

GERHARD DREIER

Die Planung für Hamburgs Geschäftsstadt Nord

Mit 1 Kartenbeilage

I.

Der Aufstieg der Freien und Hansestadt Hamburg wurde in der Vergangenheit stets durch die Entwicklung und die Möglichkeiten seines Hafens bestimmt. Dadurch wurde Hamburg zu der Handels- und Kaufmannsstadt, als welche sie in aller Welt bekannt ist. Das Kriegsende hat jedoch politische Wandlungen gebracht, die nicht ohne Einfluß auf die weitere Entwicklung Hamburgs als Hafenstadt geblieben sind. Der ca. 40 km östlich der Stadt verlaufende eiserne Vorhang hat natürliche Verkehrsverbindungen nach Mittel- und Osteuropa unterbrochen. Der Rhein mit seinen guten Hafenstandorten im breiten Mündungsgebiet entwickelt sich zunehmend zu einer beherrschenden Verkehrsachse im westlichen Europa. Osteuropa versucht den Verlust eines direkten Zuganges zur Nordsee über Elbe und Hamburg durch den Ausbau seiner Ostseehäfen auszugleichen. Hamburg läuft Gefahr, „dazwischen“ zu liegen, und ist nicht mehr alleiniger „Angelpunkt“ der Welt. Entwicklung und Bedeutung des Hafens werden nicht so sehr durch die absoluten und nach wie vor steigenden Umschlagzahlen gekennzeichnet. Bedeutsamer ist der Wandel der Verkehrsbeziehungen des Hafens mit seinem Hinterland. Charakteristisch ist auch der starke Anstieg der in der Industrie beschäftigten Erwerbspersonen gegenüber allen anderen Wirtschaftsbereichen in der Nachkriegszeit. Die veränderten politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse sind jedoch nicht so, daß keinerlei Ansatzpunkte für neu einzuleitende oder zu fördernde Entwicklungen vorhanden wären. Von alters her war die Stadt ein bedeutendes Dienstleistungszentrum; gerade hier haben sich in der Nachkriegszeit auch positive Entwicklungen vollzogen. Hier könnten auch zukünftig Hamburgs große Chancen liegen, indem die Stadt zu einem Dienstleistungszentrum sich entwickelt, das mehr als nur regionale Bedeutung hat, um so die unterdurchschnittliche Entwicklung des Hafens zu kompensieren.

Damit würde Hamburg seine traditionelle Aufgabe mit neuem Inhalt erfüllen, nämlich nicht nur Lebenskern und Mittelpunkt einer Region mit 2,68 Mill. Menschen zu sein, sondern die Gunst der geographischen Lage dadurch wahrzunehmen, daß versucht wird, auf die politischen Macht-

verhältnisse in Europa – die Einflußbereiche von EWG, EFTA, COMECON schneiden sich gerade in Hamburg – vermittelnd, ausgleichend, fördernd einzuwirken. Hamburg würde seiner Bedeutung nicht gerecht, wenn in der Entwicklung seines Industriepotentials die alleinigen Anstrengungen lägen.

II.

Im Umkreis von 40 km um das Rathaus der Freien und Hansestadt Hamburg waren 1964 ca. 2,68 Mio Einwohner ansässig. Die Hamburger City – wesentlich durch den Wallring begrenzt – ist für sie Lebenskern und Mittelpunkt. Ziel der hamburgischen Landesplanung ist die Entwicklung und der Ausbau eines Systems von abgestuften und aufeinander bezogenen zentralen Orten für den Bereich von Dienstleistungen und Versorgungseinrichtungen. Im Flächennutzungsplan von 1960, dessen Ausweisungen sich auf das Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg begrenzen, sind diese Grundsätze niedergelegt. Es soll insbesondere erreicht werden, die höherrangigen zentralen Orte zu entlasten. Hierdurch wird der verfügbare Raum zweckmäßiger genutzt und das Gesamtsystem der zentralen Orte leistungsfähiger.

Für das Gebiet der City von Hamburg heißen diese Aufgaben:

- a) Verwaltungszentrum mit Senat und Bürgerschaft, Behörden und Gerichten
- b) Kultureller Mittelpunkt mit Hauptkirchen, Theatern und Museen
- c) Zentraler Markt für Handel und Gewerbe, unter besonderer Berücksichtigung der Beziehungen zum Hafen, zur Börse und zu den Verwaltungszentren
- d) Pressezentrum
- e) Einkaufszentrum von regionalem Maßstab
- f) Vergnügungszentrum

Typisch für die Vielgliedrigkeit der City ist die Vielzahl kleiner, mittlerer und großer Betriebe, Banken, Handelsgeschäfte, Import- und Exportfirmen, Notariate, Kanzleien und Verlage.

