

WERKSTATTBERICHT ^{No. 1}

ZUR FORTSCHREIBUNG DES INNENSTADTKONZEPTES HAMBURG 2010

1. Staffel November 2011 bis Februar 2012



Innenstadtkonzept im Bürgerdialog


Hamburg

Der Inhalt

Das Verfahren	___ 4
Die Werkstätten der 1. Staffel	___ 6
1. Werkstatt	
Baukultur und Stadtidentität	___ 8
2. Werkstatt	
Öffentlicher Raum und Verkehr	___ 12
3. Werkstatt	
Einzelhandel und Dienstleistungen	___ 16
4. Werkstatt	
Wohnen und Versorgung	___ 20
Ausblick	___ 24



Neustadt

Altstadt

HafenCity

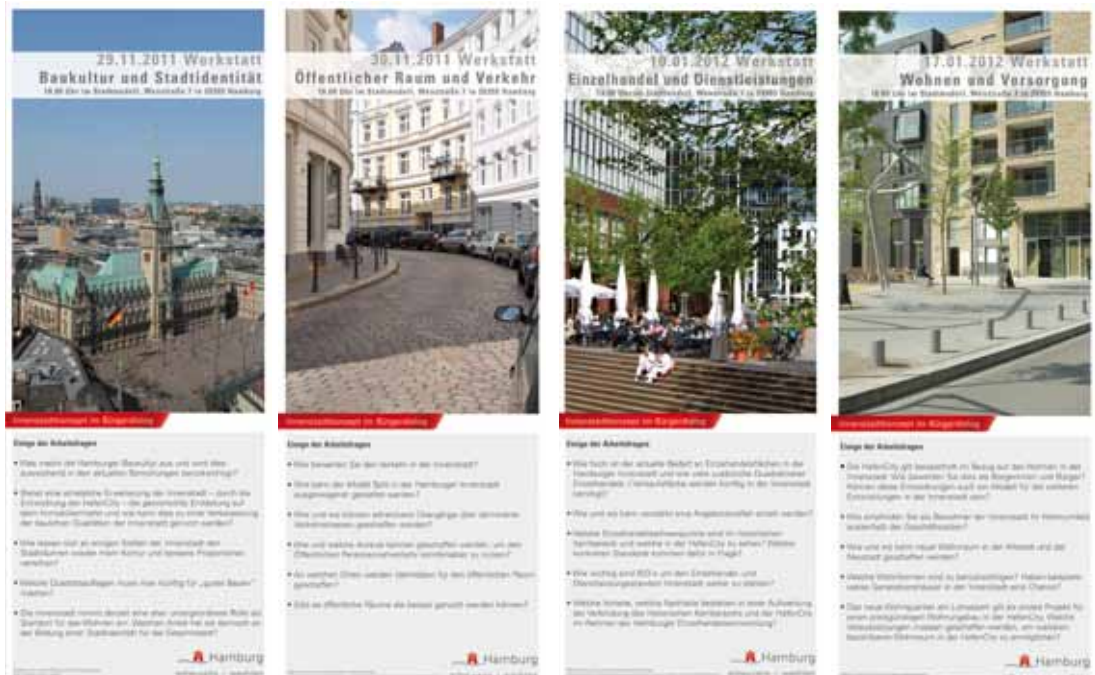
Das Verfahren

Das Innenstadtkonzept 2010 soll das Zusammenwachsen von historischem Stadtkern und der HafenCity als maritimer Stadterweiterung befördern und verfolgt das Ziel einer zukunftsorientierten, vielseitigen Nutzungsmischung aus Wohnen, Handel, Kultur, Arbeit, Versorgung und Freizeit in der Hamburger Innenstadt. Dies kann nur im Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern und Schlüsselakteuren der Innenstadt und unter deren Mitwirkung gelingen.

Deshalb wird das Innenstadtkonzept „im Bürgerdialog“ auf den Prüfstand gestellt und soll weitere Verfeinerungen, Aktualisierungen und Akzentsetzungen erfahren. In mehreren Staffeln von thematisch angelegten Werkstätten und eingestreuten öffentlichen Präsentationen können Interessierte über die künftige städtebauliche Ausrichtung und Gestaltung der Hamburger Innenstadt – bestehend aus Altstadt, Neustadt und HafenCity – diskutieren und ihre Positionen in die Hamburger Stadtentwicklung einbringen.

Die Ergebnisse dieses dialogorientierten Verfahrens münden in die Fortschreibung und Aktualisierung des Innenstadtkonzeptes, das dann eine Beschlussfassung im Senat und in der Bürgerschaft erfahren soll.

Ausstellungsplakate zur 1. Staffel „Innenstadtkonzept im Bürgerdialog“



Öffentliche Auftaktveranstaltung

21.11.2011 im Haus der Patriotischen Gesellschaft von 1765

Staffel 1

4 Werkstätten

im Stadtmodell, Wexstraße 7, 20355 Hamburg

Baukultur & Stadtidentität 29.11.2011	Öffentlicher Raum & Verkehr 30.11.2011	Einzelhandel & Dienstleistungen 10.01.2012	Wohnen & Versorgung 17.01.2012
---	--	--	--

1. Sprecherkreis
07.02.2012

1. Öffentliche Zwischenpräsentation

22.02.2012 im Haus der Patriotischen Gesellschaft von 1765

In der ersten Staffel des Bürgerdialogs wurde das Innenstadtkonzept Hamburg 2010 zur Diskussion gestellt. Thematische und räumliche Aussagen wurden überprüft, ergänzt und für den weiteren Planungsprozess priorisiert.

Staffel 2

4 Werkstätten

mit themenbezogenen Innenstadtexpeditionen in Hamburg

Stadtgestalt 02. April 2012	Handelslagen 03. April 2012	Verbindungen 23. April 2012	Wohnen 24. April 2012
---------------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------

2. Sprecherkreis
vorauss. Mai 2012

2. Öffentliche Zwischenpräsentation

vorauss. Juni 2012 im Haus der Patriotischen Gesellschaft von 1765

In der zweiten Staffel des Bürgerdialogs werden die bisher erarbeiteten Entwicklungsvorschläge in vier Werkstätten weiter detailliert und Handlungsempfehlungen formuliert. Im Rahmen der zweiten Staffel des Bürgerdialogs werden „Innenstadtexpeditionen“ zu dem jeweiligen Thema der Werkstatt angeboten.

