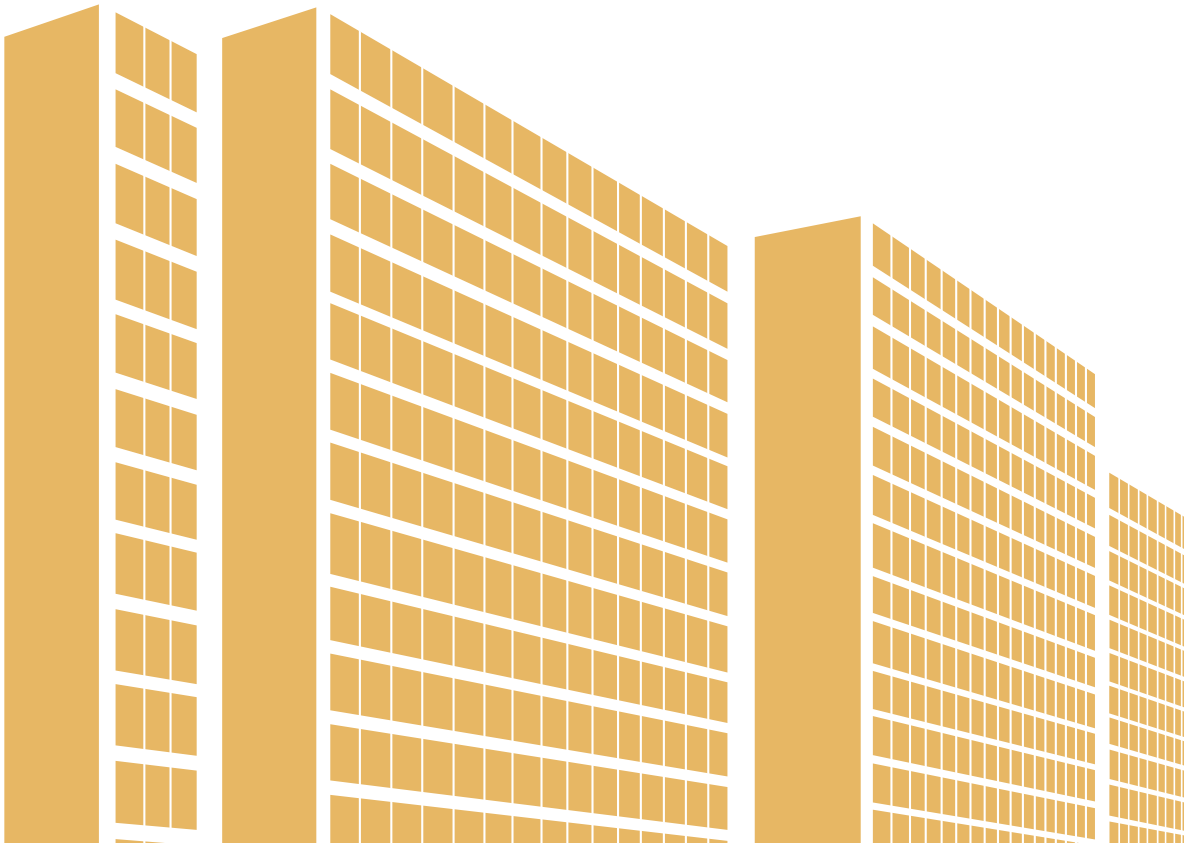
HafenCity Universität Hamburg

Bachelorthesis

Erhaltungsperspektiven für die City Nord

Tessa Nowoczyn
April 2023



Bachelorthesis im Studiengang Stadtplanung an der HafenCity Universität Hamburg
Erhaltungsperspektiven für die City Nord

Vorgelegt von: Tessa Nowoczyn (6067836)
tessa.nowoczyn@hcu-hamburg.de

Erstgutachter: Dr. habil. Joachim Thiel

Zweitgutachter: Vera Buttmann

Hamburg, April 2023

DANKSAGUNG

Hiermit möchte ich mich für die umfangreiche Unterstützung bedanken, die ich während der Anfertigung der vorliegenden Bachelorthesis erhalten habe.

Zunächst einmal möchte ich an dieser Stelle Dr. Joachim Thiel und Vera Buttmann hervorheben, die die Betreuung und Begutachtung meiner Arbeit übernommen haben. Die vielen hilfreiche Anregungen und die konstruktive Kritik haben maßgeblich zum Erfolg des Arbeitsprozesses beigetragen.

Darüber hinaus gilt mein Dank meinen Gesprächspartner:innen vom Bezirksamt Hamburg-Nord, der GIG City Nord und dem Denkmalschutzamt, die bereit waren, sich für ein ausführliches Interview sowie für Rückfragen zur Verfügung zu stellen. Dank ihrer Informationsbereitschaft ließen sich aus den Gesprächen wertvolle Erkenntnisse ableiten, ohne die die Bearbeitung und Beantwortung der Forschungsfrage nicht in dieser Form möglich gewesen wäre.

Abschließend möchte ich mich auch bei meinen Kommilitonen, meinen Freunden sowie meiner Familie bedanken, die mich mit ihrem Interesse, ihrer Geduld und ihren Ideen während der gesamten Bearbeitungszeit stets tatkräftig unterstützt haben.

1 EINLEITUNG UND METHODIK 6

1.1 Forschungsinteresse und Relevanz 6

1.2 Zielsetzung und Erkenntnisinteresse 7

1.3 Methodisches Vorgehen 8

1.4 Aufbau der Arbeit 9

2 THEORETISCH-HISTORISCHER HINTERGRUND 10

2.1 Städtebaulicher Funktionalismus 11

2.2 Leitbilder und-ideen der Nachkriegsmoderne 12

2.2.1 Die gegliederte und aufgelockerte Stadt 13

2.2.2 Die Autogerechte Stadt 14

2.2.3 Urbanität durch Dichte 14

2.3 Entlastungsstädte und funktionalistische Grundsatzkritik 15

2.4 Aktueller Erhaltungsdiskurs 17

2.4.1 Ästhetik und Erscheinungsbild 18

2.4.2 Freiflächen 18

2.4.3 Gebrauch und Nutzen 19

2.4.4 Denkmalschutz 22

3 CITY NORD: ANLASS, ZIEL UND RESULTAT DER PLANUNG 24

3.1 Planungsideale in Anlass, Ziel und Konzeption der City Nord 25

3.1.1 Planungskontext 25

3.1.2 Gestaltung und Konzeption 26

3.1.3 Instrumente und Regulierung 29

3.1.4 Bauphasen und Gestaltungsmerkmale 31

3.2 Planungsergebnis 34

3.3 Masterplan City Nord 36

3.3.1 Akteur:innen und Motive 36

3.3.2 Ziele des Masterplans 39

4 SPANNUNGSFELDER: SZENARIEN DES MASTERPLANS IN DER REALISIERUNG 47

4.1 Bürostadt im Grünen 48

4.1.1 Bürostadt und Nutzungsmischung 48

4.1.2 Erscheinungsbild und Nutzung 52

4.2 Artenschutz für die Elefanten 53

4.2.1 Anpassung und Abbruch 53

4.2.2 Denkmalschutz und Flexibilität 58

4.3 Sicherung der Grünanlage 60

4.3.1 Revitalisierung und Finanzierung 60

4.3.2 Denkmalschutz und Wohnfolgeerscheinungen 61

4.4 Neues Planungsrecht (Bürostadt und Quadratmeter) 61

4.5 Stärkung der Zentralen Zone (Entwicklung und Eigentum) 63

4.6 Stärkere Vernetzung (Planung und Realität) 64

4.7 Spannungsfelder: Stadtentwicklung und Stadterhaltung 66

5 ERHALTUNGSPERSPEKTIVEN 68

5.1 Bürostadt im Grünen 68

5.1.1 Solitärbauweise 68

5.1.2 Bürostadt 69

5.1.3 Freiflächen 71

5.2 Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme 73

6 SCHLUSSBETRACHTUNG 75

6.1 Fazit 75

6.2 Reflexion 76

6.2.1 Methodische Reflexion 76

6.2.2 Inhaltliche Reflexion 77

LITERATUR- UND ABBILDUNGSVERZEICHNIS 81

ANHANG 88

1 EINLEITUNG UND METHODIK

Der lange Schatten vergangener und inzwischen überholter Planungsleitbilder legt sich heute über die baulichen Zeugnisse der deutschen Nachkriegsmoderne. Insbesondere die Bauwerke der 1960er und 1970er Jahre dokumentieren städtebauliche Entwicklungslinien sowie die gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ihrer Zeit. Sie sind Ausdruck einer vom wirtschaftlichen Aufschwung getragenen Gesellschaft, die den zeitgenössischen Ansprüchen an die Stadtentwicklung mit neuen Leitvorstellungen begegnet. Obgleich die historische Bedeutung der entstandenen Gebäude nicht immer im kollektiven Bewusstsein verankert ist, besitzt das gebaute Erbe der Nachkriegsmoderne im Sinne des Denkmal- und Klimaschutzes einen hohen Erhaltungswert.

1.1 Forschungsinteresse und Relevanz

Charakteristisch für die Nachkriegsmoderne werden in den 1960er Jahren monofunktionale **Großbauprojekte**, die den zeitgenössischen Leitbildvorstellungen entsprechend gestaltet sind (vgl. Jansen et al., 2018: 26). In Beton gegossene städtebauliche Planungsideale der Vergangenheit lösen heute jedoch kontroverse Diskussionen um ihren Erhaltungswert aus. Der großmaßstäbliche Baubestand fügt sich nicht mehr in die aktuellen Grundsätze und planerischen Leitbilder des 21. Jahrhunderts ein, die sich vor dem Hintergrund des Klimaschutzes, des Flächensparens und der sozialen Integration auf kompakte Siedlungsstrukturen mit funktionaler Mischung konzentrieren (vgl. Heineberg, 2007: 141). Großprojekte der Nachkriegsmoderne werden als Sanierungsfälle eingestuft und oftmals stark überformt, zurückgebaut oder abgerissen. Sie gelten als technisch sowie städtebaulich veraltet. Um die nachkriegsmodernen Stadtstrukturen unter Berücksichtigung ihrer historischen und ökologischen Werte einer sinnvollen Um- und Weiternutzung zuzuführen, bedarf es einer Auseinandersetzung mit ihrer stadträumlichen Konzeption und ihren Erhaltungsperspektiven.

In dem europäischen Diskurs über die Erhaltung von Bauten der Nachkriegsmoderne treten zwei Gruppen großmaßstäblicher Bauten besonders hervor: zum einen Großwohnsiedlungen und zum anderen öffentliche Einrichtungen wie Kliniken, Universitäten oder Verkehrsbauten (vgl. Kiepke, 2017: 132). Als Folge des nachkriegsmodernen Gestaltungsprinzips der *funktionsgetrennten Stadt* entstehen aber vor allem in einigen deutschen Großstädten in den 1960er Jahren sogenannte Entlastungsstädte, die Fläche für monofunktionale Büronutzung außerhalb der Innenstädte bereitstellen. Gerade in diesen großmaßstäblichen Bürostrukturen zeigen sich teilweise bedeutsame Zeugnisse vergangener Leitbildvorstellungen bei gleichzeitig schwerwiegenden Defiziten des städtebaulichen Monofunktionalismus. Die Frage nach einem adäquaten Umgang mit Bürostädten der Nachkriegsmoderne vor dem Hintergrund der Erhaltungsperspektiven und einer nachhaltigen Um- und Weiternutzung des Bestands stellt bisher ein Randgebiet in der Stadtforschung dar (vgl. Jansen et al., 2018: 19).

Als Beitrag zur Erforschung des Umgangs mit den Bürostädten der Nachkriegsmoderne betrachtet die vorliegende Arbeit die City Nord in Hamburg. Sie repräsentiert in ihrer Gestaltung und Konzeption die

Leitbilder der nachkriegsmodernen Kernzeit und entsteht primär zwischen 1964 und 1991 unter der Leitidee der *Bürostadt im Grünen* als monofunktionale, aufgelockerte Entlastungsstadt (vgl. Krauß, 2016: 170). Die City Nord gilt zu ihrer Entstehungszeit als hochmodern, weist aber schon um die Jahrtausendwende sowohl technische und energetische als auch funktionale Mängel auf.

Vor diesem Hintergrund veröffentlicht das Bezirksamt Hamburg-Nord 2011 den „*Masterplan City Nord: Gutachten zur künftigen Entwicklung*", in welchem die Sicherung des zugrunde liegenden Leitbildes der *Bürostadt im Grünen* angestrebt wird. Der denkmalwürdige Bürostandort soll mit dem Masterplan durch neue Nutzungsbausteine revitalisiert und an aktuelle und zukünftige Herausforderungen des Büroflächenmarkt angepasst werden. Es eröffnet sich das Spannungsfeld zwischen einer denkmalgerechten, klimaschonenden Stadterhaltung sowie einer nutzungs- und zukunftsfähigen Stadtentwicklung. Hinsichtlich der derzeit größten Bauaktivität seit der Entstehungszeit der City Nord ist der Blick auf den nachhaltigen Umgang mit den Bestandsstrukturen und den Erhalt des überholten Planungsleitbilds zu richten. Wie die Erhaltungsperspektiven der City Nord und des Leitbilds der *Bürostadt im Grünen* dabei zu bewerten sind, ist seit Fassung des Masterplans nicht betrachtet worden.

1.2 Zielsetzung und Erkenntnisinteresse

Die zentrale Forschungsfrage ergibt sich aus dem dargelegten Forschungsstand und bezieht sich auf den politischen und städtebaulichen Umgang mit den in Beton gegossenen Planungsidealen und-leitbildern der Nachkriegsmoderne. Die Forschung hat sich bislang wenig damit beschäftigt, wie monofunktionale Bürostädte in nachhaltig nutzbare Stadtbausteine überführt werden können. Diesbezüglich gilt es, die Bestandsentwicklung in der City Nord auf Basis des Masterplans zur zukünftigen Entwicklung der City Nord seit 2011 zu untersuchen und basierend auf den Ergebnissen die Erhaltungsperspektiven für aktuell überholte Planungsideale und-leitbilder zu beurteilen.

Dementsprechend lautet die Forschungsfrage der vorliegenden Bachelorthesis:

> *Welche Erhaltungsperspektiven entstehen für die Planungsleitbilder der City Nord im Spannungsfeld der Ansprüche von Stadtentwicklung und Stadterhaltung in Hamburg?*

Bei der Beantwortung der zentralen Fragestellung wird auf weitere Teilfragen Bezug genommen, die im Verlauf der Thesis behandelt werden:

- *Was sind die zentralen Aspekte der Debatte zum Umgang mit dem Städtebau nach den Leitbildern der 1960er und 1970er Jahre?*

- *Wie wird die Umsetzung der im Masterplan City Nord angestrebten Ziele und Entwicklungen seit 2011 unter Berücksichtigung von städtebaulichem Erhalt und Stadtentwicklung konkretisiert?*

Für die Bearbeitung der Unterfragen und demnach für die Analyse des zentralen Forschungsgegenstands wurde das Forschungsdesign nach der nachfolgenden Methodik entwickelt.