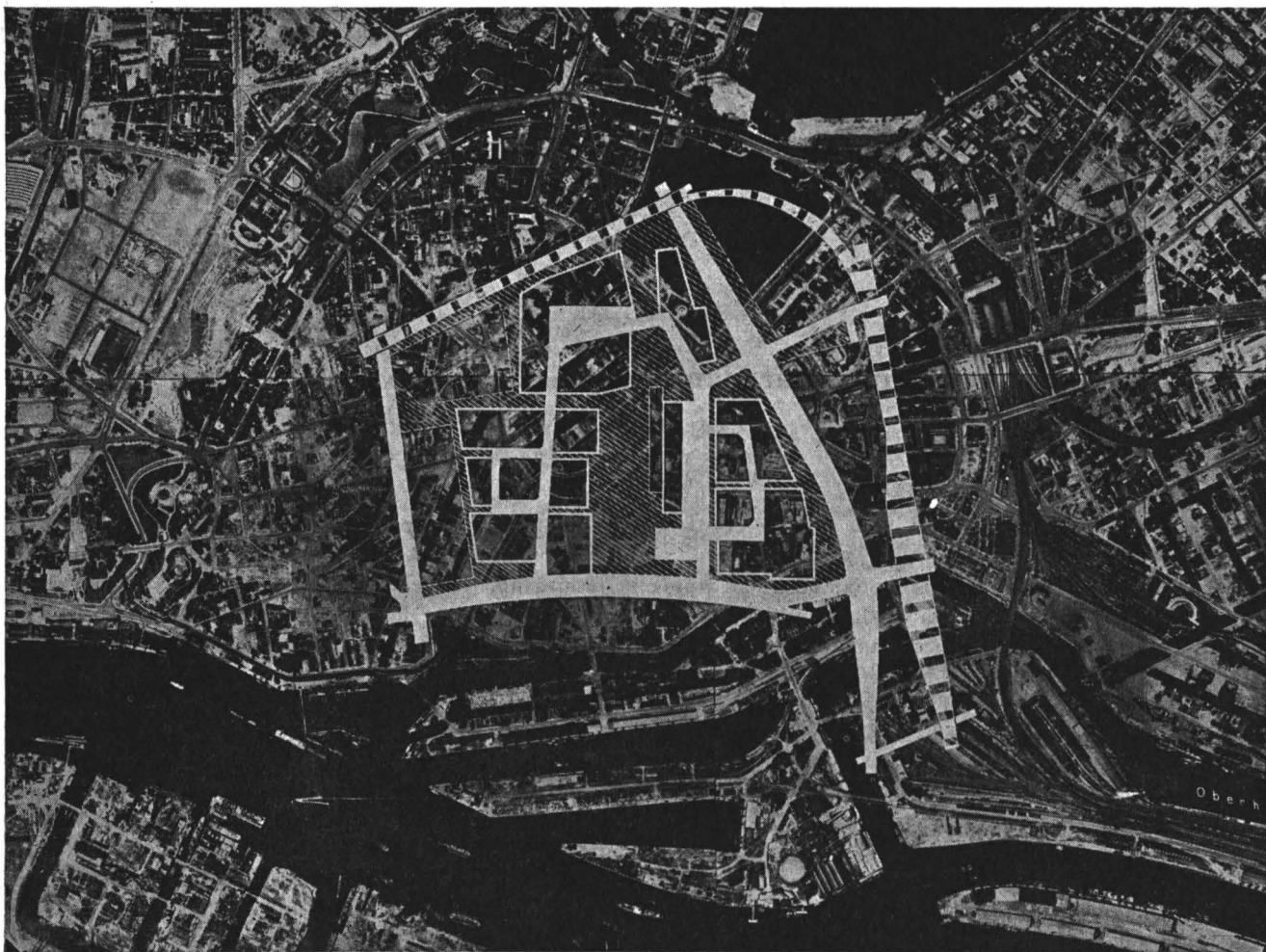


Abb. 1: Luftbild der Hamburger City mit dem eingetragenen Plan der Geschäftsstadt zum Größenvergleich

Heute arbeiten über 200 000 Menschen in der City. Damit wird aber die Aufgabe der Hamburger Innenstadt, Mittelpunkt und Lebenskern der Region zu sein, zunehmend gefährdet.

Für die Entwicklung der City ist es wichtig, die Erreichbarkeit dieses Gebietes zu erhalten und auszubauen. Das bedeutet insbesondere, daß das Verhältnis von Verkehrsfläche zu Nettobauland, heute etwa 1:1 betragend, nicht zugunsten der Erweiterung der Verkehrsflächen verändert werden darf. Zum anderen muß aber mit Rücksicht auf die begrenzte Kapazität der Verkehrseinrichtungen die Nutzung in der City begrenzt werden, da ein enger Zusammenhang zwischen Nutzung und Verkehr vorliegt, der nicht willkürlich verändert werden kann, ohne funktionelle Schäden hervorzurufen. Die sich aus einer überproportionalen Zunahme der Nutzungen ergebenden zusätzlichen Verkehrsmengen können auch nicht durch einen weiteren Schnellbahnausbau behoben werden.

Die Hamburger City ist zu klein, um außerdem noch den Wünschen großer Konzerne und Verwaltungen entsprechen zu können, am Lagevorteil der City teilzuhaben. Die Verflechtung dieser Betriebe und das Kommunikationsbedürfnis ihrer Beschäftigten mit den übrigen Einrichtun-

gen und den Betrieben der City ist gering, ihr Flächenanspruch dagegen beträchtlich.

Wachsender Bedarf an Betrieben des tertiären Sektors, wirtschaftliche Expansion und Rationalisierung des Bürobetriebes in den Großverwaltungen führen jedoch zu einer steigenden Nachfrage hierfür geeigneter Flächen. Bei der Expansionskraft, die dem tertiären Sektor innewohnt, besteht ohne planerische Vorsorge in zunehmendem Umfang die Gefahr, daß die City und angrenzende Wohngebiete wie Harvestehude/Rotherbaum, Uhlenhorst, Pammille reine „Bürofelder“ werden.

Es ist daher notwendig, diese umfangreichen flächenbeanspruchenden Verwaltungen aus der City herauszunehmen. Darum ist zu Amtszeiten des inzwischen verstorbenen Oberbaudirektors Prof. Werner Hebebrand die Geschäftsstadt Nord als Ergänzungsgebiet und zur Entlastung der City entwickelt worden.

III.

Das Ziel der städtebaulichen Planung der Geschäftsstadt Nord läßt sich in zwei Sätzen formulieren:

1. Verbesserung der Struktur des Hamburger Raumes – insbesondere im Hinblick auf die City.
2. Optimale Möglichkeiten und Bedingungen für die sich dort niederlassenden Betriebe.

Hat man sich einmal entschlossen, jene Großverwaltungen aus der City herauszunehmen, so ergeben sich im Prinzip zwei Möglichkeiten für das Flächenangebot:

1. Die dezentralisierte Lösung

Der Bau der Reemtsma-Verwaltung im Hamburger Villenvorort Othmarschen stellt ein geglücktes Beispiel dar. Der das Gebäude umgebende Park ist öffentlich zugänglich und ist eine Bereicherung des benachbarten Jenisch-Parkes. Das optische Bild der etwas langweiligen Villengegend wird verbessert. Vorteil der Dezentralisierung ist in diesem Fall auch eine gleichmäßigere Ausnutzung des Verkehrsnetzes. Die Nähe von Wohnplatz und Arbeitsplatz ist kein überzeugendes Argument für eine Dezentralisierung. Untersuchungen haben ergeben, daß sich bei allen Betrieben die Wohnstandorte der Beschäftigten über die ganze Stadt verteilen.

