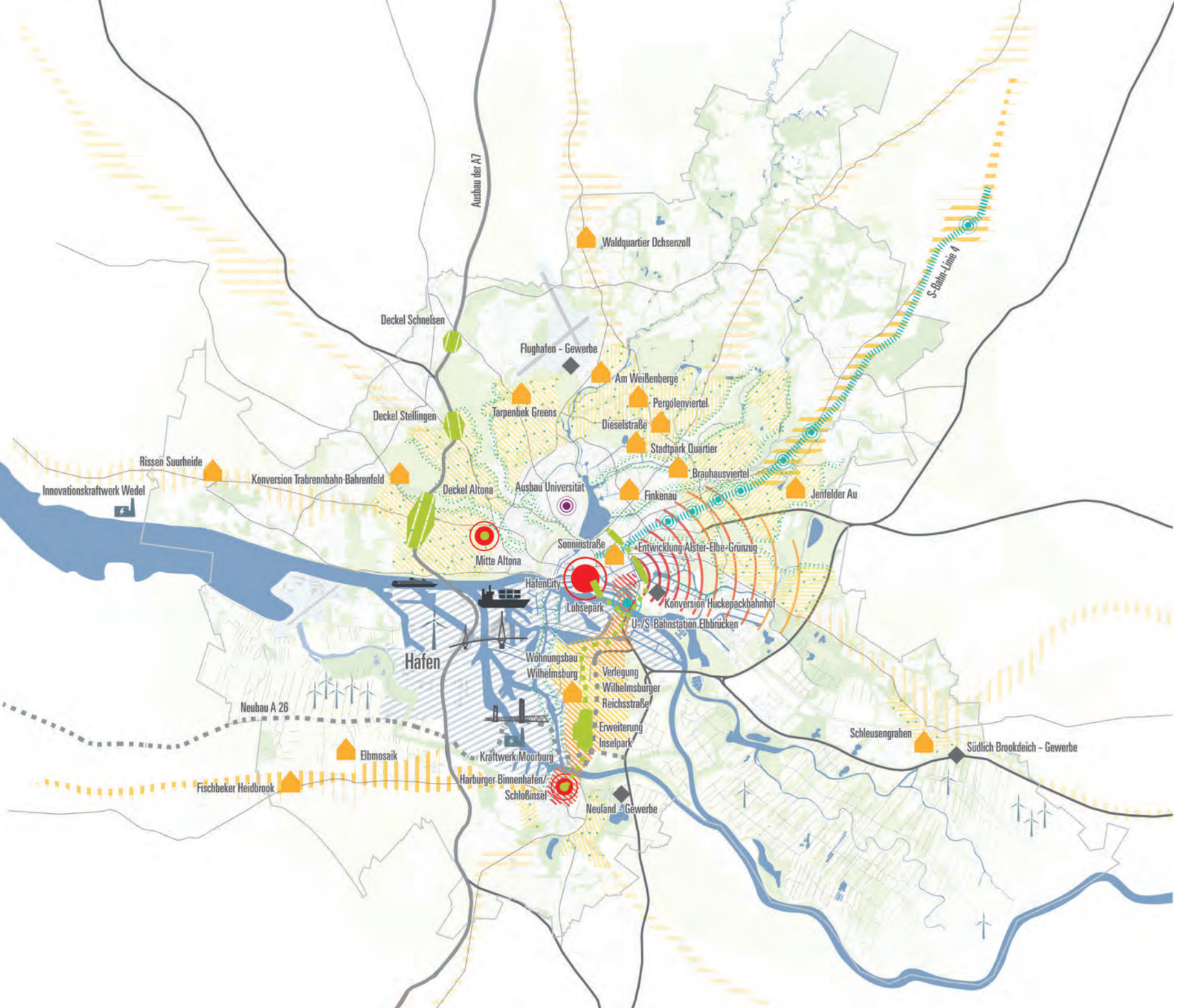
Grüne, gerechte, wachsende Stadt am Wasser
Perspektiven der Stadtentwicklung für Hamburg

Hamburg

Schwerpunkte der Stadtentwicklung Hamburg 2030



- Urbanisierungszone - Mehr Stadt mit hoher Freiraumqualität
- Qualität für innerstädtische Landschaftsachsen
- Stärkung Siedlungsachse
- Entwicklungsdynamik fördern
- Größere Wohnungsbauprojekte
- Neue Stadtquartiere
- Größere, neue Gewerbestandorte
- Neue S-Bahn mit neuen Haltepunkten
- Autobahndeckel
- Neue Stadtparks
- Ausbau Windenergie

Hamburg | Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

GRÜNE, GERECHTE, WACHSENDE STADT AM WASSER

PERSPEKTIVEN DER STADTENTWICKLUNG FÜR HAMBURG

VORWORT

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

die dynamische Entwicklung Hamburgs bietet uns und kommenden Generationen große Chancen, die Lebens- und Umweltqualität in unserer Stadt auf einem hohen Niveau zu halten und weiter zu verbessern.

Als Senatorin für Stadtentwicklung und Umwelt lege ich mein Augenmerk in besonderem Maße auf die Frage: Wie können und wollen wir das Leben mit einer wachsenden Zahl von Bürgern in dieser Stadt auch räumlich so gestalten, dass alle davon künftig profitieren können? Und selbstverständlich habe ich dabei diejenigen mit im Blick, die unserer besonderen Unterstützung bedürfen. Es ist mir besonders wichtig, dass die Veränderungsprozesse, vor denen Hamburg steht, im Dialog mit Ihnen, den Bürgerinnen und Bürgern, gestaltet werden. Ihre guten Ideen dazu wollen wir aufgreifen.

Städtisches Wachstum und hohe Umweltqualität schließen sich künftig nicht mehr aus. Technische Fortschritte in Produktion und Mobilität, Ressourcenschonung, die Energiewende und der gesellschaftliche Wertewandel sind wichtige Träger für eine nachhaltige Stadtentwicklung und bieten ganz neue Perspektiven für das Zusammenleben in der Stadt.

Bereits heute lieben die Hamburgerinnen und Hamburger das innerstädtische Wohnen und Leben in der Stadt. Sie nutzen die Vorzüge des öffentlichen Nahverkehrs, des Fahrrads und des Zufußgehens stärker als je zuvor. Das gibt uns die Chance, eine gute Balance zwischen der Entwicklung urbaner Quartiere mit neuen Wohnungen zu bezahlbaren Preisen und dem Schutz der hochwertigen Hamburger Grün- und Landschaftsräume zu erreichen.

Die hohe Wertschätzung der urbanen, gemischten Quartiere mit ihren vielfältigen Atmosphären muss Ansporn für uns sein, diese Qualitäten mit Neubauprojekten zu bewahren und weiterzuentwickeln. Wir wollen Wohnen, Arbeiten, Bildung und Freizeit in räumlicher Nähe miteinander verknüpfen. Manche Regeln und Instrumente werden wir überdenken müssen, weil sie für die Entwicklung einer sinnvollen Nutzungsmischung in der Stadt nicht mehr angemessen sind.

Die Stadt wird sich wie in der Vergangenheit neuen Herausforderungen öffnen. Die bisher weniger wahrgenommenen Stadtteile rücken dabei in den Fokus. Mit der Internationalen Bauausstellung und der Internationalen Gartenschau haben wir im vergangenen Jahrzehnt unseren einzigartigen Elbinseln viele neue Entwicklungsimpulse gegeben. Diese Entwicklung Hamburgs in den Süden bleibt auch für die Zukunft unser Auftrag.

Stadtentwicklung braucht einen langen Atem und politischen Konsens, der sich über Legislaturperioden erstreckt. Neue Impulse der räumlichen Entwicklung sollen sich zukünftig stärker auf den Hamburger Osten richten. Hier gibt es viele Orte im Umbruch, deren Wert für die Stadt und die Bürger als Lebens- und Wirtschaftsraum es noch zu entdecken und zu gestalten gilt.

Mit dieser Publikation möchten wir Ihnen die Positionen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt zur Debatte über die Zukunft der Hamburger Stadtentwicklung vorstellen. Ein Plan mit Schwerpunkten und der Leitplan der Stadtentwicklung Hamburg 2030 ergänzen den Beitrag.

Ich freue mich darauf, mit Ihnen dazu eine offene und anregende Diskussion zu führen.

Die Stadt braucht Sie – Ihre vielfältigen Ideen und Lösungen für eine lebenswerte Zukunft.

Ihre

Jutta Blankau
Senatorin für Stadtentwicklung und Umwelt

INHALT

A Mehr Stadt in der Stadt **6**

A1 Hamburg nutzt sein maritimes Potenzial 12
A2 Innen- vor Außenentwicklung 14
A3 Hamburg knüpft an seine urbanen Qualitäten an 16
A4 Qualitätsoffensive Freiraum 18
A5 Hamburgs Höhenmaßstab ist die Gründerzeit 20

B Die gerechte Stadt **22**

B1 Bezahlbarer Wohnraum für alle in der Stadt 26
B2 Quartiere stärken – In Bildung investieren 28
B3 Mehr Lebensqualität im Öffentlichen Raum 32

C Grüne und umweltgerechte Stadt **34**

C1 Umweltqualität bedeutet Lebensqualität 38
C2 Mobilität – Vom Besitzen zum Benutzen 40
C3 Natur in der Stadt entwickeln 42
C4 Die Stadt stellt sich dem Klimawandel 44
C5 Hamburgs Energiewende 46

D Stadtentwicklung in der Wirtschaftsmetropole **50**

D1 Hamburgs industrieller Kern hat Zukunft 54
D2 Raum für Bildung und Arbeitsstätten in der Metropole 56
D3 Stadt mit Hafen – Hafen mit Stadt 58
D4 Potenziale regionaler Zusammenarbeit 62
D5 Nordeuropäischer Verkehrsknoten und Transitraum Hamburg 64

E Hamburg öffnet sich neuen Perspektiven **66**

A MEHR STADT IN DER STADT

MEHR STADT IN DER STADT

A

Hamburgs Bevölkerung wird bis 2030 weiter wachsen. Dieses Wachstum wird in besonderem Maße vom Zuzug jüngerer Menschen getragen, die neu nach Hamburg kommen. Die große Dynamik der Hamburger Wirtschaft mit ihren zahlreichen Arbeitsplatzangeboten, die Vielfalt der Bildungseinrichtungen und ein großes Freizeit- sowie Kulturangebot machen die Stadt für viele Menschen attraktiv – besonders auch für Jüngere.

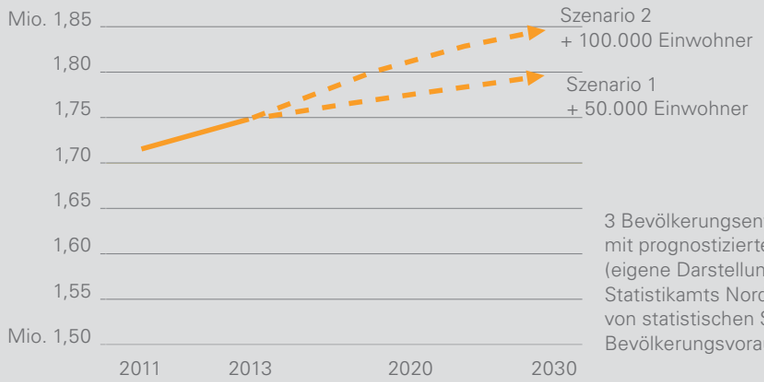
1 Sommer Tango, HafenCity

2 Hamburger Innenstadt

Das einmalige Stadtbild und die enge Verschränkung von Siedlungsbereichen mit hochwertigen Naturräumen und Naherholungsangeboten bestimmen maßgeblich die Lebensqualität in Hamburg. Die Stadtbevölkerung und mit ihr die Stadt wandeln sich. Neue urbane Milieus entstehen.

„Mehr Stadt in der Stadt“ – so lautet das oberste Ziel für die künftige Entwicklung des Stadtraums. Ziel ist es, der vorhandenen Wachstumsdynamik vorrangig im bestehenden Siedlungsgefüge Raum zu bieten und damit neue Entwicklungsoptionen zugunsten einer lebenswerten und dynamischen internationalen Metropole zu öffnen.

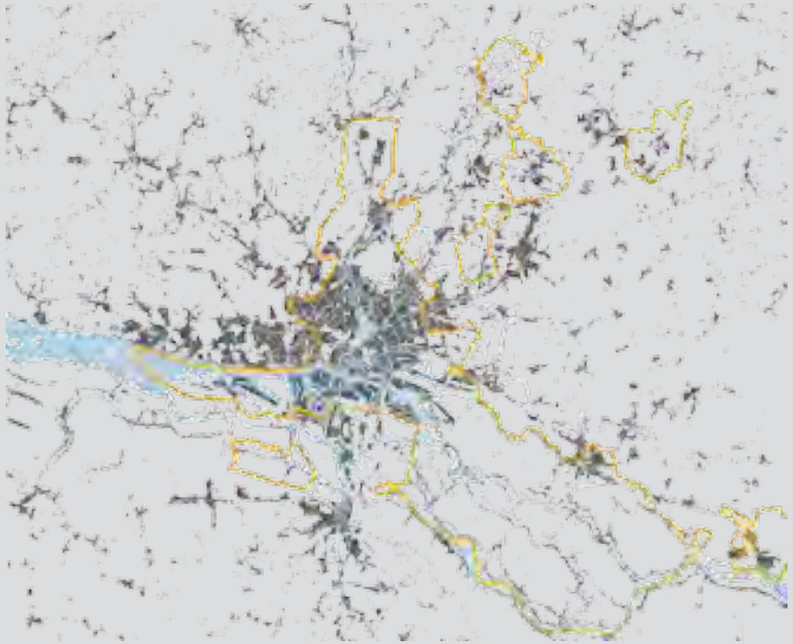
Dabei sollen die besten Lösungen gefunden werden, um Hamburgs nachhaltige Qualitäten zu fördern. Dafür ist es unverzichtbar, in offenen Debatten die unterschiedlichen Vorstellungen über die Entwicklung von Quartieren und Orten auszutauschen.



