesichert werden muss.

Untersuchungsräume für Siedlungsflächen

Um ausreichend Spielraum für die Entwicklung eines zeit- und nachfragegerechten Flächenangebotes zu gewinnen, sind Untersuchungsräume auszuwählen, in Abstimmung mit den Bezirken die Potenziale der einzelnen Flächen einzuschätzen und Umsetzungsstrategien zu entwickeln. Dies gilt vor allem für Räume mit besonderen Lage- und Ausstattungsmerkmalen wie ÖPNV-Anschluss, Versorgungs- und Einrichtungsangeboten sowie Nähe zu Grün- und Wasserflächen. Auch Kombinationsmöglichkeiten von Ausstattungsqualifizierung und Entwicklung neuer Vorhaben, wie z.B. Gestaltungs- und Pflegemaßnahmen in einem Park und Entwicklung von Wohnen am Park, sind zu untersuchen.

Standortvorbereitung über Pilotvorhaben und Pionierprojekte

Für die zeitgerechte Bereitstellung eines ausreichenden Angebotes an Wohnraum wird sich die Entwicklung nicht nur auf integrierte Standorte beschränken lassen. Auch neue Standorte müssen entwickelt und neue Adressen sowie Images geschaffen werden. Pionierprojekte sowie vorbereitende Standortverbesserungen vermitteln einen Eindruck von den Potenzialen neuer Standorte und befördern so ihre Entwicklung.

Gute Erfahrungen wurden mit dem Projekt »Studenten wohnen auf der Veddel« gemacht. Seit Mitte 2004 gibt es ein Förderprogramm für studentisches Wohnen des Hamburger Senates in Zusammenarbeit mit der Hamburgischen Wohnungsbaukreditanstalt (WK), dem Studentenwerk, SAGA GWG, den übrigen Vermietern auf der Veddel und den Mietervereinen. Gefördert werden dabei auf Antrag von Vermietern die Mieten von Studenten, die auf die Veddel ziehen. Initiativen wie die Ausweitung der Hausbootnutzung können der Entwicklung von Wasserlagen zusätzliche Impulse geben, Uferzonen durch Hausboote/Schwimmende Häuser belebt werden. Bislang abgelegene und im Zuge des Strukturwandels wenig genutzte Wasser- und Uferlagen sowie benachteiligte Stadtteile können durch Schwimmende Häuser Entwicklungsimpulse erfahren und dadurch aufgewertet werden.

Minderung von Störungen

Um besondere Lagen wie am Wasser oder in der Nachbarschaft zum Hafen für das Wohnen nutzen zu können, ist eine gezielte Bewältigung von Luft- und Lärmimmissionen auf der technischen wie auf der rechtlichen Ebene erforderlich. Bei der HafenCity wurden im Rahmen der Bauleitplanung neue Maßstäbe bei der Konfliktbewältigung gesetzt.

Technische und rechtliche Bewältigung von störenden Immissionen bei nachgefragten Lagen

Auch andere Standorte sind durch technische und bauliche Lösungen für eine Wohnnutzung aufzubereiten, wenn sie eine Nachfrage erkennen lassen. Dabei können u.a. Ausbauvorhaben und damit notwendige Schutzmaßnahmen an bestehenden Verkehrstrassen (Autobahn, Güterumgehungsbahn) als Anlass genutzt werden.

Bestandsentwicklung

Siedlungsbestände für neue Zielgruppen öffnen

Eine enge Zusammenarbeit und Abstimmung mit den Wohnungsunternehmen ist erforderlich, um Wohnungsbaubestände an das zukünftige Anforderungsprofil anzupassen und mit Komplementärangeboten für neue Zielgruppen zu öffnen. Der Erhalt preisgünstiger Wohnungsbestände ist ein wichtiger Teil der wohnungspolitischen Steuerung.

Sicherung der Ausstattungsqualitäten

Entwicklungen durch Verbesserungen der Ausstattungsqualität stimulieren

Durch die Kombination unterschiedlicher Finanzierungsmittel ist, begleitend zur Flächenaktivierung, eine Aufwertung des Wohnumfeldes und der Ausstattungsqualität zu sichern. Fördermittel sind in bestimmte Entwicklungsstandorte zu lenken und Kompensationsmitteln flexibel einzusetzen Dabei sind auch Möglichkeiten des Einsatzes privater Mittel als Ko-Finanzierung öffentlicher Fördermittel zu prüfen. Dies gilt für die Quartiersausstattung mit Bildungseinrichtungen, Kinder- und Jugendbetreuung wie für die Versorgungsstruktur. Der Ansatz, z.B. Zentren mit bedeutsamer Umfeldfunktion in ihrem Anpassungsprozess im Rahmen der Stadterneuerung zu fördern, ist auszudehnen.

35 BID Bergedorf

2.3.2 Quartiersentwicklung

Die Quartiersentwicklung ist ein Handlungsfeld vieler Akteure und kann nur mit einem interdisziplinären Handlungsansatz erfolgreich sein. Hamburg bündelt unter dem Programm der Aktiven Quartiersentwicklung eine Vielfalt von Förderprogrammen und Handlungskonzepten der Stadterneuerung und Städtebauförderung, die mit einer intensiven Öffentlichkeitsbeteiligung gekoppelt sind. Bestimmte Quartiere werden auch zukünftig auf Entwicklungsimpulse über diesen Programmansatz angewiesen sein, mit dem die rechtlichen, finanziellen und organisatorischen Aspekte der Stadtentwicklung koordiniert gesteuert werden können – und zwar primär dort, wo allein unter Marktbedingungen stadtentwicklungspolitische Ziele nicht zu erreichen sind.

Business Improvement Districts (BID)

Für das Engagement der privaten Wirtschaft und der Grundeigentümer hat Hamburg 2005 als erstes Bundesland die gesetzlichen Möglichkeiten zur Einrichtung von Business Improvement Districts geschaffen. Als BID wird ein städtischer Zentrums- und Handelsbereich (Business District) bezeichnet, in dem auf Privatinitiative Verbesserungsmaßnahmen zum Beispiel im öffentlichen Raum oder im Marketing (Improvement) durchgeführt werden. Die Kosten werden auf alle Grundeigentümer eines abgegrenzten Gebietes verpflichtend umgelegt. Die Einrichtung eines BID erfolgt nur auf private Initiative der Grundeigentümer und der ansässigen Betriebe und auch nur dann, wenn es mehrheitlich von den Grundeigentümern gewünscht wird. Neben den bereits laufenden BIDs Neuer Wall und Bergedorf werden die Initiativen für weitere BIDs aktiv unterstützt und wird das Instrumentarium neuen Anforderungen angepasst.

Housing Improvement und Neighbourhood Districts einführen

Die Qualität vorhandener Quartiere im Hinblick auf Infrastrukturausstattung und eine adäquate Gestaltung der öffentlichen Freiräume zu sichern, wird eine zunehmend wichtige Aufgabe. Zu prüfen ist, ob die Kooperation zwischen Stadt und privaten Grundeigentümern bzw. Wohnungsbaugesellschaften hier mit einem neuen Instrument unterstützt werden kann. Angelehnt an die eingeführten Business Improvement Districts sollen Modelle für Housing Improvement Districts bzw. Neighbourhood Districts erprobt werden. Ziel wäre, für die Erneuerung der Quartiere einen verbindlichen Rahmen mit den Akteuren im Quartier zu beschließen und stärker als bisher auch Private

36 Lindenpark Eimsbüttel

37 Quartierspark – Lenzsiedlung

an der Finanzierung von Aufwertungseffekten durch Maßnahmen im öffentlichen Raum oder in Bezug auf öffentliche Infrastruktur zu beteiligen, soweit sie über eine Standardausstattung hinausgehen.

Familienfreundliche Freiraumgestaltung

Hamburg hat eine über hundertjährige Tradition in der familienfreundlichen Gestaltung großer und kleiner Parkanlagen und Grünflächen. Die für Hamburg typischen großen Volks- und Stadtparks sind stets als integrierte Bestandteile von Siedlungserweiterungen konzipiert und für eine intensive Nutzung durch Spiel und Sport ausgelegt worden.

Gute Beispiele: **Lindenpark Eimsbüttel.** 36 Durch die Neustrukturierung und Ausstattung mit zeitgemäßen Spiel- und Sportanlagen wurde die lineare Grünanlage in einem dichten Wohngebiet ästhetisch und in ihrer Nutzbarkeit aufgewertet (Gewinner des Spielraum-Preises 2003).

Neue Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten schaffen

Gerade in den dicht besiedelten Stadtteilen Hamburgs gibt es anschauliche Beispiele für eine Herangehensweise, die sich die Verbesserung von Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten insbesondere für Kinder und Jugendliche zum Ziel setzt und deren Erfolg sich eindrucksvoll in der intensiven Annahme der neu gestalteten Freiräume durch alle Altersgruppen dokumentiert. Der Quartierspark »Bewegungsräume Lenzsiedlung« steht beispielhaft für die Umsetzung des Programms »Spielraum Stadt« und für den Erfolg eines intensiven Bürgerbeteiligungsprozesses und trägt zur Stabilisierung des sozialen Gefüges der Lenzsiedlung bei.

Gute Beispiele: **Quartierspark – Bewegungsräume Lenzsiedlung.** 37 Durch Integration von Freizeitsportanlagen, Stadtteileinrichtungen und eine klare Raumbildung hat die Grünanlage deutlich an Attraktivität für Kinder und Jugendliche gewonnen (Anerkennung Preis Soziale Stadt 2004).

Ein Beispiel für »Grüne Konversion« ist die Umwandlung des Straßenbahndepots an der Gärtnerstraße in Eimsbüttel zu einer für alle Altersgruppen nutzbaren Grün- und Spielfläche. Die Anziehungskraft des Quartiers für zuziehende Familien hat durch den im Blockinneren liegenden Spielplatz und Ruinenpark erheblich zugenommen.

38 Zirkusweg, St. Pauli

Gute Beispiele: **Spiel- und Freizeitfläche Zirkusweg, St. Pauli.** 38 Das mit den verschiedenen Generationen entwickelte Raumkonzept bietet eine vielseitige Nutzung mit Spiel, Spaß und Geselligkeit, aber auch Ruhe und Entspannung.

Der Spielplatz Zirkusweg am Alten Elbpark wurde zu einer generationsübergreifenden Freizeitfläche umgestaltet. Er steht beispielhaft für die Berücksichtigung der besonderen Ansprüche älterer Menschen an die Freiraumplanung und für eine modellhafte Umsetzung des Hamburger Programms »Freiraum und Mobilität für ältere Menschen in der Stadt«.

Qualitätsoffensive Freiraum in der Inneren Stadt

Diese positiven Beispiele haben den Weg für die »Qualitätsoffensive Freiraum« in der Inneren Stadt vorgezeichnet. Auch unter schwierigen Bedingungen soll dieser Weg systematisch weiterverfolgt werden. Am Beispiel Schanzenviertel erfolgt eine Untersuchung der Grün- und Freiräume im Hinblick auf ihre Familienfreundlichkeit unter Einbeziehung von Akteuren vor Ort. Daraus sollen Planungsleitlinien für eine familienfreundliche Landschaftsplanung entwickelt werden, die auf andere Gebiete der Inneren Stadt übertragbar sind.

2.3.3 Förderung der Bautätigkeit

Positives Bauklima und Marktakzeptanz herstellen

Neben der Flächenbereitstellung geht es auch um eine Aktivierung der Wohnungsbautätigkeit. In diesem Fall sind Interessenskooperationen sinnvoll, um für die richtigen Standorte die richtigen Angebote zu schaffen. Die Kompetenzen der Wohnungsunternehmen und der Immobilienwirtschaft sind bereits frühzeitig in der Planungsphase zu nutzen. Gleichzeitig sind die Unternehmen für die Durchführung innovativer Bauvorhaben zu gewinnen.

Wettbewerb der Ideen

Der Wettbewerb der Ideen und Konzepte, also eine flexible Förderung, mit der innovative Bau- und Finanzierungskonzepte sowie besondere Modelle für das innerstädtische Wohnen unterstützt werden, sollte ausgebaut werden. Dabei sollte eine unmittelbare Erfolgskontrolle genutzt werden, um die Förderansätze anzupassen. Eine Förderung kann durch die direkte Unterstützung des Vorhabens oder auch über eine modi-

39 Richtfest Baugemeinschaft

40 Energieoptimierter Wohnungsbau, Ausstellung Eurosolar

fizierte Bereitstellung stadteigener Grundstücke erfolgen. Mit der Förderung noch nicht etablierter Standorte mit Pilotvorhaben können weitere Entwicklungen animiert werden.

Bauwillige und Pioniere aktiv fördern

Einen wichtigen Beitrag zum innerstädtischen Wohnungsbau leisten Baugemeinschaften. Der Zusammenschluss von Menschen, die ähnliche Wohnideen haben, ermöglicht es, nach eigenen Vorstellungen und dennoch vergleichsweise kostengünstig zu bauen. Dabei kann es sich sowohl um individuelles Eigentum in Form von Eigentumswohnungen als auch um genossenschaftliches Eigentum in Form von Mietwohnungen handeln. Baugemeinschaften zeichnen sich häufig durch besonderen Ideenreichtum und Engagement ihrer Mitglieder aus. Sie leisten daher einen wichtigen Beitrag für eine zukunftsweisende Stadtentwicklung. Hamburg unterstützt private Baugemeinschaften finanziell und durch die Bereitstellung von städtischen Grundstücken. Diese Unterstützung ist weiterzuführen und auszubauen.

Ein erfolgreiches Beispiel für die Förderung von Standortpionieren ist das Euro-Solar Projekt. Hamburg hat sich 2005 mit zwei Standorten in Heimfeld und Wilhelmsburg an der Europäischen Solar-Bauausstellung beteiligt. Entwickelt wurden über 20 verschiedene Haustypen mit unterschiedlichen Energiekonzepten. Insgesamt sind ca. 150 energieoptimierte Eigenheime und Eigentumswohnungen entstanden.

41 Güterbahnhof Barmbek

2.4. Schlüsselprojekte

Schlüsselprojekte sind besondere Vorhaben, die den Intentionen der Zielbotschaft beispielhaft entsprechen. Sie werden kurz beschrieben und im Konzeptplan dargestellt. Die ausgewählten Schlüsselprojekte zeigen u.a. besondere Wohnformen für Familien, Standortqualifizierungsmaßnahmen und Pioniervorhaben.

Zwischen Stadtpark und Stadtteilzentrum

Güterbahnhof Barmbek Die Konversion des ehemaligen Güterbahnhofs Barmbek eröffnet die Chance, zwischen dem traditionellen Zentrum Barmbek-Nord und dem Stadtpark ein neues Quartier zu entwickeln und dadurch den Stadtteil besser an den Park anzubinden. Mit individuellen und eigentumsbezogenen Wohnformen erhält der Stadtteil ein neues Wohnungsangebot. Weitere Wohnungsbauentwicklungen können durch dieses Vorhaben im Umfeld angeregt werden.

42 Volkspark Altona/Autobahndeckel A7

Wohnen am Park

Volkspark Altona/Autobahndeckel A7 Für den Altonaer Volkspark und sein Umfeld stehen durch die Entwicklung des Sportpark Hamburg und mögliche Autobahnüberdeckelung bedeutsame räumliche Veränderungen an. Die durch eine Verlagerung von Kleingärten auf den Autobahndeckel zu mobilisierenden Wohnbauflächen eröffnen zusammen mit den Projekten des Sportparks die Möglichkeit, die Parkränder neu zu entwickeln und dabei neue Wohnlagen zu schaffen. Diese Wohnstandorte könnten von den Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten des Volksparks profitieren und neue Zugangssituationen zum Park definieren.

Stadtpark Eimsbüttel Für den neuen Bezirkspark werden unterschiedliche Freiraumareale, wie Sportanlagen, Kleingartenflächen, kleinere Parks und Grünflächen miteinander verbunden. Von Bedeutung ist auch die Verzahnung des Parks mit den angrenzenden Stadtteilen des dicht bebauten Kerngebietes und dem übergeordneten Freiraumverbundsystem. Neue Wohnbauflächen in den Randbereichen haben eine besondere Qualität als Standorte an diesem neu entwickelten Abschnitt der Eimsbüttler Landschaftsachse.

43 Umbau 1950er bis 1970er Jahre Siedlungen

Umbau 1950er bis 1970er Jahre Siedlungen

Die Weiterentwicklung der Wohnsiedlungen ist ein bedeutendes Handlungsfeld. Es gilt, das Wohnungsangebot an die neuen Anforderungen anzupassen und für neue Bevölkerungsgruppen zu öffnen. Ziel ist es, vorhandene Wohnumfeldqualitäten zukunftsfähig zu erhalten.

44 Zentrum Bergedorf

Attraktive Zentren

Zentrum Bergedorf Mit neuen Einzelhandelsflächen direkt am S-Bahnhof Bergedorf und südlich der B 5 erfährt das Bezirkszentrum eine erhebliche Erweiterung seiner Verkaufsflächen und Angebotsvielfalt. Die Hochlage des neu zu bauenden ZOB schafft hierfür Platz und gibt die Chance, auch den öffentlichen Raum neu in Funktion und Gestalt zu entwickeln. Die Zugänglichkeit zum Wasser, dem Serrahn, lässt bisher verborgene Lagequalitäten sichtbar werden. Das Zentrum steht daher modellhaft für eine Umstrukturierung der Bezirks- und Stadtteilzentren.

45 Wohnquartier Chemnitzstraße

Familienfreundliches Wohnen

Wohnquartier Chemnitzstraße Die Entwicklung des familienfreundlichen Wohnquartiers am Grünzug Neu-Altona erfolgt in Kombination mit neuen Bildungs- und Freizeiteinrichtungen. In der Nachbarschaft eines Schwimmbadneubaus entstehen durch Umnutzung einer alten Schule und Abriss einer Sporthalle neue Flächenpotenziale für familiengerechten Wohnungsbau. Des Weiteren wird eine neue Ganztagsschule mit Sporthalle und Sportplatz realisiert.

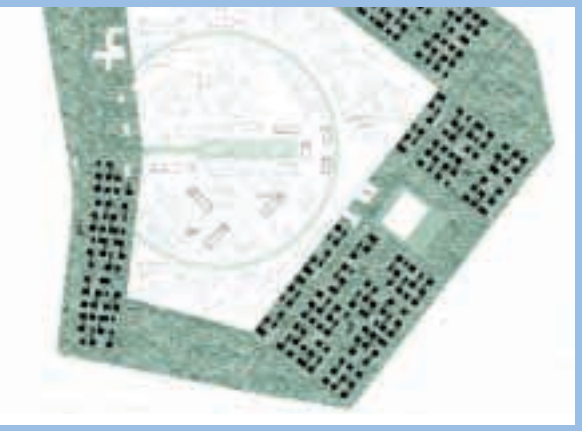
46 Löschplatz Lämmersieth

Wohnen am Kanal

Löschplatz Lämmersieth Unter Nutzung der Wasserlage wird der Löschplatz zu einem neuen Wohnstandort mit hoher Freiraumqualität entwickelt. Eine Senioren-/Pflegeeinrichtung wird in eine Wohnbebauung integriert. Der Ausbau der angrenzenden öffentlichen Uferpromenade vervollständigt die Landschaftsachse und verbessert gleichzeitig die Zugänglichkeit des Kanalufers.

Wohnen im Park

Waldquartier am Alten Zoll (Klinikum Nord) In guter Erreichbarkeit zur U-Bahn-Haltestelle Kiwittsmoor entsteht auf dem ehemaligen Klinikum Nord Ochsenzoll ein neues grüngeprägtes Wohngebiet. Im Waldkranz um den denkmalgeschützten Kern des Geländes entstehen Einzel- und Doppelhäuser sowie familiengerechter Geschosswohnungsbau. Die hohe Freiraum- und Wohnumfeldqualität ist ein Vorzug des neuen Wohnstandortes am Stadtrand.



47, 48 Waldquartier am Alten Zoll (Klinikum Nord)

49 Lettow-Vorbeck-Kaserne

Von der Kaserne zum Quartier

Lettow-Vorbeck-Kaserne Durch individuelles und nachfragegerechtes Bauen, die Umnutzung der Kasernengebäude sowie die Kombination von Wohn- und Gewerbenutzungen wird das ehemalige Areal der Lettow-Vorbeck-Kaserne aktiviert. Der Ort mit seinem stadtnahen Wohnungsangebot wird zukünftig seinen eigenen Beitrag zur Hamburger Quartiersvielfalt leisten. Durch die Anlage eines Sees und großzügige Parkanlagen wird der Stadtteil Jenfeld an Qualität und Attraktivität gewinnen.

50 Allgemeines Krankenhaus Eilbek

Infrastruktur nutzen

Allgemeines Krankenhaus Eilbek – Parkquartier Friedrichsberg
In unmittelbarer Nähe zur S-Bahn-Haltestelle Friedrichsberg entstehen auf einem Teil des Allgemeinen Krankenhausstandortes Eilbek neue Wohn- und Gewerbeeinheiten. Die vier neuen Nachbarschaften mit differenzierten Wohnungstypologien integrieren sich in die Parklandschaft. Rund 1/3 der Wohnbebauung erfolgt durch Baugemeinschaften.

51 Wohnen an der Finkenau

Standortqualitäten nutzen

Wohnen an der Finkenau Eingebunden zwischen dem Zentrum Hamburger Straße und dem Eilbekkanal wird am Standort des ehemaligen Altenpflege- und -wohnheims ein neues Wohn- und Geschäftsquartier entwickelt. Mit der Freigabe der Fläche entstehen Stadthäuser in individueller Bauherrenschaft, die an die vorhandene Baustruktur anknüpfen.

52 schwimmende Häuser

Pioniere für Adressenbildung

Hausboote Die Schwimmende Perlenkette – mit den Pilotstandorten Hochwasserbassin und Bille – soll initiativ den Prozess Leben an und auf dem Wasser vorantreiben. Ziel ist es, einerseits die Wasserflächen der Stadt zu beleben, um die Attraktivität der Stadt zu steigern und andererseits im Kernbereich Hamburgs das Wohnen stärker zu etablieren.

53 Entwicklungsraum Billstedt

Aktive Quartiersentwicklung

Entwicklungsraum Billstedt Durch die Einbeziehung in eine übergreifende Entwicklungsstrategie sollen die Potenziale des Großraums Billstedt/Horn im Rahmen der Aktiven Stadteilentwicklung effektiv genutzt werden. Gleichzeitig sollen vorhandene Initiativen und Aktivitäten unterstützt werden. Zentrales Thema für den Entwicklungsraum Billstedt/Horn ist das Wohnen mit dem Schwerpunkt einer familienfreundlichen Ausrichtung.

A Die Bevölkerungsprognose des Hamburger Basisdatenausschusses basiert auf den Grundannahmen der 10. Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung des Bundes und der Länder (Stand August 2004) Es gilt die mittlere Variante.

B Diese Altersgruppe ist in der statistischen Erfassung nach oben nicht begrenzt. Daher greift hier die für die anderen Altersgruppen angewandte Methode nicht. Somit können auch keine Rückschlüsse auf Wanderungen getroffen werden.

1 Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein auf Basis der 10. Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung, August 2004
2 Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, »Wachsende Stadt Hamburg«, Hamburg 2005
3 Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, April 2006
4 Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Wohnen, Stadterneuerung und Bodenordnung: »Wohnungsbericht 2005«, Hamburg 2005
5 Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Statistischer Bericht, Bevölkerungsvorausschätzung für Hamburg bis 2020, Hamburg 2004
6 Deutsches Institut für Urbanistik: »Berichte 2005« Berlin, Mai 2006, S. 8 ff
7 empirica: »Stadtentwicklungspolitik und Demographie-Möglichkeiten der Strukturbeeinflussung durch Städtebau und Wohnungsbau, Juni 2000
8 Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein: Monitor Wachsende Stadt, Bericht 2005
9 LBS Immobilienmarktatlas Hamburg, Hamburg 2006
10 LBS Immobilienmarktatlas, Hamburg 2005

C3 Kompetenzen nutzen – Wirtschaftsraum stärken

	Plan: Handlungskonzept	118
3.1.	Thema	120
3.2.	Aufgaben und Orte	122
3.2.1	Nachfrage und Angebot – Ausgewählte Kompetenzfelder	122
3.2.2	Flächen-/Mengenkulisse Gewerbliche Bauflächen	130
3.2.3	Urbane Milieus/Büroflächen	134
3.2.4	Standortqualität Verkehrsinfrastruktur	138
3.2.5	Handlungsschwerpunkte	145
	Plan: Analyse	148
3.3.	Mittel und Wege	149
3.3.1	Strategische Ansätze zur Gewerbeflächenbereitstellung	149
3.3.2	Belebung von Bürostandorten	151
3.3.3	Verkehrsinfrastruktur	152
3.4.	Schlüsselprojekte	153
	Stärkung der Kompetenzfelder Hafen, Logistik und Luftfahrt	153
	Nachhaltige Bestandsentwicklung	153
	Gewerbekonversion	154
	Stärkung der wissensintensiven Wirtschaft/ Wissenschaftseinrichtungen als Kristallisationspunkte	154
	Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur	155

Kompetenzen nutzen-
Wirtschaftsraum stärken
Handlungskonzept

- Handlungsschwerpunkt Gewerbe
- Handlungsschwerpunkt Hafen
- Handlungsschwerpunkt Dienstleistungen
- Vorrangige Berücksichtigung von Logistikunternehmen
- Vorrangige Berücksichtigung von Luftfahrtbetrieben
- Umland-Kooperation (Logistik / Luftfahrt)
- Vorbereitung Hafenerweiterung
- Verhinderung weiterer Fremd-nutzungen / Potenzialmobilisierung durch Flächenrecycling
- Schlüsselprojekt

Aktivierung von Flächenpotenzialen

- Kommunale Flächen über 10 ha / 5-10 ha
- Private Flächen über 10 ha / 5-10 ha
- Potenzialraum Logistik / Luftfahrt
- Arbeitsstättenpotentiale ausbauen, Funktionsmischung sichern

Ergänzung der Verkehrsinfrastruktur

- Autobahn
- Hauptverkehrsstraße
- Schienenverkehr / Bahnhof

Darstellung im gültigen Flächennutzungsplan

- Gewerbefläche
- Gemischte Baufläche / Dienstleistungszentrum
- Gemischte Baufläche
- Hafen
- Flughafen

Planverfasser:
Arbeitsgemeinschaft Machleidt + Partner & FPB GmbH

1 Hafengewerbe

2 Airbusgelände

3.1. Thema

Hamburg hat sich mit dem Leitbild »Metropole Hamburg – Wachsende Stadt« eine qualitative Wachstumsstrategie gegeben, die als zentrales Ziel das Erreichen eines überdurchschnittlichen Wirtschafts- und Beschäftigungswachstums nennt. Mit der Fokussierung auf so genannte Kompetenz-Cluster will Hamburg seine starken Seiten ausbauen und auch durch Flächenangebote für Betriebe dieser Kompetenzfelder attraktiv sein und bleiben. Zu den Kompetenz-Clustern mit internationaler Bedeutung zählen: Luftfahrt, Hafen und Logistik, Medien und IT, Life Sciences/Gesundheitswirtschaft und Nanotechnologie sowie der Ausbau der China-Kompetenz. Darüber hinaus sollen die Cluster ›Erneuerbare Energien und Brennstoffzellentechnik‹ sowie ›Maritime Wirtschaft‹ aufgebaut werden.

Boomende Hafenentwicklung

Die Hafenwirtschaft ist das traditionsreichste und internationalste der im Leitbild »Metropole Hamburg – Wachsende Stadt« genannten Kompetenzfelder. Die künftige Entwicklung des Hafens hängt entscheidend von der Mischung der Umschlags- und Dienstleistungsangebote und dem zeitgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ab. Darüber hinaus muss für kleine und große Flächennachfragen ein ausreichendes und attraktives Flächenangebot bereitgehalten werden.

Clusterpolitik

Der Hafen, die Logistik- und die Luftfahrtbranche haben sich in den vergangenen Jahren so rasant entwickelt, dass insbesondere ein Handlungsbedarf bei der Bereitstellung spezieller, auf die Anforderungen dieser Nutzungen zugeschnittener Flächenangebote besteht. Dabei hängt die Entwicklung der Flächenbedarfe für Logistiker entscheidend vom Wachstum des Hafens, des Handels, des verarbeitenden Gewerbes und der Industrie, insbesondere auch der Luftfahrtindustrie ab.

Flächenpotenziale

Gleichzeitig muss Hamburg dafür Sorge tragen, dass bereits für die gewerbliche Nutzung identifizierte und entsprechend im Flächennutzungsplan dargestellte Flächen auch tatsächlich dem vorgesehenen Nutzungszweck zugeführt und effizient ausgenutzt werden. Das bedeutet, dass zum Einen die hierfür notwendigen Klärungen erfolgen müssen und zum Anderen die Fremdnutzung von Flächen (Stichwort großflächiger Einzelhandel) verhindert bzw. eingeschränkt werden muss. Darüber hinaus sind im

3 Deichtorcenter

Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung alle Bemühungen zu intensivieren, die zum Ziel haben, bereits gewerblich genutzte Flächen auch stadtwirtschaftlich effizient auszunutzen.

Urbane Milieus/ Bürostandortentwicklung

Die attraktive Stadtkulisse Hamburgs und das Versorgungsangebot vor allem in den urbanen Stadtquartieren Altonas und Eimsbüttels bieten ein geeignetes Umfeld für wissensbasierte Dienstleistungen und kreative Milieus. An anderer Stelle sind Wissenschaftseinrichtungen die Kristallisationspunkte und Motoren für die Entwicklung von modernen Bürostandorten. Der Hamburger Büroflächenmarkt bietet noch gewisse Spielräume für die Entwicklung neuer Büroflächen-Standorte. Für diese gilt aber, dass die harten und weichen Standortfaktoren stimmen müssen.

Standortqualität Verkehrsinfrastruktur

Von besonderer Bedeutung für die Entwicklung des Wirtschaftsraumes ist die Standortqualität »Verkehrliche Erreichbarkeit«. Zum Erhalt der wirtschaftlichen Prosperität und der Lebensqualität der Bewohner und zur Entfaltung der notwendigen Ausstrahlungskraft nach außen ist Hamburg auf gute Verkehrsverbindungen angewiesen. Diese Verkehrsverbindungen müssen in hohem Maße leistungsfähig sein und gleichzeitig eine umwelt-, natur-, gesundheits- und sozialverträgliche Verkehrsabwicklung gewährleisten.

4,5 Containerlandschaften

3.2. Aufgaben und Orte

3.2.1 Nachfrage und Angebot – Ausgewählte Kompetenzfelder

Kompetenz-Cluster sind lokale oder regionale Netzwerke kooperierender Unternehmen, Dienstleister, Hochschulen und Forschungs- und Bildungseinrichtungen. Hamburg konzentriert sich hier auf besonders innovative Bereiche. Zu den Hamburger Kompetenz-Clustern mit internationaler Bedeutung zählen Luftfahrt, Hafen und Logistik, Informationstechnologie und Medien, Life Science (Bio- und Medizintechnik, Medizin und Gesundheitswesen), Nanotechnologie, erneuerbare Energien und die China-Kompetenz. Entwicklungskerne für darüber hinausgehende Vernetzungsstrukturen sind die Vorleistungsindustrie, Maritime Wirtschaft, Kraftfahrzeugindustrie, neue Werkstoffe und die Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie. Im Räumlichen Leitbild liegt der Schwerpunkt der Betrachtung auf den Kompetenzfeldern, bei denen räumliche Auswirkungen erwartet werden bzw. bereits Handlungsbedarfe festgestellt wurden: Dies sind der Hafen, der Logistik- und der Luftfahrt-Cluster.