2. Konzentration an geeigneter Stelle

Für diese Lösung hat sich Hamburg entschieden, und zwar vor allem in Hinblick auf die überkommene Stadtstruktur. Das Gewicht der City – mit den dazu gehörigen Teilen des Hafens – ist im Strukturnetz der Stadt so groß, daß mit einer dezentralisierten Lösung als allgemeiner Verstärkung des Strukturnetzes kein wirksames Gegengewicht geschaffen werden kann. Psychologisch ist der Entschluß der Firmen, aus der City herauszuziehen, durch die zu erwartende maßstäbliche Homogenität der Umgebung des neuen Firmensitzes erleichtert worden. Diese Erwartung hat sich bei den Verkaufsverhandlungen bestätigt und ist gleichzeitig eine Bestätigung für eine frühe Entscheidung, ausschließlich Bürohäuser zu bauen und keine Aufteilung des Geländes in Bürohausflächen und Wohnhausflächen vorzunehmen. Heute wird diese frühere Konzeption gelegentlich den Planern als kritischer Verbesserungsvorschlag empfohlen – zur Belebung der Geschäftsstadt! Keiner käme auf den Gedanken, etwa vergleichbare Arbeitsflächen – wie Hafen oder Billbrook – mit Wohnungen zu beleben. Natürlich bleibt die Geschäftsstadt Nord nach Feierabend und am Wochenende „tot“, trotzdem stellt sie in der Stadtstruktur eines der kraftvollsten Elemente dar, verflochten mit dem Gefüge der gesamten Stadt. Die Konzentration macht darüber hinaus eine Vielzahl technischer und wirtschaftlicher Einrichtungen möglich: Fernheizung, Fernkälte für die Klimaanlage, zentrale Müllbeseitigung, Erholungseinrichtungen für die Beschäftigten, etwa im Sinne eines Commercial-Park als Ergänzung des Stadtparks.

Die Geschäftsstadt Nord liegt am Nordrand der Kernstadt, ca. 6 km vom Rathaus entfernt. Hier leben 820 000 Menschen, das sind etwa 45 % der gegenwärtigen Bevölkerung auf einem Zwölftel des Staatsgebietes, während von

den ca. 1 000 000 Berufstätigen in Hamburg rund 60 % in diesem Gebiet arbeiten.

Besonders vorteilhaft ist die Lage nördlich der Binnen- und der Außenalster, welche – so repräsentativ dieser freie und offene Innenraum der Stadt auch ist – doch das Gebiet der Kernstadt in eine westliche und eine östliche Hälfte trennen. Die neue Geschäftsstadt besitzt hingegen zu beiden Stadthälften gleich gute Verbindungen. Mit der City ist sie durch zügige Verkehrsstraßen und Schnellbahnlinien verbunden, die zu beiden Seiten der Alster verlaufen.

Alle diese Verbindungen werden heute überwiegend vom morgendlichen und abendlichen Spitzenverkehr belastet. Auch die Schnellbahnlinien werden infolge des zu erwartenden „Gegenstroms“ wesentlich gleichmäßiger ausgelastet sein.

Der Jahnring im Süden der Geschäftsstadt ist Teil des mittleren Straßenringes, über den gute Verbindungen sowohl nach Eppendorf, Eimsbüttel, Altona und den Elbvörorten im Westen als auch nach Barmbek, Wandsbek, Billstedt und Bergedorf im Osten gegeben sind. Auch zu den Wohnvierteln im Alstertal und zu den Walddörfern stehen gute Straßen zur Verfügung.

Ein Straßenzug von überörtlicher Bedeutung wird die Osttangente des geplanten Stadtautobahnnetzes sein. Dieses Netz soll vorwiegend für den Wirtschaftsverkehr besonders leistungsfähige Verkehrsverbindungen in alle Richtungen ermöglichen.

Die Osttangente wird unmittelbar am Ostende der geplanten Geschäftshausbebauung entlang in nördlicher Richtung zum Flughafen Fuhlsbüttel und zur Europastraße 3 nach Flensburg führen, mit Anschlüssen an den geplanten Flughafen Hamburg-Kaltenkirchen und nach Kiel. In südlicher Richtung wird die Osttangente Verbindungen insbesondere zur Bundesautobahn nach Lübeck herstellen und bei Moorfleet in die Hamburg im Süden umgehende Bundesautobahn einmünden.

Bei der günstigen Lage der Geschäftsstadt zu den Haltestellen der beiden Schnellbahnsysteme (S- und U-Bahn) wird sich der Personenverkehr mit der City und den anderen Stadtgebieten auf diesen Verkehrsmitteln vielfach schneller und bequemer abwickeln als auf den Straßen. Die U-Bahn-Linie Ochsenzoll – Rathaus – Hauptbahnhof – Wandsbek berührt die Geschäftsstadt Nord im Norden an der Haltestelle „Alsterdorf“ und an einer geplanten Haltestelle „Sengemannstraße“. Südlich des Stadtparks verläuft die U-Bahn-Ringlinie mit den Haltestellen „Borgweg“ und „Stadtpark“. Der Bau einer weiteren U-Bahn-Verbindung zur City ist geplant. Sie soll vom Hauptbahnhof über Uhlenhorst zur Geschäftsstadt Nord führen, dessen westlichen Teil unterfahren und an der geplanten Haltestelle „Sengemannstraße“ Anschluß an die Ochsenzoll-Linie gewinnen. Am Ostrand des Gebietes liegt die Haltestelle „Rübenkamp“ der S-Bahn-Linie Poppenbüttel – Hauptbahnhof – Altona – Blankenese – Wedel.

In Steilshoop, 1,5 km östlich gelegen, steht eine größere Fläche für den Wohnungsbau zur Verfügung. Dieses Wohnviertel wird durch Verkehrsstraßen mit der Geschäftsstadt unmittelbar verbunden werden.

Flächenverteilung für die Geschäftsstadt Nord

Bürohausgebiet	32,50 ha	
Zentrale Zone	5,50 ha	
Gewerbegebiet	2,00 ha	40,00 ha = 42 %
Stadtautobahn	6,57 ha	
Aufschließungsstraßen	9,44 ha	
Öffentliche Stellplatzflächen	3,09 ha	19,10 ha = 20 %
Grün- und Erholungsflächen einschl. Straßen- und Trenngrün		36,00 ha = 38 %
Insgesamt:		95,10 ha = 100 %

Sonderflächen:

Bauschule mit Erweiterungen	9,60 ha
Sportflächen Rübenkamp	8,42 ha
Wohngebiet Hindenburgstraße	8,16 ha
Insgesamt:	26,18 ha

Geschoßflächengliederung für die Zentrale Zone

1. Bauabschnitt

Läden	9 000 qm
Büros	18 000 qm
Hotel	10 000 qm
Post	13 000 qm
Parkhaus	600 Stellplätze

IV.

