

**ERSTES**  
**IMMOBILIENWIRTSCHAFTLICHES**  
**EXPERTENSYMPOSIUM**  
AM 09.11.1998  
**DOKUMENTATION**



## IMPRESSUM

Das Erste Immobilienwirtschaftliche Expertensymposium Hafencity Hamburg wurde am 9. November 1998 gemeinsam von der GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH und der STEB Stadtentwicklungsbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg veranstaltet.

Die Zusammenfassungen der Vorträge, Statements und Diskussionen unterliegen allein der Verantwortung des Herausgebers.

Herausgeber:

GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH,  
Am Sandtorkai 1, 20457 Hamburg

Telefon: 040 - 37 47 26 - 0

Telefax: 040 - 37 47 26 - 26

Design:

Dominique Oechsle, Konzeption und Gestaltung, Hamburg

Bildmaterial:

Matthias Friedel, Seite 2|3

Werner Vollert, Seite 6|7, 33, 40, 49

Multi-M Fischer Multimedia KG, Collage Seite 10

DIFA, Seiten 19 - 24

Staatsarchiv | Vermessungsamt Hamburg, Seite 25

STEB, Seiten 26 - 28

Februar 1999

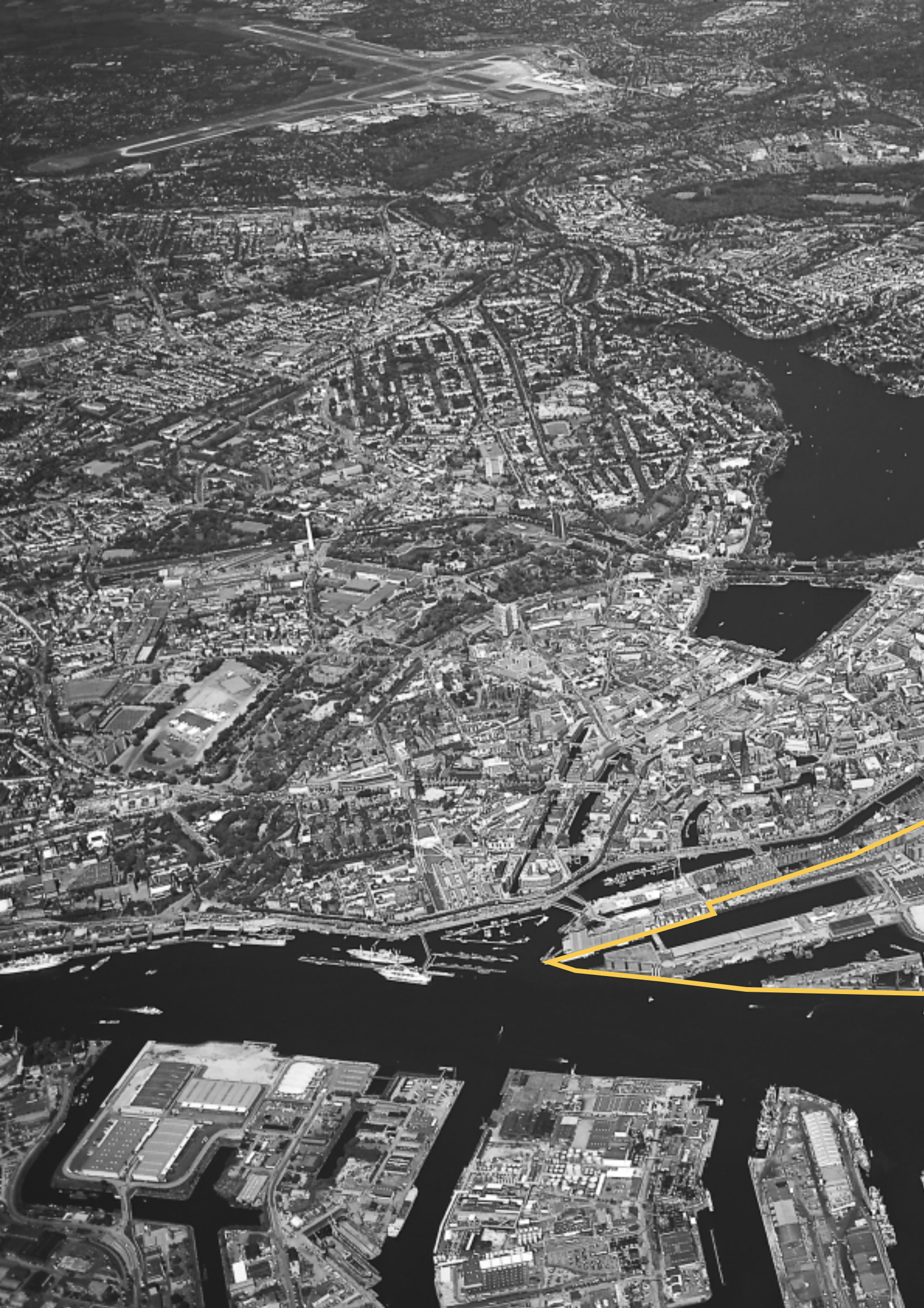
**ERSTES**

**IMMOBILIENWIRTSCHAFTLICHES**

# **EXPERTENSYMPOSIUM**

**AM 09.11.1998**

**DOKUMENTATION**







Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

das Projekt HafenCity ist sicherlich das spektakulärste Stadtentwicklungsvorhaben Hamburgs in den nächsten Jahren und Jahrzehnten. Die Umsetzung beginnt jetzt, wird schrittweise fortgesetzt und bei der Größe des Gebiets – ca. 40% der heutigen Innenstadt – Flächenangebote für die Dauer einer ganzen Generation schaffen.

Hanseatische Stadtplanung, immobilienwirtschaftliches Engagement und Berücksichtigung internationaler Erfahrungen bilden den fruchtbaren Dreiklang, um zu einer für Bewohner, Betriebe, Beschäftigte und Besucher gleichermaßen attraktiven und lebendigen „neuen Stadt mitten in Hamburg“ zu kommen.



Das Erste Immobilienwirtschaftliche Expertensymposium, das am 9. November 1998 im Steigenberger Hotel in Hamburg stattfand, bildete den Auftakt im Planungs- und Realisierungsprozeß für die HafenCity. Mit dieser Veranstaltung haben wir frühzeitig den Kontakt mit der regionalen und überregionalen Immobilienwirtschaft gesucht und gefunden, um in einer Zusammenschau ihre Markterfahrungen und ihre Markterwartungen an das Projekt umfassend zu erfahren und nutzen zu können sowie natürlich auch um zeitnah über die Projektziele und den Projektstand zu informieren.

Mit der Ihnen hier vorliegenden Broschüre dokumentieren wir zusammenfassend die Vorträge, Statements und Diskussionsbeiträge. Die Erkenntnisse und Ergebnisse der Veranstaltung, die schon für die im Dezember 1998 erstellte Masterplankonzeption hilfreich waren, werden auch in den in diesem Jahr stattfindenden städtebaulichen Wettbewerb einfließen.

Unser Dank gilt den Vortragenden im Plenum und in den Workshops, den Moderatoren und natürlich den Teilnehmern, die gemeinsam durch ihr Engagement zum Gelingen der Veranstaltung beigetragen haben.

Ich wünsche Ihnen beim (Nach-) Lesen denselben Gewinn, den wir bei der Vorbereitung, Durchführung und Nachschau des Expertensymposiums empfangen haben.

Hamburg, im Februar 1999

A handwritten signature in black ink that reads "B. Tiedemann". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Bernd Tiedemann  
Geschäftsführer GHS



## **PROGRAMM DES EXPERTENSYMPIOSIUMS:**

### **BEGRÜßUNG** ohne Dokumentation

Dr. Nicolai Lutzky, Moderator  
BNL Beratungssozietät

### **HAMBURGS WIRTSCHAFTLICHE ZUKUNFT ALS NORDEUROPÄISCHE METROPOLE** 8

Dr. Thomas Mirow, Wirtschaftssenator der  
Freien und Hansestadt Hamburg

### **ROLLE UND FUNKTION DER GHS BEI DER ENTWICKLUNG DER HAFENCITY** 15

Bernd Tiedemann, Geschäftsführer GHS  
Gesellschaft für Hafen- und  
Standortentwicklung mbH

### **ENTWICKLUNG DES HAMBURGER IMMOBILIENMARKTES IM WETTBEWERB DER EUROPÄISCHEN STANDORTE** 18

Jürgen Ehrlich F.R.I.C.S., Vorstand DIFA  
Deutsche Immobilien Fonds AG

### **BUSFAHRT DURCH DAS GEBIET DER HAFENCITY**

### **HAFENCITY: PLANUNG UND ENTWICKLUNGSKONZEPTION** 25

Dr. Willfried Maier, Stadtentwicklungssenator  
der Freien und Hansestadt Hamburg

### **DIE PLANUNG DER HAFENCITY VOR DEM HINTERGRUND INTERNATIONALER REFERENZPROJEKTE** 29

Prof. Egbert Kossak, Oberbaudirektor a.D.  
der Freien und Hansestadt Hamburg





# Inhalt

Expertensymposium am 9. November 1998 in Hamburg

## **WORKSHOP 1:**

### **HAFENCITY ALS STANDORT FÜR FREIZEIT, TOURISMUS UND HANDEL 33**

Moderator: Ulrich Pfeiffer – empirica

Kurzstatements: Alexander Otto – ECE

Hans-Werner Maas – Raffay

Carl-Otto Wenzel – Wenzel & Partner BDU

## **WORKSHOP 2:**

### **HAFENCITY ALS WOHNSTANDORT 40**

Moderator: Uli Hellweg – TET Wasserstadt Berlin

Kurzstatements: Tassilo Braune –

Senatsbeauftragter für den Wohnungsbau

Jens Heiser – Baugenossenschaft Denner-Selbsthilfe

Bernhard Steinkopf – Gator Beteiligungs-  
verwaltungsgesellschaft

## **WORKSHOP 3:**

### **HAFENCITY ALS STANDORT FÜR INNOVATIVE DIENSTLEISTUNGSWIRTSCHAFT 49**

Moderator: Dr. Nicolai Lutzky –

BNL Beratungssozietät

Kurzstatements: Dieter Becken –

Dipl.-Ing. Dieter Becken Investitionen

Karsten Horx – Hanseatica

Günter Muncke – Jones Lang Wootton

**ABSCHLUBPLENUM** ohne Dokumentation

**SENATSEMPFANG** ohne Dokumentation

## HAMBURGS WIRTSCHAFTLICHE ZUKUNFT ALS NORDEUROPÄISCHE METROPOLE

### ZUSAMMENFASSUNG

Im Mittelpunkt einer Betrachtung unserer Zukunftsperspektiven muß die Frage stehen, auf welche Stärken wir aufbauen können, wo die Wachstumsfelder der Zukunft liegen, welche Schwächen wir beseitigen müssen, um nicht zurückzufallen und wo und wie wir Innovationskräfte freisetzen können, um Hamburgs Rang als eine führende europäische Wirtschaftsmetropole auch in Zukunft behaupten zu können.

Fangen wir bei den gewachsenen Stärken Hamburgs und den Wachstumsfeldern der Zukunft an. Hamburg ist traditionell der bei weitem bedeutsamste Außenwirtschaftsplatz Deutschlands. Aufgrund ihrer über Jahrhunderte gewachsenen Strukturen und Konzepte im Außenhandels- und Außenwirtschaftsbereich verfügt die Stadt über eine in Vielfalt und Dichte einmalige Infrastruktur und ein einzigartiges Know-how.

Nach der Überwindung der Spaltung Europas durch den Fall der Grenzen 1989 hat die Stadt ihre zentrale wirtschaftsgeografische Lage zurückgewonnen und kann ihre Vorteile im Außenwirtschaftsbereich wieder voll zur Geltung bringen. So beträgt der Anteil der mittel- und osteuropäischen Staaten am Hamburger Außenhandel das Doppelte des Bundesdurchschnitts. Mit dem wirtschaftlich aufstrebenden Ostseeraum wickeln wir inzwischen über 14 % unseres Außenhandelsvolumens ab – Tendenz steigend. Im Ostseeraum dürften auch zukünftig noch erhebliche Entwicklungspotentiale bestehen. Motor der Entwicklung ist auch hier der Aufholprozeß in den Reformländern. Prognosen verschiedener Institutionen kommen übereinstimmend zu dem Ergebnis, daß das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf in den Transformationsländern in den nächsten 20 Jahren kräftig, nämlich im Mittel um 5 % pro Jahr expandieren wird. Zur Festigung der Position Hamburgs werden derzeit die regionalen Kooperationsmöglichkeiten mit den Ostsee-anrainerstaaten eruiert und verstärkt.

Als Außenwirtschaftsmetropole ist Hamburg zugleich auch internationale Verkehrsdreh-scheibe und Logistikmetropole. Der Hafen ist das Zentrum des Handels- und Distribu-tionszentrums und sichert etwa 140.000 Arbeitsplätze. Von der Existenz des Flughafens sind über 30.000 Beschäftigte in der Region abhängig. Darüber hinaus ist die logistische Leistungsfähigkeit des Standorts ein wesentlicher Faktor für die Produktivität und Rentabi-lität der in der Metropolregion Hamburg ansässigen Unternehmen.

Der anhaltende Prozeß der Globalisierung der Märkte, die Erweiterung des EU-Binnen-marktes nach Norden und die Öffnung der mittel- und osteuropäischen Staaten haben zu einer weiteren Ausdifferenzierung der weltwirtschaftlichen Arbeitsteilung geführt. Auch in den kommenden Jahren werden Handelsvolumen und Transportleistung erheblich anwachsen. Der Welthandel wird, nach allem was wir sehen, auch in den nächsten 5 – 10 Jahren jeweils deutlich schneller wachsen als unsere Binnenwirtschaft. Hamburg hat sehr gute Ausgangsbedingungen, um sich diesen Entwicklungen zu stellen und die vorhandenen Chancen standortstärkend zu nutzen.

Hamburg bietet mit See-, Küsten- und Binnenschiff, Flugzeug, Eisenbahn und LKW Zugang zu sämtlichen Verkehrsträgern. Neben leistungsfähiger Verkehrs- und Telekommunikationsinfrastruktur weist Hamburg zudem ein einzigartig breites Spektrum an entsprechenden Dienstleistungen aus. Dazu gehören die Hafenwirtschaft, spezialisierte Expeditionen und Transportunternehmen, Lagereien und Distributeure, Banken und Versicherungen, Kommunikations- und Medienfirmen. Der Weiterentwicklung des Logistikzentrums Hamburg kommt in wirtschaftspolitischer Hinsicht besondere Bedeutung zu. Deshalb investieren wir stark in die Infrastruktur von der Vertiefung der Unterelbe über den Ausbau in Altenwerder mit der räumlichen Konzentration der um den Umschlag herum gruppierten Funktionen, so daß eine ganz neue Form von Terminal entsteht.

Am Flughafen Hamburg wird 1999 mit der Erweiterung des Vorfelds eine weitere zentrale Infrastrukturinvestition abgeschlossen, auch der Neubau des Terminals 2 und die Teilprivatisierung des Flughafens dienen der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit in diesem Bereich, während in den nächsten 7 bis 8 Jahren knapp 1 Mrd DM investiert wird.

Hamburg gehört zu den größten Dienstleistungsstädten im Bundesgebiet. Nimmt man alle Dienstleistungsbereiche inkl. Handel, Verkehr, Finanzwesen und sonstige Dienstleistungen zusammen, so ergibt sich für Hamburg eine Erwerbstätigenzahl von 550.000. 70 % der Bruttowertschöpfung Hamburgs werden hier erwirtschaftet. Im Vergleich der Stadtregionen zeigt sich, daß – gemessen an den absoluten Zahlen – Hamburg nur noch von Berlin übertroffen wird. Der Anteil des Dienstleistungssektors an der Gesamtbeschäftigung liegt mit 52 % deutlich über dem Durchschnitt vergleichbarer Regionen.

Besonders stark ist der Bereich der sog. sonstigen Dienstleistungen gewachsen und wird es nach unserer Überzeugung auch in Zukunft tun. Die Strukturanteile sind bis auf 50 % bei der Wertschöpfung und bei den Erwerbstätigen angestiegen. Die strategische Bedeutung der Dienstleistungen für Hamburg bestärkt uns in der Absicht, die Dienstleistungsbereiche weiter auszubauen. Dazu gehören die Medienwirtschaft mit den Verlagen, den Filmherstellern, den Multimediafirmen und den Softwarehäusern, aber auch die unternehmensorientierten Dienstleister, wie die Unternehmensberater, die Werbeagenturen und die Messe- und Kongreßbetriebe. Sie sind stark überregional orientiert – rund 72 % ihres Absatzes erzielen diese Branchen im übrigen Bundesgebiet und weitere 15 % im Ausland –, das sind sehr bemerkenswerte Zahlen. Diese Sektoren sind stark expansiv, sie bringen Einkommen und Beschäftigung nach Hamburg. Nach einer Studie sind die Hamburger offenbar auch dynamischer bei der Erschließung neuer Absatzmärkte als Betriebe anderer Regionen. Erfreulich ist auch die hohe und zugleich steigende Zahl von Kooperationen zwischen Dienstleistern in Hamburg und Unternehmen in anderen Wirtschaftsräumen.

Zu den Voraussetzungen für das weitere Wachstum gehören

- Erstens eine exzellente Infrastruktur, insbesondere in der Informations- und Kommunikationstechnologie. Hier haben wir in den vergangenen Jahren sehr viel investiert.
- Zweitens eine starke wirtschaftliche Basis, die für die Entwicklung dieser Wirtschaftszweige wichtig sind. Die Angaben zu den räumlichen Bezugsstrukturen lassen erkennen, daß die Hamburger Dienstleistungsunternehmen knapp ein Viertel ihrer Waren und Dienstleistungen aus der Region beziehen.

- Drittens benötigen wir gute Qualifikationsbedingungen. Die Ergebnisse von Befragungen haben gezeigt, daß das Ausbildungsniveau bei den strategisch wichtigen Dienstleistern deutlich höher ist als in anderen Dienstleistungsbereichen. Mit 34 % ist die sog. Akademikerquote dreimal so hoch wie im Bereich sonstige Dienstleistung insgesamt. Die Qualität des regionalen Arbeitskräfteangebots ist für die Entwicklungschancen am Standort Hamburg von großer Bedeutung; die über-regionale Suche nach Arbeitskräften nimmt mit steigendem Qualifikationsniveau zu.

Eine zentrale Bedeutung kommt bei der Entwicklung des Dienstleistungssektors insbesondere den Medien zu. Hamburg ist bereits heute der führende deutsche Medienplatz gemeinsam mit München. Das traditionelle Rückgrat der Hamburger Medienlandschaft bilden dabei die Printmedien. Mehr als die Hälfte aller verkauften Zeitungen und Zeitschriften in Deutschland sind Produkte Hamburger Verlagshäuser. Aber auch alle anderen Bereiche der Medienwirtschaft sind hier stark und mit besonderer Qualität vertreten. Von den erfolgreichen Rundfunksendern über Film-, Fernseh- und Videoproduktionen, Musikhäuser, Werbe- und PR-Agenturen mit international anerkannten kreativem Potential bis zu den in letzter Zeit fast explosionsartig zunehmenden Multimediaunternehmen. Hamburg ist erst in diesem Jahr von einem namhaften Branchendienst aus München zur Multimediahauptstadt erklärt worden. Die Zahlen sprechen eine klare Sprache: rund 7.500 Unternehmen beschäftigen etwa 60.000 Menschen und erwirtschaften einen jährlichen Umsatz von über 50 Mrd DM. In den letzten drei Jahren ist die Zahl der in

Hamburg ansässigen Medienunternehmen um mehr als 20 % gestiegen. Allein im letzten Jahr waren 1.630 Neugründungen zu verzeichnen. Die Hamburger Medienwirtschaft zählt deshalb zu den dynamischen Wirtschaftszweigen der Stadt.

Die Entwicklung der Medien- und Kommunikationswirtschaft hat für die wirtschaftliche Zukunft Hamburgs strategische Bedeutung. Sie ist ein Schlüsselprojekt der Hamburger Wirtschaftspolitik. Ich bin davon überzeugt, daß wir in den nächsten Jahren vor einer immer engeren Verflechtung von Medien- und Kommunikations-

angeboten mit anderen für Hamburg besonders wichtigen Wertschöpfungsketten stehen. Beispielhaft nenne ich die Bereiche Transport und Logistik oder auch den Außenhandel. Sie haben Hamburgs Reichtum begründet und alles spricht dafür, daß gerade in diesen Sektoren Satellitensteuerung, Telematik, Onlinekommunikation, Internet und e-commerce in absehbarer Weise die Funktionsstrukturen von Grund auf umkrempeln werden. Das scheint mir ein Punkt zu sein, über den man im Hinblick auf gewerbliche Immobilien, auf die Mischung von Wohnen und Arbeiten einschließlich des Aspektes Tele-Arbeitsplätze, als Developer als Entwickler oder als Financier Gedanken verwenden sollte.

Um die sich aus dem Zusammenwachsen von Telekommunikation und Medien ergebenden neuen Chancen optimal in der Region zu nutzen, haben wir eine Initiative unter dem Titel [hamburg.newmedia@work](mailto:hamburg.newmedia@work) ins Leben gerufen, in der wir innovative Projekte im Bereich der neuen Medien finanziell fördern und zugleich eine Plattform für den Dialog von



© Multi-M Fischer Multimedia KG

Multimediaanbietern untereinander, aber auch mit anderen Branchen bieten. Dazu gehört auch das erst vor wenigen Tagen in Betrieb gegangene [www.hamburg.newmedia.net](http://www.hamburg.newmedia.net), das wir auf dem Medienkongreß Hamburger Dialog vorgestellt haben.

Bereits seit einigen Jahren entwickelt sich Hamburg zu einer Besucher- und Erlebnismetropole mit einem äußerst vielfältigen Angebot. Das Wachstum im Bereich des Tourismus ist das höchste in allen deutschen Großstädten. Große Musicals sind Publikumsmagneten weit über Hamburg hinaus. Mit dem neuen Museum der Gegenwart in dem viel beachteten Bau von Oswald Matthias Unger hat Hamburg eine attraktive Kunstmeile erhalten. Hamburgs Theater gehören zu den besten in Deutschland.