Hafen

Entwicklungstrends

Die derzeitige dynamische Entwicklung im Containerumschlag übertrifft auch die Erwartungen der Experten: bis zum Jahr 2015 wird derzeit mit jährlichen Steigerungsraten von knapp 10 % auf dann mehr als 18 Millionen TEU (Twenty foot Equivalent Unit = Standardcontainer) gerechnet. 1997 ging man noch von einem Anstieg auf 5,5 Millionen TEU bis zum Jahr 2010 aus. Der Containerumschlag lag 2006 bereits bei 9 Millionen TEU. Die Wertschöpfung im Hafen findet heute nicht alleine durch den (Container)Umschlag, sondern in immer stärkerem Maße durch damit verbundene Dienstleistungen statt.

Hafenentwicklung beeinflusst Stadtentwicklung

Der Hamburger Hafen hat durch seine Entwicklung schon immer die Entwicklung der Gesamtstadt beeinflusst. So wurden zum Ende des vorletzten Jahrhunderts durch den Bau der Speicherstadt auf dem Wandrahm/Kehrwieder städtische Siedlungsflächen in Anspruch genommen. Deren bisher rein hafenorientierte Nutzung wandelt

6 Hafenerweiterung Altenwerder

sich nun erneut. Im ersten Viertel des 20. Jhd. wurden Hafenerweiterungen sogar bis nach Neuenfelde und Fischbek für möglich gehalten. Auch die Nachkriegsplanungen sahen für den Ausbau des Massengutumschlags umfangreiche Erweiterungsflächen vor, die seit den 1970er Jahren aber reduziert wurden. Gleichzeitig ist auf den östlichen Hafenflächen einerseits eine Nutzungsverdichtung und ein Nutzungswandel vom konventionellen Stückgutumschlag zur Dienstleistung und andererseits im Bereich der HafenCity ein Rückzug des Hafens und ein Nutzungswandel hin zu einer Erweiterung des Stadtgebiets festzustellen.

Die Hafenflächen unterliegen einer eigenen Gesetzgebung, dem Hafenentwicklungsgesetz, das die Grenzen des Hafennutzungsgebietes (bereits in Nutzung genommene oder für die Hafennutzung vorbereitete Flächen) und des Hafenerweiterungsgebietes bestimmt. Es regelt zudem die in diesen Gebieten zulässigen Nutzungen und sonstige für die Entwicklung des Hafens wichtigen Belange (Vorkaufsrecht, Enteignungs- und Entschädigungsverfahren). Grundstücke im Hafen sind überwiegend in städtischer Hand und werden nicht verkauft, sondern nur langfristig vermietet. Mit der Gründung der Hamburg Port Authority hat Hamburg 2005 die hafenbezogenen Aufgaben aus der Verwaltung ausgelöst und einer Anstalt öffentlichen Rechts übertragen. Dies ermöglicht zukünftig flexiblere Reaktionen auf die rasanten Entwicklungen im Hafen und die damit verbundenen neuen Anforderungen auch an investiven Maßnahmen im Bereich der Hafeninfrastuktur.

Flächennachfrage und Angebot

Der Anteil des Hamburger Hafengebietes an der gesamten Stadtfläche beträgt 9 %[A]. Die Größe des Hafennutzungsgebietes hat sich seit 1997 – trotz der Entlassung der Flächen der HafenCity – durch die Hafenerweiterung in Altenwerder um rund 200 ha erhöht. Durch interne Umstrukturierungen von Industrie-/Gewerbeflächen konnten zusätzlich etwa 90 ha für den Logistiksektor bereitgestellt werden. Der Anteil der freien bzw. verfügbaren Flächen innerhalb des Hafens hat sich dadurch verringert.

Künftige Hafenumstrukturierungen

Künftig werden Investitionen in Umschlaganlagen vor allem zugunsten von Containerterminals erfolgen. Die Bereitstellung weiterer Flächen für konventionelle Terminals für Stückgut oder Massengüter ist – mit Ausnahme von Betriebsverlagerungen oder

7 Containerterminal

Arrondierungen – nicht geplant. Flächen, die in diesem Sektor frei werden, sollen vorrangig für den Containerverkehr und Logistikbedarfe genutzt werden. Dabei ändert sich gegenüber dem konventionellen Umschlag das Verhältnis von Kaikante zum ›Hinterland‹ (Containerstapelplätze/Betriebsflächen). Das hat u.a. zur Folge, dass innerhalb des Hafengebietes alte Hafenbecken zugeschüttet werden sollen, um entsprechende Hinterlandflächen zu schaffen (Areal Mittlerer Freihafen – Containerterminal Steinwerder).

Gutes Beispiel: **Neue Containerterminals Altenwerder und Waltershof** 7 Der (Container)-Umschlag im Hamburger Hafen verzeichnet seit Jahren einen Aufwärtstrend – am deutlichsten wird dies sichtbar an den neuen Terminals in Altenwerder oder Waltershof.

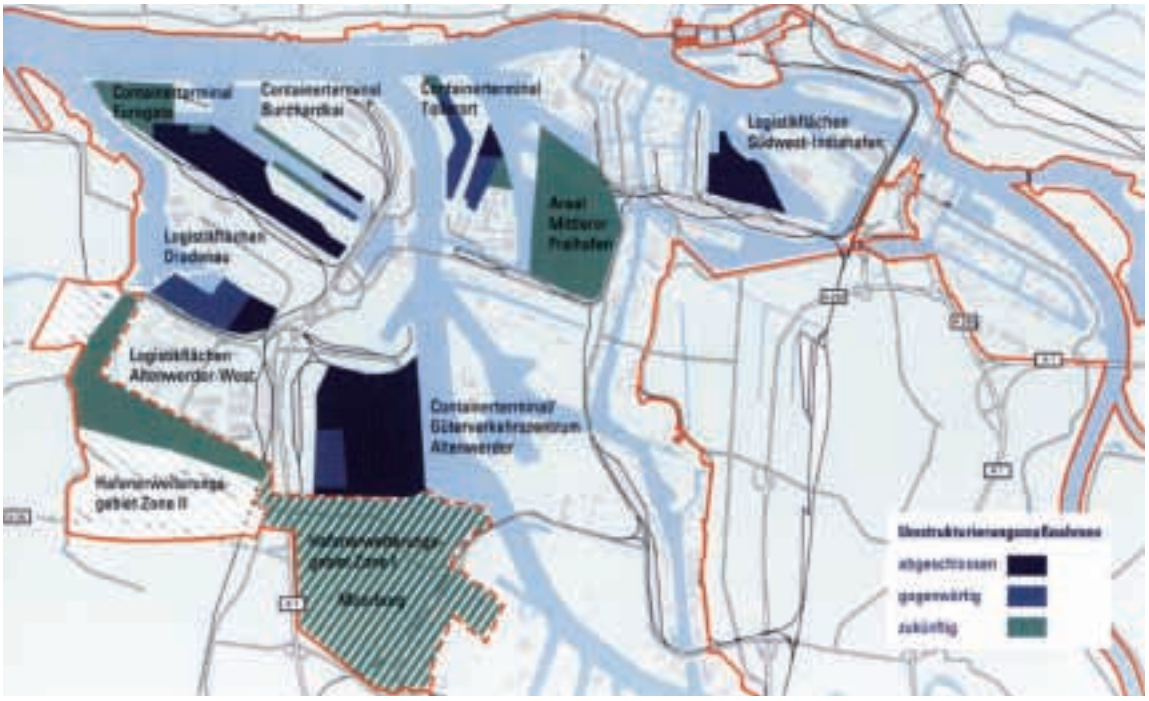
Hafenerweiterungsgebiet muss mittelfristig entwickelt werden

Weitere Potenziale ergeben sich bei der Inanspruchnahme des Hafenerweiterungsgebietes. Angesichts des eingangs geschilderten ›Containerbooms‹ werden diese wahrscheinlich früher als bisher geplant in Anspruch genommen werden müssen. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Kapazitäten für den Containerumschlag und aller Ausbaupotenziale im Hafennutzungsgebiet zeichnet sich eine Inanspruchnahme der in Moorburg gelegenen Flächen des Hafenerweiterungsgebietes in der zweiten Dekade ab.

Hafenflächen	insgesamt	davon	
		Landflächen	Wasserflächen
Hafengebiet	7.322 ha	4.335 ha	2.987 ha
davon Hafennutzungsgebiet	6.436 ha	3.449 ha	2.987 ha
davon Hafenerweiterungsgebiet	886 ha		

Voraussetzungen für die künftige Hafenentwicklung

Als Voraussetzungen für die künftige Hafenentwicklung sind an erster Stelle die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe auf 14,5 m, der ökologisch verträgliche Ausbau des Binnenwasserstraßensystems und die langfristige Sicherung der Schiffbarkeit der Elbe für die großen Containerschiffe zu nennen. Außerdem ist der Bau weiterer Containerumschlagskapazitäten und die Herrichtung weiterer großer Flächenareale für Logistikunternehmen zu gewährleisten. Die Flächen- und Verkehrsinfrastruktur



8 Hafeninterne Umstrukturierungsmaßnahmen: Hafeninvestitionen – Liegeplätze und Flächen

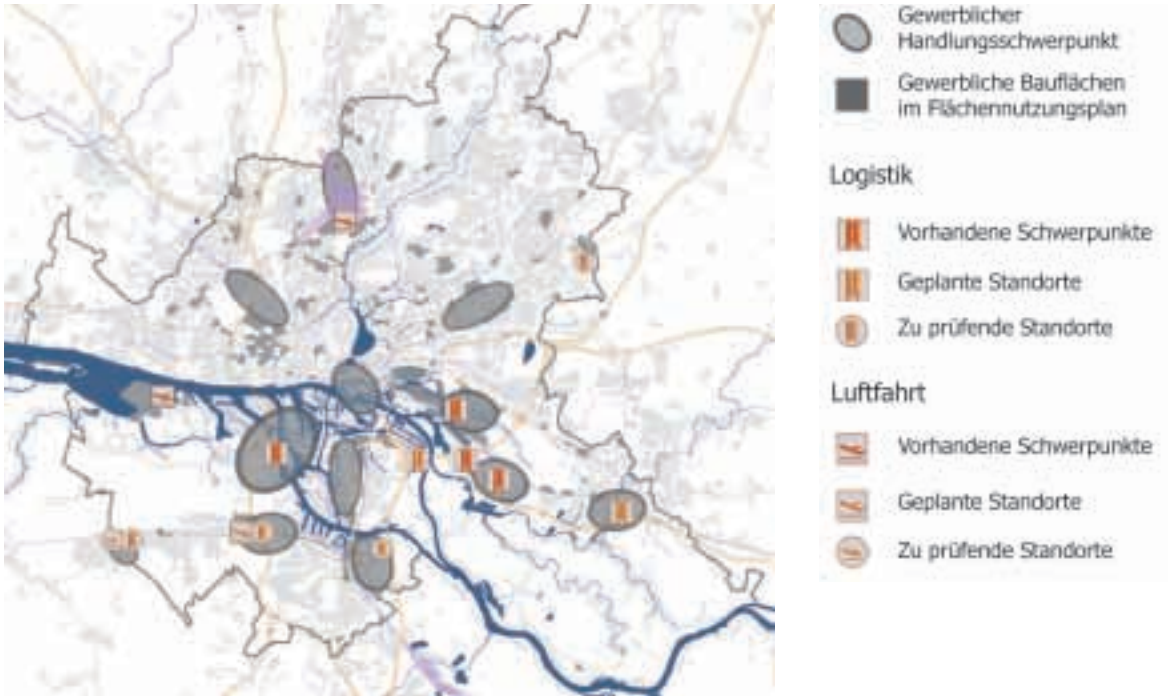
für konventionelle Stückgutterminals, Massengutumschlaganlagen, hafenspezifische Dienstleistungsunternehmen sowie die industriellen, an den Seeverkehr gebundenen Funktionen und Standorte im Hafen sind zu sichern. Die Schienenverkehrsanbindung des Hafens insbesondere in Richtung Osten ist auszubauen und die Straßeninfrastruktur im und zum Hafen an steigende Verkehrsanforderungen anzupassen.

Logistik

Entwicklungstrends

Logistik ist eine Querschnittsbranche mit großer Bedeutung für den Hafen, den Flughafen und für Handel und Industrie. Neue Logistikkonzepte zeichnen sich durch hochtechnisierte (Hochregal-) Lager, just-in-time-Konzepte und durch die Integration wertschöpfender Tätigkeiten am Standort im Sinne von Produktveredelung aus. Klassische Logistikleistungen wie Lagerhaltung und Warenverteilung werden zunehmend durch Zusatzdienstleistungen wie etwa Sortimentszusammenstellungen, Teil- und Endmontage, Qualitätskontrollen und Verzollung ergänzt. Damit erhöhen sich die Wertschöpfungstiefe und die Bandbreite der betrieblichen Strukturen und Aufgaben innerhalb dieses Sektors. Gleichzeitig spezifizieren sich die Anforderungen der Betriebe an Lage- und Ausstattungsqualitäten.

Etwa 16 % der Hamburger Beschäftigten sind bereits direkt oder indirekt im Logistiksektor beschäftigt. Das derzeit überdurchschnittliche Wachstum der Logistik-Branche ergibt sich u.a. durch die Globalisierung von Produktionsprozessen und die Auslagerung von Logistikdienstleistungen. Im Hamburger Raum wird der Logistikbranche von verschiedenen Gutachtern ein hohes Wachstumspotenzial bescheinigt: Bis zum Jahr 2015 können im Logistiksektor eine zusätzliche Wertschöpfung von ca. 6,6 Mrd. Euro und eine zusätzliche Beschäftigung von ca. 14.000 Erwerbstätigen erreicht werden[1].
Die geografische Lage Hamburgs mit dem östlichsten Containerhafen Nordwesteuropas ist ein bedeutender Vorteil gegenüber anderen Standorten. Die Stadt und ihr Umland sind zudem eine ausgezeichnete Basis für Distributionsaktivitäten von und nach Norddeutschland, Skandinavien und Mittel-/Osteuropa. Dieses Hinterland lässt sich von Hamburg aus hervorragend beliefern.
Um die Wachstumspotenziale dieser Branche für Hamburg und die Metropolregion zu nutzen, ist nicht nur eine leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur zu sichern, sondern sind auch ausreichend geeignete Flächen für den Logistiksektor innerhalb und außer-



9 Schwerpunkte für Logistik/Luftfahrt

halb des Hafens verfügbar zu machen. Gelingt dies nicht, wird besonders der industrielle Bestand gefährdet. Der Hamburger Senat hat bereits mit der Gründung einer ›Logistik-Initiative Hamburg‹, der Fortschreibung des Hafenentwicklungsplanes und weiteren Aktivitäten, wie der zügigen Entwicklung des Flächenangebotes für Logistikbetriebe, Maßnahmen zur Stärkung des Clusters ›Hafen und Logistik‹ ergriffen.

Flächennachfrage und Angebot

Der Flächenbedarf des Logistiksektors in Hamburg wird außer von den im Hafen ansässigen Unternehmen von den in der Region heimischen Gewerbebetrieben und ihren Beschaffungs- und Distributionsmerkmalen beeinflusst. Die Logistikinitiative richtet ihren Focus vorrangig auf Betriebe, die durch die Lagegunst Hamburgs und entsprechende Fühlungsvorteile zu anderen Clustern (z.B. Luftfahrt) sowie durch den Hafen angezogen werden können. Bei der Flächenvergabe im Rahmen der Wirtschaftsförderung sollten Logistikbetriebe mit möglichst hohen Arbeitsplatzeffekten bevorzugt werden, die für die Wirtschaftsstruktur Hamburgs und deren Wettbewerbsfähigkeit von besonderer Bedeutung sind, eine hohe Wertschöpfung haben und die den Seehafenstandort Hamburg im Wettbewerb mit anderen Häfen stärken (Distributionstätigkeiten im Zusammenhang mit dem Container-Umschlag).

Flächenbedarfe für Logistik: jährlich 17 ha außerhalb des Hafens

Hamburg hat sich vorgenommen, Betrieben des Logistikclusters bedarfs- und nachfragerechte Flächen bereitzustellen. Dies sind nach gutachterlicher Empfehlung[2] für die hafenbezogene Logistik jährlich etwa 19 ha, für Logistiker im übrigen Stadtgebiet (d.h. außerhalb des Hafens) jährlich 17 ha. Bewertungskriterien für die Eignung einer Fläche für die Logistikbranche sind die Größe (i.d.R. mindestens 5 ha), der Zuschnitt, die Möglichkeit des 24-Stundenbetriebs (i.d.R. in Industriegebieten), eine gute Verkehrsanbindung zu Hafen und Autobahn und eine hinreichende Bodenbelastbarkeit (5 t/qm). Das vorhandene Flächenangebot außerhalb des Hafengebiets ist in Bezug auf diese Anforderungen zu erweitern. Die bereits gewerblich genutzten, vorbereiteten und in Planung befindlichen Standorte Billbrook, Obergeorgswerder, Güterverkehrszentrum Moorfleet, Gewerbegebiet Allermöhe und Brookdeich-Bergedorf sind für dieses Cluster geeignet. Darüber hinaus ist die Prüfung von weiteren Flächen in Harburg westlich der A 1, Am Radeland und in Sandbek sowie in Wandsbek südlich des Gewerbegebietes Merkur-Park vorgesehen (siehe Abbildung).

10 Airbus Finkenwerder

Die Logistikbedarfe im Hafen können mittelfristig nur durch die Inanspruchnahme des Hafenerweiterungsgebietes gedeckt werden, da die durch interne Umstrukturierungen im Hafen bereitgestellten Flächen inzwischen weitgehend vergeben wurden.

Luftfahrt

Entwicklungstrends

Weltweit gibt es nur noch drei große Produktionsstandorte für die zivile Luftfahrt. Seattle ist Standort von Boeing, Toulouse und Hamburg die Standorte des europäischen Gemeinschaftsprojekts Airbus. In Finkenwerder beschäftigt Airbus aktuell 11.400 Menschen. Im Luftfahrtbereich insgesamt waren in Hamburg 2005 rund 32.000 Menschen erwerbstätig.

Die expansive Entwicklung von Airbus hat Hamburg auch mit der Flächenerweiterung am Mühlenberger Loch unterstützt. Darüber hinaus verzeichnet der Bereich Kabinensysteme am Standort Hamburg eine erfreuliche Entwicklung. Der Anstieg der Mitarbeiterzahlen in diesem Cluster hat sich noch besser entwickelt als erwartet: Bei Airbus sind von Juni 2000 bis September 2004 insgesamt 2.800 Beschäftigte zusätzlich eingestellt worden, davon rund 1.750 allein für den A 380. In den nächsten Jahren wird ein durchschnittliches Beschäftigtenwachstum von 5-6 % erwartet. Auch bei den Luftfahrt-Zulieferbetrieben der Metropolregion Hamburg wurde die Anzahl der im Zusammenhang mit dem Bau des A 380 prognostizierten 2.000 neuen Arbeitsplätze bereits erreicht.

Der zweite große Luftfahrtstandort in Hamburg befindet sich in direkter Nachbarschaft von Hamburg Airport, die Lufthansa Werft mit rund 7.000 Beschäftigten. Hamburg hat damit zwei luftfahrtbezogene Standorte.

Realisiert/disponiert

11 Luftfahrtcluster Rüschhalbinsel

Flächennachfrage und Angebot

Dieser wirtschaftliche Expansionsprozess schlägt sich auch durch eine Flächenexpansion an den beiden großen Standorten Finkenwerder und Fuhlsbüttel, bzw. in deren Nähe nieder. Noch vorhandene »Fremdfirmen« auf dem Werksgelände in Finkenwerder sollen zukünftig ausgelagert werden. Bei den Zulieferern bilden sich große Systemlieferanten heraus, die wiederum die Integration ihrer Unterlieferanten übernehmen. Die neue Beschaffungsphilosophie führt zu einer Reorganisation des Zulieferprozesses (Just in Time) mit verstärkter Vernetzung der Zulieferer um die Standorte der ›Großen‹.

Gutes Beispiel: **Konzentration von Luftfahrtbetrieben Finkenwerder – Rüschhalbinsel** 11
Die gelungene räumliche Konzentration eines Kompetenzfeldes lässt sich am Luftfahrtstandort Finkenwerder auf der Rüschhalbinsel ablesen. Ausgehend vom Airbus-Standort haben sich durch Auslagerung und Reorganisation der Zulieferprozesse Betriebsvernetzungen ergeben, die auf die räumliche Nähe bzw. gute Verkehrsverbindungen angewiesen sind.

Auch durch Kapazitätsausweitung am Hamburg Airport und durch Auslagerungen von Lufthansa Technik entstehen künftig Flächenbedarfe. Die unmittelbar angrenzenden Flächenpotenziale müssen nachfragegerecht aufbereitet und bebauungsfähig gemacht werden. Durch die Ansiedlung von Betrieben des Luftfrachtgewerbes in Norderstedt (›Nordport‹), die jenseits der Stadtgrenze nördlich an den Flughafen grenzen, werden zusätzliche Potenziale nutzbar gemacht.

Bedarf für luftfahrtaffine Betriebe: rund 3-4 ha jährlich

Der derzeit verfügbare Gesamtbestand an städtischen Gewerbeflächen im Süden Hamburgs reicht für das Kompetenzfeld Luftfahrt für etwa zwei bis drei Jahre, wenn diese Flächen nicht für allgemeine Wirtschaftsförderfälle genutzt werden. Der jährliche Bedarf an Gewerbeflächen für luftfahrtaffine Betriebe beträgt mindestens rund 3-4 ha. Wesentliche qualitative Merkmale sind in erster Linie die räumliche Nähe bzw. gute Erreichbarkeit des Airbus-Standortes von Flächen im Südwesten Hamburgs; in Frage kommen aber auch Standorte im Norden entlang der A 7. Das bedeutet, dass in den Gewerbe- und Industriegebieten am Hamburg Airport, in Finkenwerder und Hausbruch vorrangig Flächen für diese Betriebe bereit zu halten sind. Luftfahrtzulieferbetrieben will Hamburg außerdem an einem neuen Gewerbestandort in Sandbek

12, 13 Shopping-Meile Mönckebergstraße

zwischen der B 73 und der Bahntrasse Harburg – Buxtehude Angebote machen. Über Francop bzw. Neuenfelde bietet dieser Standort kurze Wegeverbindungen zum Airbus-Standort Finkenwerder. Airbus verfügt am Standort in Finkenwerder für Airbus-interne Erweiterungen noch über ca. 40 ha von insgesamt ca. 140 ha Nutzfläche.

Entwicklungstrends

Einzelhandel

Verschiebung der Umsätze zugunsten großflächiger Betriebsformen

Im Handel arbeiten in Hamburg rund 125.000 Menschen (davon rund 80.000 im Einzelhandel) und damit mehr als in allen anderen deutschen Großstädten. In den vergangenen Jahren war auch in Hamburg eine deutliche Verschiebung der Einzelhandelsumsätze bei den verschiedenen Betriebsformen festzustellen: Warenhäuser und inhabergeführte Fachgeschäfte mussten ein Minus verzeichnen, während Verbraucher-/Fachmärkte, Discounter und der Versandhandel recht gut abschnitten.[3] Dies hat auch zur Folge, dass die autoverkehrsorientierten und großflächigen Betriebsformen wie Verbraucher-/Fachmärkte oder Lebensmitteldiscounter als Konkurrenten auf Gewerbeflächen auftreten.

Metropolentypische Kaufkraftbindung

Der Hamburger Einzelhandelsumsatz belief sich im Jahr 2005 auf eine Größenordnung von knapp 10 Mrd. Euro, davon entfallen rd. 44 % auf den periodischen Bedarfsbereich und rd. 56 % auf aperiodische Warenangebote. Auf der Nachfrageseite steht der Bevölkerung Hamburgs ein Volumen von rd. 8,5 Mrd. Euro pro Jahr für einzelhandelsrelevante Ausgaben zur Verfügung. Aus diesen Kenngrößen kann auf erhebliche (saldierte) Kaufkraftzuflüsse aus der Region in das Oberzentrum Hamburg geschlossen werden. Diese Kaufkraftbindung lässt im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten aber noch Spielräume nach oben erkennen.

Beim periodischen Bedarf erreicht Hamburg im Bundesvergleich den Spitzenplatz: Die Stadt ist in diesem Segment also bereits gut ausgestattet und dürfte ihre Position durch anstehende Projekte noch etwas stärken. Demgegenüber erreicht Hamburg im aperiodischen Bedarfsbereich lediglich den vorletzten Platz (vor Berlin). Das Angebot im Bereich Bekleidung/Textilien, Schuhe/Lederwaren ist dennoch als metropolentypisch zu bezeichnen und wird durch Projekte wie die Europa-Passage in der City, die Erweiterung Alstertal Einkaufszentrum in Poppenbüttel und das Überseequartier in der HafenCity weiter deutlich ausgebaut. Demgegenüber liegt Hamburg im Bereich

14 Großflächiger Möbelmarkt, Moorfleet

›Hartwaren‹ am Ende der Vergleichswerte, hier bestehen noch Handlungsspielräume für punktuelle Einzelhandelsansiedlungen. Beim ›Heimwerker- und Gartenbedarf‹ sind zwar keine Kaufkraftabflüsse zu verzeichnen, gleichwohl können weitere Ansiedlungen im Einzelfall und vor dem Hintergrund der Zentrenverträglichkeit geprüft werden.

Großflächige Möbelmärkte als Konkurrenten auf Gewerbeflächen

Standorte für Möbel- und Einrichtungshäuser

Im gesamten Segment Möbel/Einrichtungsbedarf/Haus- und Heimtextilien ›verliert‹ Hamburg derzeit etwa 4 % seines Nachfragevolumens an das Umland bzw. die restliche Metropolregion[4]; bezogen auf Möbelmärkte mit einer Verkaufsfläche über 1.000 m² liegt die Kaufkraftbindung nur bei rund 50%[5]. Dies ist für Kernstädte von Ballungsräumen nicht ungewöhnlich. Dennoch will Hamburg auch innerhalb der Stadtgrenzen das Angebot erweitern. Es gilt dabei abzuwägen, dass großflächige Möbelmärkte als ›Flächenkonkurrenten‹ für gewerbliche Bauflächen auftreten und gerade auch die in Hamburg raren, größeren Flächeneinheiten nachfragen. Nördlich des Kreuzungspunktes von A 7 und A 23 in Eidelstedt befindet sich ein Möbelhaus mit ca. 45.000 qm Verkaufsfläche in konkreter Planung.

3.2.2 Flächen-/Mengenkulisse Gewerbliche Bauflächen

Die Strukturveränderungen der Wirtschaft haben Auswirkungen auf den Umfang und die Art des Gewerbeflächenbedarfs. Bedarfe bestehen z. B. an größeren Gewerbeflächen in peripheren, überregional gut erreichbaren Lagen für Betriebe mit vorwiegend überregionalem Absatz oder Betriebe die ihren Aktionsraum erweitern (Globalisierung), an kleinen Gewerbeflächen in der Nähe von Forschungseinrichtungen/in Technologiezentren für Betriebe aus wissensintensiven Branchen (Medizintechnik, Biotechnologie) oder an Gewerbeflächen in unmittelbarer Nähe der ›Mutterbetriebe‹ für die Auslagerung oder Ansiedlung von Zulieferbetrieben[6]. Darüber hinaus sind Flächenbedarfe von Unternehmen wegen geänderter Betriebsabläufe in den vergangenen Jahren gestiegen.

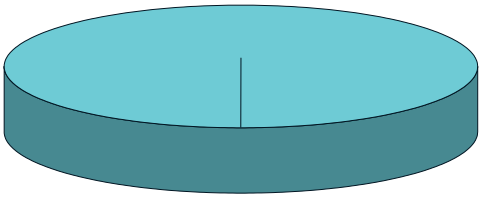
Unterschiedliche Entwicklungen gibt es auch hinsichtlich der Art der gewerblichen Nutzung und damit verbundener Emissionen. Die Koppelung von Dienstleistungsaktivitäten mit Produktion führt zu höheren emissionsarmen Büronutzungsanteilen in den Gewerbegebieten. Andererseits sind zum Beispiel für Betriebe mit Logistikanteilen bis zu 24 Stunden Betrieb notwendig. Damit einhergehende Emissionsbelastungen erfordern die Unterbringung in ausgewiesenen Industriegebieten.

Für die Stadt bedeutet dieses einerseits neue Chancen für die Mischung von Arbeitsstätten mit anderen städtischen Nutzungen, andererseits aber auch das Erfordernis gewerblich nutzbare Flächenareale abseits zu schützender Nutzungen, insbesondere des Wohnens, bereit zu stellen.

Gleichzeitig steht eine Flächenausdehnung für die Nutzung »Gewerbe« im Konflikt mit anderen Nutzungsansprüchen und den vorgefundenen Freiraumqualitäten. Vor diesem Hintergrund ist abzuwägen, in welchem Umfang Hamburg ein marktgerechtes Flächenangebot entwickeln kann und welche Betriebe im Rahmen der Wirtschaftsförderung durch das Angebot städtischer Flächen besonders gefördert werden sollen.

Die angestrebte qualitative Wachstumsstrategie beinhaltet die aktive Förderung der Kompetenzcluster Luftfahrt und Logistik. Für diese Cluster will Hamburg auf Basis der vorliegenden Entwicklungsprognosen und Erkenntnisse zu Flächennachfragen zusätzlich zur Flächenvergabe der allgemeinen Wirtschaftsförderung ein aktives Flächenangebot bereit stellen.
Für eine Prognose der Gesamtnachfrage nach gewerblichen Bauflächen für einen Zeitraum von 15 Jahren bis 2020 gibt es keine detaillierte und verlässliche Datengrundlage. Globale und lokale wirtschaftliche Entwicklungen und Entscheidungskriterien von Unternehmen lassen sich in diesen Zeiträumen nicht seriös abbilden. Deshalb wird in einer Untersuchung von 1999/2000 zur gewerblichen Bauflächenentwicklung in Hamburg[6] eine Nachfrage von 50-60 ha/Jahr nur als grobe Schätzgröße definiert. Hamburg verfügt aufgrund der umfangreichen städtischen Liegenschaften über Erfahrungswissen und Daten zur Vergabe von städtischen Flächen im Rahmen der Wirtschaftsförderung. Diese Kenntnisse sind zur Ermittlung eines Zielvolumens für die künftige Flächenbereitstellung herangezogen worden.

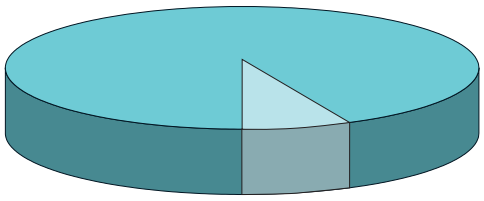
POTENZIALE GEWERBLICHE BAUFLÄCHEN



525 bis 675 ha Nettobauland

15 Zielvolumen von 2006 bis 2020

Potenziale nach Flächennutzungsplan



Schaffung neuer Siedlungsflächen
und zukünftige Konversionsflächen

16 Flächenangebote gewerbliche Bauflächen

Zielvolumen: 35-45 ha Gewerbeflächen jährlich bereitstellen

Der überwiegende Anteil des Gewerbeflächenbedarfes entfällt auf Flächen für Verlagerung, Erweiterung und Funktionsausgliederung ansässiger Betriebe. Ein wesentlicher Anteil dieser Bedarfe kann in bestehenden Strukturen durch Umnutzung, Neuvergabe, Umstrukturierung etc. abgedeckt werden[B]. Im Zeitraum 1998-2005 wurden rund 18 ha städtische GE-Flächen pro Jahr verkauft, davon etwa 75 % auf neu erschlossenen Flächen. Knapp 40 % der Flächen wurden an Logistikbetriebe vergeben, d.h. pro Jahr 7 ha. Zusätzlich zu den kommunalen Flächen wurden in den vergangenen Jahren etwa 9 ha private Flächen p.a. über die Hamburger Wirtschaftsförderung vermittelt. Dies ist aber nur ein Teil der Bewegungen auf dem privaten Grundstücksmarkt, über den keine umfassenden Daten vorliegen.