Staffel 3

evtl. 3. Staffel mit Werkstattveranstaltungen

Werkstätten
2012

3. Sprecherkreis
2012

3. Öffentliche Zwischenpräsentation

2012 im Haus der Patriotischen Gesellschaft von 1765

Öffentliche Abschlussveranstaltung

vorauss. 2012 im Haus der Patriotischen Gesellschaft von 1765

Überarbeitung / Fortschreibung des Innenstadtkonzeptes

Befassung von Senat und Bürgerschaft

Die Werkstätten der 1. Staffel

___Werkstattveranstaltungen im Stadtmodell

Im Zeitraum von 29. November 2011 bis 17. Januar 2012 fand die erste Staffel mit vier Werkstattveranstaltungen zu den Themen „Baukultur und Stadtidentität“, „Öffentlicher Raum und Verkehr“, „Einzelhandel und Dienstleistungen“ und „Wohnen und Versorgung“ statt. Diese öffentliche Plattform bot den Bürgerinnen und Bürgern und der Fachöffentlichkeit die Möglichkeit, auf der Grundlage des vorliegenden Innenstadtkonzeptes, über die Zukunft der Hamburger Innenstadt zu diskutieren und ihre Positionen einzubringen.

Die vier Veranstaltungen wurden durch Herrn Prof. Kunibert Wachten, scheuven+wachten, moderiert. Nach einer Einführung in die Eckpunkte zu dem jeweiligen Thema im Innenstadtkonzept teilte sich das Plenum in zwei Arbeitsgruppen. Die Arbeit bestand in allen Gruppen darin, die thematischen Lücken im Innenstadtkonzept zu identifizieren, die Gewichtungen des Konzeptes zu beurteilen und räumliche und funktionale Vertiefungsbereiche zu benennen. Die Arbeitsgruppen gingen deshalb im Schwerpunkt folgenden Fragen nach:

- Welche Aspekte fehlen im Konzept?
- Welche Aspekte sollten mehr Gewicht erhalten?
- Welche Aspekte sollten verfeinert werden?

Jeweils eine Sprecherin oder ein Sprecher präsentierten - stellvertretend für die Gruppe - die Diskussionsergebnisse am Ende der Veranstaltung im Plenum.

Die Ergebnisse der Werkstattveranstaltungen werden im Folgenden thematisch zusammengefasst dargestellt. Die verschiedenen Statements sowie das Meinungsbild der Arbeitsgruppen werden im Rahmen des 1. Sprecherkreises am 07. Februar 2012 vertiefend diskutiert, bewertet und abgewogen. Hier wird auch über das weitere Vorgehen beraten. Die Ergebnisse des bisherigen Prozesses und der weitere Ablauf des Verfahrens werden am 22. Februar 2012 in einer ersten Zwischenpräsentation der interessierten Öffentlichkeit dargestellt.

Anmeldung zu den Werkstätten

jeweils 18.00 Uhr im Stadtmodell, Wexstraße 7 in 20355 Hamburg

Gestalten Sie mit!



1. Werkstatt Baukultur & Stadtidentität

___29. November 2011 im Stadtmodell

„Architekturqualität entsteht nicht per Erlass oder fester Vorgaben, wohl aber durch einen Diskurs.“ So steht es im Innenstadtkonzept und so wurde in den beiden Arbeitsgruppen der Werkstatt „Baukultur und Stadtidentität“ der Diskurs aufgenommen. In beiden Arbeitsgruppen wurden Positionen mit großer Bandbreite diskutiert und gesammelt.

„Kommunikation und Beteiligung“

Es wurde vor allem in einer Arbeitsgruppe beklagt, dass sich die Veranstaltungsreihe vornehmlich an das Fachpublikum und nicht an die breite Hamburger Bürgerschaft wende. Die BSU wurde aufgefordert, ihre Öffentlichkeitsarbeit zu intensivieren. Gleichzeitig wurde aber auch eingeräumt, dass das Werkstattprinzip nur eine begrenzte Anzahl an Teilnehmern zulasse. Um die große Öffentlichkeit zu erreichen, wurde angeregt über andere Veranstaltungsformen und Kommunikationsmöglichkeiten nachzudenken.

„Wo sind die Bürger in dieser Werkstatt? »Es gibt ein Innenstadtkonzept?“

Davon wusste ich nichts!« Das höre ich öfters.“

„Baukultur“

Innerhalb des Themenfeldes „Baukultur“ wurden Potenziale und Handlungserfordernisse der innerstädtischen Qualitäten der Bauwerke, des Stadtbildes als auch der Frei- und Grünräume erörtert und diskutiert. Die überlieferte Hamburger Baukultur habe zu wenig Gewicht im Innenstadtkonzept, diese Auffassung wurde mehr als deutlich. Viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer vermissten die Wertschätzung und weiterhin die Weiterentwicklung des architektonischen Erbes. Hierzu wurde vorgeschlagen, den Bestand der Innenstadt neu zu kartieren und gleichzeitig auch zu bewerten. Mit der Fortschreibung des Innenstadtkonzeptes sollte dann festgelegt werden, wo zukünftig und in welchen Zeiträumen gebaut werde. Gleichzeitig müsse der Bestand im Hinblick auf Sanierungen und Modernisierungen geprüft werden.

„Die Stadtgeschichte sollte gewürdigt werden! Das betrifft auch die Nachkriegsarchitektur.“

Das leistet das Innenstadtkonzept nicht.“

In diesem Zusammenhang wurden vor allem die Stilbrüche der Stadtgestalt thematisiert. Diese seien zahlreich vorhanden. An der Frage, ob diese Stilbrüche bewahrenswert sind oder ob diese korrigiert werden sollten, spalteten sich die Meinungen. Ein viel diskutiertes Beispiel sind die Cityhochhäuser am Steintorwall. Während die Denkmalschützer diese für bewahrenswert halten, gab es auch laute Stimmen, die den Abriss fordern. An diesem Beispiel wurde eine weitere entscheidende Frage für den Bestand deutlich. Welches Nutzungsspektrum lässt



sich bei unterschiedlichen Bestandsumwandlungen überhaupt realisieren? Dies zu prüfen, wird als eine wichtige Aufgabe angesehen.

„Aufstellung von Gestaltungsvorgaben zur Materialität in der Stadt.“

„Wo ist das weiße und wo ist das rote Hamburg?“

Konkret kritisiert wurde das „Architekturkonzept“ der HafenCity, welches sich nicht an der Architektur der Innenstadt orientiere. Die Architektur sei „austauschbare Investorenarchitektur“ und wenig „maßgeschneidert“ oder „hamburgisch“. Vorgeschlagen wurde, in künftigen Architekturwettbewerben dieser Anforderung mehr Rechnung zu tragen. Auch Verfechter eines Gestaltungsbeirates meldeten sich zu Wort. Zeitgemäße Architektur in Hamburg müsste sich an den Parametern historische Baukultur, außerordentliche Gestaltqualität und zukunftsfähige nachhaltige Bautechnik ausrichten.

