

# City mit Zukunft

**Essay.** Die Innenstadt mit Binnenalster und Mönckebergstraße muss in neuen Stadträumen neu gedacht werden – dazu gehört auch die Hafencity



Fußläufig 12 Minuten Entfernung. Ein faszinierendes Innenstadt-Trio: Magdeburger Brücke in der Hafencity mit den Gründerzeittürmen des HHLA-Rathauses in der Speicherstadt und des Hamburger Rathauses. Vision einer neuen vernetzten Innenstadt.

© THOMAS HAMPEL

Alle sind in Sorge um die Innenstadt. Analysen und Auswege hat Prof. Dr. Thomas Krüger am 2. Februar in der patriotischen Gesellschaft zusammengefasst: Die Hamburger Innenstadt ist zu sehr auf den Einzelhandel fokussiert. Das ist schon länger als Problem erkannt, doch Corona hat den Handlungsdruck verschärft. Die Innenstadt benötigt mehr Wohnungen, mehr Kultur und Bildung, mehr Lebensqualität. Die Potenziale dafür sind da. Doch wer kann, wer muß jetzt handeln?

Ein Bündnis für Innenstadt hat sich gebildet, der Senat hat einen ersten Plan für räumliche Verbesserungen entworfen. Doch was wird dabei eigentlich als Innenstadt betrachtet? Der Plan des Senats umfasst Bereiche in Altstadt und Neustadt innerhalb des Wallrings und nördlich der Ludwig-Erhard-/Willy-Brandt-Straße. Wege Richtung Hafencity werden angedeutet, ohne die Hafencity mit abzubilden.

In der Broschüre zu Hamburger Zentren aus 2019 dagegen bezeichnet der Senat Altstadt, Neustadt und Hafencity gemeinsam als „Innenstadt mit Citylagen“. Woher der Unterschied? Insider flüstern mir, „die Innenstadt“ fürchte, ihre Gäste an die Hafencity, insbesondere das Überseequartier Süd zu verlieren. Insgesamt zirka 380.000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche für Einzelhandel, Gastronomie und publikumsbezogene Dienstleistungen der traditionellen Innenstadt stehen künftig den

Architektin Iris Neitmann setzt auf ein neues erweitertes Verständnis von Innenstadt: Neben neuen Nutzungskonzepten für alle Citylagen müssen attraktive, kulturelle und räumliche Verbindungen der traditionellen City mit der Hafencity hergestellt werden.

© WOLFGANG TIMME



rund 240.000 Quadratmetern Bruttogeschossfläche in der Hafencity gegenüber, davon allein etwa 100.000 Quadratmeter des Investors Unibail-Rodamco-Westfield im südlichen Überseequartier.

Einen Bedarf für diesen Flächenzuwachs von fast zwei Drittel können mir bekannte Stadtentwicklungsexperten nicht erkennen und ich als Hafencity-Anwohnerin und Architektin kann die Spaltung in zwei Interessengruppen – dort Innenstadt, hier Hafencity – nicht nachvollziehen.

Erstens gibt es viele Gründe, auch als Hafencity-Anwohnerin das Überseequartier Süd fürchten zu müssen. Es ist nicht nur zu bezweifeln, dass all diese

Flächen mit Einzelhandel und Gastronomie gefüllt werden können. Der dafür notwendige Verkehr kann nicht bewältigt werden und er führt zu massiver Luft- und Lärmbelastung an einem schon aus der Hafencity-Industrie hoch belasteten Standort. Darüber hinaus durch Gebäude des Überseequartiers Süd entstehenden Windbeschleunigungen und massiven Verschattungen nicht mit attraktiven öffentlichen Freiräumen zu vereinbaren. Auch hier, im „Herz der Hafencity“, werden mehr Wohnungen, mehr Kultur und Bildung, attraktivere öffentliche Freiräume, mehr Grün, mehr Lebensqualität für alle und nicht nur für Luxuswohnungen benötigt.

Zweitens ist für mich Hamburg zukünftig nur erfolgreich, wenn alle Herausforderungen gemeinsam bewältigt werden. Das Großartige an der Hamburger Innenstadt ist die Lage zwischen Alster und Elbe, sind windgeschützte Räume mit sichtbar historischen Strukturen an der Binnenwasserfläche gegenüber Neubauten am Urstromtal der Elbe mit Wind und Ahnung von Meer. Das Potential für räumliche und landschaftliche Attraktivität ist riesig.

Es geht jetzt darum, geeignete Entwicklungsgremien für kreative, nachhaltige neue Nutzungskonzepte zu begründen. Ein erstes Beispiel zukunftsfähiger Transformation ist gerade für das Gänsemarkt-

passagen-Ensemble entworfen worden: Statt Shopping auf drei Ebenen gibt es nur wenige und kleinteilige Flächen für Einzelhandel und Gastronomie im Erdgeschoß, darüber Büros und attraktive Wohnungen. Freiluft-Höfe mit Bäumen und Grün erweitern die öffentlichen Flächen.

Neben neuen Nutzungskonzepten für alle Citylagen müssen attraktive, räumlich wahrnehmbare Verbindungen der traditionellen City mit der Hafencity hergestellt werden, auch als Entwicklungssachsen für begleitende Nutzungstransformationen. Ich erlebe häufiger, dass Passanten Rathaus und Hafencity so weit voneinander entfernt vermu-

ten, dass sie nach dem Weg für die Fahrt mit dem Pkw fragen. Diesen Eindruck hat vermutlich auch der Senat, wenn er die Wegeverbindung auf die „Domachse“ konzentriert, eine Auto-Straße. Dabei führt vom Magdeburger Hafen zum Rathaus ein attraktiver Fußweg in nur etwa 12 Minuten. Ein anderer attraktiver Fußweg führt vom Sandtorpark über Brücken bis zur Deichstraße. Alle drei Wegeverbindungen bedürfen einiger Optimierungen und besserer Beschildeung. Größte Herausforderung sind die bisher unangenehmen Querungen der Willy-Brandt-Straße. Gute Ideen hierzu gibt es bereits, etwa entlang des Nikolaifleets unter der Brücke.

Wer also kann, wer muss jetzt handeln? Prof. Dr. Krüger hat es am 2. Februar angedeutet: Politik, Verwaltung, Grundeigentümer und Initiativen müssen an gemeinsamen Tischen Lösungen entwickeln. Strukturen für die erforderliche breite Beteiligung müssen erarbeitet werden.

Im März beginnen wir den Austausch dazu in einer Fachkonferenz mit VertreterInnen der Bürgerchaftsfractionen, der Verwaltung und wichtiger Verbände. Wir betrachten dabei die „Innenstadt mit Citylagen“ und schauen auf die Hamburger Stadtküste® bis zum Fischmarkt.

Iris Neitmann

Iris Neitmann ist Architektin und Vorsitzende der Stiftung StadtLandKunst. Sie lebt in der Hafencity.