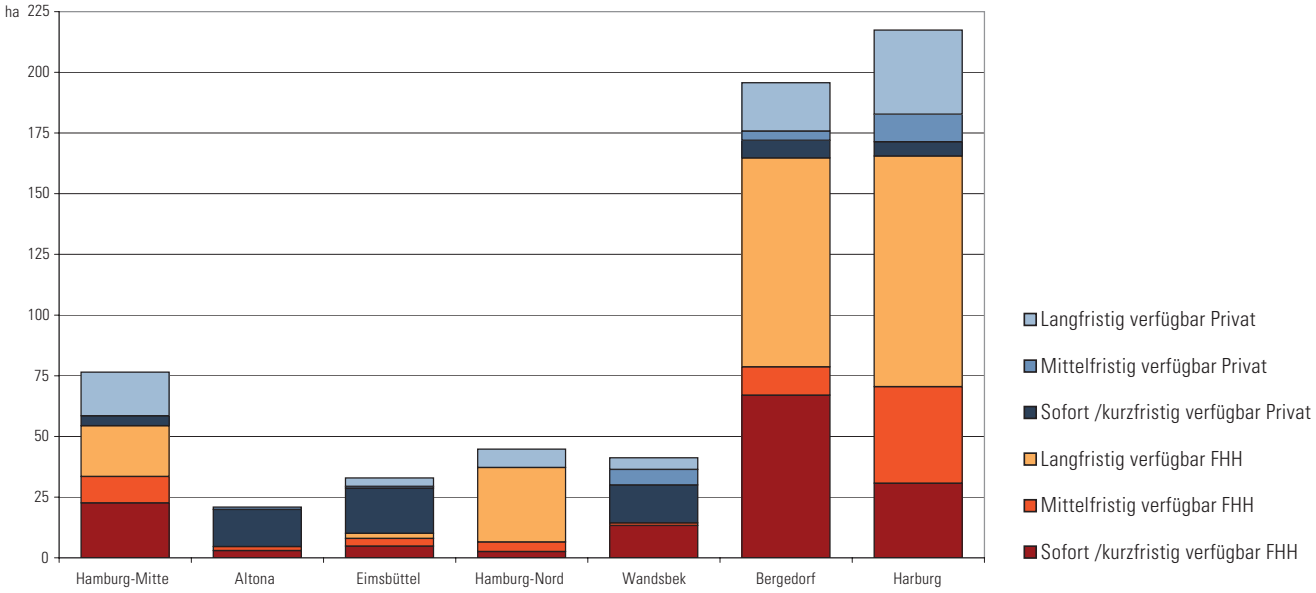
In den vergangenen Jahren wurde von einem Flächenbedarf auf neuen planungsrechtlich gesicherten Gewerblichen Bauflächen von rund 30 ha/Jahr ausgegangen. Hamburg will unter Berücksichtigung der strategischen Schwerpunktsetzung des Leitbildes »Metropole Hamburg – Wachsende Stadt« für die künftige Flächennachfrage des gewerblichen Sektors gerüstet sein. Künftig sollen daher planungsrechtlich gesicherte städtische und private gewerbliche Bauflächen in einer Größenordnung von 35-45 ha pro Jahr – das sind bis zum Jahr 2020 insgesamt 525-675 ha – verfügbar gemacht werden[C]. Diese Größenordnung beinhaltet somit einen Flächenanteil, der als ›Verfügbarkeitsreserve‹ dienen kann.

Gewerbeflächenpotenziale: 630 ha Nettobauland

Die Gewerbeflächendatei der BSU erfasst folgende Flächenpotenziale:

Flächenpotenziale (01.01.06)	insgesamt	davon städtisch	davon privat
Gewerbeflächenreserven (Nettobauland)[D]	630 ha	450 ha	180 ha
von diesen sind sofort / kurzfristig verfügbar		145 ha	65 ha
von diesen sind mittelfristig verfügbar		70 ha	25 ha
von diesen sind langfristig verfügbar		235 ha	90 ha

Im Jahr 2005 betrug der Anteil der bereits disponierten Flächen 4 % des Gesamtbestandes, den höchsten Anteil wies dabei der Bezirk Bergedorf auf (6 %). Die Flächenpotenziale beinhalten auch Flächen, bei deren Aktivierung Konflikte mit Natur- und



17 Verfügbarkeit gewerblicher Bauflächenpotenziale nach Bezirken (Stand 1.1.2006)

Landschaftsschutz, Kleingärten oder der Landwirtschaft ausgeräumt werden müssen. Die Analyse der Struktur des Flächenangebotes hat auch gezeigt, dass der Bedarf an großen Flächen, d.h. ab einer Größe von 3-5 ha derzeit nur schwer befriedigt werden kann. Es ist somit notwendig, insbesondere für die i.d.R. auf größere Flächen angewiesenen Logistikbetriebe ein entsprechendes Angebot zu schaffen.

Regionales Ungleichgewicht bei Angebot und Nachfrage

Zwei Drittel der Potenzialflächen befinden sich in den Bezirken Bergedorf und Harburg. Gleichzeitig generiert sich die Flächennachfrage nach Auffassung verschiedener Gutachter mit einer deutlichen Trennung in einen nord- und einen südelbischen Markt, wobei die Nachfrage nördlich der Elbe tendenziell größer ist. In der nördlichen und der südlichen Stadthälfte werden daher unterschiedliche Strategien zur Aktivierung von Flächenpotenzialen verfolgt, da diese regionalen Unterschiede auch stadtstrukturell bedingt sind.

Aktivierung von Bestandsflächen vor allem nördlich der Elbe

Nördlich der Elbe liegt der Schwerpunkt auf der Aktivierung von gewerblichen Flächenpotenzialen im bestehenden Siedlungsraum, da die verbleibenden Freiraumpotenziale in diesem weitgehend besiedeltem Stadtraum und ihre Lage eine Eignung für gewerbliche Entwicklung weitgehend ausschließen. Das bedeutet jedoch nicht, dass nicht auch in der nördlichen Stadthälfte neue Flächenpotenziale identifiziert werden müssen. Zur Minderung der Flächenknappheit soll eine Strategie zur Aktivierung von privaten Gewerbeflächen, die bisher »spekulativ liegengelassen« wurden oder nach der Aufgabe der bisherigen Nutzung umgenutzt werden sollen, entwickelt werden. Eine Analyse der Realnutzung der im Flächennutzungsplan dargestellten Gewerbeflächen hat gezeigt, dass vor allem in den Bereichen Eidelstedt/Schnackenburgallee, Ottensen und Wandsbek Flächennutzungsplan-Gewerbeflächen in größerem Umfang durch gemischte Nutzungen, Wohnen oder Handel belegt sind[E]. Die Rückholbarkeit dieser Entwicklung wird in den wenigsten Fällen realistisch sein. Um so mehr ist darauf zu achten, dass die verbleibenden, tatsächlich gewerblich genutzten Flächen effektiv und dauerhaft genutzt werden, um Abwanderungen von Unternehmen zu vermeiden.

18 Gewerbegebiet Leverkusenstraße

19 Karostar

Gutes Beispiel: **Revitalisierung – Gewerbegebiet Leverkusenstraße/Schützenstraße** 18
Dass intensive Bemühungen im Bestand zur Revitalisierung ganzer Gebiete oder intensiveren Nutzung von Grundstücken führen können, zeigen die Ergebnisse des Wettbewerbs zum Thema »Gewerbliche Bauflächen – Verdichtung im Bestand«.

3.2.3 Urbane Milieus/Büroflächen

Positive Arbeitsplatzentwicklung bei Bürojobs

In Hamburg ist die Tertiärisierung weit vorangeschritten, so hat sich die Anzahl der Büroarbeitsplätze in den vergangenen Jahren besser entwickelt, als die Arbeitsplatzzahl insgesamt. Diese Entwicklung beruht auf der günstigen geostrategischen Lage, d.h. der herausragenden Bedeutung als Drehscheibe im Nord-Süd- und Ost-West-Verkehr. Hamburg ist die bedeutendste Wirtschaftsmetropole im norddeutschen Raum mit starken Beziehungen in die Ostsee-Region. Die diversifizierte Wirtschaftsstruktur macht Hamburg von Branchenkonjunkturen relativ unabhängig, gleichzeitig ist die Stadt für international agierende Unternehmen und insbesondere aus Fernost einer der wichtigsten Standorte auf dem Kontinent.[7]

Wissensintensive Dienstleistungen/ »Kreative«

In Hamburg sind in den Bereichen Entertainment, Film, Print und Werbung, Informationstechnologie und Telekommunikation zahlreiche Unternehmen angesiedelt. Diese Unternehmen – z.B. an der Medienmeile am nördlichen Elbufer – treten auch als Nachfrager von Dienstleistungen kleinerer Firmen auf und bieten zusammen mit der attraktiven Stadtkulisse Hamburgs und dem urbanen Versorgungsangebot ein geeignetes Umfeld für die sogenannten kreativen Milieus. Diese Zielgruppe findet sich in den urbanen Stadtquartieren Altona, St. Pauli und Eimsbüttel wieder. Dieses Umfeld hat zur Imagebildung und Profilierung neuer Standorte beigetragen, wie z.B. bei den Kühnehöfen in Bahrenfeld, dem Haus der Multimediaproduzenten Behringstraße oder dem Karo-Star in St. Pauli. Hamburg verfolgt das Ziel, einen ähnlichen Entwicklungsprozess zur Etablierung eines »kreativen, urbanen Milieus« auch im Reiherstiegviertel in Wilhelmsburg zu unterstützen.

20 Piazza Schulterblatt

21 Channeltower

22 Kaispeicher Harburg

Gutes Beispiel: **Karostar (Karolinenviertel)** 19 Die vorhandenen ›Milieus‹ und Wissenschaftseinrichtungen in der urbanen Zone unterstützen die Profilierung neuer Standorte. Der Karostar: Mit öffentlicher Unterstützung geförderte Konzentration von jungen Betrieben der Musikszene

Die Potenziale der urbanen Zone sollen zur Profilierung neuer Bürostandorte genutzt werden

An anderer Stelle – wie dem channel hamburg im Harburger Binnenhafen – sind Wissenschaftseinrichtungen und die Ingenieur-Dienstleister der Luftfahrtindustrie Kristallisationspunkte und Motoren für die Entwicklung moderner Bürostandorte. Die Verteilung der vorhandenen Wissenschaftseinrichtungen lässt eine deutliche räumliche Konzentration in der urbanen Zone erkennen[F], die damit das bevorzugte Stadtgebiet für wissensbasierte Dienstleistungen sein dürfte. Mit einem Beschäftigungsanteil der wissensintensiven Dienstleistungen von 31 % liegt Hamburg über dem Bundesdurchschnitt. Zu den Schlüsseltechnologien der Zukunft zählen auch die so genannten Life Science-Technologien. Bereits heute existiert in Hamburg ein breites Netzwerk, dessen Know-how im medizintechnischen und biologischen Sektor durch zukunftsträchtige Querschnittstechnologien wie der Nanotechnologie ergänzt wird.

Gutes Beispiel: **channel hamburg** 21 Der channel hamburg kann als Beispiel für eine gelungene Umstrukturierung ehemaliger konventioneller Gewerbeflächen dienen.

Bildung/Wissenschaftseinrichtungen

Die Informationsgesellschaft benötigt gute Bildungseinrichtungen

Die Wettbewerbsfähigkeit Hamburgs um Unternehmen, Kapital und qualifizierte Arbeitskräfte kann nur erhalten und ausgebaut werden, wenn Ausbildung, Lehre und Forschung ebenso wie Technologietransfer weiterentwickelt werden. Will Hamburg seinen Betrieben auch künftig ein wettbewerbsfähiges Arbeitskräftepotenzial bieten, muss die Stadt neben der Förderung einer hochrangigen Forschungslandschaft auch die Ausbildung qualifizierten Personals sicherstellen. Maßnahmen der Bildungspolitik (z.B. zur Sicherung der Unterrichtsqualität) werden daher auch vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Entwicklung und Konkurrenzfähigkeit des Arbeitskräftemarktes hohe Priorität genießen. Gleichzeitig sorgt ein Angebot an guten Ausbildungsplätzen in Betrieben und (Hoch)Schulen auch dafür, dass Hamburg für junge »Zuwanderer« attraktiv bleibt. Ein gutes Ausbildungs- und Schulangebot ist ein immer bedeutsamer werdender Standortfaktor für Hamburg und unterstützt zudem das Verbleiben von Familien in der Stadt.

Teilmarkt[8]	Bestand-Bürofläche in Tsd m² (netto)	Anteil am Gesamtbestand	prognostizierter Zuwachs bis 2010
Innenstadt	2.770	17 %	3 %
HafenCity	140	1 %	138 %
St. Georg	520	3 %	24 %
Hammerbrook/City Süd	1.140	7 %	16 %
City Nord	900	5 %	2 %
Innere Stadt (Rest)	3.955	24 %	3 %
Äußere Stadt NW	1.880	11 %	4 %
Äußere Stadt NO	3.290	20 %	3 %
Äußere Stadt SW	825	5 %	-
Äußere Stadt SO	500	3 %	-
Kerngebiet Harburg	315	2 %	7 %
Hafenrand	145	1 %	56 %
Hamburg insgesamt	**16.380**	**100 %**	6 %

23 Abbildung Teilmärkte des Hamburger Büroflächenmarktes, Datenquelle: Liegenschaftskataster[8]

24 Büroteilmärkte (siehe Tabelle)

Büroflächenbestand und -prognose

Nach Auswertung des Liegenschaftskatasters durch die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt gab es 2005 netto etwa 16 Mio. m² Büroflächen[G]. Demgegenüber betrug nach Makler-/Branchenangaben die ›vermietbare Fläche‹ Mitte 2005 ca. 13 Mio. m². Diese Werte sind wegen unterschiedlicher methodischer Ermittlung nicht unmittelbar zu vergleichen.[H]

Gutachterliche Einschätzungen kommen zu dem Ergebnis, dass der Hamburger Büroflächenmarkt bis zum Jahr 2010 durch die projektierten Büroflächen (knapp 1 Mio. m²) nicht überfrachtet wird. Dabei werden insbesondere die Teilmärkte HafenCity, Hafenrand, St. Georg und Hammerbrook/City Süd einen ›Sprung nach vorn‹ machen. Bei weiterhin stabilem Kurs werden auch noch Perspektiven für weitere Projekte gesehen. Auf eine Prognose für die Jahre nach 2010 wird wegen der zu großen Unsicherheiten verzichtet.

Wachsende Bedeutung des Ersatzbedarfs von Büroimmobilien

Hamburg ist der einzige Standort unter den fünf führenden deutschen Bürostandorten (Frankfurt, München, Düsseldorf, Hamburg, Berlin), der hinsichtlich des Büroflächenleerstandes den Wert von 10 % in den vergangenen zehn Jahren noch nie überschritten hat.[I] Allerdings weist die Stadt einen vergleichsweise hohen Sockelleerstand auf: etwa 20 % (= rd. 200.000 m²) der derzeit leer stehenden Büroflächen sind als nicht mehr marktfähige Immobilien zu bezeichnen. Der Lebenszyklus von (Büro-) Immobilien wird sich künftig verkürzen bzw. in kürzeren Abständen ein umfassendes ›Refurbishment‹ erfordern (Abriss/Neubau, Umnutzung, Revitalisierung). Die Bedeutung des Ersatzbedarfs wird daher in der Zukunft eine wesentlich größere Rolle einnehmen. Einen Schwerpunkt sehen die Experten hier insbesondere in der Hamburger Innenstadt, wo eine Reihe von Standorten bzw. Immobilien Revitalisierungspotenziale/-bedarfe aufweisen. Gleichzeitig ist in diesem Zusammenhang zu prüfen, an welchen Standorten auch eine Umnutzung zu Wohnungen sinnvoll ist bzw. ob bei Abriss/Neubau der Wohnanteil in bisher einseitig genutzten Standorten erhöht werden kann.

Gutes Beispiel: **Aus Büro mach Wohnung – Wohnriegel Bogenallee** 26 Die Außenfassade setzt ein markantes Signal des Wandels: Es ist kaum noch erkennbar, dass dieses Gebäude ein Bürogebäude war. Die Konstruktion ermöglicht eine freie Aufteilung der Grundrisse in loftartige Wohnungen.

25 Campus der Universität Hamburg

26 Bogenallee

Perspektiven der Büroflächenstandorte

Innenstadt-Lagen werden auch künftig am stärksten nachgefragt

Die Hamburger Innenstadt ist auch künftig als 1a-Lage innerhalb des Stadtgefüges zu bewerten. Flächenentwicklungen in diesem Bereich dürften insbesondere durch Abriss und Neubau bzw. aufwändige Sanierungen entstehen. Als weiterer interessanter Teilmarkt wird sich die HafenCity etablieren, die als Erweiterung der Innenstadt angenommen wird und in der ein hohes Flächenpotenzial für Neuentwicklungen zur Verfügung steht. Auch die Perspektiven der City Süd/Hammerbrook werden weiterhin als gut eingeschätzt; sollte es hier zu einer Wanderungsbewegung von ansässigen Unternehmen in die Innenstadt/HafenCity kommen, werden ›Nachrückeffekte‹ in die City Süd aus peripheren Lagen erwartet. Auch Speziallagen mit beschränktem Flächenpotenzial und hohem Imagewert, wie etwa die Bereiche Rotherbaum oder Eppendorf, werden zukünftig ihr Zielpublikum ansprechen können.

Stadtrand-Lagen sind stark von der Marktsituation abhängig

Schwieriger zu vermarkten dürften mittel- bis langfristig vor allem Büroflächen in weniger zentralen/peripheren Standortlagen sein. Hier wird zunehmend das Mietpreis-/Leistungsverhältnis an Bedeutung gewinnen. In diesem Kontext sind auch großflächige Büroquartiere, wie die City Nord oder die Alstercity zu sehen, die sich über Preis und Qualität der Immobilie positionieren müssen. Bei der Bewertung der Hamburger Magistralen (Hauptverkehrsachsen) als Büroflächenstandort sehen Experten durchweg keine nennenswerten Entwicklungsaussichten. Die Perspektiven dieser Standortlagen sind stark von der Marktlage abhängig: In Boomzeiten sind es die letzten Standorte, die Zuwächse erfahren – in Krisenzeiten die ersten Standorte, die an Bedeutung verlieren. Ein explizierter Bedarf zur Ausweisung zusätzlicher Entwicklungsflächen wird an diesen Standorten daher für die Zukunft nicht gesehen. Als Standorte für preisorientierte Eigennutzer bleiben sie interessant.

Die relativ innenstadtnahe Lage des Flughafens hat zur Folge, dass fast alle Standortlagen sehr schnell zu erreichen sind: So besitzt Hamburg mit der City-Nord einen Büroflächenstandort, der nur fünf Taximinuten vom Flughafen entfernt ist. Daher sollten Entwicklungsperspektiven im Umfeld des Flughafens nicht überschätzt werden.

Neue Standorte müssen ein Eigenleben entwickeln

Vor dem Hintergrund der umfangreichen Flächenpotenziale in der Hafen-City und an anderen Stellen in Hamburg wird die Entwicklung großer neuer Büroquartiere in

27 City Süd

28 City Nord

kurz- bis mittelfristiger Zeitperspektive von Marktexperten eher skeptisch beurteilt. Für die Entwicklung neuer Standorte gilt, dass die harten und weichen Standortfaktoren stimmen müssen. Standorten, die an eine positiv besetzte, städtische Umgebung anknüpfen, werden größere Chancen eingeräumt (z.B. Güterbahnhof Altona). In diesem Kontext ist auch der Faktor ›kritische Masse‹ zu erwähnen, der nach Auffassung von Experten erforderlich ist, damit ein neuer Büroflächen-Standort als eigenständiger Standort mit Eigenleben und eigenem Image wahrgenommen wird.

3.2.4 Standortqualität Verkehrsinfrastruktur

Durch den Europäischen Binnenmarkt, die Osterweiterung sowie durch die Globalisierung der Wirtschaft sind im Fernverkehr insgesamt steigende Verkehre zu erwarten. Hamburg muss seine überregionale Erreichbarkeit für Personen- und Güterverkehrsströme sicherstellen. Im Wettbewerb der Regionen sind schnelle und kostengünstige Erreichbarkeiten wesentliche Faktoren. Erforderlich sind andererseits auch weiträumige Umfahrungsmöglichkeiten, die die Infrastruktur Hamburgs von Verkehren entlasten, die Hamburg nicht als Quelle oder Ziel haben.

Wirtschaftsverkehr

Der Hamburger Hafen stellt eine besondere Quelle bzw. ein besonderes Ziel für überregionale Fernverkehrsströme dar. Gleichzeitig sind in Hamburg die Möglichkeiten für eine Ausweitung der Infrastruktur begrenzt. Vorrang hat daher die Optimierung des Bestandes, also die Erhaltung und Instandsetzung der vorhandenen Straßen und Schienenwege und bestmögliche Nutzung durch die Anwendung von Verkehrstelematik. Die für die Hafenentwicklung relevanten überregionalen Verkehrsinfrastrukturprojekte (Fahrrinnenanpassung, Hafenquerspange A 252, Fahrbahnverbreiterung A7 und Neubau der Bahnstrecke Hamburg/Bremen – Hannover) sind in den Bundesverkehrwegeplan aufgenommen worden.

Tideelbe: Schifffahrtsweg und Lebensraum

Die Tideelbe, d.h. der von den Gezeiten beeinflusste Stromlauf, ist die Lebensader der Metropolregion Hamburg. Sie ermöglicht die seewärtige Zufahrt großer Containerschiffe bis in den Hamburger Hafen. Gleichzeitig ist die Elbe in und um Hamburg ein beliebtes Naherholungsgebiet mit einer hoch spezialisierten, unverkennbaren Pflanzen-

29 Elbmündung

und Tierwelt, die es zu erhalten gilt. Gegenwärtig ist mit Sorge zu beobachten, dass die Flut mit zunehmender Energie in die Elbmündung (Elbeästuar) vordringt. Als Gründe für diese Entwicklung sind sowohl künstliche Maßnahmen (u.a. Hafen- und Fahrrinnenausbauten), als auch natürliche Ursachen (u.a. Verlandung von Flachwassergebieten, Meeresspiegelanstieg, meteorologische Veränderungen) zu nennen. Diese über Jahrhunderte hinweg abgelaufenen Veränderungen reduzierten wichtige Flachwassergebiete und führten zu einer Verlandung der früher weiträumig mäandrierenden Tideelbe. Die Folge ist ein Anstieg des Tidehochwassers bei gleichzeitigem Absinken des Tideniedrigwassers. Anschaulich bedeutet dies, dass die Tide wesentlich schneller nach Hamburg einläuft und auch mehr Sediment mit sich in Richtung Hamburg führt (Tidal Pumping). Gleichzeitig reicht der Ebbestrom nicht mehr aus, um Sedimente zurück in die Mündung zur Nordsee zu transportieren.[J] Aus diesen Erkenntnissen werden drei Eckpfeiler für eine nachhaltige Entwicklung der Tideelbe abgeleitet:

- → Strombauliche Maßnahmen (Einengung) im Bereich des Mündungstrichters, um weniger Tideenergie in das System zu lassen.
- → Schaffung von Flutraum im Bereich zwischen Glückstadt und Geesthacht: z.B. durch die Umgestaltung von Vorlandflächen zu Flachwassergebieten, die Wiederanbindung von Nebenelbesystemen, gezielte Rückdeichungen oder die Räumung von aufsedimentierten Hafenbecken. Es ist noch zu prüfen, ob und inwieweit Maßnahmen in Hamburg umgesetzt werden können.
- → Optimierung des Sedimentmanagements: Ein erster Schritt, um die Kreislaufbaggerungen wirksam zu reduzieren, ist die vereinbarte, zeitlich befristete Umlagerung von Sedimenten an eine strömungsstabile Stelle in der Nordsee nordwestlich von Scharhörn.

Synergieeffekt durch nachhaltige Entwicklung der Tideelbe

Die angestrebten Veränderungen werden sich positiv auf die unterschiedlichsten Bereiche auswirken: Wesentlicher Vorteil für Wirtschaft und Verkehr in Hamburg ist die Sicherung ausreichender Wassertiefen der seewärtigen Zufahrt. Naturschutz und Tourismus profitieren u.a. von der Schaffung neuer Auwälder, Flachwasserbereiche und Salzwiesen, sowie dem Aufbau weiterer Naturerlebniszonen und Aussichtspunkte, etwa zur Vogelbeobachtung wodurch die Vielseitigkeit des Elbeästuars auch als Erlebnisraum gefördert wird. Dem Hochwasserschutz kommt die Vergrößerung der als

30 Elbbagger

Flachwasserbereiche und Vorlandflächen angelegten Fluträume zu Gute. Diese dienen auch der Berufs- und Sportfischerei, indem sie wichtige Brutstätten für Fische schaffen und die Durchgängigkeit der Gewässer für wandernde Fischarten erhöhen. Zudem wird die ökologische Verbesserung der Wasser- und Sedimentqualität auch generell den Lebensraum für die Fische verbessern. Schließlich kommt die Erhöhung der touristischen Attraktivität den Anwohnern entgegen, weil sie vermehrt die Möglichkeit einer Verbindung des ländlichen Raumes mit Tourismus bietet, was auch der Landwirtschaft, neben Möglichkeiten des Vertragsnaturschutzes, eine zusätzliche Einnahmequelle bieten kann. Der Unterelberaum gewinnt insgesamt eine noch höhere Attraktivität für die hamburgische Naherholung.

Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe auf 14,5 m

Der für die Erreichbarkeit des Hamburger Hafens ausschlaggebende Faktor ist der Ausbauzustand der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe. Der heutigen Fahrrinnentiefe liegt ein Bemessungsschiff mit einem maximalen Tiefgang von 13,5 m zugrunde, die neueste Generation der Containerschiffe weist aber bereits einen Tiefgang von ca. 14,5 m auf. Durch die Lage des alten Elbtunnels sind der Vertiefung der Fahrrinne in Richtung Osten Grenzen gesetzt. Da die Elbe eine Bundeswasserstraße ist, stellt sich die Anpassung der Fahrrinne als gemeinsame Aufgabe für Bund und Stadt. Hamburg ist dabei für den Ausbau auf eigenem Staatsgebiet, der sogenannten Delegationsstrecke, verantwortlich. Schnittstellen zwischen dem Hochwasserschutz und der Fahrrinnenanpassung sind als Teil der Aufgabe kooperativ mit den Nachbarländern zu klären.

Erhöhung des Güterverkehrsaufkommens erfordert bauliche Maßnahmen im Schienen- und Straßennetz

Der Hamburger Hafen ist Quelle oder Ziel von etwa der Hälfte aller in Deutschland mit der Bahn transportierten Container. Etwa 90 % des Güterverkehrsaufkommens der Bahn in Hamburg entfällt auf den Hafen. Parallel zum ›Containerboom‹ wird sich der Güterverkehr auf der Schiene weiter erhöhen; gerechnet wird mit etwa einer Verdreifachung von heute knapp 1,5 Mio. TEU p.a. auf rund 4,5 Mio. TEU in 2015. Daher sind Ausbaumaßnahmen erforderlich, um die erwarteten (Güter-) Verkehrsmengen auf der Schiene abwickeln zu können. Außerhalb bzw. am Rande des Hafens sind der geplante Neubau einer leistungsfähigen Süderelbequerung in der Nähe des Harburger Binnenhafens sowie eine Unterquerung der DB-Trasse in Wilhelmsburg

31 Netz der Hafenbahn (Bestand)[8]

(so genanntes Überwerfungsbauwerk) von außerordentlicher Bedeutung für den Hafengüterverkehr auf der Schiene. Dies gilt auch für den Bau eines dritten Gleises zwischen Stelle und Lüneburg mit dem die Abfahrstrecke vom Rangierbahnhof Maschen nach Süden und Osten leistungsfähiger wird.

Schnelle Realisierung der Hafenquerspange

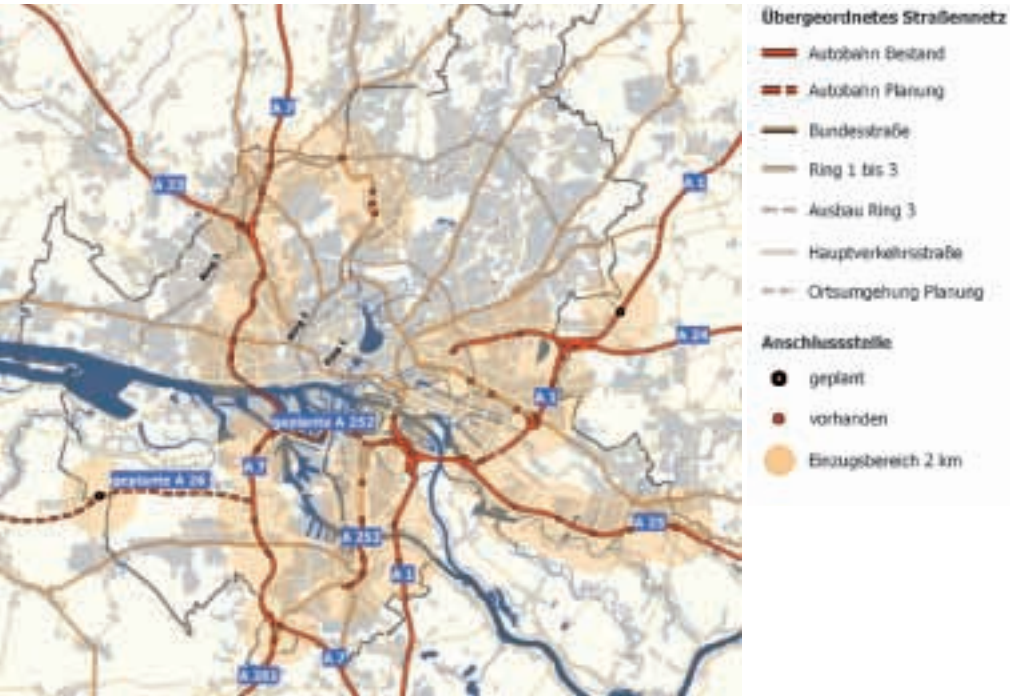
Die geplante ›Hafenquerspange‹ (A 252) soll zwischen den Autobahnen A 1 und A 7 eine leistungsfähige Verbindung in Ost-West-Richtung schaffen. Durch die neue, rund zehn Kilometer lange Trasse wird der Hafen an das überregionale und transnationale Fernstraßennetz angebunden und seine Erreichbarkeit deutlich verbessert. Von diesem Verbindungsstück wird erwartet, dass es einen großen Teil des Schwerlastverkehrs, der heute auf Bundesstraßen das Stadtgebiet durchquert, auf sich ziehen wird. Will Hamburg die Chancen für Beschäftigung und Wirtschaftswachstum nutzen, die sich aus dem Boom des Containerumschlags ergeben, so sind alle Anstrengungen vonnöten, die Hafenquerspange so schnell wie möglich zu realisieren.