Neben der Gestalt des Bauwerks wurde auch intensiv über die Gebäudehöhen diskutiert. Kritisiert wird hierbei die Höhenentwicklung entlang der Ludwig-Erhard-Straße im Übergang von Neustadt und Fleetinsel. Aber auch die Gebäudehöhen in der HafenCity gerieten in die Kritik. In der weiteren Planung müsse unbedingt darauf geachtet werden, dass die HafenCity in ihrer Höhenentwicklung nicht die historische Stadtsilhouette Hamburgs – mit ihren fünf Hauptkirchen und dem Rathaus – verstelle. Mit der Fortschreibung des Innenstadtkonzeptes solle auch ein Höhenkonzept für die Hamburger Innenstadt erarbeitet werden, das die bisherige Auseinandersetzung mit der Stadtsilhouette verfeinert.

In den Beiträgen wurde den Freiräumen und Plätzen in der Innenstadt als auch der Qualität von Straßenzügen große Bedeutung für die Entwicklung der Innenstadt zugemessen. Der öffentliche Raum sei in den letzten Jahrzehnten zum Teil sehr vernachlässigt worden. Hamburg brauche „Salons der Innenstadt“, in denen sich die Bürgerinnen und Bürger ungezwungen aufhalten und verweilen können. Diese Räume bräuchten einen „einheitlichen gestalterischen Rahmen“, so durch ein übergreifendes Möblierungs- und Lichtkonzept.

„Nicht jeder Freiraum muss auch bebaut werden, nicht überall muss der Stadtraum verdichtet werden.“

Weiterhin konzentrierten sich viele Aussagen auf das Thema der Erreichbarkeit und Vernetzung der Innenstadt mit den Hamburger Stadtteilen. Die „Verschneidungen“ zwischen den einzelnen Stadtteilen und Quartieren sollen verbessert werden und nicht nur räumlicher, sondern betont auch funktionaler Art sein. In diesem Zusammenhang müssten die Wegenetze der Hamburger Innenstadt neu gedacht werden, vor allem vor dem Hintergrund notwendiger Sichtverbindungen.



„Stadtidentität“

Fragen der Stadtidentität bestimmten die Gespräche der Arbeitsgruppen. Was ist die Innenstadt? Wie grenzt sie sich historisch ab? Welche Rolle spielen die Verflechtungen mit den angrenzenden Stadtteilen für die Identitätsfrage? Welche Identität wird sie künftig aufweisen? Wie lassen sich die drei Teilbereiche, Altstadt, Neustadt und HafenCity profilieren? Das waren die zentralen Fragestellungen. Unterschwellig gab es auch Zweifel an der Setzung des Innenstadtkonzeptes, dass die HafenCity in Zukunft ein wichtiger Bestandteil der Innenstadt sei. Der neue Stadtteil sei doch eine Vorstadt, war desöfteren zu vernehmen.

„Ist die HafenCity Teil der Innenstadt?“

Alle Teilnehmer waren sich einig, dass die wesentlichen historischen Prägungen der Innenstadt ihre Identität ausmachen: Das Rathaus mit seinem Umfeld, andere Repräsentations- und Kulturbauten, ausgewiesene Zeugnisse der hamburgischen Architektursprache (weißes und rotes Hamburg), die historische Stadtsilhouette aus Nord- und Südrichtung, der historische Stadtgrundriss, Topografie und Wasserlage an Binnenalster und Elbe, die Lagen des Einzelhandels an Jungfernstieg und Mönckebergstraße als ökonomische Transmissionsriemen. Vor dem Hintergrund dieser Merkmale wurde die Frage gestellt, wie die HafenCity zur Stadtidentität beitragen kann?

Das Innenstadtkonzept beschreibt, welcher Stellenwert dem innerstädtischen Wohnen zukommt, wie sich die HafenCity in Zukunft auch als Wohnquartier anbieten kann und wie dies auf andere innerstädtische Quartiere „abfärben“ soll. So kam der Wunsch zum Ausdruck, die nahezu unbewohnte Altstadt (wieder) zu einem attraktiven Wohnstandort zu entwickeln. Neue Nutzungen provozieren aber durchaus Konflikte. Hier herrschen bereits Konflikte zwischen Wohn- und Ruhebereichen sowie Platzmangel für soziale Einrichtungen gegenüber des „Trubels und des Kommerz.“

Insgesamt gilt es, die Prägungen und besonderen Alleinstellungsmerkmale vertiefend herauszuarbeiten, zu bewahren und ggf. auszubauen. Dazu gehören auch Gestaltungsvorgaben, die alle genannten Belange berücksichtigen und so die Stadtidentität stärken. Diese Gestaltungsvorgaben können sogar filialisierten Einzelhandel „unverwechselbar“ machen und in die Gestalt der Innenstadt einbinden.

„Es muss ein „Bild“, ein Leitbild für die Innenstadt, erarbeitet werden, beispielsweise: »Hamburg, Stadt an der Elbe.«.“



Fazit

Aus der Diskussion schälte sich als Fazit heraus:

- Deutlichere Würdigung der historischen Prägungen der Innenstadt und ihres erhaltenswerten Baubestandes,
- vertiefende Auseinandersetzung mit der Höhenentwicklung und der Dichte der Bebauung,
- Thematisierung innerstädtischer Bautypologien und ihrer Körnigkeit, insbesondere der Wohnbauten,
- Entwicklung von gestalterischen Spielregeln für die Bebauung, insbesondere für Einzelhandel und Gastronomie,
- Konkretisierung der Nutzungspotenziale der Bestandsumwandlung,
- Kartierung des weiteren, absehbaren Baugeschehens,
- Konkretisierung des Möblierungs- und des Lichtkonzeptes,
- Vernetzung der Innenstadt mit den angrenzenden Stadtteilen, über den Wallring hinaus.



2. Werkstatt Öffentlicher Raum & Verkehr

___30. November 2011 im Stadtmodell

Die in den zurückliegenden Jahren gestalteten Stadträume in der HafenCity und in der heutigen Innenstadt müssen „aufeinander zugehen“. Das Netz des öffentlichen Raumes muss deutlicher enger geknüpft werden. Wichtige Platzräume und Straßenräume im Innern müssen mit gleicher Sorgfalt gestaltet werden, wie es etwa in der Mönckebergstraße, am Jungfernstieg, in den Colonnaden, am Neuen Wall, auf dem Gertrudenkirchhof oder in der westlichen Hafencity schon heute der Fall ist.“ Der öffentliche Raum und damit auch die Straßenräume spielen im Innenstadtkonzept eine wichtige Rolle. In der Werkstattveranstaltung „Öffentlicher Raum und Verkehr“ waren weniger die ambitionierten Ziele des Innenstadtkonzeptes umstritten, vielmehr ging es um die Umsetzbarkeit der Ziele. Vor allem drängten sich immer wieder Verkehrsfragen in den Vordergrund.