3 Bevölkerungsentwicklung in Hamburg ab 2011 mit prognostizierter Entwicklung bis 2030 (eigene Darstellung auf Basis von Daten des Statistikamts Nord, Zensus 2011 und auf Basis von statistischen Szenarien der 12. Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung des Bundes)

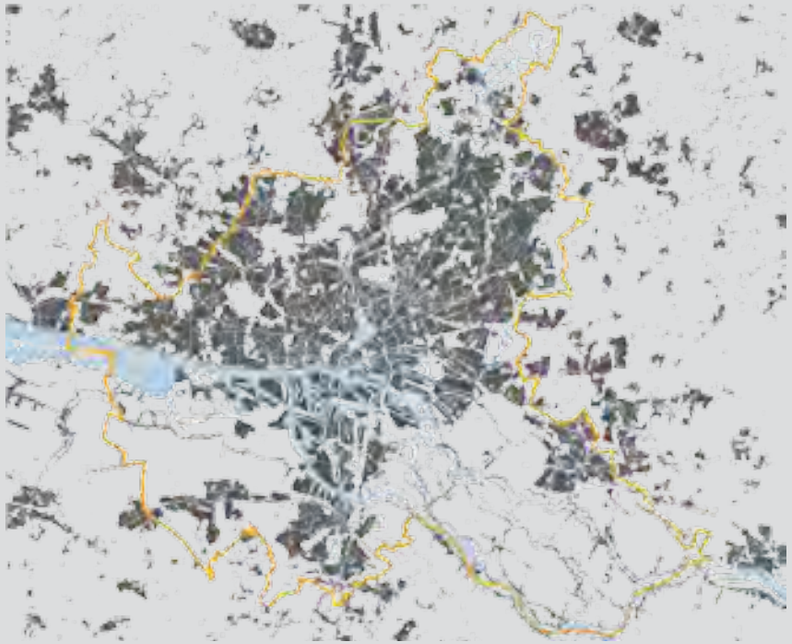
1920

1.010.790 EINWOHNER



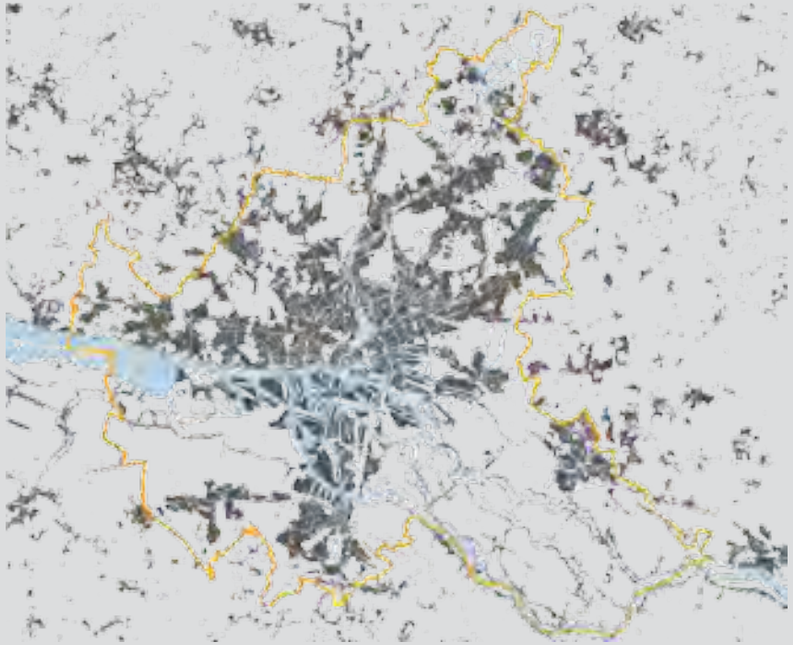
1989

1.699.599 EINWOHNER



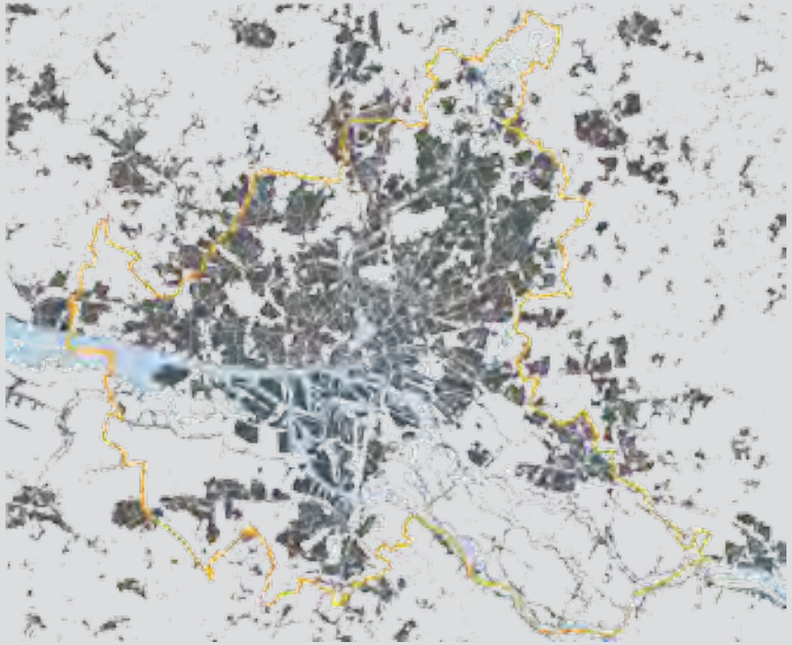
1960

1.823.574 EINWOHNER



2007

1.741.182 EINWOHNER



HAMBURG NUTZT SEIN MARITIMES POTENZIAL

A1

Hamburg schöpft seine besondere Identität und Anziehungskraft maßgeblich aus seinen vielfältigen Quartieren und Bauten in Uferlage, der atmosphärischen Wirkung des Elements Wasser und seinem aktiven tidegeprägten Seehafen mitten in der Stadt. Die Elbe, die Alster in ihren vielfältigen stadtlandschaftlichen Ausprägungen, die Bille und die vielen kleineren Flüsse, Bäche, Fleete sowie Kanäle bieten hohe Lebensqualität. Durch die weiten Wasserflächen ergeben sich einzigartige Stadtpanoramen.

Hamburg hat eine lange Tradition, mit den Herausforderungen des Elements Wasser städtebaulich, technisch und landschaftlich respektvoll umzugehen: das Stauen der Alster seit dem 12. Jahrhundert, die Öffnung ihrer Uferlagen als Park sowie die Gestaltung der Binnen- und Außenalster als unverwechselbare Elemente des Stadtraums sind großartige Zeugnisse von Stadtbaukunst und Landschaftsgestaltung. Mit der Verlagerung der Hafenareale zwischen Grasbrook und Elbbrücken hat Hamburg seit den 1980er Jahren die große Chance, sich als maritime Stadt weiterzuentwickeln und neue innerstädtische Wohnorte, Arbeitsstätten und attraktive Plätze zur Erholung und zum Flanieren zu schaffen. Die vorhandenen Wasserlagen müssen erhalten und geöffnet werden, denn sie stellen eine besondere Qualität dar, die den Standort maßgeblich auszeichnet. Seit rund 25 Jahren wird die Elbkante als neue Stadtlage am Wasser gestaltet und durch eine Vielzahl großer und kleiner Projekte mit hohem Qualitätsanspruch – von der HafenCity bis hin zum neuen Stadtdeich am Baumwall – entwickelt.

Aber es geht nicht nur um die Quartiere an der Elbe. Neben der acht Kilometer langen Hafenkante von Neumühlen bis zur HafenCity prägen auch Projekte wie der Harburger Binnenhafen, die Elbinseln sowie Vorhaben an Alster, Wandse, Osterbek, Bille und anderen kleineren Gewässern Hamburg als Stadt am Wasser.

Die Stadt will weitere qualitativ hochwertige städtische Räume am Wasser für die Öffentlichkeit entwickeln. Die Aufgabe der nächsten Jahre besteht darin, die Trennwirkung der Elbbrücken zu überwinden und in der östlichen Inneren Stadt neue Wasserlagen an Elbe und Bille zu erschließen.

Bereits heute steht Hamburg im Austausch und im Wettbewerb mit allen großen internationalen Metropolen, die die Entwicklung der Wasserkante auf ihre Agenda gesetzt haben. Mit der HafenCity, der Internationalen Bauausstellung und der Internationalen Gartenschau hat Hamburg dabei neue, mutige Lösungen für Stadt und Landschaft vor dem Hintergrund des Klimawandels präsentiert, die auch international Anerkennung finden.

Diese Kompetenz gilt es ideenreich mit privatem und öffentlichem Engagement fortzuentwickeln. Rund 30.000 Menschen zusätzlich können in den bereits heute geplanten Projekten am Wasser leben. Etwa 50.000 bis 70.000 werden dort arbeiten – und noch viel mehr Menschen können diese Räume für Freizeit und Erholung nutzen. Mit der weiteren Hinwendung der Stadt zur Wasserkante wird Hamburg eine im Alltagsleben noch deutlich maritimer geprägte Metropole werden als sie es bereits heute ist.

4 Hausboote auf dem Eilbekkanal

5 Elbstrand

6 Traditionsschiffhafen, HafenCity

7 Marina auf der Harburger Schlossinsel

INNEN- VOR AUSSENENTWICKLUNG

A2

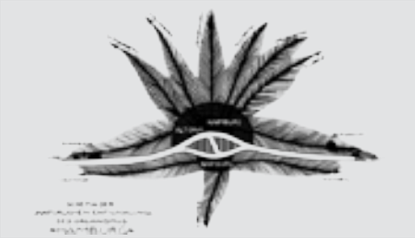
Hamburg setzt auf eine nachhaltige Stadtentwicklung. Das bedeutet, die Flächen innerhalb der bestehenden Bebauungskulisse effizienter zu nutzen und nicht durch neue Siedlungserweiterungen zu Lasten der wertvollen großen Landschaftsräume zu wachsen.

Die in den vergangenen 100 Jahren geformte Stadtstruktur folgt der Idee des ersten Hamburger Oberbaudirektors Fritz Schumacher, die Stadt entlang der in die Region hinausführenden Schienenstränge wachsen zu lassen. Im äußeren Bereich der Stadt lässt sich auch heute noch ein qualitätsvoller Wechsel von Landschafts- und Siedlungsachsen deutlich erleben, der weiterhin besonders geschützt werden muss. Die Hamburger Natur- und Landschaftsschutzgebiete, Feldmarken und Kulturlandschaften stellen daher keine großräumige stille Bebauungsreserve für die Stadt dar.

„Mehr Stadt in der Stadt“ bezieht sich als Ziel nicht allein auf Fragen der Flächennutzung. Es geht darum, die urbanen Qualitäten Hamburgs zu steigern und eine noch gemischtere Stadt der Zukunft zu schaffen, die ein hohes Maß an Lebensqualität bietet. Die Umsetzung der Strategie „Mehr Stadt in der Stadt“ benötigt intensive Kommunikation, um im Konsens aller Beteiligten, das vorhandene Baupotenzial in den urban geprägten Quartieren der Gegenwart und der Zukunft auszuschöpfen. Die innerstädtischen Bauflächenpotenziale auszunutzen und städtische Freiräume in ihrer hohen Qualität zu bewahren, stellen dabei gleichrangige Ziele dar. Sie sind bei künftigen Projekten noch stärker zu verbinden.

Die Voraussetzungen zur Umsetzung dieser Strategie sind gut. Hamburg verfügt über eine „Urbanisierungszone“ mit erheblichen Reserven in Form großer innerstädtischer Konversionsflächen rund um eine kompakte Innere Stadt. Auch die geplanten Projekte im strategischen Entwicklungsraum der Elbinseln und des Harburger Binnenhafens fügen sich nahtlos in diesen Ansatz der Verdichtung ein. Nicht zentrumsnah gelegene Stadtteile mit guter Infrastruktur bieten weitere Entwicklungspotenziale. Hier geht es insbesondere um die Weiterentwicklung jener Siedlungen, die noch heute das Leitbild der 1950er bis 1970er Jahre – die offene, gegliederte Stadt – widerspiegeln.

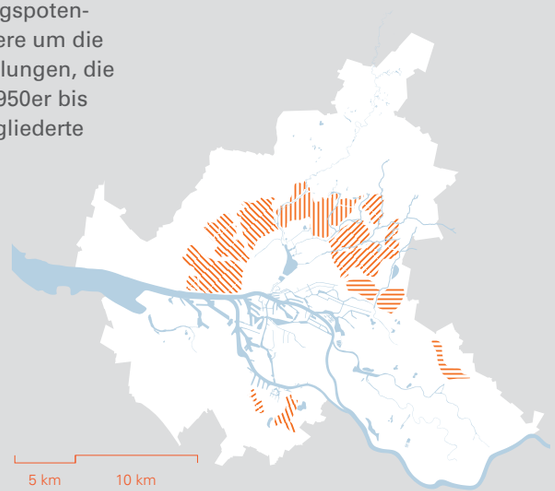
Das zu erwartende Wachstum von Bevölkerung und Wirtschaft soll mit einer flächenschonenden und nachhaltigen Stadtentwicklung einhergehen. Dazu muss die Entwicklung privater und städtischer Flächen in ein strategisches Flächenmanagement eingebunden werden, das Schutz und Entwicklung von Grün- und Landschaftsräumen mit dem Ziel ausbalanciert, den Bedarf für Wohnraum und Arbeitsstätten zu decken.



8 Federplan von Fritz Schumacher

9 Open House, Wilhelmsburg

10 Überbauung A7, Deckel Altona



11 Urbanisierungszone

HAMBURG KNÜPFT AN SEINE URBANEN QUALITÄTEN AN

A3

Urbanität steht hoch im Kurs. Dicht bebaute und nutzungsgemischte Quartiere wie Eimsbüttel, das Schanzenviertel, St. Pauli, Altona, Ottensen, St. Georg, Eppendorf, Uhlenhorst und Winterhude gehören zu den beliebtesten in ganz Hamburg. Die anhaltend hohe Nachfrage nach Wohnungen in diesen Stadtteilen beruht auf der großen Wertschätzung ihrer urbanen Nutzungsdichte, ihrer sozialen Vielfalt und ihrer hervorragenden Infrastrukturausstattung. Für viele Hamburgerinnen und Hamburger – Jüngere und Ältere, Ein- und Zweipersonenhaushalte sowie Familien – sind diese Qualitäten ebenso unverzichtbar wie für die zahlreichen neu nach Hamburg ziehenden jüngeren Menschen. Darüber hinaus wächst die Zahl älterer Menschen und Doppelverdiener-Haushalte, die die damit einhergehenden Erleichterungen bei der Organisation ihres Lebensalltags schätzen und brauchen. Das wird die Nachfrage weiter erhöhen.

Urbanität entsteht durch räumliche, soziale, kulturelle und wirtschaftliche Dichte und die Verknüpfung von Wohnen, Arbeiten, Bildung und Freizeit in enger räumlicher Nähe. Es ist kein Zufall, dass sich diese spezifische Qualität in den beliebten gründerzeitlichen Baustrukturen entwickelt: Höhere Geschosszahlen und Einwohnerdichten schaffen hier die wesentlichen Voraussetzungen für eine Belebung und Durchmischung von Quartieren, für abwechslungsreiche und attraktive Stadträume sowie für kurze Wege, die sich zu Fuß, mit dem ÖPNV und mit dem Fahrrad umweltverträglich bewältigen lassen.

In Hamburg werden diese Nutzungsvielfalt und Dichten bisher nur in der geschlossen bebauten Inneren Stadt erreicht. Das soll sich durch die Strategie „Mehr Stadt in der Stadt“ ändern: Verdichtung und Neuordnung in der „Urbanisierungszone“ und im Entwicklungsraum Elbinsel bieten nicht nur die Möglichkeit, ein moderates Bevölkerungswachstum in einem bereits gewachsenen und infrastrukturell angebundenen Umfeld zu ermöglichen, sondern eröffnen zugleich die Chance, lebendigere und interessantere Quartiere zu schaffen.

Das Spektrum der attraktiven urbanen Lagen soll zukünftig deutlich erweitert werden. Die neue Anziehungskraft von Barmbek beruht bereits auf einem Urbanisierungs-Effekt, der sich von dort weiter nach Südosten fortsetzen soll. Mit dem Ausbau der S4 und ihren neuen Haltepunkten werden künftig zusätzliche entsprechende Impulse im Hamburger Osten gesetzt. Gleiches passiert durch die Überdeckelung der A7 im Westen. Zugleich wird diese Entwicklung im Hamburger Süden mit Projekten auf den Elbinseln fortgesetzt, während mit dem Ausbau der HafenCity die östliche Innere Stadt mit den angrenzenden Stadtteilen Rothenburgsort, Hammerbrook und Hamm (Süd) in den Fokus genommen wird. Hamburg wird in diesen Stadtteilen in den öffentlichen Raum und die Infrastruktur investieren und die Bürgerinnen und Bürger in die Planungsprozesse einbeziehen.