1.3 Methodisches Vorgehen

Im Rahmen der Thesis wurde ein überwiegend qualitativer Forschungsansatz unter Anwendung von Literaturrecherche und Expert:inneninterviews verwendet, da dies eine Integration differenzierter Perspektiven in die Betrachtung des erforschten Spannungsfelds ermöglichte. Die qualitative Forschung umfasste zu Beginn die **Literaturrecherche**, welche die Grundlage für die Erarbeitung des theoretischen Basiswissens für die anschließende Untersuchung des Forschungsgegenstands bildet. Zur Auswertung und Strukturierung der Recherche fand das Konzept der **qualitativen Inhaltsanalyse** Anwendung, in welcher die ausgewählten Unterlagen auf ihre wesentlichen Aspekte reduziert und die herausgearbeiteten Informationen unter festgelegten Kriterien und Themenbereichen geclustert werden (vgl. Mayring, 2002: 114ff.). Zu diesem Zweck wurden im Rahmen der Thesis passende Materialien ausgewählt, wobei vorwiegend Sammelbände, Monografien, wissenschaftliche Artikel sowie Publikationen öffentlicher Institutionen zusammengetragen wurden. Hintergrundinformationen wurden durch eine **Desktoprecherche** gezielt ergänzt. Für die Inhaltsanalyse, Auswertung und Interpretation wurde das vorhandene Material auf die wesentlichen Aspekte reduziert und die herausgearbeiteten Informationen unter festgelegten Themen und Unterthemen zusammengefasst, die sich in der Gliederung der Thesis widerspiegeln.

Neben der Literatur- und Desktoprecherche wurden **semistrukturierte Expert:inneninterviews** auf Grundlage der bereits erlangten Informationen durchgeführt. Die Interviews dienten der Wissensgenerierung durch praxisnahe Perspektiven. Die jeweiligen Interviewleitfäden wurden in ihrem Aufbau mit identischen Fragenblöcken versehen, damit die unterschiedlichen Perspektiven und Interessenschwerpunkte anhand ähnlicher Fragestellungen hervortreten konnten. Teilaspekte und Detailfragen wurden individuell an die Gesprächspartner:innen angepasst. Die anschließende Durchführung der Interviews war frei gestaltbar, was eine Anpassung an den Gesprächsverlauf und die individuellen Interessenschwerpunkte ermöglichte. Es wurden ausschließlich offene Fragen mit freien Antwortmöglichkeiten formuliert. Bei der Durchführung der Expert:inneninterviews erklärten sich drei – für die Nutzung und Gestaltung bedeutsame – Akteur:innen in der City Nord gesprächsbereit. So konnte die Entwicklung der Bürostadt auf Basis des gefassten Masterplans aus der Perspektive des Bezirksamts Hamburg-Nord, des Denkmalschutzamtes sowie aus der Sicht der GIG City Nord GmbH (GIG) als Vertretung der Grundeigentümer:innen betrachtet werden. Die durchschnittliche Gesprächsdauer betrug etwa 47 Minuten, wobei die einzelnen Aufnahmen etwa zwischen 46 und 48 Minuten lang sind. Aufgrund räumlicher, technischer und terminlicher Rahmenbedingungen fanden die Interviews im Zeitraum vom 20.02.2023 bis zum 08.03.2023 als Telefonat, Videokonferenz und „face-to-face“-Interview statt. Die Expert:inneninterviews wurden nach der Zustimmung der Gesprächspartner:innen mittels Tonaufnahmen protokolliert und transkribiert. Die Analyse der Ergebnisse erfolgte zusammen

mit den Inhalten der Literatur- und Desktoprecherche und griff die gleichen Kategorien zur Einordnung in die Themenbereiche auf. Die interviewten Expert:innen wurden anonymisiert, auf die vertretene Institution wird jedoch im Rahmen der Auswertung Bezug genommen und verwiesen. Die Gespräche wurden entsprechen der Reihenfolge ihrer Durchführung nummeriert.

1.4 Aufbau der Arbeit

Im Verlauf der Thesis erfolgt anschließend an die Darstellung des Forschungsgegenstands und des Forschungsdesigns eine Einführung in die theoretischen und geschichtlichen Rahmenbedingungen im zweiten Kapitel. Hierbei werden neben einer zeitlichen und räumlichen Einordnung des Begriffs der *Nachkriegsmoderne* sowie einer Definition des städtebaulichen Funktionalismus auch die folgenden städtebaulichen Leitbilder der Kernzeit in Zusammenhang mit ihrem gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Kontext erläutert. Mit der folgenden Einführung in die Erhaltungsdiskussion um die großmaßstäblichen Strukturen mithilfe von Referenzbeispielen aus den 1960er und 1970er Jahren wird in das dritte Kapitel übergeleitet. Dieses stellt dar, inwiefern in der City Nord über den Planungsanlass, das Konzept, die politisch-rechtliche Regulierung sowie die Gestaltungsmerkmale die Planungsideale der Nachkriegsmoderne zum Ausdruck kommen. Anschließend wird über das Planungsergebnis und die resultierende Leitbildkritik in die Entstehung des Masterplans zur zukünftigen Entwicklung der City Nord von 2011 eingeleitet sowie die aus der Kritik hervorgehenden Ziele des Masterplans im Hinblick auf das Spannungsfeld von Stadtentwicklung und Stadterhaltung erläutert. Das anschließende Kapitel dient der Analyse der politischen und städtebaulichen Entwicklungen seit 2011 und untersucht die Perspektiven der prägenden Akteur:innen in Bezug auf die Konkretisierung der Ziele des Masterplans. Es folgt im fünften Kapitel die Ableitung der zukünftigen Erhaltungsperspektiven der City Nord aus den Analyseergebnissen. Zudem wird eine Einordnung in die raumübergreifende Erhaltungsdiskussion um die Bürostädte der Nachkriegsmoderne vorgenommen und hierdurch ein Beitrag zur aktuellen Kontroverse zum Umgang mit der Nachkriegsarchitektur geleistet. Im Fazit schließt sich die abschließende Beantwortung der zentralen Forschungsfrage sowie die inhaltliche und methodische Reflexion der Bachelorthesis an.

2. THEORETISCH-HISTORISCHER HINTERGRUND

Der Begriff der *Nachkriegsmoderne* ist weder zeitlich noch wörtlich im Sinne einer Architekturepoche länderübergreifend einheitlich oder randscharf definiert. Denn ab den 1950er Jahren entwickelt sich in Europa eine Vielzahl von Modernebegriffen für verschiedene Zeitspannen, die durch unterschiedliche räumlich-geografische, gesellschaftliche und politische Rahmenbedingungen bedingt werden (vgl. Kiepke, 2017: 129). Diese Rahmenbedingungen spiegeln sich in den architektonischen und städtebaulichen Gestaltungsmerkmalen sowie den Leitbildern einer Epoche wider, welche unter anderem die regionalen, sozialen und wirtschaftlichen Umstände, sowohl ihrer Entstehungszeit als auch ihres Erfassungszeitpunkts, zum Ausdruck bringen (vgl. ebd.: 130). Während in den ehemaligen Sowjetrepubliken beispielsweise die „*Sowjetmoderne*" als zentraler Begriff für die Architektur zwischen den 1950er und den frühen 1990er Jahren genannt wird, ist in Deutschland die gesellschaftliche und politische Prägung durch den Zweiten Weltkrieg bedeutend größer. Hier sind die Begriffe „*Nachkriegsmoderne*" (ebd.: 128) sowie „*Spätmoderne*" (ebd.: 130) für die Architektur und den Städtebau der 1960er bis 1980er Jahre verbreitet (vgl. Abb. 2.1).

Abb. 2.1: Modernebegriffe in Europa

In dieser Arbeit soll sich die Definition der Nachkriegsmoderne folglich mit Blick auf die Einordnung städtebaulicher Gestaltungsmerkmale und Leitbilder auf die Bauten der 1960er, 1970er und frühen 1980er Jahre in der Bundesrepublik Deutschland beziehen. Die Nachkriegsmoderne ist dabei nicht im engeren Sinne als direkt an den Zweiten Weltkrieg anschließende Epoche zu verstehen (vgl. Eckardt et al., 2017: 6). Vielmehr zeichnet sich die deutsche Nachkriegsmoderne nicht durch die unmittelbaren

Anforderungen des Wiederaufbaus, sondern durch wirtschaftliche und soziale Entwicklungen aus (vgl. ebd.: 14). Die 1960er bis 1980er Jahre bilden damit keine trennscharfe Epoche der Architekturgeschichte in Deutschland. Insbesondere in den Übergangsjahrzehnten überschneiden sich architekturgestalterische Merkmale sowie gesellschaftliche, politische und soziale Rahmenbedingungen (vgl. Heuter, 2007: 35). Nichtsdestotrotz lässt sich mit dem Abstand einer Generation die historische Einordnung der Nachkriegsmoderne in eine abgeschlossene Epoche festigen (vgl. Eckardt et al., 2017: 6). Die städtebaulichen Elemente sowie die dahinterstehenden Leitideen können so als historische Zeugnisse erfasst und erörtert werden (vgl. Kiepke, 2017: 128). Im Folgenden werden demnach die städtebaulichen Leitbilder und Gestaltungsmerkmale der nachkriegsmodernen Kernzeit in ihrem gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Kontext erläutert. Anschließend folgt eine Einleitung in die Erhaltungsdiskussion um die großmaßstäblichen Strukturen der Nachkriegsmoderne.

2.1 Städtebaulicher Funktionalismus

Die *Congrés Internationaux d'Architecture Moderne* („Internationale Kongresse moderner Architektur" – Übers. d. A.) prägen als CIAM die europäische Städtebaudebatte zu Beginn der Nachkriegsmoderne in den 1950er Jahren (vgl. Mumford, 2002: 11). Architekten wie Mies van der Rohe und Le Corbusier geben den Strömungen des *Neuen Bauens*, der *Neuen Sachlichkeit* oder *De Stijl* hier eine Plattform (vgl. Domhardt, 2012: 9). Charakteristisch in der Gestaltung von Architektur und Städtebau werden rationale, geometrische und ornamentlose Formen unter Verwendung von Glas, Beton und Stahl (vgl. Elser et al., 2017: 15 ff.). Die inhaltlichen Schwerpunkte der *CIAM* reagieren auf den Kontext zeitgenössischer Fragestellungen, ausgelöst durch wirtschaftliche, soziale und politische Rahmenbedingungen. So bilden die Defizite, die aus der Stadtentwicklung des 19. Jahrhunderts hervorgehen, den Ausgangspunkt für den vierten CIAM-Kongress 1933 in Athen, der sich unter dem Titel „Die funktionelle Stadt" mit der Ordnung städtischer Strukturen befasst (vgl. Mumford, 2002: 59). Als Folge der industriellen Entwicklung führt insbesondere die Ballung von Industriestandorten zu einem starken Bevölkerungswachstum in der Stadt (vgl. BBSR, 2017-a: 10). So steigt die Zahl großer Städte mit mehr als 100.000 Einwohner:innen von fünf im Jahr 1851 auf 48 im Jahr 1910 (vgl. ebd.: 12). Durch das unkoordinierte und vielfach ungeplante Stadtwachstum fehlen Kanalisation, Gesundheitsvorsorge, Licht, Luft und Sonne (vgl. ebd.: 10 & 12).

Das Ziel der *CIAM* besteht 1933 in der einheitlichen Analyse der städtischen Ausgangslage und der Bildung eines Grundgerüsts für die Formulierung lösungsorientierter städtebaulicher Vorstellungen. Die Mitglieder des vierten Kongresses analysieren für die Vergleichbarkeit ihrer Untersuchungen die bestehenden Städte ihres direkten Einflussgebietes anhand der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Erholung und Verkehr (vgl. Domhardt, 2012: 129). Die hierbei entstehenden Funktionstrennungskarten begründen sich in dem Versuch einer Begriffsdefinition von *Stadt* und sollen Rückschlüsse auf die Ursachen städtischer Probleme ermöglichen (vgl. ebd.: 38). Der Kongress liefert schlussendlich jedoch kein konkretes Stadtmodell zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen (vgl. ebd.: 23). Lediglich die **Trennung der Funktionen** soll für solche Nutzungen geplant werden, die sich gegenseitig

erheblich stören (vgl. ebd.: 35). Weitere theoretische Grundlagen, auf denen eine funktionelle Stadt hätte errichtet werden können, fehlen nach dem vierten Kongress, denn die theoretische Analyse wird nicht in konkrete Planungsprojekte übersetzt. Die theoretischen Grundlagen werden 1943 durch die **Charta von Athen** ergänzt, in der *Le Corbusier* die Festsetzungen der *CIAM* erweitert. Die Charta festigt die Grundprinzipien des modernen Städtebaus und legt den Grundstein für die in den nächsten Dekaden folgenden städtebaulichen Leitbilder der europäischen Nachkriegsmoderne.

Die Charta von Athen beschreibt grundlegend die **Trennung der städtischen Nutzungsflächen** nach den Daseinsgrundfunktionen Wohnen, Arbeiten, Erholung und Verkehr für eine geordnete Stadtentwicklung und die Sicherung menschlicher Wohn- und Arbeitsverhältnisse (vgl. Domhardt, 2012: 39). Die Trennung der vier Funktionen im Städtebau gliedert die Stadt systematisch in räumlich separierte Funktionsbereiche. So soll insbesondere das Wohnen nach den Maximen von Licht, Luft und Sonne mit einer angemessenen Dichte realisiert werden können. Grünflächen lockern die Bebauung in der Folge auf und gedrängte Gebäudeblöcke der historischen Stadt werden aufgebrochen (vgl. Leggewie, 2015: 362). Die **funktionelle Stadt** führt zu einer starren Zuordnung der Funktionen auf ihre Flächen (vgl. Heineberg, 2007: 137). Im Entwurf der *Ville Contemporaine* („Stadt der Gegenwart" – Übers. d. A.) von 1922 beschreibt Le Corbusier zudem nicht nur die Isolation der Hauptnutzungen, auch die verschiedenen Verkehrsarten werden als Zeichen der Funktionstrennung auf verschiedenen Ebenen geführt (vgl. ebd.: 129). In Deutschland ist der **städtebauliche Funktionalismus** durch die Gebietskategorien in Baunutzungsverordnung (z. B. reines Wohngebiet) von 1962 gesetzlich verankert (vgl. ebd.: 137). Aus der grundlegenden Idee einer funktionsgetrennten Stadt entstehen in den folgenden Jahren verschiedene städtebauliche Leitbilder, die sich am Ordnungsprinzip *Le Corbusiers* orientieren. Diese bilden die charakterstiftenden Merkmale des nachkriegsmodernen Städtebaus ab.