„Öffentlicher Raum“

Innerhalb des Themenfeldes „Öffentlicher Raum“ wurde darüber diskutiert, wie die Stadtbewohner sich die öffentlichen Räume zurückerobern können. Ziel sei es, urbane Plätze mit vielfältiger Nutzung zu schaffen. Die Beiträge kreisten um das Thema, wie die Vernetzung der Innenstadt durch Wege und Routen vertiefend ausgearbeitet werden kann. Es wurde eine Konkretisierung des Konzeptes in Bezug auf die Handlungsräume als auch die Maßnahmen gefordert. Der beklagenswerte aktuelle Zustand öffentlicher Räume wie beispielsweise des Hopfenmarktes drückte sich in den Forderungen nach mehr Sauberkeit und Sicherheit aus. Pauschal wurde der Wunsch nach Vermeidung jeglicher Angsträume und nach Barrierefreiheit in der Innenstadt genauso wie der Wunsch nach attraktiveren U- und S-Bahnstationen geäußert.

Räumlich fokussierte sich das Interesse auf die Speicherstadt als „einem riesigen öffentlichen Raum“. Diesen gelte es noch weiter zu durchdringen und an die Freiräume in der HafenCity anzuschließen. Gestaltungsmöglichkeiten wurden aber auch für das Quartier zwischen Glockengiesserwall, Alstertor, Lilien-/Rosenstraße und Ballindamm gesehen, diesen Raum gelte es durchlässiger zu gestalten und freiräumlich aufzuwerten. So zeige sich auch am neugestalteten Gertrudenkirchhof, dass punktuelle Maßnahmen ergebnislos bleiben, wenn nicht auch die Randbebauung und die Zuwege belebt werden.

„Historische Oberflächen, sprich historische Materialien im öffentlichen Raum, sind zu bewahren.
Und das Mobiliar im öffentlichen Raum sollte einheitlicher und hochwertiger gestaltet werden.“

Einen besonderen Vertiefungsbereich stellt die Gestaltung der Hauptbahnhofsvorplätze dar; als „Eingang“ zur Stadt und Übergang nach St. Georg bedürfen diese besonderer Aufmerksamkeit. Aber auch in Nord-Süd-Richtung gäbe es Handlungsbedarf. Der Bahnhof ist ein Trittstein innerhalb der Kunstmeile und unterbricht diese



zugleich abrupt. Hier lautete ein Vorschlag, durch eine „Überdeckung“ der Gleise könne beispielsweise eine neue Freifläche als Park gestaltet werden.

Handlungsbedarf wurde auch an ganz anderer Stelle gesehen. Das Potenzial des Wassers als öffentlicher Raum läge trotz immer wieder angestellter Überlegungen noch brach. Die Wasserplätze an der Binnenalster und der Elbe seien weiter zu qualifizieren. Auch die Fleete sowie das allgemeine Stadtgrün seien frei zugänglich und künftig erlebbarer zu gestalten. Insbesondere der Wallring muss zur Verknüpfung der Innenstadt mit den angrenzenden Stadtteilen durchlässiger werden.

„Das Thema Wasser ist noch stärker in die Gestaltung von Freiräumen einzubinden.
Die Fleete sollten erlebbar bleiben, Freiräume dürfen nicht (zu billig) privatisiert werden.“

Die Beiträge und Diskussionen wurden von der Frage begleitet, wie eine kontinuierliche Pflege und Unterhaltung des öffentlichen Raums wirkungsvoll zu organisieren wäre. Vorschläge seien diesbezüglich, Anlieger als „Paten“ zu gewinnen und weitere BID's zu installieren. Gleichzeitig gab es auch skeptische Stimmen, öffentliche Räume nicht zu sehr zu privatisieren. In diesem Zusammenhang seien auch Randthemen wie „shared space“, die Mischnutzung von Verkehrsräumen, und die Umweltfreundlichkeit von Gestaltungselementen (Beleuchtung) genannt.

„Öffentlicher Raum für alle! Keine Ausgrenzung von bestimmten Bevölkerungsgruppen!
BIDs sind in diesem Zusammenhang auch kritisch zu betrachten.“

„Öffentlicher Raum bedeutet: öffentlicher Besitz.“

„Verkehr“

Erklärtes Ziel des Innenstadtkonzeptes ist es die Stadträume zu vernetzen, verkehrlich gibt es jedoch eine durchgängige Barriere, die sich dem Plan „in den Weg stellt“. Alle im Innenstadtkonzept genannten Nord-Süd-Verbindungen werden zumeist jäh von der Willy-Brandt- und Ludwig-Erhard-Straße unterbrochen. Von daher wurde auch in den Werkstätten die verkehrsplanerische Hauptaufgabe benannt, die Barrierewirkung der Straße aufzuheben und historische Bezüge/Wegeverbindungen wieder herzustellen. Dazu gehört auch, die Ränder der Ost-West-Straße zu beleben, indem sich die Erdgeschosse mit attraktiveren Nutzungen dem öffentlichen Raum zuwenden.

Für viele Teilnehmer schien das planerische Ziel unumstritten, künftig den Verkehr in der Innenstadt zu „entschleunigen“ bzw. dem motorisierten Verkehr weniger Raum zu gewähren. Wenn es in Zukunft solche Spielräume, - mutige Lösungen wie Anpassung von Parametern der Verkehrsplanung, Spurreduzierungen und neue



Abbiegebeziehungen -, nicht nur für die viel befahrenen Straßen gibt, dann gäbe es Hoffnung, die vorhandenen Barrieren aufzuweichen und eine attraktive Aufwertung von öffentlichen Räumen zu erzielen. Allerdings wurde von mehreren Seiten betont, die Erreichbarkeit der Innenstadt müsse gewährleistet bleiben.

„Wo sind die „Spielräume“ im Verkehrsnetz? Gibt es überflüssige Straßen für den Autoverkehr?“

Wir brauchen eine Entschleunigung der Stadt; weniger Lärm & Dreck durch weniger motorisierten Verkehr.“

In den Quartieren selbst wird auf fußgänger- und radfahrerfreundlich gestaltete Straßenräume großen Wert gelegt. Vorschläge bezogen sich beispielsweise darauf, dem Radverkehr auch in Einbahnstraßen freie Fahrt zu gewähren, in einigen Bereichen nur noch Anliegerverkehr zuzulassen, den Radweg entlang des Walls aufzuwerten und bei der Gestaltung der Straßenräume auch Fahrradabstellmöglichkeiten bereitzustellen. Auch die Barrierefreiheit – von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen – müsse immerzu im Blickfeld verkehrsplanerischer Betrachtungen sein.