Die Metropole Hamburg wird mehr urbane, nutzungsgemischte Quartiere entwickeln. Deren jeweiliger Charakter aber ist unterschiedlich und soll es auch bleiben – in der Höhe der Bebauung, in der Dichte und im Erscheinungsbild des öffentlichen Raums.

12 Karolinenviertel, St. Pauli

13 Falkenried Terrassen, Hoheluft

14 Neustadt

15 Magellan Terrassen, HafenCity

QUALITÄTSOFFENSIVE FREIRAUM

A4

Hamburg ist eine grüne Metropole am Wasser. Diese Qualität soll auch in einer kompakter werdenden Stadt erhalten bleiben. Die Freiräume in der Stadt sind für die Bewohnerinnen und Bewohner wichtige Oasen in ihrem Alltag. Große und kleine öffentliche Parkanlagen, Spiel-, Stadt- und Quartiersplätze sowie die Grünzüge entlang der Gewässer sind als öffentliches und kostenloses Angebot entscheidend für die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger in den Stadtquartieren. Die grün geprägten Freiräume sind gleichzeitig wichtige Lebensräume für eine artenreiche und vielfältige Flora und Fauna. Sie sind ein wichtiges Element im gesamtstädtischen Konzept für den Biotopverbund, für den Klimaschutz und für die Klimaanpassung. In der kompakter werdenden Stadt ist Fläche eine begrenzte Ressource. Es wird nur in Einzelfällen möglich sein, neue Freiräume zu schaffen.

In der Zukunft steht daher die qualitative Weiterentwicklung der bereits bestehenden Freiräume in der Inneren und der Äußeren Stadt im Vordergrund. Mit der Qualitätsoffensive Freiraum hat sich Hamburg dem Ziel verschrieben, die Qualität der öffentlichen und privaten Freiräume in den Quartieren im Zuge der Umsetzung künftiger Bauprojekte zu verbessern und auf die lokalen Interessen und Wünsche der Bewohnerinnen und Bewohner auszurichten. Qualitätsverbesserungen sollen darüber hinaus insbesondere auch in jenen Stadtquartieren erreicht werden, die bereits heute unzureichend mit Freiräumen versorgt sind.

Gerade in einer kompakter werdenden Stadt sind darüber hinaus neue Freiraumpotenziale zu erschließen. Jenseits klassischer Freiräume wie Parkanlagen oder Kleingärten sollen für die Öffentlichkeit bisher unzugängliche Bereiche geöffnet werden – auch als Zwischennutzung. Dies betrifft vorübergehend nicht genutzte Brachflächen ebenso wie Schul- und Sportflächen, die mehrfach genutzt werden können. Grüne Dachgärten bieten zusätzlich Raum für Natur, tragen zur Regenwasserversickerung bei und können zum Treffpunkt und Erholungsraum für die Bewohnerinnen und Bewohner werden. Mit der Gründachstrategie, einem Programm für die Entwicklung von grünen Dachlandschaften in der Stadt, will Hamburg diese Chance zur Qualitätsverbesserung gezielt nutzen.

Eine wachsende Zahl von Bewohner innen und Bewohnern will Freiräume nicht nur nutzen, sondern mitgestalten. Dies will Hamburg nach Kräften unterstützen. Durch den Trend zum „Urban Gardening“ entstehen neue Pilotprojekte und Experimentierräume. Die klassischen individuellen Grünräume – private Mieter- und Kleingärten – können in Zukunft insbesondere in dicht besiedelten Bereichen durch neue Freiraumtypologien wie gemeinschaftlich genutzte „Nachbarschaftsgärten“ auf privaten Flächen oder „Gemeinschaftsgärten“ auf geeigneten öffentlichen Freiflächen ergänzt werden. In Hamburg sind bereits viele Projekte realisiert oder auf den Weg gebracht worden, mit denen sich der Anspruch verbindet, Freiraumqualitäten in der kompakten Stadt zu erhalten und zu verbessern. Dazu gehören das fertiggestellte Wohnungsbauprojekt Quartier 21 in Barmbek, das im Bau befindliche Wohnungsbauvorhaben am Suttnerpark und das Projekt Mitte Altona mit dem neuen Stadtteilpark. Aber auch der Wohnungsbau im Baakenhafen der HafenCity mit der geplanten Spiel- und Freizeitinsel im Hafenbecken, der Wilhelmsburger Inselpark und viele weitere Vorhaben sind Beispiele dafür.

Die Qualitätsoffensive Freiraum ist darauf angewiesen, dass viele Akteure aktiv kooperieren. Die öffentliche Hand und private Investoren müssen gemeinsam ihren Beitrag leisten, damit ein „grüner Mehrwert“ entsteht. Im Bündnis für das Wohnen haben sich Stadt und Wohnungswirtschaft zu einer kooperativen Freiraumentwicklung bekannt.

16 Planten un Blomen

17 Sandtorpark, HafenCity

18 Dachlandschaft, Hoheluft-Ost

HAMBURGS HÖHENMASSSTAB IST DIE GRÜNDERZEIT

A5

Hamburgs Identität spiegelt sich in der Vielfalt seiner Quartiere, die sehr unterschiedlichen städtebaulichen Leitbildern folgen. So finden sich in Hamburg Bauformen von der zweigeschossigen Gartenstadt der 1920er Jahre bis hin zur City Nord – einer Bürostadt im Park mit Hochhaussolitären, die auf Konzepten aus den 1960er Jahren basiert.

Der hohe Nachfragedruck auf die innerstädtischen Quartiere zeigt, dass die Höhe und Dichte der Gründerzeitbebauung mit ihren sechs bis sieben Geschossen noch immer mit einer hohen Wohn- und Lebensqualität verbunden wird. Sie soll künftig den Maßstab für Neubauten in allen Stadtteilen darstellen, die durch Geschossbau geprägt sind – ohne sie flächendeckend zu kopieren. Mit der Erschließung vorhandener Raumpotenziale durch Baulückenschließung, Dachgeschossausbau und Aufstockung wird es gelingen, mehr Menschen den Wunsch nach urbanem Wohnen und Arbeiten zu erfüllen.

Hamburg soll keine Hochhausstadt werden. Bereits heute gibt es aber hervorragende Beispiele dafür, dass Hochhäuser an ausgewählten Standorten verträglich und attraktiv sind. Historisch gesehen gilt das außer für die innerstädtischen Kirchtürme auch für die Stadttore: Dammtor, Berliner Tor, Lübecker Tor und Millerntor sind durch markante Bauten zu weithin sichtbaren Orten innerhalb der Stadt geworden. Das Wandsbeker Tor und der Harburger Binnenhafen haben noch entsprechendes Potenzial. Die Hafenkrone und die Elbbrücken sind als herausgehobene Positionen ebenfalls für entsprechende Projekte geeignet. Die Landspitzen im Elbe-Raum bilden naturgemäß Standorte für Landmarken. Auf der bedeutendsten steht die Elbphilharmonie, die dem Stadtpanorama ein neues Eingangstor hinzufügt.

Tabu für weitere Höhenentwicklungen über den Gründerzeitmaßstab hinaus bleibt der Raum innerhalb des Wallrings. Hier soll auch künftig die wertvolle Silhouette der Kirchtürme dominieren.

19 Binnenalster

20 Kaiser-Wilhelm-Straße, Neustadt

21 Münzviertel

22 Quartiersleben, Ottensen

B DIE GERECHTE STADT

DIE GERECHTE STADT

B

In Hamburg leben Menschen in sehr unterschiedlichen Lebenslagen und aus verschiedenen Kulturen in einem dichten Kosmos zusammen. Die demografischen Veränderungen werden bis 2030 dazu führen, dass die Bevölkerung vor allem durch die Zuwanderung von jüngeren Bürgerinnen und Bürgern aus dem In- und Ausland weiter wachsen wird. Auch die Zahl der Bürger im Alter über 80 Jahren und die der Pflegebedürftigen wird zunehmen.

23 Rotenhäuser Feld - Quartierspark für die interkulturelle Stadtgesellschaft, Wilhelmsburg

24 Wohnbauprojekt Max-B, Altona-Nord

Es werden außerdem mehr Menschen alleine wohnen. Haushalte mit Kindern sind dagegen bereits heute in der Minderheit. Die bereits heute feststellbare Vielfalt der Lebensstile und Lebenslagen, der individuellen Lebensziele und Wertmaßstäbe wird unter diesen Rahmenbedingungen voraussichtlich eher noch zunehmen.

Maßstab für die zukünftige Entwicklung der gerechten Stadt ist das Ziel, allen Bürgerinnen und Bürgern den Verbleib in ihrer Stadt und ihrem Quartier bei hoher Lebensqualität zu ermöglichen. Das gilt in besonderem Maße auch für Familien. Alle sollen am öffentlichen Leben teilhaben und die Vielfalt der Angebote und Ressourcen unserer Stadt nutzen können. Dies ist Voraussetzung für Toleranz und Verständnis sowie unverzichtbare Grundlage der solidarischen Stadtgemeinschaft, die Hamburg auch künftig prägen soll. Nur in einem solchen Klima können sich neue Ideen, Energien und Aktivitäten entwickeln, die die städtischen Lebensqualitäten für alle Bürgerinnen und Bürger sichern und die dazu beitragen, dass sich unsere Stadt künftigen Anforderungen anpassen kann.

Zentraler Bezugspunkt einer gerechten Stadt ist das Grundbedürfnis aller Menschen, angemessenen und bezahlbaren Wohnraum zu finden. Angesichts des aktuell sehr dynamischen Hamburger Wohnungsmarktes mit Preissteigerungen in vielen Stadtteilen müssen jene Bürger unterstützt werden, die in diesem Umfeld aufgrund ihrer sozialen Lage und ihrer finanziellen Möglichkeiten mit Problemen und Nachteilen zu kämpfen haben. Dazu zählen Hamburgs Studentinnen, Studenten und Auszubildende, aber auch zahlreiche andere Haushalte wie Familien und ältere Menschen mit niedrigen Einkommen sowie Menschen mit spezifischen sozialen Problemlagen.

Damit allein aber ist das Ziel einer gerechten Stadt nicht zu erreichen. Bei vielen Investitionen und Planungen im Rahmen der Quartiersentwicklung müssen andere, wichtige Aspekte in den Fokus rücken: Wie etwa lässt sich der Zugang zu den vielfältigen Bildungsangeboten Hamburgs derart öffnen, dass alle in der multikulturellen Stadtgesellschaft vorhandenen individuellen Kompetenzen eingebunden werden? Die gerechte Stadt ist auch ein Thema für die künftige Gestaltung des frei zugänglichen öffentlichen Raums. Der Straßenbereich, die öffentlichen Plätze und viele andere Orte werden zunehmend intensiver genutzt. Urbanes Leben und sich verändernde Mobilitätsbedürfnisse erfordern neue Konzepte und Vereinbarungen, damit auch Bürgerinnen und Bürger, die diese „Gemeinschaftsräume“ weniger aufsuchen, zu ihrem Recht kommen.

BEZAHLBARER WOHNRAUM FÜR ALLE IN DER STADT

B1

Hamburg will auch in Zukunft für alle Menschen offen sein und ihnen angemessenen bezahlbaren Wohnraum in der Stadt bieten. Das Hamburger Wohnungsbauprogramm setzt daher auf langfristige Kontinuität und hohe Neubauzahlen. In fortlaufender Zusammenarbeit mit den Wohnungsbauunternehmen verfolgt die Stadt das Ziel, in den kommenden Jahren mindestens 6.000 neue Wohnungen pro Jahr bauen zu lassen.

Mit dem Bündnis für das Wohnen in Hamburg und dem Vertrag für den Wohnungsneubau mit den Bezirken haben sich Wohnungswirtschaft und Stadt zur Kooperation bekannt und den Zielrahmen für die Zukunft auch unter Beteiligung von Mietervereinen gemeinsam formuliert. Ein Drittel der 6.000 Neubauwohnungen wird als geförderter Wohnungsbau realisiert und damit zur sozialen Mischung in vielen Quartieren beitragen: in der HafenCity, im zukünftigen Stadtviertel Mitte Altona und in den vielen einzelnen Wohnungsbauprojekten, die im Stadtgefüge entstehen werden. Neben dem Bau von preisgünstigen kleinen Wohnungen für die zunehmende Zahl von Ein-Personen-Haushalten wird auch die Schaffung preisgünstiger Wohnungen für Familien eine wichtige Aufgabe sein. Die Förderung und aktive Unterstützung von Baugemeinschaften in Hamburg hat sich als erfolgreicher Weg etabliert, um verschiedenen Zielgruppen bezahlbares Wohnen in der kompakten Stadt zu ermöglichen. Hamburg wird diesen Baustein des Wohnungsbauprogramms in der gesamten Stadt weiter fördern. Ebenso werden vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und der Zielsetzung der Inklusion besondere Wohnformen sowie barrierefreie Wohnungen mit gezielten Förderprogrammen unterstützt.

Hamburg ist eine Mieterstadt. Rund drei Viertel der derzeit rund 925.000 Wohnungen (Zensus 2011) sind Mietwohnungen. In Hamburg liegen etwa 30 Prozent des Wohnungsbestandes in Händen von Wohnungsbaugenossenschaften und des städtischen Wohnungsunternehmens SAGA GWG, die mit diesem großen Angebot preisgünstiger Wohnungen einen wichtigen Teil des Hamburger Wohnungsmarktes bilden. Bei der Modernisierung und energetischen Sanierung des Wohnungsbestandes ist dieses preiswerte Marktsegment zu bewahren und zu schützen. Eine gute soziale Mischung erfordert, dass preisgünstige Mietwohnungen auch in den nachgefragten Lagen entstehen.

Um das Wohnungsangebot für breite Schichten der Bevölkerung bezahlbar zu halten, wird Hamburg weiterhin ein breites Instrumentarium einsetzen und es neuen Entwicklungen anpassen. Die Stadt hat dazu ein umfangreiches Wohnraumförderprogramm zu Gunsten von Haushalten mit kleinen und mittleren Einkommen aufgelegt. Über das stadteigene Wohnungsbauunternehmen SAGA GWG wird die Stadt einen wichtigen Beitrag zum Wohnungsneubau leisten. Darüber hinaus gehören dazu der Verkauf städtischer Grundstücke nach Konzeptqualität sowie die Anpassung relevanter landesgesetzlicher Regelungen wie die Novellierung des Hamburgischen Wohnraumschutzgesetzes. Der Bundesgesetzgeber hat den Bundesländern neue Spielräume bei der Begrenzung des Mietanstiegs gegeben. Hiervon hat Hamburg mit der Absenkung der Kappungsgrenze bei Mieterhöhungen bereits Gebrauch gemacht.