Stadtstraßennetz ergänzen

Beim Bau der Hafenquerspange, die als komplett aufgeständerte Autobahnstrecke geplant ist, sind die gestalterischen Anforderungen zu berücksichtigen, die sich aus dem Zielbündel des »Sprungs über die Elbe« ergeben. Dabei kommt es darauf an, Anforderungen technischer (Lärmschutz) und funktionaler Natur (Brückenschlag nicht nur für Autos) mit einer hohen Gestaltqualität zu verbinden. Im Gegensatz zum häufig negativen Image technischer Konstruktionen soll die Hafenquerspange als Ingenieurskunst und ästhetische Bereicherung der Stadtlandschaft wahrgenommen werden.

Beim Bau des auf Hamburger Gebiet verlaufenden Abschnitts der Autobahn A 26 Stade-Hamburg muss die Integration in den Landschaftsraum auf der Grenze zwischen Obstkulturen und Vogelschutzgebiet planerisch bewältigt werden. Die im Flächennutzungsplan dargestellte Anschlussstelle Hamburg-Francop, deren Realisierung gegenwärtig noch geprüft wird, soll als Option für die Zukunft offen gehalten werden.

Im Stadtstraßennetz sind neben betrieblichen Verbesserungen (Steuerung von Lichtsignalanlagen, Baustellenkoordination, Verkehrslageinformation) auch bauliche Maßnahmen vorgesehen. Neben den zur Erschließung neuer Flächen notwendigen Maß-



32 Übergeordnetes Straßennetz

33 Güterumgehungsbahn

nahmen werden zusätzlich Leistungsverbesserungen an den Knoten der Ringe 2 und 3 verwirklicht. Der Lückenschluss des Ringes 3 zur Autobahn A 1 stellt eine wichtige Ergänzung des Hauptstraßennetzes im Osten Hamburgs dar. Zur Verkehrsentlastung Finkenwerders und zur verbesserten Anbindung des Airbus-Werkes wird die Umgehung Finkenwerder gebaut. Nicht weit davon entfernt wird im Umfeld der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof der sogenannte Finkenwerder Knoten ausgebaut, um einen Engpass zu beseitigen.

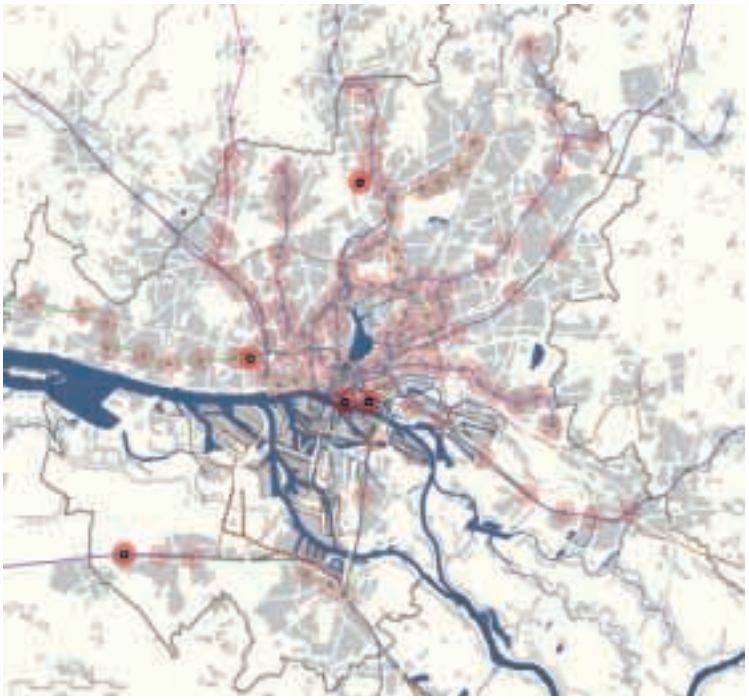
Güterumgehungsbahn erhöht die Kapazität des Bahnknotens Hamburg

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahnverbindung zwischen Hamburg und Lübeck wird der 3,3 Kilometer lange Abschnitt der Güterumgehungsbahn zwischen Hamburg-Rothenburgsort und Hamburg-Horn zweigleisig ausgebaut. Damit wird die Kapazität im Bahnknoten Hamburg auf der Strecke von bzw. nach Lübeck/Skandinavien deutlich erhöht. Weiterhin wird mit der Ertüchtigung der sich anschließenden Güterzugstrecke zwischen Hamburg-Horn und Hamburg-Eidelstedt der Hamburger Hauptbahnhof von Güterzugdurchfahrten entlastet. Zum Schutz der angrenzenden Wohngebiete entstehen rund 4000 Meter Lärmschutzwand.

Öffentlicher Personennahverkehr

Als traditionelle Schnellbahnstadt mit einem über die Stadtgrenzen in die regionalen Entwicklungsachsen hinaus reichenden Schnellbahnsystem, das durch ein differenziertes Bussystem (Metrobusse, Schnellbusse, Stadtbusse) ergänzt wird, verfügt Hamburg im öffentlichen Personennahverkehr über gute Voraussetzungen zur Abwicklung von intensiven Verkehrsströmen und für eine Bedienung in der Fläche. Unter dem Dach des Hamburger Verkehrsverbundes gibt es ein einheitliches Angebot (Erscheinungsbild, Fahrplan, Tarif) der verschiedenen Verkehrsunternehmen.

Zur Verbesserung von Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Infrastruktur des ÖPNV insgesamt wird das Schnellbahnnetz weiter ausgebaut. Dazu gehören die in Bau befindlichen Verlängerungen der S-Bahn zum Flughafen, über Neugraben hinaus nach Buxtehude/Stade mit neuer Haltestelle Fischbek sowie der zweigleisige Ausbau der Linie A 1 der AKN mit höhenfreier Einfädelung Eidelstedt. In konkreter Planung befindet sich die neue U-Bahnlinie U4 in die HafenCity mit zwei neuen Haltestellen. Der u.a. für die Durchbindung der U4 nach Billstedt erforderliche Umbau an der



34 Schienennetz

35 Eingang Haltestelle Jungfernstieg

Verknüpfungshaltestelle Berliner Tor hat bereits begonnen. Für die Aufwertung der S-Bahnstrecke nach Blankenese/Wedel werden ein zusätzlicher Haltepunkt für Ottensen sowie eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit geplant. Weitere Überlegungen laufen zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung von Steilshoop und Bramfeld sowie zum Ausbau der Regionalbahn R 10 nach Ahrensburg/Bad Oldesloe zu einer S-Bahn.

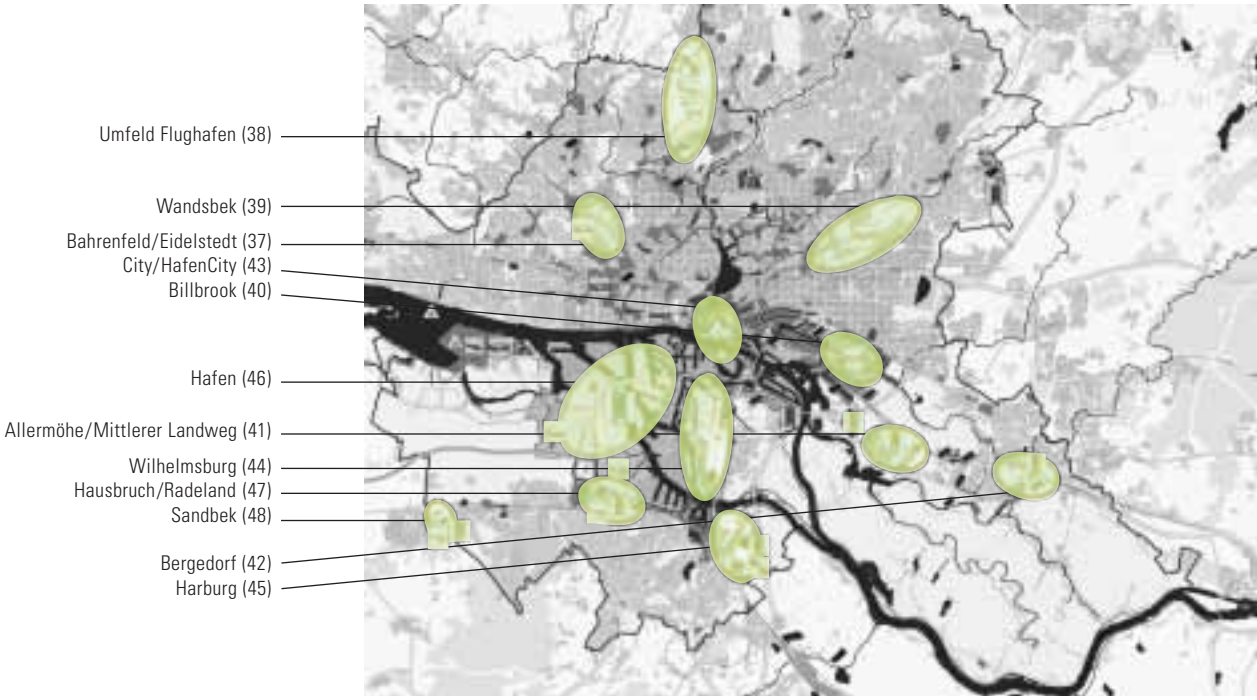
Darüber hinaus wird nach erfolgreicher Einführung des Produktes »Metrobus« das Bussystem der Hansestadt schrittweise weiter entwickelt und an die Veränderungen der Verkehrsnachfrage angepasst. So sind zurzeit der Neubau eines ZOB am Bahnhof Bergedorf sowie der Umbau des ZOB am Schnellbahnknoten Barmbek in Planung mit dem Ziel, die Verknüpfung des Busnetzes mit dem Schnellbahnnetz weiter zu verbessern. Die genannten Ausbaumaßnahmen im ÖPNV wirken stabilisierend auf die Belastung des Hamburger Straßennetzes durch den motorisierten Individualverkehr und sichern auf diese Weise eine ausreichende Leistungsfähigkeit für den Wirtschaftsverkehr.

Radverkehr

Die Bedeutung des Radverkehrs als Bestandteil des städtischen Verkehrssystems hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Zurückzuführen ist dieser positive Trend vor allem auf das steigende Gesundheitsbewusstsein der Bevölkerung. Zudem ist das Fahrrad ein kostengünstiges und flexibles Verkehrsmittel. Der Radverkehrsanteil am Modal-Split beträgt in Hamburg 9 %.

Da Hamburg im Vergleich zu anderen Großstädten schon sehr früh damit begonnen hat, systematisch Radwege anzulegen, sind heute nahezu alle Hauptverkehrsstraßen mit Radwegen ausgestattet. Nimmt man unabhängig von Straßen geführte Wege hinzu, umfasst das Netz ca. 2.000 km, das den heutigen Anforderungen allerdings teilweise nicht mehr gerecht wird.

Zur Förderung des Radverkehrs ist die Erarbeitung einer umfassenden Radverkehrskonzeption vorgesehen. Diese dient als Grundlage für die weitere Verbesserung des vorhandenen Radverkehrssystems. Eingebettet in die Zielsetzungen des Nationalen



36 Handlungsschwerpunkte

Radverkehrsplanes 2002-2012, des Verkehrsentwicklungsplanes Hamburg 2004 sowie des Hamburger Luftreinhalteplanes, werden hierbei folgende Handlungsfelder identifiziert:

→ Anpassung des vorhandenen Radwegenetzes an aktuelle Standards,
→ Ausschilderung von Routennetzen für Alltag und Freizeit,
→ Ausbau von Fahrradparkmöglichkeiten an den Quellen und Zielen,
→ Verknüpfung mit dem ÖPNV,
→ Verbesserung der Verkehrssicherheit,
→ Mobilitätserziehung an Schulen,
→ Öffentlichkeitsarbeit für ein gutes »Fahrradklima«.

37 Bahrenfeld/Eidelstedt

38 Umfeld Flughafen

39 Wandsbek

40 Billbrook

3.2.5 Handlungsschwerpunkte

In folgenden Handlungsschwerpunkten sind Aktivitäten zum Thema Kompetenzen nutzen – Wirtschaftsraum stärken von besonderer Bedeutung (siehe auch Plan Handlungskonzept):

↗ Handlungsschwerpunkt **37** **Bahrenfeld/Eidelstedt**

Vorrangiges Entwicklungsziel Bestandspflege und -entwicklung

→ Schwerpunkt im Bereich produzierendes Gewerbe und produktionsnahe Dienstleistungen

→ Erhalt des bestehenden produzierenden Gewerbes/Gewerbliche Schutzzone gegen Fremdnutzungen

→ Notwendige Mobilisierung innerer Reserven

↗ Handlungsschwerpunkt **38** **Umfeld Flughafen**

Ausbau/Profilierung des Bestandes durch Neuansiedlung – Weiterentwicklung

Vorrangige Berücksichtigung von Luftfahrtbetrieben/Logistikern mit Luftfahrtbezug

→ Kooperationsraum mit Norderstedt

→ Entwicklungsfähigkeit bei innovativen Branchen (Medizintechnik, Biotechnologie wg. Nähe zu Universitätsklinikum Eppendorf)

↗ Handlungsschwerpunkt **39** **Wandsbek**

Vorrangiges Entwicklungsziel Bestandspflege und -entwicklung

→ Erhalt des vorhandenen produzierenden Gewerbes und zukunftsfähige Ergänzungen/ Gewerbliche Schutzzone gegen Fremdnutzungen

→ Profilierung durch Maschinen-/Gerätebaubetriebe, Studio Hamburg

→ Notwendige Mobilisierung innerer Reserven

↗ Handlungsschwerpunkt **40** **Billbrook**

Vorrangiges Entwicklungsziel Bestandspflege und -entwicklung

→ Weiterentwicklung des breiten Nutzungsspektrums

→ Sicherung des Industriegebietes Billbrook

→ Notwendige Mobilisierung innerer Reserven

→ In Hammerbrook: Nutzung der Lagequalitäten (Wasser) auch für andere Nutzungen; Strategie

41 Allermöhe/Mittlerer Landweg

42 Bergedorf

43 City/HafenCity

44 Wilhelmsburg

zur Weiterentwicklung ohne Verdrängung der gewerblichen Nutzungen (Entwicklungsraum für innenstadtnahe gewerbliche Nutzung im Bereich Druckgewerbe)

↗ Handlungsschwerpunkt **41** **Allermöhe/Mittlerer Landweg**

Ausbau/Profilierung des Bestandes durch Neuansiedlung – Weiterentwicklung

→ Vorrangige Berücksichtigung von Logistikbetrieben (ggf. auch Großhandel)

→ Neuentwicklung von Flächenpotenzialen am Mittleren Landweg

→ Ausbau des Güterverkehrszentrums

↗ Handlungsschwerpunkt **42** **Bergedorf**

Ausbau/Profilierung des Bestandes durch Neuansiedlung – Weiterentwicklung

→ Gewerbliche Schutzzone gegen Fremdnutzungen (großflächiger Einzelhandel)

→ Aufwertung des Gebietes entlang des Schleusengrabens

→ Neuentwicklung des Gebietes südlich Brookdeich als Logistikstandort

---

↗ Handlungsschwerpunkt **43** **City/HafenCity**

Weiterentwicklung des Bürostandortes

→ Innenstadt: Flächenentwicklungen v.a. als Abriss/Neubau bzw. aufwändige Sanierungen

→ HafenCity: hohes Flächenpotenzial für Neuentwicklungen als Erweiterung der Innenstadt, schnelles Erreichen der »kritischen Masse« befördern

→ City-Süd: Belebung durch Nutzungsmischung (neue Initiativen zur Stärkung der Wohnfunktion – auch über Hausboote)

↗ Handlungsschwerpunkt **44** **Wilhelmsburg**

Ausbau/Profilierung der Standorte im Rahmen des Sprungs über die Elbe

→ Neue Arbeitswelten am Reiherstieg in Kooperation mit dem Hafen

→ Ausbau Obergeorgswerder als Logistikstandort

45 Harburg

46 Hafen

47 Hausbruch/Radeland

48 Sandbek

↗ Handlungsschwerpunkt **45** **Harburg**

Ausbau/Profilierung des Bestandes durch Neuansiedlung – Weiterentwicklung

→ Stabilisierung und Entwicklung des produzierenden Gewerbes

→ Aktivierung von Flächenpotenzialen westlich der A 1 für den Logistiksektor

→ Potentieller Kooperationsraum mit Niedersachsen-Seevetal

↗ Handlungsschwerpunkt **46** **Hafen**

Herrichtung weiterer großer Flächenareale für Logistikunternehmen

Hafenerweiterung vorbereiten

→ Hafeninterne Umstrukturierungsmaßnahmen

→ Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe; langfristige Sicherung der Schiffbarkeit der Elbe für große Containerschiffe

→ Schienenverkehrsanbindung in Richtung Osten ausbauen, die Straßeninfrastruktur anpassen (u.a. Hafenquerspange)

↗ Handlungsschwerpunkt **47** **Hausbruch/Radeland**

Ausbau/Profilierung des Bestandes durch Neuansiedlung – Weiterentwicklung

Vorrangige Berücksichtigung von Luftfahrtbetrieben/Logistikern mit Luftfahrtbezug

→ Formung eines modernen Gewerbestandortes

→ Verbesserung der Eingangssituation an der B 73 und der künftigen, prägenden Siedlungskante an der A 7

→ Aktivierung zusätzlicher Flächenpotenziale

↗ Handlungsschwerpunkt **48** **Sandbek**

Profilierung durch Neuansiedlung

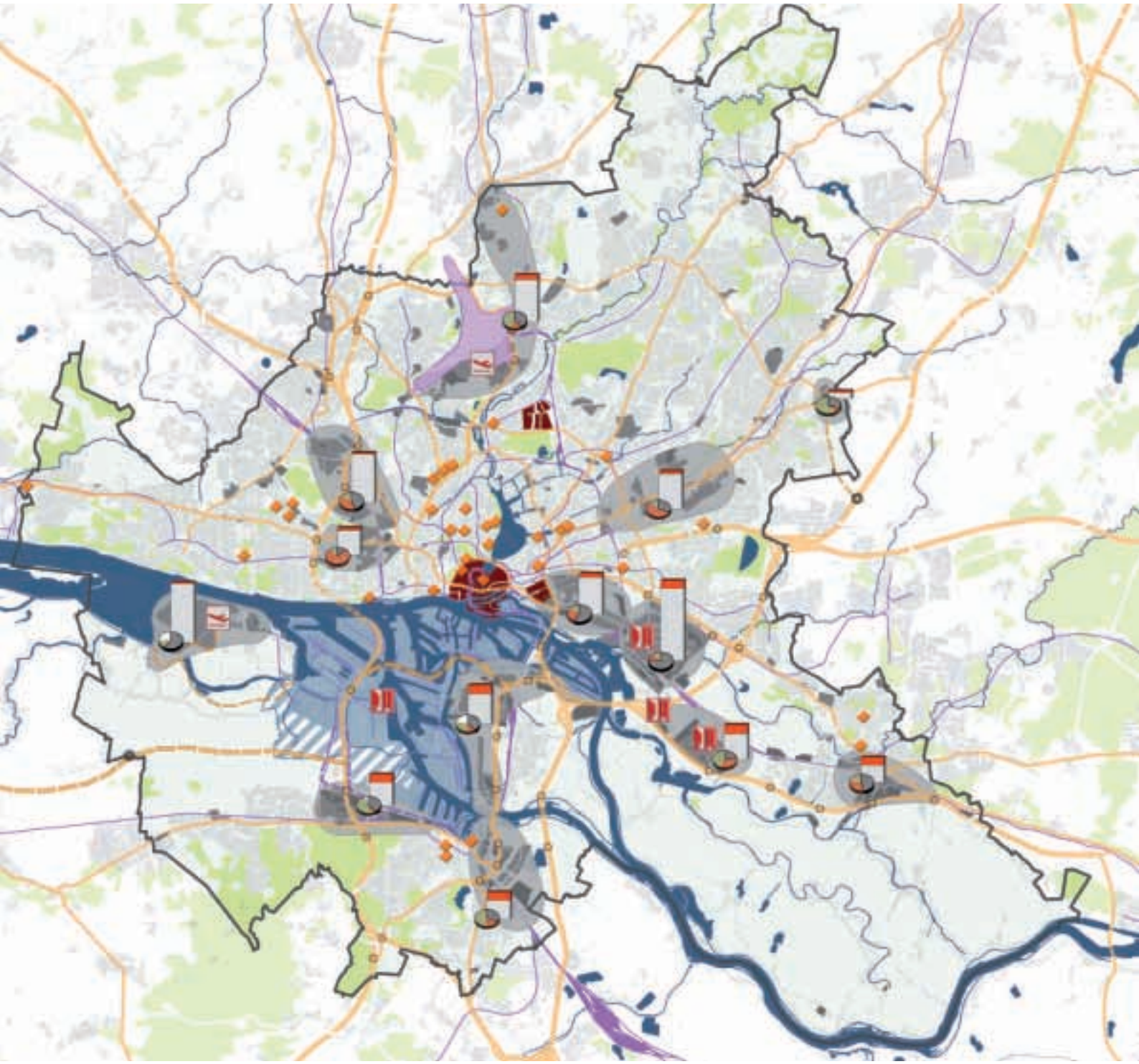
→ Aktivierung der Gewerbe-Flächenpotenziale auf dem Gelände der Röttiger Kaserne

→ Verträgliche Einbindung eines neuen Gewerbestandortes zwischen B 73 und Bahntrasse

→ Vorrangige Berücksichtigung von Luftfahrtbetrieben/Logistikern mit Luftfahrtbezug

Kompetenzen nutzen – Wirtschaftsraum stärken

Analyse



Planverfasser:

Arbeitsgemeinschaft Machleidt + Partner & FPB GmbH

3.3. Mittel und Wege

3.3.1 Strategische Ansätze zur Gewerbeflächenbereitstellung

Hamburg ist in der komfortablen Situation, über einen großen Anteil kommunaler (Gewerbe-)Flächen zu verfügen. Damit besitzt die Stadt die besten Voraussetzungen, die räumliche Entwicklung insbesondere durch das Aktivieren von bestimmten Standorten steuern und lenken zu können. Dieses Instrument wird die Stadt auch künftig aktiv einsetzen.

Flächenverfügbarkeit

Prioritäre Flächen planungsrechtlich sichern

Kurzfristig sind die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen, um die geeigneten, nachgefragten Gewerbeflächenpotenziale auch tatsächlich verfügbar zu machen. Hierzu zählt in erster Linie die planungsrechtliche Sicherung von Flächen, die für die gesamtstädtische Entwicklung von herausragender Bedeutung sind. In diesem Rahmen ist bei einigen Standorten die Klärung von Konflikten mit Natur- und Landschaftsschutz, Kleingartenbestand und landwirtschaftlicher Nutzung erforderlich. Zur Umsetzung der im Leitbild »Metropole Hamburg – Wachsende Stadt« formulierten Ziele sollte dabei die Siedlungsentwicklung vordringlich berücksichtigt werden. Um einer Knappheit an hafenbezogenen Logistikflächen vorzubeugen, wird bereits mittelfristig die Inanspruchnahme des Hafenerweiterungsgebietes notwendig.

Neben der planungsrechtlichen Sicherung soll die Verfügbarkeit von Gewerbeflächen u.a. durch die Ermittlung von Flächen mit kurzfristigen Pachtverträgen und mit Nutzungen von geringer stadtwirtschaftlicher Bedeutung als mittelfristige Entwicklungsreserve hergestellt werden.

Räumlicher Schwerpunkt neuer Gewerbegebiete im Süden und Osten Hamburgs

Eine zusätzliche Gewerbeflächenbereitstellung soll in erster Linie unter Berücksichtigung der besonderen Standortanforderungen der Logistikbranche (Flächengrößen, Erschließung, Nachtbetrieb) und der Luftfahrtbetriebe (Nähe zu Betriebsmagneten)

im Süden und Osten der Stadt erfolgen. Im übrigen Stadtgebiet sind kleinteiligere Ergänzungen der Siedlungskulisse erforderlich.

Nachhaltige Flächenentwicklung/Aktivierung in der Bestandskulisse

Neue Flächenpotenziale ergeben sich immer wieder durch Konversion und Nutzungsaufgabe

Es ist davon auszugehen, dass sich bis 2020 weitere Flächenpotenziale herauskristallisieren, die derzeit zum Teil schon bekannt, aber nicht quantifizierbar sind. Dazu gehören z.B. weitere Konversionsflächen, Gebäudeleerstände auf privaten Gewerbeflächen, künftige Potenziale durch Betriebsaufgaben. Die bereits von der Hamburger Wirtschaftsförderung/Behörde für Wirtschaft und Arbeit praktizierten, unterschiedlichen Ansätze zur Aktivierung derartiger Flächen sollen als Strategie mit differenziertem Handlungsbild weiter verfolgt werden.

Gewerbliche Schutzzone gegen Fremdnutzung

In Gewerbegebieten mit einem hohen Anteil an Fremdnutzungen ist die besondere Berücksichtigung der Belange des produzierenden Bereiches u.a. in der Bauleitplanung von Nöten. Das bedeutet, dass z.B. der Ausschluss von Einzelhandel auf Gewerbeflächen – sofern dies noch nicht geschehen ist – vorangetrieben werden soll. Festsetzungen in Bauleitplänen, die den Anforderungen von Betrieben nicht gerecht werden, sind zu überprüfen. Dies betrifft z.B. den Ausschluss von Betrieben mit erheblichem Zu- und Abfahrtsverkehr oder die zwingende Mehrgeschossigkeit. Einschränkend bleibt allerdings festzuhalten, dass Erlöserwartungen der Eigentümer den Spielraum für eine aktive Flächenpolitik verringern. Dies ist z.B. der Fall, wenn die privaten Verwertungsabsichten (z.B. Einzelhandel) nicht den kommunalen Nutzungszielen (z.B. produzierendes Gewerbe) entsprechen. Die Möglichkeiten des Rückkaufs vergebener städtischer Flächen sollen soweit wie möglich ausgeschöpft werden.

Besonderes Städtebaurecht zur Revitalisierung von Gewerbegebieten

Grundsätzlich erfordert eine Aktivierung von ›untergenutzten‹ Bestandsflächen beträchtliche Anstrengungen seitens der öffentlichen Verwaltung und ist ohne Mitwirkungsbereitschaft der privaten Eigentümer/Nutzer nicht umsetzbar. Ein derartiger strategischer Ansatz kann daher vor allem oder nur dann erfolgversprechend sein, wenn den Beteiligten durch eine Aktivierung ungenutzter Flächen entsprechende Vorteile entstehen oder zumindest das langfristige ›Liegenlassen‹ nicht lohnender erscheint. Parallel zur ›aktiven Standortentwicklung‹ muss daher spekulativen Erwartungen durch entsprechende planungsrechtliche Beschränkungen (Ausschluss von

49 Bürogebäude Dockland

Handel und kerngebietstypischen Nutzungen) begegnet werden. Es ist standortbezogen zu prüfen, ob die Möglichkeiten des Besonderen Städtebaurechts (Städtebauliche Sanierungs- oder Entwicklungsmaßnahmen) geeignet sind, diese Erwartungen von Eigentümern zu mindern. Bundesweit gibt es eine Reihe von Beispielen, bei denen für Gewerbegebiete im Rahmen von Verfahren nach § 136ff. BauGB eigenständige Sanierungsziele definiert wurden. Gleichzeitig sollte durch Anreizsysteme die Mitwirkungsbereitschaft der privaten Eigentümer stimuliert werden.

Angebotsentwicklung mit dem Umland

Hamburg will mit den Umlandkreisen enger kooperieren zugunsten einer dynamischen Entwicklung vor allem des Logistikclusters als Kompetenzfeld der Metropolregion mit Schwerpunkt im Süden, aber auch hinsichtlich des Luftfrachtbereichs im Norden. Dies erfordert eine angebotsorientierte und marktgerechte Flächenentwicklung. Die »Wachstumsinitiative Süderelbe AG«, an der Hamburg beteiligt ist, bietet die geeignete Plattform für ein gemeinsames regionales Marketing, die gemeinsame Identifizierung geeigneter Flächen und die Abstimmung von standortbezogenen Kriterien für die Flächenvergabe. Zur Intensivierung ihrer Zusammenarbeit haben die Wirtschaftsförderungseinrichtungen der Metropolregion 2006 eine Vereinbarung mit dem Ziel der partnerschaftlicher Kooperation geschlossen. Die Zusammenarbeit erfolgt branchen-(cluster-), themen- und projektbezogen und sieht den Aufbau eines (Gewerbe-)Flächeninformationssystems vor.

3.3.2 Belebung von Bürostandorten

Ein lebendiges, urbanes Umfeld ist ein Standortfaktor für die Vermarktung von Büroflächen. Das Hamburger Programm zur Förderung der Umnutzung von nicht mehr zeitgemäßen Büroimmobilien zu Wohngebäuden kann an geeigneten Standorten die Belebung monostrukturierter Standorte unterstützen und gleichzeitig einen Beitrag zur Wohnraumversorgung für die wachsende Stadt leisten.

3.3.3 Verkehrsinfrastruktur

Siedlungsentwicklung an ÖPNV-Achsen

Die axialen Grundstrukturen in Hamburg und der Region, die insbesondere durch die Schienenverbindungen geprägt werden, bilden eine gute Grundlage, um einen hohen Anteil der Verkehrsnachfrage mit dem ÖPNV abwickeln und die Straßen speziell vom Berufspendlerverkehr entlasten zu können. Eine am ÖPNV-Netz orientierte Siedlungsentwicklung ist aus verkehrlicher Sicht zielführend.

Finanzierung und schnelle Realisierung überörtlich bedeutsamer Verbindungen sichern

Die für den Hafenhinterlandverkehr und die überregionale Erreichbarkeit Hamburgs besonders bedeutsamen Projekte des Bundesverkehrswegeplans sind zwar in ihrer Mehrzahl in die höchste Priorität eingestuft und somit dem Grunde nach finanzierbar, sobald gültiges Planrecht vorliegt. Es bedarf aller Anstrengungen der Hansestadt und der Nachbarländer, die Planungsprozesse zu beschleunigen und eine sich unmittelbar anschließende Umsetzung sicherzustellen.

Zur schnelleren Realisierung der Hafenquerspange wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gemeinsam mit den zuständigen Behörden in Hamburg ein Öffentlich-Privates-Partnerschaftsmodell (ÖPP-Modell) geprüft, bei dem der Bau und Betrieb der neuen Strecke auf ein Konsortium übertragen wird, das sich aus Mauteinnahmen refinanziert. Die Vorteile einer schnell(er)en Realisierbarkeit sind dabei gegen mögliche Nachteile, z.B. mautbedingte Entlastungs- und Verlagerungseffekte, abzuwägen.

3.4. Schlüsselprojekte

Schlüsselprojekte sind besondere Vorhaben, die den Intentionen der Zielbotschaft beispielhaft entsprechen. Die ausgewählten, kurz beschriebenen Schlüsselprojekte zeigen Orte und Maßnahmen, die u.a. die Kompetenzfelder Hafen, Logistik und Luftfahrt und die wissensintensiven Wirtschaft stärken, einen Beitrag zur nachhaltigen Bestandsentwicklung leisten oder der Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur dienen.

Stärkung der Kompetenzfelder Hafen, Logistik und Luftfahrt

50 Mittlerer Freihafen

Mittlerer Freihafen (Containerterminal Steinwerder) Im mittleren Freihafen sollen mittelfristig weitere Umschlagskapazitäten geschaffen werden. Voraussetzung hierfür ist eine grundlegende Umstrukturierung des Areals inkl. Zuschütten vorhandener Hafenbecken. Bei der Umstrukturierung ist auch die leistungsgerechte Hinterlandanbindung für den Containerterminal zu klären. Seeseitig ist das Gebiet direkt von der Unterelbe aus zu erreichen. Der Standort Mittlerer Reiherstieg, der sich für umschlagbezogene Dienstleistungen wie Logistiker eignet, wird von der Nähe zu diesem Terminal besonders profitieren.