Die Planung für die Geschäftsstadt sieht drei Bürohausgebiete vor: Ost, Nord und West, die sich um eine zentrale Zone gruppieren. Diese wird durch Geländebewegungen herausgehoben und ist für Fußgänger von fast allen Teilen des Geschäftsgebietes her kreuzungsfrei erreichbar. Hier finden zentrale Einrichtungen ihren Standort: ein Hotel, Restaurants, Cafés und Bars, Bankfilialen, Post, größere und kleinere Läden, auch Bauten und Büros für Anwälte, Notare, Makler, Ärzte und andere freiberuflich Tätige. Sie sind vorwiegend für die Versorgung der in der Geschäftsstadt beschäftigten Menschen vorgesehen. Eine Entwicklung als überörtliches Zentrum ist jedoch möglich und soll nicht ausgeschlossen sein.

Es wäre denkbar, auf einen Teil der firmeninternen Dienstleistungen und Sozialeinrichtungen und vielleicht auf einen Teil der Parkplätze in den Bürohäusern zu verzichten und diese Einrichtungen gemeinsam durch mehrere Firmen oder durch Dritte in der Zentralen Zone zu errichten. Arbeitszeitregelungen und eingespielte Gewohnheiten stehen solchen Möglichkeiten im Augenblick noch im Wege. Die Absicht, die Angestellten tagsüber möglichst fest an den

Arbeitsplatz zu binden, führt bei großen Verwaltungen vielfach zu einem immer größer werdenden eigenen Angebot von Dienstleistungen und Sozialeinrichtungen. In vielen Fällen ist der Weg zum betriebseigenen SPAR-Laden nicht weit, der im Augenblick allerdings durch Gesetz verhindert wird. Bei gemeinschaftlicher Nutzung dieser Einrichtungen an zentraler Stelle würde sich sicher eine Senkung der hohen Investitions- und Unterhaltungskosten je Verwaltung erzielen lassen. Außerdem ließe sich durch die gewonnene Büronutzfläche eine bessere Grundstücksnutzung ohne Erhöhung der Geschoßflächenzahl erreichen.

Neben dem nördlichen Bürohausgebiet ist ein Gewerbehof vorgesehen, in dem für die Geschäftsstadt notwendige Versorgungsbetriebe, z. B. Fernkälte, sowie gewerbliche und handwerkliche Dienste untergebracht werden sollen. Auf rund 40 ha Nettobauland der drei Bürohausgebiete können bei einer Geschoßflächenzahl von 1,5 etwa 600 000 qm Geschoßfläche für Bürohaus- und Gewerbenutzung geschaffen werden.

Ein wesentlicher Bestandteil der Planung ist die Grünfläche, die, den Stadtpark erweiternd, bis in die Mitte des Geschäftsgebietes reicht. Fußwege sollen – unabhängig und abseits vom eigentlichen Straßennetz – die Teile des Ge-

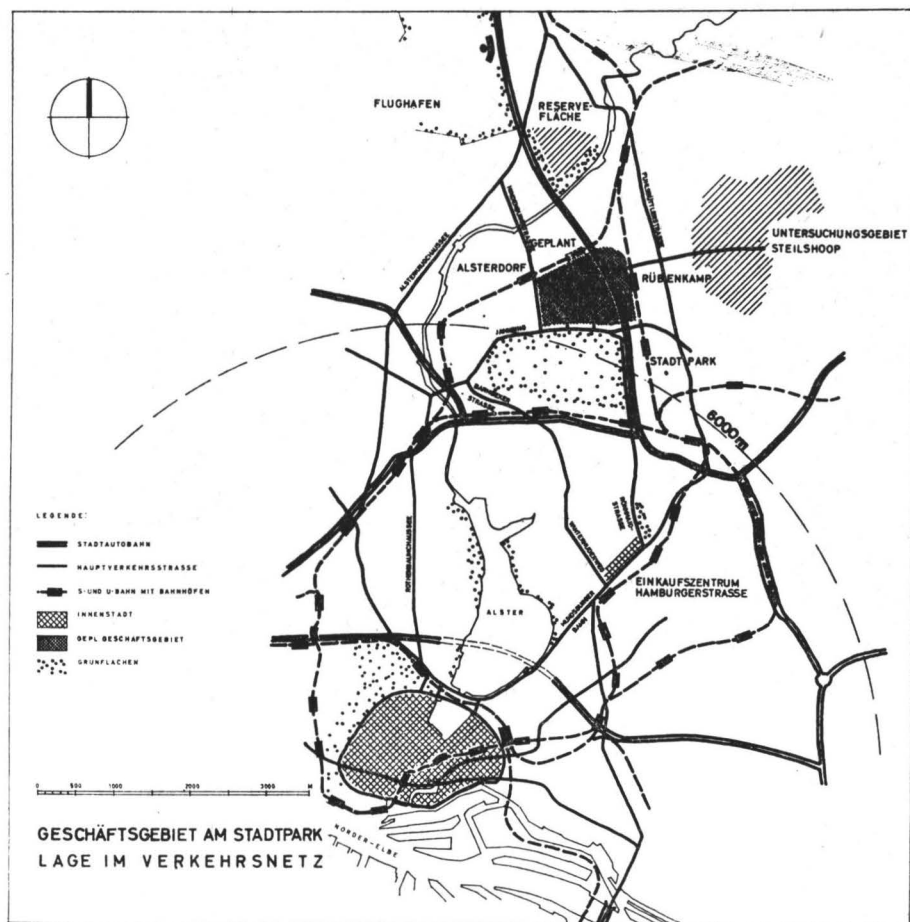


Abb. 2: Lage der Geschäftsstadt Nord im Hamburger Verkehrsnetz; Maßstab 1:100 000

schäftsgebietes untereinander, mit der Zentralen Zone sowie mit den Haltestellen „Rübenkamp“, „Alsterdorf“ und „Sengemannstraße“ der S- und U-Bahn verbinden. Ein Wasserbecken, das die Grünflächen im Osten begrenzt, wird lebendige Beziehungen zu den Bauten der Zentralen Zone herstellen.