Daten: Zensus 2011 - Gebäude- und Wohnungszählung, SAGA GWG, Arbeitskreis Hamburger Wohnungsbaugenossenschaften (www.wohnungsbaugenossenschaften-hh.de), Statistikamt Nord, Hamburger Mietenspiegel 2013, BSU, IFB-Sozialwohnungsdatenbank)

WOHNEN IN HAMBURG

924.600	Wohnungen in Hamburg
692.700	Vermietete Wohnungen
130.000	Wohnungen SAGA GWG
130.000	Genossenschaftswohnungen
202.000	Wohnungen mit einer Nettokaltmiete bis zu 6 EUR/qm
86.600	Sozialwohnungen - Anfangsmiete Neubau 2014 (nettokalt): 1. Förderweg: 6,10 EUR/qm, 2. Förderweg: 8,20 EUR/qm
6.000	Neubauwohnungen/Jahr - Ziel Wohnungsbauprogramm - davon 2.000 gefördert mit Mietpreis- und Belegungsbindungen

25 Wohnen am Grasbrookpark

26 Weltquartier, Wilhelmsburg

QUARTIERE STÄRKEN – IN BILDUNG INVESTIEREN

B2

Gute Nachbarschaften sind und bleiben ein wichtiger Grundpfeiler für den sozialen Zusammenhalt und die Lebensqualität der Stadtgesellschaft. Sie brauchen Zeit zum Wachsen, förderliche Rahmenbedingungen und Unterstützung. Die Stadt will sozial gemischte Quartiere mit guter Infrastruktur und stabilen Nachbarschaften. Besondere Potenziale bieten die Stadtteile in Innenstadtnähe, weil sie attraktiv und gut erschlossen sind. Ihre Aufwertung und Stabilisierung soll ohne Verdrängungsprozesse erreicht werden. Dazu wird die Stadt die rechtlichen Möglichkeiten (z.B. Soziale Erhaltungsverordnung, Mietrecht) ausschöpfen und die Förderung von Sozialwohnungen – also preisgebundenem Wohnraum – ausweiten. Die Quartiere, in denen soziale Entmischung und Polarisierung gravierende Ausmaße annehmen und die sozialen Aufstiegs- und Teilhabechancen ganzer Bevölkerungsgruppen in Frage stehen, sollen auch künftig mit dem Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE) stabilisiert werden. Damit ist es möglich, die notwendigen Maßnahmen im Sinne einer integrierten Förderung zu bündeln und die Lebensqualität, Entwicklungsperspektiven und sozialen Chancen der Anwohnerinnen und Anwohner zu verbessern. Die Programme sollen dabei räumlich und zeitlich fokussiert eingesetzt werden, um eine nachhaltig tragende Quartiersentwicklung zu erreichen, die die vielfältigen Kompetenzen der Bewohnerinnen und Bewohner aufgreift und stabilisiert.

Im Mittelpunkt der städtischen Strategie zur Stärkung von Nachbarschaften und Quartieren stehen dementsprechend ganz unterschiedliche Gebiete. Ihr Fokus richtet sich zum einen auf Gebiete in zentraleren Lagen, in denen das Wachstum der Stadt zunehmende Veränderungsdynamik erzeugt. Hier gilt es, die sich vollziehenden Entwicklungen behutsam zu nutzen, um private Investitionen zugunsten eines gewünschten Milieuwandels zu unterstützen, neuen Wohnraum zu schaffen und lokale Ökonomien zu stärken. Zugleich soll die angestammte Gebietsbevölkerung nicht verdrängt werden.

Zum anderen richtet sich der Blick auf die Quartiere, die von privaten Investoren weniger berücksichtigt werden. Dort werden mit der Integrierten Stadtteilentwicklung vielfältige Anstrengungen unternommen, um die gesellschaftliche Teilhabe der Menschen zu stärken, den sozialen Zusammenhalt zu fördern und soziale Infrastruktur sowie Bildungseinrichtungen quartiersorientiert zu verbessern. Die privaten Wohnungsunternehmen, die Eigentümer und Geschäftstreibenden werden dabei unterstützt, selbst in Standorte und Nutzungen zu investieren. Auf diese Weise können sie wieder attraktive und funktionierende Quartiere mit vitalen Zentren des Handels und des öffentlichen Stadtteillebens schaffen. Die Beteiligung der Bewohnerinnen und Bewohner ist eine Säule dieses Entwicklungsprozesses.

Jede zehnte Hamburgerin und jeder zehnte Hamburger lebt in Großsiedlungen der 1960er und 1970er Jahre, etwa im Osdorfer Born oder in Kirchdorf-Süd. Der Wohnraum in diesen Siedlungen ist ganz überwiegend preislich gebunden und für die wachsende Stadt unverzichtbar. Die Verbesserung der Entwicklungsperspektiven der Bewohnerinnen und Bewohner in diesen Quartieren stellt eine dauerhafte Herausforderung für eine Integrierte Stadtentwicklung dar. Eine gute Infrastruktur

27 Bürgerhaus Bornheide, Osdorf

28 Inselpark, Wilhelmsburg

29 Bildungszentrum Tor zur Welt, Wilhelmsburg

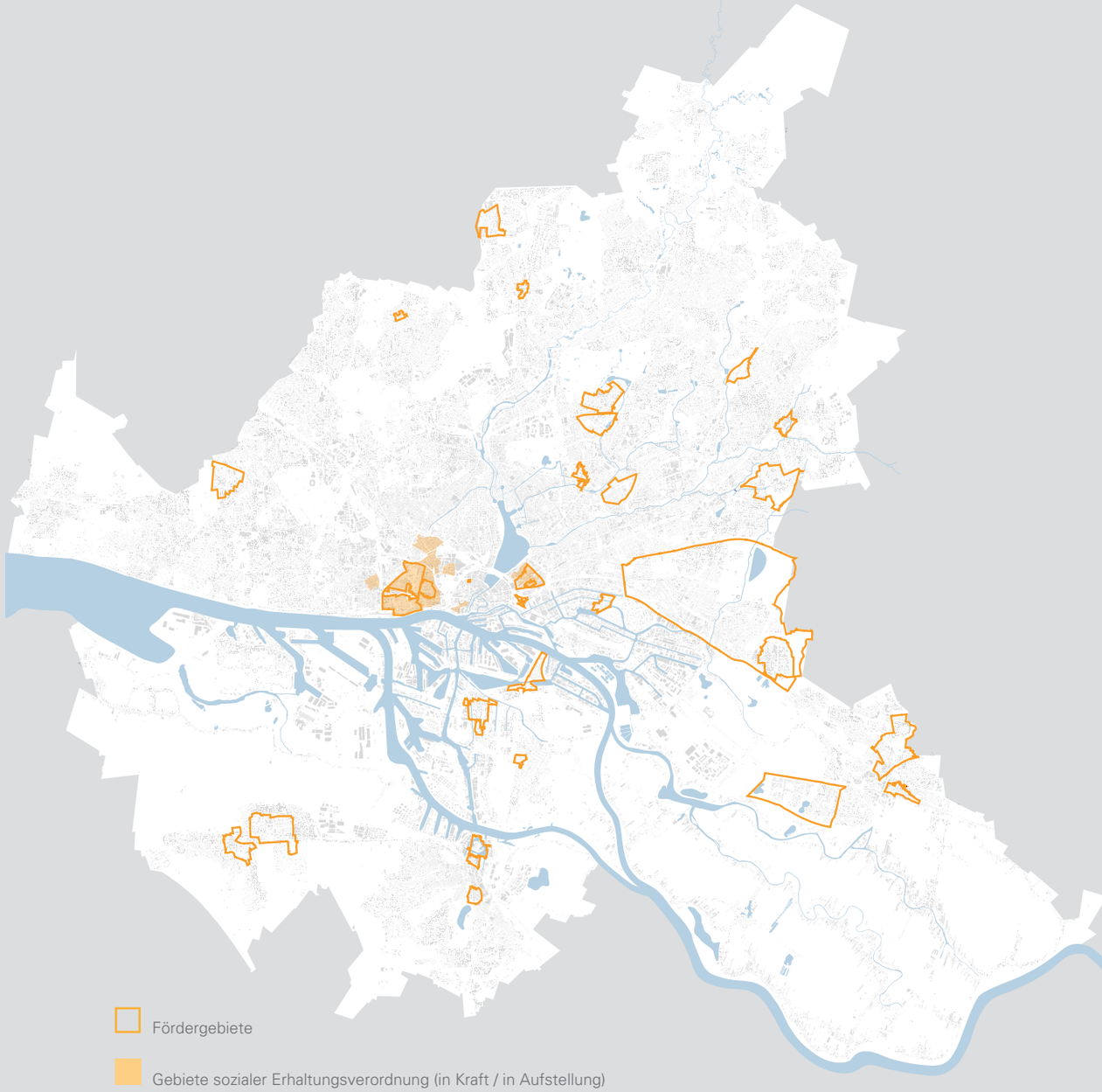
und Verkehrsanbindung, neue Impulse für Nutzungsmischung und Arbeitsstätten, gepflegte öffentliche und private Freiräume sowie Sport- und Freizeitangebote sind wichtige Rahmenbedingungen dafür, dieses Ziel zu erreichen. Dafür werden sowohl öffentliche als auch private Investitionen benötigt.

Ein attraktives Angebot an Bildungsinfrastruktur wird künftig von wachsender Bedeutung für alle Quartiere sein. Es muss architektonisch hochwertig und prägnant sein, Zeichen setzen, Offenheit für alle demonstrieren und den Anspruch auf Inklusion aller Menschen erfüllen – aus unterschiedlichen Kulturen, Religionen und Altersgruppen, mit ihren jeweiligen Kompetenzen, aber auch ihren Handicaps.

Bildungs- und Gemeinschaftseinrichtungen sind das soziale und kulturelle Kapital der Stadt. Sie gehören als wichtiger Ort der Kommunikation und Begegnung in die Mitte der Quartiere. Dies kann nur gelingen, wenn sich die Schulen mehr ihrem Stadtteil öffnen – und die Stadtteile gleichermaßen ihren Schulen. Die Stadt hat im Rahmen der IBA mit dem neuen Bildungsstandort „Tor zur Welt“ auf der Elbinsel ebenso wie beispielsweise mit dem Bildungs- und Gemeinschaftszentrum Süderelbe in Harburg entsprechende „Best-Practice-Projekte“ realisiert. Am Osdorfer Born, in Steilshoop, in der Mitte Altona und an vielen anderen Standorten werden künftig weitere zukunftsfähige Bildungseinrichtungen folgen.

30 Kletterbunker im Flora-Park, Schanzenviertel

31 Community Center Barmbek Basch



32 Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE)

MEHR LEBENSQUALITÄT IM ÖFFENTLICHEN RAUM

B3

In der kompakter werdenden Stadt werden öffentliche Räume für den Lebensalltag der Bürgerinnen und Bürger wichtiger und müssen in ihrer Gestaltung neuen Nutzungsansprüchen Rechnung tragen. Mehr Menschen halten sich gern in öffentlichen Räumen auf. Sie schätzen diese als urbane Bühne der Stadtgesellschaft, die Stadtkultur vermittelt und Identität stiftet. Auch sportliche Aktivitäten verlagern sich in vielfältigen Formen in den öffentlichen Raum.

Zu diesen begehrten Zonen zählen die prominenten Plätze der Innenstadt und die zahlreichen Quartiersplätze in den einzelnen Stadtteilen, die Parkanlagen als grüne Oasen sowie die Wege an Elbe, Alster und den vielen anderen Wasserläufen. Besondere Herausforderungen stellen sich bei der künftigen Gestaltung des Straßenraums, der sowohl Aufenthaltsqualität als auch Raum für sich wandelnde Mobilitätsformen bieten soll. Dort gilt es den vielfältigen Interessen der Stadtbevölkerung – jung oder alt, schnell oder langsam, Fußgänger, Fahrrad- oder Autofahrer – gleichermaßen gerecht zu werden.

Der öffentliche Raum lebt von der Vielfalt der Nutzungen, besonders in den Erdgeschosszonen der angrenzenden Gebäude. Für gewachsene Geschäftslagen und Quartiere ist der Erhalt des Nutzungsmixes aus Läden, Gastronomie, Straßencafés, Dienstleistungen und kulturellen Angeboten daher ein zentrales Ziel der Stadtentwicklung. In Neubauprojekten wird diesem Aspekt ebenso hohe Aufmerksamkeit gewidmet, wie sich in der HafenCity ebenso zeigt wie in anderen Projekten in der Inneren Stadt.

Hamburg wird die öffentlichen Räume als substantiellen Teil einer demokratischen Stadtkultur zugänglich und erlebbar halten. Die Stadt wird einen fürsorglichen Umgang mit dem öffentlichen Raum fördern, Sicherheit und Barrierefreiheit gewährleisten sowie für dessen Pflege und Sauberkeit sorgen. Von qualitativ hochwertigen öffentlichen Räumen profitieren alle. Um dieses zu schaffen, sollen in Zukunft öffentliche und private Investitionen in synergetischer Weise zusammenwirken.

Die Business Improvement Districts für Geschäftsbereiche (BID) und die Housing Improvement Districts (HID) für die Aufwertung von Wohnquartieren sind beispielgebende Modelle dafür, wie die Gestaltung des öffentlichen Raums als eine kontinuierliche Gemeinschaftsaufgabe verstanden werden kann.

33 Osterstraße, Eimsbüttel

34 BID Opernboulevard

35 Alsterwiesen

36 HafenCity

C

GRÜNE UND UMWELTGERECHTE STADT

GRÜNE UND UMWELTGERECHTE STADT

C

Hamburg ist und bleibt eine grüne Metropole am Wasser. Den bereits erreichten hohen Umweltqualitätsstandard unserer Stadt gilt es auch in Zukunft zu bewahren, weiterzuentwickeln und als Ansporn für die anstehenden Herausforderungen zu verstehen.

Auch wenn die Zahl der Menschen und Arbeitsplätze in Hamburg weiter wachsen wird, soll dies nicht zu Lasten der Umweltqualität geschehen. Biodiversität, Stadtnatur und Stadtgrün sollen weiterentwickelt und gefördert, die Energiewende und der Natur- und Klimaschutz vorangebracht werden. Die Mobilität der Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner und die Wirtschaftsverkehre müssen nachhaltiger gestaltet werden.

In einer großen, kompakter werdenden Stadt wie Hamburg kann dies nur gelingen, wenn sich Umweltbewusstsein und soziale Solidarität im Einklang entwickeln. Es gilt Lösungen zu finden, die die ökologischen Ziele mit der sozialen und ökonomischen Verantwortung im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung ausbalancieren: Energetische Modernisierungsmaßnahmen im Wohnungsbestand und energetische Quartierskonzepte müssen im Blick behalten, dass das Wohnen für alle Bürgerinnen und Bürger in Hamburg bezahlbar bleibt.

Die Energiewende und die Verbesserung der Umweltqualität müssen mit dem Erhalt von industriellen Arbeitsplätzen und der Schaffung von neuen Stellen in Einklang stehen.

Durch neue Mobilitätskonzepte und einen möglichst umweltverträglichen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll der Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsträger und Fortbewegungsarten weiter erhöht und ein intermodales Verkehrsverhalten der Bürger gefördert werden. Das bietet zugleich die Chance, Emissionen zu senken und die Lebensqualität der Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner zu verbessern. In diesen Zusammenhang gehört auch ein Verkehrsmanagement, das für die Pendler- und Güterverkehre umweltverträgliche Lösungen schafft.

37 Alster

38 Eppendorfer Park

39 Radverkehr

UMWELTQUALITÄT BEDEUTET LEBENSQUALITÄT

C1

Hamburg hat einen innerstädtischen Flughafen, einen Seehafen mitten in der Stadt, eine Reihe großflächiger Industriestandorte und ist ein bedeutender nordeuropäischer Transitraum und Verkehrsknotenpunkt.

Schon heute brauchen mehr als 1,7 Millionen Hamburgerinnen und Hamburger, 320.000 Einpendlerinnen und Einpendler sowie rund 90.000 Unternehmen täglich Strom, Wärme und Transport. Wirtschaft, Politik, Bürger, Verbände und Versorgungsunternehmen haben in der Vergangenheit große Anstrengungen vollbracht, um die Belastungen für die Umwelt und die Menschen zu reduzieren. Mit Blick auf 2030 gilt es, an diese Leistung anzuknüpfen. Der technische und wissenschaftliche Fortschritt muss genutzt werden, um Lebensqualität in der Zukunft zu sichern und zu verbessern.

