

TRÄGERVERBUND PROJEKT INNENSTADT E.V.

Stellungnahme des Trägerverbundes zum Entwurf des Innenstadtkonzepts

30 Jahre nach dem Programmplan 1981 liegt mit dem Entwurf des Innenstadtkonzepts wieder ein städtebaulicher und stadtentwicklungspolitischer Rahmenplan für die Innenstadt vor. Er trägt der funktionalen, räumlichen und stadtgestalterischen Entwicklung der Innenstadt in den vergangenen drei Jahrzehnten Rechnung, würdigt mit Recht die qualitativen Aufwertungen innerstädtischer Quartiere, zu denen auch die Initiativen des Trägerverbundes Projekt Innenstadt beigetragen haben, er zeigt Entwicklungsdefizite auf und beschreibt mögliche Lösungen; schließlich definiert er die städtebauliche Integration von City und HafenCity als herausragende Aufgabe für die kommenden zwei Jahrzehnte.

Wir begrüßen die Vorlage dieses Masterplans für die Innenstadt ausdrücklich. Er stellt eine wichtige Orientierung für alle an der Innenstadtentwicklung Beteiligten und Interessierten dar. Er bedarf – in seiner endgültigen Fassung – der Beschlussfassung durch Senat und Bürgerschaft, um ein Signal der langfristigen Verlässlichkeit auszusenden.

Bei unseren nachfolgenden Anregungen und Ergänzungen richten wir uns nach der thematischen Gliederung des Kapitels „Handlungsfelder“ :

1. Öffentliche Räume kultivieren, verknüpfen und beleben

Dem Gerhart-Hauptmann-Platz kommt eine Schlüsselfunktion in der östlichen Innenstadt zu, die er in seiner gegenwärtigen Gestalt und Nutzung nicht annähernd erfüllt. Der Platz liegt in der wichtigsten Blickachse zwischen Mönckebergstraße / Spitalerstraße und Binnenalster. Diese Blickachse wird heute verstellt durch einen Platanenwald, der an die ursprüngliche Konzeption eines „Grünen Baumdachs“ über dem Gerhart-Hauptmann-Platz nicht einmal mehr erinnert. Notwendig wäre eine Auslichtung des Baumbestandes, um den Blick zwischen Mönckebergstraße / Spitalerstraße und Binnenalster wieder störungsfrei zu ermöglichen.

Eine stärkere Akzeptanz des Platzes zum Verweilen und auch als Passage zwischen Mönckebergstraße / Spitalerstraße und Binnenalster hängt überdies von der Öffnung der den Gerhart-Hauptmann-Platz flankierenden Geschäftshäuser Karstadt und Landesbank ab. Insbesondere die Karstadt-Fassade mit ihrem massiven Vordach wirkt abweisend. Die Stadt sollte auf den Grundeigentümer des Karstadt-Hauses mit dem Ziel einer Öffnung zum Gerhart-Hauptmann-Platz einwirken, so wie es dem historischen Zustand entspricht.

Eine Revitalisierung des Gerhart-Hauptmann-Platzes hätte eine belebende Wirkung auch auf die Straßenzüge Rosenstraße, Raboisen, Hermannstraße und Ballindamm. Hierbei handelt es sich um einen Teil der östlichen Innenstadt, der im „Windschatten“

TRÄGERVERBUND PROJEKT INNENSTADT E.V.

von Spitalerstraße und Mönckebergstraße liegt und der als Potential der notwendigen Flächenerweiterungen für den innerstädtischen Einzelhandel gehoben werden muss.

In diesen Kontext gehört auch der Getrudenkirchhof. Seine im wesentlichen mit privaten Mitteln finanzierte Neugestaltung hat nur in Ansätzen zu einer Belebung, insbesondere in Richtung Binnenalster geführt. Die durch das Umspannwerk von Vattenfall blockierte Öffnung des Bankgebäudes zum Getrudenkirchhof darf kein Dauerzustand bleiben, denn eine nachhaltige Belebung des Getrudenkirchhofs hätte auch frequenzsteigernde Auswirkungen auf Lilienstraße, Rosenstraße und Ferdinandstraße und damit auf einen Teilraum des unverändert eine Art „Hinterhof“ zum Geschäftsquartier bildenden Stadtraum der östlichen Innenstadt.