Auf den Erschließungsstraßen soll grundsätzlich nicht geparkt werden. Innerhalb der zentralen Zone werden zwei mehrgeschossige Parkhäuser errichtet. Die Belieferung der Bauten der zentralen Zone erfolgt von einer gesonderten Anlieferstraße her. Die einzelnen Bauherren werden auf ihren Grundstücken eigene private Parkplätze anlegen, nach der Vorschrift, daß für je 50 qm Geschoßfläche ein Stellplatz zu schaffen ist. So ist neben der Trennung von Fußwegen und Fahrstraßen auch eine weitgehende Trennung von fließendem und ruhendem Verkehr gesichert.

V.

Die Planung für die Geschäftsstadt Nord findet im Durchführungsplan D 100 vom 19. Juni 1961 nach dem damals gültigen Hamburgischen Aufbaugesetz den gesetzlichen Rahmen. Im D 100 werden die erforderlichen Stra-

ßenflächen, die öffentlichen Grünflächen und die Baugebiete – unterschieden nach der beabsichtigten Nutzung – festgelegt.

In den Erläuterungen sind, außer der Bestimmung über Mindestgrundstücksgrößen von 8000 qm, in Ergänzung zum gültigen Baupolizeirecht (Baupolizeiverordnung von 1938) Art und Maß der baulichen Nutzung der Grundstücke festgelegt worden. Das wurde vor allem deshalb notwendig, weil die Baunutzungsverordnung mit ihren Differenzierungen hinsichtlich der Art der Nutzung noch nicht Rechtskraft erlangt hatte.

Für die Art der Nutzung wurde der Begriff „Geschäftsgebiet“ aus der Baupolizeiverordnung – der Büro- und Fabrikgebäude umfaßt – entsprechend den Bedürfnissen der Geschäftsstadt abgewandelt in:

1. Geschäftsgebiet (zentrale Bauten) für die Nutzungsart „Läden, Gaststätten, Fremdenheime, Hotels, Theater und ähnliche Einrichtungen, die zur wirtschaftlichen Versorgung der Geschäftsstadt erforderlich sind“.
2. Geschäftsgebiet (K) für die Nutzungsart „Geschäfts- und Bürohäuser“.
3. Geschäftsgebiet (G) für die Nutzungsart „Gewerbliche und handwerkliche Betriebe, die zur Versorgung der Geschäftsstadt erforderlich sind“.

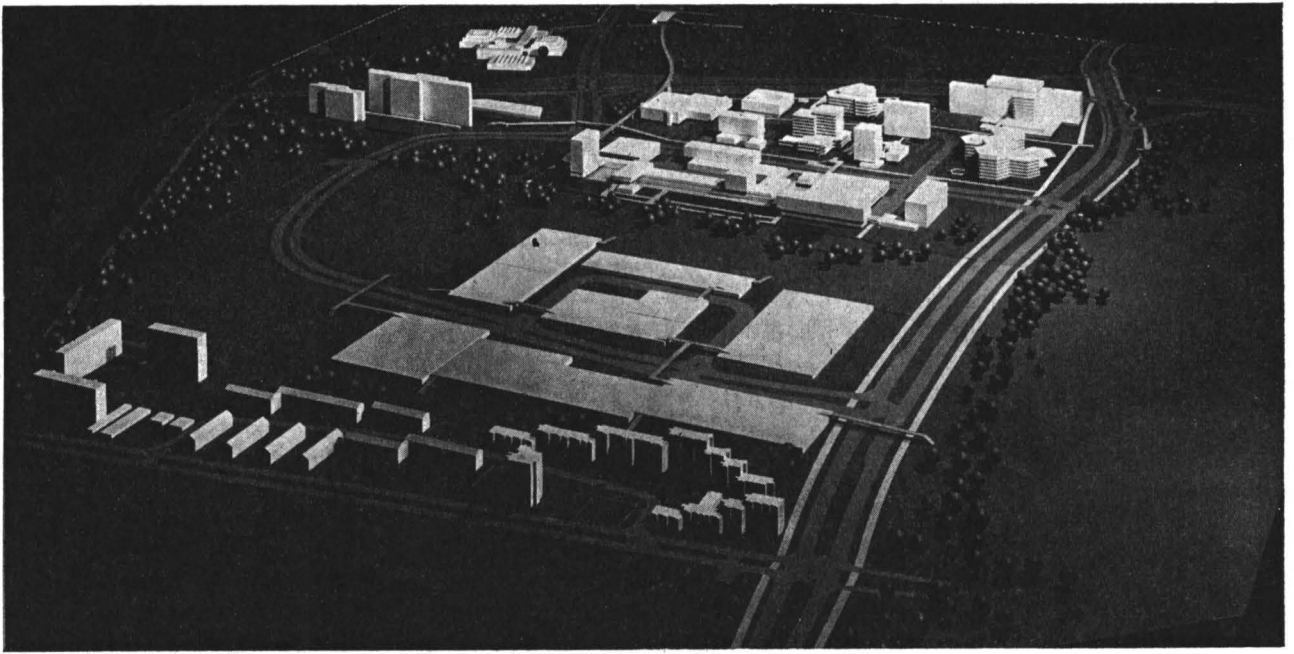


Abb. 3: Foto des Arbeitsmodells der Geschäftsstadt Nord

In allen drei Geschäftsgebieten sind Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen zulässig.

Das Maß der Nutzung wurde erstmals in Hamburg durch die Geschosflächenzahl und die Grundflächenzahl festgelegt. Festgesetzt ist die Geschosflächenzahl 1,5 und die Grundstücksflächenzahl 0,5. Der Wunsch, die architektonische Gestaltung mit einem Minimum an nachbarlichen Bindungen zu belasten, einen gewissen Anteil an privaten Grünflächen auf jedem Grundstück zu erhalten, sowie die hohen Stellplatzforderungen führen zu einer Begrenzung des Maßes der Nutzung durch die Geschosflächenzahl 1,5 und die Grundflächenzahl 0,5. Auf die Festsetzung von Baulinien wird verzichtet. Die Abstandsregeln sollen ein Maximum an gestalterischem Spielraum bei unterschiedlichen Gebäudehöhen ermöglichen. In jedem Falle ergibt sich ein Abstand von 1 H zwischen Gebäuden auf Nachbargrundstücken. Eine Bebauung der Straßengrenzen ist nicht ausgeschlossen. Baukörperstellung und Architektur sollen durch Bauwettbewerbe ermittelt werden.