Die Anwendung von Innovationen auf lokaler Ebene ist ebenso wichtig wie eine umweltbewusst handelnde Stadtgesellschaft. Städte bieten dabei optimale Laborbedingungen für neue Experimente. Die Bewohnerinnen und Bewohner zeigen eine große Bereitschaft zu umweltfreundlichem Verhalten und wirken gern an entsprechenden Angeboten mit. Das zeigt sich etwa bei der Nutzung von Carsharing-Angeboten, an der Beliebtheit des Fahrrads als Transportmittel, am großen Interesse für Projekte des autoarmen Wohnens und am beachtlichen Zuspruch für Initiativen wie „Hamburg räumt auf". Auf diese Bereitschaft und dieses Engagement bauen wir zugunsten einer hohen Umweltqualität für alle.

Weltweit stehen Städte vor der Herausforderung, umweltfreundliche Produkte und Technologien in ihren Alltag zu integrieren, die heute bereits bekannt sind. Das Spektrum reicht vom Windkraftwerk bis hin zur Versorgung mit Bio-Lebensmitteln aus regionalem Anbau. In Hamburg gehören dazu die Einführung der Landstromversorgung für Schiffe im Hafen sowie die Förderung umweltschonender Antriebstechnologien insbesondere im Straßenverkehr und in der Strom- und Wärmeerzeugung. Hamburg hat eine stadtnahe Landwirtschaft, die enge Verknüpfungen zwischen Produzenten und Verbrauchern ermöglicht. Initiativen, die eine nachhaltige Versorgung der Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner sichern, Natur erfahrbar machen und zur regionalen Wertschöpfung beitragen, sollen auch künftig die Lebensqualität verbessern. Die erfolgreiche Umweltpartnerschaft mit den Hamburger Industrie- und Gewerbebetrieben wird aktiv weiter befördert. Das Abfallrecycling der Siedlungsabfälle wird auf zwei Drittel erhöht.

Die Trinkwasserqualität wird durch Wasserschutzgebiete und weitere Abkommen mit unseren Nachbarn sichergestellt, während die Güte der Hamburger Gewässer durch vielfältige Maßnahmen gesteigert wird. Das Baden in der Elbe soll an weiteren Stellen möglich werden!

Hamburg stellt sich der Aufgabe, eine spürbar leisere Stadt zu werden. „Stille" Orte kommen der Lebensqualität zugute, weshalb sich dieses Thema auch in den Quartiers-Entwicklungskonzepten wiederfinden soll. Gleichermaßen gilt das Ziel, die Luftqualität der Stadt vor allem durch verkehrsbezogene Maßnahmen zu verbessern.

40 S-Bahn-Haltestelle Wilhelmsburg

41 Altes Land

42 Stadtnahe Landwirtschaft, Vier- und Marschlande

MOBILITÄT – VOM BESITZEN ZUM BENUTZEN

C2

Wir leben in einer zunehmend mobilen Gesellschaft, aber die Verhaltensweisen ändern sich. Die Bedeutung des Autos als gesellschaftliches Statussymbol sinkt, während der Wunsch nach flexiblen, bequemen und umweltfreundlichen Mobilitätsformen und Verkehrsmitteln zunimmt. Dies zeigt sich in der erkennbar wachsenden Beliebtheit für das Zu-Fuß-Gehen, das Radfahren und die Benutzung von Pedelecs. Diese Trends müssen zum Ausgangspunkt einer zukunftsorientierten Verkehrspolitik gemacht werden. Dazu trägt der Ausbau von StadtRad und Radwegen bei, die auch auf der Fahrbahn geführt werden. Für jeden Mobilitätsbedarf muss in der Stadt jederzeit das individuell am besten geeignete und umweltfreundlichste Verkehrsmittel bereitstehen – und zwar in akzeptanzfähiger Entfernung. Von großer Bedeutung ist daher der Ausbau flexibler und attraktiver Kombinationsmöglichkeiten von Bussen, Bahnen, Fähren, Fahrrädern, Carsharing-Angeboten und Autos mit umweltfreundlichen Antriebstechnologien. Mehr Kapazitäten im Bussystem können durch schneller vorankommende umweltfreundliche Busse erreicht werden. Spätestens von 2020 an sollen nur noch Busse ohne Emissionen angeschafft werden. An Mobilitätsservicepunkten sollen die unterschiedlichen Verkehrsmittel räumlich miteinander verknüpft werden, um das eigene Auto überflüssig zu machen.

43 switchh Punkt Berliner Tor

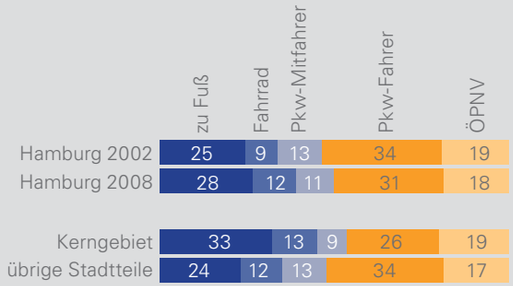
44 StadtRad Hamburg

Für diese langfristige Aufgabe ist es erforderlich, das Schnellbahnsystem auszubauen. In diesem Jahrzehnt gehören dazu die Verlängerung der U4 zu den Elbbrücken, der Ausbau der S4 nach Ahrensburg, der S 21 in Richtung Kaltenkirchen und der Bau der neuen S-Bahn-Stationen an den Elbbrücken und in Ottensen. Auch sollen alle Schnellbahnstationen der Stadt barrierefrei ausgebaut werden.

In den zwanziger und dreißiger Jahren muss die nächste Stufe des Ausbaus des Schnellbahnsystems feststehen. Hamburg darf nicht hinter vergleichbare Metropolen, die ihre Metro erheblich ausbauen, zurückfallen. Wir planen deshalb auch eine neue U-Bahn-Linie (U5), neue Stationen und eine Erweiterung der U-Bahn in Richtung Horner Geest. Darüber hinaus gibt es Mobilitätsbedarfe, für die das Auto verfügbar bleiben muß. In einer eng vernetzten Metropolregion braucht es passende Angebote für die vielen Pendlerinnen und Pendler und ein gutes Park+Ride-Angebot in der Äußeren Stadt und im Umland.

Der Ausbau unterschiedlicher Carsharing-Modelle ist der Schlüssel zum Paradigmenwechsel vom Besitzen zum Benutzen: Computer-Systeme und Elektro-Mobilität machen es möglich, kundenfreundliche Benutzung sowie lärm- und emissionsarme Nutzung sicherzustellen. Der Schlüsselkonflikt im Städtebau des vergangenen Jahrhunderts – der Kampf zwischen der autogerechten und der urbanen Stadt – steht damit vor seinem Ende. Die Stadt der Zukunft wird lebenswert und mobil zugleich sein. Mit innovativen Konzepten für den fließenden und ruhenden Verkehr, insbesondere in der dicht bebauten Stadt, eröffnen sich neue Chancen, mehr Aufenthaltsqualität im Straßenraum zu schaffen.

Hamburg wird die Mobilitätskonzepte und Erfahrungen anderer europäischer Metropolen, wie zum Beispiel Kopenhagen, aufgreifen. Dabei wird die Stadt für sie Sinnvolles übernehmen beziehungsweise weiterentwickeln und sich mit an Hamburg angepassten Maßnahmen dem Wettbewerb der Metropolen um eine hohe Lebensqualität stellen.



45 Hauptverkehrsmittel in Hamburg und Umland

Hauptverkehrsmittel von Bewohnern unterschiedlicher Lagen im Hamburger Stadtgebiet und Umland
Angaben der Wege in Prozent (eigene Darstellung auf Basis der Studie „Mobilität in Deutschland“ 2008, im Auftrag des BMVBS)

NATUR IN DER STADT ENTWICKELN

C3

Hamburgs Lage an der Elbe ist einzigartig. Die damit verbundenen topographischen Gegebenheiten – die Stadt in der Marsch und auf der Geest – haben dazu geführt, dass auch heute noch sehr hochwertige und vielfältige Naturräume innerhalb des Stadtgebietes liegen. Hamburg will die internationale Verpflichtung zur Erhaltung der Biodiversität mit Leben füllen. Die Zentren der Artenvielfalt liegen in den Naturschutzgebieten, die rund neun Prozent des Stadtgebietes umfassen. Im Vergleich der Bundesländer liegt Hamburg bei der Ausweisung von Flächen dieser Schutzkategorie schon heute weit vorne.

Einige der vorhandenen Gebiete wie das an der Elbe gelegene Heuckenlock mit seinem tidegeprägten Auenwald sind im internationalen Vergleich einzigartig und Teil des europäischen Schutzgebietssystems Natura 2000. Mit den Vier- und Marschlanden, der Süderelbemarsch im Alten Land und den Feldmarken nördlich der Elbe hat Hamburg wie keine andere europäische Metropole große und alte Kulturlandschaften in nächster Nähe zur dicht besiedelten Stadt. Die Umsetzung des Biotopverbunds trägt zur Sicherung der natürlichen Vielfalt, auch unter den Bedingungen des Klimawandels, bei.

Die Natur- und Landschaftsräume mit hoher Biodiversität sind gleichermaßen Teil der erholungs- und bildungsorientierten Erlebnisräume für die Stadtgesellschaft. Dynamik und Wachstum der gebauten Stadt mit einer hohen Qualität von Naturlandschaften und landschaftlich geprägten Erholungsräumen in eine gute Balance zu bringen, bleibt Ziel und Anspruch für die künftige Entwicklung. Für die urban geprägten Freiräume gibt es die besondere Herausforderung, ästhetische, stadtökologische und nutzerorientierte Ansprüche integriert umzusetzen. Die Verknüpfung von Grünflächen in Hamburgs Grünem Netz macht die Stadt durchlässig für Mensch und Natur. Durchgrünte Wegeverbindungen und Wanderwege schaffen ökologisch wertvolle Verbindungen innerhalb des städtischen Raumes, Renaturierungsmaßnahmen und Fischtreppen machen Flüsse und Bäche für Tier- und Pflanzenarten passierbar. Diese wichtigen Strukturen gilt es zu schützen und zu entwickeln. Mit den vom Zentrum der Stadt ausgehenden Landschaftsachsen sind in Hamburg gute Voraussetzungen gegeben, durch zusammenhängende, grüngeprägte Freiräume aus der Inneren Stadt bis zum Stadtrand zu gelangen. Die Ausgestaltung und qualitative Entwicklung dieser Achsen und Grünen Ringe wird verstärkt vorangetrieben. Der aktuell im Zuge der igs 2013 geschaffene attraktive Inselpark in Wilhelmsburg ist ein weiterer wichtiger Baustein in diesem Netz.

An vielen Orten der Stadt eröffnen sich noch weitere Chancen, dieses sehr vielfältige grüne Netzwerk qualitativ zu verbessern und als Bereicherung für den Stadtraum weiterzuentwickeln – auch in den gewerblich genutzten Gebieten und im Hafen. Mit einer wachsenden urbanen Dichte steigt auch der Wunsch vieler Bewohnerinnen und Bewohner, Natur und jahreszeitlichen Wechsel zu erleben. Die knapper werdenden städtischen Freiflächen – gleich ob in privater oder öffentlicher Obhut – müssen künftig viele Funktionen parallel erfüllen, während sie zugleich qualitativ aufgewertet werden sollen. Dabei darf und soll Natur in der Stadt auch ihren „wilden“ Charakter zeigen. Das führt zu einer hohen Biodiversität und kommt der Stadtgesellschaft zugute, der ein vielfältiges Naturerlebnis geboten werden soll. Daraus folgt auch, die Qualitäten neuer ästhetischer Parkbilder wertzuschätzen. Um das Ziel urbanen Naturschutzes zu erreichen, sollen auch in Hamburg vermehrt Flächen an natürliche Abläufe angepasst gepflegt und mehr Ausgleichsmaßnahmen für Bauprojekte in der kompakten Stadt ermöglicht werden. Die erfolgreiche Kampagne „Mein Baum – meine Stadt“ zeigt, dass die Hamburger Bevölkerung im hohen Maße bereit ist, sich für die Natur in ihrer Stadt zu engagieren und einen wichtigen Beitrag zur Ergänzung des alten Baumbestands zu leisten.

46 Grüner Hof, Falkenried Terrassen

47 Volkspark

48 Grünes Netz Hamburg

DIE STADT STELLT SICH DEM KLIMAWANDEL

C4

Global gesehen besteht kein Zweifel, dass sich das Klima auf unserem Planeten wandelt, auch wenn noch viele Fragen zu den konkreten lokalen Konsequenzen offen sind. Durch ihre kompakten Strukturen bieten Städte als Siedlungsform die Möglichkeit, wichtige Lösungsansätze zum Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel zu entwickeln. Ihre Stärke liegt darin, einer Vielzahl von Bürgerinnen und Bürgern auf flächen- und ressourcenschonende Weise qualitativ hochwertige Lebensräume mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten zu bieten.

Hamburg hat das Ziel, seinen Beitrag zu den nationalen und internationalen Klimaschutzzielen zu erbringen und in Kooperation mit vielen Akteuren alle aus heutiger Sicht dafür notwendigen Anpassungsmaßnahmen zu ergreifen. Der Aktionsplan zur Anpassung an den Klimawandel zeigt konkrete Maßnahmen auf. Technischer Umweltschutz und Elektromobilität bieten Hamburg die Möglichkeit für wirtschaftliches Wachstum und ökonomische Wertschöpfung – aber auch die Chance, Umweltqualität in der Stadt zu sichern und auf diese Weise hochwertige Lebensräume zu erhalten.

Um die erforderliche Reduzierung der CO2-Emissionen zu erreichen, werden spürbare Anstrengungen in zahlreichen Handlungsfeldern unternommen. Dazu gehören die Bereiche Energie und Energieversorgung, Industrie, Gewerbe und Hafen, Gebäude, Mobilität und Verkehr, Konsum und Entsorgung, Stadtentwicklung sowie Bildung, Forschung und Wissenschaft. Alle diese Anstrengungen zusammen dienen dem Ziel, langfristig und stufenweise eine klimafreundliche Stadt zu werden – ganz so, wie im Masterplan Klimaschutz dargestellt. Dabei kooperiert Hamburg eng mit seinen Partnern: den anderen norddeutschen Ländern beim Ausbau der regenerativen Energien, mit dem stadteigenen Unternehmen Hamburg Energie und den andere großen Energieversorgern sowie den Unternehmen aus der Branche der Erneuerbaren Energien und den Forschungseinrichtungen. Damit ist die Stadt bestens aufgestellt und kann ihren Handlungsspielraum nachhaltig nutzen.

In Norddeutschland erfordert das Element Wasser im Klimawandel besondere Aufmerksamkeit. Über die tidegeprägte Elbe ist Hamburg unmittelbar mit dem Meer verbunden. Ein steigender Meeresspiegel, die Trichterwirkung der Elbe und höhere Sturmfluten stellen hohe Anforderungen an die Sicherung des Deichsystems, das die großen in der Marsch gelegenen Gebiete der Stadt vor Wassereinbruch schützt. Auch aus leidvoller Erfahrung steht das Thema Hochwasserschutz in Hamburg ganz oben auf der Agenda. Aus den gleichen Gründen verfügt die Stadt über eine hohe Wissens- und Handlungskompetenz in diesem Bereich, die es zu nutzen gilt. Der notwendige Sturmflutschutz soll in Hamburg, wo immer möglich, als ein Element des Öffentlichen Raumes gestaltet werden. Wie das geht, zeigt sich beispielhaft bereits heute an der neuen Hochwasserschutzanlage am Baumwall.