2.2 Leitbilder und -ideen der Nachkriegsmoderne

Die Modell- und Idealvorstellungen von Stadtplaner:innen sind, wie der Epochenbegriff der Nachkriegsmoderne, Ausdruck ihrer Entwicklungsgeschichte, ihrer Entstehungs- und vorangehender Entwicklungsjahre (vgl. Heineberg, 2007: 126). Bei den modellhaften Konzepten für die Stadtstrukturen, die etwa seit Beginn des 20. Jahrhunderts entwickelt worden sind, steht insbesondere der Umgang mit dem Stadtwachstum in Folge der Urbanisierung im Fokus. Die städtebaulichen Leitbilder treffen in dieser Zeit normative Aussagen zu Nutzungsverteilung und Dichte (vgl. Jessen, 2018: 1400). Sie bilden das Verhältnis der Freiflächensicherung in der wachsenden Stadt im Kontrast zu den Hauptnutzungen Wohnen, Arbeiten und Verkehr oder Erschließung ab (vgl. Heineberg, 2007: 127). Im Folgenden werden die Leitbilder, die sich vom Ausgangspunkt des Funktionalismus im Städtebau in der Nachkriegsmoderne entwickelt haben, und ihr jeweiliger Entstehungskontext dargestellt. Die Nachkriegsmoderne ist dabei von verschiedenen, teils parallel existierenden, Leitbildern durchzogen: dem Leitbild der *gegliederten und aufgelockerten Stadt*, der *autogerechten Stadt* und dem Leitbild von *Urbanität durch Dichte*.

2.2.1 Die gegliederte und aufgelockerte Stadt

Das Leitbild der *gegliederten* und *aufgelockerten Stadt* ist insbesondere für die Stadtentwicklung im westlichen Deutschland der Nachkriegszeit ab den 1950er Jahren bedeutend. Obwohl die Idee bereits als NS-konformes Wiederaufbaukonzept von Johannes Göderitz, Hubert Hoffmann und Roland Rainer in den letzten Monaten des Krieges gefasst wurde, ist das Leitbild charakteristisch für den demokratischen Neuaufbau westlicher Städte in der Nachkriegsmoderne (vgl. Sonne, 2017: 25). Insbesondere bei dem Neubau von Wohn- und Arbeitsstätten in der Stadt und am Stadtrand kommt die *gegliederte und aufgelockerte Stadt* zum Ausdruck.

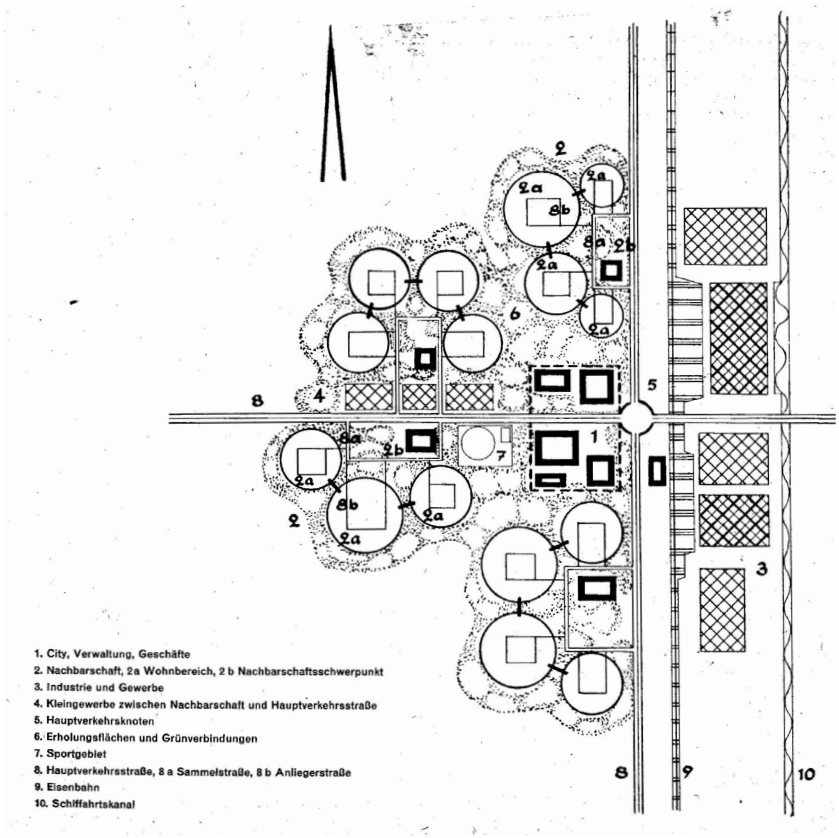


Abb. 2.2: Die gegliederte und aufgelockerte Stadt

Die Gliederung der Stadt zeichnet sich durch die **Trennung und Ordnung** der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Erholung und Verkehr aus und folgt damit den Maximen der Charta von Athen. Die einzelnen Funktionsbereiche werden dabei in überschaubare Nachbarschaften nach menschlichem Maßstab (Stadtbezirke, Stadtzellen und Nachbarschaften) gegliedert, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse herzustellen (vgl. Gisbertz, 2012: 28). Grünstreifen für Landwirtschaft und Nutzgärten durchziehen die übersichtlichen Einheiten, deren Wohnbereiche außerhalb der Innenstadt liegen. Diese ist für Verwaltung und Geschäfte bestimmt und durch Erholungsflächen von den Wohneinheiten getrennt. Durch Straßen- und Eisenbahnverbindungen werden die Innenstadt sowie das Wohnen und das Erholen von der Funktionseinheit für Industrie und Gewerbe separiert (vgl. Abb. 2.2). Die Wurzel des Leitbilds bildet die bereits benannte Kritik an den Wohnverhältnissen in den Großstädten der Jahrhundertwende (vgl. Kap. 2.1: 11). Das Leitbild findet ab 1962, analog zur Verankerung des funktionalistischen Städtebaus, Einzug in die Baunutzungsverordnung durch eine verbindliche Regelung zur Bebauungsdichte in Gebieten für das Wohnen (vgl. Heineberg, 2007: 137).

Die *gegliederte und aufgelockerte Stadt* hat einen großen **Flächenverbrauch** zur Folge. Dieser begründet sich zum einen in der aufgelockerten Bauweise und der Ausweitung des Wohnungsbaus in die Peripherie und zum anderen in der Komposition der Erschließungssysteme. Die Umsetzung der *gegliederten und aufgelockerten Stadt* fördert die Anbindung des Wohnens an die Industrie- und Gewerbeflächen sowie

an die Innenstadt durch den **Autoverkehr**, da die wirtschaftliche Erschließung über den öffentlichen Personennahverkehr aufgrund der geringen Dichte in den Wohngebieten eine Herausforderung darstellt (vgl. Heineberg, 2007: 137). Als Reaktion auf den gesteigerten Individualverkehr entsteht in Ergänzung zur *gegliederten und aufgelockerten Stadt* das Leitbild der *autogerechten Stadt*.

2.2.2 Die Autogerechte Stadt

Die strikte Trennung der verschiedenen Funktionsbereiche nach den Maximen der *Charta von Athen* führt gemeinsam mit den Suburbanisierungsprozessen zu einem Wachstum der Pendlerströme zwischen immer weiter auseinanderliegenden Zielen. Durch den folgenden Ausbau des Straßennetzes werden die Freiflächen belastet, da die infolge der *gegliederten und aufgelockerten Stadt* entstehenden monofunktionalen und separaten Stadteinheiten nur ein verstärkter Straßenausbau zusammenhalten kann (vgl. Gisbertz, 2012: 28). Darüber hinaus steigt die Zahl der Autos durch den wirtschaftlichen Aufschwung in den 1960er Jahren zusätzlich an, denn dieser ermöglicht die Finanzierung der individuellen Mobilität (vgl. ebd.).

Die autogerechte Stadt bietet 1959 ein Konzept zum Umgang mit den wachsenden verkehrstechnischen Problematiken an. Der Titel wird dabei zum Idealbild der nachkriegsmodernen Verkehrsplanung (vgl. Heineberg, 2007: 138). Propagiert werden ein begrünter Stadtraum, die Berücksichtigung der örtlichen Topografie und – vor allem – die Ordnung der Verkehrsstrukturen für bessere Verkehrsflüsse und Verkehrssicherheit in der Stadt (vgl. ebd.: 137). In Fortführung der von *Le Corbusier* gefestigten Funktionstrennung im Städtebau sieht auch die autogerechte Stadt die **Trennung der Fuß- und Radwege** vom motorisierten Verkehr vor, um Knotenpunkte zu vermeiden. Das Leitbild findet sich in Generalbebauungsplänen sowie in den Entwicklungs- und Verkehrsplänen ab den 1960er Jahren wieder.

2.2.3 Urbanität durch Dichte

Bereits zu Beginn der 1960er Jahre formiert sich in der Bundesrepublik eine städtebauliche Gegenbewegung zu den Ordnungsprinzipien der *gegliederten und aufgelockerten Stadt*. Die räumliche **Entflechtung der Funktionsbereiche** Wohnen, Arbeiten, Verkehr und Freizeit sowie die Auflockerung der Bebauung durch geringe Bebauungsdichten bei gleichzeitig erhöhtem Maß an Grünflächen, gelten zunehmend als kleinstädtisch und **antiurban** (vgl. Krämer, 2007: 106). Denn das Bedürfnis nach Urbanität durch Leben, Ereignisse und Spontanität steht nicht nur im Zusammenhang mit Qualitäten wie Licht, Luft und Sonne, sondern wird durch vielfältige soziale Kontakte bedingt (vgl. Gisbertz, 2012: 30). Allerdings wird die Stadtbevölkerung durch die Trennung der Funktionsbereiche segregiert (vgl. Krämer, 2007: 106). Infolge der Entmischung und der Entwicklung monofunktionaler (Wohn-)Siedlungen fehlt der Stadt die Interaktion als urbanes Merkmal (vgl. Heineberg, 2007: 139).

Die neue Diskussion über echte Urbanität in der zukünftigen deutschen Stadtplanung bringt die Schlüsselbegriffe der **Dichte** und **Urbanität** hervor. Das daraus entstehende herausbildende Leitbild der *Urbanität durch Dichte* stellt eine direkte Gegenposition zum Idealbild der *gegliederten und aufgelockerten*

Stadt dar. Das neue Leitbild ist die städtebauliche Veranschaulichung der 1960er Jahre als Blütezeit des deutschen Wirtschaftswunders und des wirtschaftlichen Aufschwungs der BRD (vgl. Sonne, 2017: 15). Enorme Wachstumsraten, Wohlstand und Vollbeschäftigung bestärken den uneingeschränkten Glauben an einen industriellen Fortschritt, der im Zuge der herrschenden Aufbruchsstimmung nach den unmittelbaren Kriegsfolgejahren auch die städtebaulichen Idealvorstellungen prägt (vgl. Weiß, 2012: 25). In Rückbesinnung auf den Zusammenhang von städtebaulichem Leitbild und seinem gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und politischen Kontext wird für die 1960er und 1970er Jahre die Anlage von **Großstrukturen** in verschiedenen Funktionsbereichen charakteristisch (vgl. Sonne, 2017: 25). Die Maximalvorstellungen während des wirtschaftlichen Aufschwungs und des allgemeinen Wohlstands sollen sich in der Stadtstruktur widerspiegeln. Seit den 1960er Jahren besteht das Ziel der Stadtentwicklung in der stärkeren Grundstücksausnutzung durch die Steigerung der Stockwerk- und Geschossflächenzahl. Es gilt, durch den modernen **Hochhausbau** die städtebauliche Dichte zu erhöhen (vgl. ebd.: 15). Die entstehenden Bauwerke suggerieren durch ihre Geschossigkeiten große Flächengewinne und finden sowohl im Wohnungsbau als auch in Büro- und Verwaltungsbauprojekten Anwendung. Die 1962 ver-abschiedete Baunutzungsverordnung verankert jedoch die Leitidee der *gegliederten und aufgelockerten Stadt* und sieht neben einer Flächen- und Funktionszuweisung auch ein aufgelockertes Dichtemaß vor (vgl. Kap. 2.2.1: 13). Die mit der technischen Errungenschaft des massentauglichen Hochhausbaus erzeugten Flächengewinne werden durch die Etablierung umgebender Freiräume ausgeglichen und es entstehen gegliederte und aufgelockerte Großsiedlungen mit einer hohen Nutzungsdichte im Einzelbauwerk (vgl. Sonne, 2017: 25).

2.3 Entlastungsstädte und funktionalistische Grundsatzkritik

In Verbindung von städtebaulichen Leitbildern und der wirtschaftlichen Entwicklung deutscher Städte wirken sich die angeführten Gestaltungsprinzipien der Nachkriegsmoderne insbesondere auf die innerstädtischen Gebiete aus. Denn im Zuge der Tertiärisierung der Arbeit suchen Verwaltung, Handel und Dienstleistungen zunächst nicht wie das Wohnen ihre Standorte am Stadtrand, sondern siedeln sich – dem Leitbild der *gegliederten und aufgelockerten Stadt* folgend – in den Innenstädten größerer Städte an (vgl. Rudolph et al., 2001: 58). Dies hat zunächst drei zentrale Auswirkungen zur Folge:

1. Durch die Auslagerung des Wohnens und die stadträumliche Funktionstrennung entsteht in der Innenstadt eine hohe Arbeitsplatzkonzentration.
2. Dass die Verwaltungs-, Handels- und Dienstleistungsunternehmen über ihre Einnahmen höhere Mieten und Grundstückspreise finanzieren können, führt zu einer Verdrängung des Wohnraums aus innerstädtischen Lagen.
3. Da die Arbeitsplätze nach dem Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt überwiegend in der Innenstadt und die Wohnorte außerhalb des Stadtkerns angesiedelt sind, kommt es zu einer starken Verkehrszunahme und einem erhöhten Bedarf an Stellplätzen infolge der Pendlerströme in die Innenstadt. (vgl. Krauß, 216: 167)

Die fortschreitende Rationalisierung und Automatisierung im Produktionsbereich befördern die zunehmende Bedeutung der Verwaltungsaufgaben der Konzerne. Daneben ist die Erreichbarkeit mit dem Auto, die Verfügbarkeit von Parkplätzen und die Nähe zu großen Verkehrsinfrastrukturen aufgrund der wachsenden Mobilität der Beschäftigten von zentraler Bedeutung (vgl. Jansen et al., 2018: 24). Bereits Ende der 1950er Jahre zeichnet sich so in den westdeutschen Metropolen ab, dass die Büroflächenkapazitäten in der Innenstadt bei einer baulichen Höhenbeschränkung zur Regulierung der Bebauungsdichte für wachsende Unternehmen nicht ausreichen (vgl. Freund, 2002: 137). Die Kommunalpolitik muss expandierende Unternehmen als Steuerzahler:innen behalten, Flächen für ansiedlungswillige neue Firmen bereitstellen, den Anstieg der Bodenpreise dämpfen und Einpendler schon vor der Innenstadt abfangen (vgl. ebd.: 138). So entsteht in der Kombination aus Flächendruck im Stadtzentrum und der bautechnischen Entwicklung der Großbauten das Phänomen der **Entlastungsstadt**.