Auch als Messe- und Kongreßstadt genießt Hamburg in Nordeuropa einen guten Ruf. Das Kongreß-Centrum Hamburg gehört heute zu den leistungsfähigsten Europas und darf sich weltweit zu den „Top Ten“ zählen. Jährlich rund 300 Kongresse, darunter viele Europa- und Weltkongresse, sind ein Beleg für die Anziehungskraft Hamburgs als Kongreßstadt. Die Kongreß- und Messefaszilitäten werden wir konsequent weiterentwickeln.

Die Handels- und Dienstleistungsmetropole Hamburg ist jedoch zugleich auch nach wie vor eines der wichtigsten deutschen Industriezentren. Das produzierende Gewerbe ist heute zwar relativ deutlich zurückgegangen, dafür aber hochmodern und international wettbewerbsfähig. 1997 wurden mit 24,6 Mrd DM mehr Güter als je zuvor in der Geschichte der Hamburger Industrie in die Welt exportiert.

Hamburgs Industrie konzentriert sich zunehmend auf technologische Zukunftsfelder, wie die Luftfahrtindustrie, die inzwischen einer der größten industriellen Arbeitgeber in der Stadt ist. Mit rd. 26.000 Beschäftigten in der Luftfahrtindustrie ist die Region nach Seattle und Toulouse das weltweit drittgrößte Luftfahrtzentrum. Um die beiden Systemhäuser Daimler Benz Aerospace GmbH und Lufthansa Technik GmbH hat sich inzwischen ein Netz von rd. 200 Systemlieferanten, Zulieferern und Dienstleistern in der Region gebildet. Wichtige technologische Impulse gehen auch von den praxisnahen Forschungsaktivitäten der Luft- und Raumfahrttechnologie in der Universität Hamburg, der Fachhochschule Hamburg, der Universität der Bundeswehr und der Technischen Universität Hamburg-Harburg aus.

In dem Bestreben, die Luftfahrtindustrie noch stärker an Hamburg zu binden, unternehmen wir gegenwärtig alle notwendigen Schritte, um die Endmontage des geplanten Airbus A 3XX nach Hamburg zu holen. Wir haben unsere Bewerbung termingerecht zum 01. September 1998 fertiggestellt, allerdings so termingerecht, daß unsere französischen Partner so erschrocken waren, daß sie sie jetzt gar nicht mehr entgegennehmen wollen.

Auf diesen umfangreichen wirtschaftlichen Stärken Hamburgs, so meine ich, läßt sich aufbauen. Allerdings wird es darauf ankommen, in dem sich weiter verschärfenden Wettbewerb der Regionen noch mehr als bisher auf Innovation zu setzen. Denn in einer Zeit des Übergangs von der industriellen Produktion zur Informations- und Wissensgesellschaft, in einer Welt der offenen Grenzen und der lückenlosen Vernetzung entscheidet die Fähigkeit zur Innovation mehr denn je über Wertschöpfung und Wohlstand, über die Leistungsfähigkeit der sozialen Sicherungssysteme und über den Stand der Beschäftigung.

Ein Hochlohnland wie die Bundesrepublik hat gar keine andere Wahl, wenn es auf den Weltmärkten bestehen will, als Spitzenerzeugnisse und hochqualifizierte Dienstleistungen anzubieten, die einen spürbaren, auf Innovation beruhenden Mehrwert gegenüber den Konkurrenten beinhalten.

Und was für die Volkswirtschaft als Ganzes gilt, gilt auch und in besonderem Maße für die Regionen. Denn sie, die Regionen, bilden zunehmend die räumlichen Einheiten, die den Wettbewerb der Standorte prägen. Und die Erfolgsgeschichte bestimmter europäischer Regionen in den letzten Jahrzehnten beweist, daß der in einem bestimmten Markt die besten Chancen für die Anziehung neuer Investitionen hat, der zuvor bereits eine kritische Masse entsprechender Einrichtungen und Betriebe erreichen konnte. Hamburg muß und wird deshalb seine Anstrengungen auf diesem Gebiet erheblich ausbauen.

Eine Schlüsselfunktion hat eine Forschungs- und Technologiepolitik, die sich nicht auf die Bereitstellung einer effizienten Forschungsinfrastruktur beschränkt, sondern die notwendigen Rückkoppelungen zwischen Forschung, Entwicklung, Innovation und Diffusion sowie die Integration verschiedener innovationsbeeinflussender Politikbereiche berücksichtigt. Wir brauchen eine kluge Mischung von klassischer Forschungsförderung, Stimulierung von Austauschprozessen zwischen Wissenschaft und Wirtschaft und der Gestaltung innovationsfördernder Rahmenbedingungen.

Ein erfolgreiches Beispiel aus Hamburg für ein solches Vorgehen ist das Mikroelektronik-Anwendungszentrum Hamburg in unmittelbarer Nachbarschaft zu der vor 20 Jahren gegründeten Harburger Technischen Universität. Kern des MAZ-Konzeptes ist die Identifizierung und Erschließung für Hamburg wichtiger und innovativer Zukunfts-Geschäftsfelder im Bereich der Mikroelektronik, die nach erfolgter Markteinführung durch Ausgründung und Kooperation mit einem starken Partner für den Standort abgesichert werden. So entstanden und entstehen neue Leistungszentren, ausgestattet mit dem Kapitaleinsatz und der Marketingkraft großer Konzerne, wie Siemens, wie Thyssen, wie Phillips mit neuen Produkten, einem hohen Maße an Standortverfestigung und nicht zuletzt hunderten von neuen, hochqualifizierten Arbeitsplätzen.

Ein weiteres gutes Beispiel für eine regionale Innovationspolitik, aber auch für die norddeutsche Kooperation, ist das verstärkte Engagement von Hamburg und Schleswig-Holstein für junge Technologieunternehmen in der Region. Unsere beiden Länder haben beschlossen, einen Innovationsfonds aufzulegen, der Venture Capital in Höhe von bis zu 100 Mio DM bereitstellt. Der Innovationsfonds wird als Public-Private- Partnership gestaltet mit öffentlich gestütztem, privaten Risikokapital in einer Venture-Capital-Gesellschaft.

Und schließlich werden wir in Hamburg die 1996 gegründete Innovationsstiftung zu einer zentralen Instanz für Innovationsmanagement in der Region weiter entwickeln. Die Stiftung wird zusammen mit anderen Institutionen wie dem MAZ oder der TUTech in Bereichen wie etwa der Mikroelektronik tätig sein, tätig werden und dem Standort neue Impulse geben.

Von dem gegenwärtig in Planung befindlichen „Zentrum für innovative Medizin“ erwarten wir solche Impulse in den zukunftssträchtigen Bereichen Biotechnologie und Medizintechnik.

Die eigentliche Innovationsstärke aber wird von den Menschen selbst bestimmt. Qualifizierte, kreative, unternehmende, unternehmerische Menschen für die Stadt zu gewinnen und an sie zu binden, ist deshalb eine Schlüsselaufgabe für die Sicherung von regionaler Wettbewerbsfähigkeit.

Deshalb kommt den sog. „weichen“ Standortfaktoren gerade in den Metropolregionen eine rasch weiter wachsende Bedeutung zu. Die Qualität einer Region als Wohn-, Lebens- und Arbeitsort entscheidet wesentlich mit über die Position im Standortwettbewerb. Aspekte wie Ausbildung und Bildung, Kultur und Freizeit, innere Sicherheit, öffentlicher Nahverkehr und Umwelt müssen qualitativ gepflegt und gestärkt werden, um das für die weitere Entwicklung einer Region erforderliche Human Capital an sich zu binden. So absurd dies vielen Menschen vorkommt, so sehr es sie im übrigen ja auch verbittert, viele verbittert, die Realität unseres Arbeitsmarktes besteht zunehmend darin, daß wir es zum einen mit Millionen von Arbeitssuchenden zu tun haben, für die es unter den gegenwärtigen wirtschaftlichen und steuerlichen Rahmenbedingungen keine adäquaten Beschäftigungsangebote gibt, während andererseits gerade in den Zukunftsfeldern zehntausende von qualifizierten Fachkräften händeringend gesucht werden.

Entsprechend wählerisch können solche Kräfte sein, wenn es um die Gestaltung z.B. ihres Arbeitsplatzes geht, also etwa in einem umgebauten alten Fabrikgebäude, wenn es um die Urbanität ihrer Wohnung, um die Qualität des Kultur- und Entertainmentbereichs, um die Atmosphäre der Einkaufszentren und Shopping-Malls geht. Eine Stadt mit guter Architektur, attraktiven Geschäften und einer anziehenden „Szene“ bietet heute eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Innovationskraft ihrer Unternehmen.

Die Bedeutung des „Brain drain“, d.h. von Zu- und Abwanderung darf in der regionalen Innovationspolitik nicht unterschätzt werden. Die Vitalität von Großstadtregionen wird in besonders starkem Maße von der Außenwanderung und ihrer Struktur bestimmt. So verzeichnen wir in Hamburg im Durchschnitt jährlich rd. 70.000 Zuwanderer und nahezu ebenso viele Abwanderer, d.h. rein rechnerisch wird innerhalb von fünf Jahren ein Fünftel der Bevölkerung praktisch „ausgetauscht“.

Deshalb hat für uns das Projekt HafenCity strategische Bedeutung. Die Innenstadt ist der Brennpunkt jeder Metropole. Nur Städte mit funktionierenden und attraktiven Innenstädten werden im Wettbewerb um die Gunst von Bewohnern, Besuchern und Unternehmen die Nase vorn haben. Die Hamburger Innenstadt muß sich in den nächsten Jahren und Jahrzehnten ausdehnen können, auch um das Wachstum insbesondere bei unternehmens- und personenbezogenen Dienstleistungen aufnehmen zu können.

Die Umwandlung des innenstädtischen Hafenrandes ist stadtgeschichtlich und stadtplanerisch von großer Tragweite. Sie markiert nach hundertjähriger Hafennutzung einen Wendepunkt: die Vision von der Rückkehr der Innenstadt an das Wasser. 100 ha Landfläche, davon ca. 60 ha Nettobauland, Citylage, hohe Freiheitsgrade bei der Neubebauung: selten bekommt eine Stadt in dieser Zeit die Chance, in so großen Dimensionen neu gestalten zu können.

Jetzt wird es darauf ankommen, alle nur erdenkliche Kraft aufzubringen, um an diesem Ort die Traditionen der europäischen Stadt aufzunehmen und auf die Bedarfe, also die veränderten Bedarfe des 21. Jahrhunderts auszurichten. Dazu gehört neben der Schaffung

von Gewerbeflächen und Einrichtungen für Kultur, Entertainment und Tourismus, daß das Wohnen und die damit zusammenhängenden Funktionen in der HafenCity einen hohen Stellenwert und durch die einzigartige Lage eine ganz eigene Form bekommen.

Die finanziellen und organisatorischen Voraussetzungen für den Prozeß der Umwandlung des innenstädtischen Hafenrandes zur HafenCity sind in den letzten Monaten geschaffen worden. Als Entwicklungsmanagerin haben wir die GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH eingesetzt.

Ich bin davon überzeugt, daß sich in dem Zeitraum, über den wir sprechen, die Hauptstadtfunktion Berlins richtig herausbilden wird, die Ausstrahlungskraft Berlins sich entfalten wird. Hamburg und Berlin als die zwei großen norddeutschen – nordeuropäischen Metropolen werden in vielerlei Beziehung enge Verbindung haben und Zwillinge in einer neuen dynamischen Wachstumsregion in Europa sein.

Ich bin weiterhin davon überzeugt, daß es in Europa nur wenige Städte geben dürfte, die über so gute Entwicklungsperspektiven verfügen und einen so bemerkenswerten Investitionsort wie die HafenCity angeben können.

Ich bin mir einigermaßen sicher – ich sage einigermaßen, weil ich durchaus nicht der Meinung bin, daß das, worüber ich gesprochen habe, Zwangsläufigkeiten sind, sondern alles das, worüber ich gesprochen habe, muß im Wettbewerb erfochten werden- ich bin mir also einigermaßen sicher, ich bin zuversichtlich, daß es auch langfristig nicht an Dynamik in der Stadt fehlen wird, daß es vor allem nicht an dynamischen innovativen Unternehmen fehlen wird, die mit uns gemeinsam die Wirtschaft und die Stadt entwickeln wollen. Sie können sich darauf verlassen, daß der Senat dieser Stadt jede dieser Anstrengungen konstruktiv unterstützt.



## ROLLE UND FUNKTION DER GHS BEI DER ENTWICKLUNG DER HAFENCITY

### ZUSAMMENFASSUNG

Die HafenCity schafft die räumlichen Voraussetzungen, um der mit dem generellen Wachstumspotential verbundenen Flächennachfrage ein hochattraktives Angebot machen zu können.

Bürgermeister Dr. Voscherau hat am 07. Mai 1997 anlässlich des Übersee-Tages das Projekt der HafenCity vorgestellt. Dabei hat er unter anderem ausgeführt, ich zitiere: „Über das städtische Eigentum an Grund und Boden der Hafentflächen hinaus haben wir mittlerweile die wesentlichen Betriebs- und Immobilienvermögen in dem Areal erworben, und zwar durch eine eigens hierfür gegründete ‚Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung‘. Die hafentwirtschaftlichen und sonstigen Nutzungen können zu angemessenen Bedingungen für Betriebe, Kunden und Arbeitsplätze an andere geeignete Standorte im Hafen verlagert werden.“

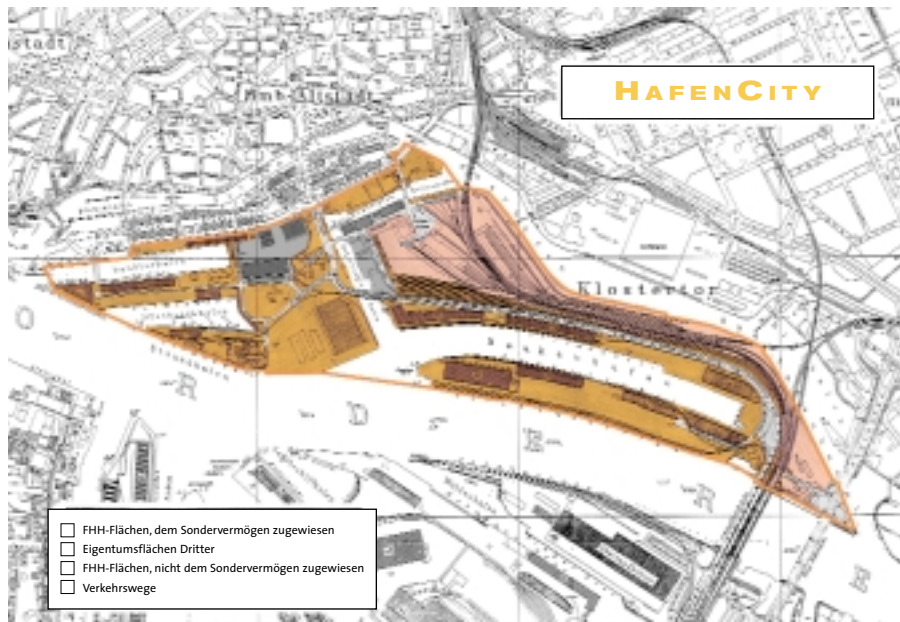
Die GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH, deren Geschäftsführer ich heute bin, ist im Jahre 1995 als 100%ige Tochter der Hamburger Hafen- und Lagerhaus-AG gegründet worden. Sie hat seit diesem Zeitpunkt im Gebiet der HafenCity Anlagevermögen von dort ansässigen Unternehmen erworben und ist teilweise auch Beteiligungen mit solchen Unternehmen eingegangen. Anders als etwa in den Londoner Docklands war und ist das Gebiet der HafenCity keine Industriebrache, vielmehr sind hier nach wie vor aktive Unternehmen tätig mit einigen hundert Arbeitsplätzen. Das macht zugleich deutlich, daß die GHS auch in der Zukunft noch um unternehmens- und wirtschaftsverträgliche Verlagerungen von Betrieben bemüht sein muß. Zugleich ist damit verbunden, für die frei werdenden Flächen bis zu ihrer endgültigen Umnutzung Zwischennutzungen zu finden, die zugleich die Erlösausfälle, die aus den Verlagerungen resultieren, minimieren.

Um welche Flächen handelt es sich nun bei der HafenCity?

Es geht um das Gebiet zwischen den Norderelbbrücken im Osten, der Speicherstadt im Norden, der Kehrwederspitze im Westen und der Elbe im Süden. Dieses Gebiet hat eine Größe von rd. 160 ha inkl. Wasserflächen, davon ca. 100 ha Landflächen.

Wie Sie aus der Karte (Seite 18) ersehen können, befinden sich die Flächen zum ganz überwiegenden Teil im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH). Daneben ist der zweitgrößte Grundstückseigentümer die Deutsche Bahn AG, ferner gibt es noch Zollflächen und einige kleine private Grundstücksflächen.

Hamburg hat – mit wenigen Ausnahmen – seine Eigentumsflächen einschließlich ihrer wesentlichen Bestandteile per Gesetz in das „Sondervermögen Stadt und Hafen“ eingebracht. Dem Sondervermögen fließen auch die Einnahmen aus der Verwertung der zugewiesenen Grundstücke einschließlich ihrer wesentlichen Bestandteile sowie die sonstigen Einnahmen aus seiner Verwaltung zu. Das Sondervermögen dient vor allem dem Zweck,



das Projekt der städtebaulichen Umgestaltung des Gebietes der HafenCity zu finanzieren.

Das „Sondervermögen Stadt und Hafen“ ist ein nicht rechtsfähiges Sondervermögen mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung. Es kann im Rechtsverkehr unter seinem Namen handeln, klagen und verklagt werden. Für seine Verbindlichkeiten haftet die Freie und Hansestadt Hamburg unbeschränkt.

Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg hat bereits anlässlich seiner Beratungen über das Projekt HafenCity beschlossen, daß die Geschäftsführung des Sondervermögens durch die „GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH“ wahrgenommen werden soll. Maßgeblich dafür war ausweislich der Kabinettsvorlage die bis dahin schon erfolgreich durchgeführte Flächensicherung und die Notwendigkeit eines interessenausgleichenden Managements der Überleitung von der hafenwirtschaftlichen zur stadtwirtschaftlichen Flächennutzung. Damit hat der Senat von der Ermächtigung gemäß § 4 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes über das „Sondervermögen Stadt und Hafen“ Gebrauch gemacht, wonach die zuständige Behörde mit der Geschäftsführung des Sondervermögens Dritte beauftragen kann.

Diese Beauftragung wird durch einen Geschäftsbesorgungsvertrag konkretisiert, der die Geschäftsführungsbefugnisse der GHS für das Sondervermögen im einzelnen regelt. Es ist sicherlich hier nicht der Ort, auf alle Details einzugehen, jedoch sollten zwei wesentliche Feststellungen getroffen werden:

1. Die „GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH“ übt bezüglich des Sondervermögens „Stadt und Hafen“ und damit für den ganz überwiegenden Anteil der HafenCity die Funktion des Grundeigentümers im Planungsprozeß, bei der Umsiedlung von Betrieben, bei der Vermietung von Anlagen und Gebäuden und bei der Vermarktung und Vergabe von Grundstücken aus.
2. Gerade weil ein solches Vorhaben wie die HafenCity sich nicht nur über längere Zeiträume entwickelt, sondern auch vielfältige Interessen der Gesamtstadt und ihrer Organisationen berührt, ist mit der Grundeigentümerfunktion zugleich eine koordinierende Managementfunktion für die Gesamtentwicklung verbunden, die im Kern auf einen Interessenausgleich zwischen dem Projekt HafenCity und dem „Sondervermögen Stadt und Hafen“ einerseits und anderen, außerhalb dieses Gebietes liegenden Interessen der Gesamtstadt andererseits abzielt. Konkreter ausgedrückt: Es ist undenkbar, daß die Vermarktung der Liegenschaften im Bereich der sog. HafenCity nicht auch die Liegenschaftspolitik an anderen Stellen der Stadt berücksichtigt.

Selbstverständlich initiiert und koordiniert die GHS die innerhalb der HafenCity vorhandenen Projektideen und Bauvorhaben.

Wozu veranstalten wir nun dieses Expertensymposium?

Unsere Absicht ist es, Ihnen, soweit es noch nicht geschehen ist, das Generationenprojekt HafenCity in seinen Zielsetzungen und in seinem Planungsstand näherzubringen, Ihr Interesse zu wecken und von Ihnen zu hören, welche Erwartungen Sie an dieses Projekt unter den Gesichtspunkten des Wohnens in der HafenCity, als Standort für Freizeit, Tourismus und Handel und als Standort für innovative Dienstleistungen haben. Mit diesen Stichworten habe ich zugleich die politischen Zielvorgaben für die Entwicklung der HafenCity benannt. Den Planungsprozeß zur Erreichung dieser Ziele wird Herr Senator Dr. Maier näher schildern. Ich möchte meine Ausführung deshalb an dieser Stelle auf die Feststellung begrenzen, daß die von uns vergebenen Gutachten zur Überprüfung und Verifizierung der in der Machbarkeitsstudie von Prof. Marg getroffenen Prämissen ergeben haben, daß insbesondere das sog. Warftenprinzip uneingeschränkt geeignet ist, einen zuverlässigen Hochwasserschutz für den Bereich der HafenCity zu gewährleisten.

Abschließend darf ich Ihre Aufmerksamkeit auf unser neues Logo, d.h. das Logo für die HafenCity und für die GHS lenken. Es freut mich besonders, daß Sie die ersten sind, denen wir dieses Logo vorstellen dürfen. Wir würden uns sehr freuen, wenn es auch bei Ihnen Gefallen findet. Es ist das Ergebnis eines langen Auswahlprozesses und die Arbeit einer jungen vielversprechenden Designerin aus Hamburg. Dieses Logo trägt einerseits durch die sich ringförmig ausbreitenden Wellen dem besonderen Charakteristikum des Projektes HafenCity, nämlich dem Wasserbezug Rechnung und symbolisiert zugleich die Impulsgeber Stadt und Hafen, die in der HafenCity verschmelzen.