Die Forderung, 35% der Grundstücksfläche zu begrünen und 60% der erforderlichen Kraftfahrzeug-Stellplätze in oberirdischen Garagen oder Tiefgaragen unterzubringen, entspricht dem städtebaulichen Wunsch, die hervorragende landschaftliche Situation am Stadtpark nicht den umfangreichen Stellplatzflächen zu opfern. Außerdem ist der Wunsch nach Grünanlagen auf den eigenen Grundstücken bei allen Bauherren vorhanden, teils aus Gründen der Repräsentation, teils, um Erholungsmöglichkeiten für die Angestellten zu schaffen.

Der etwa 2,5 km nördlich der Geschäftsstadt liegende Flughafen Fuhlsbüttel erfordert eine Beschränkung der Gebäudehöhe. So beträgt aus Luftsicherheitsgründen die

zulässige Gebäudehöhe am Nordrand der Geschäftsstadt etwa 40 m, am Südrand etwa 50 m.

Aus Luftsicherheits- (Schornsteinhöhe) und lufthygienischen Gründen wird das gesamte Gebiet an das Fernheizungssystem der Hamburgischen Electricitätswerke angeschlossen. Zu diesem Zweck ist eine 10 km lange Leitung vom Fernheizwerk Tiefstack im Südosten des Hamburger Hafengebietes zur Geschäftsstadt im Bau. Durch diese Maßnahmen wird das vorhandene Netz zu einem ringförmigen Leitungssystem mit einem Durchmesser von 6 bis 7 km ergänzt. Es ist vorgesehen, öffentliche Einrichtungen, wie z. B. Krankenhäuser, größere zusammenhängende Wohngebiete, z. B. Steilshoop 2 km östlich der Geschäftsstadt, ebenfalls an dieses neue Leitungssystem anzuschließen. Für die Grundstücke in der Geschäftsstadt ist der Anschluß an das Fernheizungsnetz zwingend vorgeschrieben.

Das Problem der Unterbringung der zahlreichen Kraftfahrzeuge unter Berücksichtigung der Forderung, 35% der Grundstücksfläche gärtnerisch herzurichten, hat im 1. Bauabschnitt dazu geführt, daß fast überall die gesamten Grundstücksflächen unterkellert werden. Solche Tiefgaragen erfordern hohen baulichen Aufwand, hier insbesondere wegen der schlechten Baugrundverhältnisse und des teilweise hohen Grundwasserstandes. Auch ist die Begrünung der Tiefgaragendächer keine besonders befriedigende Lösung. Auf den Grundstücken im zweiten Bauabschnitt ist deshalb die Errichtung von „Plattformen“ vorgesehen, die sich 4,00 bis 4,50 m über Straßenniveau erheben. Unter diesen Plattformen können – unter Ausnutzung des etwas tiefer liegenden Geländes – zwei Garagengeschosse untergebracht werden. Die Plattformdächer sollen begehrbar hergerichtet werden, in erster Linie als Erholungsfläche für die

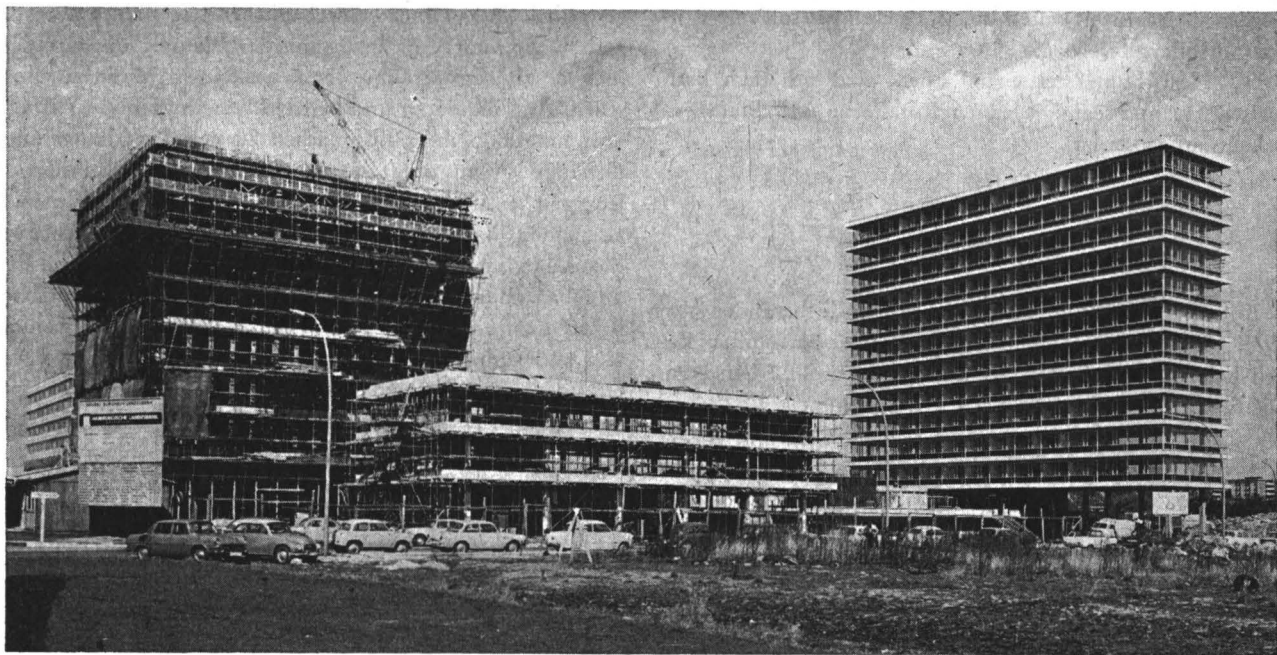


Abb. 4: *Blick vom Überseering in Richtung Nordosten auf zwei Bürogebäude südlich Dakarweg*

Belegschaftsmitglieder, dann aber auch für den öffentlichen Fußgängerverkehr. Die hierfür notwendigen Verbindungen der einzelnen Plattformen durch Fußgängerbrücken über die Straßen werden durch die Stadt erstellt. Diese Plattformen können maximal 65 % der Grundstücksfläche umfassen, der Rest – 35 % – soll wie bisher gärtnerisch gestaltet werden, wird aber nicht mehr durch Tiefgaragen beeinträchtigt. Auch ist es denkbar, daß überhaupt auf den Bau von Kellern verzichtet wird. Diese Lösung ermöglicht also einen Verzicht auf die teuren Tiefgaragen und eine konsequente Trennung des Fußgänger- und Fahrverkehrs. An besonders stark frequentierten Fußgängeraufgängen ist der Bau von Rolltreppen vorgesehen.