Die Entlastungsstädte werden hierbei überwiegend unter Berücksichtigung der *Charta von Athen* und der *gegliederten und aufgelockerten Stadt* als **monofunktionale, dezentrale Bürostädte** mit mehreren 100. 000 m² Nutzfläche konzipiert (vgl. Rudolph et al., 2001: 59). Sie bieten Betrieben Platz, für die ein zentraler Standort weder aus Gründen des Kundenverkehrs noch der Repräsentativität nötig ist (vgl. ebd.). Diese erbringen insbesondere Leistungen, die überörtliche Bedeutung entfalten und als Regionaldirektionen, Zentralverwaltungen oder sogenannte *back offices*, die als Hauptverwaltungen Leistungen für die City erbringen, organisiert sind. So entstehen unter anderem die Bürostadt *Niederrad* in Frankfurt und der *Seestern* in Düsseldorf. Die Bürostadt *Niederrad* wird auf ca. 80 Hektar als Gewerbegebiet für monofunktionale Büronutzung ausgewiesen und in Form aufgelockerter Solitäre mit sechs bis 25 Geschossen und großen Abstandsflächen konzipiert (vgl. Jansen et al., 2018: 32). Die Freiflächen sind dabei allerdings oft nicht frei zugänglich und werden durch nachträgliches Hinzufügen von Stellplätzen reduziert (vgl. ebd.). Der *Seestern* in Düsseldorf folgt ähnlichen Gestaltungsmerkmalen. Die Bürosolitäre zeichnen sich hier insbesondere durch die charakteristischen, bis zu 1.000 m² großen Großraumbüros der 1960er Jahre aus (vgl. ebd.: 38).

Die monofunktionalen Strukturen der 1960er Jahre werden jedoch schon früh im Zusammenhang mit ihren zugrundeliegenden Leitbildern kritisiert. Die autofreien Sonntage von 1973 stehen dabei sinnbildlich für den **wirtschaftlichen Bruch** Mitte der 1970er Jahre. Der Fortschrittsoptimismus der 1960er Jahre kommt mit der Kurzarbeit, der Arbeitslosigkeit, der Insolvenz von Unternehmen und der enormen Belastung der Kommunen durch die wachsenden Sozialleistungen bei sinkenden Gewerbesteuereinnahmen ins Wanken (vgl. Hnilica, 2018: 219). Zu dieser Zeit geraten auch die meist monofunktionalen, überdimensionierten Großprojekte in die Kritik. Die fertiggestellten Großsiedlungen für das Wohnen und Arbeiten sind von hohen Abwanderungsraten, früh einsetzendem Vandalismus und sozialen Konfliktprozessen betroffen (vgl. Krämer, 2007: 114). Soziale Infrastrukturen werden nicht in ausreichendem Maß zur Verfügung gestellt (vgl. Heineberg, 2007: 139). Insbesondere den monofunktionalen Bürostädten mangelt es an Geschäften und Betreibern persönlicher Dienstleistungen (vgl. Freund, 2002: 138). Sie sind außerhalb der Geschäftszeiten unbelebt und unattraktiv.

In der parallelen und folgenden **antifunktionalistischen Debatte** treten die soziologischen und architektonischen Kritikpunkte Jane Jacobs, Wolf Jobst Siedlers und Alexander Mitscherlichs hervor, welche die Stadt durch soziale Segregation, Monotonie durch Antiurbanität und einen inhumanen Städtebau bedroht sehen (vgl. Heineberg, 2007: 139). Der zeitgenössischen Stadtentwicklung werden neben der Segregation der Stadtbevölkerung auch die unsensiblen Maßstäbe der städtischen Strukturen angelastet. Der Zustand historischer Bauten und die Zerstörung des ländlichen Raums werden ebenso wie die starken Verkehrsströme kritisiert (vgl. Mager, 2017: 85). In der Kombination von Flächendruck in der Innenstadt und der Entwicklung der Großbauten werden insbesondere die Innenstädte zudem zunehmend höher und dichter bebaut. Die Entlastungsstadt bietet für die innerstädtischen Herausforderungen nun zwar eine Lösung an, ist aber ihrerseits erneut geprägt durch die Monofunktionalität und geht mit den Defiziten der funktionalistischen Stadtentwicklung einher. Aus diesen ergibt sich im Folgenden ein Diskurs über aktuelle **Erhaltungsmöglichkeiten** für Bauten der Nachkriegsmoderne zum Teil in Bezug zum Umgang mit den Referenzbeispielen Frankfurt Niederrad und dem Seestern Düsseldorf. Fragen der Um- und Weiternutzung, der sinnvollen Integration in sich wandelnde Gesellschaften sowie die Auseinandersetzung mit ihrer besonderen stadträumlichen Konzeption spiegeln sich in der aktuellen Auseinandersetzung mit dem Erhalt der Bauten aus der Nachkriegsmoderne wider.

2.4 Aktueller Erhaltungsdiskurs

Gerade die großräumigsten städtebaulichen Strukturen der Nachkriegsmoderne sind im Hinblick auf die damaligen Lebens- und Stadtvorstellungen sowie die planerischen Leitbilder besonders zeugnishaft und teilweise stadtbaukünstlerisch von herausragender Bedeutung (vgl. Escherich, 2017: 209). Mit Bauten der Nachkriegsmoderne werden jedoch insbesondere gestalterische, technische und funktionale Defizite assoziiert, die in Verbindung zu der vorangegangenen funktionalistischen Grundsatzkritik sowie den aktuellen Ansprüchen an die Stadtplanung stehen. Der Baubestand der 1960er und 1970er Jahre fügt sich in die Grundsätze und planerischen Leitbilder des 21. Jahrhunderts, die sich unter Berücksichtigung des Klimaschutzes, des Flächensparens und der sozialen Integration auf kompakte Siedlungsstrukturen mit funktionaler Mischung konzentrieren, nicht mehr ein (vgl. Heineberg, 2007: 141). Die städtebaulichen Zielvorstellungen entfernen sich spätestens mit der Leipzig Charta (2007) von einer Bebauung grüner, dezentraler Freiflächen und fokussieren die Entwicklung innerstädtischer Gebiete zu einer nachhaltigen sowie kompakten Stadt (vgl. ebd.). Gemischte Quartiere stehen dabei für ein räumliches wie ebenso gesellschaftliches Zusammenrücken. Um auf die neuen Herausforderungen in der Planung zu reagieren, wird auch eine Änderung der bisher auf Funktionstrennung ausgerichteten Baunutzungsverordnung notwendig. Das 2017 eingeführte *Urbane Gebiet* ermöglicht eine verträgliche und urbane räumliche Nähe von Wohnen und Gewerbe (vgl. Jansen et al., 2018: 14). So ergeben sich Konfliktpunkte im aktuellen Umgang mit Großbauten der Nachkriegsmoderne, die sich auf die Aspekte Ästhetik und Erscheinungsbild, Gebrauch und Nutzen, Freiflächen und Monofunktionalität verteilen. Hier werden Diskurse über die Erhaltenswürdigkeit der Nachkriegsmoderne sowie ihrer Gestaltungsmerkmale in Form von Großbauten und Entlastungsstädten ausgelöst.

2.4.1 Ästhetik und Erscheinungsbild

An erster Stelle steht hinsichtlich der Ästhetik die These, die Bauten und der Städtebau der Nachkriegsmoderne hätten kein ansprechendes Erscheinungsbild und damit keinen Erhaltungswert (vgl. von Buttlar, 2007: 17). Charakteristisch für die Moderne gilt der Beton als plastisches Gestaltungsmittel oft als nichtssagend, wuchtig und kalt (vgl. Klotz, 1984: 7). Die Bauten sind geprägt von der Betonung geometrischer, klarer Formen und ihrer groben Ausarbeitung der Gliederung (vgl. Elser et al., 2017: 15 ff.). Gerade im Vergleich zur verzierten und verspielten historischen Architektur breitet sich mit der modernen, ornamentlosen Bauweise aus Glas, Beton und Stahl eine Monotonie in der Gestaltung aus (vgl. ebd.). Durch den Abbruch nachkriegsmoderner Architektur, die im Prozess des Stadtumbaus durch Neubauten ersetzt wird, und durch die Verdichtung oder Entstellung von Gebäuden sind die Bauzeugnisse der Nachkriegsarchitektur gefährdet (vgl. von Buttlar, 2007: 14). Dass die Bauten ästhetisch nicht ansprechend seien, wird hierbei immer wieder als Grund für ihren Abbruch angeführt (vgl. ebd.). In diesem Punkt ist jedoch zwischen absoluten und relativen ästhetischen Werten zu differenzieren, denn eine ästhetische Bewertung ist nicht absolut und unveränderbar (vgl. ebd.: 17). Architekturtrends und Leitbilder haben sich seit der *gegliederten und aufgelockerten Stadt* über die Zielvorstellung von *Urbanität und Dichte* zu *erhaltenden Stadterneuerung* und der *historischen europäischen Stadt* seit den 1950er Jahren in kurzen Abständen abgelöst. Demnach ist der relative Kunstwert eine dynamische Größe und wird durch die ästhetischen Einflüsse der Gegenwart bestimmt (vgl. Magnago Lampugnani, 2016: 10). Die ästhetische Bewertung alter Stadtbilder sollte somit kein Argument für oder gegen den Erhalt eines Bauwerks darstellen.

Ein Instrument zum Erhalten der Bausubstanz sowie des originalen Erscheinungsbilds stellt der Denkmalschutz dar. Der Denkmalwert eines Gebäudes bemisst sich nicht an seiner ästhetischen Qualität, sondern wird durch messbare historische, städtebauliche, künstlerische, architektonische oder wissenschaftliche Kriterien bestimmt. Besondere architektonische und städtebauliche Leistungen der Nachkriegsmoderne besitzen somit auch bei (momentan) überholten ästhetischen Qualitäten Denkmal- und Erhaltungswert. Nichtsdestotrotz leiden die Bauten der Nachkriegsmoderne aktuell oft unter einem beeinträchtigten Erscheinungsbild durch unterlassenen Gebäudeunterhalt oder unsachgemäße Modernisierungsmaßnahmen (vgl. Gisbertz, 2012: 20). Dies spiegelt sich insbesondere in den architektonischen Qualitäten wider, die das Erhalten zeitgenössischer Bauzeugnisse erschweren.

2.4.2 Freiflächen

Resultierend aus dem Leitbild sowohl der *gegliederten und aufgelockerten Stadt* als auch aus der folgenden Leitidee der *Urbanität durch Dichte* entstehen großzügige Freiflächen, die im Zuge der solitären Großbauten zunehmend als ungenutztes Abstandsgrün der effizienten Flächenbewirtschaftung im Wege stehen (vgl. Krauß & Nessel, 2007: 100). Die Weitläufigkeit der Freiräume führt zu einem **Mangel an wahrnehmbarer Vernetzung** benachbarter Quartiere. Ein prägendes Raumgerüst durch differenziert gestaltete Gassen, Straßen und Plätze ist insbesondere in den Entlastungsstädten der

1960er und 1970er Jahre nicht vorhanden (vgl. ebd.: 104). Die aktuellen Debatten um Freiräume fordern eine bewohnergerechte, klimaangepasste anstelle einer verkehrsgerechten Stadt. Dies erfordert den Rückbau von Straßen und die Herstellung eines differenzierten Netzes öffentlicher Räume. Die überdimensionierten Verkehrsräume der Stadt müssen zu qualitativen, vernetzten Aufenthaltsräumen werden und sind heute nicht zu erhalten (vgl. Krauß & Nessel, 2007: 104).

2.4.3 Gebrauch und Nutzen

Die wesentliche Ebene der Erhaltungsdiskussion stellt den Gebrauch und Nutzen der Bürogebäude in den Mittelpunkt. Mit den veränderten Leitbildvorstellungen wandeln sich auch die Anforderungen an Büroimmobilien. Der Diskurs gliedert sich dabei in die technischen und energetischen Anforderungen an die Bauwerke, den Bedarf an neuen Nutzungsbausteinen sowie die Anpassungsfähigkeit der Bürogebäude in Bezug zur Bausubstanz und den Grundrissen. Gerade in der Großstruktur, die das historisch bedeutsame Merkmal der Nachkriegsmoderne darstellt, zeigt sich die Herausforderung des angemessenen Um- und Weiterbaus (vgl. Sonne, 2017: 38).

Technische und energetische Anforderungen

Der Nachkriegsmoderne wird oft aus bauphysikalischen Gründen die **Sanierungsfähigkeit** abgesprochen (vgl. Gisbertz, 2012: 17). Dass die Bauwerke hierbei durch marode Fassaden ein beeinträchtigtes Erscheinungsbild haben, ist nur ein Teilaspekt. Die Bauten in den Bürostädten haben fast ausnahmslos das Ende ihres Lebenszyklus erreicht und müssen an neue Anforderungen des Büromarkts angepasst werden (vgl. Jansen et al., 2018: 25). Allerdings zeichnet sich im Umgang mit vielen Bürobauten ein Sanierungsstau ab, der in der Debatte durch mangelnde Sensibilität für das Vergangene oder fehlenden Willen begründet wird (vgl. Gisbertz, 2012: 10). Durch oftmals jahrzehntelang unterlassene Bauunterhaltung entstehen bei alten Bauwerken hohe Instandsetzungskosten, die ihr Bestehen gefährden.

Der Nachkriegsmoderne wird zudem die Fähigkeit in Würde zu altern abgesprochen (vgl. Magnago Lampugnani, 2016: 16). Ausschlaggebend sind dabei unter anderem Bauschäden durch unzureichende Konstruktionen, Materialien ohne Langzeittauglichkeit oder die bauphysikalische Anpassung an aktuelle energetische Anforderungen (vgl. Vollmar, 2017: 75). Da in den 1960er, 1970er und 1980er Jahren oft eine Vielzahl neuartiger Materialien verwendet worden ist, zeigen sich erst mit wachsendem Wissensstand ihre Defizite unter anderem im Energiehaushalt (durch z. B. unzureichende Dämmung und alte Fenster), durch neue Anforderungen des Brandschutzes, Schadstoffbelastungen oder den Einzug von Feuchtigkeit (vgl. ebd.). Heute haben **unzeitgemäße technische Standards** einen **hohen Energieverbrauch**, und Kontaminationen durch mittlerweile verbotene Baustoffe wie Asbest und PCB zur Folge (vgl. von Buttlar, 2007: 21 f. & Krauß & Nessel, 2007: 48). Die erforderlichen Sanierungen führen in der Regel zu einem hohen **Substanzverlust** (vgl. ebd.). Dies kann insbesondere bei den denkmalgeschützten Bauten der Nachkriegsmoderne zu Konflikten mit der Denkmalbehörde sowie gesteigerten Kosten führen (vgl. Gisbertz, 2017: 97 & Eckardt et a., 2017: 9). Veränderte **bauphysikalische Normen** (Statik) und erheblich gesteigerte Ansprüche an die technische Infrastruktur (z. B. Klimatechnik und Beleuchtung) erschweren

Sanierungen sowohl in Büro- als auch in Wohnbauten zusätzlich. Für die Erhaltung des Baubestands, ist seine wirtschaftliche Sanierungsfähigkeit allerdings ausschlaggebend.