## ENTWICKLUNG DES HAMBURGER IMMOBILIENMARKTES IM WETTBEWERB DER EUROPÄISCHEN STANDORTE (gewerbliche Immobilien)

### ZUSAMMENFASSUNG

Die Bewertung der einzelnen Faktoren, die eine immobilienwirtschaftliche Standortwahl für eine Stadt oder eine Region bestimmen, ist von vielen Einflüssen – nicht zuletzt privaten Präferenzen – abhängig, so daß es keine Rankingliste geben kann, die widerspruchsfrei Gültigkeit hat. Und es gibt nicht ausschließlich einen Grund, der entscheidend ist oder der alleine Gültigkeit hat. Städte oder Regionen müssen allerdings den interessierten Unternehmen die spezifischen Standortvorteile vermitteln, entsprechende Angebote machen und die Voraussetzungen für eine positive Geschäftsentwicklung schaffen.

### Hamburg im nationalen Vergleich

„Deutschland hat den Vorteil vieler großer Städte, von denen aber keine herausragt“ (Zitat des englischen Journalisten Simon Jenkins, Evening Standard, 22.10.98). In der internationalen Diskussion wird Hamburg als produktivste Stadt Europas eingeschätzt. Die aktuellen Immobilienprojekte zeigen, daß der Standort Hamburg nach wie vor Kapazitäten offen hat, z.B. zur Ansiedlung eines Luxushotels (Umbau Postbank), und es wird in zukunftsorientierte Projekte investiert (Ausbau Flughafen Hamburg: Investitionen von 700 Mio. DM bis zum Jahre 2010).

Die offenen Immobilienfonds haben aber ganz eindeutig Frankfurt am Main an die 1. Stelle gesetzt, wobei die Entwicklung Frankfurts als Bankenstadt eine wesentliche Rolle spielt. Bei dieser Entscheidung ist aber auch zu berücksichtigen, daß die meisten offenen Immobilienfonds ihren Standort in Frankfurt haben.

Hamburg genießt zunehmend einen guten Ruf. Die Entwicklung Berlins zur Weltstadt – in 20 Jahren wird Berlin die Metropole Deutschlands sein – , stellt für Hamburg Chance und Ansporn dar. Ein solcher Zeithorizont wird im Immobilienbereich nicht als besonderes Risiko oder Unsicherheitsfaktor gesehen, da dieser Markt aus sich heraus lange Zeitspannen mitbringt. So liegen Mietvertragsperioden i.d.R. bei einem 10-Jahres-Rhythmus. Innerhalb dieses prognostizierten Zeitrahmens wird es für Hamburg wichtig sein, diese aus der Nachbarschaft zu Berlin erwachsenden ‚natürlichen‘ Voraussetzungen zu nutzen. Es dürfen keine Gegensätze zwischen den beiden Metropolen aufgebaut werden, sondern es besteht die Chance einer sehr guten Ergänzung. Immerhin ist Hamburg die Nachbarstadt von Berlin mit einmaligen, natürlichen und wirtschaftlichen Attraktionen.

Bezogen auf die Marktbewertungskriterien: wirtschaftliche Stabilität, Position Immobilienzyklus, Liquidität am Markt, Rendite, Perspektive der Nachvermietung, Wertentwicklungspotential und Mietsteigerungspotential zeigt Hamburg im nationalen Vergleich ein zufriedenstellendes Bild und wird von der DIFA an der 3. Stelle hinter München und Frankfurt positioniert. Die Marktstandsdaten des 3. Quartals 1998 sind für Hamburg erfreulich, da sie auf eine gute Ausgangsposition der Stadt für die weitere Wert- und Mietentwicklung hinweisen.

Auch in Hinblick auf die anderen (sog. weichen) Faktoren bei Kaufentscheidungen (Standort – Image – Ansehen; zukunftsorientierte Vielfältigkeit der Branchen; Kaufkraft in der Stadt; Ausstrahlung, Schönheit und Wohnqualität der Stadt) hat Hamburg viel anzubieten. Im Zusammenhang mit der HafenCity wird es notwendig sein, daß ein architektonisches Erscheinungsbild entsteht, das über die Grenzen hinaus Bekanntheitsgrad haben wird und damit auch einem Vergleich mit London oder Paris standhält. Spektakuläre Architektur hilft, Zeichen zu setzen.

Daneben sind ganz persönliche Motive entscheidend für die Standortwahl.





### Persönliche Motive für eine Stadt Wohnortpräferenzen und Motive\* deutscher Manager

	Wohnqualität	Freizeit-/ Kulturangebot	Schulen/ Weiterbildung	Persönliche Sicherheit	Sonstige Gründe	Ranking**
Paris	57,5	90,1	43,7	25,9	25,6	1
München	76,1	92,5	56,7	53,6	34,8	2
London	46,9	87,6	52,8	23,4	31,0	3
Berlin	61,2	88,4	41,1	28,1	39,3	4
Hamburg	85,9	91,3	38,9	30,9	35,6	5
Brüssel	52,7	74,5	40,0	40,0	45,0	10
Frankfurt	63,0	59,3	53,7	29,6	55,6	11
Amsterdam	69,2	76,9	25,6	38,5	35,9	15

\*Die Prozentangaben beziehen sich auf die Anzahl jener Manager, die den jeweiligen Wohnort wählen würden. Wegen Mehrfachnennungen übersteigt die Summe der Prozentanteile 100%. - \*\* Ermittelt aus der Häufigkeit der Plazierungen an 1., 2. und 3. Stelle. Genannt werden nur die relevanten Städte.

Quelle: ifo-Institut Umfrage bei 1000 Unternehmen, Juni 1998

Die schlechte Plazierung Hamburgs bei den beiden Faktoren ‚Schule und Weiterbildung‘ sowie ‚persönliche Sicherheit‘ überrascht. Beim Thema ‚Schule und Weiterbildung‘ könnten aber z.B. durch Sponsoring einer Privatuniversität, die eine an der Praxis orientierte Ausbildung anbietet – ähnlich wie die DIFA einen Lehrstuhl an der ebs European Business School gestiftet hat – Hamburger Unternehmen oder Unternehmen in Hamburg stärker für die Stadt eingenommen werden.

### Hamburg im internationalen Wettbewerb

Hamburg erscheint in Bezug zu dem mit einer hohen Entwicklungsmöglichkeit eingestuftem europäischen (Boom-)Korridor, der als sog. ‚blaue Banane‘ bezeichnet wird und von London über die Benelux-Staaten, Frankfurt, München bis nach Norditalien reicht, immer ein wenig in Randlage. Auch wenn diese Vorstellung nicht auf der aktuellen Entwicklung basiert, sind vermutlich keine großen Veränderungen erfolgt und Hamburg sollte sich weit mehr für einen nordeuropäischen Wirtschaftsverbund engagieren. Aber auch die Harmonisierung der unterschiedlichen Interessen der drei norddeutschen Bundesländer sollte weiter ausgebaut werden, um dem südwesteuropäischen Schwergewicht ein eindeutiges Signal entgegen setzen zu können. Die Städtevernetzung muß als Signal ernst genommen werden in einem erstarkenden europäischen Wettbewerb unter den Städten und Regionen.

Im European Cities Monitor von Healey und Baker nimmt Hamburg im europäischen Vergleich in der Gesamtbewertung aktuell den 17. Rang und damit die schlechteste

## Bewertungsergebnisse

Bewertungskriterium		Hamburg	Frankfurt	London	Zürich	Wien	Madrid	Paris	Amsterdam	Brüssel
<b>Konjunktur</b>	Wirtschaftliche Stabilität	1-10	7	8	7	8	7	7	8	7
	Steuersystem	1-10	7	7	7	7	9	5	5	7
	steuerliche Gestaltungsmöglichkeiten	1-5	5	5	5	4	5	2	4	4
	Währungsrisiko	1-10	10	10	3	7	9	8	9	9
<b>Ranking Konjunktur</b>		<b>3</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>7</b>
<b>Marktfaktoren</b>	Reife des Marktes	1-10	7	7	9	5	8	5	7	9
	Position im Immobilienzyklus	1-10	9	9	8	9	8	8	8	8
	Liquidität im Markt (Zukunft)	1-10	6	8	10	6	6	5	7	6
	Rendite	1-10	5	5	6	3	2	5	3	3
	Investitionsvolumen zu Marktgröße	1-10	7	9	10	4	3	5	9	5
	Perspektive der Nachvermietung	1-10	8	8	8	7	7	8	7	5
	Wertentwicklungspotential	1-10	8	8	8	8	8	7	7	5
	Mietssteigerungspotential	1-10	7	8	8	6	7	6	7	5
	Erwerbskosten	1-10	7	7	9	8	7	3	1	5
<b>Ranking Marktfaktoren</b>		<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>7</b>
<b>Bewirtschaftung</b>	Mietvertragslaufzeiten	1-10	7	7	10	7	6	5	2	6
	Verpflichtungen des Vermieters	1-5	3	3	5	2	3	2	2	3
	Bearbeitungsaufwand beim Ankauf	1-5	4	4	5	3	2	2	1	2
	Sprache	1-5	5	5	4	5	5	3	3	4
	Verwaltungsaufwand für den Besitzer	1-5	5	5	5	3	3	3	3	3
	Erreichbarkeit	1-5	5	5	4	4	4	3	4	4
	<b>Ranking Bewirtschaftung</b>		<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>6</b>
<b>Gesamt-Punkte</b>		<b>122</b>	<b>128</b>	<b>127</b>	<b>106</b>	<b>106</b>	<b>90</b>	<b>98</b>	<b>96</b>	<b>94</b>
<b>Ranking</b>		<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>8</b>

Position unter den untersuchten deutschen Städten ein.

Ob die Befragung nun richtig und umfangreich genug ausgeführt wurde, ist nicht die Frage. Der schlechte Eindruck nach außen ist das Problem. Hier ist Handlungsbedarf gefordert, um eine Imageaufwertung zu erreichen. Sollten die Einstufungen nicht gerechtfertigt sein und Hamburg bezüglich der in die Bewertung eingehenden Aspekte aktuell Verbesserungen erreicht haben, so müssen diese Veränderungen besser und effektiver dargestellt und vermittelt werden, damit Hamburg im internationalen und nationalen Vergleich auf angemessenem Platz erscheint.

In der DIFA-eigenen Studie zu europäischen Standorten (siehe oben) nimmt Hamburg den 3. Rang ein.

Das ist eine sehr gute Position, auf die Hamburg sogar stolz sein darf, aber entsprechende Anstrengungen unternehmen muß, um diesen Platz zu verteidigen oder weiterzuentwickeln. Die bekannte Jones Lang Wootton-Immobilienuhr zeigt, daß für Hamburg alles auf grün steht.

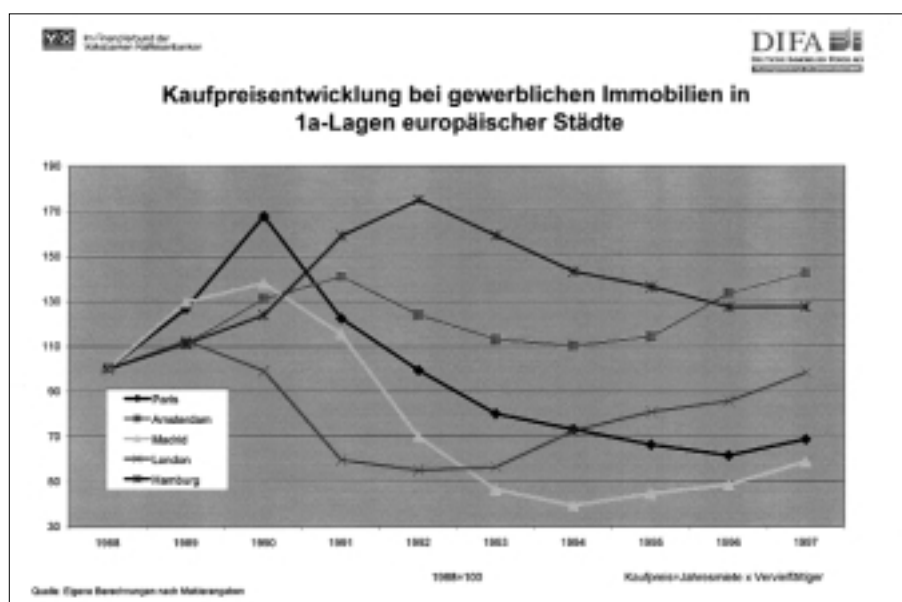
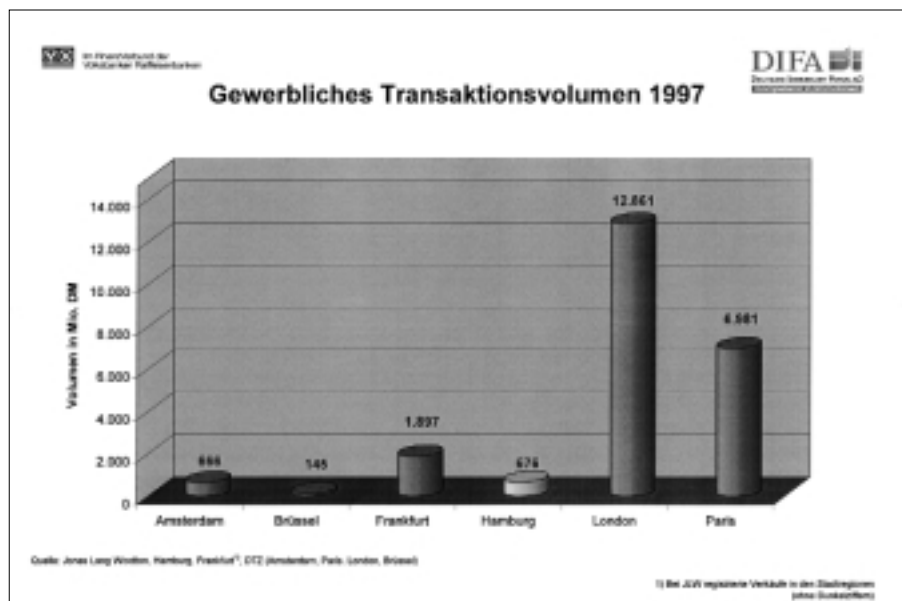
Das gewerbliche Transaktionsvolumen (siehe Seite 21 oben) bildet für die Immobilienbranche eine wichtige Entscheidungsgrundlage. Eine Präferenz für London entsteht nicht durch die Docklands oder ähnliche ‚Highlights‘, sondern weil dort die besten Voraussetzungen für das internationale Immobiliengeschäft anzutreffen sind. Professionalität aller Beteiligten, Transparenz der Märkte, das ist es, was London ganz eindeutig zum besten

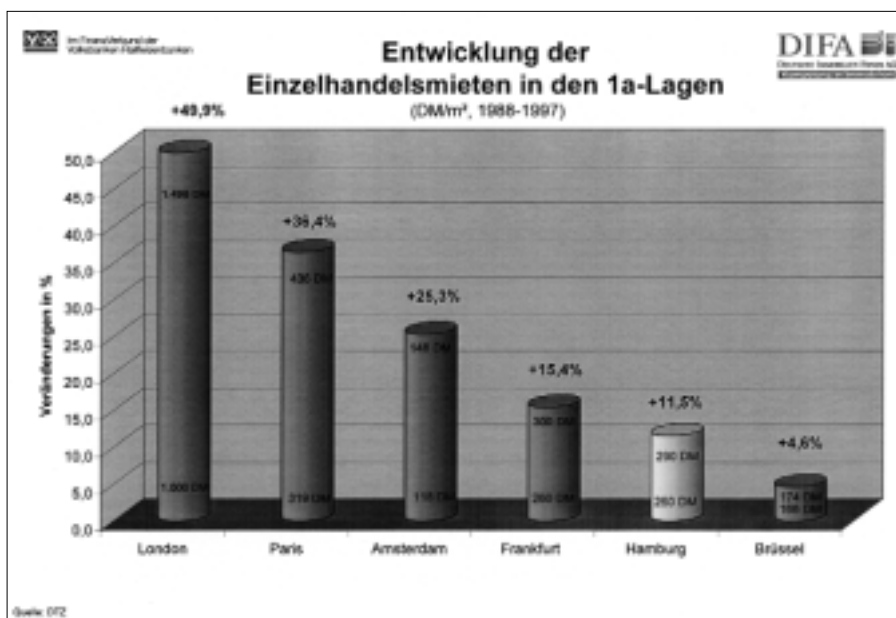
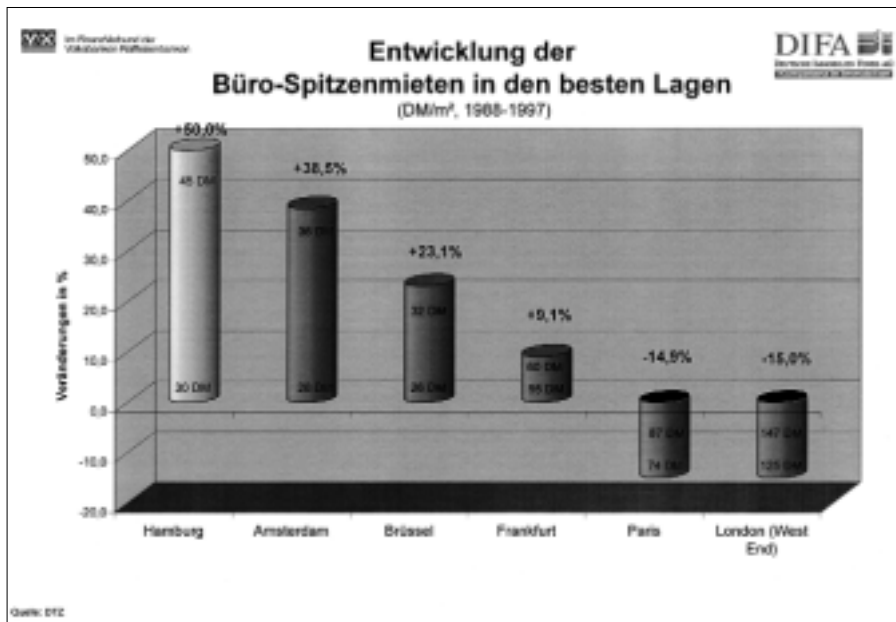
Investitionsstandort weltweit macht. Bezüglich der Transparenz, der sich Deutschland nicht entziehen kann, gibt es nicht nur in Hamburg, sondern in Deutschland einen Nachholbedarf.

Kauf und Verkauf, dies sind die zwei Seiten des Immobiliengeschäfts. Es müssen sich an einem Standort immer wieder Investorengruppen finden lassen, die zum Immobilienhandel bereit sind, auch in konjunkturell schlechten Zeiten.

Die Vermietungsvolumina 1997 zeigen im europäischen Vergleich ein ähnliches Bild wie das Transaktionsvolumen.

Bezüglich der Kaufpreisentwicklung bei gewerblichen Immobilien im europäischen Umfeld (siehe ganz unten) zeigt sich für Hamburg ein sehr gutes Bild, das es zu vermitteln gilt.





Die Entwicklung der Büro-Spitzenmieten (siehe ganz oben) ist sicherlich für viele eine Überraschung. Hier nimmt Hamburg den vordersten Platz ein. Die Analyse dieser Trends zeigt auf, daß die Ausrichtung der deutschen Immobilienbranche auf den internationalen Markt (mit dem Ziel einer hohen Rendite) immer wieder zu hinterfragen ist, da auch im Ausland, z.B. in London wirtschaftliche Stagnation und Rückschläge im Immobiliengeschäft einzukalkulieren sind und die Märkte sich nicht nur in eine Richtung entwickeln.

Leider paßt das Bild „Entwicklung der Einzelhandelsmieten“ (siehe oben) nicht in die eben aufgezeigte Linie. Während Hamburg eine normale Entwicklung zeigt, werden in London Mieten erzielt, die außerhalb jeder Konkurrenz liegen. Dort sind Voraussetzungen geschaffen, die innerhalb der Innenstadt ein interessantes und vielfältiges Ladenangebot ermöglichen und damit einen hohen Konsumanreiz bieten. Hier besteht für Hamburg ein Nachholbedarf.



Beim Vergleich von europäischen Standorten gibt es auch die andere Art der Unterscheidung, so wie sie Simon Jenkins am 28.10.98 im Evening Standard getroffen hat (siehe unten).

### Investorenpräferenzen

Eine Einschätzung der Märkte, ihrer Größe und wie sie sich zueinander verhalten, zeigt, daß Deutschland mit seinem Angebot von 8 größeren und Großstädten unterschiedlicher Charakteristik eine Vielzahl von Investitionsanforderungen befriedigen kann. Hier liegt im internationalen Vergleich (80% des relevanten Marktes konzentrieren sich auf 5 Länder) ein Vorteil, aber für den jeweiligen nationalen Standort auch ein Nachteil, da die Investitionen breiter gestreut werden.

Das Immobilien-Umsatzvolumen liegt innerhalb Deutschlands bei rd. 500 Mrd. DM. Dies macht ca. 1/3 der Gesamtumsätze innerhalb Europas aus. Deutschland hat den größten und am gleichmäßigsten verteilten Markt. Die öffentlichen Verwaltungen tun gut daran, ihre einheimischen Investoren gut zu behandeln. Sie bestreiten nach wie vor – und so wird es auch bleiben – den Bärenanteil der Aktivitäten (siehe ganz unten).