Im „Strukturplan Regenwasser 2030“ (RISA) werden Handlungsempfehlungen aufgezeigt. Schon heute ist es wichtig, Bereiche, die bei Starkregenereignissen überflutungsgefährdet sind, von Bebauung freizuhalten. Resilienz heißt das neue Schlagwort. Es bedeutet, Städte widerstandsfähiger und robuster gegen Klimaereignisse zu machen, um Menschen, Tiere und Pflanzen zu schützen. Beispiele hierfür sind die Sicherung von kühlenden Kaltluftschneisen gegen sommerliche Hitze oder neue Formen der Wasserspeicherung für Trockenphasen. Investitionen sollen dabei auch die Möglichkeiten berücksichtigen, öffentlichen Räumen neue Aufenthaltsqualitäten zu geben. Regen kann beispielsweise in temporär gefüllten Wasserbecken zurückgehalten werden, über offene Zuleitungen in die bereits vorhandenen Gewässer abgeleitet werden, auf grünen Dächern versickern oder durch die Entsiegelung in einigen Quartieren besser abfließen. Hier ist noch vieles machbar.

49 Hochwasser in der HafenCity

50 Uferpromenade am Baumwall

HAMBURGS ENERGIEWENDE

C5

Hamburg wird die Energiewende mit zahlreichen Maßnahmen umsetzen. Die Großstadt bietet enormes Potenzial dafür, Strom- und Wärmeerzeuger klug mit ihren Abnehmerinnen und Abnehmern zu vernetzen und dadurch umweltfreundliche Lösungen und mehr Energieeffizienz zu erreichen. Die Aufgabe der kommenden Jahrzehnte besteht darin, die dafür notwendigen technischen Innovationen zu entwickeln, förderliche Rahmenbedingungen für deren Anwendung zu schaffen und diese bezahlbar zu halten.

In einer hoch verdichteten Stadt wie Hamburg wird eine Mischung aus zentralen und dezentralen Versorgungsstrukturen die Zukunft sein. Insbesondere sind ökonomische und ökologische Vorteile gewachsener Infrastrukturen, wie z.B. die Fernwärmeversorgung, zu nutzen. Gleichwohl müssen stärker als bisher lokale Energie- und Wärmequellen auf innovative Weise genutzt werden. Der Solarbunker in Wilhelmsburg beispielsweise versorgt etwa 1.000 Haushalte mit Strom und rund 3.000 Haushalte mit Wärme und leistet damit einen wichtigen Beitrag, die Elbinsel energieautark zu entwickeln. Hamburg wird die Ergebnisse laufender Untersuchungen zur quartiersbezogenen Wärmeversorgung sowie Bundes- und EU-Förderprogramme nutzen, um Strategien zur Erhöhung der netzgebundenen Wärmeversorgung unter Einsatz von Abwärme, Kraft-Wärme-Koppelung und Erneuerbaren Energien zu entwickeln. Bereits heute sind Gebäude technisch machbar, die allein durch Erneuerbare Energien Überschüsse erzeugen und diese etwa zugunsten eines Elektrofahrzeugs in den städtischen Energiekreislauf abgeben. Sie wurden 2013 auf der IBA in Hamburg präsentiert. Noch sind sie im Neubau kein bezahlbarer Standard, aber eine realistische Zukunftsoption, für die in Hamburg die nötigen Rahmenbedingungen geschaffen werden sollen. In der Gebäudesanierung mit Landesmitteln wird Hamburg sich an nationalen Standards orientieren.

Für die Hamburger Energiewende sind drei Ziele entscheidend: Steigerung der Energieeffizienz, Aus- und Umbau der Energienetze einschließlich der Wärmeversorgung sowie der Ausbau Erneuerbarer Energien.

Durch Effizienzsteigerungen sollen der Energieverbrauch reduziert und unnötige Energieverluste vermieden werden. Von besonderer Bedeutung ist dafür der Gebäudebestand, in dem große Mengen Energie für die Bereitstellung von Raumwärme und Warmwasser benötigt werden. Die Energie- und Wärmeüberschüsse vieler Unternehmen im Hafen und an anderen Standorten gilt es zu nutzen.

Bei der energetischen Modernisierung des Bestandes werden die Sozialverträglichkeit und die Wirtschaftlichkeit, aber auch der Denkmalschutz und der Erhalt des Stadtbildes berücksichtigt. Dem Erhalt des städtebaulichen Erbes der viele Stadtteile prägenden Hamburger Backsteinarchitektur kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Hamburg wird hier unter Einsatz verschiedener Fördermöglichkeiten und quartiersbezogener Konzepte – wie aktuell zum Beispiel bereits in Dulsberg und Bergedorf-Süd zu sehen – gute und praxisbezogene Anwendungsbeispiele auf den Weg bringen. Das Bündnis des Senats mit der Wohnungswirtschaft ist

51 Energieberg Georgswerder, Wilhelmsburg

52 Elektromobilität, Tanksäule am Rödingsmarkt

53 Wasserstofftankstelle, HafenCity

54 Windräder Altenwerder

seit 2011 die Plattform für gute Lösungen zugunsten der Stadt oder für ihre Bewohner.

Im Bereich der Energieerzeugung, der Energienetze und -speicher sowie der virtuellen Kraftwerke gibt es in der Stadt vielfältige Aktivitäten, insbesondere im Bereich innovativer und effizienter Technologien wie der Kraft-Wärme-Kopplung. Hamburg kooperiert hier mit einer Vielzahl privater und städtischer Partner. Im Rahmen verschiedener Förderprogramme auf Einzelprojektbasis wird mit den wesentlichen privaten Akteuren zusammen gearbeitet, wie zum Beispiel den etablierten Energieversorgungsunternehmen, Netzbetreibern, Verbänden der Wohnungswirtschaft und vielen weiteren. Eine wesentliche Rolle spielen in Zukunft Verbundprojekte von großen Energieverbrauchern und Energieversorgern. Eine Schlüsselfunktion kommt dabei auch den städtischen Unternehmen zu, etwa der Hamburg Energie GmbH mit ihren zahlreichen Innovationsprojekten. Sie entwickeln schon heute neue Technologien, die für die zukünftige Energiewende wichtig sind.

Der Energiebunker Wilhelmsburg, ein ehemaliger Hochbunker aus Kriegszeiten, ist ein weiteres Beispiel für die nachhaltige Energieversorgung des angrenzenden Wohnquartiers. Die Stadtreinigung Hamburg mit Ihren Projekten im Bereich der Erneuerbaren Energien und die SAGA GWG sind ebenso wichtige städtische Akteure.

Auch der Hamburger Hafen kann als großer Energieverbraucher mit den ansässigen Logistik- und Industrieunternehmen wesentlich zur Energiewende und damit zur Stärkung des Standorts beitragen. Gemeinsam mit diversen Kooperationspartnern soll der Hafen zu einem Schaufenster für erneuerbare Energien entwickelt werden. Mit dieser neuen Kooperation ist im Hafen der Weg frei für zukunftweisende Umwelttechnik und Innovationen, die die Energiewende beschleunigen und zu einer erheblichen CO2-Einsparung führen. Die Erzeugung von Energie aus erneuerbaren Quellen soll im Rahmen des auf der begrenzten Fläche des Stadtstaates Hamburg Möglichen ausgebaut werden. So sollen die Windenergiekapazitäten insbesondere im Hafen und auf Landwirtschaftsflächen auf mehr als 100 Megawatt verdoppelt werden. Aber auch die vorhandenen Potenziale von Solarenergie und Bioenergiegewinnung aus Müll und Klärschlamm werden erschlossen.

Energiewende bedeutet auch, gute Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilität zu schaffen. Schon erkennbare Verhaltensänderungen müssen unterstützt und der systematische Umbau der Antriebstechnologien im Stadtverkehr vorangetrieben werden. Es gibt verschiedene Programme, neue Technologien in den Fahrzeugen des Öffentlichen Nahverkehrs zu erproben und zu nutzen und den Austausch der Fahrzeuge voranzubringen.

Zusätzlich fördert die Stadt aktiv die Nutzung von Elektromobilität in Kombination mit Strom aus Erneuerbaren Energien für den privaten und gewerblichen Gebrauch.

55 Algenanlage Hamburg Reitbrook

56 Energiebunker, Wilhelmsburg

57 Algenhaus, Wilhelmsburg

58 Greenpeace-Hauptquartier, HafenCity

D

STADTENTWICKLUNG IN DER WIRTSCHAFTSMETROPOLE

STADTENTWICKLUNG IN DER WIRTSCHAFTSMETROPOLE

D

Das Markenzeichen „Hamburg – Tor zur Welt“ basiert historisch auf der Funktion des Hafens. In der globalisierten Welt des 21. Jahrhunderts ist die Metropole Hamburg zum international bekannten Aushängeschild für den gesamten norddeutschen Wirtschaftsraum geworden, dessen weltweite Verbindungen vor allem durch Hamburger Unternehmen zustande kommen und gepflegt werden.

Hamburg als Kern einer solchen Metropolregion zu stärken, heißt, aktiv die Chancen einer sich wandelnden Ökonomie und multikulturellen Stadtgesellschaft zu nutzen. Insbesondere Zuwanderinnen und Zuwanderer aus anderen Ländern muss hier eine attraktive Heimat geboten werden.

Steigende Auspendlerzahlen zeigen, dass für die Hamburgerinnen und Hamburger auch die Arbeits- und Ausbildungsangebote in der Region an Bedeutung gewinnen. Umgekehrt basieren die erfolgreiche Entwicklung und Ansiedlung von Unternehmen sowie die stabile, diversifizierte Wirtschaftsstruktur der Stadt darauf, das Arbeits- und Fachkräfteangebot der gesamten Region nutzen zu können. Auch deshalb ist die intensive Kooperation in der Metropolregion für Hamburg zentral.

Diese Verflechtungen geben die Richtung für künftige Investitionen in soziale sowie technische Infrastrukturen und eine verstärkte regionale Standortentwicklung für Arbeitsstätten vor. Die Stadt muss neuen wirtschaftlichen Entwicklungen Raum geben und dies mit dem Ziel, in der Stadt und der Region eine hohe Lebensqualität zu garantieren, gut ausbalancieren. Technische Innovationen werden künftig noch mehr Chancen bieten, Arbeit und Wohnen stärker miteinander zu verknüpfen.

59 Köhlbrandbrücke

60 Industriegebiet Billbrook

61 Eifflerwerk, Hub für Netzwerke und innovative Start-ups, St. Pauli

62 Airbusgelände, Finkenwerder

HAMBURGS INDUSTRIELLER KERN HAT ZUKUNFT

D1

Hamburgs gemischte und vielseitige Wirtschaftsstruktur fußt nach wie vor auf starken industriellen Kernen. Auch wenn der Beschäftigungsanteil des Dienstleistungssektors weiter zunehmen wird, bekennt sich Hamburg ausdrücklich zu seinem industriellen Kern.

Er ist zentraler Teil der städtischen Wirtschaftskraft und notwendige Basis produktionsnaher Wirtschaftsbereiche wie Werbung, Finanzierung und Logistik. Gerade im Bereich der sehr produktionsabhängigen Informations- und Wissensdienstleistungen bestehen absehbar erhebliche Wachstumspotenziale. Hamburg sieht deshalb in der Einheit von Produktion und Dienstleistungen ein spezifisches Entwicklungspotenzial und wird die zentralen Standorte des produzierenden Gewerbes im Hafen, in Finkenwerder, im Industriegebiet Billbrook und am Flughafen dementsprechend sichern und zukunftsgerecht ausbauen. Die Windenergie könnte sich in Hamburg – speziell am Standort Hafen – und in der gesamten Region zu einem neuen industriellen Wachstumsbereich entwickeln und vielfältige Beschäftigungschancen bieten.

Zu einer zukunftsfähigen Wirtschaftspolitik gehört die Konzentration auf strategische Netzwerke in Stadt und Region. Mit seiner Clusterstrategie hat Hamburg in den Bereichen IT & Medien, Luftfahrt, maritime Industrien, Logistik und Life Sciences bereits große Erfolge erzielt. Nun kommt es darauf an, die laufenden Aktivitäten zu intensivieren und auf andere entwicklungsfähige Wirtschaftsbereiche auszudehnen, zum Beispiel auf das Cluster Erneuerbare Energien (Windenergie) oder die Kreativwirtschaft. Für seine strategischen Cluster wird Hamburg Flächen verfügbar halten und in der Metropolregion Kooperationen suchen, um diese aktiv zu fördern.

63 Aurubis-Werksgelände, Peute

64 Airbus

65 Industrie, Wilhelmsburg

RAUM FÜR BILDUNG UND ARBEITSSTÄTTEN IN DER METROPOLE

D2

Zum Profil einer internationalen Metropole gehört eine offene Bildungslandschaft, die Angebote in hoher und international konkurrenzfähiger Qualität für die unterschiedlichsten Ansprüche bereithält. Deshalb wird Hamburg in den Neu- und Ausbau der Universität am urban geprägten Standort in Rotherbaum investieren. Der Ausbau der wissenschaftlichen Einrichtungen soll auch die Chance bieten, Wissenschaft und Wirtschaft stärker zu verbinden. Hamburg wird sich daher intensiv mit der Frage befassen, an welchen Standorten Forschung und Entwicklung auch räumlich neu zusammenwachsen können. Der Senat verfolgt gemeinsam mit Partnern der InnovationsAllianz das Ziel, in Hamburg ein Netz von Forschungs- und Innovations-Parks mit ausgesuchten Themenschwerpunkten zu etablieren. Dafür werden zunächst in Altona, Bergedorf und Harburg drei Forschungs- und Innovationszentren in räumlicher Nähe zu Hochschulen und Forschungseinrichtungen geplant oder entwickelt. Mit dem Energie Campus der Hochschule für angewandte Wissenschaften (HAW), dem Innovation Campus for Green Technologies (ICGT) und dem in Planung befindlichen Inkubator des Desy auf dem Bahrenfelder Campus soll ein wissenschaftliches Umfeld für angewandte Forschung entstehen, das die Gründung und Ansiedlung innovativer Unternehmen nach sich ziehen soll.

Für die rund 80.000 Beschäftigten der Kultur- und Kreativwirtschaft sind erlebnisreiche und urbane Quartiere anziehend. Auch wenn solche Milieus nicht am Reißbrett „geplant“ werden können, will Hamburg passende Standorte und Räume anbieten – wie die Reeperbahn mit ihrer vielfältigen Clubszene und dem Reeperbahnfestival sowie das derzeit in der Entwicklung befindliche Kreativquartier Oberhafen in der HafenCity.

Wie alle Städte profitiert auch Hamburg von dem gesellschaftlichen Trend zu veränderten Arbeitswelten und Innovationen im technischen Umweltschutz, die zu weniger Umweltbelastungen führen und deshalb wieder eine engere räumliche Verflechtung von Wohnen und Arbeiten selbst für kleinere, stadtversorgende Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe erlauben. Hamburg wird sich für eine Änderung der bundesgesetzlichen Regelungen einsetzen, die vielfach noch dem überholten Leitbild der Funktionstrennung von Wohnen und Arbeiten verhaftet sind, um vielfältige Nutzungsmischungen in den Quartieren und Stadtteilen zu ermöglichen.