Besonders die Reduzierung des MIV wurde als Schlüssel zur Schaffung von Aufenthalts- und Verweilqualitäten gesehen. Interessenlagen und Meinungen zu Lösungsansätzen sind hier sehr vielfältig und teilweise konträr. Vorgeschlagen wurde: Prüfung von Standorten zur Reduzierung von Park- und Abstellmöglichkeiten, Erhöhung der Parkgebühren, Parkverbote und Parkraumüberwachungsmaßnahmen, Bereitstellung unterirdischer Parkplätze, Einführen einer City-Maut, Car-Sharing Angebote oder auch die Einrichtung einer Umweltzone.

Grundsätzlich sollten historische und identitätsstiftende Plätze von parkenden PKWs freigehalten werden. Allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern war jedoch auch bewusst, dass eine ausreichende Verfügbarkeit von innerstädtischen Parkplätzen hinsichtlich der täglichen Beschäftigten- und Besucherzahlen ebenfalls zu berücksichtigen sei. Gleiches gelte für den Lieferverkehr.

„Die Innenstadt ist auch ein Wirtschaftsstandort mit 150.000 Beschäftigten und mehreren 100.000 Besuchern täglich. Dies bedarf eines umfassenden Verkehrsangebots einschließlich des PKW.“

Ein großes Potenzial zur Reduzierung des Verkehrs wurde vor allem im Ausbau der ÖPNV-Angebote gesehen, zusätzlich zum „Normalverkehr“ könnten beispielsweise „Mini- oder Shuttlebusse“ im 3 bis 4 Minutentakt verkehren. Für den Tourismus müsste ebenfalls verstärkt auf den Hamburger Verkehrsverbund (HVV) durch Werbung aufmerksam gemacht werden. Zudem sollten die City-Busse modernisiert werden.



Für die Steigerung der Attraktivität der Verknüpfungen zu den umliegenden Quartieren konnten vielfältige Vorschläge gesammelt werden: Verbesserung der Vernetzung der umliegende Quartiere, Gestaltung der Straßenräume durch Grünflächen und Bäume, Schaffung attraktiver, barrierefreier Übergänge, Rückbau der Cremon-Fußgängerbrücke Aufwertung der Zu- und Übergänge – wie beispielsweise zu „Planten un Blomen“, Wahrung der Sichtbeziehungen zu den historischen Kirchen.

„Würde die Parkraumüberwachung konsequenter durchgeführt, würden sich viele Probleme mit dem ruhenden Verkehr erledigen.“

Fazit

Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer schienen sich in der Notwendigkeit von weiteren Aufgaben des Innenstadtkonzeptes einig:

- Ausarbeitung eines zusammenhängenden Verkehrskonzeptes für die Innenstadt zur Verbesserung des nicht-motorisierten Verkehrs,
- kritische Prüfung der Vorgaben und Berechnungsgrundlagen der Verkehrsplanung, beispielsweise bei Knotenpunkten,
- Konkretisierung und Ergänzung der „Wege“, insbesondere zur Verknüpfung der Innenstadt mit den angrenzenden Stadtteilen,
- Priorisierung der Handlungsschwerpunkte im öffentlichen Raum und an wichtigen Knotenpunkten, auch der U- und S-Bahn,
- stärkere Auseinandersetzung mit dem öffentlichen Raum in der Speicherstadt, im Umfeld des Hauptbahnhofs und beispielsweise im Quartier um die Rosenstraße,
- Konkretisierung der Handlungspotenziale zum Abbau von Barrierewirkungen, insbesondere an der Ludwig-Erhard- und Willy-Brandt-Straße und am Wallring,
- stärkere Thematisierung der Wasserlagen und Wasserplätze.

3. Werkstatt Einzelhandel & Dienstleistungen

___ 10. Januar 2012 im Stadtmodell

Das „dreiblättrige Kleeblatt“ lokalisiert innerhalb des Innenstadtkonzeptes die künftigen Einzelhandelsschwerpunkte in der Hamburger Innenstadt. Derzeit setzt Hamburg mit seiner polyzentrischen Handelsstruktur nur 17 Prozent des Einzelhandelsumsatzes in der Innenstadt um. Kann und soll Hamburg mit dem angestrebten Entwicklungsschub zu den deutschen Großstädten aufschließen, deren Einzelhandelsumsatz bei 30 Prozent liegt? Vor diesem Hintergrund starteten die Werkstattgruppen „Einzelhandel und Dienstleistungen“ in ihre Arbeit.

„Der Wirtschaftsraum der Hamburger Innenstadt hat eine Zukunftsperspektive von ca. 150.000 qm Verkaufsfläche zusätzlich.“

Einzelhandel und Dienstleistungen

Es gab durchaus Stimmen, die im Wirtschaftsraum der Hamburger Innenstadt ein Steigerungspotenzial von ca. 150.000 qm Verkaufsfläche zusätzlich sehen. Dieser Optimismus wurde aber von vielen nicht in diesem Maße geteilt. Es wurde auch die Frage gestellt, ob man sich gegen die historisch gewachsene Struktur stemmen müsse. Der Umsatz verteile sich bisher über die Stadtteile und wird dies voraussichtlich auch in Zukunft tun. Kaufkraft käme mit der Steigerung des Wohnanteils in die Innenstadt, und auch der Tourismus als Entwicklungsfaktor sei nicht zu unterschätzen. Aber wo liege das eigentliche Entwicklungsziel? Das war eine der skeptischen und unüberhörbaren Fragen, die gleichzeitig den Wunsch nach einem konkreten Maßnahmenkatalog und der genauen Benennung von Entwicklungslagen zum Ausdruck brachten.

„Inhabergeführte Geschäfte und kleinteiliger Einzelhandel sind zu schützen und zu fördern. So zum Beispiel durch „Parasiten“, die in zu entwickelnden Lagen zu günstigen Bedingungen platziert werden.“

Entwicklungspotenzial sei zweifelslos gegeben, darüber herrschte Einigkeit. Selbst in den 1A-Lagen, die fest in den Händen von Filialisten seien, gäbe es bei Leerständen mitunter die Möglichkeit, beinahe „parasitär“ kleinteiligen Einzelhandel auf Probe anzusiedeln. Das belebe diese bevorzugten Lagen ungemein, diese Einkaufszonen bräuchten Hamburger „Unikate“. Das gelte genauso für die 1B-Lagen, in die sowohl alternative Einzelhandelsangebote als auch gastronomische Konzepte integriert werden sollten. Gelängen solche Ansätze, ließe sich in Sachen Branchenmix ein Alleinstellungsstatus herstellen.