Die Durchführung der Zentralen Zone gliedert sich in zwei Bauabschnitte. Dadurch wird nicht nur auf die zeitliche Entwicklung der Geschäftsstadt Rücksicht genommen, sondern damit ist auch eine Anpassung an den tatsächlichen Bedarf möglich.

Das in der Durchführung befindliche Projekt für den ersten Bauabschnitt sieht Läden und Büros in verschiedenen hohen Gebäuden, ein Hotel, ein Parkhaus sowie ein Postamt vor. Das Gebiet ist kreuzungsfrei erreichbar über eine Fußgängerbrücke vom Dakarweg über den Überseering. In Verbindung mit dieser Fußgängerbrücke ist auch eine Bushaltestelle vorgesehen. Die Fußgängerzone hat niveaugleichen Anschluß an die Fußgängerbrücke. Im Westen und Süden sind Verbindungen in die anschließenden Grünflächen geplant. Das Projekt wird durch mehrere private Bauherren ausgeführt. Die Stadt hat einen Architekten, der in Bauwettbewerben für den 1. Bauabschnitt der Geschäftsstadt erfolgreich war, mit der Aufstellung eines Rahmenentwurfes und der Koordination der daraus entwickelten

privaten Entwürfe beauftragt. Der Rahmenentwurf ist Grundlage für die Grundstücksverträge der privaten Interessenten mit der Stadt und bindend für die Ausführung der Gebäude hinsichtlich des Maßes der Nutzung, der baukörpermäßigen Gliederung der Gebäude und der Materialverwendung für die äußere Gestaltung. Auf einen Bauwettbewerb wurde verzichtet, weil ein gemeinsames Programm sich nicht formulieren läßt.

Die vorgesehene architektonische Gliederung ergibt eine angenehme kleinmaßstäbliche Differenzierung und räumliche Gruppierung der gesamten Anlage in der Fläche und in der Höhe, die im Kontrast zur übrigen großmaßstäblichen Geschäftsstadt steht.

Der Wunsch der Verwaltungen nach schöner Lage, schönem Ausblick, nach Erholungsmöglichkeiten für die Beschäftigten sowie nach Repräsentation wird durch den Stadtpark und durch die zentrale Grünfläche erfüllt. Damit unterscheidet sich diese Grünfläche erheblich von den Grünflächen in Wohngebieten, deren Gestaltung durch die Ansprüche an Spielplätzen und Nutzgärten bestimmt wird.

Der durch drei Gutachten ermittelte Ausführungs-Entwurf sieht nicht etwa eine Erweiterung der Parklandschaft des Stadtparkes in die Geschäftsstadt hinein vor, sondern eine der Bürohausarchitektur entsprechende repräsentative Freiflächengestaltung. Die Grünflächen sollen ein Äquivalent zur Architektur bilden. Damit wird vermieden, daß sie nur dekorativen Wert besitzen. Baumplantungen aus Platanen in Reihen und Blöcken, große und zielstrebige Wegeführungen, streng gefaßte Wasserflächen, Pflasterflächen sowie Gras- und Wiesenflächen sind die Gestaltungsmittel. Auf Sträucher und Einzäunungen soll verzichtet

werden. Der Mittelstreifen des Überseeringes soll mit Rotahorn bepflanzt werden.

Die Herrichtung der Grünflächen wird sich dem Baufortschritt anpassen. Die ersten Rotahorne und Platanenreihen sind gepflanzt.

VI.

Auf dem etwa 120 ha großen Gelände befanden sich 1959 1850 Kleingartenparzellen mit 1250 bewohnten Behelfsheimen, 1700 Wohnparteien und etwa 4300 Personen. Die Flächen sind bis heute weitgehend geräumt.

Parallel mit der Räumung des Geländes wurde die Erschließung durchgeführt. Kapstadtring und Überseering sind im Sommer 1963 als Baustraßen fertig geworden, z. Z. wird der 2. Bauabschnitt der Geschäftsstadt sowie der erste Abschnitt der Zentralen Zone für die Erschließung vorbereitet.

Die Kaufverhandlungen zwischen der Stadt und den ersten Interessenten begannen für den 1. Bauabschnitt etwa zu Beginn des Jahres 1960 und wurden 1964 abgeschlossen. Im 2. Bauabschnitt sind zwei Kaufverträge abgeschlossen, für fünf weitere laufen die Verhandlungen und stehen kurz vor dem Abschluß.

Die Bauwettbewerbe für den 1. Bauabschnitt erstreckten sich über die Jahre 1962 bis 1965. Für 1967/68 ist mit den ersten Bauwettbewerben im 2. Bauabschnitt zu rechnen.

Mitte 1964 begannen die Bauarbeiten an den ersten Bürogebäuden. 1966 wurden die ersten drei Bürogebäude bezogen. Es ist damit zu rechnen, daß bis 1969/70 alle zehn Bürogebäude im 1. Bauabschnitt sowie die Zentrale Zone bezogen sein werden.

VII.

Der Entwurf für die Geschäftsstadt Nord soll zugleich ein Beitrag zum Städtebau unserer Zeit sein.

Es kann nicht Aufgabe der Stadtplanung sein, nach ästhetischen Gesichtspunkten Baukörperstellungen festzulegen und damit vielleicht einen „modernen“ Lageplan vorzutauschen, dem sich die einzelnen Bauherren mit ihren Wünschen dann anzupassen haben. Die Vielfalt möglicher Bürohausformen, die unterschiedlichen organisatorischen und funktionellen Vorstellungen des Bauherren, die noch in den Anfängen steckende Mechanisierung oder Automatisierung des Bürobetriebes mit noch größtenteils unbekannten Entwicklungsmöglichkeiten läßt sich nur in Zusammenarbeit zwischen Bauherren, Stadtplanung und Architekt in ein brauchbares Konzept bringen. Die Form des Bauwettbewerbes – nicht des Ideenwettbewerbes – scheint das geeignete Mittel zu sein, um zeitgemäße Lösungen zu erhalten. Diese Form der Zusammenarbeit ist sowohl bei der Vorbereitung der Bauwettbewerbe als auch beim Preisgericht nötig. Den unterschiedlichen Bürohausvorstellungen der Bauherren und der Berücksichtigung vielfältiger Entwicklun-