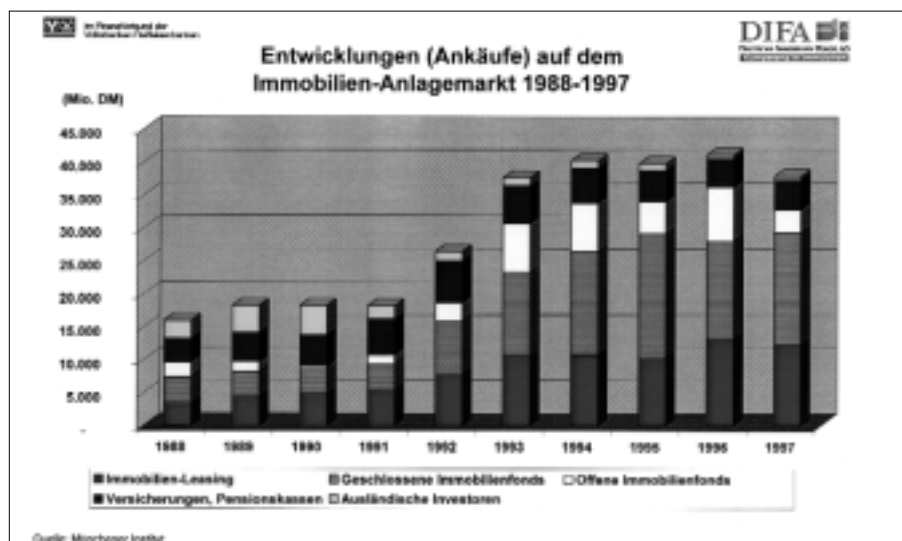
So tätigen die offenen Immobilien-Fonds Deutschlands rd. 84 % ihrer Investitionen im eigenen Land (zum Vergleich: niederländische Pensionskassen und -fonds 80 %,





### Die andere Art der Unterscheidung

- Frankfurt: Eine nette Kleinstadt mit Banken im Hintergarten.
- Brüssel: Wird immer das Brasilia Europas bleiben, schwerfällig und korrupt.
- Berlin: Bis in alle Ewigkeit wartet Berlin brütend auf die Wiedergeburt des Ostens.
- London: Kein Banker wird es zugeben, aber was London von anderen Städten unterscheidet sind nicht die Hochhäuser von Bishopsgate und Canary Wharf, nicht der Umfang des Geldverdienens, den London bietet, sondern der Umfang der Möglichkeiten, dieses Geld auszugeben. Das Westend spielt die gleiche Rolle wie die City.





englische Pensionsfonds 95 %). Hamburg nimmt mit einem Anteil von 20% in Hinblick auf das Immobilien-Investitionsvolumen internationaler Investoren in Deutschland eine gute Position ein.

#### Fazit

Hamburg nimmt immobilienwirtschaftlich in Deutschland und Europa einen vorderen Platz ein. Hamburg muß bei einer Reihe von Standortfaktoren Verbesserungen vornehmen und in diesem Zusammenhang für ein besseres Marketing sorgen.

Hamburg kann eine HafenCity vertragen. Voraussetzung sind jedoch nachfragegerechte Nutzungen. Es muß darauf geachtet werden, daß keine Beschädigungen an der „Altstadt“ verursacht werden. Alternativ-Entwicklungsstandorte sind in die Entscheidungsfindung einzubeziehen (siehe oben).

Hamburg muß für den Immobiliennutzer attraktiv sein, dann sind Immobilieninvestoren handlungsfähig.

Mit drei Visionen (siehe links) ist der Überblick zu Hamburgs Position aus DIFAs Erkenntnissen zu schließen.

**DIFA**

**Visionen**  
(Erscheinungen vor dem geistigen Auge, Trugbilder)

- **Hamburg, Teil einer großen Region**  
„Eine Stadt ist eine Stunde groß“  
Le Corbusier  
Hamburg – (Transrapid – Flughafen Parchim) - Berlin
- **Hamburg, eine internationale Stadt**  
zweite Amtssprache ist Englisch  
Michael Montebaur
- **Hamburg, eine interessante Stadt**  
Innerhalb des Wallringes entwickelt sich ein einzigartiger Marktplatz.  
Jürgen Ehrlich

## HAFENCITY: PLANUNG UND ENTWICKLUNGSKONZEPTION

### ZUSAMMENFASSUNG

Näherte man sich Hamburg von Süden her, so war die Silhouette der Stadt über Jahrhunderte von den Türmen der Kirchen geprägt. Aber durch den Ausbau des Hafens wurde dieser Anblick nach und nach verstellt. Moderne Umschlagtechnik reckt sich in Form von Containerbrücken und Kränen in die Höhe und stiehlt der eigentlichen Kernstadt die Show. Nun vollzieht sich ein erneuter Wandel der südlichen Stadtansicht: Die HafenCity wird gebaut.

Im Mai 1997 überraschte der damalige Bürgermeister Dr. Henning Voscherau die Öffentlichkeit damit, daß mittels der HHLA ein großer Teil der Immobilien auf dem Grasbrook und am Baakenhafen durch die Freie und Hansestadt Hamburg aufgekauft worden waren. Zugleich stellte er die Idee vor, auf dem Gelände südlich der Speicherstadt ein neues Stadtviertel zu bauen, das in unmittelbarer Nähe zur Hamburger Innenstadt liegt. Der Senat beschloß, diese Entwicklung voranzutreiben, und auch die Bürgerschaft gab im August 1997 ihr Einverständnis zu diesem Vorhaben.



Das Hafengebiet südlich der Speicherstadt, zwischen Kaiserhöft im Westen und den Elbbrücken im Osten, soll zu einem innerstädtischem Quartier werden, in dem Angebote für Wohnen, Kultur, Freizeit und Tourismus, Handel und Gewerbe miteinander eng vermischt sind. Dafür stehen etwa 100 Hektar Land zur Verfügung, die von Wasserflächen im Ausmaß von etwa 55 Hektar durchzogen sind. Diese Fläche bietet Hamburg die ungewöhnliche Chance, das Zentrum der Stadt neu zu gestalten.

Trotz der räumlichen Nähe zur inneren Stadt ist das Gebiet der HafenCity gegenwärtig durch mehrere Barrieren von ihr getrennt: Die Ost-West-Straße bildet einen deutlichen Bruch zum innerstädtischen Gefüge, der nur schwer zu überbrücken ist. Weiter südlich bilden Zollkanal und Speicherstadt einen weiteren Riegel, der durch den Zaun- und zollbewehrten Freihafenstatus befestigt wird. Die Trennung der inneren Stadt von der Elbe hat in Hamburg eine gewisse Tradition, die mit dem Bau der Speicherstadt begann, durch die 1888 dort Zollausland geschaffen wurde, wo bis dato etwa 20.000 Menschen gewohnt hatten. Diese Trennung wurde in den 60er Jahren durch den Bau der Ost-West-Straße noch verstärkt.

Um die HafenCity zu einem Teil der inneren Stadt werden zu lassen, müssen diese Trennungen zumindest punktuell gemildert werden. Neue Wegebeziehungen werden sowohl

die Ost-West-Straße als auch den Zollkanal überwinden müssen. Und der Freihafenstatus der Speicherstadt wird nicht länger durch einen Zaun gesichert werden können. Auch die Ost-West-Wegeverbindung muß vom Baumwall Richtung Mittelkanal und zum Elbpark Entenwerder gestärkt werden, um eine Verbindung der Hafencity zur City-Süd, nach Hammerbrook und Rothenburgsort zu ermöglichen.



Elbpark Entenwerder

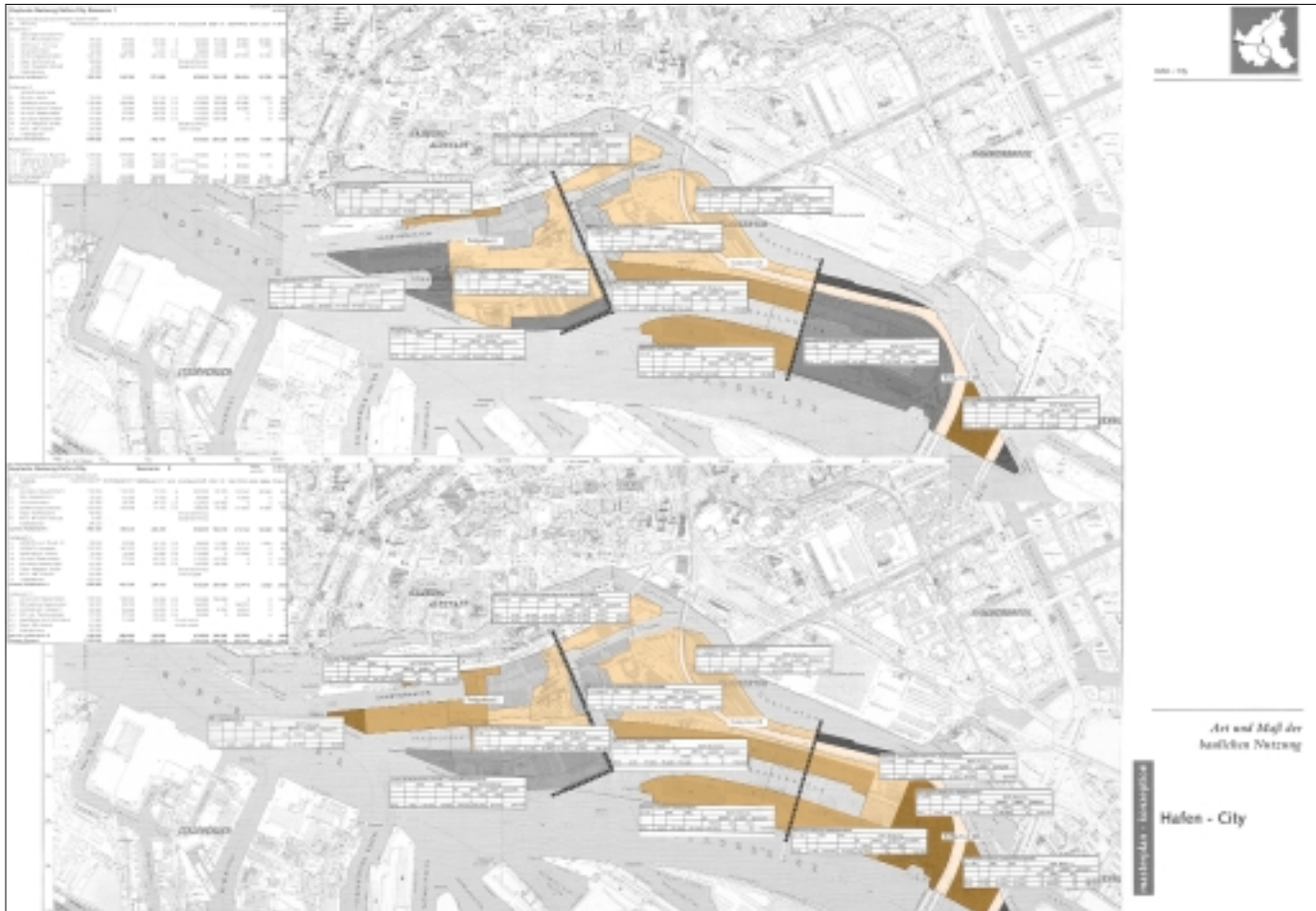
Von den rund 100 Hektar Landfläche werden nach unseren derzeitigen Überlegungen etwa 40 Hektar für Versorgungs- und Straßenflächen sowie Grün- und Parkanlagen benötigt. Damit verbleiben circa 60 Hektar Bruttobauland, auf dem sich voraussichtlich 1,5 Millionen Quadratmeter Bruttogeschoßfläche realisieren lassen. Diese Annahmen ergeben eine Geschoßflächenzahl von 2,5, die für ein innerstädtisch verdichtetes Stadtviertel angemessen erscheint.

Die Hafencity soll ein lebendiges, urban gemischtes Stück Hamburg werden. Das erfordert Menschen, die dort wohnen und leben; Kinder, die auf Plätzen und Höfen spielen; Läden, in denen der alltägliche Einkauf erledigt werden kann. Als Grundlage dafür sollen zwischen 5.000 und 6.500 Wohneinheiten gebaut werden, die bis zu 12.000 Einwohnern ein neues Zuhause bieten könnten. Daneben könnten in Geschäften, Dienstleistungsunternehmen, Gastronomie, Freizeiteinrichtungen, Büros und Werkstätten etwa 20.000 Menschen eine Beschäftigung finden.

Damit die Hafencity ein Ziel wird, das Menschen anzieht, ist die Einbettung einiger Schlüsselprojekte erforderlich, die das Gebiet erschließen und auch das Image des Standortes prägen. Zu diesen Initialzündungen könnten ein Kreuzfahrtterminal, ein Großkino, ein Musikveranstaltungscenter, Unterhaltungseinrichtungen oder auch ein Messezentrum gehören.

Noch bedeutsamer für Attraktivität und Charakter des neuen Stadtteils wird die Gestaltung des öffentlichen Raumes sein. Der Wechsel zwischen Bauten und Freiräumen, die Proportionen von Straßenräumen und Plätzen, die Einbettung von Grünanlagen und Parks, der Wasserbezug und die Öffnung von Promenaden tragen wesentlich zur unverkennbaren, auf den individuellen Ort zugeschnittenen Atmosphäre der städtebaulichen Figur bei.

Es kann nicht das Ziel sein, eine Kopie der international gebauten ‚Waterfront Developments‘ in Hamburg nachzubauen. Vielmehr müssen wir aus den andernorts begangenen Fehlern lernen und verschiedene Nutzungen miteinander verflechten, was bereits städtebaulich angelegt sein muß. Vielfältige Nutzungen in direkter Nachbarschaft sollen einen lebendigen Stadtteil formen. Dazu wird es sinnvoll sein, eine möglichst kleinräumige Parzellenstruktur vorzugeben.



#### Die Nutzungsszenarien

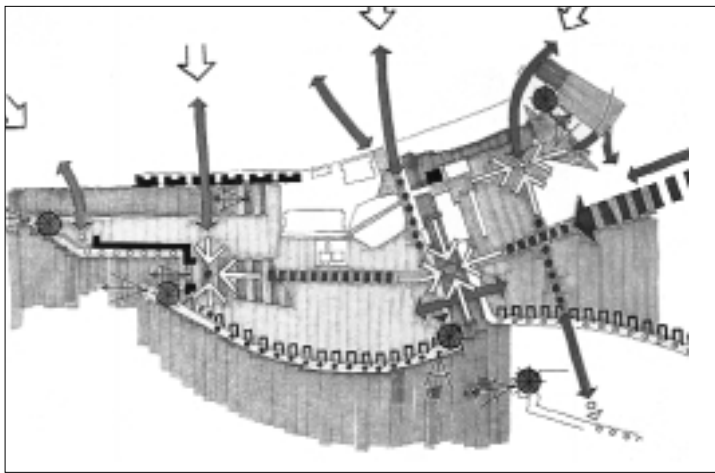
Die HafenCity sollte sich nach meiner Vorstellung am Leitbild der Europäischen Stadt orientieren. Das bedeutet vor allem: Ein kontrastreiches Nebeneinander von öffentlichem Raum und privaten Räumen, gebildet durch eine geschlossene Bebauung an Straßen und Plätzen. Der Freiraum wird zu einem guten Teil in der Wasserfläche der Elbe und der Hafenbecken bestehen, die deswegen durch Promenaden frei zugänglich bleiben sollten. Als Maßstab für die Höhenentwicklung gilt beinahe zwangsläufig die unmittelbar angrenzende Speicherstadt, die als denkmalgeschütztes Ensemble die Nachbarschaft prägt. Der maritime Charakter des öffentlichen Raumes wird durch die vorhandenen Hafenbecken, Kaimauern, Kräne und Speicher hervorgerufen werden. Der Hamburgische Elbwanderweg könnte über Promenaden an der Elbe ein Stück nach Süden verlagert werden.

Der weitaus größte Teil der Flächen befindet sich im Besitz der Freien und Hansestadt Hamburg, etwa ein Drittel gehört der Deutschen Bahn AG. Nur wenige kleinere Grundstücke sind darüber hinaus im Besitz des Bundes oder privater Eigentümer. Mit dieser Eigentümerstruktur ist eine zügige Planung und Umsetzung von Ideen und Vorhaben möglich – selbstverständlich unter Beteiligung der breiten Öffentlichkeit.

Ein ausreichender Hochwasserschutz ist die wesentliche Voraussetzung für die Erschließung des Gebietes, das ebenso wie die Speicherstadt außerhalb der Hamburger Hauptdeichlinie liegt. Da Hamburg nicht - wie beispielsweise London oder Rotterdam - über ein Sperrwerk verfügt, das etwaige Springfluten von Hamburger Gestaden fernhält, wurde zunächst eine Warftenlösung für die HafenCity konzipiert. Eine das gesamte

Gelände umfassende Polderlösung erschien zu kostspielig. Vor allem würde sie dazu zwingen, den Hochwasserschutz vorneweg komplett zu realisieren. Eine Warftenlösung hat demgegenüber den Vorteil, daß das Gebiet abschnittsweise entwickelt werden kann. In einem späteren Schritt könnte auch die Speicherstadt in den Hochwasserschutz einbezogen werden, wenn die aufgehöhten Warften punktuell um Schleusen ergänzt würden.

Die verkehrliche und infrastrukturelle Erschließung sind sowohl für die Anbindung der Hafencity an die Umgebung als auch für die Inwertsetzung des Geländes selbst grundlegend. Das enge Zusammenspiel zwischen städtebaulicher Struktur und technischer Infrastruktur – von Straßen, Wasserver- und -entsorgung, Telekommunikation, Energie etc. – brauche ich vor diesem Fachpublikum nicht weiter auszuführen. Ich möchte dennoch das Augenmerk ausdrücklich darauf lenken, daß meines Erachtens die Erschließung auch durch öffentliche Verkehrsmittel und für nichtmotorisierten Individualverkehr wesentlich für die Entstehung eines lebendigen Stadtviertels sein wird. Aufgrund der großen Nähe zur inneren Stadt ist die Chance einer solchen verkehrlichen Erschließung in Hamburg gut.



Die Wegeverbindungen

Die Inwertsetzung der Grundstücke könnte an einigen Stellen durch Altlasten aus früheren Nutzungen beeinträchtigt oder verzögert werden.

Das Gelände des ehemaligen Gaswerks könnte solche Belastungen bergen, die vor einer Umnutzung beseitigt werden müßten.

Angesichts dieser Ideen, Vorschläge und auch Hindernisse werden Sie wissen wollen, wie die Umsetzung konkret werden soll. Bis zum Ende des Jahres 1998 wird die Stadtentwicklungsbehörde in Zusammenarbeit mit der GHS dem Senat eine Konzeption des Masterplans für die Hafencity vorlegen. Im Verlauf von Frühjahr und Sommer des Jahres 1999 werden konkurrierende und kooperierende städtebauliche Entwurfsverfahren ausgeschrieben und durchgeführt. Deren Ergebnisse wiederum werden bis Ende 1999 in den Masterplan eingearbeitet, der den Rahmenplan für die städtebauliche Entwicklung des Gebiets bilden wird.

Innerhalb dieses Rahmens werden dann die konkreten Häuser gebaut, Bäume gepflanzt, Straßen geteert, Kabel verlegt, Plätze gepflastert, die schließlich das physische Gerüst der Hafencity bilden werden. Das Leitbild der europäischen Stadt wird dabei nicht nur einen unverwechselbaren Ort befördern, sondern auch einen flächenschonenden Umgang mit städtischem Grund ermöglichen, wie er auch im Stadtentwicklungskonzept für Hamburg von 1997 festgeschrieben ist. Die Entwicklung und der Bau der Hafencity sind ein Generationenprojekt. Auch wenn voraussichtlich zum Beginn des nächsten Jahrtausends die ersten Grundsteine gelegt werden können, wird es wohl zwanzig Jahre dauern, bis das gesamte Gelände von der Stadt besiedelt worden sein wird.

## DIE PLANUNG DER HAFENCITY VOR DEM HINTERGRUND INTERNATIONALER REFERENZOBJEKTE

### ZUSAMMENFASSUNG

1. Hamburg startet in die Entwicklung seiner HafenCity zu einem Zeitpunkt, zu dem andere Hafenstädte in Europa und Übersee schon vielfältige, meist erfolgreiche Umwandlungen ihrer citynahen Hafenflächen betrieben oder sogar abgeschlossen haben. Das hat Vorteile, aber auch viele Nachteile für Hamburg.

Hamburg kann aus den Erfahrungen anderer Städte lernen – aber Hamburg muß sich auch eingestehen, daß nicht nur die Hafenstädte in Übersee mit ihren Cityergänzungsprojekten auf ehemaligen Hafenflächen in aller (Investoren) Munde sind, sondern daß vor allem die nordwesteuropäischen „Konkurrenten“ Rotterdam, Amsterdam, London, Kopenhagen bereits die Nase vorn haben. Diese Städte haben mit dem Aufbau ihrer „Hafencities“ Anfang/Mitte der achtziger Jahre begonnen.

Hamburg kommt 15 Jahre später, zu spät? Mit dem Schlagwort: „Die letzten werden die ersten sein“ oder dem Hinweis auf die unbegrenzte Langfristigkeit der städtischen Entwicklung allein ist die Frage nicht zu beantworten.

Nach den Entscheidungen 1997 ist die Hamburger Politik in der Pflicht, innerhalb eines Jahrzehnts sichtbare Auf- und Ausbauerfolge südlich der Speicherstadt vorzuweisen – auch ohne die Finanzierungsverpflichtung für den Hafenausbau im Westen. Die Stadt verspielt sonst als nordwesteuropäischer Investitionsstandort bei der internationalen und regionalen Immobilienwirtschaft ihren Ruf nachhaltig.

Sicher ist die These richtig, daß die HafenCity nicht entwickelt wird, um (ausschließlich) Hamburger Unternehmen und Haushalten den Umzug innerhalb Hamburgs an einen neuen attraktiveren Standort mit Wasserbelegenheit anbieten zu können. Stadt und Region Hamburg sollen in den Stand versetzt werden, auch national und international uneingeschränkt konkurrenzfähige Grundstücke für Unternehmen und Haushalte anbieten zu können.