„Lagen und Maßnahmen müssen benannt werden, gleichzeitig müssen aber auch die Akteure für die Umsetzung benannt werden.“



Ferner böten sich in den verschiedenen Quartieren von der Neustadt über das Nikolaiviertel bis hin zum Kontorhausviertel vielfältige Möglichkeiten für Einzelhandel und Dienstleistungen. Diese lägen aber nicht nur in dem „Kleeblatt“. Die Dringlichkeit der Gestaltung von „untergeordneten Achsen“ und „Nischen“ kam deutlich zum Ausdruck. Bei der Entwicklung weiterer Einzelhandelslagen sei u.a. die Entwicklung eines 4. „Kleeblatts“, vom Rathaus über den Rödingsmarkt hinaus denkbar. Zu vermeiden sei dabei auf jeden Fall, dass beispielsweise gewachsene Viertel in der Neustadt der Gefahr der Gentrifizierung (Erhöhung der Mieten, Verdrängung der Alteingesessenen) ausgesetzt werden.

„Flächenpotenziale wie am Rödingsmarkt müssen offensiv aufgezeigt werden.
Dazu gehört auch bisher nicht genutzte Erdgeschossbereiche zu öffnen.“

Insgesamt nahmen die Beiträge zum Thema „Authentisches Quartier“ einigen Raum ein. In Stadtteilen wie der Neustadt mit ausgeprägter Nutzungsmischung gäbe es einen Branchenmix, der Nahversorgung, Gastronomie, Handwerksbetriebe und Kreativwirtschaft in einem ausgewogenen Verhältnis biete. Diese lebendige Mischung mache das Quartier lebenswert und nicht nur für Bewohner interessant. Auswüchsen wie im Schanzenviertel, in dem sich die Gastronomie geradezu „wildwuchsartig“ auch im öffentlichen Raum ausbreite, gelte es jedoch rechtzeitig Einhalt zu gebieten. Tenor war in diesem Punkt, Gastronomiequartiere zu definieren, die beleben und zugleich nicht in Konflikt mit anderen Nutzungen wie dem Wohnen geraten.

„Gastronomiequartiere müssen definiert werden,
um die Konflikte mit der Wohnnutzung zu vermeiden.“

Daneben waren die Teilnehmer der Meinung, dass der Einzelhandel nicht genug in das Stadtgefüge eingebettet sei. Es fehlen deutliche Verknüpfungen der verschiedenen Einzelhandelslagen. Viele Erdgeschosslagen, sei es im Nikolaiviertel oder ganz extrem an der Willy-Brandt- und Ludwig-Erhard-Straße, werden für den Einzelhandel nicht genutzt und liegen brach (beispielsweise Potenziale für eine Markthalle). Generell entscheidend sei das Zusammenspiel des öffentlichen Raums und seinen Rändern. Hier werde noch zu viel Potenzial verschenkt. In diesem Zusammenhang wird auch der Domplatz genannt. Außerdem müsse in das Konzept aufgenommen werden, dass die Innenstadt und ihre Freiräume nicht durch und durch kommerzialisiert werden. Es müsse Alternativen jenseits des Kommerzes geben, dabei böten sich Hochkultur wie Subkultur als Ideengeber und Dienstleister an. Diese Art der „Anreicherung“ der Einzelhandelsquartiere über die bisherigen Auflagen hinaus verlange nach „Plätzen“ und erfordere Investitionen. Dabei sei erwähnt, dass die BIDs in diesen Werkstätten als Entwicklungsmotoren für den öffentlichen Raum kaum thematisiert wurden. Dies geschah aber offensichtlich weniger



aus Ignoranz, vielmehr schienen die BIDs in dieser Runde eher als selbstverständliches und breit akzeptiertes Instrument, den öffentlichen Raum aufzuwerten.

Abschließend sei kurz die Entwicklung des Einzelhandels in der HafenCity beleuchtet. Einige wenige Stimmen gab es dazu, und diese waren zurückhaltend bis skeptisch. Die Prognose war jedoch nicht zuletzt aufgrund des aktuellen Entwicklungsstandes verhalten, der hinter dem Plan zurücksteht. Das Überseequartier am Magdeburger Hafen führe momentan noch eine Art Inseldasein, die geplanten Anschlüsse fehlen derzeit, das mache es für Einzelhandel und Gastronomie schwer. Der große Entwicklungsschub stehe jedenfalls noch aus, aber man dürfe das Potenzial auch nicht überschätzen.

„Die Entwicklung des Einzelhandels in der HafenCity bleibt abzuwarten.“

Einvernehmen herrschte darin, dass es nun darum gehe, Lagen und Maßnahmen und gleichzeitig die Akteure zu benennen. Das „Kleeblatt“ sollte schnellstmöglich in alle Richtungen ausgeformt werden, damit es seine Strahlkraft nicht nur auf die 1A- und 1B-Lagen sondern auch auf die Nebenlagen entfalten kann. Insbesondere in den Nischen sollte die Verknüpfung und Mischung des Einzelhandels mit kulturellen Funktionen sowie gastronomischen Angeboten, Events, Bildungseinrichtungen und Begegnungsstätten einen besonderen Fokus erhalten. War die Rede vom „Authentischen Quartier“, dann ging es sowohl um die Stärkung wohnstandortbezogener Dienstleistungen sowie die Sicherung von bestehendem Einzelhandel innerhalb der Quartiere, als auch um die Stärkung der Quartiersidentität. Dieses Thema sei im Hinblick auf die Wohnnutzung von besonderer Bedeutung, zeige es doch die Interdependenz dieser Nutzungen. Das gilt auch für den Zusammenhang zwischen Einzelhandel und dem öffentlichen Raum. Die ansprechende und durchgängige Gestaltung eines Laufs macht ein Versprechen und führt den Kunden auch auf Nebenwege.

Fazit

Folgende Aufgaben werden noch für das Innenstadtkonzept gesehen:

- Konkretisierung der Flächen- und Entwicklungspotenziale für den innerstädtischen Einzelhandel mit einer ansprechenden Aufbereitung dieser Potenziale,
- Entwicklung eines Programms zur Sicherung von Kleinteiligkeit und Unverwechselbarkeit des Einzelhandels und zur Stärkung von Nebenlagen,



- Entwicklung von »authentischen Quartieren« mit ausgeprägter Nutzungsmischung und einem breiten Branchenmix,
- Überprüfung des Leerstandes in Erdgeschosszonen, Erarbeitung eines Maßnahmenkataloges zur temporären und längerfristigen Nutzung der Erdgeschosse,
- Überprüfung der Eignung von Erdgeschosszonen für nicht-kommerzielle belebende Nutzungen,
- Entwicklung eines feinmaschigeren Wegenetzes als dies im Innenstadtkonzept 2010 dargestellt ist, um auch Nebenlagen attraktiv erreichbar zu machen.