51 Airbus

Luftfahrt Dreieck Finkenwerder-Hausbruch-Sandbek Der absehbaren Flächennachfrage von Luftfahrtzulieferbetrieben sollen an einem neuen Gewerbestandort in Sandbek zwischen der B 73 und der Bahntrasse Harburg-Buxtehude Angebote gemacht werden. Dieser Standort bietet kurze Wegeverbindungen zum Airbus Standort Finkenwerder. Damit ergibt sich ein »Luftfahrt-Dreieck« in dem Bauflächen vorrangig an Luftfahrtbetriebe vergeben werden sollen.

Nachhaltige Bestandsentwicklung

52 Schleusengraben

Entwicklungsachse »Schleusengraben« Mit der Nähe zur Bergedorfer City, zu Autobahn-, Schnell- und Fernbahnanschlüssen und der Lage am Wasser bietet das Gebiet beiderseits des Schleusengrabens gute Standortqualitäten. Die im Rahmen eines Entwurfsworkshops erarbeiteten Vorschläge zur Entwicklung eines zukunftsfähigen urbanen Industrie- und Gewerbequartiers zeigen, wie Konfliktpunkte wie Lärm und Verkehr durch innovative städtebauliche Konzepte und neue technische Lösungen entschärft werden können.[9]

Gewerbekonversion

53 Huckepackbahnhof

Ehemaliger Huckepackbahnhof Rothenburgsort Das Güterbahnhofsgelände am südlichen Innenstadtrand hat eine hohe Lagegunst und soll für die Bereitstellung, Sicherung und Entwicklung gewerblicher Bauflächen genutzt werden. Der geplante Gewerbepark in Nachbarschaft zu den Medienstandorten der Hamburger City erhielt seine stadträumlichen Vorgaben aus dem Planwerk »Masterplan Elbbrücken« mit einem prägnanten Kerngebietsbereich am Westrand und der Umsetzung eines verbindenden Teilstückes des Alster-Elbe-Grünzuges in seiner Mitte. Durch Nutzung der Synergien kann auf diesem Gelände schrittweise ein eigenständiges Quartier entstehen und eine urbane Stabilität und Stärkung des Stadtteils Rothenburgsort erreicht werden.

Stärkung der wissensintensiven Wirtschaft/ Wissenschaftseinrichtungen als Kristallisationspunkte

54 Standort HafenCity Universität

HafenCity Universität (HCU) Hamburg hat sich entschlossen, ein neues Excellenz-Angebot in der universitären Bildungslandschaft zu schaffen, die HafenCity Universität – Universität für Baukunst und Raumentwicklung. Sie wurde am 1. Januar 2006 gegründet und führt die bereits existierenden Studienangebote in Architektur, Geomatik, Bauingenieurwesen und Stadtplanung an der Hochschule für Angewandte Wissenschaften, der Hochschule für bildende Künste und der Technischen Universität Hamburg-Harburg zusammen. Für die neue Universität wird Hamburg einen Neubau in der HafenCity errichten.

55 XFEL

DESY/XFEL Mit dem europäischen Röntgenlaserprojekt XFEL wird an der Grenze zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein »ein ganz besonderes Licht aufgehen«. Im XFEL werden Elektronen zur Aussendung von hochintensiven Röntgenlaserblitzen gebracht. Geplant wird der Röntgenlaser als europäisches Projekt mit starker Anbindung an das Forschungszentrum DESY in Hamburg. Der 3,4 Kilometer lange Röntgenlaser wird vom DESY-Gelände bis zur Stadt Schenefeld verlaufen. Aufgrund seiner Ausmaße ist der XFEL die längste künstliche Lichtquelle auf Erden. Der überwiegende Teil der Anlage befindet sich dabei sechs bis 38 Meter unter der Erde. Hamburg leistet seinen Beitrag zur Realisierung dieses Projekts durch Bereitstellung von Flächen in der Osdorfer Feldmark für die erforderlichen ca. 11 m hohen Kontrolltürme und deren Erschließung.

Beispielhaft für einen Standort der wissensintensiven Wirtschaft ist das Universitätsklinikum Eppendorf mit dem Schwerpunkt Life Science angeführt.

Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur

56 Projekt Tideelbe

Elbvertiefung/Tideelbe Der für die Erreichbarkeit des Hamburger Hafens ausschlaggebende Faktor ist der Ausbauzustand der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe. Eine weitere Elbvertiefung ist Voraussetzung für die Erreichbarkeit des Hafens durch die neuen Containerschiffe.
Die nachhaltige Entwicklung der Tideelbe ist eine anspruchsvolle und langfristig angelegte Aufgabe: Damit die Tideelbe wieder mehr Raum bekommt, ist die Schaffung von Tidevolumen ein wichtiges Ziel. Dazu sollen mittelfristig mögliche Flächenareale im Bereich der Tideelbe (Glückstadt bis Geesthacht) ermittelt werden. Auch in Hamburg müssen hierfür auf mittlere Sicht Flächen benannt werden. Durch das natürliche, gezeiten- beeinflusste Erscheinungsbild ergeben sich besonders reizvolle Ausflugs- und Freizeitziele. Dieses Jahrhundertprojekt kann nur erfolgreich sein, wenn alle Interessen (Stromentwicklung, Naturschutz, Erholung, Landwirtschaft) angemessen berücksichtigt werden.

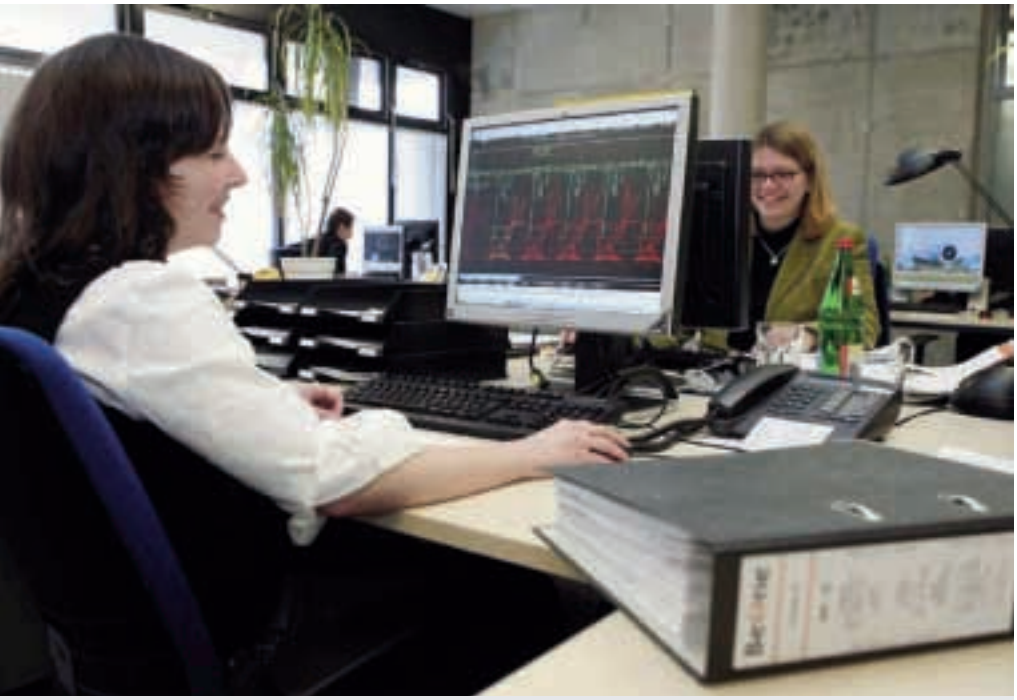
57 Hafenquerspange

Hafenquerspange Die geplante ›Hafenquerspange‹ (A 252) soll zwischen den Autobahnen A 1 und A 7 eine leistungsfähige Verbindung in Ost-West-Richtung schaffen. Durch die neue Trasse wird der Hafen an das überregionale und transnationale Fernstraßennetz angebunden und seine Erreichbarkeit deutlich verbessert.

Güterbahnstrecke durch Hamburg, Überwerfungsbauwerk Wilhelmsburg Der Senat plant für die nächsten 10 Jahre ein Modernisierungs- und Entwicklungsprogramm Hafenbahn. Ziel ist eine Kapazitätssteigerung von heute 190 auf 450-500 Güterzüge pro Tag. Neben umfangreichen Maßnahmen im Hafen selbst, gehört hierzu auch die Optimierung der Hafenbahnstrecke Waltershof-Hausbruch-Kattwykbrücke-Wilhelmsburg in Richtung Ostseeraum/Skandinavien durch eine neue leistungsfähige Süderelbequerung sowie durch eine kreuzungsfreie Querung der DB-Trasse in Wilhelmsburg. Die Trassenführung der neuen Süderelbequerung ist mit der Entwicklungsplanung für den Harburger Binnenhafen abzustimmen.

58 Geplante U-Bahnlinie 4

U-Bahnlinie 4 Die künftige U-Bahnlinie 4 wird die HafenCity mit dem Jungfernstieg und dem Hauptbahnhof verbinden. Mit der U-Bahnlösung wird in der HafenCity eine hochwertige Nahverkehrsqualität geschaffen, die nach Londoner Vorbild ein notwendiger Impuls für eine hochwertige städtebauliche Entwicklung ist. Die gewählte Linienführung der U 4 lässt eine Weiterführung in Richtung Wilhelmsburg zu. Die Inbetriebnahme bis zur HafenCity ist für 2011 vorgesehen.

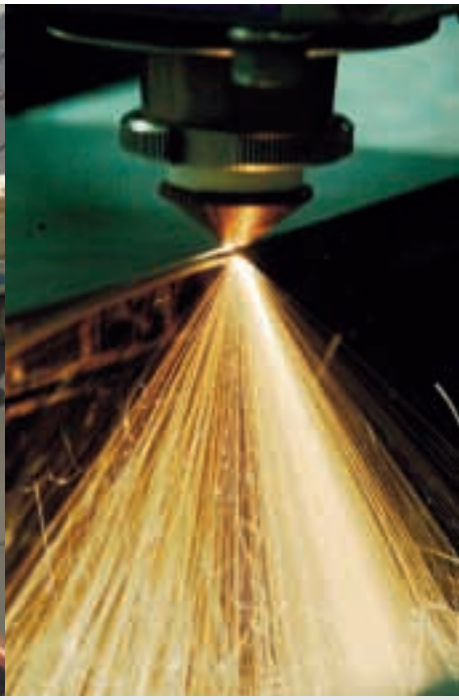


59 Dienstleistung

A einschließlich Wasserflächen innerhalb des Hafengebietes
B Der auf Neuansiedlungen anfallende Anteil wurde auf etwa 10 ha geschätzt.
C inkl. Logistik-Bedarf im Stadtgebiet, d.h. außerhalb des Hafens
D Angaben in Bruttobauland wurden bereinigt: -15% für Erschließung etc.; darüber hinaus gibt es weitere, insbesondere private Gewerbebrachen, die in der Datenbank nicht erfasst werden
E siehe Plan: Kompetenzen nutzen – Wirtschaftsraum entwickeln: Analyse
F siehe Plan »Kompetenzen nutzen – Wirtschaftsraum stärken Analyse«
G Diese Zahl ist mit gewissen Unsicherheiten behaftet, da sie rechnerisch aus den Geschossflächenangaben des Liegenschaftskatasters ermittelt wurde, d.h. durch Abzug eines gewissen Anteils von Erschließungs-/Nebenflächen.
H Der Begriff ›vermietbare Fläche‹ ist nicht eindeutig definiert bzw. umfasst nicht alle Büroflächen. Büros von Gewerbebetriebenwerden z.B. in Maklerberichten zumeist nicht erfasst, im Liegenschaftskataster hingegen miteinbezogen.
I Die Angaben zur Leerstandsquote beziehen sich auf den nach Branchenberichten vorhandenen Bestand von 13. Mio. m^2 Bürofläche.
J Dieser Effekt führte dazu, dass das Sediment aus dem Hamburger Hafen, das bis 2005 an der Landesgrenze bei Wedel in die Elbe verbracht wurde, wenig später wieder in den Hafen zurücktrieb.
K z.B. Abstadt-Eblingen: Theodor-Groz-Straße, Berlin: Niederschöneweide-Schnellerstraße, Gewerbezentrum Neubritz; Jena: Unteraue
L XFEL steht für »Röntgenlicht-Freie-Elektronen-Laser« (X-ray free-electron laser)

1 Regionomica/Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Arbeit: Wirtschaftliche Effekte der Logistikinitiative Hamburg, Hamburg August 2005
2 PLANCO Consulting GmbH/Buck Consukltants International: Logistikflächen in Hamburg – Künftige Nachfrage, Flächensituation und wirtschaftspolitische Handlungserfordernisse, Essen/Nijmegen 2004
3 Handelskammer Hamburg: Branchenporträt Handelsplatz Hamburg, Hamburg 2005
4 GfK Prisma: Generelle Entwicklungsspielräume für Einzelhandelsansiedlungen in Hamburg, Hamburg 2005
5 Gesellschaft für Handels-, Standort- und Immobilienberatung mbH: Untersuchung des Marktes für den Einzelhandel mit Wohnmöbeln im Raum Hamburg, Hamburg 2003
6 regioconsult/Planergemeinschaft Dubach, Kohlbrenner: Gesamtstädtische Entwicklungsplanung gewerbliche Bauflächen, Hamburg 2001
7 GfK Prisma: Gutachterliche Stellungnahme zu den Perspektiven des Hamburger Büroflächenmarktes, Hamburg 2005
8 Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Verkehrsentwicklungsplan 2000, Hamburg 2000
9 Bezirksamt Hamburg-Bergedorf (Hrsg.): Lebensader Schleusengraben – Dokumentation der Ergebnisse des Entwurfsworkshops, Hamburg 2005

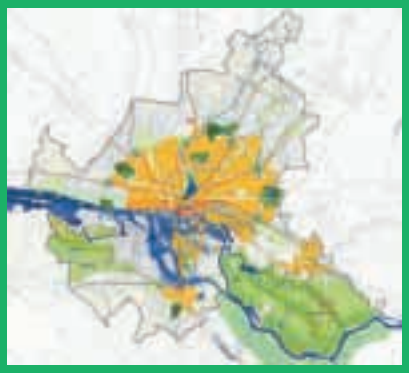
60 Handwerk



61 Produktion

C4 Stadt Erleben Hamburg

	Plan: Handlungskonzept	158
4.1.	Thema	160
4.2.	Aufgaben und Orte	162
4.2.1	Inszenierung von öffentlichen Räumen und Landschaften	162
4.2.2	Erlebnisraum Elbe	167
4.2.3	Ankommen in Hamburg	170
4.2.4	Sportstadt Hamburg	172
4.3.	Mittel und Wege	173
4.3.1	Aufwertung öffentlicher Räume und Landschaften	173
4.3.2	Inszenierung der Stadt und des Stadt Erlebens	173
4.4.	Schlüsselprojekte	175
	Magneten der Metropole	175
	Erlebnisraum Elbe	175
	Willkommensorte	176
	Orte der Stadtkultur	177



Stadt Erleben Hamburg
Handlungskonzept

Erlebnisraum Elbe und Alster

- Villen- und Parkelbe
- Urbane Elbe
- Marschenelbe
- Wasserseitige Erlebbarmachung von Hafen und Strominsel Wilhelmsburg
- Das weisse Hamburg an der grünen Alster
- Circle Line

Inszenierung von öffentlichen Räumen und Landschaften

- Qualifizierung der öffentlichen Räume der inneren Stadt
- Erlebnispromenade Elbe
- Großparke
- Kulturlandschaft erlebbar machen
- Schlüsselprojekt
- Höfte als besondere Orte gestalten
- Stadtblicke / Hafenblicke / Landschaftsblicke

Ankommen in Hamburg

- urbane / landschaftliche Qualifizierung der Magistralen
- Gestalterische Markierung der Tore zur Inneren Stadt
- Markierung der Willkommensorte

Sport- ıd Freizeit Hamburg

- Die Stadt als Arena
- zentraler Standort für Olympia-werbung

Planverfasser:
Arbeitsgemeinschaft Machleidt + Partner & FPB GmbH

4.1. Thema

Öffentliche Räume aufwerten

Die Zielbotschaft »Stadt Erleben Hamburg« befasst sich mit den Orten, die die Stadt für Besucher in der Außensicht und für Hamburger in der Innensicht einzigartig erscheinen lassen. Von Außen wird Hamburg mit dem Hafen, der Elbe, der Alster und der Reeperbahn assoziiert. Von Innen sind es die Quartiere, die im Zusammenspiel von gebauter Stadt und Grün- und Wasserflächen, Plätzen und Märkten das innere Erleben prägen. Die Binnen- und die Außenalster sind ein typisches Beispiel, wie sich die Wirkung eines innerstädtischen Raumes durch Blicke – auf die Stadtkulisse mit ihren fünf Kirchtürmen – und durch intensive Nutzbarkeit – als Wassersportrevier und als Ort des Flanierens – potenzieren lässt. Die Ausstrahlung von Straßenräumen und Plätzen ist prägend für die Eindrücke, die eine Stadt hinterlässt. Aus der Tradition als Handels- und Bürgerstadt besitzt Hamburg im Vergleich zu Residenzstädten nur wenige Straßen und Plätze mit repräsentativer Funktion. Umso mehr gewinnt die Metropole gegenwärtig durch die Umwandlung aufgegebener Hafengebiete neue und unverwechselbare Räume am Wasser hinzu.

Erlebnisraum Elbe inszenieren

Das »Stadterlebnis Hamburg« lässt sich am eindrucksvollsten im »Erlebnisraum Elbe« durch das Zusammentreffen unterschiedlicher Orte, Identitäten und Nutzungen inszenieren. Besonders spannungsreich ist das innerstädtische Gegenüber der historischen Stadtsilhouette und der dynamischen Hafen- und Elbekulisse. Außerhalb der dichten innerstädtischen Erlebniszone bietet die Elbe mit ihren unverwechselbaren Marschenlandschaften vielfältige Gelegenheiten für den ruhigen Natur- und Landschaftsgenuss.

Ankunftsorte hervorheben

Die Ankunftsorte der Stadt sind die Bahnhöfe, Terminals, Schiffsanleger und Stadteingänge mit ihrem Umfeld. Sie prägen den ersten Eindruck und präsentieren sich als einmalige oder wiederkehrende Stadt-Erlebnisse.

Stadt in Szene setzen

Stadt Erleben bedeutet aber auch, Orte durch Aktionen zu inszenieren, die das Image der Stadt auffrischen oder ihm neue Facetten verleihen. Ein Beispiel hierfür sind die großen internationalen Sportveranstaltungen, die die Stadt als Arena nutzen, einen

wichtigen Beitrag zum Image Hamburgs als Sport- und Freizeitstadt leisten und nicht zuletzt die Olympiabewerbung auch in Zukunft aktiv unterstützen.

Die Orte des Stadterlebens müssen zukünftig doppelt in ihrer Funktion als Generatoren der Stadtentwicklung gestärkt werden: zum Einen sind sie als außenwirksame Botschafter einer dynamischen Stadt medienwirksam zu präsentieren; zum Anderen sind sie nach Innen als Identität und Heimat stiftende Orte zu vermitteln.

1 Spielbudenplatz

2 Jungfernstieg

3 Magellanterrassen in der HafenCity

4.2. Aufgaben und Orte

4.2.1 Inszenierung von öffentlichen Räumen und Landschaften

Hamburg als Handels- und Bürgerstadt besitzt im Vergleich zu anderen Städten, deren Geschichte stärker durch den Sitz von Regierungen der verschiedenen Epochen gekennzeichnet ist, nur wenige Prachtstraßen und -plätze. In der Hansestadt sind Straßen und Plätze eher funktional geprägt. Umso wichtiger erscheint es, das Nutzungs- und Gestaltpotenzial der öffentlichen Räume zur Geltung zu bringen. So wird z.B. der Jungfernstieg durch die hochwertige Umgestaltung und ein neues Beleuchtungskonzept als besonderer Ort inszeniert. Die Neugestaltung des Spielbudenplatzes auf der Reeperbahn dient als weiteres Schlüsselprojekt der Entwicklung von St. Pauli.

Gutes Beispiel: **Aufwertung bestehender Stadträume – Jungfernstieg** 2 Als Alsterprospekt und als Terrasse der Stadt wird dem Ort eine hochwertige Gestaltung verliehen. Hier ist es gelungen, bürgerschaftliches Engagement und private Kofinanzierung auf ein prioritäres Projekt des Stadterlebens zu lenken.

Wasserkanten besser erlebbar machen

Die Lage an Elbe und Alster prägt die Entwicklung der Hansestadt seit jeher. Elbwanderweg am Ufer und Elbhöhenweg in den Parks des Geesthanges erschließen den Landschaftsraum des Elbetals, ebenso wie der Alsterwanderweg von der Mündung bis zur Quelle entlang des Alstergrünzuges. An der Elbe ergeben sich zusätzliche Möglichkeiten bei der Wiederentdeckung der zuvor industriell genutzten Hafengebiete und neue Handlungsoptionen für den Umgang mit dem öffentlichen Stadtraum.

Gutes Beispiel: **Neue Stadträume in Szene setzen – Magellanterrassen** 3 In der HafenCity entstanden die Magellan-Terrassen als Bühne zum Sandtorhafen und als Bindeglied zwischen Sandtorkai und Dalmannkai.

4 Antonipark »Park Fiction«

5 Fleethof

6 Wandsbeker Markt

Neue Bereiche von Hamburgs Wasserkante werden öffentlich erlebbar gemacht wie z.B. die Magellan-Terrassen in der HafenCity, der Antonipark (»ParkFiction«) oder der Park Entenwerder zeigen. Die Magellan-Terrassen entstanden als Auftakt des künftigen Netzwerks aus Plätzen, Parks und Promenaden in der HafenCity. Oberhalb der Landungsbrücken bietet die Promenade »Bei der Erholung« markante Blickpunkte auf Hafen und Elbe. Nur wenige hundert Meter weiter westlich bildet der Antonipark/ ParkFiction eine neue Attraktion an der Elbe.

Gutes Beispiel: **Antonipark/ParkFiction: – neuer Park für eine bunte Gesellschaft** 4
Die Ethnopop-Anmutung wirkt an diesem Ort nicht anbiedernd, sondern steht beispielhaft für ein weltoffenes, der Zukunft zugewandtes Hamburg.

Öffentliche Räume stärken

Das Netz der öffentlichen Räume wird nicht nur durch grüne Freiflächen gebildet, sondern maßgeblich durch die Raum bildende Nachbarschaft von gebauter Stadt und freiem Raum. In der Stärkung dieser Nachbarschaft liegt ein wesentliches Potenzial der zukünftigen Hamburger Stadtentwicklung. Dies trifft am stärksten auf die Innere Stadt zu. Hier haben die Schaffung und die Wiederbelebung von Identität stiftenden Punkten und Quartiersplätzen wegen ihrer besonders intensiven Frequentierung höchste Priorität. So können auch – wie mit der Neugestaltung des Wandsbeker Marktes geschehen – aus technisch gestalteten Verkehrsanlagen Kristallisationspunkte des öffentlichen Lebens und neue Stadtteilmitten geschaffen werden. Ein Beispiel für die Stärkung des öffentlichen Raums durch Öffnung und Verknüpfung ist die Erweiterung des Hayns Parks auf einer ehemals gewerblich genutzten Fläche an der Alster. Durch die zur Alster hin sehr offene Gestaltung ist bei Stadtfesten die Nutzung im direkten räumlichen Zusammenhang mit dem gegenüber liegenden Eppendorfer Marktplatz möglich.

Gutes Beispiel: **Stärkung des öffentlichen Raums – Wandsbeker Markt** 6 Das Arrangement des Platzes, seine gute Erreichbarkeit und Nutzungsoffenheit transportieren das Bild eines offenen und von den Bürgern angenommenen Begegnungs- und Kommunikationsraumes.

7 Hayns Park

8 Planten un Blomen

Gutes Beispiel: **Erweiterung Hayns Park – Beitrag zur Aufwertung eines Stadtraums** 7
Gegenüber dem Eppendorfer Marktplatz wurde eine ehemals gewerblich genutzte Wasserlage verfügbar. Statt die Fläche vor dem Hintergrund der Alsterlage baulich zu verwerten, wurde die Chance zu einer Freiraum orientierten Lösung ergriffen.

Großparke als Vistenkarten nutzen

Die großen und alten Parkanlagen wie der Stadtpark in Winterhude, der Jenischpark, der Volkspark Altona, der Ohlsdorfer Friedhof, Planten un Blomen und den Wallanlagen, das Alstervorland sowie in naher Zukunft das Gelände der Internationalen Gartenschau in Wilhelmsburg und der Harburger Stadtpark im südlichen Anschluss bilden Visitenkarten, die Hamburgs Strahlkraft als Parkstadt begründen. Den Großparken ist daher auch unter dem Blickwinkel des touristischen Stadtmarketings besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Erlebniswelt Kulturlandschaften

Keine andere europäische Metropole hat so große und alte Kulturlandschaften wie Hamburg in nächster Nähe zur dicht besiedelten Inneren Stadt. Seit über 800 Jahren werden die Elbmarschen durch ein dichtes Netz von Be- und Entwässerungsgräben landwirtschaftlich nutzbar gemacht und dienen auch der Trinkwassergewinnung. Heute besteht in den Vier- und Marschlanden und dem Alten Land mit dem südlich anschließenden Moorgürtel ein Mosaik von intensiv genutzten Flächen für den Obst-, Blumen- und Gemüseanbau sowie Unterglasanbau und extensiv genutzten Grünländereien mit hohem ökologischem und touristischem Erlebniswert. Die Kulturlandschaft wird gestaltet und gepflegt durch eine vielseitige Stadt-Landwirtschaft, deren Betriebe lebendiger und aktiver Kern in Landschaft und Dörfern sind. Die städtische Landwirtschaft versorgt die Bevölkerung mit regionalen, gesunden und nachhaltig erzeugten Frischprodukten, die über Wochenmärkte, Bauernmärkte und Hofläden vermarktet werden und die Identifizierung der Hamburger Stadtbevölkerung mit ihren Kulturlandschaften fördern. Dieser »Garten Eden« bietet Hamburgern wie Touristen vielfältige Erholungs- und Erlebnisangebote: Wassersport, abwechslungsreiches Naturerleben, lebendige Landwirtschaft, Ruhe und Weite. Die heute noch ablesbare Nutzungsgeschichte der alten Kulturlandschaften des Elbetals und ihre Weiträumigkeit lassen sich am besten von den höher gelegenen Deichlinien durch die Landschaftsfenster wahr nehmen, die sich im Bereich der Deichhufendörfer aus den Öffnungen der baulichen Strukturen ergeben. Diese Landschaftsfenster haben für die Identität

9 Obstbaugebiet Altes Land

10 Deponie Georgswerder

der Kulturlandschaften in den Elbmarschen eine herausgehobene Bedeutung und dürfen nicht verbaut werden.

Die enge Verzahnung und direkte Nachbarschaft mit der Elbe schafft eine besondere Spannung für das Erleben der Kulturlandschaften. So vermittelt das Sandwatt des Mühlenberger Lochs mit dem Tide bedingten großflächigen Wechsel von Land und Wasser einen dynamischen, veränderlichen Eindruck. Ebenso wie im Bereich von Rückdeichungen, z.B. im Wilhelmsburger Osten, wo der Elbe Raum für eine eigendynamische Entwicklung zurückgegeben wurde, besteht hier durch die Stadtnähe ein außergewöhnliches umweltpädagogisches Potenzial, das stärker durch Führungen und edutainment genutzt werden sollte. Die Dove Elbe und die Gose Elbe in den Vier- und Marschlanden sowie die Alte Süderelbe im Süderelberaum sollen entsprechend ihrem hohen ökologischen Potenzial zu zentralen Achsen des Biotopverbundes entwickelt werden. Ihr Potenzial für das Naturerleben steigt damit ebenfalls. Zur Verbesserung der ökologischen Funktionsfähigkeit sollte jeweils ein Verbundkorridor bis zur Stromelbe geprüft werden.

Mit der Anlage der Abfall- und Hafenschlickdeponien Georgswerder in Wilhelmsburg, Feldhofe in Moorfleet und Francop an der Süderelbe haben sich in der flachen Kulturlandschaft der Elbmarschen künstliche Erhebungen entwickelt. Sie bieten Ausblicke über das eindrucksvolle Landschaftsbild, die Stadt, das Airbus-Produktionsgelände in Finkenwerder und den Elberaum. Für ihre Entwicklung und langfristige Pflege liegen Konzeptionen vor oder sind bereits umgesetzt, die den Eingriff in Natur und Landschaft ausgleichen sollen und die umwelttechnische Kontrolle sicher stellen. Darüber hinaus bietet ihre Lage und ihre Höhe auch noch weitere Chancen, um eine Wirkung als positiv besetzte Landmarken zu entfalten wie zum Beispiel durch künstlerische Installationen. Die Internationale Bauausstellung 2013 wird dieses Thema für die Deponie Georgswerder aufgreifen.

Die großen Feldmarken der Geest wie die Rissen-Sülldorfer, Osdorfer und Hummelsbüttler Feldmark und die Walddörfer mit ihren landwirtschaftlich geprägten Kulturlandschaften, durchsetzt mit Knicks, Waldflächen und Naturschutzgebieten bilden wie die Marschkulturlandschaften attraktive Naherholungsgebiete, die mit dem öffentlichen Nahverkehr gut erreichbar sind. Die landwirtschaftlichen Betriebe haben ihre

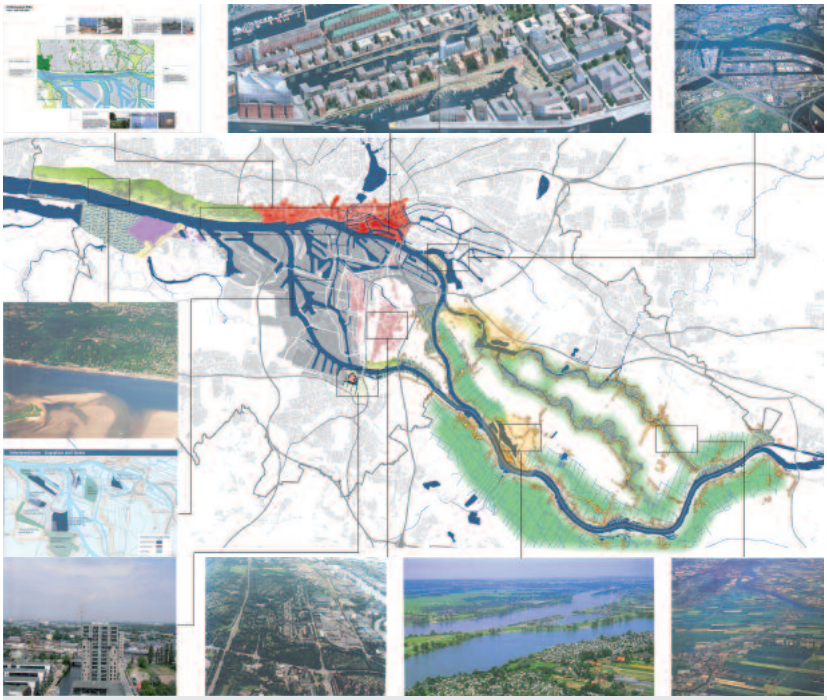
11 Kirchtürme der Stadt über der Alster

Schwerpunkte im Bereich Dienstleistungen (z.B. Pensionspferdehaltung), Pflege der Kulturlandschaft und Direktvermarktung von Frischprodukten. Gutes Beispiel für jahrhundertealte Tradition aus Wohnsiedlungen, alten Dorfstrukturen, Landwirtschaft und Wald sind die Walddörfer und die Rissen-Sülldorfer Feldmark. Die Qualität der ländlichen Räume wird für die Wachsende Stadt erhalten und in ihrer Funktion gestärkt.