Grundstücke, Bauwerke und Immobilienkonzeptionen müssen also vor allem qualitativ den bereits bestehenden Konkurrenzangeboten überlegen sein, wenn Hamburgs HafenCity erfolgreich sein will, und zwar schon morgen und nicht erst in 5, 10 oder 20 Jahren. Das würde das Vorhaben HafenCity unnötig mit soliden dreistelligen Millionenbeträgen für die Vorfinanzierung belasten.

Der Blick auf die „Konkurrenz“ ist daher unerläßlich, nicht nur um zu lernen, sondern vor allem, um zu ermitteln, welche Chancen Hamburg überhaupt noch im nordwesteuropäischen und -deutschen Immobilienmarkt hat, oder ob die Stadt allein auf ihre Chancen im „Binnenmarkt“ setzen muß.

2. Von London, als dem Tabellenführer der ersten Europoliga, können wir viel lernen, nicht nur konsequente Entwicklungsstrategien und hochprofessionelles Entwicklungsmanagement, sondern vor allem Weitsicht, Langfristigkeit im Denken und Planen, verknüpft mit kurzfristiger Handlungsaktivität.

Die besonderen Leistungen der halbstaatlichen London Docklands Development Corporation waren und sind:

- Entwicklungsförderung durch niedrigste Grundstückspreise, Steuer- und Abgabenreduzierung bzw. -freiheit über die Startfristen (5 Jahre),
- Wohnungsbau als Hauptattraktivitätselement mit Magnetwirkung für die Arbeitswelt, dazu
- Infrastrukturqualität und noch einmal Infrastrukturqualität auf hohem Niveau (ÖPNV, öffentlicher Raum, Erschließung, Wasserfronten).

In London bilden wie auch in Rotterdam und Amsterdam nicht die Einnahmen aus Grundstücksverkauf das Hauptziel, sondern die wirtschaftlichen Effekte aus Bauaktivitäten, Unternehmens- und Haushaltsansiedlungen. (Darüber muß in Hamburg diskutiert werden.)

Rotterdam und Amsterdam sind Hamburgs Hauptkonkurrenten in „Sachen HafenCity“, vielleicht noch Kopenhagen/Malmö. Bremen nur bedingt, trotz 300 ha Flächenangebot; Düsseldorf auch nur begrenzt, aber aufgrund höchst aktiver Akquisition vor allem bei Unternehmen der Medienbranche besonders beachtenswert.

Wie London haben auch Rotterdam und Amsterdam den unschätzbaren Vorteil hinter einem großen Sperrwerk vor jeder großen Flut geschützt zu sein und damit Kosten und „mentale Belastungen“ einer Hochwasserschutzanlage in ihren Hafencities selbst nicht bewältigen zu müssen. (Kann Hamburg davon lernen? Ist mit der Entscheidung für die HafenCity nicht auch das Thema Sperrwerk wieder diskussionsbedürftig?)

Beide Städte haben wie London dominant auf (freifinanzierten) Wohnungsbau als Startinvestition und milieuprägendes Element gesetzt. Beide Städte haben den Standort „Hafen-City“ durch kompakte Vorinvestitionen in qualitätvolle Infrastruktur (Tunnel, Brücken, S-Bahn, Stadtbahn) ins Gespräch gebracht und Wert auf besondere Architektur gelegt.

Im Hinblick auf die „besondere“ Immobilie kann Amsterdam Vorbild sein mit dem Bau des Schifffahrts- und Wissenschaftsmuseums als Verbindungsstück zwischen City und Hafen-City. Der imposante Bau von Renzo Piano steht über einer neuen Tunnelverbindung, die die Hafen-Citygebiete von der City aus erschließt.

Rotterdam hat mit dem Bau einer phantastischen Brücke und neuer öffentlicher Verwaltungsbauten in der „Hafen-City“ die Öffentlichkeit/Bevölkerung in das Gebiet „Koop van Zuid“ gelenkt.

Bewundernswert bleibt die engagierte Kooperation zwischen Hafen- und Stadtbehörden in den niederländischen Städten, bei der das Gesamtwohl der regionalen Wirtschaft das Maß aller Dinge ist. Das müssen wir in Hamburg dringend lernen! Vorbildlich ist die zentrale PR-Arbeit und die "offensive" Vermarktung bei der niederländischen Konkurrenz.



Die „offensive“ Vermarktung haben die klimatisch bevorzugten Hafenstädte wie Lissabon, Barcelona oder Genua nicht nötig.

Diese Städte waren und sind Ziel eines stetig wachsenden internationalen Tourismus in blühenden Stadtregionen.

Lernbeispiel kann am ehesten Barcelona sein. Der alte Hafen ist hier zum integrierten Sport-, Freizeit-, Unterhaltungs- und Shoppingcenter umgebaut worden.

Obwohl einfache funktionale (aber eher grobe) Architektur dominiert, ist wiederum der öffentliche Raum hervorragend gestaltet und ausgestattet. Das Ensemble von Shopping-Center, Cinemax, Imax, Aquarium, Museumshafen, Marina, Gastronomie, Freizeitanlagen und Kreuzfahrterterminal ist städtebaulich überzeugend angelegt. Höchste Aufenthaltsqualität ist das Hauptmerkmal der „Hafen-City“ von Barcelona.

Nicht direkt auf Hamburger Verhältnisse übertragbar, von den Nutzungskonzeptionen her und in der Konsequenz der Umsetzungsstrategien können die „überseeischen“ Hafenstädte wie Montreal, New York, Boston, Baltimore oder San Francisco – alle weit überstrahlt von Sydney – aber Vorbild sein.

Zwei Themen dominieren

- hochwertiges Wohnen am Wasser,
- neue Freizeit-, Kultur-, Unterhaltungs-, Ausstellungs-, Einkaufs-, Sportimmobilienkonzepte.

Große Bürokomplexe zur direkten Cityerweiterung sind eher selten.

3. Zehn Thesen für die HafenCity-Entwicklung in Hamburg lassen sich aus den Erfolgen und Problemen der Hafenstädte in aller Welt ableiten:

1. Hamburgs HafenCity kann und wird nur mit einem qualitativ höchstwertigen Grundstücksangebot zu kulanten, d.h. marktfähigen Preisen international konkurrenzfähig sein.
2. Nur perfekte Infrastruktur schafft die ausreichende Qualität der „Immobilie HafenCity“.

Daraus folgt:

3. Die HafenCity muß ohne wenn und aber city-gleichwertig entwickelt werden. Hochwasserschutz, Straßennetz- und Wegeverknüpfung, Plätze, Promenaden, öffentlicher Nahverkehr müssen die gleichen Standards wie in der City haben.
4. Die Qualität der öffentlichen Räume, Straßen, Plätze, Promenaden, Terrassen, Uferwege, Aussichtspunkte muß Priorität haben. Sparsamkeit bei der Gestaltung der öffentlichen Räume führt nur zu Unvermarktbarkeit der Grundstücke.
5. Die HafenCity muß zur Jahrtausendwende mit ersten Grundstücksangeboten und Grundsteinlegungen „auf dem Markt“ in Europa sein. Wer glaubt, er könne

so zwischen den Jahren 2005 und 2010 langsam anfangen und dann durch Grundstücksverkäufe noch anderswo Hafenerweiterung finanzieren, ist auf dem Holzwege, und zwar gründlich!

6. Die HafenCity braucht attraktive Startinvestitionen, die das Gebiet international bekannt machen. Nicht Hochglanzbroschüren, sondern erlebbare Bauten locken Menschen aus Nah und Fern in die Stadt.

Messe, Musicaltheater, Aquarium, besondere Gastronomie, spezieller Einzelhandel, kulturelle Attraktionen müssen den Auftakt für die HafenCity bilden. Sie ergänzen die Hamburger City funktional und stärken auch deren Anziehungskraft.

7. Nutzungsschwerpunkt muß das „Wohnen“ sein. Erst der als Lebensort etablierte Stadtteil macht die HafenCity auch als Arbeits-, also Unternehmensstandort, attraktiv. Wohnformen und Wohnungsgrößen für unterschiedlichste Haushaltstypen sind erforderlich. Die HafenCity soll und kann „Citywohnbevölkerung“ bilden und so die City zusätzlich beleben.

8. Die HafenCity braucht ein spezifisches Stadtmilieu. Es muß riechen, dampfen, tönen. Die Architektur muß eine aufregende Sprache sprechen. Die Stadträume brauchen auch etwas Geheimnisvolles. Dichte ist wichtig. (Die GFZ muß durchschnittlich bei 3,0-3,5 liegen). Die Spannung zwischen der Weite der Wasserflächen und der Enge der Stadträume sollte den spezifischen Charakter von Hamburgs HafenCity ausmachen.

9. Die HafenCity wird ohne ein hochwertiges, besonders attraktives öffentliches Verkehrsmittel nicht funktionieren. Das könnte eine besondere Stadtbahn sein. Das sollte nach meiner Überzeugung ein Verkehrsmittel mit Ausblick, mit touristischen Qualitäten sein, schwebend über den Wasserflächen, aufgestellt in den Straßen, häuserdurchfahrend. Anbindung an den Hauptbahnhof ist zwingend. Vorbild ist die Kabinenbahn in Sydney.

10. Last not least. Die Architektur der Hafen-City sollte höchste Qualität haben. Das schlechte „Vorbild“ Kehrwiederspitzte darf nicht gelten. Das heißt auch, daß die Grundstückspreise und sonstige Abgaben nicht die bauliche Entwicklung kostenmäßig derart belasten dürfen, daß die Bauherren gezwungen sind, ihre Architekten so zu knebeln, daß Schlichtheit, Detailarmut, Grobheit der Baukörper und der Baumaterialien zur dominanten Tugend erhoben werden müssen.

Nur in besonderen Ausnahmefällen sollte ein Bauherr ohne Architektenwettbewerb (gleich welcher Form) oder Alternativenerarbeitung seine Architekten auswählen können. Internationale Architektenbeteiligung ist unabdingbar. Die HafenCity braucht ihre eigene Baukultur. Eine Baukultur mit sinnlichen Qualitäten, die den Kontext zur Baukultur der City nicht leugnet. Die Speicherstadt kann Maßstab und indirekt Vorbild sein.

Diese Thesen – oder auch Programmpunkte – erfordern jetzt den Dialog zwischen Politik und Investoren. Dies sollte die Aufgabe des nächsten Jahres sein und natürlich die Bildung einer hochprofessionellen fachlich kompetenten Entwicklungsgesellschaft im Verbund mit leistungsfähigen Banken. Dies ist die Aufgabe für Sie alle.



# Workshop 1

**MODERATOR: ULRICH PFEIFFER, EMPIRICA QUALITATIVE MARKTFORSCHUNG,  
STRUKTUR- UND STADTFORSCHUNG GMBH**

## **HAFENCITY ALS STANDORT FÜR FREIZEIT, TOURISMUS UND HANDEL**

### **EINLEITUNG**

Zu Beginn des Workshops werden unterschiedliche Fragestellungen aufgeworfen und Problemkomplexe bezüglich der Nutzung durch Freizeit, Tourismus und Handel angesprochen. Als zentrale Themen stellen sich insbesondere die Fragen nach der optimalen Dichte und nach einem möglichen zeitlichen Ablauf. Außerdem wird die Wichtigkeit und Problematik der Magnetwirkung für Einzelhandel und andere kundenorientierte Nutzungen betont. Ein Shoppingcenter ist in diesem Zusammenhang eindeutig nicht zu favorisieren.

Innerhalb des Projektes HafenCity stellt sich für die Nutzungen durch Freizeit, Tourismus und Handel in besonderem Maße die Frage nach einer Planmindestmenge und der Lage der zu entwickelnden Standorte. Die Gesamtökonomie des Projektes erscheint – hinsichtlich der zu erwartenden, hohen Startinvestitionen und den damit einhergehenden Zinsbelastungen – in diesem Zusammenhang als der wesentliche Problempunkt. Eine mögliche Konsequenz ist in diesem Punkt die frühe Ansiedlung renditestarker Umsatz- und Ertragsbinder.

Eine besondere Bedeutung wird auch der Problematik der Organisation und der Organisationsphasen eingeräumt. Wichtig erscheint in diesem Zusammenhang die Größe und die Art der Vergabe von Teilbereichen des Areals. Die Frage nach einem übergeordneten Development bzw. nach einer Eigennutzung durch den Investor ist mit diesem Komplex einhergehend. Im Bereich des Einzelhandels sind große Developer vorstellbar, während z.B. im Bereich der Urban Entertainmentcenter Generalunternehmen, die die Gesamtleistung übernehmen, vorzuziehen sind. Als eine zugrundeliegende Schlüsselfrage stellt sich an dieser Stelle die Frage nach dem Start, der Art und Lage des baulichen Komplexes und die mögliche Einbettung von Wohnungen innerhalb einer ersten Phase.

### **STATEMENT 1**

Alexander Otto – ECE Projektmanagement GmbH

### **ZUSAMMENFASSUNG**

Die Entwicklung der HafenCity ist eine große Chance für die Hansestadt Hamburg, da die Möglichkeit besteht, in der attraktiven Hafenzugabe eine Erweiterung der Innenstadt vorzunehmen. Aus meiner Sicht ist für das große Areal eine Mischnutzung aus Wohnen,

Büros, Dienstleistungsbetrieben, Einzelhandel und Freizeit vorzusehen. Nur durch eine Mischnutzung kann sichergestellt werden, daß ein lebendiger Stadtteil, der einen Großteil der Bevölkerung anspricht, entsteht.

Am Beispiel der Städte Baltimore, Boston, Miami, New York, Kapstadt und Sydney ist zu ersehen, daß eine Ansiedlung von Einzelhandel und Dienstleistungen in attraktiven Hafenanlagen zu einer Belebung der Hafenviertel beitragen kann. Jedoch haben nicht alle dieser Projekte nachhaltig einen wirtschaftlichen Erfolg erzielt. Aus diesem Grund ist bei der Entwicklung der HafenCity als Standort für Einzelhandel und Freizeit auf die Erfüllung der folgenden 5 Voraussetzungen zu achten:

1. Optimale Verkehrsanbindung

Der Erfolg eines Einzelhandels- und Freizeitbereichs ist in starkem Maße von einer hervorragenden Erreichbarkeit – sowohl mit dem Individualverkehr als auch mit dem öffentlichen Nahverkehr – abhängig. Diese Voraussetzungen müssen am Standort HafenCity noch geschaffen werden.

2. Architektonische Gestaltung / Verweilqualität

Die erfolgreichen Freizeit- und Handelsentwicklungen profitieren von einer hochwertigen architektonischen Gestaltung, die in starkem Maße einen Erlebnischarakter vermittelt. Durch die teilweise Einbeziehung der attraktiven Speicherstadt in die Entwicklung der HafenCity sind beste Chancen für die Erfüllung dieser Voraussetzung gegeben.

3. Größe und Gesamtattraktivität der Einzelhandels- und Freizeitnutzung

Um die HafenCity als einen neuen Einzelhandels- und Freizeitstandort etablieren zu können, ist es erforderlich, an diesem Standort eine hohe Gesamtattraktivität der Einzelhandels- und Freizeitnutzungen sicherzustellen. Ein erfolgreiches Beispiel für die Schaffung eines neuen Einzelhandels- und Freizeitstandortes stellt der Potsdamer Platz in Berlin dar, der mit der Etablierung von vielfältigen Nutzungen, wie zum Beispiel Hotel, IMAX-Kino, Multiplex-Kino, verschiedenartige Gastronomie, Spielbank und attraktivem Einzelhandel, es geschafft hat, die Bevölkerung sowie Touristen an diesen Standort zu ziehen. Um der HafenCity die notwendige Gesamtattraktivität und überregionale Ausstrahlung zu verleihen, wäre eine Etablierung solcher Nutzungen sowie von weiteren, teilweise öffentlich geförderten Einrichtungen – wie zum Beispiel Aquarium, Veranstaltungshallen, Kreuzfahrtterminal und Theater vorzusehen.

4. Kundenfreundliche Anordnung der Nutzungen

Um ein Höchstmaß von Synergien zwischen den Einzelhandels- und Freizeitnutzungen zu erreichen, ist eine enge räumliche Verknüpfung dieser Nutzungen innerhalb der HafenCity anzustreben. Aufgrund des „Hamburger Wetters“ ist auch in den meisten Bereichen ein Wetterschutz vorzusehen.

5. Grundstücksbewertung

Bei der Bewertung der Grundstücke ist darauf zu achten, daß man von realistischen Einschätzungen der Ertragskraft von Einzelhandels- und Freizeitnutzungen ausgehen sollte. Insbesondere im Freizeitbereich ist von niedrigen Grundstückswerten auszugehen, da sich diese Nutzungen oftmals nur sehr schwer wirtschaftlich darstellen lassen.

## Fazit

Wenn sich die Hansestadt Hamburg für die Etablierung von Einzelhandels- und Freizeitnutzungen im Bereich der Hafencity aussprechen sollte, dann können diese Nutzungen nur erfolgreich eingeführt werden, wenn sie in einer entsprechenden Größe und Gesamtattraktivität realisiert werden können. Falls hierzu seitens der Stadt keine Bereitschaft bestehen sollte, dann sollte man den Standort lieber einer Büro- und Wohnungsnutzung zuführen.

## STATEMENT 2

Hans-Werner Maas – Raffay Immobilienabteilung

### ZUSAMMENFASSUNG

Mit der Hafencity schickt Hamburg sich an, die 4. City zu bekommen: Die angestammte City, die City Nord, die City Süd und jetzt die Hafencity. Alle Standorte, die nicht gerade gleichbedeutend mit urbanem Leben sind.

Die Hafencity ist eine einmalige und gestalterische Chance für Hamburg. Aber nur dann, wenn hier nicht totgeplant, sondern ein eigenständiges und individuelles Konzept verwirklicht wird. Und das kann nicht bedeuten, angebliche amerikanische Erfolgsmodelle zu kopieren, das funktioniert ja nicht einmal im französischen Disneyland. Erstens, weil nicht jeder Europäer Sehnsucht nach der US-Plastik-Comic-Kultur hat, und zweitens, weil es eine so stolze, schöne und kreative Stadt wie Hamburg nicht nötig hat nachzuahmen – schließlich ist nicht jede Nachahmung eine aufrichtige Schmeichelei, sondern häufig nur mangelnde Kreativität und schlechte Kopie.

Die Hafencity sollte ein Ort der internationalen Begegnung sein. Ob Mode, Design, Handel, Gastronomie – das Interessanteste aus aller Welt ist in diesem Kulturmix ein hochattraktiver Treffpunkt für Hamburg und seine Gäste und liebenswerter Lebensraum für alle, die hier wohnen und arbeiten. Wichtig dabei ist, daß die Hafencity in ihrem Erscheinungsbild weder postmoderne Beliebigkeit zeigt, noch verzweifelte Internationalität, noch klischeehafte Hafendidylle, sondern die Qualität und Kultur der Speicherstadt modern interpretiert, also ein Bekenntnis zu Hamburg, aber in junger und heutiger Sichtweise.

Das Thema unseres Workshops „Standort für Freizeit, Tourismus und Handel“ läßt sich nicht einzeln, sondern nur integrativ behandeln. Denn jeder einzelne Begriff bedingt den Erfolg des anderen. Tourismus beflügelt den Handel. Das Nutzen der Handelsangebote ist Bestandteil der Freizeit, und attraktiv gestaltete Freizeitangebote ziehen Touristen an, die wiederum den Handel beflügeln... .

Wichtig in diesem Zusammenhang ist die attraktive Mixtur, ist Flexibilität und die Möglichkeit zur Veränderung und darum empfiehlt es sich, die Hafencity als Hamburgs internationalen Treffpunkt zu positionieren.

Jährlich besuchen etwa 300.000 Besucher die historische Speicherstadt, das heißt sie besuchen sie nicht wirklich, sie passieren sie, denn es gibt keine Gastronomie, keine Orte des Verweilens. Die Besucher der Speicherstadt müssen auch die Besucher der Hafencity werden.

Man muß die HafenCity besichtigen wollen, ebenso wie man in ihr einkaufen will.

Es ist gut die Wahl zu haben, mal die alte Innenstadt, mal die HafenCity besuchen zu wollen. Die beiden Standorte miteinander zu verbinden, macht wenig Sinn. Dazu gibt es zwei zu große Barrieren, die Ost-West-Straße und die Speicherstadt.

Ich empfinde diese neue Situation Hamburgs sehr vergleichbar mit der Berlins. Schließlich gibt es hier auch die alte City West, nämlich den Kudamm, und Berlin Mitte. Und auch Berlin steht vor der Aufgabe, beides mit urbanem Leben zu füllen. Auch hier soll gewohnt und gearbeitet werden, soll Amusement und Touristenattraktion sein. Das ist New York und London mit ihren Sohos gelungen und das wird Berlin hoffentlich und uns sicherlich gemeinsam gelingen.

### STATEMENT 3

Carl-Otto Wenzel – Wenzel & Partner BDU

#### ZUSAMMENFASSUNG

Es gibt eine Übersicht, eine sehr umfangreiche Studie, die in diesem Jahr in der Hamburger Stadtentwicklung erstellt wurde, die Aussagen trifft, was in Hamburg im Freizeitbereich getan werden kann. Auszugsweise hieraus im folgenden einige Details unter der Fragestellung: wo gibt es Potentiale, wo gibt es Stadtentwicklung?

Wenn über Freizeit gesprochen wird, dann auch gleichzeitig über Fahrzeiten, und wenn die Entwicklung eines solchen Gebiets ansteht und dort Freizeitnutzungen etabliert werden sollen, dann hat es nicht klein anzufangen, sondern dann muß man wirklich Zeichen setzen, man muß Attraktionen schaffen. Sonst bewegt man keine Mengen und von daher jetzt einige Aussagen zu den Einzugsgebieten.