Mit seinem industriellen Kern und als europäischer Verkehrsknoten für Straße, Schiene und Schiffsverkehr ist die Metropolregion Hamburg aber auch Standort für Betriebe, deren Anforderungen sich mit einer kleinräumigen städtischen Nutzungsmischung nicht vertragen. Betriebe mit erhöhtem Störfallrisiko, große Logistikunternehmen mit hohem Verkehrsaufkommen, größere industrielle Produktionsbetriebe wie Airbus in Finkenwerder, die Luftwerft am Flughafen, das Mercedes-Benz-Werk in Harburg, der Kupferproduzent Aurubis auf der Peute, der Stahlproduzent ArcelorMittal und der Aluminiumhersteller Trimet im Hafen, Beiersdorf in Eimsbüttel und andere Unternehmen stellen spezifische Anforderungen an Flächengröße und Standort.

In Hamburg gibt es noch private und städtische Flächenpotenziale für Industrie- und Logistikunternehmen, beispielsweise in Hausbruch, Neuland und südlich von Brookdeich sowie im Hafen. Mit Blick auf das Jahr 2030 wird es immer mehr darum gehen, bestehende Industrie- und Gewerbegebiete im Sinne einer flächensparenden Stadtentwicklung einer höheren Effizienz und Wertschöpfung zuzuführen. Dies erfordert flächeneffizientere Bauweisen, Gewerbe in mehrgeschossigen Gebäuden und ein strategisches Flächenmanagement, das auf eine kooperative und nachhaltige Standortentwicklung zwischen Stadt und Region setzt.

66 Weltgewerbehof, Wilhelmsburg

67 HafenCity Universität, HafenCity

STADT MIT HAFEN – HAFEN MIT STADT

D3

Hafen- und Stadtentwicklung sind in Hamburg untrennbar miteinander verbunden. Seit der Gründung des Freihafens im Jahr 1888 hat sich die ursprünglich enge Verflechtung allmählich aufgelöst, sodass aus dem einstigen Miteinander vielfach ein Nebeneinander von selbstständigen Gebietseinheiten geworden ist. Aber so sehr man sich an die tatsächliche und institutionelle Trennung auch gewöhnt hat: Im 21. Jahrhundert müssen die gegenseitigen Abhängigkeiten und Abstimmungsbedarfe zwischen Stadt und Hafen wieder in den Vordergrund rücken und integriert betrachtet werden.

Das Verkehrsaufkommen an den überlasteten Schnittstellen zur Stadt, die notwendigen und weit in das Stadtgebiet hineingreifenden Verbesserungen der Hinterland-Anbindungen und die Flächennachfrage für die Logistikbranche sind dafür ebenso ein Indiz wie die Erfahrung, dass die Bereitstellung zukunftsfähiger attraktiver Wohn- und Wirtschaftsstandorte untrennbar mit der Entwicklung von Hamburgs Wasserlagen zusammenhängt.

Ein integriertes Zukunftsszenario von Hafen- und Stadtentwicklung ist nur auf den ersten Blick ein Problem. In Wahrheit knüpft es an eine jahrhundertealte Tradition an, die Hamburg mit seinem Hafen inmitten der Stadt zu jener spezifischen Besonderheit verholfen hat, die die Stadt weltweit einzigartig macht. Insoweit sollte die durch Globalisierung und europäische Einigung erfolgte Aufhebung des Freihafenstatus im Jahr 2013 dazu genutzt werden, die großen Chancen einer engeren Verflechtung von Hafen- und Stadtentwicklung im beidseitigen Interesse zu nutzen. Die von IBA und igs 2013 angestoßenen Projekte in Wilhelmsburg bieten hier große Chancen, auch im Hinblick auf eine stärkere Öffnung des Hafens für Touristen und Interessierte.

Da das Hafennutzungsgebiet nur noch begrenzt erweitert werden kann, wird das angestrebte Umschlagwachstum noch mehr als in der Vergangenheit auf die effizientere Nutzung der vorhandenen Flächen angewiesen sein. Ähnlich wie sich die städtebauliche Planung nach dem Leitbild „Mehr Stadt in der Stadt“ auf die Innenentwicklung konzentriert, wird sich auch der Hafen vor allem aus Gründen der Kosteneffizienz noch stärker als heute schon auf eine Strategie der intensiveren Flächennutzung auf bestehendem Gebiet ausrichten.

Dies haben die großen Umschlagunternehmen gerade im letzten Jahrzehnt sehr erfolgreich praktiziert, indem sie die Kapazitäten der Containerterminals durch die Einführung sehr viel effizienterer Umschlagtechnologien erheblich erweitert und damit den Weg für ein zukunftsorientiertes Wachstum bei geringem Flächenverbrauch aufgezeigt haben. Ein Vorbild für diese Modernisierung ist der größte HHLA Containerterminal Burchardkai. Dort wurde durch innovative Technologien eine Verdoppelung des Containerumschlags auf der vorhandenen Fläche erzielt.

68 Containerhafen

69 Speicherstadt

70 Harburger Schloßinsel

Der Hafen bietet nicht nur Raum für Containerumschlag, Werftanlagen und andere hafenbezogene Service-Betriebe. Er ist auch das größte Industriegebiet der Stadt mit global agierenden Unternehmen der Kupfer- und Aluminiumproduktion.

Der Ende 2012 verabschiedete „Hafenentwicklungsplan 2025“ verknüpft den weiteren Ausbau des Containerumschlags und die Verbesserung der internen und überregionalen Verkehrsinfrastruktur mit dem Ziel, den Hafen bewusster für weitere hafenaffine Industrien, innovatives, technologienahes Gewerbe und den sich entwickelnden Sektor der Erneuerbaren Energien zu öffnen.

Diese Veränderungen im Hafen bieten die Chance, den Fokus auf eine effiziente Entwicklung des künftigen Flächenpotenzials zu legen. Trotz des prognostizierten Zuwachses beim Containerumschlag wird dieses Wachstum auf den bestehenden Hafenflächen stattfinden und letztlich Flächenpotenziale freigeben, die anderweitig genutzt werden können – etwa von Unternehmen aus dem Bereich Windenergie. Damit bleibt der Hafen für den Industriestandort Hamburg von entscheidender Bedeutung als Anbieter logistischer Dienstleistungen und Flächen für produzierende Unternehmen.

71 Queen Mary 2 im Hafen

72 Elbjazz-Festival auf dem Blohm + Voss Gelände

73 Konzert im Hamburger Hafen

POTENZIALE REGIONALER ZUSAMMENARBEIT

D4

Hamburg ist die zweitgrößte Stadt Deutschlands und dynamischer Kern einer norddeutschen Metropolregion. Im Kontext dieses Wirtschaftsraumes mit fünf Millionen Einwohnern definiert Hamburg seine strukturpolitischen Ziele gemeinsam mit den Nachbarländern und Kommunen. Es geht darum, in einer globaler werdenden Welt mit wachsenden Megacities erkennbar zu sein und zu bleiben.

Die Metropolregion – mit Hamburg als Marke und Zentrum – muss sich noch stärker als ein zusammenhängendes Standortsystem im internationalen Wettbewerb begreifen und sich im Vergleich mit benachbarten Metropolen wie Amsterdam/Rotterdam, Kopenhagen/Malmö und St. Petersburg als eine europäische Zukunftsregion profilieren.

Auf nationaler wie internationaler Ebene sind die Kooperation und der Erfahrungsaustausch mit anderen Großstadtregionen unverzichtbar, auch um gemeinsame Ziele in Brüssel und Berlin zu erreichen. Der Ausbau der Verkehrsverbindungen zu anderen Metropolen Europas (z.B. via Fehmarn-Belt nach Kopenhagen) und die Verbesserung der Hafen-Hinterlandverkehre, insbesondere in Richtung Mittel- und Südeuropa sind hier von wesentlicher Bedeutung. Die große Herausforderung, zusätzliche Verkehre auf der Straße, der Schiene und dem Wasser zu bewältigen, bedarf einer klaren Prioritätensetzung, norddeutscher Kooperation und abgestimmter Investitionsprojekte. Auch vor dem Hintergrund der langfristigen überregionalen Erschließung des Fachkräftepotenzials für Hamburg kommt dem Ausbau des schienengebundenen Nahverkehrs in der Region eine Schlüsselrolle zu.

Der Unterelberaum ist ein Entwicklungsbereich besonderer Art. Hier treffen die Ziele des Naturschutzes und der touristischen Erschließung und Naherholung auf die Planung der weiteren industriellen Entwicklung im Mündungsästuar der Elbe. Unter Berücksichtigung des Integrierten Bewirtschaftungsplans für das Elbeästuar (IBP) sollte ein „Masterplan Unterelbe“ hier zu einer integrierten Entwicklungsstrategie führen, um die vielfältigen Chancen und Potenziale des Raumes zu nutzen.

Im regionalen Maßstab ist Hamburg Kern eines Verflechtungsraumes innerhalb der Metropolregion mit fünf Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern, der durch enge räumliche und verkehrliche Bezüge geprägt ist. Das erfordert eine enge Zusammenarbeit bei Planungsprozessen und Infrastrukturentwicklungen. Die Bewohnerinnen und Bewohner erwarten zu Recht regionale Angebote und Problemlösungen, wie sie bei der Naherholung oder dem HVV bereits realisiert worden sind. Die Ländergrenzen übergreifenden Regionalparks in Wedel und Rosengarten, Kooperationen in der Gewerbeflächenpolitik, Transparenz in der Wohnungsbauförderung sowie der geplante Bau der S 4 von Hamburg nach Bad Oldesloe und der Ausbau der S21 in Richtung Kaltenkirchen sind gute Beispiele für eine enger werdende Kooperation im Hamburger Verflechtungsraum.

74 Ausbau der S-Bahn-Linie 4 Richtung Ahrensburg

75 Stintmarkt Hansestadt Lüneburg

76 Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe

NORDEUROPÄISCHER VERKEHRSKNOTEN UND TRANSITRAUM HAMBURG

D5

Hamburg ist der norddeutsche Verkehrsknotenpunkt, in dem sich internationale Transitverkehre mit regionalen und städtischen Verkehren überlagern. In der Folge wird das Verkehrsnetz bereits heute stark belastet. Zahlreiche große Infrastrukturvorhaben werden in den nächsten Jahren in der Stadt und ihrer Region realisiert werden und haben unmittelbaren Einfluss auf die Stadtentwicklung. Hierzu zählen der Ausbau der Autobahnen A1 und A7, die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße und der Weiterbau der A26 bis an die A1. Dimension und Lage der Autobahnen und der großen innerstädtischen Straßenverkehrsachsen sind bereits mit Blick auf den bis zum Jahr 2030 auftretenden Bedarf definiert. Die beabsichtigten Investitionen der nächsten Jahre dienen in Hamburg in erster Linie der Netzoptimierung, um Spitzenbelastungen abzufedern, und dem Ziel, in Stadträumen, die durch Verkehrstrassen besonders belastet sind, städtebauliche Qualitäten für die Bewohner zurückzugewinnen. Projekte wie der A7-Deckel in Altona und die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße sind hierfür beispielhaft zu nennen.

Hamburg ist ein wichtiger Eisenbahnknoten und setzt auch zukünftig auf die Schiene als nachhaltiges Transportmittel für Güter und Personen. Das Eisenbahnnetz ist dadurch stark belastet, dass sich der zunehmende Güterverkehr, insbesondere aus dem Hafen, mit dem regionalen und internationalen Personenverkehr überlagert. Um die Bedeutung Hamburgs als größten Eisenbahnhafen Europas zu behalten, soll der Ausbau der Hinterlandanbindungen in Richtung Osten vorangetrieben werden. Übergeordnete Ziele sind daher – neben dem Ausbau des nationalen Güterverkehrsnetzes als Voraussetzung für die weitere Entzerrung von Güter- und Personenverkehr – die Instandsetzung der Verbindungsbahn, die Entlastung des Hauptbahnhofs und der Erhalt des dezentralen Angebots an ICE-Bahnhöfen im Stadtgebiet als wichtige „Ankommensorte".

Die innerregionalen Verkehrsbewegungen in der Metropolregion Hamburg ändern sich rapide: Die wachsenden Pendlerströme streuen immer mehr in die Region aus und die Auspendlerzahlen wachsen. Längst sind auch die Hansestadt Lüneburg mit der Universität Leuphana, Stade und Lübeck bedeutende Pendlerzentren. Das regionale ÖPNV- und insbesondere das Schienenverkehrsnetz sind zügig an die Anforderungen des weiträumigen Ausbildungs- und Arbeitsmarktes der Metropolregion anzupassen. Bis zum Jahr 2030 wird dabei insbesondere der Ausbau der S4 bis Bad Oldesloe und der S21 in Richtung Kaltenkirchen im Fokus stehen. Innerstädtisch gilt das Gleiche für die Verlängerung der U4 zur Station Elbbrücken.

Der Hamburger Flughafen in Fuhlsbüttel wird nach erfolgtem Ausbau internationalen Standards gerecht und bietet noch Potenziale für eine Steigerung des Verkehrsaufkommens. Die technischen Fortschritte im Flugzeugbau und kontinuierliche Innovationen am Flughafen werden die Lärmbelästigung für die nördlichen Stadtteile und die nördlichen Nachbargemeinden reduzieren. Hamburg wird an den Baubeschränkungen im Flughafenumfeld und dem Nachtflugverbot festhalten. Die Option eines Flughafenneubaus in Kaltenkirchen wurde im Einvernehmen aller norddeutschen Bundesländer aufgegeben.

77 A7-Deckel Altona

78 Flughafen Hamburg

79 Hamburger Hauptbahnhof

E HAMBURG ÖFFNET SICH NEUEN PERSPEKTIVEN

HAMBURG ÖFFNET SICH NEUEN PERSPEKTIVEN

E

Städte stehen hoch im Kurs. Sie sind der Lebensraum, in den weltweit zahlreiche Menschen auf der Suche nach einer guten und besseren Zukunft streben. Auch Hamburg hat sich in seiner langen Geschichte immer wieder als Zuzugsort bewährt und ist für viele zur Heimat geworden. Die Bevölkerungszunahme der vergangenen Jahrzehnte zeigt, dass Hamburg weiterhin über diese Anziehungskraft verfügt. Vor diesem Hintergrund ist weiteres Bevölkerungswachstum überaus realistisch. Es ist erforderlich, dass wir uns in der weiteren Entwicklung der Stadt darauf einstellen.

Das stellt die Stadt in den nächsten Jahrzehnten vor neue Herausforderungen. Wichtige Themen, Fragen und Ziele der zukünftigen Ausrichtung sind in den letzten Kapiteln dargelegt worden. Worauf wird es nun in der Gesamtbetrachtung in entscheidendem Maße ankommen, wenn wir die aktuelle Dynamik zum Wohl der Stadt und ihrer Bürgerinnen und Bürger nutzen wollen?

DIE OFFENE UND INTERNATIONALE STADT DER BÜRGER

In den meisten Veränderungsprozessen von Städten gibt es eine starke Tendenz, am Vertrauten und Bestehendem festzuhalten. Für Hamburg aber muss das Credo lauten: Wir brauchen die Bereitschaft zur Veränderung in der Stadt und den starken Impuls, offen und in die Zukunft gerichtet zu agieren. Dies muss in allen Handlungsfeldern der Stadtentwicklung zum Tragen kommen. Die Stadt wird sich dabei besonders den Ideen ihrer Bürgerinnen und Bürger öffnen, die das Potenzial haben, die Lebensqualität für alle zu erhöhen.