4. Werkstatt Wohnen & Versorgung

___17. Januar 2012 im Stadtmodell

„Die Innenstadt als Wohnort weiterentwickeln“ steht in der Priorität der Handlungsfelder im Innenstadtkonzept ganz oben. Ein Blick auf die Verteilung der bisherigen Bewohner zeigt eindeutig, dass das Wohnen in der östlichen Innenstadt bisher am wenigsten entwickelt ist. So fokussierten sich die Beiträge auch auf diesen Bereich, ohne jedoch die anderen Quartiere aus dem Blick zu verlieren. In die Stärkung von „Wohnen und Versorgung“ und damit in die Belebung der innerstädtischen Räume und das Stimulieren von innerstädtischen Nutzungen setzen sowohl die Planer als auch die Bürgerinnen und Bürger große Hoffnungen.

Flächenreserven für neue Wohnungen

Weit verbreitet scheint die Auffassung, in der östlichen Innenstadt seien Wohnungsbaupotenziale noch nicht weitreichend ausgeschöpft. Hier bedarf es der Ergänzungen, z.B. im Bereich der Cityhochhäuser und teilweise am Domplatz und Umgebung. Vor allem Bürohäuser aus den 1960er Jahren eröffnen Chancen der Umnutzung oder Neunutzung für neue Wohnungen. Diese finden sich nicht nur in der Altstadt sondern auch auf der Cremon-Insel. In der Neustadt gäbe es weitere Ergänzungsmöglichkeiten für Wohnbauten hinter der Rudolf-Roß-Gesamtschule oder aber auch über den Innenstadtrand hinausgeschaut, an der Glacischaussee.

„Bürohäuser aus den 1960er Jahren eröffnen Chancen der Umnutzung oder der Neunutzung für Wohnungen.“

Die großen Potenziale werden in der HafenCity gesehen, wo 6.000 Wohnungen angekündigt sind. Bei der weiteren Bauflächenvergabe sei jedoch nach der Qualität des Konzeptes und nicht nach Höchstgebot vorzugehen. Bevorzugt sollten Flächen an Genossenschaften und solche Bietergemeinschaften vergeben werden, die sich aus Baugemeinschaften gründen. Die Ansätze, am Lohsepark geförderten Wohnungsbau zu etablieren, werden zwar gewürdigt, aber noch nicht als ausreichend empfunden.

Mehrfach wurde gefragt, ob das Wohnen auf dem Wasser möglich sei. Diese Möglichkeit werde in der bisherigen Planung unterschätzt.

„Wer soll hier wohnen? Was für ein Menschenbild steht hinter dem Konzept?“

„Was ist das Ziel? 30.000 Einwohner bis 2030?“

In der Diskussion über den Bestand wurde deutlich, eine Qualitätssicherung des vorhandenen Wohnraums ist notwendig. Dies impliziert einen Schutz der Bestände vor einer missbräuchlichen Nutzung, z.B. ungenehmigte Pensionen. Bestandsschutz sei vor allem in der dünn besiedelten Altstadt notwendig. Einvernehmlich wurde betont, dass vor allem Bürogebäude Wohnnutzungen weichen müssten bzw. der Wohnraum in der Innenstadt



zurückzugewinnen sei (Stärkung der Wohnfunktion in der Innenstadt). Zu berücksichtigen sei aber beispielsweise das Modell „Wohnen + Arbeiten“ bei Wohngrundrissen. Auch wurden Wohnformen wie Kraftwerk 1 in Zürich als Beispiele, an denen sich Hamburg orientieren könnte, angedeutet. Darüber, inwieweit die bestehenden Bürohäuser umnutzbar seien, bestand ein klarer Dissens. Es gab deutliche Stimmen, dass ein Großteil dieses Bestandes abzureissen ist, um Neubauten Platz zu machen. Das gilt es zu prüfen. Mehrmals angesprochen wurden auch Möglichkeiten des parasitären Wohnungsbaus. Die Möglichkeit der Aufstockung vor allem im Bereich der Altstadt gilt es auszuloten, was auch die Beschäftigung mit einem neuen Höhenkonzept impliziert. Dazu passten kurze Einwürfe wie die Frage, ob man das Wohnen in der Mönckebergstraße nicht explizit von den Eigentümern fordern könne. Überhaupt müsse man die Wohnflächenentwicklung mit Phantasie und Offenheit verfolgen, ohne sozialromantischen Idealen nachzuhängen.

„Es mag ein wenig altbacken klingen, aber vielleicht gilt ja für das Wohnen in der Innenstadt der alte Wahlspruch: Fantasie an die Macht.“

(Durch) Mischung

Rein rechtlich sind die Innenstadtgebiete, in denen Wohnen bisher nicht erlaubt war, in Kerngebiete umgewandelt. Die Funktionsmischung Arbeiten und Wohnen müsse aber auch von den Investoren und Bauherren durchgesetzt werden. Es wurde eine Grundklausel gefordert, in welcher jedes Gebäude mindestens 20 % Wohnnutzungen haben müsste. Innerhalb der bestehenden Quartiere wurde auch dafür plädiert, auf eine Mischung an Bewohnern – egal ob neu hinzugezogen oder alteingesessen – hinzuwirken. Gefordert wurde zudem familienfreundliches Wohnen oder die Belebung der Quartiere durch neue Bewohner wie z.B. Studenten. Planerisch seien diese Ziele durch funktionale Konzepte aus Wohnen, Arbeiten und Vergnügen in den Quartieren zu realisieren.

„Auf die Mischung kommt es an. Das gilt für die Nutzungen und das gilt für die soziale Zusammensetzung der Bewohner der zukünftigen Innenstadt.“

Versorgung

Eine Verbesserung der „Grundversorgung“ sowie der „Nahversorgung“ waren ebenfalls Gegenstand der Diskussion. Dies ist nicht nur ein Thema für die Bewohner der Innenstadt. Viele Arbeitnehmer möchten sich in der Mittagspause versorgen, das sei heute geradezu unmöglich. Ebenfalls wurde die medizinisch-soziale Versorgung an Schulen, Ärzten oder Kindertagesstätten bemängelt. Vor allem wenn man junge Eltern für das Wohnen in der Innenstadt gewinnen möchte, bedarf es eines größeren Angebotes an Kindergartenplätzen. Der Kindergarten der Sankt-Petri-Kirche ist ein erster Schritt, aber bei weitem nicht ausreichend.



Des Weiteren sei im Innenstadtkonzept über die Nutzung von Erdgeschossflächen in der nordöstlichen Innenstadt nachzudenken. Hier sind seitens der Teilnehmer vor allem kleinteilige Einzelhandelsgeschäfte und keine Filialisten erwünscht – insbesondere in B- und C-Lagen. Hier kam auch der Begriff des „authentischen Viertels“ wieder auf. Dazu passt die Anmerkung, dass nicht nur kleinteiliger Einzelhandel und handwerkliche Dienstleistungen sondern auch Bewegungsräume zum Wohnen gehören und deshalb Platz für Grün- und Sportanlagen – und insbesondere für den Vereinssport – zu schaffen sein müssten. Das gäbe es bisher nur in den angrenzenden Stadtteilen wie St. Pauli oder St. Georg.