Man redet hier von einem Umkreis mit einer allgemein akzeptierten Fahrzeit von ca. 1,5 Stunden, das sind so rd. 6,5 Mio. Einwohner. Noch viel spannender ist, daß es ca. 43 Mio. Tagesausflüge pro Jahr für den Großraum Hamburg und das Umfeld gibt, wozu u.a. auch Verwandtenbesuche u.ä. zählen. Aber jeder, der sich mit diesem Rhythmus und dem Freizeitverhalten auseinandersetzt, weiß, daß sich auch in diesem Rahmen etwas ändert, d.h. man fährt nicht nur zur Familie, sondern normalerweise ist dann immer auch der Wunsch vorhanden, noch etwas besonderes zu unternehmen. Innerhalb des 90 Min. Umkreises (Fahrzeit) sind insgesamt ca. 26 Mio. Übernachtungen registriert. Dieses ist ein Potential einer in der Region Hamburg übernachtenden, nicht geschäftsreisenden Klientel aus Kurzurlaubern und Urlaubern, die bei Unterkunft im Umland auch für einen Kurztrip einige Übernachtungen in Hamburg einplant. Verglichen mit anderen Standorten hat Hamburg diesbezüglich eine extrem gute Position. Von den Zahlen her leitet sich also erst einmal eine äußerst gesunde Basis ab.

In der konkreten Betrachtung Hamburgs fällt nun auf, daß die Stadt nicht etwa unattraktiv, sondern im Gegenteil hochattraktiv ist und eine Menge zu bieten hat. Die momentanen Stärken Hamburgs, die es also mit der HafenCity zu multiplizieren gilt, umfassen eine enorme Bandbreite. Hamburg bietet hochqualifizierte Gastronomieangebote bis in den Fachgastronomiebereich, eine Vielzahl unterschiedlichster Musicalangebote und nicht zuletzt auch immer noch die Reeperbahn. Es bieten sich Freizeit- und Großparks

im Umland, Heidepark und Hansapark, wie auch Fitness-Großanlagen für ganze Familien an (allein in Wandsbek ca. 15.000 m<sup>2</sup> und damit eine der größten der Welt). Feriencentren im Umland bis hin zum Centerpark, eine sehr interessante Freizeitparkstruktur, Golfanlagen, Einkaufsmöglichkeiten im großen Umfang und in großer Qualität.

Eines der negativsten Ergebnisse, das dieses Bild trübt, liegt in einer Zahl, die besagt, daß in der Hamburger Innenstadt in den letzten 3 Jahren ca. 25 % weniger Potenz im Umsatz zu verzeichnen ist. Und das trotz einer sehr attraktiven Innenstadt mit u.a. den über-regional bekannten Passagen, mit Ausstellungen und einer aktuellen Kino-Landschaft, mit Theatern und kulturellen Angeboten, was sicher in Teilbereichen noch optimiert werden kann.

Und nun zu der Frage, was fehlt. Die Multiplex-Entwicklung ist sicher noch nicht am Ende, sondern die Standorte wären in Frage zu stellen und zu überdenken. Wenn so etwas wie die HafenCity entsteht, werden Anker-Nutzungen benötigt. Wie bei jedem Shopping-Center sind Frequenzgeneratoren wie das Multiplex oder das Musical gefragt. Insofern stellt sich die grundsätzliche Überlegung, ob die HafenCity ein möglicher Standort sein könnte, da z.B. das CINEMAXX in Hamburg ja schon ansässig ist.

Deshalb werden im folgenden Nutzungen genannt, die in Hamburg noch nicht vorhanden sind: Erlebnis- und Actionkinos wie IMAX, oder eine Großarena, die zwar in Verbindung mit dem Volksparkstadion angedacht, über die aber letztendlich noch nicht entschieden ist. Sie könnte mit ihren bis zu 18.000 Plätzen ein derartiger Frequenzbringer sein. Oder ein Aquarium, das aber in seiner Größe überdacht sein will. Als Ergänzung der Museumsplaza ein Science-Center, das in Deutschland überhaupt noch nicht etabliert ist und eine neue Form des Museums, die sich insbesondere an Familien mit Kindern richtet, präsentiert. Von daher läge hier ein Potential, etwas völlig neues zu installieren.

Hinzu kommt der ganze Bereich des Gastronomieangebotes u.a. mit der Themengastronomie. Es gibt zur Zeit viele Informationen, daß Themengastronomie nicht läuft, das stimmt teilweise. Das Planet Hollywood ist ein Flop in Deutschland, aber bei genauerer Betrachtung solcher Gastronomiekultur lassen sich sicher auch positive Ansätze erkennen – nicht nur Situationen, in denen eine dekorative Ausstattung mit einer relativ schlechten Qualität im Foodbereich gepaart ist, denn dies akzeptiert in Deutschland niemand. Ein positives Beispiel aus Dresden, die Linie 6. Das ist eine Straßenbahngastronomie, die schon zu DDR-Zeiten fantastisch funktionierte und immer noch – sogar noch besser – funktioniert. D.h. also, die Entwicklung muß aus dem Standort heraus erfolgen, nicht willkürliche internationale Konzepte, die dann im Zweifel als totale Flops enden.

Für die HafenCity hieße das, daß eine Themengastronomie aus dem Hafenthema entwickelt werden könnte. In diesem Zusammenhang wäre natürlich auch das Thema Hotellerie anzusprechen. In Hamburg gibt es bislang noch keine Themenhotels. Thematisierte Gastronomie, thematisiertes Hotel wären mögliche Potentiale in Hamburg. Hierin lägen also ein paar Anregungen, allerdings abgeleitet aus Erfolgsbeispielen. So sehr neue Ansätze und Ideen zu befürworten sind, die Praxis zeigt, daß sie nicht isoliert zu realisieren sind, denn so werden sie einfach nicht finanzierbar.

Als Fazit ließe sich feststellen: man muß sich immer an vorhandenem, bewährtem orientieren und dann zu einem bestimmten Prozentsatz Neuigkeiten einbringen.

**1. Tourismus**

Das Projekt HafenCity ist vorrangig über den Nutzungskomplex „Freizeit/ Tourismus“ zu erschließen. Dabei kommt der Faszination, die der Hafen auf Besucher ausübt, zentrale Bedeutung zu. Deshalb kommen keine Attraktionen – etwa nach amerikanischem Vorbild – in Betracht, die mangels Standortbezugs auch an beliebigen Standorten stattfinden könnten. HafenCity muß als „brand name“ ein übergeordnetes Markenzeichen werden.

Ein möglicher Ansatz wäre die Schaffung eines Hafenmuseums, weil der Hafen in seinen tradierten Funktionen auf dem Nordufer der Elbe in einigen Jahren nicht mehr existent sein wird. Deshalb muß der Hafen, von dem vor allem die touristische Faszination Hamburgs ausgeht, wieder erlebbar werden. Auch unter dem Gesichtspunkt ist der in Aussicht genommene Kreuzfahrtterminal eine große Attraktion. Der Komplex müßte ferner themenbezogene Nutzungen aus den Bereichen Gastronomie, Erlebnisausstellungen, Entertainment umfassen, die zu erhöhten Verweilzeiten der Besucher führen. Das Angebot muß deshalb von anspruchsvollem Niveau sein und darf beispielsweise nicht in eine „maritime Verkitschtheit“ abgleiten. Erfahrungen mit dem Musical in Stuttgart zeigen, daß nur noch 30 % der Touristen das Musical besuchen, die übrigen bei einer durchschnittlichen Verweildauer von ca. fünf Stunden das begleitende Angebot an Gastronomie, Shopping und Wellness wahrnehmen.

Die Speicherstadt wird in diesem Zusammenhang nicht als Barriere zwischen Innenstadt und HafenCity gesehen, sondern als Milieugeber, der nach Süden weiterentwickelt werden sollte. Die in der Speicherstadt vorhandenen gewerblichen Nutzungen sind zu erhalten und zu aktivieren.

Als Problem des Konzeptes Städte- und Kulturtourismus wird die saisonale Abhängigkeit gesehen, sowohl jahreszeitlich als auch im Wechsel zwischen Werktagen und Wochenenden. Insofern sind überlappende Nutzungen/Angebote anzustreben, die von Touristen und Hamburgern, wie auch von den in der HafenCity lebenden Menschen wahrgenommen werden können.

**2. Einzelhandel**

Das Thema Einzelhandel wird unter quantitativen wie auch qualitativen Aspekten diskutiert. Der Einzelhandelsbereich stellt einen wichtigen Anteil innerhalb des Nutzungsmixes in der HafenCity dar. Allerdings wird davon ausgegangen, daß sich keine Rentabilität dieser Investitionen aus dem Umfang der geplanten Wohnbebauung ableiten läßt. Insofern ist von einem übergeordneten bis überregionalen Einzelhandelsstandort mit innerstädtischem Charakter auszugehen, der aufgrund seiner nötigen Größenordnung (mindestens 30 - 50.000 m<sup>2</sup> BGF) zwangsläufig eine Konkurrenz zur bestehenden City darstellt.

Diese hat in den letzten Jahren einen Umsatzrückgang von ca. 25 % zu verzeichnen. Aufgrund dieser Problematik sind auch neue Einzelhandelsformen zu entwickeln, wie z.B. Basar-ähnliche Situationen, in denen individuelle Geschäfte zusammengefaßt sind und für die das Risiko nicht höher eingeschätzt wird als für das Kopieren vorhandener Formen und Strukturen. Große Kaufhaus-Nutzungen werden kritisch beurteilt.



Einen wichtigen Beitrag muß in diesem Zusammenhang die Architektur leisten, von der ein kunden- und konsumorientiertes Ambiente erwartet wird.

### **3. Finanzierung**

Die zu erstellenden Flächen und Bauten erzwingen Rentabilität. Wenn diese nicht im Vorwege nachweisbar ist, setzt dies einen hohen Anteil an Eigenkapital sprich Risikokapital der Investoren voraus. Deshalb wurde darauf hingewiesen, daß es erforderlich sei, bei der Kalkulation der Grundstückspreise die Marktrisiken der jeweiligen Märkte im Auge zu behalten. Andererseits wurde aber auch die Frage aufgeworfen, ob die Wirtschaftlichkeit der Projekte angesichts der exponierten Lage dieses Standortes nicht auch anderweitig sichergestellt werden könne.

Ein entscheidendes Kriterium wird in der verkehrlichen Anbindung der HafenCity an die umgebenden Stadtstrukturen gesehen.

Dabei können auf bestimmten Flächen, z.B. des ÖPNV, auch Formen der private-public-partnership zum Tragen kommen.

### **Fazit**

Ein schlüssiges Konzept für den Start der HafenCity kann innerhalb des Workshops noch nicht gefunden werden. Angestrebt wird ein Konzept mit neuen und auf den Standort bezogenen individuellen Elementen, das sich zugleich in das Gefüge der bestehenden Stadt integriert. Weitgehende Einigkeit besteht in dem Punkt, daß Kopien und Imitationen, insbesondere nach amerikanischem Vorbild, nicht Zielvorstellungen sein können. Zugleich besteht ein Bewußtsein, daß ein Zentrum wie die HafenCity nicht vollständig neu zu erfinden ist.

Eine wichtige Voraussetzung insbesondere für einen erfolgreichen Start der HafenCity wird in einer zu realisierenden Mindestmenge gesehen. Diese Mindestmenge steht zugleich in unmittelbarer Abhängigkeit zur Verkehrsanbindung des Gebietes. Unterstützende Wirkung kommt auch der Ansiedlung öffentlicher Nutzungen (z.B. Staatsoper, Bibliothek) zu. Das Verhältnis von Organisation und Investition ist bei dem Projekt der HafenCity unbedingt als iteratives Verfahren zu verstehen; eine Rückkopplung der Planung zur Immobilienwirtschaft ist unabdingbar.

Entscheidende Faktoren für den Erfolg des Projektes werden in dem Erfordernis hoher Startenergien und in einer entsprechenden „Wucht des Ereignisses“ gesehen. Ein Konzept für die HafenCity als Standort für Freizeit, Tourismus und Handel, das mit dieser Einschätzung korrespondiert, ist bisher nur in Ansätzen sichtbar.



# Workshop 2

MODERATION: ULI HELLWEG, TET WASSERSTADT BERLIN OBERHADEL GMBH

## HAFENCITY ALS WOHNSTANDORT

### EINLEITUNG

Mit dem Projekt HafenCity wird ein Konzept verfolgt, das anknüpfend an die Tradition der europäischen Städte ein hohes Maß an Nutzungsmischung erzielen will. Monostrukturelle Quartiere, wie sie über einen Zeitraum prägend waren entsprechend den Leitsätzen der ‚Charta von Athen‘, stellen für diese ‚Stadt am Wasser‘ keine tragfähige Grundlage dar. In diesem Sinne kommt dem Wohnen ein hoher Stellenwert zu, denn nicht zuletzt bedeutet Nutzungsmischung auch eine Verteilung der Verantwortung. Dabei gilt es, die aus einer Nutzungsmischung erwachsenden Probleme wie z.B. Emissionen, Immissionen, ökonomische und rechtliche Aspekte frühzeitig zu thematisieren und in der Projektentwicklung zu berücksichtigen. Wohnen im Rahmen einer gemischten Struktur setzt nicht auf eine quantitative, sondern wesentlich auf eine qualitative Mischung.

### STATEMENT 1

Tassilo Braune, Senatsbeauftragter für den Wohnungsbau

### ZUSAMMENFASSUNG

1. In der HafenCity sollen Monostrukturen jeder Art vermieden werden. Dazu gehört auch, dem Wohnen Raum zu bieten. Zu prüfen ist,
  - welche Wohnqualitäten und
  - welche Wohnungsmengen in
  - welchen Marktsegmenten in
  - welcher Zeit realisiert werden können.
2. Die Qualität des Makrostandortes bezogen auf die Stadt und ihre Region im Sektor Wohnen ist gekennzeichnet durch
  - hochzentrale Lage und damit Nähe zur City und ihren Angeboten an Arbeitsplätzen, Konsum- und Kulturangeboten,
  - die Lage am Hafen und der Elbe mit der Erlebnisqualität von Hafenmilieu, Seeschiffsverkehr und generell „Wasser“,
  - die Fernverkehrsgunst durch Nähe zum Hauptbahnhof und BAB (allerdings Nadelöhr Elbbrücken). Die zukünftigen Bewohner werden sicher Autobenutzer (nicht unbedingt Autoeigentümer) sein und sei es nur für Freizeitverkehre.
3. Die Chancen des Mikrostandortes im Sektor Wohnen sind möglich durch
  - ein enges Nebeneinander mit neuen zukunftsorientierten Arbeitsplätzen, vornehmlich solchen im tertiären Sektor,

- die Entwicklung standorttypischer Wohngebäude und ggf. neuer Wohnungsformen, die für Hamburg ein neues Marktsegment öffnen.
4. Dieses „neue Marktsegment“ wird aus der Konzeption der HafenCity insgesamt im freifinanzierten Wohnungsbau angesiedelt werden müssen. Ziel muß die selbstgenutzte Eigentumswohnung sein. Das erfordert
    - eine städtebaulich, gestalterische Konzeption, die die „Lust“ zum Wohnen an diesem Platz erzeugt,
    - eine zeitgerechte und gute Ausstattung mit der nötigen Infrastruktur,
    - eine Freiflächenkonzeption, die das Wasser als Gestaltelement einbezieht und auch soweit möglich nutzbar macht,
    - eine Feinerschließung, die den motorisierten Individualverkehr ermöglicht, ohne ihn störend werden zu lassen,
    - eine ÖPNV-Erschließung, die gute Anbindungen an das in der Nähe vorhandene System sichert.
  5. Es kann in der HafenCity zu hohen Synergien zwischen Arbeiten und Wohnen kommen. Dabei muß auf jeden Fall jeder „Mißbrauch“ des Wohnens zur Stützung anderer Funktionen, vorrangig dem Arbeiten, vermieden werden.
  6. Störungen aus dem Nebeneinander von Arbeiten und Wohnen sowie aus der Umgebung mindern die Akzeptanz und sind zu vermeiden.
  7. Zur Zeit werden in diesem Projekt Wohnungszahlen von 3.500 bis 6.500 genannt. Eine sehr hohe Verdichtung birgt die Gefahr, die nötige Qualität zur Sicherung der Akzeptanz zu verfehlen. Freiraumqualitäten können nicht nur mit den Wasserflächen erreicht werden. Es müssen auch benutzbare, erlebbare Freiflächen geschaffen werden. Letzteres gilt insbesondere für solche Wohnungen, die bezogen auf die Uferkanten in „der zweiten Reihe“ liegen. – Im übrigen ist Verdichtung teuer. Hochhäuser sind für familiengerechte Wohnungen auszuschließen.
  8. Die aktuellen Ansagen zu Realisierungszeiträumen gehen von bis zu 2 Jahrzehnten aus. Verteilt man die o.g. Wohnungsmengen linear (theoretisch) auf diese Zeit, können sich die Raten ergeben, die jeweils am Markt zu plazieren sind. Allerdings steht dem das Problem der „ewigen“ Baustelle hemmend gegenüber. Es gilt also, durch geschickte Bildung von Bauabschnitten sowohl jeweils „fertige“ Wohnmilieus zu schaffen, ohne am Markt vorbei zu große Mengen im Angebot zu haben; eine Gratwanderung.
  9. Auch die Wohnnutzungen müssen einen Deckungsbeitrag zur Finanzierung der Gesamtkonzeption leisten. Von daher scheiden unter den derzeit bekannten Randbedingungen öffentlich gefördertes Wohnen wohl (fast) gänzlich aus. Andererseits müssen die Wohnungen auch an dieser Stelle im Markt plazierbar sein. Das kann nur durch sehr wirtschaftliche Baukonzepte erzielt werden.
  10. Ob die Wohnung in der HafenCity einen Beitrag zur Dämpfung der Abwanderung in das Umland leisten kann, ist noch offen. Präferenzen für Standorte und Wohnformen können sich im Laufe der Zeit wandeln. Darauf muß ein Gesamtkonzept elastisch reagieren können. Die aktuelle Präferenz liegt beim preiswerten Eigenheim mit Garten, auch wenn dieser noch so klein ist. Allerdings ist dies kein Standort für Reiheneigenheime.

## STATEMENT 2

Jens Heiser, Baugenossenschaft Denner-Selbsthilfe eG

### ZUSAMMENFASSUNG

Ausgangslage

- Der Senat beabsichtigt, einen Teil des innerstädtischen Hafenrandes (noch Hafengebiet) umzuwidmen für hochwertige Gewerbe-, Wohn-, Kultur- und Fremdenverkehrsnutzungen. Die Speicherstadt und dazugehörige Bereiche werden noch auf lange Zeit davon ausgenommen bleiben.
- Die besondere Entwicklungsstudie Grasbrook-Baakenhafen bringt unter „Planungsprämissen“ u.a. zum Ausdruck: Hoher Nutzungsanteil innerstädtischen Wohnens am Gesamtbauvolumen zur Belebung der inneren Stadt, vorzugsweise für freien Wohnungsbau an attraktiven Standorten.
- In der Koalitionsvereinbarung liest man unter 4.1.13, die Entwicklung des innerstädtischen Gebietes HafenCity soll mit einer großstädtischen Mischung aus Arbeit, Wohnen, Kultur und Freizeit erfolgen. Es soll ein breitgefächertes Arbeitsstättenangebot erreicht werden, kleine Gewerbe- und Handwerksbetriebe sollen berücksichtigt werden. Die Wohnnutzung soll ebenfalls ein breites Preisspektrum umfassen. Bei der Planung der HafenCity wird eine Verknüpfung mit den Stadtteilen Rothenburgsort und Veddel besonders berücksichtigt.

Diese Vorbemerkungen lassen sich mit den Ausführungen im Stadtentwicklungskonzept vom Dezember 1996 vergleichen.

Mit der großen Vision für Hamburg – die HafenCity – könnte ein lang gehegter Wunsch „Leben und Wohnen in der City“ erstmalig konsequent umgesetzt werden.

Natürlich stehen die folgenden Fragen im Raum (Fragen aus der Anhörung des Stadtentwicklungsausschusses 7.97):

- a) Welche Art des Wohnungsbaues verträgt die HafenCity ?
- b) Wieviel Wohnungen können im Gesamtkonzept getragen werden ?  
(Bedarf in Hamburg)
- c) Welche Infrastruktureinrichtungen sind notwendig?
- d) Welche Preisvorstellungen für Grundstücke und Erschließung sind realistisch ?  
(Planungs-/Projektzeiten müssen erheblich verkürzt werden.)

Zu a) Art des Wohnungsbaues

Geht man von einem Mischverhältnis von 50 : 50 (Wohnen/Gewerbe) aus, könnten rein theoretisch rd. 5.000 Wohnungen entstehen. Beispiel: 5.000 WE x 70 m<sup>2</sup> = 350.000 m<sup>2</sup>, bei 430,-/600,- Grundstückspreis/ Erschließungsanteil: öffentlich gefördert 350.000 x 430,- = 150 Mio. DM; freifinanziert / Miete 350.000 x 600,- = 210 Mio. DM.

Die z.Z. veröffentlichten Prognosen über die Bevölkerungsentwicklung in Hamburg sollten keine Konsequenzen für die Planung der HafenCity ergeben. Negative Trends dürfen keine Leitlinien für die HafenCity bilden.

Folglich sind auch Annahmen, welche Bevölkerungskreise in die HafenCity ziehen könnten, zunächst spekulativ zu sehen. Wichtig bleibt aber auch das Ziel, durch das Wohnangebot in der HafenCity die Abwanderung ins Umland zu stoppen, denn Haushalte mit

mittlerem und höherem Einkommen der Altersgruppe zwischen 30 und 50 Jahren könnten Zielgruppen für den neuen Stadtteil werden. Zur Zeit liegt der Trend der Wohnungssuchenden im Segment „hohes und mittleres Einkommen“ bei 50 % Eigentumsinteressenten. Die Eigentumswohnung ist im Vergleich zum Eigenheim nicht sehr gefragt, es sei denn, die Lage ist besonders gut. Hier könnte die HafenCity eine entsprechende Anziehungskraft ausüben. Öffentlich geförderte Wohnungen sollten nur einen geringen Anteil haben und über den III. Förderweg finanziert werden.