gen wird ein flexibler städtebaulicher Lageplan am besten gerecht. So war z. B. zu Beginn der Planung die Entwicklung des Büro großraumes noch in keinem Maße zu übersehen. Alle Bauherren sind bestrebt, eine maximale Variabilität innerhalb ihrer Büroflächen zu erzielen, das gesamte Gebäude so zu organisieren, daß weitere Bauabschnitte jederzeit leicht angefügt werden können, die Stellflächen so zu planen, daß eine Verwirklichung dem Bedarf entsprechend möglich ist. Nachträgliche Programmänderungen sind offenbar unvermeidlich und müssen sich einem städtebaulichen Konzept einfügen können. Bei der Planaufstellung war auch unbekannt, mit welchen Firmen und mit welchen Grundstücksgrößen gerechnet werden muß. Die Bauherren benötigten unterschiedlichen Zeitaufwand für die Klärung ihrer Bauprogramme. Daraus ergaben sich z. T. unvermeidliche Überschneidungen in der Laufzeit der Wettbewerbe bei benachbarten Grundstücken. Den Bauherren war die Wahl der auszuführenden Architekten unter den Preisträgern zugestanden worden. So ist in einigen Fällen nicht der 1. Preisträger auch der ausführende Architekt.

Eine ganze Reihe von Grundstücken ist von den Bauherren so bemessen, daß bei Einhaltung der Geschoßflächenzahl 1,5 späterer Büroflächenbedarf berücksichtigt werden kann. Für diese Flächen, die in einem 2. Bauabschnitt verwirklicht werden, sind in den Bauwettbewerben in der Regel nur städtebauliche Lösungen verlangt worden. Bei der Verwirklichung werden sicher ganz andere Lösungen ausgeführt werden, die sich in einem dann vorhandenen städtebaulichen Rahmen einfügen müssen. Die Regelung in den Kaufverträgen sieht vor, daß der 1. Bauabschnitt 75 % des möglichen Gesamtvolumens umfassen muß. In der Praxis ergeben sich jedoch im Durchschnitt nur 10 % des Volumens als zweiter Bauabschnitt. Nichts veranschaulicht besser den anwachsenden Büroflächenbedarf und die Schwierigkeit, diesen Bedarf auch nur für 6 Jahre einigermaßen zutreffend vorzuschätzen!

Für den Stadtplaner heißt diese Entwicklung, sich auf ein Stadtbild einzustellen, das nicht endgültig ist, sondern einem fortwährenden und schnellen Wandel unterworfen ist. Der Lageplan des 1. Bauabschnittes ergibt sich daher durch Aneinanderpassen der Wettbewerbsergebnisse (1. Preis) bzw. der zur Ausführung bestimmten Projekte in unbestimmter Reihenfolge. Bei diesem Verfahren sind die zu beachtenden städtebaulichen und architektonischen Bindungen verschieden, je nachdem, ob es sich um die ersten Wettbewerbe neben freien Nachbargrundstücken oder um die letzten in einer weitgehend festgelegten Umgebung handelt. Zu bemerken ist, daß von den Architekten der ersten Wettbewerbe über einen Mangel an städtebaulichen Bindungen geklagt wurde.

Aus dem Gesagten wird deutlich, wie langfristig stadtplanerische Konzeptionen in ihrer Verwirklichung sind, wie flexibel deshalb Pläne sein müssen, um notwendigen Wandlungen entsprechen zu können, ohne daß es zu Reibungen kommt, und wie vorsichtig und zurückhaltend man schnell wechselnde modische Ansprüche beurteilen muß.

Durch die Planung der Geschäftsstadt wird eine Stabilisierung und Spezialisierung des Nutzungsgefüges in Ham-

burg eingeleitet, wovon Teilleistungen – regional gesehen – nur in der Hamburger City angeboten werden können. Die von den verlagerten Verwaltungen freigegebenen Flächen schaffen neuen Raum in der City und tragen dazu bei, eine, auf die Dauer gesehen, bedenkliche Unterwanderung citybezogener Wohngebiete zu verhindern.

Die seit der Ingangsetzung des Projektes Geschäftsstadt Nord zu beobachtende Entwicklung läßt den Schluß zu, daß die Gründe, die zu dieser Planung geführt haben, allgemein von der Wirtschaft angenommen werden.

Die Geschäftsstadt Nord füllt sich relativ rasch, so daß die für einen längeren Zeitraum gedachte Entlastungswirkung bald nachlassen wird. Daraus ergibt sich für die Verwaltung die Notwendigkeit, unter gleichen Gesichtspunkten ähnliche Standorte vorzubereiten.

Literaturangaben

1. *Newmann, Oscar*: Development plan for the centre of Hamburg. In: CIAM '59 in Otterlo. – Stuttgart 1961.
2. *Farenholtz, Chr.*: Hamburger Innenstadtplanungen. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg, 14. Jg. (1959) Nr. 18, S. 694–696.
3. *Arand, Rudolf*: Das Geschäftsgebiet Hamburg-Nord. Neuer Raum für Hamburgs Wirtschaft. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. 14. Jg. (1959) Nr. 19, S. 730–733.
4. *Hebebrand, Werner*: Hamburg plant ein neues Geschäftsviertel. In: Städtetag. 12 Jg. (1959) Nr. 10, S. 507–510.
5. *Hebebrand, Werner*: Neue Stadt an der Elbe. In: Bauwelt. 50. Jg. (1959) Nr. 44, S. 1291–1295.
6. *Aufbauplan der Freien und Hansestadt Hamburg. Geschäftsgebiet Nord*. In: Baumeister. (1962) März, S. 192 ff.
7. *Geschoßflächenzahlen. Grundlage neuzeitlicher Stadtplanung*. Hrsg. von der Baubehörde der Freien und Hansestadt Hamburg. – Hamburg 1960. = Schriftenreihe zum Bau-, Wohnungs- und Siedlungswesen, H. 28.
8. *Hamburgs neue Geschäftsstadt am Stadtpark*. Hrsg. vom Senat der Freien und Hansestadt Hamburg, Staatliche Pressestelle. – Hamburg 1962.
9. *Fahrenholtz, Christian; Peter Jakobi; Gerhard Dreier*: Die Geschäftsstadt Hamburg-Nord. Ein Zwischenbericht. In: Bauwelt. (1964) Nr. 51/52, S. 275–290.

Planung für Hamburgs Geschäftsstadt Nord

0 100 200 m
Maßstab 1:2 000