Trotz der zahlreichen Problemfelder im Umgang mit Bauten der Nachkriegsmoderne zeigen gelungene Sanierungen und Modernisierungen, dass eine Erneuerung der Haustechnik, der Klimatisierung sowie der Ersatz maroder Vorhangfassaden technisch möglich sowie denkmalhistorisch vertretbar ist (vgl. von Buttlar, 2007: 22). Das grundlegende Problem in der Modernisierung der Bauwerke besteht in den politischen und ökonomischen Unzulänglichkeiten, die es der Nachkriegsmoderne verwehren, ihre Qualitätsmängel zu beheben (vgl. Mager, 2017: 86). In der Umsetzung wirtschaftlicher und bautechnischer Möglichkeiten, die Bauten der Nachkriegsmoderne in eine Zukunft zu führen, die den heutigen Anforderungen an Nutzungskomfort, Brandschutz und Energieeffizienz gerecht wird, fehlt es zudem bislang an Erfahrungswerten (vgl. Gisbertz, 2017: 97).

Um- und Weiternutzung

Als wichtigste Konstante für den Erhalt einer Stadtstruktur gilt die **Gebrauchsfähigkeit** ihrer Gebäude durch eine nachhaltig wirksame Nutzung (vgl. Gisbertz, 2017: 97). Insbesondere bei Bauten, die hohe identitätsstiftende Funktionen in den 1960er und 1970er Jahren übernehmen (z. B. individuelle Firmensitze mit besonderen Grundrissen), ist eine Anpassung und Nutzungsänderung durch ihre **Individualisierung** nachträglich erschwert, wenn die Bauten ihre ursprünglich intendierte Nutzungsanforderung verlieren. Die Bauwerke stehen lange leer, die Bausubstanz verfällt und dies bietet eine Grundlage für die Diskussion um den Erhalt der Objekte (vgl. ebd.). So werden in der Debatte um die Bewahrung städtebaulich verankerter Leitbilder heute im Rahmen der nachhaltigen Stadtentwicklung an Stelle einer selbstreferenziellen Architektur durch individualisierte Solitäre wieder die Qualitäten kleinteiliger und veränderbarer Stadtbausteine hervorgehoben, die sich im gesellschaftlichen und kulturellen Wandel unterschiedlichen Nutzungsanforderungen anpassen können (vgl. Gisbertz, 2017: 105 & Heineberg, 2007: 141). Neue Nutzungsanforderungen begründen sich unter anderem in der gewünschten Integration kompakter Siedlungsstrukturen mit **funktionaler Mischung** sowie der Anpassung überholter **Großraumstrukturen** an die aktuellen Anforderungen des Büro- und Arbeitsmarkts.

Der Umbau alter Büroimmobilien ist insbesondere für jene der 1960er Jahre relevant, denn die Bürogebäude verfügen häufig über **unzeitgemäße Grundrisse** (vgl. Jansen et al., 2018: 11). Die Forderung nach größtmöglicher Flexibilität der Arbeitsräume bei einem hohen Bedarf an Bürofläche führt Anfang der 1960er Jahre zur charakteristischen Struktur des **Großraumbüros**. Einzelbüros gelten zu dieser Zeit als flächenaufwendig, unflexibel und abgeschirmt (vgl. Soggia, 2019: 83). Aktuell fallen insbesondere die großen Bürostrukturen mit Büroeinheiten über 400 m² aus der Nutzung (vgl. Jansen et al., 2018: 32). Gefordert werden neben flexiblen Arbeitsplätzen auch die Schaffung kleinerer Büroeinheiten (vgl. Soggia, 2019: 89). Die offenen Großraumbüros bieten zwar grundsätzlich viele Möglichkeiten für bauliche Anpassungen, die großen Raumtiefen und die damit verbundene unzureichende Belichtung erweisen sich jedoch neben den vorangegangenen technischen und energetischen Defiziten als Herausforderung (vgl.

Jansen et al., 2018: 26). In vielen Städten – darunter Frankfurt und Düsseldorf – gibt es damit schon seit Jahren strukturell leerstehende Büroflächen in nachkriegsmodernen Bauten, die auch bei Mietabschlägen kaum noch vermietbar sind (vgl. ebd. 11). Die ungenutzten Bürostädte verzeichnen hohe Leerstände von bis zu 300.000 m² in Frankfurt Niederrad und ihr Baubestand ist gefährdet (vgl. ebd.: 32).

Angesichts der Notwendigkeit auch im Bauwesen zu einem nachhaltigen Umgang mit Stadtstrukturen beizutragen, trägt die Wiederverwendung nicht erneuerbarer Ressourcen maßgeblich zum Klimaschutz bei (vgl. Jansen et al., 2018: 5). Insbesondere in den Großstrukturen der Nachkriegsmoderne wird durch die Verwendung von Beton als charakteristischer Baustoff und den Einsatz überholter Dämmmaterialien, viel **graue Energie** gespeichert. Durch den Umbau und die Anpassung der Gebäude im Bestand oder die Reinigung und Sanierung einzelner Bauteile wird mit dem Gebäude und seinem Baubestand nachhaltig umgegangen. Oft führen allerdings rechtliche Vorschriften und Richtlinien, die sich am Neubau orientieren, nicht mehr zeitgemäße Grundrisse oder fördertechnische Rahmenbedingungen zum Abbruch der Gebäude und zu einem Ersatz durch Neubauten (vgl. Fischer, 2021: 116). Auch ist die Modernisierung der Haustechnik aufgrund starker Eingriffe in Bestandsstrukturen mit hohen Zusatzkosten verbunden und eine Sanierung des Bestands erscheint für Investor:innen nicht wirtschaftlich (vgl. ebd.). Der heutige Umgang mit Baustrukturen der Nachkriegsmoderne wird aktuell aus wirtschaftlichen Gründen nicht behutsam gestaltet (vgl. Eckard et al., 2017: 9).

Nutzungsanforderungen

Insbesondere die **Monofunktionalität** der städtischen Strukturen nimmt Einfluss auf ihre Attraktivität. Die fehlenden Wohnbauten, zu wenig Einkaufsmöglichkeiten und der Mangel an gastronomischen Angeboten führen zu den funktionalistischen Grundsatzproblemen verlassenen Bürostadt, die außerhalb der Arbeitszeiten unattraktiv ist (vgl. ebd.). Für eine Belebung und entsprechende Nutzungsmischung in der Bürostadt muss insbesondere das **Wohnen** gestärkt werden (vgl. Braum, 2009: 105). So wird seit 2007 die Monofunktionalität der Bürostadt *Frankfurt Niederrad* aufgebrochen und die Entwicklung eines gemischt genutzten, lebendigen Stadtteils angestrebt (vgl. Stadtplanungsamt Frankfurt am Main, 2022). Ausgangspunkt bilden hierbei die nicht mehr zeitgemäßen Büroimmobilien, die aufgrund ihres Zustands marktunfähig sind und zu großen Teilen leer stehen (vgl. Jansen et al., 2018: 32). Für die Revitalisierung von Niederrad wird die Integration von Wohnnutzung durch unterschiedliche Maßnahmen angestrebt:

- Transformation von Teilflächen leerstehender Bürohäuser zu Wohnungen
- Abriss leerstehender, bautechnisch nicht nutzbarer Bürogebäude und ihr Ersatz durch Wohngebäude
- Nachverdichtung auf Freiflächen durch Wohnnutzung und soziale Infrastruktur

Entstehen sollen verdichtete Block- und aufgelockerte Solitärstrukturen, die Büronutzung mit dem Wohnen und der notwendigen sozialen Infrastruktur verbinden (vgl. Stadtplanungsamt Frankfurt am Main, 2022). Das Leitkonzept der *Bürostadt* wird so zugunsten der Nachnutzung aufgegeben. Insbesondere in Bürotürmen mit kleiner und rechteckiger Grundfläche werden Anpassungen aufgrund der Konstruktion und der Erschließungssysteme möglich. Die Umnutzung leerstehender Immobilien erweist sich allerdings insbesondere im Bereich des Schall- und Brandschutzes sowie der resultierenden Anpassung der Rettungswege und Verstärkung der tragenden Bauteile als aufwändig (vgl. Jansen et. al, 2018 :32). Beim Umbau und der Modernisierung der Bürogebäude aus der Nachkriegsmoderne werden die Möglichkeiten zur Anpassung und Nachnutzung demnach erheblich von der vorhandenen Bausubstanz bestimmt. Die vorhandenen Grundrisse, Konstruktionen und die Qualität der Materialien entscheiden über die bauphysikalische Durchführung einer Veränderung bei gleichzeitiger Wirtschaftlichkeit des Vorhabens. Die zudem steigende Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt begünstigt die Entwicklung von Wohnnutzung, auch in den Bürostädten der Nachkriegsmoderne (vgl. ebd. 11).

2.4.4 Denkmalschutz

Die Architektur der Nachkriegsmoderne ist Teil des kulturellen deutschen Erbes (vgl. Kurz, 2012: 9). So stehen auch die Bürobauten der 1960er und 1970er Jahre teilweise unter Denkmalschutz. Dies betrifft zum Beispiel die ehemalige *Warenhauskette Horten* und die Hauptverwaltung der *Rank Xerox* in der Bürostadt *Seestern*. Die Bürobauten der Nachkriegsmoderne ordnen sich durch ihre Gestalt und städtebauliche Konzeption in den gesellschaftlichen und politischen Kontext der 1960er und 1970er Jahre ein (vgl. Gisbertz, 2012: 12). Sie werden zum Ausdruck der Aufbruchsstimmung und des Wirtschaftswachstums und bilden die neuen Bauaufgaben sowie Planungsinstrumente und bautechnischen Fortschritt ab (vgl. ebd.: 13). Dabei sind die Bürostädte aufgrund ihrer städtebaulichen Ordnung Zeitzeugen des vergangenen Leitbilds der *funktionellen Stadt*. Einzelbauwerke zeichnen sich insbesondere durch den Einfluss zeittypischer Architekturmerkmale in der Fassadengestaltung und Gebäudegliederung aus (vgl. Denkmalschutzamt, 2002: 17 f.). Zudem markieren Denkmäler historisch relevante Bauwerke einer Firmen- oder Architektenlaufbahn (vgl. ebd.: 14, 19). Die aufwendigen Maßnahmen für die Erhaltung von Baudenkmalen der Nachkriegsmoderne finden in der Öffentlichkeit jedoch nicht immer den nötigen Rückhalt (vgl. Gisbertz, 2017: 98).

Die staatliche Denkmalpflege hat zudem eine schwache Position. Die schnelle Veränderung der Nutzungsanforderungen, die Auflösung langjähriger Unternehmensstrukturen und der Wandel der Bürowelt zugunsten flexibler Arbeitsplatzmodelle machen eine Anpassung der veralteten Büroarbeitsflächen und sanierungsbedürftiger Haustechnik notwendig. Bei einer Unterschutzstellung befürchten Eigentümer:innen eine Einschränkung ihrer Entscheidungsfreiheit und Anpassungsfähigkeit (vgl. Krauß & Nessel, 2007: 45). Der Denkmalschutz erweist sich hierbei als vermeintlicher Standortnachteil, Wertverluste durch die Unterschutzstellung sind allerdings nicht belegbar (vgl. ebd.).

Aus der Realisierung funktionalistischer Leitbilder im Städtebau der 1960er Jahre folgen Defizite in der Stadtstruktur. Diese wirken bis heute in den deutschen Städten nach, denn insbesondere Bürostädte sind als Folge ihrer Monofunktionalität unbelebt. Im Hinblick auf die nachfolgende Einordnung der Bürostadt City Nord in die nachkriegsmodernen Leitbilder sowie die folgende Erhaltungsdiskussion werden die zentralen Ebenen in der Debatte zum Umgang mit dem Städtebau nach den Leitbildern der 1960er und 1970er Jahre kurz zusammengefasst:

- **Ästhetik, Erscheinungsbild und Denkmalschutz:** Herausragende Baustrukturen der Nachkriegsmoderne besitzen – wie die Bauwerke anderer Epochen auch – Denkmalwert. Die teilweise unzureichende Qualität der Bausubstanz sowie der fehlende Erhaltungswille seitens städtischer und privater Akteur:innen erschwert jedoch ihren Erhalt.
- **Erhalt der Bausubstanz:** Insbesondere wirtschaftliche Interessen stehen bei einer Sanierung der Bausubstanz, einer Anpassung an neue Nutzungsanforderungen sowie an neue technische und energetische Standards einem Erhalt der Bausubstanz entgegen.
- **Nutzungsanforderungen:** Gegliederte und aufgelockerte Stadtstrukturen entsprechen nicht den aktuellen Anforderungen an eine nachhaltige, nutzungsgemischte und kompakte Stadtplanung. Das Planungsleitbild der monofunktionalen Bürostadt ist damit überholt. Eine Anpassung des Nutzungsspektrums insbesondere durch Wohnnutzung widerspricht dem vergangenen Planungsideal, wirkt aber der funktionalistische Grundsatzkritik entgegen und ermöglicht eine Belebung.
- **Freiflächen:** Den Bürostädten fehlt es trotz der Grünflächen an qualitativen und vernetzten Aufenthaltsräumen. Im Sinne einer klimaangepassten, bewohnergerechten Stadtplanung sind öffentliche Räume in die Stadtstrukturen der ursprünglichen Planungsleitbilder zu integrieren und die überdimensionierten Verkehrsräume zurückzubauen.