Den Plätzen südlich der Mönckebergstraße kommt neben anderen Funktionen auch eine wichtige Rolle für die Verknüpfung von City und HafenCity zu:

Der Trägerverbund unterstützt die Initiative zur Neugestaltung des Jakobi-Kirchhofs, um diesem Platz eine höhere Verweilqualität zu geben und die Blickachse zu Burchardplatz und Chilehaus in Richtung HafenCity zu öffnen. Dem Burchardplatz kommt in diesem Zusammenhang eine herausragende Schanierfunktion zu, die er in seinem gegenwärtigen Zustand nicht erfüllt. Die Planungen einer Tiefgarage unter dem Burchardplatz und damit einer Rückgewinnung des Stadtraums werden ausdrücklich begrüßt.

Der Trägerverbund regt darüber hinaus an, die bereits eingeleiteten Verbesserungen um die Hauptkirche St. Petri zu ergänzen durch eine Umbauung des Chors von St. Petri, so wie es dem historischen Zustand entspricht. Eine Nutzung der so geschaffenen Flächen würde zur Belebung dieses Platzes beitragen, was mit Blick auf die Umgestaltung der Straße Speersort und den Domplatz einen großen Gewinn darstellen würde.

Im Zusammenhang damit regen wir erneut an, den abweisenden Sockel von St. Petri zur Mönckebergstraße hin durch eine Treppenanlage zu ersetzen, die zum Verweilen einladen würde, während der gegenwärtige Zustand die Nordseite von St. Petri zu einer Rennstrecke zwischen Hulbehaus und Bergstraße macht.

Zum Domplatz trifft das Innenstadtkonzept keine Aussagen zur künftigen Gestaltung. Wir plädieren dafür, den gegenwärtigen Zustand nicht dauerhaft zu erhalten, sondern diesen wichtigen Stadtraum zwischen östlicher Innenstadt und HafenCity langfristig wieder zu nutzen – allerdings kommt auch nach Auffassung des Trägerverbundes nur eine herausragende Nutzung für diesen Platz in Betracht.

Der Trägerverbund unterstützt – auch durch das Engagement seiner Mitglieder – die BID-Initiative Nicolai-Quartier und damit die in diesem Zusammenhang geplanten Platzgestaltungen, insbesondere Adolfsplatz und Hopfenmarkt.

TRÄGERVERBUND PROJEKT INNENSTADT E.V.

Ziel aller Platzgestaltungen in der Innenstadt muss es sein, städtische Räume zurückzugewinnen, Verweil-Qualität und Verweil-Dauer von Besuchern zu erhöhen, Verbindungen zwischen Quartieren zu schaffen und damit auch Stadträume besser zu erschließen.

2. Innenstadt als Wohnort weiterentwickeln

Der Trägerverbund unterstützt mit Nachdruck das Ziel, den Wohnungsbestand in der City zu steigern – nicht nur durch die HafenCity. Es gibt eine Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum in unterschiedlichen Preissegmenten, der in einem Teilbereich auch durch Einsatz von Instrumenten der öffentlichen Wohnungsbauförderung befriedigt werden sollte.