#### Zu b) Wohnungsanzahl

Ließe man die ergebnisorientierte Kalkulation der möglichen Grundstücksverkäufe unbeobachtet, dann dürfen ca. 3.000 Wohnungen die sonstigen Baumaßnahmen ergänzen können. Möglicherweise ist die Anzahl der Wohnungen auch abhängig von der Gesamtinvestition im Gewerbe- und Freizeitbereich. Denkbar ist auch über die politische Situation Einfluß geltend zu machen im Hinblick auf öffentlich geförderte Wohnungen. In der Entwicklungsstudie Grasbrook-Baakenhafen wird von drei Alternativen ausgegangen, die ein Wohnungsvolumen von 3.500, 5.000 und 6.500 Wohnungen vorsehen.

#### Zu c) Infrastruktureinrichtungen

Die Anbindung an die City ist über ein leistungsfähiges ÖPNV-System zu sichern (Autofreies Wohnen?). Die Chance, den Individualverkehr ebenfalls effektiver einzubinden, ist besonders wichtig für höherwertiges Wohnen und zwangsläufig für das Gewerbe. Angebotsvielfalt und -qualität ist für diverse Bereiche sicherzustellen und planerisch zu berücksichtigen, bevor der Wohnungsbau umgesetzt wird.

Für eine erfolgreiche Umsetzung ist in den verschiedenen Planungsstufen oder Abschnitten kein „Pioniergeist“ der zukünftigen Bewohner erforderlich, sondern eine umfassende Ausweisung notwendiger Infrastruktureinrichtungen muß vorhanden sein.

#### Zu d) Preisvorstellungen

Sollten die Aufwandspositionen für Infrastruktur-, Hochwasserschutz etc. sehr vorsichtig geschätzt für 1 Mio. m<sup>2</sup> Fläche 800 Mio. DM betragen, dann müßte die Geschoßflächenzahl mindestens bei GFZ 2-3 liegen.

Andererseits könnte durch teilweise Zuschüttung von Hafenbecken bebaubare neue Grundstücksfläche hinzugewonnen werden.

In aller Regel verträgt der Mietwohnungsbau nicht mehr Grundstücks- und Erschließungskosten als 400,- und 700,- DM pro m<sup>2</sup> Wohnfläche.

#### Fazit

Zur Belebung des Entwicklungsgebietes und darüber hinaus der City ist ein hoher Anteil Wohnungsbau notwendig. Von der Mischung zwischen Eigentum und Mietwohnungen sollte das gehobene Wohnungsangebot gewählt werden. Große Wohngebiete, wie z.B. Allermöhe, machen deutlich, daß im Umkehrverhältnis mit hohem Anteil öffentlich geförderter Wohnungen die Attraktivität eines Wohnstandortes sinkt. Die finanziellen Bestimmungen hängen im wesentlichen von den Grundstücks- und Erschließungskosten sowie von Fördermitteln der FHH ab.

Genossenschaftlicher Wohnungsbau wäre auch hier vorstellbar, da er keinerlei Spekulationen unterliegt. Von Neugründungen und Experimenten wie „autofreies Wohnen“ sollte man absehen. Von der Zielsetzung der Infrastruktur ist es abhängig, inwieweit familiengerechtes Wohnen, was wünschenswert wäre, umzusetzen sein wird. Im übrigen darf eine Erfahrung aus dem Städtebau der letzten Jahrzehnte nicht vergessen werden: Die Verhältnisse ändern sich alle 4 - 5 Jahre. Eine hierauf eingehende offene Planung wird sicher notwendig sein.

### **STATEMENT 3**

Bernhard Steinkopf, Gator Beteiligungsverwaltungsgesellschaft

#### **ZUSAMMENFASSUNG**

Die Nachfrage sowohl nach Büroflächen wie auch Wohnraum ist z.Z. stagnierend bis rückläufig. In dieser Problematik steckt bei dem langfristigen Projekt HafenCity aber eine langfristige Chance für zukünftige Investitionsentscheidungen, nicht auf einen aktuellen (fehlenden) Bedarf reagieren zu müssen.

Mit Bezug zu den Vorträgen im Plenum am Morgen, stellt sich die Frage, inwieweit mit den anvisierten 5.000 Wohneinheiten wirklich eine Urbanität erzielt werden kann, da diese nicht nur über die Dichte definiert ist. Der Reiz des Wasserbezugs stellt zwar einen Lagevorteil dar, und die maritime Atmosphäre trifft auf einen vorhandenen Bedarf. Allerdings wird eine realistische Nachfrage bei den zu erwartenden Kosten in Frage gestellt und es sollte rechtzeitig überlegt werden, welche Wohnformen und Familiengrößen für diesen Standort geeignet sind. Wichtig für die Akzeptanz ist hingegen, daß die soziale Infrastruktur, wie z.B. Schulen, aber auch die Nahversorgung zeitgleich mit den Wohnbauten entsteht.

Um eine zügige Entwicklung und Umsetzung des Projektes zu gewährleisten, ist es nach Auswertung eigener großer Bauprojekte sinnvoll, einen Koordinator von Seiten der Stadt einzusetzen, der als Ansprechpartner für Investoren zur Verfügung steht. (Beispiel Trabrennbahn Farmsen: Die vertragliche Grundlage zur Herstellung und Nutzung einer öffentlichen Freifläche auf privatem Grund dauerte 4 Jahre). Das Durchlaufen sämtlicher übergeordneter und bezirklicher Gremien und Behörden muß reduziert werden. Die Erfahrungen aus Farmsen lassen es möglich erscheinen, die öffentlichen Erschließungsmaßnahmen einschließlich des erforderlichen Hochwasserschutzes durch die Fachbehörden der Stadt definieren und durch private Gesellschaften umsetzen zu lassen.

Eine gute Anbindung an den ÖPNV ist unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsnetze der Stadt als bereichsweise Ergänzung des Nahverkehrs erforderlich, d.h. dieser muß attraktiv durch das Gebiet geführt werden. Eine Idee wäre möglicherweise, hier eine Haltestelle des Transrapid vorzusehen.

Das Wohnungsangebot muß zukunftsorientiert sein. Hier wäre zu hinterfragen, inwieweit die Installation neuer IuK-Technologien in die Planung integriert wird, um Heimarbeitsplätze zu ermöglichen. Die Frage nach möglichen neuen Wohnformen ist frühzeitig zu klären.

Ein anderer Aspekt, der für die Akzeptanz und Identifikation der Bewohner mit ihrem Quartier Impulse liefern kann, wäre die Beteiligung von Mietern an den Herstellungskosten der Wohnungen (Modell in Österreich) oder ihre Mitbestimmung an der Gestaltung und der Grundrißaufteilung auch in Hinblick auf eine bessere Nutzbarkeit.

## DISKUSSION

### ZUSAMMENFASSUNG

#### 1. Marktsegment und Nachfrage, Akteure, Wohnungsqualitäten

##### Marktsegment und Nachfrage

Eine Entwicklungsphase von 20 Jahren stellt für den Wohnungsmarkt einen sehr langfristigen Zeitraum dar, der mit Ungewißheit und Planungsunsicherheit verbunden ist, da sich die Marktverhältnisse nicht genau voraussagen lassen. Inwieweit Modifikationen im Laufe der Zeit erforderlich sind und Bestehendes möglicherweise dann schon wieder geändert werden muß, wird sich zeigen. Auch ist zu bedenken, daß noch nicht sofort mit den ersten Baumaßnahmen begonnen werden kann. Eine Flexibilität zeitlich wie planerisch wird also erforderlich sein, um innerhalb der Stadt die aktuelle Nachfrage nach Wohnraum befriedigen zu können.

Für die anvisierten insgesamt 5.000 Wohneinheiten (ca. 1 % des Hamburger Bestandes) in der HafenCity bedeutet der zeitliche Rahmen die Realisierung von durchschnittlich ca. 250 Wohnungen pro Jahr. Bedenkt man, daß die Hamburger Jahresrate im Wohnungsbau bei 5.000 Wohneinheiten liegt, handelt es sich hier um eher kleine Dimensionen.

Wohnquartiere bedürfen einer sog. ‚kritischen Masse‘, d.h. es muß eine gewisse Anzahl von Wohneinheiten vorhanden sein, um die erforderliche soziale Infrastruktur anbieten zu können und die Lebendigkeit zu gewährleisten. Dies würde bedeuten, daß zu Beginn ca. 800 bis 1.000 Wohnungen realisiert werden müssen. Die Erfahrung zeigt, daß die Realisierung bei dieser Größenordnung in einer zusammenhängenden Bauphase Vorteile hat, auch wenn es kurzfristig durch Leerstand zu finanziellen Einbußen kommt. Diese müssen in den Wirtschaftlichkeitsberechnungen berücksichtigt werden und könnten z.B. innerhalb größerer Investorengemeinschaften ausgeglichen werden.

Es ist nicht vorstellbar, daß ein Bewohner, der in der HafenCity Eigentum erworben hat, eine Generation auf einer Baustelle verlebt. Insofern wäre es denkbar, vorerst Flächen für den Wohnungsbau festzuschreiben und diesen erst zu einem Zeitpunkt zu realisieren, wenn sich die HafenCity mit ihren anderen Nutzungen gefestigt hat. Dies wird jedoch kontrovers diskutiert, da der Reiz für das Quartier auch in einer frühzeitigen Realisierung von Wohnungsbau liegt, der die gewünschte Mischung präsentiert. Durch geschickte räumliche Anordnung der Wohnungsbauabschnitte und der anderen Nutzungen kann dem „Baustelleneffekt“ entgegengewirkt werden.

Inwieweit der Wohnungsbau mit seinen zu erzielenden Grundstückspreisen einen Baustein der ersten Realisierungsphase bilden kann, wird kritisch betrachtet. Verwiesen wird aber darauf, daß in manchen Wohnlagen das Ertragsniveau z. Z. höher als im Bürogewerbebau ist. Generell sollte das aktuell günstige Zins- und Baukostenniveau Berücksichtigung finden. Ein schnelles Fortschreiten des Projektes und eine zügige Umsetzung der Planungen stellt einen nicht unerheblichen wirtschaftlichen Faktor dar.

Um auch mit dem Wohnungsangebot der HafenCity den Fortzug einkommensstarker Haushalte aus der Stadt zu verhindern, ist hier ein qualitativ hochwertiges Marktsegment abzudecken.

In diesem Zusammenhang ist es auch denkbar, in der ersten Phase schwerpunktmäßig Wohnungen für ‚Single-Haushalte‘ anzubieten, da dann die vorhandene soziale Infrastruktur im Umfeld ausreichend wäre.

Die Investoren

Ein hohes Maß an Eigentumsbildung wird als adäquat erachtet, wenn man die Grundstückspreise berücksichtigt, d.h. eine soziale Mischung muß unter ökonomischen Aspekten diskutiert werden.

Aus anderen Projekten wird über den Vorteil einer öffentlichen Förderung als Initialzündung berichtet; zugleich ist es im Laufe der Zeit zu deutlichen Erhöhungen des frei-finanzierten Anteils gekommen. Um eine Mischung zu erzielen sind innovative Strategien erforderlich, die über die heute praktizierten Fördermodelle hinaus gehen. Es ist zu erwarten, daß es in Kürze den öffentlich geförderten Wohnungsbau heutiger Prägung nicht mehr gibt. Soweit geförderte Wohnungen angeboten werden, müssen sie sich an eine breitere Schicht der Klein- und Mittelverdiener richten. Zielgruppe kann nicht die ‚Dringlichkeitsklientel‘ sein.

Aber auch für die eigentumsorientierten Wohnbauten sind innovative Strategien gefordert, die auch den Spielraum innerhalb des Baurechts ausloten. Beispielhaft wird die Möglichkeit gesehen, Grundstücke an Investoren zu verkaufen, die für die Realisierung eine Freizügigkeit in Hinblick auf Nutzungen und Dichte erhalten.

Es soll keine Schlafstadt entstehen, sondern eine Mischung unterschiedlicher Lebensformen ermöglicht werden, ohne Dogmatismus und Festlegungen. Der Anteil an 1-Personen-Haushalten darf trotz der zu erwartenden Grundstückspreise nicht überwiegen, da so keine Kontinuität in der Wohnbevölkerung erzeugt werden kann – eine Mischung bildet den Garanten für die gewünschte Urbanität.

In diesem Sinne ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht eine fertige Planung gefragt, da insbesondere aufgrund der zeitlichen Dimension eine hohe Flexibilität gewahrt bleiben muß, sondern Dichte und Standorte für die unterschiedlichen Nutzungen müssen definiert werden. Hieraus werden sich zwangsläufig Wohnungslagen ableiten, die einer unterschiedlichen Klientel dienen.

Es wird darauf hingewiesen, daß die regionalen nicht zugunsten internationaler Investoren in den Hintergrund gedrängt werden dürfen.

Wohnungsqualität

Werden zukunftsorientiert andere Anforderungen an den Wohnraum gestellt, oder werden sich Wohnungsstandards und Qualitäten im Zuge der IuK-Technologien und neuer Arbeitsabläufe verändern? Die Praxis zeigt, daß die erforderlichen Installationen in den vorhandenen Wohnungsbau integriert werden können. IuK-Technologien werden insofern keine großen Auswirkungen auf den Wohnungsbau haben. Auch veränderte Arbeits- und Lebensbedingungen (z.B. Heimarbeit) stellen i.d.R. kein unüberbrückbares Problem dar, da sie sich beim Raumbedarf in der Wohnung dem Familienzyklus anpassen.



## **2. Metropole Hamburg - Berücksichtigung des europäischen und internationalen Marktes**

Wenn Hamburg einen internationalen Stellenwert als Dienstleistungsmetropole erreichen will, ist ein entsprechendes Wohnraumangebot vorzusehen, das auf dem Hamburger Wohnungsmarkt auch eine Belebung erzeugen kann, weil es sich nicht nur auf den regionalen Markt orientiert.

Dabei ist jedoch ein hohes Maß an Sensibilität erforderlich, um mit diesem Angebot auch die vorhandene Hamburger Klientel ansprechen zu können. In diesem Sinne heißt es international denken – lokal handeln. Verwiesen wird auf Untersuchungen, wonach der größte Teil der Wohnnachfrage aus den lokalen, kleinräumlichen Märkten stammt.

Die HafenCity bietet sich als Standort für internationale Investitionen an, wobei hier insbesondere die Wachstumsbranchen anzusprechen sind. In Zuordnung zu diesen Dienstleistungen könnte ein spezifisches Wohnraumangebot für die Mitarbeiter ein prägendes Charakteristikum werden (z.B. „Wohnen im Medienumfeld“).

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage nach der Leitidee des Ortes – welchen Typus Stadt soll die HafenCity repräsentieren. Hieraus lassen sich Bausteine ableiten zur Entwicklung des Gebietes und zur Nutzungsverteilung.

Bezüglich des Images der HafenCity und ihrer Attraktivität im internationalen Vergleich muß von der Stadt auch ein kulturelles Angebot vorgehalten werden. ‚Highlights‘ sind erforderlich, um international konkurrenzfähig zu sein und den Wohnungsbau zu attraktivieren. Wohnen allein kann nicht die tragende Säule des Images der HafenCity sein, sondern nur ein Baustein. Ideen und finanzielle Mittel für Sondernutzungen sind aber noch nicht in ausreichendem Maße erkennbar.

## **3. Die bauliche Dichte der HafenCity**

Die vorgesehene Dichte mit einer GFZ von durchschnittlich 2,5 wird für den Wohnungsbau als zu hoch bewertet. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Wohnbereiche ist eine durchschnittliche GFZ von 2,0 maximal möglich. Andernfalls würde die gewünschte kleinräumliche Mischung durch einen zu hohen Anteil an Hochhäusern gestört. Auch muß die mögliche Dichte die durch die Wasserflächen bestimmten Flächenzuschnitte berücksichtigen.

Sollte eine höhere Dichte realisiert werden, sind neue Typologien gefragt, um dem mit der HafenCity angesprochenen Marktsegment qualitativ entsprechen zu können. Vorhandene historische Beispiele gibt es hierfür genug (Beispiel Isestraße), sie müssen eine zeitgemäße Umsetzung finden, was leider bis heute nicht passiert ist.

## **4. Infrastruktur-Maßnahmen und Finanzierung**

Wesentliche Infrastrukturmaßnahmen sind als Vorleistung erforderlich, um die HafenCity nutzbar zu machen. Es ist wichtig, die bereits erwähnte ‚kritische Masse‘ für den Wohnungsbau in einer zusammenhängenden Phase zu realisieren, um auch die erforderliche soziale Infrastruktur zu gewährleisten. Für einen ersten Schritt kann auf vorhandene Infrastruktur (z.B. Schule in 800 m Entfernung) zurückgegriffen werden. Aber auch die Hochwasserschutzmaßnahmen müssen soweit fertiggestellt sein, daß für die Wohnnutzung keine Einschränkungen erfolgen. Gefordert wird eine städtische Startinvestition,

die das Gebiet zu einem international wahrgenommenen Projekt macht. Welches könnte ein solches Vorhaben sein, wo sind die städtischen Mittel dafür?

Es muß hinterfragt werden, inwieweit die Stadt in der Lage sein wird, die finanziellen Vorleistungen für die Infrastrukturmaßnahmen zu tragen, insbesondere wenn die HafenCity auch zur Finanzierung der Hafenerweiterung in Altenwerder dient. Einzelobjekte wie auch Erschließungsmaßnahmen könnten von privaten Investoren übernommen werden, zumal diese Kosten sowieso von der Stadt anschließend eingefordert werden. Hierfür gibt es schon positive Beispiele. Attraktiv ist diese Vorgehensweise auch, da private Auftraggeber i.d.R. eine zügige und kostengünstige Umsetzung garantieren. Hierfür muß von Seiten der Stadt ein Konzept vorhanden sein, das insbesondere das Image der neuen HafenCity wirksam vermitteln kann, um für Investitionen einen Anreiz zu bieten. Ein ‚dynamischer städtebaulicher Vertrag‘ könnte eine Möglichkeit darstellen, um auf die Problematik der Kostenplanung für dieses Gebiet reagieren zu können.

Auch weitergehende alternative Finanzierungsformen unter Einbindung der Investoren könnten hier einen Lösungsansatz bieten. Mittels eines Kapitalpools wären so Infrastrukturmaßnahmen finanzierbar. Bei dieser Form der ‚private public partnership‘ ist jedoch Mut gefragt, da hier keine kurzfristige Rendite zu erzielen sein wird. Von Vorteil wäre hierbei, daß die finanzielle Einbindung der Investoren eine Beschleunigung der Realisierung zur Folge hätte. Kritisch wird dieses Finanzierungsmodell bezogen auf das Gesamtgebiet mit seiner Komplexität der Verhältnisse gesehen. Solche Modelle sind im Gesetz zwar vorgesehen (Stichwort: städtebaulicher Vertrag), sie lassen sich jedoch nur für vorbereitete Teilbereiche innerhalb der HafenCity durchführen.

##### **5. Verfahrensfragen**

Die HafenCity als Wohnstandort muß frühzeitig im Bewußtsein der Bevölkerung verankert werden. Die Einbindung der späteren Nutzer sollte durch einen offenen Planungsprozeß gewährleistet werden und der öffentlich geförderte Wohnungsbau muß einen eigenen Stellenwert erhalten, um eine Akzeptanz der HafenCity in der Öffentlichkeit und in Bezug auf eine politische Konsensfähigkeit zu erzielen.

Erforderlich ist weiterhin eine Einrichtung, die ähnlich einem ‚Centermanager‘ die Gesamtmaßnahme betreut und Ansprechpartner für Investoren ist. Die an die HafenCity gestellten Forderungen (Stichwort Finanzierung der Hafenerweiterung) dürfen aus dieser keinen ‚Sozialfall‘ machen. Insofern kommt der Steuerung ein wichtiger Stellenwert zu, da es innerhalb der HafenCity auch defizitäre Nutzungsbereiche geben muß und geben wird.

Ziel sollte es sein ‚die Lust am Wohnen‘ in der HafenCity zu wecken. Hierfür bedarf es einer Vision. Der optischen Vermittlung dieser Vision ist dabei besonderes Augenmerk zukommen zu lassen, da ein hohes Abstraktionsvermögen in Anbetracht der völlig andersartigen heutigen Situation mit dem Hafenbetrieb und den Schuppen notwendig ist.



# Workshop 3

MODERATION: DR. NIKOLAI LUTZKY, BNL BERATUNGSZOZIETÄT

## HAFENCITY ALS STANDORT FÜR INNOVATIVE DIENSTLEISTUNGSWIRTSCHAFT

### EINLEITUNG

Fast 50% der Wertschöpfung und Arbeitsplätze in Hamburg finden sich in den sog. ‚sonstigen‘ Dienstleistungen (Medien, Messe, Unternehmensberater etc.). Durch die bisherigen Investitionen der FHH gibt es in diesem Sektor eine exzellente Infrastruktur für Information und Kommunikation. Eine Erfolgsvoraussetzung in diesem Sektor ist eine gute Qualifikation der Mitarbeiter (34 % Akademikerquote).

Hamburg ist zusammen mit München der führende Medienplatz in Deutschland (Rückgrat Printmedien) und gilt als „Multimedia“-Hauptstadt (in Zahlen : ca. 7.500 Unternehmen, ca. 60.000 Arbeitsplätze, Umsatz mehr als 50 Milliarden DM).

Dennoch gibt es eine darüber hinausgehende überregionale Suche nach qualifizierten Branchen und Arbeitsplätzen.

### STATEMENT 1

Dieter Becken, Dipl.-Ing. Dieter Becken Investitionen und Vermögensverwaltung

### ZUSAMMENFASSUNG

Die HafenCity, ein Jahrhundertobjekt, eine Vision wird Realität. Unser Thema heute : Innovative Dienstleister als zukünftige Nutzer der Hafencity. Ein außerordentlich wichtiges Thema, da die zukünftigen Nutzer dieses neuen Stadtteiles letztendlich die Stadt erst ausmachen.