3. CITY NORD: ANLASS, ZIEL UND RESULTAT DER PLANUNG

In der Hansestadt Hamburg zeigen sich die nachkriegsmodernen Planungsleitbilder in der City Nord. Diese befindet sich im Stadtteil Hamburg-Winterhude im Bezirk Hamburg-Nord und ist geprägt von Bürohochhäusern, die sich zur Bürostadt zusammenfügen (vgl. Abb. 3.1). Mit der Planung und Realisierung der City Nord zwischen 1958 und 1991 ist sie im Kern ihrer Entstehungszeit der Nachkriegsmoderne zuzuordnen. In diesem Zusammenhang wird nachfolgend der Bezug der City Nord zu den Planungsidealen und städtebaulichen Leitbildern der Nachkriegsmoderne anhand ihres Planungsanlasses, ihrer Konzeption, der politisch-rechtlichen Regulierung sowie ihrer Gestaltungsmerkmale dargestellt. Hieraus lässt sich in Verbindung mit einer ersten funktionalistischen Kritik das Ziel und der Anlass der Fassung des Masterplans zur zukünftigen Entwicklung der City Nord herleiten. Da die Bürostadt als einer der wichtigsten Wirtschaftsstandorte in Hamburg unter Denkmalschutz steht, bewegen sich die Ziele des Masterplans im Spannungsfeld von Stadtentwicklung und Stadterhaltung, welches abschließend aufgezeigt wird.

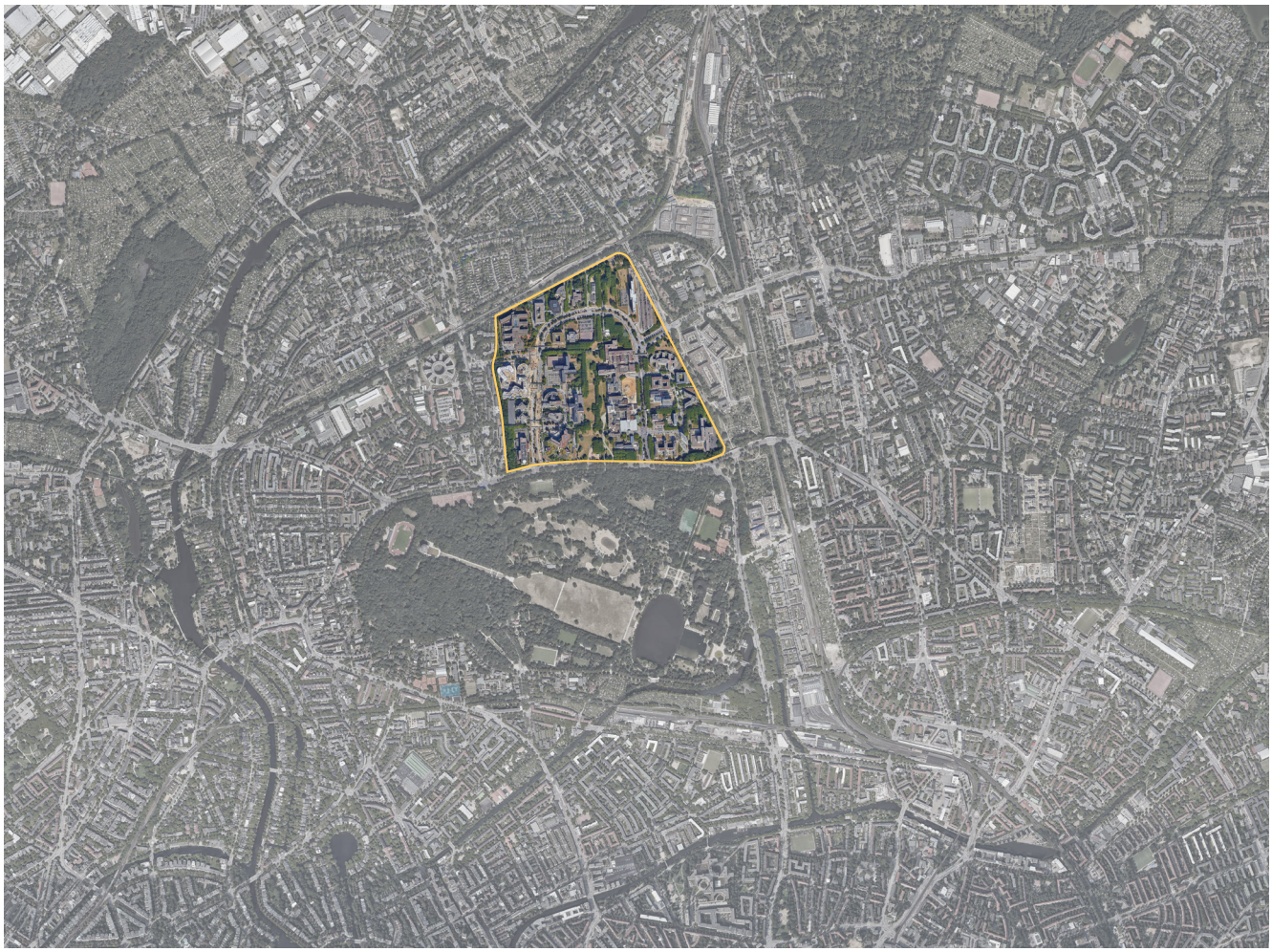


Abb. 3.1: Verortung der City Nord in Hamburg (ohne Maßstab)

3.1 Planungsideale in Anlass, Ziel und Konzeption der City Nord

3.1.1 Planungskontext

Die städtebauliche Entwicklung in Hamburg vollzieht sich während der Nachkriegsmoderne nach 1945 in drei Phasen (vgl. Möller, 1985: 145). Nach der Priorisierung des konventionellen Wiederaufbaus bis etwa 1960 folgt eine Phase der großdimensionalen Neubauvorhaben, die um 1973 von einem Zeitraum der Verbesserung und Erneuerung abgelöst wird (vgl. ebd.). Für den Wiederaufbau und die Phase der großen Neubauten gelten in Hamburg vielfach Leitgedanken, die den Gestaltungsmerkmalen und Leitideen der Nachkriegsmoderne entsprechen (vgl. ebd.: 165). So setzt der Hamburger Aufbauplan von 1950 fest, die zerstörte Stadt in einzelne Nachbarschaften zu gliedern, durch Grünzüge zu separieren und eine Trennung der Funktionen Wohnen und Arbeiten vorzunehmen. Er orientiert sich damit an der *Charta von Athen* sowie dem Leitbild der *gegliederten und aufgelockerten Stadt*. Mit dieser Zielsetzung wird gemäß den zeitgenössischen, gesellschaftlichen Rahmenbedingungen versucht, das Bevölkerungswachstum während der Aufbaujahre der Bundesrepublik sowie das Wirtschaftswachstum zu bewältigen und ausreichend qualitativen Wohnungs-, Arbeits- und Erholungsraum zur Verfügung zu stellen.

Insbesondere die Hamburger Innenstadt steht um 1960 nach den unmittelbaren Wiederaufbaujahren unter einem **hohen Investitionsdruck**, denn in Verbindung mit der Tertiarisierung der Arbeit steigt auch die Nachfrage nach qualitativen Büro- und Verwaltungsbau (vgl. Krauß, 2016: 167). Die Leitsätze der *Charta von Athen* und der *gegliederten und aufgelockerten Stadt* führen zu einer Funktionsagglomeration von Verwaltungsbauten im Stadtzentrum sowie dem Verlust kleinteiliger, historischer Stadtviertel. Dieser Verlust zeigt sich beispielhaft am Ersatz des Gängeviertels zugunsten des Emporio-Hochhauses (ehem. Unilever-Haus) von 1964, welches in Hamburg gleichzeitig den Übergang zum Hochhausbau mit Beginn der 1960er Jahre einleitet (vgl. ebd.). Bis in die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts sammeln sich so um die innerstädtischen Kontorhäuser, das Kontorhausviertel und den zentralen Bereich um die Mönckebergstraße zwischen Rathaus und Hauptbahnhof die meisten weiteren Verwaltungsbauten in Hamburg an (vgl. ebd.). Die in den 1950er Jahren noch wirksame Leitidee von der *gegliederten und aufgelockerten Stadt* wird mit dem beginnenden Hochhausbau in der Hamburger Innenstadt von dem Gedanken an eine effiziente Grundstücksausnutzung und eine entsprechend hohe Bebauungsdichte abgelöst (vgl. Möller, 1985: 132).

Mit dem Investitionsdruck auf die Hamburger Kernstadt zeichnet sich Ende der 1950er Jahre ab, dass ein größerer und entwicklungsfähiger Bürostandort für die Gebäude nationaler und internationaler Konzernverwaltungen innerhalb der bestehenden Stadtstrukturen nicht zu realisieren ist (vgl. Krauß, 2016: 167). Die Firmen verteilen ihre Zentralverwaltungen schon in den 1950er Jahren aufgrund fehlender zusammenhängender Bürofläche auf diverse Einzelstandorte in der Innenstadt, fordern Grundstücke für Erweiterungs- und Neubauten und drohen teilweise mit ihrem Wegzug (vgl. Soggia, 2019: 27). Eine weitere Expansion und Konzentration von Großunternehmen in der Kernstadt sowie die Umnutzung von attraktiven Wohngebieten wie Rotherbaum, Harvestehude oder Uhlenhorst sollen verhindert werden

(vgl. Denkmalschutzamt, 2002: 5). Auf der Suche nach einem alternativen Standort für die Verwaltungen von Großunternehmen schlägt Oberbaudirektor Werner Hebebrand 1958 den Bau eines City-Entlastungszentrums auf einer stadteigenen Fläche im Norden der Stadt vor (vgl. Kellner, 2017: 128). Da sich das funktionalistische Problemfeld des gesteigerten Verkehrsaufkommens zwischen Kernbereich und Peripherie auch in Hamburg als Folge der gegliederten und aufgelockerten Stadt zeigt, soll der neue Bürostandort neben einer Entlastung vom Investitionsdruck auf die Hamburger Innenstadt auch eine Entlastung des Zentrums vom Autoverkehr ermöglichen (vgl. Denkmalschutzamt, 2002: 5). Die Entlastungsstadt gibt großen Wirtschaftsverwaltungen, die infolge ihres geringen Publikumsbezugs verlagerungsfähig sind, die Möglichkeit zur Konzentration und Expansion auf neuem Gelände (vgl. Möller, 1985: 154). Für Hamburg ergibt sich damit um 1960 die Chance, die überregionale Wettbewerbsfähigkeit zu stärken (vgl. Krauß, 2016: 168).

3.1.2 Gestaltung und Konzeption

Auf die Idee Hebebrands folgend entsteht im Team um Christian Fahrenholz, Gerhard Dreier und Hans-Dieter Luckhardt in den Jahren 1958 bis 1960 das Konzept für die Geschäftsstadt Nord (City Nord). Die Fläche für die geplanten Verwaltungsbauten umfasst 117 Hektar und befindet sich nördlich des Stadtparks in unmittelbarer Nähe zum Flughafen Fuhlsbüttel (vgl. Denkmalschutzamt, 2002: 5). Bereits 1959 stellen Werner Hebebrand und Bausenator Paul Nevermann die Pläne für die neue Geschäftsstadt dem Hamburger Senat vor, der die Umsetzung der Bürostadt der neuen Bürostadt unmittelbar und einstimmig beschließt (vgl. GIG City Nord GmbH, o. D.-b). Das städtebauliche Konzept und das hiermit verknüpfte Leitbild der **Bürostadt im Grünen** orientiert sich wie auch der Grundgedanke der Bürostadt selbst, insbesondere am Leitbild der *Charta von Athen*, ihrer Funktionstrennung und der Leitidee der *gegliederten und aufgelockerten Stadt* (vgl. Kellner, 2016: 128). Anhand der Betrachtungsebenen Freiraum- und Bebauungsstruktur, Nutzungsstruktur und Erschließung wird der Zusammenhang zwischen Gestaltung und den nachkriegsmodernen Leitbildern im Folgenden dargestellt.

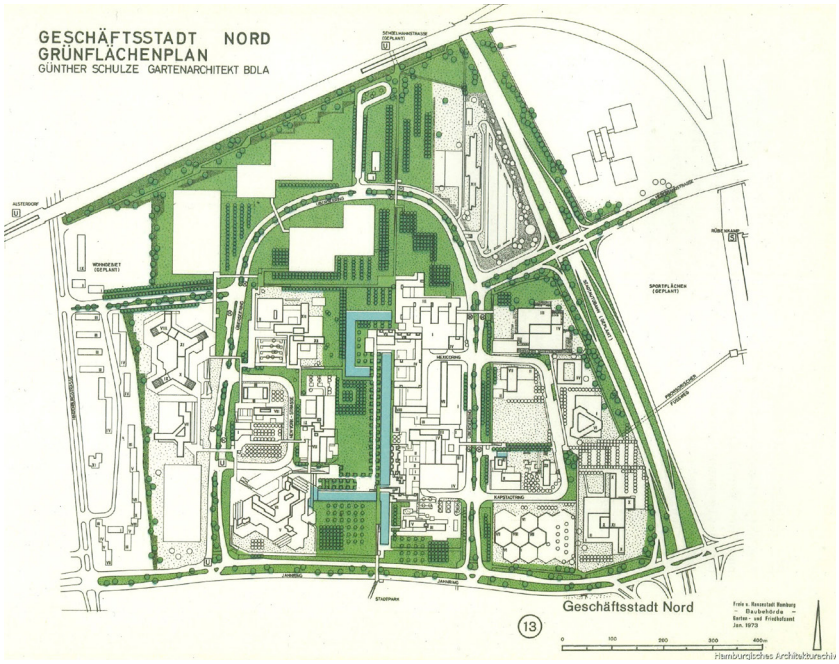


Abb. 3.2: Freiflächenplan für die City Nord, Günther Schulze (maßstabunabhängig)

Freiraum- und Bebauungsstruktur

Die Geschäftsstadt wird von Beginn an unter großem Einfluss der **Grünplanung** gestaltet. So dient der Freiraum und nicht die Bebauungsstruktur als Ausgangspunkt der Planung (vgl. Kellner, 2016: 128). Die **öffentlichen Grünflächen** bilden das zusammenfassende Ordnungssystem der City Nord, umgeben die Bürohäuser und stellen damit den Gestaltungsrahmen dar, in welchen die Gebäude

eingebettet werden (vgl. Denkmalschutzamt, 2002: 8). Den Grün- und Freiflächen in der City Nord wird demnach schon früh eine hohe Bedeutung beigemessen und der Freiraum in das Leitbild der *Bürostadt im* **Grünen** integriert. Die Leitidee der Durchgrünung nimmt dabei Bezug auf die *gegliederte und aufgelockerte Stadt*, welche ebenfalls großzügige Abstands- und Grünflächen für durchlüftete Stadtstrukturen auf Quartiersebene entstehen lässt. In der City Nord entsteht als Konkretisierung des Leitbilds eine öffentliche Grünfläche, die als **City-Nord-Park** im Norden des Stadtparks anschließt und dessen Grünraum ins Zentrum der Bürostadt bis zur U-Bahn-Station Sengelmannstraße ausweitet. Bei der Planung des City-Nord-Parks wird dessen Verbindung mit allen Fußwegen sowie die Begrenzung durch eine Wasserfläche im Osten angestrebt (vgl. Abb. 3.2). Die Parkanlage dient den Unternehmen als repräsentative und wertsteigernde Umgebung, die langfristig attraktiv bleiben kann (vgl. Soggia, 2019: 49).