Nachbarschaften sind ein stabiles Fundament für eine gute und am Gemeinwesen orientierte Stadtatmosphäre. Baugemeinschaften mit sozialem Anspruch haben in Hamburg eine lange historische Tradition. Die Idee der Genossenschaft hat sich in den letzten Jahrzehnten verändert und viele neue Projekte hervorgebracht. Die wachsende Stadt braucht die Offenheit für neue Formen des Zusammenlebens, für die Mischung von Wohnen und Arbeiten, für neue Nachbarn und Nachbarschaften. Damit wird sich die gebaute, vertraute Stadt verändern – Hamburgs Stadtbild wird sich verjüngen und kompakter werden. In hoher Dichte liegt die Chance für urbane Lebensqualität. Dieser Prozess ist so zu gestalten, dass sich auch für schwierige Standorte überzeugende Lösungen finden und finanzieren lassen und die Bürgerinnen und Bürger in den Wandel einbezogen werden. Digitale Technologien werden sich weiterentwickeln und die Voraussetzungen dafür schaffen, die Umwelt zu entlasten und zugleich die Mobilitätsangebote zu verbessern. Die Stadtentwicklung kann und soll diesen Wandel befördern. Bereits in den 2020er und 2030er Jahren kann auf diese Weise ein Sprung in der Lebensqualität für alle erreicht werden – durch bessere Luftqualität, weniger Lärmbelastung und mehr funktionale und gestalterische Qualität des öffentlichen Stadt- und Verkehrsraums. Unverzichtbar für die Stadt sind neue Impulse von Innen und von Außen. In den vergangenen zehn Jahren haben die

Internationale Bauausstellung und die Internationale Gartenschau den Blick auf die Zukunftsthemen der Metropolen eröffnet und neue bereichernde Lösungsansätze aufgezeigt. Offenheit für Zuwanderinnen und Zuwanderer, ausländische Besucher und Auszubildende sowie den grenzüberschreitenden Austausch von Ideen, Produkten, Kultur und Kunst bildet auch künftig das Fundament für Hamburgs Internationalität. Stadtentwicklung soll die Begegnung der Bürgerinnen und Bürgern auch auf öffentlicher „Bühne“ ermöglichen und fördern. Dieser Anspruch ist an vielen Orten in der City und der HafenCity in der Gestaltung der öffentlichen Räume bereits aufgegriffen worden. Künftig soll er auch in weiteren Quartieren der Stadt und an zentralen städtischen Orten umgesetzt werden.

STADTENTWICKLUNG UND WOHNUNGSNEUBAU – EINE GEMEINSCHAFTSAUFGABE

Nach Jahren der Stagnation im Wohnungsneubau ist dieser Motor durch das Engagement von vielen Akteuren nun wieder angesprungen. Wie können wir ihn am Laufen halten? Wohnungsneubau ist eine Gemeinschaftsaufgabe. In Hamburg muss kontinuierlich eine große Anzahl von bezahlbaren Wohnungen in hoher gestalterischer und ökologischer Qualität errichtet werden – und zwar über einen längeren Zeitraum hinweg. Dies ist zudem keine rein quantitative Herausforderung. Hamburg wird nur dann langfristig vom Wohnungsneubau profitieren, wenn sich dabei zugleich die Lebensqualität der Stadt – auch im Sinne einer sozialen Mischung in den Quartieren – verbessert.

Dieses Ziel verlangt, dass jedes Bauprojekt auch für seine Umgebung eine gute, bereichernde Lösung darstellt und in der Stadtöffentlichkeit auf breite Anerkennung stößt. Daher ist frühzeitig und transparent zu klären, ob das jeweilige Vorhaben dazu beiträgt, Freiräume und Wegeverbindungen zu verbessern, das Versorgungsangebot und die soziale Infrastruktur zu ergänzen oder ob es andere positive Effekte für die Bevölkerung mit sich bringt. Die Meinung der Bürgerinnen und Bürger soll in der öffentlichen Debatte um die Prioritäten bei Verbesserungsmaßnahmen in den Quartieren eine bedeutende Rolle einnehmen.

NEUE RAUM-PERSPEKTIVEN

Hamburg hat in den vergangenen Jahrzehnten auf vielen Konversionsflächen neue Stadtquartiere entwickeln können, vorrangig in zentralen Lagen. Eine Reihe dieser Projekte – die HafenCity, Mitte Altona, Jenfelder Au und Röttiger Kaserne – befinden sich noch mitten in der Umsetzung und werden in den nächsten Jahren weiterhin öffentliche Aufmerksamkeit und Ressourcen benötigen. Die Verfügbarkeit dieser Konversionsflächen beruhte allerdings auf wirtschaftlichen und militärischen Strukturveränderungen, mit denen künftig nicht mehr in gleichem Maße gerechnet werden kann.

Gemäß der Strategie „Mehr Stadt in der Stadt“ gilt daher die Innenentwicklung als oberste Priorität der künftigen Stadtentwicklungspolitik. Dieses Ziel wird sich weniger als bisher durch die Realisierung großer neuer Quartiere umsetzen lassen. Es soll vielmehr durch eine Fülle von Projekten an vielen unterschiedlichen innerstädtischen Standorten erreicht werden. Gleichwohl braucht Stadtentwicklung weiterhin auch die Konzentration von Ressourcen auf strategisch bedeutsame Räume, damit neue Impulse nachhaltig wirken können. Besondere Anstöße sollen dabei jene Quartiere erhalten, die bereits heute Entwicklungspotenzial aufweisen, aber noch keine ausreichende Eigendynamik entfalten. Während des kommenden Jahrzehnts liegt der Fokus insbesondere darauf, die Entwicklung der Elbinseln nach Süden fortzusetzen und die Entwicklung der zentralen östlichen Stadtquartiere zu befördern.

In den Quartieren City Süd, Rothenburgsort, Hammerbrook und Hamm finden sich heute noch verschlossene oder ungenügend erschlossene Areale, nicht effizient genutzte gewerbliche Flächen in Transformation sowie öffentliche Räume, die noch aufzuwerten sind. Dort eröffnen sich auch Möglichkeiten für neue Wegeverbindungen durch die Stadt. Die vielen Kanäle prägen diesen Stadtraum, können ihre städtebauliche Attraktivität derzeit aber noch nicht angemessen entfalten. In der Summe liegen hier für Hamburg große Perspektiven zur künftigen Entwicklung urbaner, lebendiger Stadtquartiere.

BILDNACHWEIS

Titel: HafenCity Hamburg GmbH/ fotofrizz; Vorwort: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt 2; A: Andreas Vallbracht 6,7; HafenCity Hamburg GmbH/ ELBE&FLUT 8; www.mediaserver.hamburg.de/ Wolfgang Huppertz 8; büro luchterhandt 9; Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt 10, 11; A1: büro luchterhandt 12; www.mediaserver.hamburg.de/ Christian Spahrbier 12; HafenCity Hamburg GmbH/ ELBE&FLUT 13; IBA Hamburg GmbH/ Bernadette Grimmenstein 13; A2: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt 14; IBA Hamburg GmbH/ Bernadette Grimmenstein 14; arbos Freiraumplanung und petersen pörksen und partner Architekten und Stadtplaner (Hamburg) 15; büro luchterhandt 15; A3: www.mediaserver.hamburg.de/ Christian Spahrbier 16; www.mediaserver.hamburg.de/ Roberto Kai Hegeler 17; büro luchterhandt 17; HafenCity Hamburg GmbH/ ELBE&FLUT; A4: www.mediaserver.hamburg.de/ Christian Spahrbier 19; OPTIGRÜN 19; www.mediaserver.hamburg.de/ ELBE&FLUT 19; A5: www.mediaserver.hamburg.de/ Christian Spahrbier 20; büro luchterhandt 20; Christoph Bellin, bildarchiv-hamburg.de 21; B: büro luchterhandt 22, 23; IBA Hamburg GmbH/ Johannes Arlt 24; Marcelo Hernandez 24; B1: HafenCity Hamburg GmbH/ BKK-3 Architekten Wien 26; IBA Hamburg GmbH/ Martin Kunze 26 ; B2: STEG/ KBNK Architekten GmbH 28; igs 2013/ Andreas Bock 29; IBA Hamburg GmbH/ Bernadette Grimmenstein 29; Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt/ Ronald Preuß 30; Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt/ Svend Pedersen 30; büro luchterhandt 31; B3: büro luchterhandt 32; Christoph Bellin, bildarchiv-hamburg.de 33, HafenCity Hamburg GmbH/T. Hampel 33 C: büro luchterhandt 34, 35; www.mediaserver.hamburg.de/ Christian Spahrbier 36; Christoph Bellin, bildarchiv-hamburg.de 37; www.mediaserver.hamburg.de/ Roberto Kai Hegeler 37; C1: IBA Hamburg GmbH/ Martin Kunze 38; Christoph Bellin, bildarchiv-hamburg.de 39; C2: büro luchterhandt 40, 41; HafenCity Hamburg GmbH/ Bina Engel 40; C3: www.mediaserver.hamburg.de/ Roberto Kai Hegeler 43; Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt/ Eva-Lotte May 43; Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt/ Landschaftsplanung und Stadtgrün 43; C4: Christoph Bellin, bildarchiv-hamburg.de 45; on3studio GmbH, Hamburg 45; C5: IBA Hamburg GmbH/ AUFWIND-Luftbilder 46; www.mediaserver.hamburg.de/ Roberto Kai Hegeler 46, 47, 48; www.mediaserver.hamburg.de/ Wolfgang Huppertz 47; IBA Hamburg GmbH/ Martin Kunze 48; büro luchterhandt 49 D: www.mediaserver.hamburg.de/ Christian Spahrbier 50, 51; Christoph Bellin, bildarchiv-hamburg.de 52; Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt 52; G2R Gäde Rückner Rückner Architektenpartnerschaft 53; www.mediaserver.hamburg.de/ Roberto Kai Hegeler 53; D1: Christoph Bellin, bildarchiv-hamburg.de 54, 55; D2: IBA Hamburg GmbH/ Architekturbüro Dalpiaz + Giannetti (Hamburg) 57; HafenCity Hamburg GmbH/T. Hampel 57; D3: www.mediaserver.hamburg.de/ Christian Spahrbier 58, 59, 60, 61; Lorenz + Partner GmbH 59 D4: S-Bahn Hamburg GmbH/ Erik Körschenhausen 62; www.mediaserver.hamburg.de/ Hans-Joachim Harbeck 63; www.mediaserver.hamburg.de/ photocompany GmbH 63; D5: DEGES/V-KON 64; www.mediaserver.hamburg.de/ Michael Penner 65; www.mediaserver.hamburg.de/ Christian Spahrbier 65; E: on3studio GmbH (Hamburg) 66, 67

IMPRESSUM

Herausgeber
Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg

www.bsu.hamburg.de

Projektsteuerung und Redaktion
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Marit Pedersen, Dr. Claudia Köster, Guido Sempell, Karin Strauß

V.i.S.d.P.: Christian Landbeck

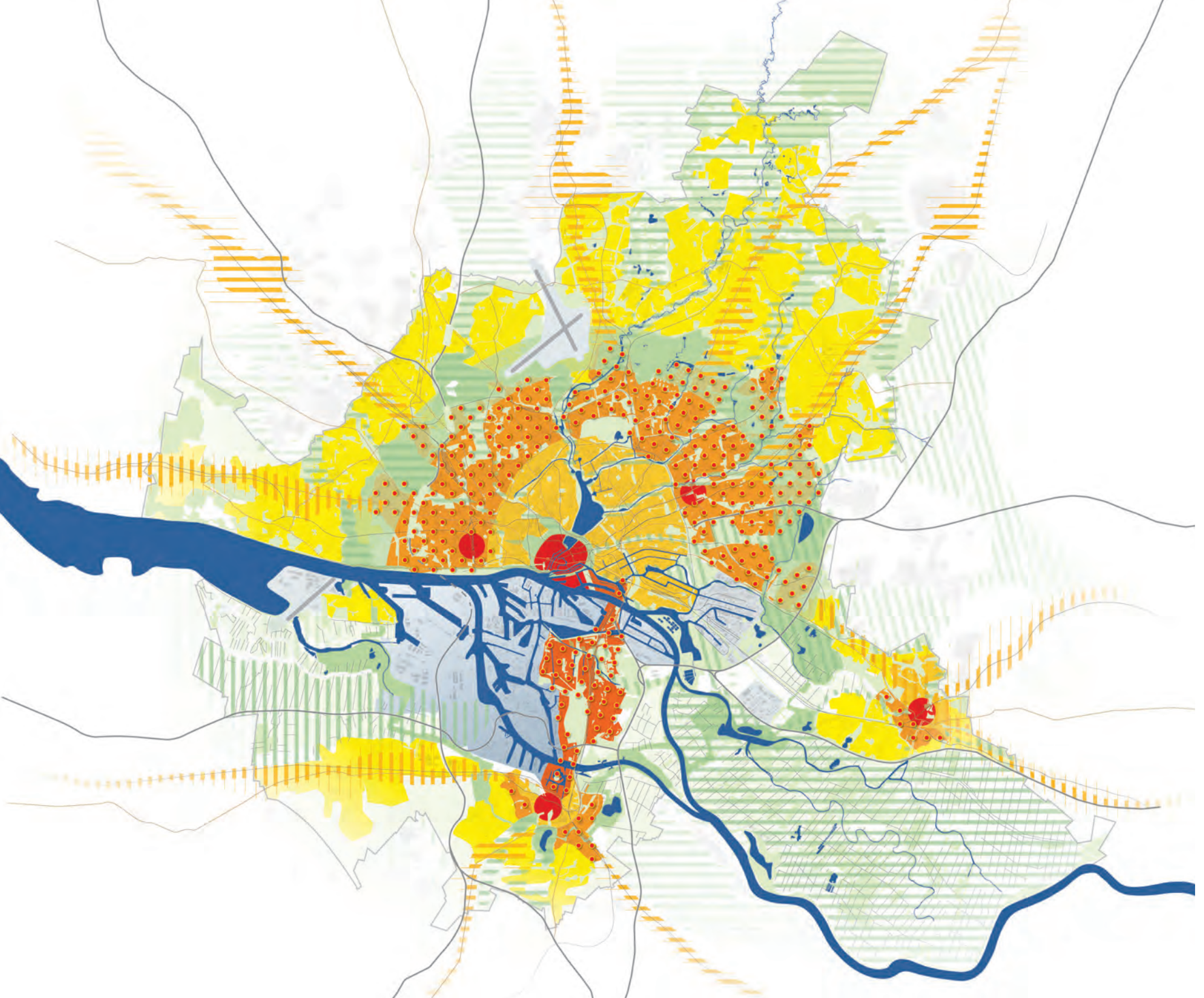
Satz und Layout
Leitplan und Schwerpunkte der Stadtentwicklung Hamburg 2030
büro luchterhandt
stadtplanung.stadtforschung.stadtreisen
Shanghaiallee 6, 20457 Hamburg
www.luchterhandt.de

Daniel Luchterhandt, Ann-Kristin Schlapkohl

Druck
Druckerei in St. Pauli
Große Freiheit 70
22767 Hamburg

Auflage: 7.500 Exemplare

Mai 2014



Leitplan zur Stadtentwicklung Hamburg 2030

- City - HafenCity
- Hafengebiet mit Güterumschlag und Industrie
- Urbanisierungszone mit Potenzial für "Mehr Stadt in der Stadt"
- Entwicklungsraum "Sprung über die Elbe"
- Innere Stadt
- Äußere Stadt
- Landschaftsachsen
- Grüne Ringe

Hamburg | Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Hamburg

Behörde für
Stadtentwicklung
und Umwelt