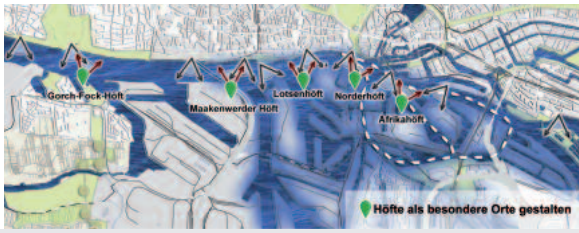
Stadtsilhouette nicht überformen

Der vertikale Raum der Stadt wird in der Entwicklungsstrategie »Stadtgestalt Hamburg« in fünf bauliche Höhenstaffelungen von innen nach außen aufgeteilt. Die großräumigen Plateaus umfassen die Altstadt/Neustadt, die innere Stadt, die Vorstadt, die Nachkriegssiedlungen und die Marschenlandschaft. Der Erhalt dieser fünf Ebenen bildet eine Rahmenbedingung für die künftige städtebauliche Entwicklung. Das Lichtkonzept, das für die städtebauliche Fassung der Binnenalster konzipiert und realisiert wurde, betont nicht nur die nächtliche, Bühnen bildende Wirkung der Binnenalster für das Stadt Erleben, sondern macht auch das menschliche Maß der typischen Hamburger Gebäudehöhen bewusst.

Vertikale Akzente wie die historischen fünf Spitzen – die Kirchtürme, die sich über die Alster erheben – treten nur vereinzelt als Ergänzungen des Stadtbildes auf. Bei der künftigen Entwicklung sollte zur Wahrung Hamburgischer Identitäten eine Orientierung an den typischen Höhenverhältnissen erfolgen. Dies schließt einzelne »vertikale Ausrufezeichen« an besonderen Orten nicht aus. Die Elbmarschen hingegen sind von höheren Bauwerken freizuhalten, abgesehen von filigranen Strukturen wie Kränen, Masten und Brücken.



12 Erlebnisraum Elbe



13 Stadtblicke von den Höften

4.2.2 Erlebnisraum Elbe

Die Elbe wirkt in Abhängigkeit von ihrer stadt- oder landschaftsräumlichen Einbindung ganz unterschiedlich auf Hamburger und Touristen. Sie bietet jedoch ungeachtet ihrer spezifischen räumlichen Wirkung einen zusammenhängenden Erlebnisraum, der in der weltweiten Konkurrenz der Metropolen einzigartig ist. Der Erlebnisraum Elbe lässt sich thematisch in die Villen- und Parkelbe der Geesthänge, die daran anschließende urbane Elbe bis zur Hafencity, die Hafen- und Luftfahrtelbe mit ihrer industriellen Prägung am gegenüberliegenden Ufer und schließlich die Landschaftselbe der Marschengebiete gliedern. Die Blicke von der Stadt auf den Hafen (Hafenblicke) und umgekehrt vom Hafen auf die Stadt (Stadtblicke) bilden in ihrer Wechselseitigkeit ein stadttouristisches Alleinstellungsmerkmal. Hamburgs Hafen hat sich nicht aus seiner stadträumlichen Verflechtung gelöst, sondern existiert als Bestandteil des Stadtkörpers weiter. Die Hafenblicke verteilen sich entlang der gesamten Nordseite der Elbe. Mit dem Beginn des Höhenzugs der Geest entfalten sie in Altona und Blankenese einen ganz besonderen Reiz und bieten im Zuge der Erlebnispromenade Elbe enorme Inszenierungspotenziale.
Die Stadtblicke sind noch vergleichsweise schlecht erschlossen, da sie erst von unbekannten oder schwer erreichbaren Orten im Hafengebiet möglich werden. Die schönsten Stadtblicke bieten sich von den Höften, den Landspitzen im Hafen. Diesen Orten sollte besondere gestalterische Sorgfalt zuteil werden. Im Komplex mit der geplanten Entwicklung eines Hafen- und Umschlagmuseums in den Schuppen 50 und 52 bietet sich z.B. am Afrikahöft die Chance, den einmaligen Blick vom Südufer der Elbe auf die künftige Elbphilharmonie und die Silhouette von Hamburg in einem angemessenen Rahmen zu inszenieren.

Urbane Elbe

Am spektakulärsten sind die sich gegenüber liegenden urban oder hafenindustriell geprägten innerstädtischen Abschnitte. Die Spannung aus dem Gegenüber von alter und neuer hochwertiger Architektur am nördlichen Ufer, dem Ballett der Hafenkräne auf der südlichen Seite und den Maßstab sprengenden großen Schiffen auf der Elbe erzeugt den Charakter eines Dauerevents, dessen tourismuswirtschaftliches Potenzial auch für innerstädtische sportliche Aktivitäten – die Stadt als Arena – genutzt wird. Die verschiedenen Beach-Clubs nutzen schon heute das spektakuläre Gegenüber des Hafens.

14 Beachclub

15 Promenade Elbhöhenweg

Gutes Beispiel: **Beachclubs – sommerliche Bühne der Stadtgesellschaft** 14 Nur wenige Tonnen Sand machen aus gewöhnlichen Orten die Bühne für das Sommertheater der Stadtgesellschaft und Aushängeschilder einer dynamischen Hafenstadt jenseits der Fischmarktromantik.

Villen- und Parkelbe

Die Villen- und Parkelbe verbindet die naturräumliche Dramatik des steilen Geesthangs mit städtebaulich-architektonischen Qualitäten. Besondere Aufmerksamkeit ist hier den Ausblicken auf die Hafenkulisse zu widmen, die vom Elbhöhenweg und den alten Parks eine besondere Qualität bieten. Ihre Fortsetzung in Richtung Landungsbrücken und Hafencity soll durch besondere Projekte im öffentlichen Raum als Erlebnispromenade Elbe entwickelt werden.

Vom Elbwanderweg zur Erlebnispromenade Elbe

Für die Entwicklung der Erlebnispromenade Elbe sind mit der Neugestaltung der Promenade »Bei der Erholung« oberhalb der Landungsbrücken und dem anschließenden Antonipark bereits beispielhafte Ansätze vorhanden, die den Maßstab für folgende Projekte bilden sollen. Der Blick auf die Landungsbrücken und den Hafen von der Promenade »Bei der Erholung« ist nicht neu, aber er ist nun in angemessener Form in Szene gesetzt worden. Durch einfache und klar lesbare Leitelemente sind die an der Geestkante gelegenen Aussichtsterrassen an einer der prominentesten Stellen der Elbpromenade wieder auffindbar geworden. Die intensive Frequentierung der Promenade seit der Fertigstellung zeigt, wie erfolgreich Qualifizierungsprojekte in prominenter Lage sein können.

Gutes Beispiel: **Promenade »Bei der Erholung« als vorbildlicher Baustein des Elbeprospekts** 15 Die Promenade »Bei der Erholung« wurde aus ihrem Dornröschenschlaf geweckt und in das öffentliche Bewusstsein zurückgeholt.

Hafenelbe

Die Hafenelbe lässt nur an wenigen erreichbaren Punkten und Höften den Blick auf die Silhouette der Innenstadt zu (»port-vistas«). Diese Punkte sollten intensiv gestaltet werden (z.B. am Afrikahöft). Die funktionalen Erfordernisse des Hafens und die strukturellen Veränderungen durch die Verlagerung von Kais und Hafenbecken schränken den Gestaltungsspielraum für ein dauerndes öffentliches Erlebnisnetz im Hafengebiet zwar stark ein. Dennoch sollten die Potenziale des Hafens als Erlebnisraum noch vertieft werden. Es gibt bereits verschiedene Ansätze, den Hafen von der Land- wie von

16 »Hafensafari«

17 Transport von Flugzeugteilen auf dem Schiff

der Wasserseite aus neuen Blickwinkeln erlebbar zu machen. Die seit dem Jahr 2003 im Rahmen des Architektursommers stattfindenden Hafensafaris z.B. führen zu temporären Kunstinstallationen und Objekten im Hafen und eröffnen neue Perspektiven auf das Hafen-Innenleben und die Hafenentwicklung. Die Hafensafari ist eine private Kunstinitiative, die darauf abzielt, den Hafen für Hamburger und Besucher durch künstlerische Aktionen interessant und erlebbar zu machen.

Gutes Beispiel: **Hafensafari – die Pirsch auf das Fremde im Vertrauten** 16 Der Name »Safari« ist Programm: die gemeinsame Jagd auf das Überraschende, das Unbekannte und Fremde im Hafen.

Luftfahrtelbe

Die »Luftfahrtelbe« in Finkenwerder bietet mit den hochwertigen Gewerbegebieten und den benachbarten Grünflächen, Rüschpark und Gorch-Fock-Park, bereits heute überdurchschnittliche Aufenthaltsqualitäten. Die Insel Finkenwerder hat durch das Neben- und Miteinander von traditioneller Landnutzung (Obstbau), dynamischer Naturlandschaft (Elbe) und modernen Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben (DASA und luftfahrtaffine Nutzungen) eine einzigartige Raumqualität. Besondere Aufmerksamkeit erregen alle Ereignisse, die mit Airbus zusammenhängen: halbe Flugzeuge, die per Schiff angeliefert werden, landende Riesenflugzeuge, die einen unwillkürlich den Kopf einziehen lassen – und dies alles vor der schönen Kulisse des Alten Landes und der Geesthänge von Nienstedten und Blankenese.

Landschaftselbe

Die landschaftlich geprägten Elbabschnitte (z.B. in den Vier- und Marschlanden) bilden einen dem Stromcharakter der Elbe entsprechenden, ruhigen, naturbezogenen Abschnitt. Dies trifft insbesondere auf die weite östliche »Marschenelbe« im bis zu 10 km breiten Urstromtal zu. Der intensiven Erholungsnutzung durch Wanderer und Radfahrer sollte durch neue Fährverbindungen z.B. vom Spadenland in den Wilhelmsburger Osten Rechnung getragen werden. Die Insel Kaltehofe mit ihrem alten Wasserwerk liegt im Übergangsbereich der urbanen zur Landschaftselbe. Die Insel hat ein hohes Potenzial für die Entwicklung eines romantisch-verwunschenen Kulturdenkmalparks, der Bezug auf die Geschichte des Standorts nimmt.

18 Magistrale Bramfelder Chaussee

19 Magistrale Hoheluftchaussee

20 Zentrum Altona

4.2.3 Ankommen in Hamburg

Magistralen, Bahnhöfe, Flughafen- und Hafenterminals der Stadt sollen die Ankommenden Willkommen heißen. Sie prägen den ersten Eindruck und müssen daher hohen gestalterischen Ansprüchen gerecht werden.

Magistralen aufwerten/ Stadttore gestalten

Die linearen Stadträume – insbesondere die als Magistralen definierten Straßenzüge – müssen weiterhin ihrer Funktion als Verkehrsader gerecht werden, sollen dabei aber stärker als bisher als Teile des öffentlichen Raumes erlebbar gemacht werden. Kann die Qualifizierung des Straßenraumes nur ungenügend über die bauliche Fassung gesichert werden, muss die Straße selbst ein Gestaltungsmotiv erhalten. Die verschiedenen Straßentypen sind in ihrer Eigenart herauszuarbeiten, um so die Orientierung entlang der Straßen zu verbessern. Hierzu werden zunächst zwei Typen definiert: In der von einer geringeren Siedlungsdichte geprägten Äußeren Stadt sind die Magistralen entsprechend dem ursprünglichen Motiv der Überlandstraße eher durch freiraumplanerische Maßnahmen zu qualifizieren, in der Inneren Stadt steht die urbane Qualifizierung im Vordergrund.

Die Bramfelder/Saseler Chaussee ist ein typisches Beispiel für die Entwicklung einer alten Überland-Chaussee zu einer stark frequentierten Ein- und Ausfallstraße in einer wachsenden Stadtregion. Durch die Inszenierung von Einblicken in die angrenzenden Landschaftsrelikte kann hier ein Beitrag zur Orientierung geleistet werden.

Als Instrument der städtischen Gestaltung sind Akzentsetzungen an den Stadteingängen und bedeutenden Raumschnittstellen wünschenswert. Dies sind zum einen der Übergang zwischen Stadt und (Um)Land und zum anderen der Übergang von der Äußeren Stadt zur Inneren Stadt – der »Urbanisierungszone«. Diese Schnittstelle soll durch Stadttore (Torsituationen oder Landmarks) im 2. Grünen Ring betont werden.

Bahnhöfe und Terminals als Potenziale der Stadtgestaltung nutzen

Die Bedeutung von Bahnhöfen, Flughafen- und Fährterminals für den öffentlichen Raum liegt in der Dynamik, die durch die an ihnen konzentrierte Mobilität entsteht. Bahnhöfe und Terminals sowie ihre Vorplätze müssen in das Netz der öffentlichen Räume eingebunden werden. Sie dürfen nicht als isolierte Implantate in der Stadtlandschaft liegen.

21 Zentraler Omnibusbahnhof

22 Viewpoint HafenCity

23 Queen Mary, Cruise Center

Gutes Beispiel: **Beispielhafte Integration in das urbane Gefüge – der Bahnhof Altona** 20 Im Bahnhofsbereich, der als Scharnier der westlichen und östlichen Zentrumsteile dient, entstand nach Sanierungsarbeiten im Außenraum und dem Bau des »Mercado« ein Bahnhof-Shopping-Center, das sich in den pulsierenden Altonaer Kiez einfügt.

Vor allem der Bahnhofsvorplatz inszeniert eine Öffentlichkeit, die von dort aus unmittelbar in die angrenzenden Quartiere führt. Das Image dieses Ortes ist ausschlaggebend für die Identitätsbildung der angrenzenden Quartiere. In beispielhafter Weise ist die Integration in das urbane Gefüge und das Umfeld am Bahnhof Altona gelungen. Ein weiteres positives Beispiel ist der neue Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) in der Nähe des Hauptbahnhofs. Das Flugdach des ZOB kann auch als Fingerzeig auf die im Westen direkt anschließende Kunstmeile zwischen Hauptbahnhof und Elbe verstanden werden. Auf diese Weise bildet der Busbahnhof eine selbstverständliche Ergänzung der Stadtstruktur und wird nicht als Fremdkörper in ihr empfunden. Der Raum zwischen dem Museum für Kunst und Gewerbe am ZOB und dem Berliner Tor mit angrenzendem Carl-Legien-Platz soll neu gestaltet werden (Central Park).

Gutes Beispiel: **ZOB – als hanseatischer Willkommensgruß** 21 Der im Jahr 2003 fertig gestellte neue ZOB steht mit seiner leichten und eleganten Architektur für ein offenes und aufgeschlossenes Hamburg, das alle Besucher freundlich willkommen heißt.

Mit den hohen Zuwachsraten des Kreuzfahrttourismus rücken auch die Schiffsanleger als Orte der ersten Kontaktaufnahme stärker in den Blickpunkt. Das cruise center am Strandkai soll einen städtebaulichen und architektonischen Rahmen schaffen, dessen hohe Qualität durch einen eingeladenen Wettbewerb mit international renommierten Architekten gewährleistet wird. Ähnliches gilt für die Landungsbrücken, die als Ausgangspunkt der Hafenrundfahrten und der Rundfahrt zu kulturellen Projekten (CircleLine) weiter an Bedeutung zunehmen werden: die Architekturolympiade soll zwischen Landungsbrücken und Baumwall auch dafür sorgen, dass ein besonderer und unverwechselbarer Ort des Stadttourismus entsteht.

24 Galopprennen Horner Rennbahn

4.2.4 Sportstadt Hamburg

Das Leitprojekt ›Sportstadt Hamburg‹ findet seinen Ausdruck in vielen Aktivitäten und Projekten. Hamburg steht traditionell für Pferdesport, Wassersport, Tennis und Fußball. Die Olympiabewerbung hat darüber hinaus das Tor für die gesamte Palette des Sports in der Stadt aufgestoßen. Der Grasbrook soll als herausragende potenzielle Olympiasportstätte von anderen Nutzungsoptionen frei gehalten werden. Damit ergibt sich an diesem prominenten Ort – hier wäre natürlicherweise nach der IBA und der IGS Wilhelmsburg 2013 der nächste Entwicklungsschwerpunkt des Sprungs über die Elbe – vorübergehend eine stadtentwicklungsplanerische Leerstelle. Vor dem Hintergrund der zusätzlichen Impulse, die bei einer erfolgreichen Bewerbung künftig von diesem Ort ausgehen würden, ist dieses temporäre Vakuum aber vertretbar.

Weitaus bedeutsamer sind für die aktuelle Stadtentwicklung die Nebeneffekte der Olympiabewerbung: Hamburg hat sich durch ein konsequentes Marketing international als Stadt des Sports bekannt gemacht. Der Sport wird zunehmend als Motor des Stadtmarketings begriffen und genutzt. Für das Räumliche Leitbild sind diejenigen Sportveranstaltungen von besonderer Bedeutung, die die Stadtkulisse und die vorhandene Infrastruktur zu Wasser und zu Land als Arena nutzen. Alster-Triathlon, Cyclassics, Beachvolleyball-Turniere auf dem Rathausmarkt und der Hamburg Marathon entziehen den öffentlichen Raum durch Verkehrssperren zwar zeitweilig der allgemeinen Nutzung, lassen aber für Zuschauer und Aktive die Stadt aus neuer Perspektive erleben.

25 City

4.3. Mittel und Wege

4.3.1 Aufwertung öffentlicher Räume und Landschaften

Die Aufwertung der öffentlichen Räume soll als zielgerichtetes Instrument ausgebaut werden. Dabei spielt das Sonderinvestitionsprogramm, mit dem Maßnahmen im öffentlichen Raum gefördert werden, eine hervorgehobene Rolle. Hier sollen positive Zeichen gesetzt werden, da im Wettbewerb der guten Ideen Beispiele erzeugt werden, die auch Anreize bieten, eine private Kofinanzierung zu übernehmen. Das Modell der Private Public Partnership wurde am Jungfernstieg erfolgreich praktiziert und soll bei weiteren Projekten ausgebaut werden. Neue Schwerpunktsetzungen soll es auch entlang der Elbe geben, indem der gesamte Erlebnisraum stärker in einem konzeptionellen Zusammenhang bearbeitet wird.

4.3.2 Inszenierung der Stadt und des Stadt Erlebens

Durch große Kulturprojekte wie die Elbphilharmonie werden Adressen geschaffen, deren stadttouristische Strahlkraft weit über die Grenzen Hamburgs hinausreicht. Als Vorbild dient das Sydney-Opera-Building. Auch mit Hilfe von sportlichen Großveranstaltungen lassen sich zukünftig anspruchsvolle Themen der Stadtentwickung anschaulich aufbereiten und publikumswirksam vermarkten: wenn tausende Skater und Marathonläufer über die Elbe nach Wilhelmsburg »springen«, erfahren über die Medien Millionen von Menschen von der größten Flussstrominsel Europas. Wird über das Vehikel solcher Veranstaltungen die stadträumliche Wahrnehmung verändert, lässt sich auch neues Interesse für Orte wecken, die bisher auf Grund des fehlenden öffentlichen Interesses keine finanziellen Zuwendungen für die Aufwertung und Entwicklung erhielten. Auf diese Weise können mit Sportveranstaltungen Kristallisationskeime für ein neues Stadtbewusstsein geschaffen werden. Die Finanzierung der

26 Maritimes Erbe: 50er Schuppen

öffentlichkeitswirksamen »Dynamos« der Stadtentwicklung durch public-private-partnership-Modelle soll die Allgemeinheit entlasten.

Die Inwertsetzung des maritimen Erbes Hamburgs und seiner Räume stellt einen weiteren strategischen Baustein dar. Mit der Initiierung kultureller Projekte wird im östlichen Hafengebiet ein Paradigmenwechsel eingeleitet, der bereits heute auf eine kulturelle Zukunft der alten Hafengebiete hindeutet: der östliche Hafen wandelt sich zu einem Museumsviertel der anderen Art: Auswanderermuseum »port of dreams« mit dem Ballinpark in der Ballinstadt, Traditionshafen am Sandtorkai, Schiffahrtsmuseum in der Speicherstadt, Museums- und Veranstaltungsschiff »Cap San Diego« an der Überseebrücke, Umschlag- und Hafenmuseum in den Schuppen 50 und 52 am Indiahafen, U-Boot im Baakenhafen. Um die kulturellen Hafenattraktionen vom Wasser aus erlebbar zu machen, ist der Erhalt von alten Ingenieurbauwerken wie Brücken und Hafenbecken in einem ausgewogenen Verhältnis zu anderen hafenlogistischen Anforderungen notwendig.

Aber nicht nur das maritime Erbe, sondern auch der Hafen mit seiner aktiven und lebendigen Arbeitswelt und seinen stündlich wechselnden Kulissen von Containergebirgen und Schiffssilhouetten ist eine eigene und faszinierende Erlebniswelt. Soweit Hafenfunktionen und Sicherheitsbestimmungen dies erlauben, bietet er große Chancen, seine Popularität durch ›Einblicke‹ von Außen, zum Beispiel über Veranstaltungen, Raum-Inszenierungen und Edutainmentangebote zu steigern und damit auch zum Verständnis der Stadtbevölkerung für ›seine Bedarfe‹ beizutragen.

27 Elbphilharmonie

4.4. Schlüsselprojekte

Schlüsselprojekte sind besondere Vorhaben, die den Intentionen der Zielbotschaft beispielhaft entsprechen. Die ausgewählten, kurz beschriebenen Schlüsselprojekte zeigen Orte und Maßnahmen besonderer Ausstrahlungskraft, die das Stadt-Erlebnis Hamburg einzigartig machen (können).

Magneten der Metropole

Elbphilharmonie Die Kraft und Ausdrucksstärke eines Leuchtturmprojektes als Instrument einer »inszenierten« Stadtentwicklungsstrategie wird zukünftig der Elbphilharmonie zugeschrieben. Sie steht auch für das Leitprojekt der Wachsenden Stadt ›Kulturmetropole Hamburg‹. Die Verknüpfung historischer Bausubstanz und die Krönung durch einen modernen Glaskubus mit geschwungener Dachformation verknüpft hanseatische Tradition und maritime Moderne.

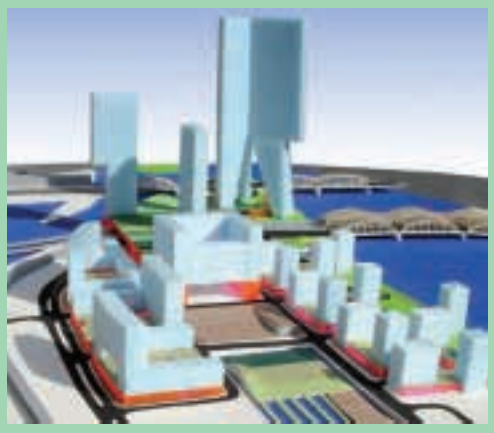
28 Circle line

Erlebnisraum Elbe

CircleLine Schon seit Jahren engagieren sich zahlreiche Stifter, Initiativen und Vereine im östlichen Hafengebiet für kulturelle Projekte ganz unterschiedlicher Größenordnung. Allen ist eins gemeinsam: sie sind direkt vom Wasser aus erreichbar und sollen Stationen der geplanten Barkassenlinie »CircleLine« werden. Die Barkassenlinie soll in einer »Endlosschleife« alle Attraktionen in 15-Minutenabständen anlaufen. Dieses kurze Abfahrtsintervall beschert Kulturtouristen und Hamburgern einen Mobilitätskomfort, der mit den venezianischen Wasserbussen, den vaporetti, konkurrieren kann. Die Route der Barkassenlinie kann flexibel an neue Attraktionen im Hafengebiet angepasst werden und sich dauerhaft als zwanglose, in der Kombination von Wasserfahrt und Landgang quasi amphibische Ergänzung zu den klassischen Hafenrundfahrten etablieren.

29 Lohsepark

Lohsepark – Auftakt für den Sprung über die Elbe Der Lohsepark wird künftig auf dem Gelände des ehemaligen Hannoverschen Bahnhofs ein Kernelement der HafenCity und einen wesentlichen freiraumstrukturellen Trittstein des Sprungs über die Elbe bilden. Er stellt eine Verbindung zwischen dem östlichen Wallring über den Baakenhafen zum Kleinen Grasbrook und schließlich zum Gelände der Internationalen Gartenschau in Wilhelmsburg her. Die freiraumstrukturellen Einzelelemente des Sprungs über die Elbe sollen durch eine Gruppe von gestalterischen Leitmotiven als zusammenhängende Einheit erkennbar werden.



30 Chicago square

31 Chicago square

Willkommensorte

Stadttor Südost/Chicago Square Die Ausdehnung der City nach Süden erfordert die Gestaltung einer neuen Torsituation zur Innenstadt an diesem für aus dem Süden Kommende wichtigen Zufahrtsbereich. Mit dem Bedeutungszuwachs werden neue Ansprüche und Anforderungen an die Stadt- und Verkehrsräume gestellt, die eine baulich-räumliche Strukturierung notwendig machen. Als östlicher Eingang in die innere Stadt und Entree der neuen HafenCity wird zukünftig das Areal im Bereich der Elbbrücken besetzt. Zum so genannten Chicago Square im Umfeld des Elbbrückenzentrums haben fünf Chicagoer Architekturbüros Entwürfe vorgelegt, die Anstöße für die weitere Entwicklung geben.

32 Überseequartier mit Cruise-Center

Cruise-Center Das Cruise-Center am Strandkai wird Hamburgs langer Tradition der Kreuz- und Linienschifffahrt neue Impulse verleihen. Hamburg will hier seine Besucher mitten im Stadtzentrum mit architektonischen Highlights willkommen heißen. Daher wird zur architektonischen Gestaltung auch für dieses Empfangsgebäude ein Wettbewerb ausgelobt.

33 Schwimmende Jugendherberge – Studentischer Entwurf

Schwimmende Jugendherberge In unmittelbarer Nähe zur Ballinstadt und in guter Erreichbarkeit zur Innenstadt wird im Müggenburger Zollhafen eine schwimmende Jugendherberge errichtet. Studenten der Universität Hannover haben in einem Wettbewerb Entwürfe für die schwimmende Jugendherberge erarbeitet, die spätestens zur Internationalen Bauausstellung (IBA) 2013 fertig gestellt sein soll. Die Unterkunft mit ca. 150 Betten wird einen maritimen touristischen Anziehungspunkt markieren und zur Belebung der südlichen Veddel beitragen.

34 Kulturraum Wallring

Orte der Stadtkultur

Kulturraum Wallring Die Innenstadt/City wird von den ehemaligen Wallanlagen begrenzt. Noch heute ist die kreisförmige Figur des Wallringes als deutliche Zäsur im Stadtbild ablesbar und wirkt identitätsprägend für das Gesamtbild der Innenstadt. Der Wallring wird in seiner Funktion als Kunst- und Kulturraum weiterentwickelt. Die Schichten und Relikte der Gartenschauen in den Wallanlagen und Planten un Blomen verkörpern Zeitgeschichte und werden durch neue Parks und öffentliche Plätze in der HafenCity ergänzt.

Die drei Wallring-Segmente Grüne Wallanlagen/Dammtor, Kunstmeile mit dem prägenden Bahnkörper des Hauptbahnhofs und Hafenwall sollen um die Scharniere Alsterprospekt und Elbeprospekt ergänzt werden. Die Prospekte sollen als eigenständige Gestaltungsthemen hervorgehoben und für die Identität der Innenstadt in Wert gesetzt werden. Beispiele hierfür können die Umgestaltung des Jungfernstiegs an der Alster sowie die Magellanterrassen an der Elbe sein.

35 Lichtkonzept Innenstadt

Lichtkonzept für die Hamburger Innenstadt Das Lichtkonzept für die Hamburger Innenstadt versteht sich als ein Gesamtkonzept auf städtebaulicher Ebene. Seine Zielsetzung besteht in der Herstellung eines charakteristischen Nachtbildes der Hamburger Innenstadt. Durch angemessenen und gezielten Einsatz von Licht werden Stadtgestalt und spezifische Stadtcharakteristik (Stadt am Wasser) sowie die stadtprägenden Räume und Bauten kenntlich gemacht. Stadtstrukturelle und architektonische Elemente werden im Nachtbild akzentuiert und gestärkt.

36 Triathlonschwimmer in der kleinen Alster

Stadt als Arena Hamburg hat in den letzten Jahren den öffentlichen Stadtraum für eine Reihe von Sportveranstaltungen als ›Sportarena‹ genutzt. Damit verfolgt Hamburg auch das Ziel das Engagement für die »Sportstadt Hamburg« zu fördern und es einer breiten Öffentlichkeit zu zeigen. Beispielhaft für die Fortführung und den Ausbau dieser Events steht die Ausrichtung der Triathlon Weltmeisterschaft in 2007, die auch die Alster als Sportstätte einbezieht.