Ergänzend zur Parkanlage bedingt die **Bebauungsstruktur** eine weitere Konkretisierung des Leitbilds der gegliederten und aufgelockerten Stadt, da durch sie die privaten Grünflächen als Umgebungsgrün definiert werden. So wird das **Maß der baulichen Nutzung** in der City Nord zu Baubeginn niedrig festgesetzt. Die Grundeigentümer dürfen ihre Grundstücke mit einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,5 bebauen und müssen demnach etwa 35 % private Grünfläche auf ihrem Baugrund bereitstellen (vgl. Soggia, 2019: 55 & Krauß, 2016: 169 & Abb. 3.3). Zudem wird die Bebauung als **offene Stadtstruktur** entworfen und somit **aufgelockert**. Die Bürogebäude schließen nicht – wie zum Beispiel bei der Blockrandbebauung – an der Grundstücksgrenze aneinander an, sondern stehen als Einzelbauwerke ohne bauliche Verbindung zu den Nachbargrundstücken auf dem Gelände isoliert (vgl. Abb. 3.4). Infolgedessen bedingt die offene Bebauung die in der City Nord charakteristische Solitärbauweise. Da die Bauwerke somit Abstandsflächen zu den Nachbargrundstücken aufweisen und durch die geringe GFZ die Ausdehnung der Gebäude auf dem Grundstück begrenzt ist, entsteht Raum für die private Grünplanung auf der unbebauten Grundstücksfläche. Die Gebäude der City Nord werden folglich als **Solitäre im Grünen** mit Bezug zur *gegliederten und aufgelockerten Stadt* realisiert. Damit stehen sie der Stadtgestalt der neuen *Urbanität durch Dichte*, die von einer maximalen Ausnutzung der Grundstücksfläche geprägt ist, entgegen.

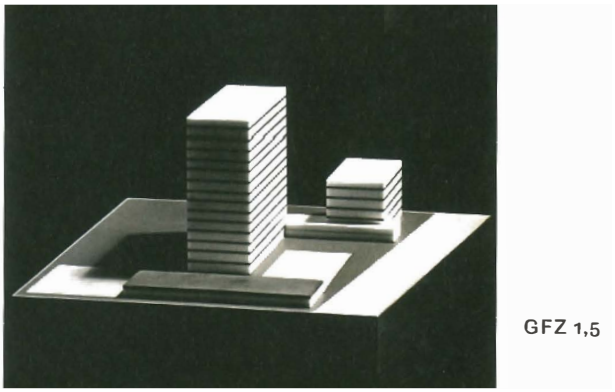


Abb. 3.3: Baukörperstudie, Hans Dieter Luckhardt

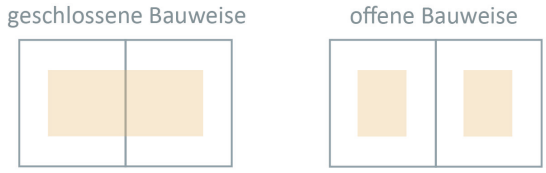


Abb. 3.4: Schema – offene und geschlossene Bebauung

Nutzungsstruktur

Mit der Zielvorstellung einer **Bürostadt** wird die monofunktionale Nutzungsstruktur der City Nord festgelegt. Nach den Maximen der *Charta von Athen* und der folgenden Funktionstrennung wird auf den Baugrundstücken ausschließlich Büronutzung realisiert (vgl. Bezirksamt Hamburg-Nord, 2008: 6). Die allgemeine Bebauung mit Wohnnutzung ist in den 1960er Jahren nicht vorgesehen. Der für die City Nord

beschlossene Entwurf umfasst jedoch von Beginn an die Planung eines zentralen Geschäfts- und Versorgungszentrums, welches als *Zentrale Zone* in der Mitte der Bürohaussolitäre das Versorgungszentrum der Geschäftsstadt darstellt und Geschäfts- sowie Wohnfunktionen erfüllen soll (vgl. Abb. 3.5). In der *Zentralen Zone* orientiert man sich an einem gängigen Muster für die Gestaltung zeitgenössischen Großwohnsiedlungen mit der obligatorischen Einkaufs- und Geschäftsstraße und überträgt dieses Konzept auf die Bürostadt (vgl. Denkmalschutzamt, 2002: 9).

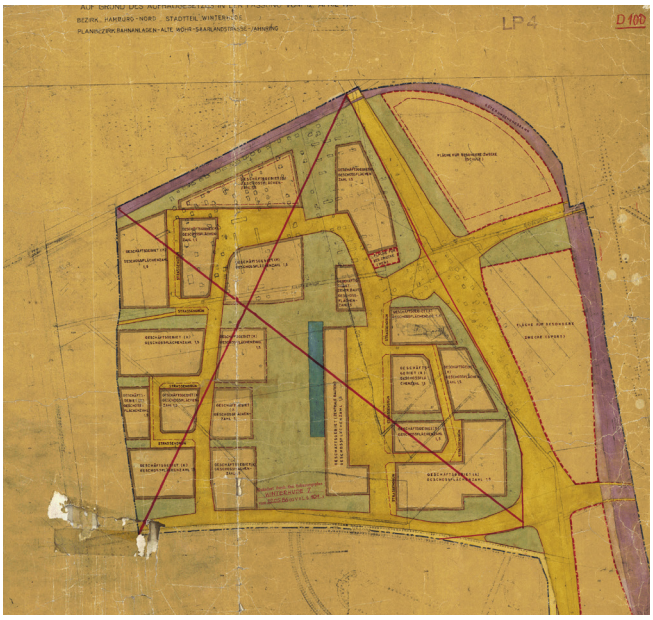


Abb. 3.5: Der Durchführungsplan »D 100« von 1961

Erschließung

Die Zentralität der öffentlichen Grünanlage bedingt die organische **Straßenführung**, welche die Parklandschaft in Form eines sechsspurigen Straßenbogens (Überseering) einfasst und auf das Raster und die Diagonale als stadtgestalterisches Ordnungsprinzip des modernen Städtebaus verzichtet (vgl. Denkmalschutzamt, 2002: 6). Um die erwartete Verkehrslast insbesondere in den Stoßzeiten zu bewältigen, werden die Erschließungsstraßen großflächig dimensioniert. Neben dem Überseering als Haupterschließungsstraße wird die innere Erschließung über drei weitere Straßenringe (New-York-, Mexiko- und Kapstadtring) jeweils vierspurig ausgebaut. Der Durchgangsverkehr fließt im Norden über die Sydneystraße und die Hebebrandstraße (vgl. Abb. 3.6).

Abb. 3.6: Erschließung mit der +1 Ebene (ohne Maßstab)

In der Konzeption des Straßenverkehrs zeigen sich die Einflüsse des **funktionalistischen Städtebaus**, denn zum einen wird der fließende Verkehr vom ruhenden Verkehr und zum anderen der motorisierte Verkehr von den Fußgängerströmen getrennt (vgl. Kellner, 2016: 128). Die Separation resultiert aus den Verkehrs- und Parkproblemen als Folge der **gegliederten und aufgelockerten Stadtstruktur** in der Innenstadt. Die zeittypische Trennung von Fahrverkehr und Fußgänger:innen soll ermöglichen, dass der Pkw-Verkehr ungestört fließt und sich die Fußgänger auf Plattformen über dem Straßenniveau gefahrlos mit Blick ins Grüne bewegen können (vgl. Kellner, 2016: 128 & Denkmalschutzamt, 2002: 8). Die Verkehrstrennung entspricht somit dem Leitbild der **autogerechten Stadt**. Die Fußwege werden als Folge

der Verkehrstrennung im Westteil der City Nord auf Plattformen und Ebenen etwa vier bis fünf Meter über dem Straßenniveau in der Höhe des ersten Obergeschosses der Gebäude geführt. Es entsteht ein verästeltes Brückensystem aus ursprünglich 12 Fußgängerüberführungen. Mit der Gestaltung der **+1-Ebene** sollen die in der Bürostadt arbeitenden und wohnenden Menschen ungehindert vom Straßenverkehr zu den einzelnen Gebäuden und der Zentralen Zone gelangen können (vgl. Denkmalschutzamt, 2002: 8). Die erhöhte Ebene wird allerdings weder im östlichen noch im nördlichen Teil der City Nord weitergeführt. Grund dafür ist das Unternehmen Nixdorf im dritten Bauabschnitt, welches 1985 auf einen ebenerdigen Haupteingang besteht.

3.1.3 Instrumente und Regulierung

Die Gestaltung und Konzeption der City Nord wird 1960 in ein entsprechendes Baurecht überführt, um die Umsetzung des Leitbilds der *Bürostadt im Grünen* zu ermöglichen. Hierbei findet die städtebauliche und politische Steuerung der Entwicklung mithilfe unterschiedlicher Instrumente statt (vgl. Kellner, 2016: 128). Als gesetzliches Steuerungsinstrument der Stadt Hamburg dient zu Beginn insbesondere der **Aufbauplan** von 1960 (vgl. Abb. 3.7). Dieser schreibt – in Orientierung an die *Charta von Athen* – eine Neuordnung der Funktionen Wohnen, Arbeiten sowie Verkehr fest und weist die City Nord als Fläche für Arbeitsstätten nördlich des Stadtparks aus. Anknüpfend an den Aufbauplan legt der **Durchführungsplan D 100** (1961) den gesetzlichen Rahmen für die Bebauung fest und definiert die Grundstücksgestaltung, ihre Struktur, Funktion und insbesondere ihre Erschließung (vgl. Soggia, 2019: 49). Herauszustellen ist die **Gestaltungsfreiheit**, die den Bauherren bei der Planung ihrer Firmensitze entsprechend ihrer Bedürfnisse gewährt wird, denn das Erscheinungsbild der Bauten wird von jedem Unternehmen aufgrund der marginalen gestalterischen Bindungen im Durchführungsplan individuell gestaltet. Der Durchführungsplan setzt unter anderem die Rahmenbedingungen wie Bebauungsdichte und-höhe sowie die Anzahl der PKW-Stellplätzen fest.

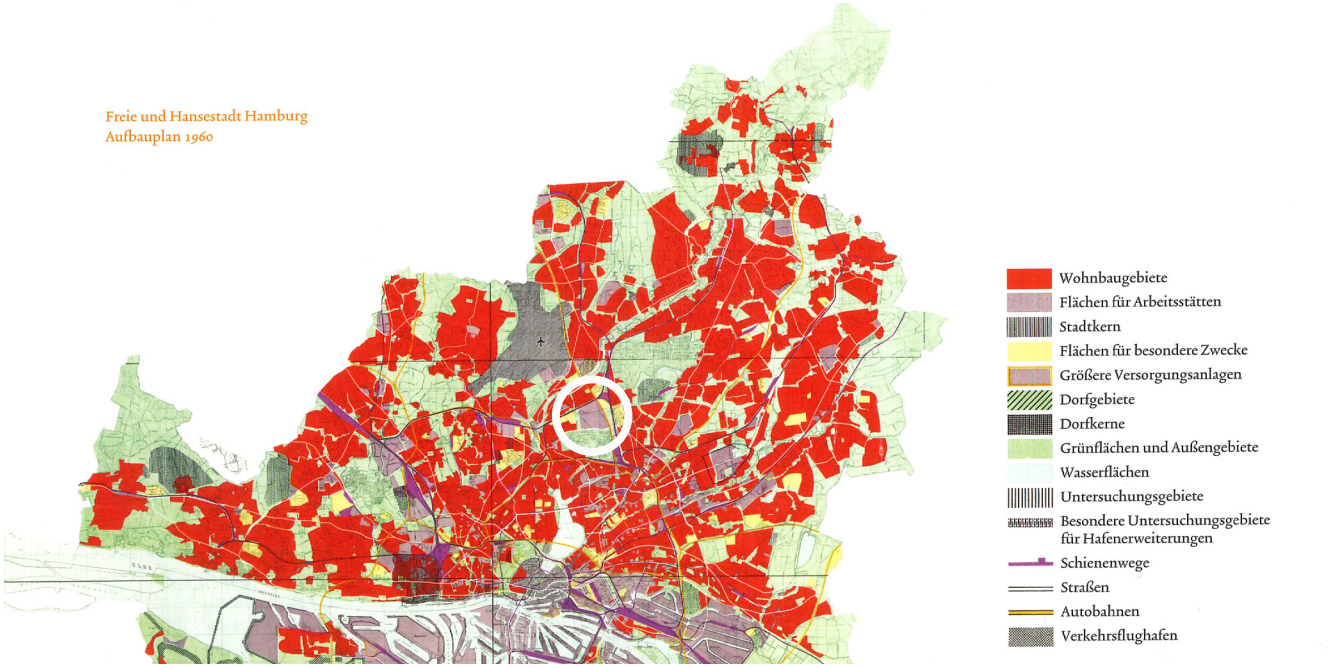


Abb. 3.7: Aufbauplan von 1960 (maßstabunabhängig)

Hierbei werden die Festsetzungen zur Erfüllung Leitbildes der *Bürostadt im Grünen* genutzt:

- Die **Höhe der Bebauung** ist aufgrund der Nähe zum Flughafen im Norden auf 40 Meter (12 Geschosse) und im Süden auf 50 Meter (16 Geschosse) begrenzt. Der Hochhausbau ist demnach möglich, eine unregulierte Ausdehnung der Gebäude in die Höhe ist allerdings unterbunden.

- Die **Geschossflächenzahl** (GFZ) wird auf 1,5 festgesetzt, was das Freihalten von 35 % der Grundfläche des zu bebauenden Grundstücks für Grünanlagen bedingt (vgl. Denkmalschutzamt, 2002: 6). Hiermit wird die Einbettung der Solitäre in die **Grünflächen** auf den Grundstücken gesichert.

- Um dem Leitbild der **Bürostadt** gerecht zu werden, ist das Errichten von **Wohnbauten** mit Ausnahme von Wohnungen für Betriebspersonal nur innerhalb der zentralen Zone, dem Einkaufs- und Geschäftszentrum der City Nord genehmigt (vgl. ebd.).

Der Durchführungsplan verzichtet auf Regelungen hinsichtlich einer einheitlichen Gestaltung der Geschäftsstadt, schreibt in den Kaufverträgen allerdings die Durchführung von Architekturwettbewerben auf den einzelnen Baugrundstücken vor, um eine entsprechende gestalterische Qualität zu gewährleisten (vgl. ebd.). Die Baubehörde weicht demzufolge die hoheitliche Planung der Gebäude auf, indem die Bauträger:innen die Ausschreibung für die Architekturwettbewerbe gemeinsam mit der Baubehörde durchführen. Im Entscheidungsprozess behält die Hamburger Baubehörde mit ihrem Vetorecht in der Jury zwar jeweils das letzte Wort, räumt aber den Bauherren eine freie Wahl unter den Preisträger:innen ein.