Ich möchte gerne die innovativen Dienstleister wie folgt differenzieren :

1. Es sind natürlich alle die Dienstleister, die klassischen Dienstleister, die seit Jahrzehnten Dienstleistung erfolgreich betreiben, innovativ, denn nur so ist es ihnen möglich gewesen, in den letzten Jahren am Markt zu bestehen.
2. möchte ich die Dienstleistergruppe unterschieden haben, deren Betätigungsfeld sich in den letzten Jahren bzw. in den kommenden Jahren erst definiert hat. Diese Dienstleistungsgruppe kommt hauptsächlich aus dem Bereich Informations- und Kommunikationstechnologie. Ein Potential an wirtschaftlicher Kraft und Angebot an Arbeitsplätzen, das kein anderer Wirtschaftsbereich auch nur annähernd bereitstellen kann.

Allein im Multi-Media-Bereich sind in den letzten drei Jahren in Hamburg 50.000 Arbeitsplätze entstanden. Bis 2010 dürfte die Zahl der Arbeitsplätze vervielfacht werden.

Ich muß zugeben, daß ich im höchsten Maße überrascht war, als ich gerade über diese Branche Multi-Media in Vorbereitung auf diese Veranstaltung einige Recherchen an- gestellt habe und feststellen mußte, daß alleine im Multi-Media-Bereich eine Vielzahl von korrespondierenden Branchen entstanden ist, die hier aufzuzählen einfach zu viel Zeit in Anspruch nehmen würde, die zukünftig ein wichtiger Faktor für Wirtschaft und Beschaffung von Arbeitsplätzen darstellen werden.

In diesem Zusammenhang konnte ich feststellen, daß es Hamburg bisher nicht geschafft hat, für diese Branche Ausbildungsstätten, Hochschulen, Studiengänge etc. in Hamburg zu plazieren. Meine konkrete Forderung wäre, ein derartiges Ausbildungsinstitut speziell für die hier genannte Branche sofort in der Hafencity anzusiedeln, um sich hier nicht den Rang von anderen großen Städten, in denen es bereits seit einigen Jahren üblich ist, der- artige Ausbildungsangebote zu bieten, ablaufen zu lassen. Ich kann nicht einsehen, daß Wedel seit einigen Jahren im Multi-Media-Bereich Ausbildungsangebote unterbreitet und Hamburg bis heute nicht in der Lage war, mit einem entsprechenden Angebot gleich- zuziehen.

Ein weiterer und unter der gleichen Überschrift wichtiger innovativer Dienstleister ist die Telekommunikationsbranche, die bereits in den letzten Jahren eine Vielzahl von neuen Arbeitsplätzen geschaffen hat und sich mit Sicherheit weiterentwickeln wird.

Es bieten sich natürlich nicht nur innovative Dienstleister aus der Informations- und Kommunikationstechnologie an. Nur der Vollständigkeit halber möchte ich hier die Mikro- Elektrotechnik, das Gesundheitswesen, Forschung in der Tiefseetechnologie nennen.

Vor allen Dingen aber die innovativen Dienstleister aus dem Bereich Ausstellung, Messe, Kongreß, Veranstaltungen.

Es ist kein Geheimnis, daß ich dafür eintrete, daß die Messe in die neue Hafencity verlegt wird. Meine Gründe hierfür sind :

1. Der alte Standort ist – gelinde gesagt – eine Zumutung.
2. Durch Verlegung der Messe in die Hafencity entsteht ein wichtiger Impuls für diesen neuen Stadtteil.
3. Die Hafencity wird sozusagen von drei Seiten: Speicherstadt, Kehrwinderspitze, Baakenhafen angegangen.
4. Durch Bebauung des hinteren, schlechten Teils der Hafencity mit einer derart hochwertigen Mietung wird die Hafencity aufgewertet. Eine Vermarktung wird hierdurch forciert.

Die Nutzungsanforderungen aus der ersten Gruppe sind uns bekannt. Für diese Gruppe ist es relativ klar, welche Anforderungen hier an die Planer für die neue Hafencity gestellt werden.

Für die zweite von mir angesprochene Gruppe ist allerdings eine Nutzung von Gebäuden, von Stadtteilen, Infrastruktur, Verkehrsflächen noch nicht klar. Aus dem Grunde noch nicht, weil sich, wie ich vorher schon erwähnt habe, diese Branchen erst entwickeln. Hieraus ergibt sich die Forderung an die verantwortlichen Planer, eine Stadtplanung zu betreiben, die ein großes Maß an Flexibilität, an Handlungskorridoren zuläßt, um auf die neuen bzw. noch nicht definierten Anforderungen reagieren zu können.

Ich meine, daß Hamburg mit der Entwicklung der HafenCity eine einmalige Gelegenheit hat, den Anspruch, führende Dienstleistungsmetropole zu sein, zu festigen. Hamburg könnte durch die zügige Entwicklung der HafenCity den Nachteil, den sie gegenüber seinen Nachbarländern hat, nämlich keine Subventionen zur Verfügung zu stellen, ausgleichen. Gemeint ist, daß statt Subventionen hier bevorzugte Innenstadtlagen mit all ihren Vorteilen angeboten werden.

Abschließend erlauben Sie mir die Bemerkung, daß ich es für unabdingbar halte, die Realisierung der HafenCity zu forcieren, die Planung schnellstens voranzutreiben, darauf zu verzichten, jedes einzelne Gebäude, die Farbe des Verblenders, die Ausrichtung der Fenster festzulegen. Ich bin sehr wohl der Meinung, daß Leitkriterien, eine Grobplanung und sinnvolle Verkehrsplanung unabdingbar sind. Ich bin dagegen, jedes Gebäudedetail festzulegen. Ich bin vielmehr dafür, daß, nachdem die Leitkriterien, die gewünschte Nutzung, die Grobplanung und die Verkehrsplanung abgeschlossen ist, mit der Realisierung der HafenCity zu beginnen. Es darf uns unter gar keinen Umständen passieren, daß die Planung der HafenCity zum Selbstzweck wird und vor lauter Angst, Fehler gemacht zu haben, mit dem Bau der HafenCity gar nicht erst begonnen wird.

#### **STATEMENT 2**

Karsten Horx – Hanseatica Property Development GmbH & Co.

#### **ZUSAMMENFASSUNG**

HafenCity = Milieu, in dem Kompetenz sich auf internationalem Wettbewerbsniveau entwickeln kann.

Unsere Nutzer sind nicht mehr national, entsprechend ist der Wettbewerb um Nutzer für unsere Immobilien ein Standortwettbewerb auf globalem Niveau. Wissensbasierte, technologieorientierte Immobilienentwicklung ist mehr als das Bereitstellen der technisch richtig ausgestatteten Gebäude.

Moderne Standortentwicklung im Sinne innovativer Dienstleistungen will Orte schaffen, in denen

1. Wissen entstehen kann,
2. Wissen veredelt wird,
3. Ideen in marktfähige Produkte und Dienstleistungen überführt werden,
4. Kapital und Partner verfügbar sind,
5. Märkte erschlossen werden,
6. Menschen Lebensumwelten vorfinden, die ihnen kreatives Arbeiten ermöglichen bzw. erleichtern.

Unter diesen Voraussetzungen lassen sich Potentiale nutzen, die mit den neuen Schlüsseltechnologien entstehen. Die Verfügbarmachung räumlich konzentrierter Infrastruktureinrichtungen für derartige Kompetenzzentren ist

- a. einer der Schlüssel für nachhaltige Strukturen und damit für unsere Branche für werthaltige Investments,
- b. eine Weiterentwicklung des Immobilienangebots, weil in solchen Zentren die immer kürzer werdenden Innovationszyklen vorgedacht und rechtzeitig adaptiert werden.

Ich stelle mir für solche Kompetenzzentren Orte vor, an denen

1. Fakultäten der Hochschulen und/oder wissenschaftliche Institute,
2. private Akademien für Aus- und insbesondere Weiter- und Zusatzqualifikation,
3. Inkubatoren-Gebäude, in denen für Start-ups und Erstansiedler je nach Branche vollausgestattete, funktionsfähige Flächen vorgehalten werden und
4. etablierte Unternehmen Flächen in größeren Einheiten vorfinden,
5. eine Management-Gesellschaft ähnlich wie ein Shopping Center Management für den richtigen Mix und das richtige Angebot sorgt.

Beispiel CiM: Wachstumsmarkt, Potential in Hamburg (Unternehmen und wissenschaftliche Einrichtungen), räumliche Konzentration (Gebäude – Infrastruktur, Umfeld, Management)

VISION HafenCity -> PPP's

- neue Wege
  - kooperative Finanzierungsmodelle
  - gemeinsame Ziele, Mut und Weitblick
- für internationale Entwicklungen, denn :

Der größte Feind der Innovation ist nicht der Irrtum, sondern Trägheit gepaart mit Angst.

### STATEMENT 3

Günter Muncke, Jones Lang Wootton Internationale Immobilien Consultants GmbH

### ZUSAMMENFASSUNG

Thema: ein wenig Wasser im Wein! Angebracht erscheint auch eine Warnung vor zu großer Euphorie – Kann die HafenCity für innovative Dienstleister überhaupt geeignet sein?

Als Gegenzenario zu den vorab prognostizierten, wachstumsorientierten Innovations-Impulsen wird folgendes Bild umrissen: Die bislang genannten Innovatoren treten in der Regel als kleine, unerfahrene Firmen auf, die weder Kapital besitzen noch über längere Zeiträume stabil sind, da sie in Verbindung mit den Innovationszyklen ein hohes wirtschaftliches Risiko und eine hohe Dynamik aufweisen. 10jährige Mietverträge stellen sich in diesem Sektor schwierig dar (s. sogar das Beispiel Dresden – Chip-Werk Siemens). Erwähnt sei auch das Beispiel des Bremer Unicampus, der als eine Verknüpfung mit Starter-/Gründerzentren installiert wurde und relativ schwer in Anlauf kam, u.a. da er an einem zu isolierten Standort liegt.

Das in der HafenCity mögliche Angebot eines citynahen, aber noch nicht direkten City-Standortes erfordert gleichzeitig die Integration innovativer Dienstleister in ein urbanes Umfeld mit möglichst vielfältigen vorhandenen Strukturen (wie in den Bahrenfelder oder Ottenser Industriehöfen), um darüber den aus den Innovatoren entstehenden Fühlungsbedarf zu befriedigen. Erst aus einem solchen komplexen Szenario lassen sich die Verknüpfungs- und Vernetzungsvorteile und die benötigten Pools für die auch als Gazellenwirtschaft oder Konfettiwirtschaft bezeichnete innovative Starterbranche gewährleisten. In einem solchen Umfeld kann auch die schwierig zu handelnde Fluktuation aufgefangen werden.

Wichtig erscheint tatsächlich die Verknüpfung von wissenschaftlichen Einrichtungen, z.B. Medienakademie, und die Kooperation solcher Einrichtungen mit innovativen Unternehmen. Der Bedarf an Forschungseinrichtungen und die Bereitstellung an Forschungsinhalten muß ein wichtiger Schwerpunkt in der Entwicklung der HafenCity sein (Verweis auf die katastrophale Bewertung des (Aus-)Bildungsstandes für Hamburg aus der DIFA-Studie).

Um ein integriertes Stadtquartier wie die HafenCity funktionsfähig an den Stadtorganismus anzubinden, ist ein schienengebundenes Transportsystem des ÖPNV unabdingbar. Allein eine Bus-Anbindung ist hierfür nicht ausreichend. Das angebotene Schienensystem sollte als eigenständige Attraktion konzipiert werden und somit auch eigene touristische Wirkung entfalten.

Insgesamt ist hervorzuheben, daß weder durch etablierte Dienstleistungseinrichtungen oder aber innovative Dienstleister der erste Baustein zur Schaffung einer lebendigen, urbanen HafenCity gesetzt werden kann. Es sind immer erst öffentliche Anziehungspunkte wie Freizeit (Urban Entertainment), Kultur, Hotel, Einzelhandel und auch Wohnen zur Etablierung eines Quartiers erforderlich, bevor auch die Dienstleister gerade der sog. innovativen Bereiche sich ansiedeln.

Insgesamt ist die Zielgruppe innovativer Unternehmen sicherlich für Hamburg interessant und wirtschaftlich auch wichtig. Die Frage stellt sich aber, ob die Standortprägung für diese Innovatoren nicht jetzt schon in vollem Gange ist und die HafenCity zu spät kommt, da erste Baumaßnahmen sicher erst in den nächsten 5 Jahren greifen können.

Um die Anforderungen gerade im Gründerbereich nicht durch zu teure Angebote zu belasten, sollte auch die Speicherstadt sukzessive in die Angebotspalette einbezogen werden.

Der aus den kurzfristigen Innovationszyklen entstehende Effekt der Multiplikatoren mit Agglomerationsauswirkung bedingt die Forderung nach einem intakten Milieu als Voraussetzung für eine marktfähige, vernetzte Stadtstruktur. Milieubildung und Attraktivität sind Voraussetzung für die innovativen Dienstleister, die ansonsten ziemlich ortsunabhängig sind.

Insgesamt besteht die Chance, daß die HafenCity sich entwickeln kann (nicht hinter der chinesischen Mauer der Speicherstadt, sondern unter Einbeziehung dieser Substanz), es besteht aber eine gesunde Skepsis, daß die Ziele wirklich erreicht werden können, da die Erfahrung lehrt, daß die Konzepte, wenn sie denn endlich fertig sind, vielfach schon wieder überholt sind.

Wichtig für die Entwicklung sind Impulse durch Anker-Investoren wie z.B. Kultur, Messe oder andere hohe Frequenzbringer. Die Chance liegt aber auch in Ausbildungs- oder Bildungsprojekten, die die Möglichkeit bieten, die technische Infrastruktur zu gewährleisten und die Verknüpfung mit der City zu aktivieren.

### 1. Marktsegment und Nachfrage, Gebäudequalitäten

#### Marktsegment und Nachfrage

Um innovativen Dienstleistern ein angemessenes Angebot in der HafenCity bieten zu können, muß Kompetenz auf internationalem Wettbewerbsniveau erreicht werden und es müssen Orte geschaffen werden, die von einem vielfältigen Milieu geprägt sind, an denen Wissen entsteht, verstanden, veredelt, weiterentwickelt und angewendet wird.

Immobilien sollten in solchen Innovationszentren dazu beitragen, Kreisläufe zu gewährleisten und Märkte zu erschließen.

Insbesondere für innovative Dienstleister und hier den Bereich der Gründer-/ Starter-Unternehmen sollten alternative Entwicklungsmodelle geprüft werden, wie z.B. das Einbringen von Grundstücksflächen der Stadt in eine gemeinsame Gesellschaft, förderungsfähige Nutzungen sollten installiert werden (Bildung/ Zusatzqualifikation), Bürgschaften für Erstanmieterflächen könnten das Ganze ergänzen und ein Gründerbeitrag der FHH sein.

#### Standort- und Gebäudequalitäten

Die Frage nach der Eignung des Standortes für innovative Dienstleister läßt sich schwer beantworten, da derzeit keine Strukturen ablesbar sind, die die Voraussetzungen bieten und die vorher erforderliche Installation von Wohnen, Freizeit, Einzelhandel als unabdingbare Rahmenqualitäten absehen lassen. In diesem Zusammenhang sollten auch Flächen in der Speicherstadt, z.B. für Software-Schmieden o.ä. sukzessive zur Verfügung gestellt werden, um ein langsames Wachsen und Etablieren eines entsprechenden Milieus zu gewährleisten. Die vorhandenen, flexibel nutzbaren, loftähnlichen Speicherflächen der Speicherstadt bieten hierfür gute Ansätze. Neue Gebäude sollten für wissenschaftliche Dienstleister vorgerüstet sein, Management und Security sollten in diesen Sektoren integraler Bestandteil sein.

### 2. Bauliche Dichte der HafenCity

Die vorgesehene bauliche Dichte mit einer GFZ von durchschnittlich 2,5 wird teilweise als zu hoch beurteilt, die Standortqualitäten sollten Luft zum Atmen und Freiräume zum Leben bieten.

Die Visionen sollten die Freude am Projekt HafenCity und das Entwicklungspotential deutlich zum Tragen bringen, gestalterische Festlegungen o.ä. durch Architekten sollten jedoch nicht zu früh formuliert werden.

### 3. Metropole Hamburg – Berücksichtigung des europäischen und internationalen Marktes

Die Entwicklung des High-Tech-Sektors in den USA, keine qualifizierten Mitarbeiter mehr auf dem Markt zu finden sind, bietet die Chance, daß sich genügend Nutzer für die HafenCity finden werden, wenn schnell mit einem adäquaten Umfeld und einem Nukleus nicht nur eine Vision geboren wird, sondern die ersten Bausteine sichtbar werden können. Einschränkend wird gewarnt, daß die Frage der Ansiedlung innovativer Dienstleister in



Hamburg bzw. in der zukünftigen HafenCity nicht gesichert ist, da u.a. der derzeitige Boom in München genau diesen Dienstleistungsbereich abdeckt. Damit bleibt die Frage, ob es wirklich neue Ansiedlungen in der Hansestadt sein werden, die die HafenCity nutzen oder ob es sich um Umsiedlungen innerhalb der Stadt handelt.

#### **4. Infrastrukturmaßnahmen und Finanzierung**

Für die Ansiedlung innovativer Dienstleister sind erhebliche Vorleistungen der Initiatoren in der Struktur der HafenCity notwendig, das Thema der Arbeitsgruppe ist im Ranking sicherlich als Nummer 3 richtig gewählt, eine parallele Entwicklung und Ansiedlung o.g. Unternehmen in der HafenCity kann nur erfolgen, wenn andere Ansiedlungen absolut gesichert sind und wenn erste Ankernutzungen wie Museum o.ä. als Startprojekte realisiert werden. Als Nutzungsvorschläge wurden genannt: Staatsoper, Ebbe und Flut als Erlebnis, Wasserinszenierungen... .

Unabdingbare Voraussetzung für die Investoren ist eine schienengebundene ÖPNV-Anbindung der HafenCity – nicht als Zusatz zum heutigen Netz, sondern eingebunden in die heutige ÖPNV-Struktur.

Neben intelligenten Nutzungskonzepten sollten Steuervergünstigungen für Innovatoren, vielleicht bis hin zur Einrichtung einer Sonderwirtschaftszone in Kombination mit günstigen Bodenpreisen eine gute Voraussetzung für ein Innovationszentrum bilden. Quersubventionen sollten ebenfalls den Prozeß unterstützen.

Die Aufgabe der GHS liegt in der Optimierung der Planung und Maximierung der Gewinne – für Investoren ist eine Vorlage der Stadt erforderlich, und eine klare Aussage, wie flexibel die Preisgestaltung der Grundstücksflächen sein kann. Insbesondere zur Gewährleistung einer schnellen und funktionierenden Infrastruktur muß eine Vorfinanzierung durch die GHS möglich sein, die sich durch die anschließenden Grunderlöse rechnet.

In den Entwicklungsszenarien der HafenCity darf auch eine erste Ankernutzung nicht in jahrelangen Baustellen verharren.

#### **5. Verfahrensfragen**

Die GHS sollte nicht primär an den Immobilien arbeiten, sondern an der erforderlichen Gesamtstruktur und der Konzeption der einzelnen Projektbereiche. Sie muß eine positive Vision in die Kommunikation um die Stadtentwicklung der HafenCity einbringen.

Es erfolgt die Anregung, ein „Kompetenzcenter“ für die HafenCity -/Stadt-/und Immobilienentwicklung zu installieren, um mit einer Risikobeteiligung eine Entwicklung anzuschieben, die später eine Beteiligung am Erfolg ermöglicht.

Insgesamt ist die HafenCity die einzige wirkliche Chance zum Erweitern der Stadt, weil sie Raum bietet, sich mit vielen Anforderungen zu entwickeln. Die vorhandene Dynamik darf allerdings nicht durch umfangreiche Planungsprozesse behindert werden, sondern muß durch schnelle Starterprojekte und Ankernutzungen sofort beginnen, um damit Synergieeffekte der Entwicklung zu erzeugen.

Zum weiteren Verfahren wird angeregt, einen HafenCity-Beirat zu gründen bzw. auch weiterhin öffentliche Expertenrunden durchzuführen, um vor der architektonischen

Ausgestaltung einen Dialog zu führen, ein Drehbuch für die HafenCity zu schreiben und Visionen zu entwickeln, die nach Außen getragen werden können.

Leitkriterien, eine Grobplanung, ein relativ flexibler Masterplan und eine gute Struktur- anknüpfung an die City müssen festgelegt werden. Jedes einzelne Gebäude, die Farbe des Verblenders, die Ausrichtung der Fenster festzulegen, ist nicht sinnvoll. Nachdem Leitkriterien fixiert sind, muß mit dem Bau der HafenCity unbedingt möglichst schnell begonnen werden. Es darf unter gar keinen Umständen passieren, daß die Planung der HafenCity zum Selbstzweck wird und vor lauter Angst, Fehler zu machen, gar nicht erst mit dem Bau dieser City begonnen wird.

Den zwei Entwicklungsprinzipien für Stadterweiterungen: dem Zwiebel- bzw. Zentrums- Prinzip wird man angesichts der vorhandenen Barriere der Speicherstadt sehr genaues Augenmerk schenken müssen (HafenCity als Stadterweiterungsring der bestehenden City oder als selbständiges Zentrum).

Als Zeitachse wird ein Generationenvertrag für die Immobilienbranche genannt – die HafenCity wird nicht bereits morgen vollständig realisiert sein, aber sie sollte nach städtischer Initialzündung mit klaren verlässlichen Spielregeln sukzessive realisiert werden.



**HAFENCITY**



**GHS**

**Gesellschaft  
für Hafen-  
und Standort-  
entwicklung mbH**

Am Sandtorkai 1

20457 Hamburg

Telefon: 040 - 37 47 26 - 0

Telefax: 040 - 37 47 26 - 26

**STEB**

**Stadtentwicklungs-  
behörde**

Alter Steinweg 4

20459 Hamburg

Referat für Öffentlichkeitsarbeit

Telefon: 040 - 42841 - 30 04

Telefax: 040 - 42841 - 30 10