C5 Die Metropole ist Stadt und Region

	Plan: Handlungskonzept	178
5.1.	Thema	180
5.2.	Aufgaben und Orte	182
5.2.1	Weltstadtfunktionen und Internationale Orte	182
5.2.2	Stadträume mit übergeordneter Bedeutung	183
5.2.3	Kooperationen	184
5.3.	Mittel und Wege	191
5.3.1	Intensivierung der Zusammenarbeit	191
5.3.2	Internationalisierung	192
5.3.3	Marketing/Kommunikation	193
5.4.	Schlüsselprojekte	194
	Wirtschaftsraum Kooperationsprojekte	194
	Siedlungsentwicklung	194
	Verkehr	195
	Tourismus/Kulturlandschaft	195

Die Metropole ist Stadt und Region Handlungskonzept

Zentren / Zentrale Orte

- Zentrum mit überregionaler Bedeutung
- Bezirks- / Stadtteilzentrum
- Mittelzentrum

Kooperationen

- Kooperationsprojekt Stadt - Umland
- Hafen- / Logistikcluster
- Luftfahrtcluster
- Wassertourismus / Erlebnisraum Elbe
- Kulturlandschaftsraum mit überregionaler Bedeutung

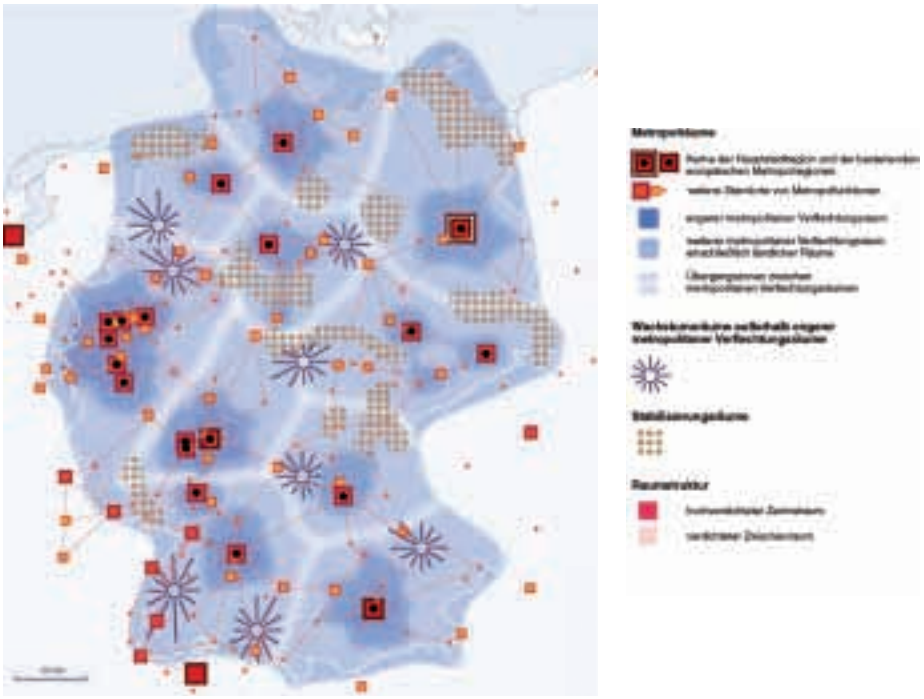
Ausgewählte Projekte
Ausbau / Ergänzung Verkehrsinfrastruktur

- Autobahn
- Hauptverkehrsstraße
- Bahn

Einrichtungen / Stadträume mit metropolitaner Bedeutung

- Einrichtung mit metropolitaner Bedeutung
- Kerncity Hamburg
- Hafen
- Siedlungsachse

Planverfasser:
Arbeitsgemeinschaft Machleidt + Partner & FPB GmbH
Grafische Gestaltung:
Kirsch Bremer artandarchitecture, Hamburg



1 Leitbild Innovation und Wachstum MKRO

5.1. Thema

Wettbewerb der Metropolregionen

Die Metropolregion Hamburg ist eine von elf deutschen Metropolregionen.[1] Metropolregionen sind eng miteinander verflochtene großstädtische Agglomerationsräume, die durch eine Wachstumsdynamik geprägt sind und sich auch international besonders herausheben. Im Zuge der Globalisierung nimmt ihre Bedeutung im internationalen Wettbewerb um Unternehmen, Kapital und Arbeitskräfte zu. Insbesondere aus der globalen Perspektive werden die Kernstadt Hamburg – als wirtschaftliches Zentrum Norddeutschlands und als Drehscheibe des interkontinentalen Handels – und ihre Umlandkreise als gemeinsamer Wirtschaftsraum und Arbeitsmarkt wahrgenommen, der sich mit Regionen wie Mailand, der Öresund-Region oder Barcelona messen lässt. Die gezielte Entwicklung des Wirtschaftsraumes durch den Ausbau zukunftsfähiger Branchen zu Clustern und die Stärkung der regionalen Kompetenzen (z.B. Luftfahrt, Logistik, Life Sciences, Nahrungsmittel, Chemie, Tourismus) dient der Positionierung im nationalen wie internationalen Wettbewerb. Zum Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit kommt es darauf an, durch enge Kooperation von Wirtschaft und Wissenschaft, Verbänden und Gebietskörperschaften den Standort zu stärken, Unternehmen fest in der Region zu verankern und Wachstumskerne weiter auszubauen. Die seit Mitte der 1990er Jahre bestehenden Strukturen einer »Regional Governance« in der Metropolregion Hamburg sind eine hervorragende Basis weiterer Kooperationen z.B. im Regional-Marketing.

Stadt-Umland-Kooperation in der Metropolregion

Neben den Berufspendler-Beziehungen zwischen Umland und Kernstadt besteht eine Vielzahl weiterer Verknüpfungen: Hamburger Unternehmen sind auf niedersächsische und schleswig-holsteinische Zulieferer angewiesen, die Unternehmen im Umland auf Hamburger Dienstleistungen, z.B. im Außenhandel. Das Umland trägt zur Lebensmittel- und Wasserversorgung der Großstadt bei. Hamburger fahren zur Erholung ins Umland, die Umländer kommen zum Arbeiten, Einkaufen oder »für's Kulturelle« nach Hamburg.

Die Kernstadt wird beim Wachsen an ihre Grenzen stoßen: Bestimmte Flächennachfragen und Ansiedlungswünsche werden auf Dauer innerhalb der Stadtgrenzen nicht vollständig befriedigt werden können, ohne dass hierfür erkennbare Eingriffe in Landschaftsräume oder Verluste bei der Erholungsqualität entstehen. Außerdem können viele Vorhaben nur über Landesgrenzen hinweg sinnvoll geplant und realisiert werden. Daher ist eine engere, länderübergreifende Zusammenarbeit von entscheidender Bedeutung für Hamburg und seine Region.

Rolle Hamburgs innerhalb der Metropolregion

Hamburg hat allein durch die Konzentration der auf nationaler oder internationaler Ebene bekannten Einrichtungen (z.B. Internationaler Seegerichtshof, Hafen, Hochschulen, Messe) und besonderen Magneten (z.B. Einzelhandel in der City, Reeperbahn, Sportevents) eine herausgehobene Stellung in der Metropolregion. Die Bedeutung dieser »internationalen Orte« im Bewusstsein der Region zu verankern und ihre Potenziale als Anziehungspunkte für die Stadt selbst und die gesamte Region auszuschöpfen und zu entwickeln, ist eine wesentliche Aufgabe der Zukunft. Gleichzeitig übernimmt Hamburg natürlich auch die Rolle einer Großstadt für ihr Umland: neben dem Arbeitsmarkt bestimmen die übergeordneten Wissenschafts-, Kultur- und Versorgungseinrichtungen die Funktion der Stadt als Oberzentrum.

2 Flughafenterminal

3 Galerie der Gegenwart

5.2. Aufgaben und Orte

5.2.1 Weltstadtfunktionen und Internationale Orte

Die Weltstadtfunktionen und die Internationalität von Städten verbinden sich mit »internationalen Orten«. In Hamburg waren und sind dies vor allem die City und der Hafen, die Erlebnismeile Reeperbahn, und nicht zuletzt der Flughafen. Weltstadtfunktionen zu stärken, heißt, die Orte und Stadträume zu entwickeln und mit internationalem Flair zu versehen, die ein positives Image haben bzw. über eine internationale Bedeutung verfügen.

Hafen – der internationale Ort mit Tradition

Der Hafen mit seinen traditionellen Austauschbeziehungen in die ganze Welt und den Schiffen »aus aller Herren Länder« gibt der Stadt an vielen Orten ein internationales Flair. Die rasante Entwicklung des Warenverkehrs lässt sich exemplarisch an der historischen Speicherstadt und den hochmodernen Container-Terminals in Waltershof und in Altenwerder ablesen.

Aber nicht nur der maritime Handel, auch die Passergierschiffe, die in steigender Zahl am Cruise Center in der HafenCity Station machen, vermitteln ein internationales Flair. Das Terminal gibt bereits heute einen Vorgeschmack auf das endgültige Cruise Center, das mit der Fertigstellung des Überseequartiers ab 2009 in Betrieb gehen wird. Bis dahin wird die Zahl der jährlich einlaufenden Kreuzfahrtschiffe auf rund 120 ansteigen.

Flughafen mit neuer Bedeutung

Ein weiteres ›Tor zur Welt‹ ist der Flughafen mit seinen 100 europäischen und internationalen Flugzielen. Hinter dem Kürzel HAM 21 verbirgt sich das größte Ausbauprojekt in der Geschichte von Hamburg Airport. Der Flughafen wird umfassend erneuert, erhält neue Terminals, ein Shopping-Center und eine direkte S-Bahn-Anbindung an die City.

Orte von besonderer Bedeutung und großer Strahlkraft nach außen sind die Kulturstätten der Stadt: die Museen, Theater und Musicalstätten. Allein sieben staatliche Museen mit internationalem Renommee sorgen für ein anspruchsvolles und abwechs-

4 China Summit 2006

5 Hamburger Dom

lungsreiches kulturelles Angebot. Die Hamburgische Staatsoper, das Deutsche Schauspielhaus und das Thalia Theater sind überregionale Einrichtungen und verzeichnen alljährlich bis zu einer Million Besucher. Die geplante Elbphilharmonie wird dieses Angebot exzellent ergänzen und allein wegen ihrer äußeren Gestalt viele Besucher anlocken. Das Vergnügungsviertel rund um die Reeperbahn, das Karoviertel, Ottensen und »die Schanze« erweitern das kulturelle Angebot der Stadt und ziehen insbesondere junge Menschen nach Hamburg.

Überregionale Kultureinrichtungen geben der Stadt ein Renommee

Internationale Orte sind auch die Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen wie z.B. DESY und X-FEL, deren Nutzung durch Wissenschaftler aus aller Welt willkommen ist. Auch der wissenschaftliche Austausch, der an den Universitäten und Hochschulen der Stadt gepflegt wird, und die Vielzahl an Studenten, die aus dem Ausland Hamburg als Studienort aufsuchen, schaffen Internationalität und sollen als wichtige Zukunftsfaktoren weiter ausgebaut werden.

Forschung und Wissenschaft als Faktoren im Standortwettbewerb

China ist einer der wichtigsten Wirtschaftspartner Hamburgs. Stärker als je zuvor ist die Hansestadt heute aufgrund ihrer China-Kompetenz für chinesische Organisationen und Firmen der bevorzugte Standort in Europa. 2005 gibt es mehr als 400 chinesische Unternehmen in der Stadt. Über 700 Hamburger Firmen sind im China-Geschäft tätig.

5.2.2 Stadträume

Die City für Besucher attraktiv gestalten

Mit welchen Bildern und welchem Image eine Stadt in der Welt verbunden wird, hängt davon ab, wie sie sich ihren Besuchern erschließt. Die City mit ihren traditionellen Einkaufsstraßen und den besonderen Orten Rathausplatz, Alsterarkaden und Jungfernstieg ist ein Anziehungspunkt für eine Vielzahl von Besuchern. Die Erneuerung und Inszenierung dieser zentralen Orte wird seit einigen Jahren konsequent betrieben. Zur Beliebtheit und Bekanntheit tragen auch vielfältige große Sportveranstaltungen bei, die in der Hansestadt stattfinden.

Ein neuer Anziehungspunkt wird die HafenCity werden, nicht nur aufgrund ihrer attraktiven Lage am Elbrand, sondern auch durch die besonderen Einrichtungen wie

6 Europapassage

7 Auswanderermuseum Ballinstadt

Elbphilharmonie, Internationales Schifffahrts- und Meeresmuseum Peter Tamm und Aquarium, die dort in den kommenden Jahren entstehen und die Kulturmeile zwischen Speicherstadt und Binnenalster vervollständigen werden.

Übergeordnete Einrichtungen als Pioniere nutzen

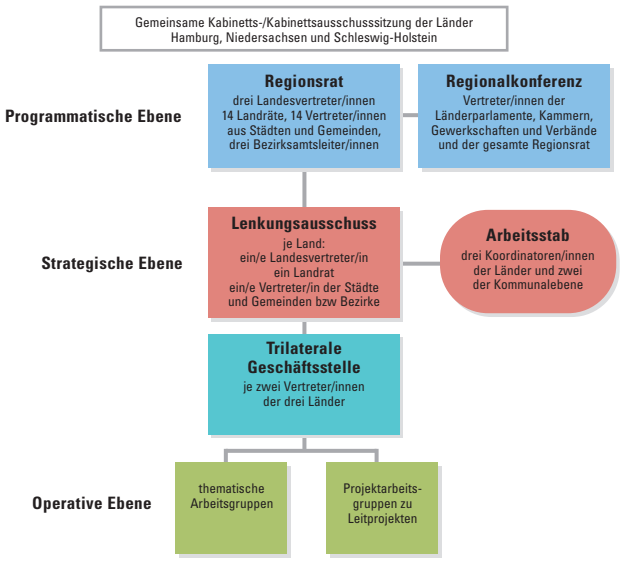
Die zentrale Aufgabe besteht hier in der besseren Anbindung der Hafen-City an die City sowie einer attraktiven Einbindung der Museumsmeile. Mit der Ballinstadt auf der Veddel wird ein weiterer Museumsstandort geschaffen, der sich in besonderer Weise der Geschichte Hamburgs als Tor zur Welt widmet. Besucher aus aller Welt können dort am historischen Ort die Reise der Auswanderer von ihren europäischen Heimatländern bis in die »Neue Welt« nacherleben. Dieser Pionierstandort soll helfen, die Veddel wie auch Wilhelmsburg mehr ins Blickfeld zu rücken.

5.2.3 Kooperationen

Anfang der 1990er Jahre wurde mit der Erarbeitung des Regionalen Entwicklungskonzepts 2000 erstmals ein regionsweites Strukturkonzept mit den Ländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen vorgelegt. Neben bilateralen Vereinbarungen mit den beiden Nachbarländern über Grundsätze, Ziele und Organe einer »Gemeinsamen Landesplanung« ist die Gründung des Hamburger Verkehrsverbundes im Jahre 1965 sowie dessen schrittweise Erweiterung auf den gesamten Ordnungsraum kennzeichnend für die fortschreitende und intensive Kooperation in der Metropolregion.

Die Metropolregion Hamburg umfasst heute neben der Freien und Hansestadt Hamburg die 14 Hamburg umgebenden Landkreise Niedersachsens und Schleswig-Holsteins mit rund 800 Kommunen. In ihrem Territorium leben circa vier Mio. Menschen; davon rund 1,7 Millionen in Hamburg selbst. Die Zusammenarbeit innerhalb der Metropolregion beruht auf Freiwilligkeit und dient vor allem der informellen Abstimmung gemeinsamer Ziele. Die 2006 erfolgte Reorganisation der Gremien der Metropolregion setzt auf eine verbreiterte Basis für Engagement und Einbeziehung der regionalen und lokalen Gebietskörperschaften: erstmals sind – neben den Landesregierungen – alle Kreise der Region sowie weitere Gemeinden direkt in dem neu gebildeten Regionsrat vertreten.

8 Metropolregion



9 Gremien der Metropolregion

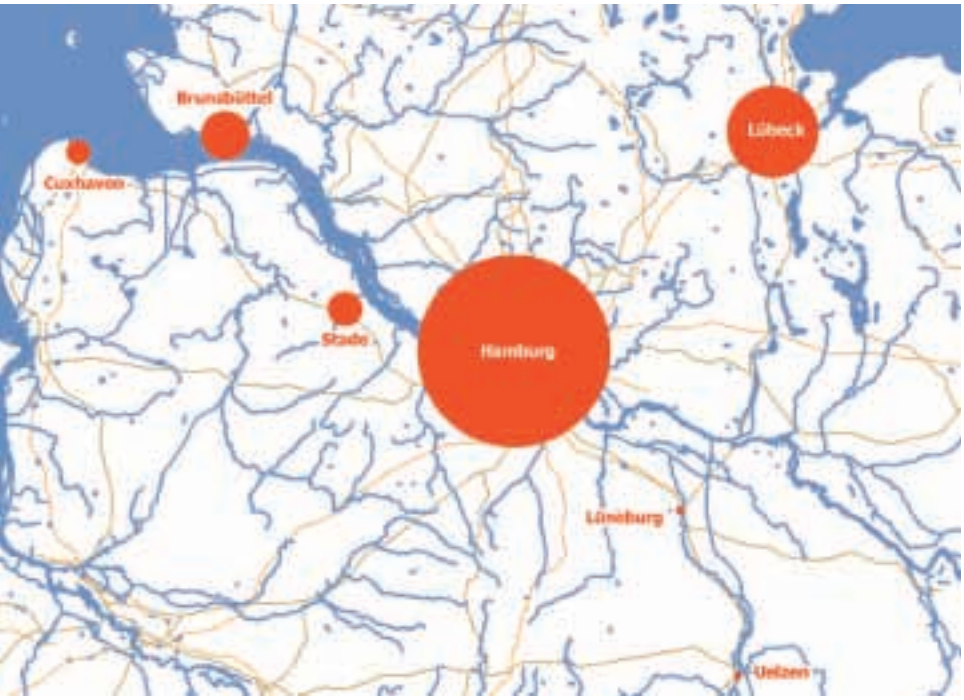
Gutes Beispiel: **Gremienneuorganisation der Metropolregion** 9 Der Regionsrat ist als oberstes Beschlussgremium für die Programmatik der Zusammenarbeit verantwortlich. Zur Koordinierung der laufenden Arbeiten wurde der Lenkungsausschuss beibehalten, ebenso die jährliche Regionalkonferenz, aus der Impulse eines weiteren Teilnehmerkreises aufgenommen werden. Die operative Arbeit übernimmt eine trilateral besetzte und finanzierte Geschäftsstelle mit Sitz in Hamburg.

Wirtschaftsraum Kompetenzen entwickeln

Die Metropolregion Hamburg liegt im Schnittpunkt bedeutender Verkehrsachsen, ist eines der wichtigsten Zentren des nordeuropäischen Wirtschaftsraums und daher für den internationalen Wettbewerb gut positioniert. Die Zunahme weltwirtschaftlicher Arbeitsteilung, die Entwicklung einer Informations- und Wissensgesellschaft und die Erweiterung der Europäischen Union nach Osten sind die zentralen Herausforderungen an das Handeln der regionalen Akteure. Beim Ausbau der Stärken muss die Vielfalt der Region zum Tragen kommen: Während dabei insbesondere die Kernstadt Hamburg ihre Position als Handels-, Logistik- und Dienstleistungszentrum festigen muss, sind in anderen Teilen der Region branchenspezifische Produktions- und Dienstleistungscluster zu entwickeln. Die Stärkung des Wirtschaftsraumes knüpft an regionale Kompetenzen und zielt darauf ab, durch den Ausbau von zukunftsfähigen Branchen zu Clustern die Positionierung im nationalen wie internationalen Wettbewerb zu verbessern. Auch um dies zu erreichen, müssen die Bedingungen für eine gleichberechtigte Kooperation zwischen Hamburg und der Region klar definiert werden.

Kooperationspotenzial der Elbehäfen nutzen

Der Hamburger Hafen und die größeren Elbehäfen Cuxhaven, Brunsbüttel, Stade sowie der Ostseehafen Lübeck verschaffen der Metropolregion die Zugänge zum Welthandel und speziell zu den Märkten des Nord- und Ostseeraums. Direkte Schienenanbindungen in das östliche Hinterland und Binnenschiffstransporte auf der Elbe und dem auch über Binnenhäfen wie Lüneburg und Uelzen erreichbaren Kanalsystem bieten Verkehrsverbindungen, die weit nach Mittel- und Osteuropa reichen. Das dadurch vorhandene Kooperationspotenzial soll vor dem Hintergrund des Container-Booms und der verbesserten Einsatzmöglichkeiten multimodaler Logistikketten künftig stärker genutzt werden.



10 Häfen in der Region

11 Flyer zur Messe EXPANSION

Gemeinsame Flächenentwicklung für Logistikbetriebe

Die Metropolregion ist einer der größten, vielfältigsten und modernsten Logistikstandorte Europas und profitiert in besonderem Maße von der positiven Entwicklung der Branche. Schon heute ist die Logistik einer der wichtigsten Wirtschaftsbereiche: Rund 6.000 Logistikfirmen sind allein in Hamburg aktiv, zahlreiche weitere in den umliegenden Landkreisen. Einmalige Standortvorteile sind v.a. die günstige geographische Lage und die Bündelung der Verkehrsträger und -trassen im Bereich Luft, Schiene, Wasser und Straße. Zur Unterstützung einer logistikfreundlichen Flächenvergabe soll die Zusammenarbeit Hamburgs mit dem Umland intensiviert werden. Hier bietet sich insbesondere eine länderübergreifende Flächenentwicklung an der südöstlichen Stadtgrenze an.

Gutes Beispiel: **Messe EXPANSION – größte Gewerbeimmobilienmesse Norddeutschlands** 11
Im Mittelpunkt der seit fünf Jahren stattfindenden und von Wirtschaftsförderern der Region gegründeten Fachmesse für Gewerbeimmobilien standen im Jahr 2006 u.a. Logistikflächen, aber auch weitere Instrumente der regionalen Wirtschaftsförderung.

Länderübergreifende Kooperation bei der Standorterweiterung von Airbus

Seit Beginn der 1990er Jahre hat sich die Region als Standort von Airbus Deutschland zu einem bedeutenden Zentrum der europäischen Luftfahrtindustrie entwickelt. Einschließlich der Zulieferbetriebe verfügt die Metropolregion in diesem Bereich über mehr als 30.000 Arbeitsplätze. Der Bau des A 380 gibt ihr die Chance, eine große Zahl zusätzlicher Arbeitsplätze zu schaffen und die Beschäftigung von Tausenden hochqualifizierter Arbeitskräfte zu sichern. Die gegenseitige Unterstützung bei dem Bemühen um neue Arbeitsplätze hat bei der Standorterweiterung von Airbus in Finkenwerder zum Erfolg geführt: Die für die Erweiterung des Betriebsgeländes in das Mühlenberger Loch erforderlichen Ausgleichsflächen für Naturschutzmaßnahmen waren innerhalb der Grenzen Hamburgs nicht vorhanden. Gleichwertige Standorte zur Entwicklung des beeinträchtigten Lebensraumtypus wurden in einer gemeinsamen Anstrengung der Länder Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein bereitgestellt.

Gutes Beispiel: **Länderübergreifende Ausgleichskonzeption für die Erweiterung des Betriebsgeländes von Airbus in das Mühlenberger Loch** 12 Für die Erweiterung des Airbuswerkes Finkenwerder wurden Flächen der Wattelbe in Anspruch genommen. Als Ausgleich sollen in Nieder-

12 Mühlenberger Loch – Betriebserweiterung Airbus

sachsen und Schleswig-Holstein tidebeeinflusste Süßwasserwatten und ein Wiesenvogelschutzgebiet entwickelt werden.

Siedlungsentwicklung

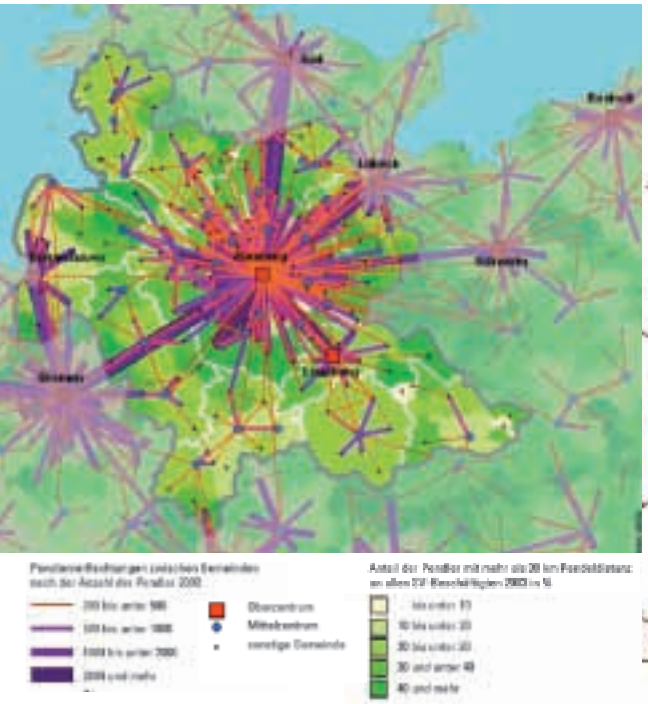
Das bereits im Federplan von Fritz Schumacher Anfang der 1920er Jahre dargestellte Achsenmodell mit seinen auf Hamburg konzentrierten Siedlungs- und Landschaftsachsen ist bis heute gültig und bildet auch in Zukunft die Grundlage der Siedlungsentwicklung im Hamburger Raum. Das Regionale Entwicklungskonzept für die Metropolregion aus dem Jahre 2000 (REK 2000) hält am Leitbild der »dezentralen Konzentration« sowie am Achsenmodell fest. Der Erhalt der landschaftsbezogenen Achsenzwischenräume einerseits und die Konzentration der Siedlungstätigkeit auf die Siedlungsachsen und zentralen Orte andererseits, bilden gerade vor dem Hintergrund der absehbaren demographischen Entwicklung in den Randbereichen der Metropolregion, weiterhin das Grundgerüst der Raumentwicklung. Die Umsetzung dieses Modells und die daraus abgeleiteten rechtsverbindlichen Planungen müssen wie bisher durch die gegenseitige Abstimmung der Planentwürfe und eine restriktive Handhabung von Ausnahmeregelungen aktiv unterstützt werden. Das System der Zentralen Orte ist anzupassen. Ländergrenzenübergreifende Regionalparks, die u.a. an den Kulturlandschaften um Hamburg ansetzen, sollen als Instrumente der Regionalentwicklung weiter ausgebaut werden.

Siedlungsentwicklung auf die Achsen konzentrieren

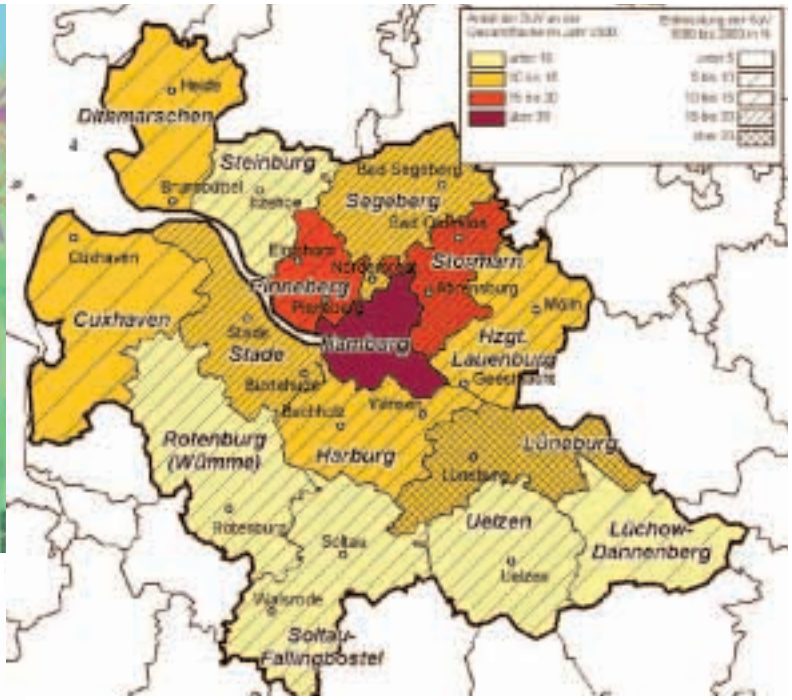
Aus ökologischen und ökonomischen Gründen soll die Siedlungstätigkeit auf Gebiete entlang der Schienenverkehrsachsen konzentriert werden. Das durch die Suburbanisierung wachsende Pendleraufkommen soll so möglichst stärker auf die Schiene gelenkt werden. Die Verlängerung der heute in Hamburg-Neugraben endenden S-Bahn bis nach Stade oder das geplante dritte Gleis zwischen Stelle und Lüneburg werden den Nahverkehr auf der Schiene attraktiver machen.

Flächenverbrauch begrenzen

Der wachsende Flächenverbrauch stellt in dynamischen Regionen eine der großen Herausforderungen einer zukunftsfähigen Regionalentwicklung dar. Der Information über Entwicklungstrends sowie der Abstimmung und Umsetzung von Strategien, die einem weiteren Zuwachs der Flächeninanspruchnahme entgegenwirken, kommt deshalb auch in der Metropolregion eine herausragende Bedeutung zu. Die Partner der Metropolregion haben sich vorgenommen, gemeinsam Strategien zur Reduzierung



13 Pendlerverflechtungen



14 Siedlungs- und Verkehrsflächen (SUV) in der Metropolregion Hamburg

des Flächenverbrauchs und zur Innenentwicklung zu fördern. Damit soll auch die Nutzung der bestehenden Infrastruktureinrichtungen gesichert und eine weitere Zersiedelung der Achsenzwischenräume vermieden werden. Ein Instrument ist die länderübergreifende Abstimmung von Wohnungsbaustandorten, z.B. in Neugraben-Fischbek (Röttiger Kaserne), die auf der Basis von Wohnraumversorgungskonzepten noch verbessert werden muss.

Von besonderer Bedeutung ist die Entwicklung bzw. der Erhalt eines zukunftsfähigen Netzes von Einzelhandels- und Versorgungszentren in der Region. Hier ist darauf zu achten, dass die Bürger der Metropolregion ein qualitativ hochwertiges Angebot erhalten, vorhandene Angebote in den Innenstädten konkurrenzfähig bleiben und die Ansiedlung großflächiger Angebotsstrukturen im verträglichen Rahmen erfolgt. Die Länder Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein haben daher im Jahr 2000 eine Vereinbarung zur gegenseitigen Information über Ansiedlungsvorhaben des großflächigen Einzelhandels und von Freizeiteinrichtungen geschlossen. Als Pilotprojekte werden ländergrenzenübergreifende Einzelhandelskonzepte und Abstimmungsprozesse etabliert.

Verkehr

Die hervorragende übergeordnete Erreichbarkeit ist von zentraler Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der Metropolregion. Der Ausbau eines überregionalen Straßen- und Schienennetzes, das die Chancen der Teilräume stärkt und der internationalen Stellung der Metropolregion gerecht wird, ist daher ein Schwerpunktthema der Metropolregion. Ebenso wichtig ist die innerregionale Mobilität: In wechselseitiger Korrespondenz mit der Siedlungstätigkeit müssen die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs weiter gestärkt und die Leistung der verschiedenen Verkehrsträger anforderungsgerecht entwickelt werden.

Gutes Beispiel: **HVV-Erweiterung** 15 Im Dezember 2004 trat die Erweiterung des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) nach Süden in Kraft. Seitdem gilt der Verbundtarif auch für Fahrten in den Landkreisen Lüneburg, Stade und Harburg. Bereits 2002 war eine vergleichbare Erweiterung des HVV-Gebietes nach Norden vorausgegangen.

15 HVV Erweiterung

16 Überregionales Straßennetz[3]

Die feste Fehmarnbelt-Querung und die Weiterführung der A 20 nach Westen gehören angesichts der EU-Erweiterung und der damit wachsenden Ostseeregion zu den vordringlichen überregionalen Verkehrsprojekten in Norddeutschland. Insbesondere die Nordwest-Umfahrung Hamburgs im Zuge der Verlängerung der A 20 ist für die Wettbewerbsfähigkeit der Region von entscheidender Bedeutung, verbessert sie doch für diese Teile der Region die Anbindung an das Fernstraßennetz. Vergleichbare Aufgaben im Osten Hamburgs übernimmt die nach Süden bis Lüneburg verlängerte A 21 als Ostumfahrung für Hamburg. Ab Lüneburg ist mit der A 39 eine Fortsetzung in den Wirtschaftsraum Wolfsburg/Braunschweig geplant, wodurch eine Alternative zur hochbelasteten A 7 entsteht. Die weitere Entwicklung der an der Elbe liegenden Industriestandorte erfordert die baldige Realisierung der Autobahn A 26.

Zur Beschleunigung der Bahnverbindungen nach Südosten und Osten wurde bereits die Bahnstrecke Hamburg-Berlin für Geschwindigkeiten bis zu 230 km/h ausgebaut. Noch während der Laufzeit des gegenwärtigen Bundesverkehrswegeplans (2003-2015) sollen Hamburg und Bremen eine neue Hochgeschwindigkeitsverbindung nach Hannover erhalten. Mit beiden Vorhaben wird die Metropolregion besser erreichbar und in ihrer Wettbewerbsfähigkeit gestärkt. Mit fortschreitender europäischer Integration wird auch die »Vogelfluglinie« (Hamburg-Lübeck-Kopenhagen) an Bedeutung für den Verkehr von und nach Skandinavien weiter zunehmen. Für die nahe Zukunft verbessert die geplante Elektrifizierung des Streckenabschnitts Hamburg-Lübeck (Fertigstellung bis 2008) die Verbindung zwischen den beiden Hansestädten und ihren Häfen.