Mehr und angepasste Angebote für Kinder und Jugendliche wurden im Wohnumfeld der Innenstadt zudem gefordert – für Jugendliche auch in den Abendstunden. Wobei eine Ausweitung des Abendprogramms auch für Erwachsene gelte. Eine dringende Aufgabe bestehe darin, in der Innenstadt quartiersbezogene soziale Infrastruktur zu entwickeln, wenn man eine Belebung der Mitte Hamburgs durch Wohnen erreichen möchte.

Freiräume und öffentlicher Raum

Auch das Thema des öffentlichen Raumes war Gegenstand der Diskussion. Es wurde gefordert, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum den hohen Anforderungen der Bewohnerschaft anzupassen. Kleine Plätze könnten als „urbane Wohnzimmer“ oder „Salons“ betrachtet werden. Der öffentliche Raum werde auf diese Weise zum erweiterten und gut frequentierten Wohnraum umgestaltet.

Ein Perspektivwechsel zur Entdeckung neuer Potenziale sei zudem bei der Entwicklung der Innenstadt wichtig. „Dachspaziergänge“ wie in Stockholm oder der Highline-Park in New York wurden hier genannt. Zudem sollte der Zugang und die Beziehung zu den Wasserlagen überprüft werden.

„Man muss in Hamburg mal auf das Dach steigen, um die Potenziale zu erkennen.
Wie wäre es mit Dachspaziergängen wie in Stockholm.“

Wie auch schon in den vorangegangenen Werkstätten bestätigte sich die wichtige Rolle des öffentlichen Raums für die Weiterentwicklung der Innenstadt, insbesondere im Hinblick auf das Wohnen. Die neuen Bewohner wollen sich durch die Innenstadt bewegen und nicht in ihrem Stadtteil verharren. Vor allem die Nord-Süd-Verbindungen, die derzeit durch die Verkehrsbarriere der Willy-Brandt- und Ludwig-Erhard-Straße unterbrochen werden, nehmen hierbei eine wichtige Schlüsselrolle ein. Die städtebauliche Verbindung zwischen dem „alten Hamburg“ und der HafenCity wurde zumindest im Hinblick auf die Nutzung Wohnen als folgerichtig betrachtet. Die Innenstadt



braucht flächendeckend Bewohner, um die anderen Funktionen Einzelhandel und Dienstleistung dauerhaft zu stützen. Im gleichen Zuge brauche die Innenstadt eine übergreifende soziale Infrastruktur. In Anbetracht der dann doch beschränkten Ressourcen tauchte auch die Frage auf, was geopfert werden soll, um dem Ziel „mehr Wohnraum“ in der Innenstadt näher zu kommen. Es müssen Prioritäten gesetzt werden, das sei die nächste Aufgabe, so der Tenor der Werkstatt „Wohnen und Versorgung“.

Fazit

In der Notwendigkeit von weiteren Aufgaben des Innenstadtkonzeptes waren sich die Gruppen einig:

- Konkretisierung der Flächenpotenziale für Wohn- und Begleitnutzungen in den einzelnen Vierteln,
- Qualitätssicherung des vorhandenen Wohnraums,
- Erfassen der Wohnmöglichkeiten bei Bestandsumwandlungen von Bürohäusern, insbesondere in Alt- und Neustadt,
- Prüfung der Aufstockung von Gebäuden für Wohnzwecke im Bereich der Altstadt unter Berücksichtigung eines Höhenkonzeptes,
- Entwicklung von innerstädtischen Wohnmodellen, die »Arbeiten, Wohnen und Versorgung« kombinieren,
- Verbesserung der Nahversorgung sowie der medizinischen, sozialen und schulischen Versorgung,
- Auseinandersetzung mit Anreizinstrumenten und Vergabekonditionen.

Ein Ausblick

Um die Ergebnisse der ersten vier Werkstätten - „Baukultur und Stadtidentität“, „Öffentlicher Raum und Verkehr“, „Einzelhandel und Dienstleistungen“ und „Wohnen und Versorgung“ - miteinander zu vernetzen und gleichzeitig den öffentlichen Termin der Zwischenpräsentation am 22. Februar 2012 vorzubereiten, fand Anfang Februar ein Termin mit allen Sprechern der Werkstätten statt.

Im Rahmen des Sprecherkreises wurde über die Ergebnisse der 1. Staffel und über das weitere Vorgehen in der 2. Staffel des Bürgerdialogs beraten werden. Zur Diskussion steht, die bisherigen Entwicklungsvorschläge in vier Werkstätten zu den Themen „Stadtgestalt“, „Verbindungen“, „Handel“ und „Wohnen“ weiter zu detaillieren und Handlungsempfehlungen zu formulieren. Im Rahmen der 2. Staffel sollen zudem „Innenstadtexpeditionen“ zu dem jeweiligen Thema der Werkstatt angeboten werden, um eine verstärkte Beteiligung der Hamburger Bürgerschaft zu erhalten.

Im Fokus der öffentlichen Zwischenpräsentation im Haus der Patriotischen Gesellschaft von 1765 am 22. Februar 2012 stehen die Arbeitsergebnisse der 1. Staffel sowie der weitere detaillierte Ablauf des Verfahrens zur Fortschreibung des Innenstadtkonzeptes Hamburgs.

Staffel 2

4 Werkstätten
mit themenbezogenen Innenstadtexpeditionen in Hamburg

Stadtgestalt

03. April 2012

Handelslagen

04. April 2012

Verbindungen

23. April 2012

Wohnen

24. April 2012

2. Sprecherkreis

vorauss. Mai 2012

2. Öffentliche Zwischenpräsentation

vorauss. Juni 2012 im Haus der Patriotischen Gesellschaft



Die Verfasser

Auftraggeber:	Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Stadthausbrücke 8, 20355 Hamburg Internet: www.hamburg.de/bsu
AnsprechpartnerInnen:	Astrid Pachnio, Linda Strüingmann
Planung, Organisation und Durchführung:	scheuven + wachen Friedenstraße 18, 44139 Dortmund Tel. +49 231 189987-10 / Fax +49 231 189987-29 Internet: www.scheuven-wachen.de E-mail: info@scheuven-wachen.de
AnsprechpartnerInnen:	scheuven + wachen, Dortmund Prof. Kunibert Wachten, Hendrik Neubauer, Stefan Hartlock, Maria Papoutsoglou



WERKSTATTBERICHT No. 1