Nicht unerhebliches Potential bietet der stadtgestalterisch notwendige Abriss der City-Hochhäuser. Eine Neuordnung des Quartiers zwischen Klosterwall, Steinstraße und Johanniswall bietet mehrere Chancen: Das Kontorhausviertel erhielte eine Abrundung seiner östlichen Flanke zum Klosterwall. Auf der Westseite zum Johanniswall ließen sich in unmittelbarer Nachbarschaft zum Wohnungsbestand in der Altstädter Straße Wohnungen verwirklichen; dies könnte auch Anstoß zu Umnutzungen von Büroraum zu Wohnungen im benachbarten Kontorhausviertel geben. Der Johanniswall könnte auf zwei Fahrspuren reduziert werden. Die Schaffung ausreichenden Parkraums in diesem Bereich könnte einen Beitrag zur Reduzierung des ruhenden Verkehrs in den Nachbarstraßen leisten. Schließlich ließe sich mit der neuen Bebauung am Klosterwall im Zusammenhang mit der dringend gebotenen durchgreifenden Neugestaltung des Deichtorplatzes ein Übergang zum östlichen Teil der HafenCity herstellen. Das Quartier der City-Hochhäuser befindet sich in städtischem Eigentum und bietet damit der Stadt die Möglichkeit einer stadtentwicklungspolitisch erwünschten Bodennutzung.

Die Stärkung des Wohnens in der Innenstadt durch Reaktivierung bzw. Ausbau der Quartiere Cremonviertel, Katharinenviertel, Nicolaiviertel und Rödingsmarkt unterstützt zugleich die gewünschte Verknüpfung von City und HafenCity.

3. Angebotsvielfalt und neue Lagen des Einzelhandels stärken

Das strukturelle Problem des im Vergleich zu anderen Städten sehr geringen Umsatz- und Verkaufsflächenanteils des innerstädtischen Einzelhandels ist richtig benannt. Eine durchgreifende Veränderung dieser z.T. historisch bedingten Situation ist auch nicht zu erreichen. Allerdings zeigt die Tatsache, dass noch in den 70er Jahren der Anteil des innerstädtischen Einzelhandelsumsatzes über 20 % lag, dass das Absinken auf nunmehr 17 % Umsatzanteil hausgemacht ist und nicht allein auf dem multipolaren Aufbau der Stadt beruht. Der z.T. massive Ausbau anderer zentraler Einzelhandelsstandorte, u.a. der Bezirksentlastungszentren AEZ und EEZ, hat dem innerstädtischen Einzelhandel geschadet. Völlig zu recht fordert das

TRÄGERVERBUND PROJEKT INNENSTADT E.V.

Innenstadtkonzept eine sehr viel restriktivere Genehmigungspraxis für Einzelhandelsflächen außerhalb der City, um der Innenstadt ihre Alleinstellungsfunktion als wichtigster Einzelhandelsstandort Hamburgs zurückzugeben.

Das Innenstadtkonzept beschreibt sodann wünschenswerte räumliche Entwicklungspfade, auf denen der innerstädtische Einzelhandel sich quantitativ und qualitativ zusätzlich entfalten soll. Im Ergebnis entsteht die Vision eines Einkaufsdreiecks mit dem Domplatz als Mittelpunkt, den zwei Achsen in Ost-West-Richtung, die man bisher auch als das „Konsum-U“ um die Binnenalster beschrieb, sowie schließlich der stadtentwicklungspolitisch wichtigsten Achse in Nord-Süd-Richtung zur Anbindung von Überseequartier und HafenCity. Manche der aufgezeigten Entwicklungsperspektiven zeichnen sich z.T. schon sehr konkret ab, wenn man z.B. an die Verlängerungen der Einkaufszone über den Gänsemarkt hinaus denkt. Aber besonders ambitioniert erscheint die angestrebte Bildung einer durchgehenden Verbindung in den Süden mit Verknüpfung von Kontorhausviertel, Nikolaiviertel, Cremonenviertel und Rödingsmarkt Richtung Speicherstadt und HafenCity. Gerade dieses herausragende stadtentwicklungspolitische Zukunftsprojekt zeigt die tragende Funktion des Einzelhandels im stadtentwicklungspolitischen

Gesamtinteresse. Man kann es auch so formulieren: Ohne zusätzliche Einzelhandelsnutzungen lässt sich das stadtentwicklungspolitische Kernziel des Innenstadtkonzepts, die Nord-Süd-Integration nicht verwirklichen. Dies deutlich gemacht zu haben, ist ein besonderes Verdienst des Innenstadtkonzepts. Das Innenstadtkonzept ist insoweit auch eine Einladung an den Einzelhandel, investiv tätig zu werden.