Tourismus

Die steigenden Besucher- und Touristenzahlen in der Metropolregion Hamburg resultieren aus der besonderen Attraktivität Hamburgs (Städtetourismus) sowie der anderen eher naturbezogenen Tourismusgebiete an der Nordsee oder in der Lüneburger Heide. Neben struktur- und innovationspolitischen Maßnahmen trägt der Tourismus maßgeblich zu Beschäftigung und Wachstum in der Region bei. Auch im Hinblick auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Region spielt die Inwertsetzung der Potenziale innerhalb und die Verknüpfung mit Angeboten außerhalb der Region (z.B. mit Lübeck) eine große Rolle. Die touristischen Potenziale der Region und insbesondere des »Erlebnisraums Elbe« selbst werden bislang noch nicht ausreichend

17 Elbdampfer

18 Naturraum Höltigbaum

entwickelt und vermarktet. Der »Erlebnisraum Elbe« ist mit seinem Mix aus Naturlandschaften, ländlichen Kulturlandschaften, dem Hamburger Hafen und dem Stadterlebnis Hamburg gemeinsam über Ländergrenzen hinweg zu entwickeln.

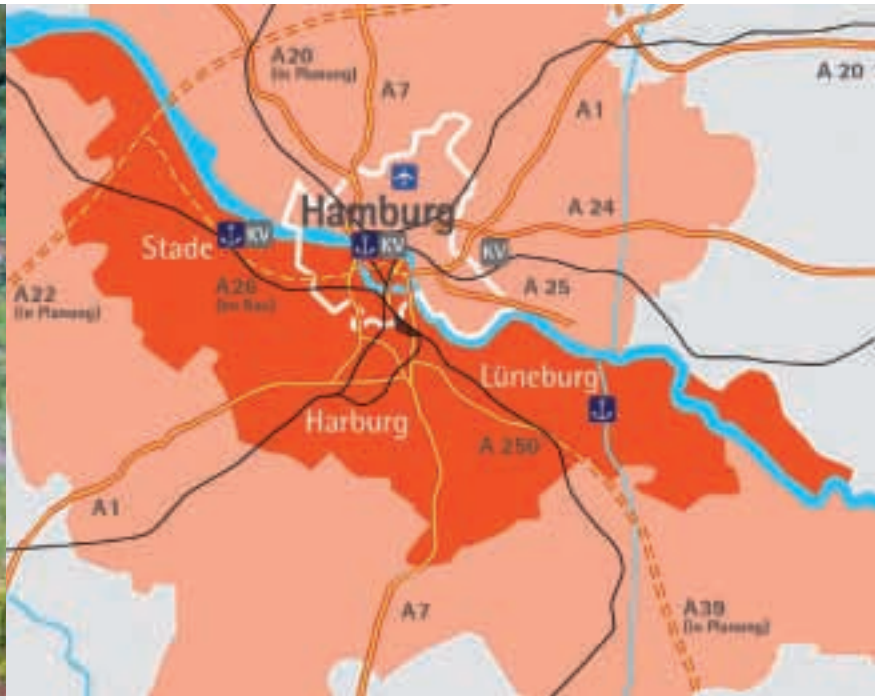
Kulturlandschaften und Landschaftsachsen

Die wirtschaftliche und siedlungsstrukturelle Entwicklung der Metropolregion muss in Einklang mit ihren natürlichen Lebensgrundlagen stehen. Diesem Ziel dient eine Reihe bereits definierter Leit- und Modellprojekte, zu denen Naturschutzgebiete wie Höltigbaum und Oberalsterniederung, das Umweltinformationszentrum Bleckede und ein Entwicklungsprogramm für die Estetalniederung gehören und die in länderübergreifender Kooperation umgesetzt werden. In der zwischen den Ländern abgestimmten Naherholungskonzeption werden punktuelle und flächenhafte Bereiche für unterschiedliche Intensitäten der Naherholungsnutzung dargestellt. Besondere Bedeutung haben auch hier Leitprojekte, insbesondere zur Verbesserung des Radwegeangebotes. Das Instrument der Regionalparks kann weitere Impulse setzen und Aktivitäten bündeln.

Gutes Beispiel: **Gemeinsame Naturraumentwicklung – Höltigbaum** 18 Der Höltigbaum mit seinen durch extensive Nutzung geprägten Weidelandschaften und seiner großen Artenvielfalt bildet zusammen mit den angrenzenden Naturschutzgebieten Ahrensburger und Stellmoorer Tunneltal einen wertvollen Biotopverbund. Er soll grenzüberschreitend erhalten und entwickelt werden.

Die Attraktivität der Großstadtregion Hamburg ist nicht allein durch ihren metropolitanen Charakter bestimmt: Land- und Forstwirtschaft tragen zum Erhalt einer vielfältigen Kulturlandschaft bei und fördern die Angebotsqualität für Produkte aus Tourismus und Naherholung. Überregional bekannt sind vor allem die historischen Kulturlandschaften »Altes Land« mit seinen ausgedehnten Obstanbaugebieten sowie die Vier- und Marschlande als stadtnahes Gemüse- und Blumenanbaugebiet. Mit ihren verbrauchernah erzeugten Lebensmitteln sind die landwirtschaftlichen Unternehmen wichtige Anbieter auf dem regionalen Markt für Frischprodukte hoher Qualität. Mit zunehmender Nähe zur Kernstadt bestimmt aber auch die durch die rege Siedlungstätigkeit wachsende Konkurrenz um Flächen das Erscheinungsbild von Land- und Forstwirtschaft.

19 Obstbau in Finkenwerder



20 Gebiet der Wachstumsinitiative Süderelbe

5.3. Mittel und Wege

5.3.1 Intensivierung der Zusammenarbeit

Im Vordergrund der strategischen Ansätze steht eine weitere Intensivierung der Zusammenarbeit insbesondere in Bezug auf die Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung der Metropolregion. Dazu gehören neben Maßnahmen der Wirtschaftsförderung und Arbeitsmarktpolitik (Förderung von Existenzgründungen, Technologietransfer, Clusterpolitik, Flächeninformation und Flächenentwicklung, gemeinsame Messeauftritte, gemeinsame Arbeitsmarktpolitik) auch die Unterstützung der von den regionalen Wachstumsinitiativen wie der Wachstumsinitiative Norderelbe (WIN) oder der Süderelbe AG erarbeiteten Einzelprojekte.

Regionale Wachstumsinitiativen zur Steuerung der räumlichen Entwicklung nutzen

Die Süderelbe AG umfasst den Hamburger Bezirk Harburg sowie die Landkreise Stade, Harburg und Lüneburg mit der Stadt Lüneburg. Die Süderelbe AG hat Anfang des Jahres 2005 ihre Geschäftstätigkeit aufgenommen. Im Mittelpunkt sollen konkrete Maßnahmen und Projekte stehen, die Unternehmen und wirtschaftsbezogene Initiativen im Süden der Metropolregion unterstützen. Dabei stehen die Cluster Logistik, Maschinen- und Fahrzeugbau, Chemie, Ernährungswirtschaft und perspektivisch die maritime Wirtschaft im Vordergrund. Die Süderelbe AG arbeitet gemeinsam mit ihren Aktionären und Projektpartnern in Form einer Public-Privat-Partnership zusammen. Aufgabe der Wachstumsinitiative ist es, über Kreis- und Ländergrenzen hinweg sektorale Wachstumspotentiale zu identifizieren, diese durch bereits bestehende oder anzustoßende regionale Netzwerke und Kooperationen zwischen Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung zu fördern sowie geeignete unternehmerische Projekte zur Verbesserung der Standortattraktivität zu realisieren.

Durch die Vernetzung der beiden Projekte sollen perspektivisch Wachstumsbranchen der Metropolregion gemeinsam entwickelt und damit die internationale Positionierung der Gesamtregion Hamburg gestärkt werden.

21, 22 Planerdialog

Stadt-Umland-Dialog regionales Flächenmanagement ausbauen

Die konkrete Abstimmung der Siedlungsentwicklung im Kernraum der Metropolregion (»Ordnungsraum«) erfolgt im Wesentlichen über formelle Abstimmungsverfahren nach Raumordnungsgesetz und Baugesetzbuch. Um die Stadt-Umland-Kooperation Hamburgs zu verbessern, bedarf es ergänzender flexibler Instrumente und Kommunikationsebenen, die Entscheidungen nicht an hoheitliches Handeln knüpfen, sondern auf informellem Wege in der Lage sind, strategische Ziele schneller zu erreichen, über Information zu steuern und Fehlentwicklungen zu vermeiden. Dazu gehören raumordnerische Verträge zur Erzielung von Planungssicherheit ebenso wie verbesserte Rauminformationen (Leitprojekt Geodateninfrastruktur der Metropolregion Hamburg) zur Entscheidungsvorbereitung. Mit diesem Ziel wird Hamburg einen »Stadt-Umland-Dialog« etablieren. Das regionale Flächenmanagement, insbesondere im Bereich der gewerblichen Bauflächen und Wohnbauflächen gehört zu den Kernaufgaben der Metropolregion. Voraussetzung für eine Intensivierung des Stadt-Umland-Dialoges ist daher vor allem die Bereitstellung und Auswertung einer transparenten Datenbasis zur wirtschaftlichen und räumlichen Entwicklung der Kommunen der Metropolregion (intraregionales Benchmarking). Hierzu soll ein praxisorientiertes geographisches Flächeninformationssystem beitragen.

Tourismusinitiativen vernetzen

Die touristischen Potenziale insbesondere entlang der Elbe sollen durch eine gemeinsame Tourismuspolitik und die Stärkung regionaler Initiativen und Verbünde besser genutzt und ausgebaut werden. Ansatzpunkte für stärkeres gemeinsames Handeln bieten die bereits ins Leben gerufenen Initiativen »Maritime Landschaft Unterelbe« und »Verein Unterelbe Tourismus«. Tourismus-Initiativen im Elberaum sollen künftig unter dem gemeinsamen Dach »Erlebnisraum Elbe« neben dem Erholungswert der landschaftlich geprägten Elb-Abschnitte auch die Stadterlebnisbereiche in der Kernstadt stärker berücksichtigen.

5.3.2 Internationalisierung

Neben der Olympiabewerbung, die bewusst als regionales Vorhaben angelegt war, versucht Hamburg, zusammen mit der Region, seine internationale Ausstrahlung zu verbessern. Internationale Sportevents sind dazu ebenso geeignet wie der Ausbau von kulturellen und Forschungskapazitäten, die international wahrgenommen wer-

23 Senator Dr. Michael Freytag und Jürgen Bruns-Berentelg, HafenCity GmbH

Metropolregion ist nun offiziell Mitglied bei METREX

Europäische Organisation stärkt internationale Wettbewerbsfähigkeit der Metropolregion Hamburg

Szczecin

24 Beitritt zur Metrex

den. Die von Hamburg verfolgte Internationalisierungsstrategie setzt bei der Verbesserung der metropolitanen Wettbewerbs-, Gateway- und Entscheidungsfunktionen an, danach sollen insbesondere internationale Tagungen und Institutionen an die Stadt gebunden werden.

Darüber hinaus streben Hamburg und die Metropolregion an, den internationalen Erfahrungsaustausch über transnationale Kooperationen zu verbessern und den Einfluß auf die EU-Politik zu Gunsten von funktionalen Wachstumsregionen und Städten zu verstärken. Aus diesem Grunde ist die Metropolregion im Sommer 2006 der europäischen Organisation der Metropolregionen METREX beigetreten. Der Beitritt eröffnet einerseits die Möglichkeiten für einen breiten metropolenübergreifenden Erfahrungsaustausch und für Kooperationen, die eine erleichterte Teilhabe an europäischen Fördergeldern erlauben. Andererseits leistet sie einen Beitrag für eine beschleunigte Internationalisierung der Metropolregion nach innen und außen.

5.3.3 Marketing/Kommunikation

Der ausschlaggebende strategische Ansatz zur Verbreitung des »Metropolraumgedankens« liegt in den bereits begonnenen Initiativen zur Stärkung der »Regional Governance« und der Außendarstellung: in gemeinsamen Messeauftritten, z.B. der jährlichen MIPIM in Cannes, in der Optimierung der Gremien zur Organisation der gemeinsamen Abstimmungs- und Entscheidungsprozesse aber auch in einem Binnenmarketing als »Metropolraum Hamburg« (Internetauftritt, Metropolnews, Metropolen-Magazin).

1 Ministerkonferenz für Raumordnung »Leitbilder und Handlungsstrategie der räumlichen Entwicklung«; Beschluss von 30.6.2006
2 Universität Hamburg, Pfähler/Lublinski, Kartografie: Mathias Winkler, 2000
3 Anlage zum Fünften Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 4. Oktober 2004

25, 26 Flughafen Hamburg und Luftfrachtstandort Nordport

5.4. Schlüsselprojekte

Schlüsselprojekte sind besondere Vorhaben, die den Intentionen der Zielbotschaft beispielhaft entsprechen. Die ausgewählten, kurz beschriebenen Schlüsselprojekte zeigen Orte und Maßnahmen mit Bedeutung für die internationale Ausstrahlungskraft Hamburgs und die Kooperation mit dem Umland.

Wirtschaftsraum Kooperationsprojekte

Länderübergreifende Wachstumsinitiativen Die regionalen Wachstumsinitiativen Süderelbe und Norderelbe sind zum einen geeignet, die grenzüberschreitende Kooperation der kommunalen Wirtschaftsförderungen zu vertiefen, zum anderen gehen von ihnen wesentliche Anstöße einer clusterorientierten Raumentwicklung aus. Es geht darum, auf vorhandenen Potenzialen und Kompetenzen aufzubauen und diese zu vernetzen, um so Wachstum zu mobilisieren. Das Ziel ist die Definition und die Umsetzung gemeinsamer regionaler Wachstumsprojekte.

Gemeinsamer Luftfrachtstandort Hamburg-Fuhlsbüttel – Norderstedt Direkt am Flughafen Hamburg entsteht auf dem Gebiet der Stadt Norderstedt der Logistik- und Luftfrachtstandort NORDPORT (27 ha). Um einen zentralen Grünbereich sollen gehobene Dienstleister und flughafenorientierte Logistikbetriebe angesiedelt werden. Der Standort hat für den Flughafen wie auch für den Hamburger Hafen (A 7/B 432/B 433) eine besondere Lagegunst.

27, 28 Konversion Roettiger Kaserne, Entwurf Architektur Olympiade 2006

Siedlungsentwicklung

Hamburg/Neu Wulmstorf: Röttiger Kaserne Das Konversionsgebiet der Röttiger-Kaserne ist ländergrenzenübergreifendes Leitprojekt der Metropolregion. Das Areal gliedert sich in drei wesentliche Bereiche: die Hauptfläche südlich der Cuxhavener Straße (B 73), die ehemalige Standortverwaltung nördlich der B 73 und den südwestlich des eigentlichen Kasernengeländes gelegenen ehemaligen Standortübungsplatz. Der bereits baulich genutzte Teil in Hamburg wird zu einem Wohngebiet (mit Gewerbeanteil) entwickelt, der ehemalige Standortübungsplatz in Niedersachsen soll Natur und Landschaft sowie Freizeitnutzungen vorbehalten sein.

Zusammenarbeit bei Einzelhandelsvorhaben Die Zusammenarbeit im kommunalen Wettbewerb um Einzelhandelsansiedlungen hat sich in Kommunen aus Südstormarn, dem südwestlichen Bereich des Kreises Herzogtum Lauenburg und dem Hamburg Bezirk Bergedorf konkretisiert. Ziel des Leitprojekts der Metropolregion ist eine verstärkte Kooperation, um mögliche negative Auswirkungen auf Stadtentwicklung und Raumstruktur zu vermeiden. Zunächst sollen Regeln zur gegenseitigen Information bei großflächigen Einzelhandelsvorhaben und eine gemeinsame Datenbasis erarbeitet sowie aktuelle Einzelhandelsvorhaben der Region gutachterlich bewertet werden.

29 A 26

Verkehr

Bundesautobahn A 26 Die im Bau und in der Planung befindliche A 26 zwischen Hamburg und Stade dient wesentlich der Erschließung des niedersächsischen Unterelbegebietes und ist wichtige Grundlage für die weitere strukturelle Entwicklung dieser Region. Durch den Neubau werden die Bundesstraße 73, eine der am stärksten befahrenen und unfallträchtigsten Bundesstraßen in Niedersachsen, und die parallel zur B 73 laufenden Nebenstrecken verkehrlich deutlich entlastet. Die Verminderung des Durchgangsverkehrs in den Städten und Gemeinden wird zu einer wesentlichen Verbesserung der Lebensqualität der Anwohner führen.

30 Wedeler Au

Tourismus/Kulturlandschaft

Regionalpark Wedeler Au / Rissen-Sülldorfer Feldmark Ausgehend von den Hamburger Naherholungsgebieten am Stadtrand sollen länderübergreifende Regionalparks eingerichtet werden. Im Rahmen eines Modellprojektes der Metropolregion wird für Flächen mehrerer Gemeinden des Landkreises Pinneberg in Schleswig-Holstein und des Bezirks Altona die Konzeption eines Regionalparks erarbeitet.

31 Elbufer

Ökologischer Masterplan Unterelbe Die drei norddeutschen Bundesländer Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen haben sich auf einen ökologischen Masterplan für den Unterelberaum verständigt. Das Konzept sieht insbesondere die Schaffung von naturnahen Uferzonen und Deichvorländern mit Flachwasserbereichen und Auwäldern sowie eine weniger intensive Nutzung des Deichhinterlandes vor. Damit wird das Ziel verfolgt, den bedeutenden Schifffahrtsweg Elbe in seinem Unterlauf wieder naturnäher zu gestalten und so die ökologische Stabilität des Flusses und seines unmittelbaren Hinterlandes zu erhöhen. Der Masterplan gilt für die ökologisch wertvollsten Bereiche beiderseits der Unterelbe. Die Umsetzung erfordert eine intensive Abstimmung mit den Betroffenen und soll maßgeblich mittels EU-Geldern realisiert werden.

32 Elbetourismus

Elbe-Tourismus Sowohl von internationalen Besuchern als auch von den erholungsuchenden Bewohnern der Region, wird die Elbe zunehmend als ein Tourismusraum wahrgenommen. Unter dem gemeinsamen Dach »Erlebnisraum Elbe« sollen künftig die verschiedenen Tourismus-Initiativen im Elberaum die unterschiedlichen touristischen Potenziale gemeinsam entwickeln und vermarkten. Die Kooperation im Rahmen der »Maritimen Landschaft Unterelbe« und im Urstromtal Elbe (Elbe-Schifffahrtstag) sind erste gute Ansätze und müssen mit den Zielen der Hamburger Tourismuspolitik noch enger verschränkt werden.

D Das Räumliche Leitbild – Blick in die Zukunft

Das Räumliche Leitbild – Blick in die Zukunft

Die Entwicklung einer Metropole erfordert täglich Entscheidungen über Projekte, Prioritäten und Investitionen. Dabei darf das zentrale Ziel – die Lebensqualität für die gesamte Stadtbevölkerung zu bewahren und zu verbessern und die Zukunftsfähigkeit der Stadt zu sichern – nicht aus dem Auge verloren werden. Dies macht eine langfristig angelegte Entwicklungsstrategie und ein Leitbild unentbehrlich, die als Maßstab und Orientierung im Tagesgeschehen fungieren und gleichzeitig lern- und entwicklungsfähig sein müssen.

Für alle Handlungsfelder der Stadtentwicklung gilt, dass vorausschauende Planung für einen Zeitraum von 15 Jahren viele Unwägbarkeiten enthält. So werden voraussichtlich einige der in diesem Werk genannten Projekte im laufenden Prozess andere Formen annehmen. Andererseits werden die vielen Akteure der Stadt in diesem Zeitraum neue Projekte entwickeln – auch an Standorten und auf Flächen, die sich aus unserer heutigen Betrachtung noch nicht dafür anbieten. Rückblickend betrachtet standen vor 10 Jahren viele der heute in Entwicklung befindlichen großen Konversionsflächen noch nicht für die Stadtentwicklung zur Verfügung.

Im Erarbeitungsprozess des Werkes sind Zukunftsthemen und Optionen angesprochen worden, aus denen sich neue Aufgaben und Prioritäten für die Stadtentwicklung ergeben können. Diesen Themen und Orten ist in den kommenden Jahren eine besondere Aufmerksamkeit zu widmen, um neue Entwicklungspotenziale frühzeitig zu erkennen sowie Ziele und Handlungskonzepte anzupassen.

Bevölkerungsentwicklung

Die dem Räumlichen Leitbild zugrunde liegende Prognose beruht auf der Annahme eines Bevölkerungswachstums durch Zuwanderung und einer Reduzierung der negativen Wanderungssalden mit dem Umland. Die Lebensentscheidungen vieler Menschen, die sich hinter diesen Zahlen verbergen, werden von vielfältigen Faktoren beeinflusst, besonders auch von der Attraktivität und Lebensqualität Hamburgs. Im Falle abweichender Entwicklungen gegenüber den derzeit maßgeblichen Prognosen wird rechtzeitig in verschiedenen Handlungsfeldern nachzusteuern sein.

Veränderung der Stadtgesellschaft

Die Stadtgesellschaft wird sich in ihrer Alters- und Haushaltsstruktur verändern. Die Zahl der älteren und der kleineren Haushalte wird zunehmen. Wie sich die soziale Lage der Gesellschaft in Hinblick auf Einkommen, Bildung, Gesundheit und Mobilität in der Zukunft darstellen wird, hängt maßgeblich von der Wirtschaftsentwicklung und von politischen Entscheidungen ab. Veränderungen haben Konsequenzen für die Aufgaben der Stadtentwicklung in den Quartieren und den Erhalt und den Umbau der öffentlichen Infrastruktur. Über Prioritäten und Unterstützungsprogramme ist daher immer wieder neu zu entscheiden.

Entwicklung von Wirtschaft und Infrastruktur

Hafen, Logistik und Luftfahrt stehen im besondern Fokus des Räumlichen Leitbildes. Die Globalisierung der Wirtschaftsprozesse und Unternehmensentscheidungen sowie technische Innovationen können zu neuen Erkenntnissen und Entscheidungslagen für die erforderlichen stadträumlichen Rahmenbedingungen führen. Im Betrachtungszeitraum stehen die Realisierung großer, kostenträchtiger neuer Verkehrsinfrastrukturen an, wie z.B. die Hafenquerspange, die Modernisierung der Hafenbahn, der Bau der A 26 und der S-Bahn nach Stade. Es sind nicht alle Effekte vorhersehbar, die sich aus diesen und weiteren Vorhaben für den betreffenden Stadtraum aber auch die Gesamtstadt ergeben.

Landwirtschaft

Die Rahmenbedingungen der Landwirtschaft im europäischen Kontext unterliegen einer ständigen Veränderung. Es ist noch offen, welche Folgen dies für die großen landwirtschaftlich genutzten Flächen in Hamburg hat. Bereits erkennbare Prozesse zur stärkeren Verknüpfung von Landwirtschaft mit Freizeit-, Sport- und naturnahen Erholungsangeboten sowie ihre Bedeutung als Potenzial für Ausgleichsflächen geben Hinweise auf neue Entwicklungsoptionen.

Olympiabewerbung

Noch ist offen, wie sich Hamburg bei künftigen Bewerbungsverfahren für die Ausrichtung der Olympischen Spiele platziert. Eng verbunden mit dieser Bewerbung ist die Entwicklung der hierfür vorgesehenen Standorte im Bereich der Hafencity und auf dem Kleinen Grasbrook und ihrer Verknüpfung.

Internationale Bauausstellung und Internationale Gartenschau

Die Internationale Bauausstellung 2013 und die Internationale Gartenschau 2013 sollen Ideen zur Zukunft des Lebens in Metropolen des 21. Jahrhunderts, zur Planungs- und Baukultur und zu einem sozial gut balancierten Zusammenleben unterschiedlicher Kulturen liefern. Hiermit ist auch die Erwartung und der Anspruch verbunden, nicht nur für das Gebiet des ›Sprung über die Elbe‹ neue Impulse zu setzen.

Vor diesem Hintergrund steht das Räumliche Leitbild der Wachsenden Stadt im Kontext vorangegangener und auch künftiger Leitbilder und Konzepte der Stadtentwicklung und wird sich diesem Anspruch als ›project in progress‹ stellen. Die im Räumlichen Leitbild formulierten Ziele und Projekte umfassen den Betrachtungszeitraum bis 2020 – aus der Perspektive des Jahres 2006. Das Leitbild ist insoweit ein langfristiges Entwicklungskonzept und gleichzeitig eine Momentaufnahme der aktuellen Rahmenbedingungen und der sich daraus ergebenden Entwicklungschancen.

Impressum

Herausgeber
Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Stadthausbrücke 8, 20355 Hamburg
www.bsu.hamburg.de

V.i.S.d.P.: Kristina von Bülow, Kristina.Buelow@bsu.hamburg.de

Projektsteuerung und Redaktion
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt:
Marit Pedersen, Martin Eifler, Johannes Gerdelmann,
Guido Sempell, Petra Störmer
Arbeitsgemeinschaft Machleidt + Partner, Büro für Städtebau, Berlin/
Freie Planungsgruppe Berlin GmbH:
Juliane Schonauer, Nicola Krettek, Thomas Höhne

Erarbeitung
Arbeitsgemeinschaft Machleidt + Partner, Büro für Städtebau, Berlin
und FPB Freie Planungsgruppe Berlin GmbH, Berlin
mit GfK PRISMA INSTITUT GmbH & Co. KG, Hamburg

Beteiligte Behörden und Ämter
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
→ Amt für Landes- und Landschaftsplanung
→ Amt für Wohnen, Stadterneuerung und Bodenordnung
→ Amt für Verkehr und Straßenwesen
→ Amt für Natur- und Ressourcenschutz
→ Amt für Immissionsschutz und Betriebe
→ Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Behörde für Wirtschaft und Arbeit
Finanzbehörde

Layout und Satz
antonberta design, Hamburg

Grafik für Titelbild, Leitplan und Konzeptplan Kap. C5
KIRSCH BREMER artandarchitecture, Hamburg

Druck
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung

Auflage: 10.000 Exemplare
Februar 2007

Anmerkung zur Verteilung:
Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Europa-, Bundestags-, Landtags- und Kommunalwahlen. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung.
Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.
Die genannten Beschränkungen gelten unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Druckschrift dem Empfänger zugegangen ist.
Den Parteien ist es jedoch gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.

Bildnachweis

Vorworte: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt 1, 2; BRT Architekten Bothe Richter Teherani und Friedel, Matthias 3
A: Albers, B.-R. 10; Arge Machleidt+Partner & FPB GmbH (Berlin) 2, 5, 12, 22; Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt 6, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19; Bertelsmann Stiftung (Gütersloh) 9; Eifler, Martin 1; Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 3; Senatskanzlei Hamburg 4; Statistik Amt Nord 7, 8, 11
B: Albers, B.-R. 1, 11; Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt 3, 4, 5, 8, 14, 15, 16, 21, 22, 23, 24; Bruckmann, Christiane 2; Gerdelmann, Johannes 9; Hamburg Marketing GmbH 10, 20; Kellermann, Britta 7, 18; Leiska, Heiner 19; Lentsch, Carina 13; Lorenzen, Carsten (Kopenhagen) 17; Vollmert, Sebastian 12; West8 (Rotterdam) 6
C1: ASTOC Architects & Planners (Köln) 39; Arge Machleidt+Partner & FPB GmbH (Berlin) 22, Piktogramme S. 70/71; Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt 3, 4, 5, Logo Sprung über die Elbe S. 57, 11, 13, 14, 16, 17, 20, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 36, 37, 40, 42, 45, 46; BRT Architekten Bothe Richter Teherani 8, 9, 10, 12, 15; CODE UNIQUE ARCHITEKTEN (Dresden) 44; ECE Projektmanagement GmbH & Co.KG 18; Eifler, Martin 6, 19, 21, 41; Friedel, Matthias 8, 9, 12, 15; IBA Hamburg GmbH Logo der IBA Hamburg S. 58; Ingenhoven Architekten (Düsseldorf) 1; Kellermann, Britta 23, 24, 25, 26, 34, 35; Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 21; Leiska, Heiner 38; Lentsch, Carina 43; on3studio 47; Wels, Peter 7; Wernst Immobilien (Buxtehude) 2 (Darstellung: TSOE.com)
C2: APB Architekten 50; Architekten Förster-Trabitzsch 52; Arge Prof. E. Martinoff (Braunschweig) und Koeber Landschaftsarchitektur (Stuttgart) 51; Arge Machleidt+Partner & FPB GmbH (Berlin) 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15; Behörde für Soziales, Familie, Gesundheit und Verbraucherschutz 3, 4; Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt 1, 5, 6, 7, 17, 20, 22, 26, 27, 36, 37, 38, 40, 44, 45, 47, 48, 53; Eifler, Martin 16, 19, 21, 24; GARBE Investment GmbH 25; Gerdelmann, Johannes 23; Hamburger Abendblatt 28, 29, 30, 31, 32, 33, 42, 43; Heitmann, Iris 39; Kohler, Martin 13; LBS Hamburg 18; Lentsch, Carina 35; Lorenzen, Carsten (Kopenhagen) 41; Tienwang, Boonchai 34; Viterra Development GmbH 46; Vollmert, Sebastian 2; West8 (Rotterdam) 49
C3: Airbus Deutschland 10; Albers, B.-R. 7, 30; ARCHIMAGE Meike Hansen 19; Arge Machleidt+Partner & FPB GmbH (Berlin) 1, 2, 4, 9, 15, 16, 17, 32, 33, 34, 57; Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt 3, 5, 11, 18, 21, 22, 26, 27, 31, 36, 49, 53; Bezirksamt Bergedorf 52; Eifler, Martin 14, 25; GfK Prisma 23, 24; HafenCity Hamburg GmbH 54; Hamburg Marketing GmbH 12, 13, 51, 55; Hamburg Port Authority 8, 29, 56; Hamburger Abendblatt 37, 38, 39, 41, 42, 44, 47, 48; Hamburger Hochbahn AG 58; Handelskammer Hamburg 59; Handwerkskammer Hamburg 60; Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 6, 28, 40, 43, 45, 46; Magunia, Roland 61; Robbers, Dirk 35
C4: Airbus Deutschland 17; arbos Landschaftsarchitekten 4; Arge Machleidt+Partner & FPB GmbH (Berlin) 7, 12, 13, 28; Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt 2, 5, 6, 10, 11, 15, 18, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 29; Eifler, Martin 19; Hamburg Marketing GmbH 14, 24, 36; Herzog & de Meuron (Basel) 27; Hildebrandt, Max (Uni Hannover) 33; Kellermann, Britta 9, 34; lab3 mediendesign 3; Lohan Anderson (Chicago) 31; Pedersen, Liv 16; Studio Gang Architects (Chicago) 30; Überseequartier Beteiligungsgesellschaft 32; Vollmert, Sebastian 1; Wels, Peter 35
C5: Arge Machleidt+Partner & FPB GmbH (Berlin) 9, 10; Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt 16, 27, 30, 31; Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Bonn) 1, 13; deltacom projektmanagement GmbH 11; Entwicklungsgesellschaft Norderstedt 25, 26; HADAG Seetouristik und Fährdienst AG 17; Hamburg Marketing GmbH 2, 3, 4, 5; Hamburger Verkehrsverbund 16; Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung 23; Hempel, Jörg 6; Institut Raum & Energie 21, 22; Kellermann, Britta 18, 19; Kreis Pinneberg, Referat für Regionalmanagement und Europa 14; Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 12; MVRDV (Rotterdem) 28; Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (Stade) 29; nps 7; SAG Süderelbe Projektgesellschaft 20; Senats kanzlei Hamburg 8, 24; Verein zur Förderung von Naturerlebnissen (Stade) 32

Behörde für
Stadtentwicklung
und Umwelt

Stadthausbrücke 8
20355 Hamburg

www.bsu.hamburg.de