4. Innenstadt als zentralen Dienstleistungsort festigen

Die Schaffung von neuen Büroflächen ist angesichts des notwendigen Ersatzes abgängiger Büroflächen notwendig. Damit könnte auch ein Beitrag zur

Rückgewinnung von Arbeitsplätzen für die Innenstadt geleistet werden. In der City sind im Laufe der vergangenen drei Jahrzehnte rund 50.000 der früher etwa 200.000 Arbeitsplätze weggefallen – zu einem erheblichen Teil als Folge von Verlagerungen von Büroflächen. Dies hat in den frequenzärmeren Quartieren der Innenstadt auch nachteilige Auswirkungen auf Einzelhandel und Gastronomie. In den Zusammenhang mit dem notwendigen Neubau von Büroflächen gehört auch das Stichwort „Verdichtung“. Die Innenstadt verträgt grundsätzlich eine Verdichtung, sie entspricht hinsichtlich der Gebäudehöhen sogar teilweise früheren Zuständen. Eine solche Verdichtung könnte auch dazu beitragen, abgängige Bürohäuser für den Wohnungsbau zu gewinnen, denn die Kombination von Büro und Wohnungen in einem Gebäude ist problematisch.

TRÄGERVERBUND PROJEKT INNENSTADT E.V.

5. Innenstadt als Zentrum der Kultur weiterentwickeln

Wir unterstützen das Bestreben, Kultureinrichtungen auch innerhalb der Innenstadt zu fördern. Das Gängeviertel gehört dazu. Zu erinnern ist in diesem Zusammenhang auch an die Erhaltung des historischen Teils der Fleetinsel mit seinem kulturellen Schwerpunkt als gelungenes Beispiel von städtischer und privatwirtschaftlicher Initiative.

6. Gestaltqualität der Innenstadt bewahren und profilieren

Die Innenstadt verdankt ihre Identität der Architektur und ihrer Lage am Wasser. Je verwechselbarer innerstädtische Geschäftsquartiere als Folge der zunehmenden Filialisierung werden, desto wichtiger werden Architektur und Gestaltung öffentlicher Räume – nicht zuletzt als Instrumente des nationalen und internationalen Städtewettbewerbs. Die Stadt sollte keine übertriebenen Ängste vor „historisierender“ Architektur haben. Beispiele aus Berlin und Frankfurt beweisen, dass die Rückgewinnung historischer städtebaulicher Situationen hohe Akzeptanz in der Bevölkerung findet.

Der Trägerverbund unterstützt den „Masterplan Licht“ und verweist auf seine Initiative für das Beleuchtungskonzept „Neues Licht für die Mönckebergstraße“.

7. Verkehr stadtverträglich organisieren und gestalten

Hamburg zeichnet sich durch ein sehr leistungsfähiges und attraktives öffentliches Nahverkehrssystem aus. Dies trägt auch zu einer im Vergleich zu anderen großen Städten nur moderaten Belastung der Innenstadt durch den Individualverkehr bei. Berufspendler nutzen zu über 90 % öffentliche Verkehrsmittel. Auch Kunden und Besucher des Einzelhandels kommen zu zwei Dritteln mit Bus und Bahn in die Innenstadt. Den Pkw nutzen lediglich 24 % der Innenstadtbesucher, wobei unter den Hamburger Kunden nur 18 % das Auto zur Einkaufsfahrt nutzen, während der Pkw-Nutzungsanteil unter den Kunden aus dem Umland mit 36 % genau doppelt so hoch ist.

Nach alledem überrascht es nicht, dass das Innenstadtkonzept eine geringe Lärm- und Schadstoffbelastung für die Hamburger Innenstadt konstatiert – wenn man von den Durchgangsstraßen Wallring und Willy-Brandt-Straße / Ludwig-Erhard-Straße absieht. Der Stadtverkehr bedarf also keiner restriktiven Steuerung etwa durch eine City-Maut oder eine Umweltzone.

Hamburg, den 08. April 2011