Die City Nord repräsentiert die Leitbilder der Nachkriegsmoderne und basiert in ihrer Konzeption auf den Gestaltungsmerkmalen des f**unktionalistischen Städtebaus** sowie der Leitbilder der **gegliederten und aufgelockerten Stadt** und der **autogerechten Stadt**. Die Konzeption geht entsprechend ebenfalls hervor aus den zu Beginn erläuterten und prägenden gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Nachkriegsmoderne in den 1960er und 1970er Jahren. Die City Nord verbindet die Leitsätze der Charta von Athen allerdings mit einem weiteren Gestaltungsmerkmal, welches Mitte der 1960er Jahre mit dem Begriff des **Strukturalismus** bezeichnet wird: Da sich die Baukörper in der City Nord erst im Prozess durch individuelle Architekturwettbewerbe und nicht durch vorher gefasste Gestaltungsprinzipien entwickeln, können die Unternehmen ihre Firmensitzen in der City Nord aufbauend auf dem vorhergegangenen Straßen- und Grundstücksraster flexibel nach den eigenen Vorstellungen gestalten. Die Gebäudeform wird in der Folge durch die firmeneigenen Betriebsstrukturen sowie Arbeitsabläufe bestimmt und repräsentiert die individuellen Bedürfnisse des ansässigen Unternehmens. Die Bürohaus-Solitäre werden von nationalen und internationalen Architekten entworfen und fügen sich zu einer städtebaulichen Struktur von hoher architektonischer Qualität zusammen (vgl. Denkmalschutzamt, 2002: 9).

3.1.4 Bauphasen und Gestaltungsmerkmale

Ab 1962/1963 werden die Gebäude in drei Bauabschnitten realisiert. Jeder Bauabschnitt weist hierbei seine eigenen Spezifika und Gestaltungsmerkmale auf. Berücksichtigt werden die konzeptionellen und baurechtlichen Vorschriften, die insbesondere die Bebauungshöhe und-dichte sowie die jeweilige Nutzung regeln. Die Bauabschnitte werden entsprechend der Himmelsrichtungen in der Reihenfolge von Ost (1. Bauabschnitt) nach West (2. Bauabschnitt) nach Nord (3. Bauabschnitt) entwickelt und rahmen die Zentrale Zone sowie den City-Nord-Park (vgl. Abb. 3.8).

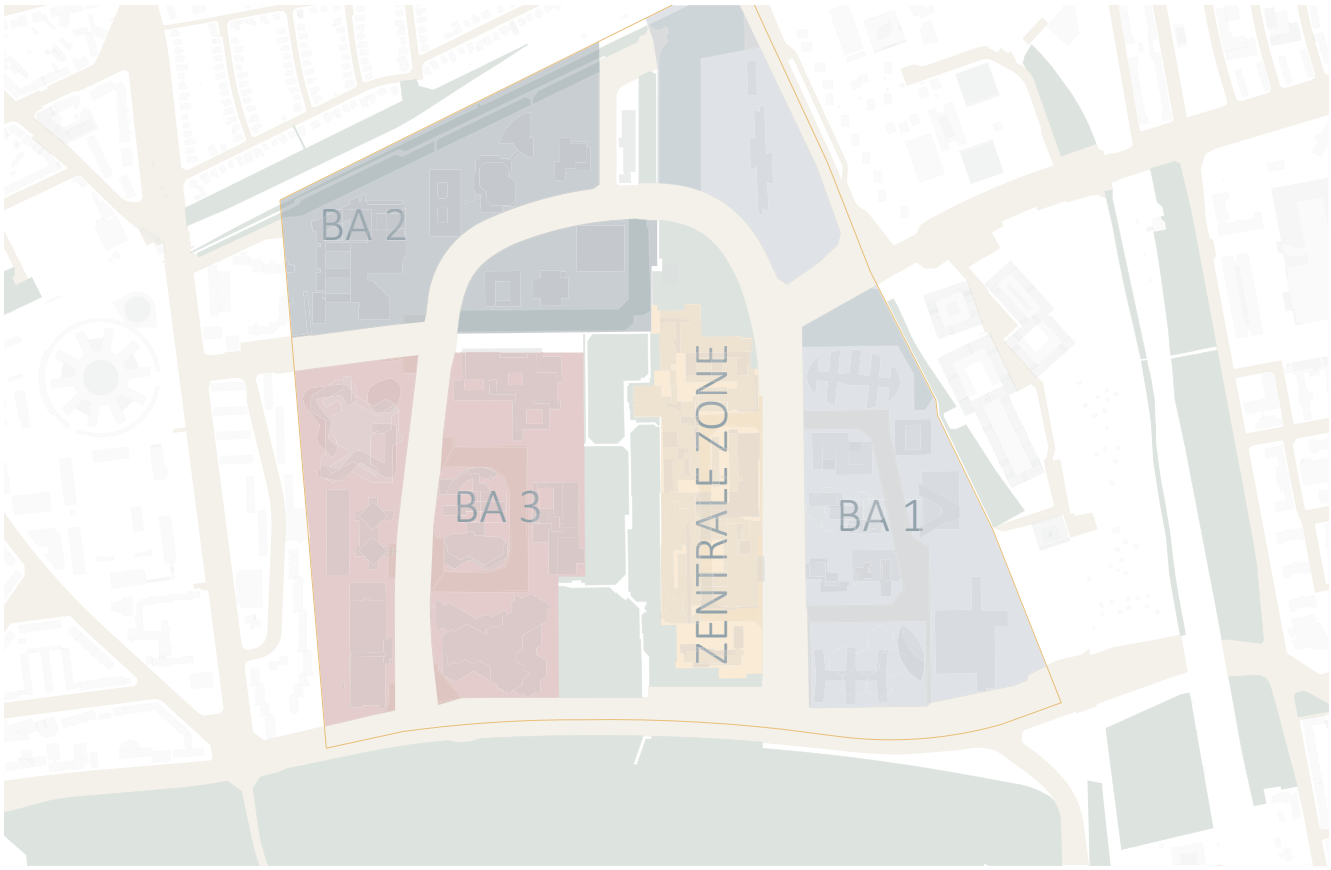


Abb. 3.8: Bauabschnitte (ohne Maßstab)

Der erste Bauabschnitt befindet sich östlich der Grünzone und entsteht überwiegend zwischen **1964 und 1971** (vgl. Soggia, 2019: 61). Er zeichnet sich insbesondere durch die überwiegend kleinteiligen Bürobauten aus, die durch Frei- und Verkehrsflächen voneinander getrennt sind. Zu Realisierungsbeginn zeigt sich somit in der Bebauungs- und Freiraumstruktur eine bauliche Dominanz der aufgelockerten Leitbildvorstellungen. Im ersten Bauabschnitt kommt zudem gleich zu Beginn der Umsetzung die Heterogenität der Gebäudeformen, Materialien und Farben durch die marginalen gestalterischen Vorgaben seitens der Stadt zum Ausdruck. Die ersten Bauten in der City Nord werden 1966 von den Zentralverwaltungen der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft und der Claudius Peters AG belegt. Das Verwaltungsgebäude der Hamburgischen Landesbank befindet sich währenddessen kurz vor Bauabschluss, an welchen sich 1966 die Bauvorhaben von HEW und Esso anschließen. Weitere Grundstücke werden unter anderem von der Signal Iduna Versicherung, der Landesversicherungsanstalt (LVA) und BP erworben (vgl. ebd.: 63).

Parallel zur ersten Bauphase entsteht ein Rahmenentwurf für die **Zentrale Zone** (Mitte), die den Mittelpunkt der City Nord bildet und sowohl für die Erwerbstätigen in den Büro- und Verwaltungsbauten als auch für die Bewohner:innen der Bürostadt einen gewerblichen Bereich mit Nahversorgern darstellen soll (vgl. Krauß, 2016: 173). Die Zentrale Zone wird hierbei nicht nach dem Grundprinzip der gegliederten und aufgelockerten Stadt gestaltet, sondern stellt mit einer Geschossflächenzahl von etwa 3,0 einen hochverdichteten und kompakten Stadtbaustein der City Nord dar, der keine prägenden Grün- und Freiraumelemente aufweist (vgl. Bezirksamt Hamburg Nord, 2008: 6). Die Mitte unterscheidet sich demnach von den drei Bauabschnitten insbesondere durch das Verlassen des solitären Prinzips, die hohe bauliche Dichte sowie die Nutzungsausrichtung auf Nahversorgung, Einzelhandel und Wohnen. Das Zentrum ist von unterschiedlichen Grundeigentümer:innen ohne die obligatorischen Architekturwettbewerbe realisiert worden und nach vielfachen Planungsänderungen erst 1980 statt 1968 fertiggestellt. Planungsschwierigkeiten zeigen sich in inkonsequenten gestalterischen Prinzipien, wie der unvollständigen Überdachung der +1-Ebene und der mangelnden Durchlässigkeit des gesamten Stadtbausteins (vgl. Denkmalschutzamt, 2002: 8).

Der **zweite Bauabschnitt** westlich der Grünzone entsteht nachfolgend von **1971 bis 1977**. Er weist deutlich größere Gebäude auf als der erste Bauabschnitt und wird von Beginn an durch Fußwege auf der +1-Ebene verbunden (vgl. Krauß, 2016: 170). In den Erdgeschossen können so kostengünstig zwei Garagengeschosse untergebracht werden und die vorgegebenen 35 Prozent von gärtnerisch gestaltbarer Grünfläche werden nicht – wie zum Teil noch im ersten Bauabschnitt – von unterirdischen Tiefgaragen beeinträchtigt. Der zweite Bauabschnitt ist durch die großmaßstäbliche Bebauung prägend für das Leitbild der solitären, monofunktionalen Bürostadt und repräsentiert durch die vollständige Verkehrstrennung das Leitbild der *funktionsgetrennten und autogerechten Stadt* auf allen Ebenen.

In Ergänzung zum zweiten Bauabschnitt entsteht zwischen **1967 und 1977** die **zentrale Grünanlage**, die im Westen an die Zentrale Zone anschließt. Nach vorangehenden Wettbewerben entwirft Günter Schulze 1975 die abschließende öffentliche Grünplanung für den City-Nord-Park (vgl. Krauß, 2016: 17). Diese umfasst eine intensive Geländemodulation mit Mulden und Hügeln sowie großzügig Rasenflächen, die durch blockartige Baumgruppen,-reihen und-alleen und Sitzgruppen akzentuiert werden. Entgegen der ursprünglichen Planung entstehen im City-Nord-Park keine Wasserbecken (vgl. Denkmalschutzamt, 2002: 7). Mit der Grünkonzeption nimmt Schulze zeitgenössische Tendenzen in der Freiraumplanung auf, die insbesondere durch die organische Höhengestaltung und die großflächigen Rasenflächen zum Ausdruck kommen (vgl. ebd.: 7f.). Der City-Nord-Park ist damit ein Dokument vergangener Freiraumplanung. Seine Bedeutung für das Leitbild der *Bürostadt im Grünen* wird durch die zentrale Position zusätzliche betont.

Der **dritte Bauabschnitt** umfasst ausschließlich die Grundstücke im nördlichen Teil der Anlage und wird von **1975 bis 1991** bebaut. Hier zeigen sich in der Entstehungszeit überwiegend kleinere Dimensionen in

der Bebauung als bei den meisten früheren Bauten. Durch die nachgelagerte Realisierung dieses Bauabschnitts, entstehen die Bauten unter veränderten Vorstellungen der zu planenden Stadt. Die *gegliederte und aufgelockerte* Leitvorstellung sowie die folgenden Großstrukturen geraten schon Anfang der 1960er und 1970er Jahre in die Kritik, stattdessen rücken Verdichtung und Belebung durch gemischt genutzte Stadtquartiere in den Vordergrund (vgl. Soggia, 2019: 67). Der Wandel der großmaßstäblichen Unternehmenszentralen zu kleineren Gebäudebausteinen im dritten Bauabschnitt, gerade im Vergleich zur zweiten Realisierungsetappe, kann als Ausdruck dieses Wandels verstanden werden. Im 3. Bauabschnitt wird zudem das Erschließungssystem über die +1-Ebene auf Wunsch der Eigentümer:innen auf die Straßenebene geführt und die Trennung der Verkehrsarten nach dem Leitbild der *autogerechten Stadt* aufgelöst (vgl. Krauß, 2016: 173). Die Gestaltung einer solitären *Bürostadt im Grünen* ist jedoch weiterhin durch die Kaufverträge festgeschrieben und von den Unternehmen erwünscht, die durch eine – in den neuen Leitbildern angestrebte Nutzungsmischung – den repräsentativen Rahmen ihrer Bürobauten gefährdet sehen (vgl. Soggia, 2019: 67). Auch der dritte Bauabschnitt fügt sich somit durch seine Monofunktionalität in die nachkriegsmodernen Planungsleitbilder ein.

In der Gestaltung der Bauabschnitte spielt ferner die Auseinandersetzung mit **Zellen- und Großraumbüros** eine zentrale Rolle, denn die Organisation der Büroarbeit beeinflusst die Ausdehnung der Gebäude in der Fläche (vgl. Denkmalschutzamt, 2002: 6). In den Bauabschnitten findet kein einheitlicher Umgang mit den klassischen Großraumbüros der 1960er Jahre statt. Während sich unteranderem BP, die Hamburg-Mannheimer und Tchibo für die Großraumlösung entscheiden, setzten HEW und Edeka vermehrt auf Zellenbüros für einzelne oder mehrere Personen (vgl. Soggia, 2019: 87). Zum Teil werden innerhalb der Bürosolitäre beide Büroformen kombiniert. Die innere Struktur lässt sich dabei zumeist an der Gebäudeform ablesen. Gebäude mit Großraumbüros verfügen über höhere Gebäudetiefen und eine größere Grundfläche, die Zellenbauweise führt zu schmaleren Gebäudekörpern, die sich stärker in die Höhe ausdehnen (vgl. Abb. 3.9 & 3.10). Infolgedessen entwickelt sich in der City Nord neben den vielfältigen Farben und Materialien auch eine Heterogenität in den Gebäudeformen in Abhängigkeit von den jeweiligen Unternehmenswünschen zur Büroorganisation.

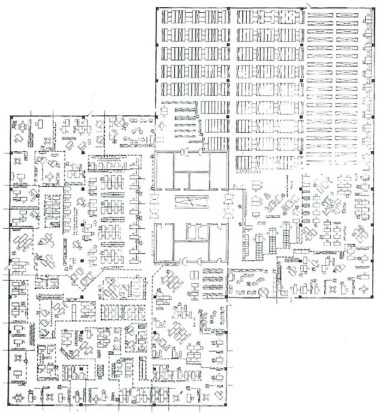


Abb. 3.9: Grundriss Großraumbüro (LVA, 1968)

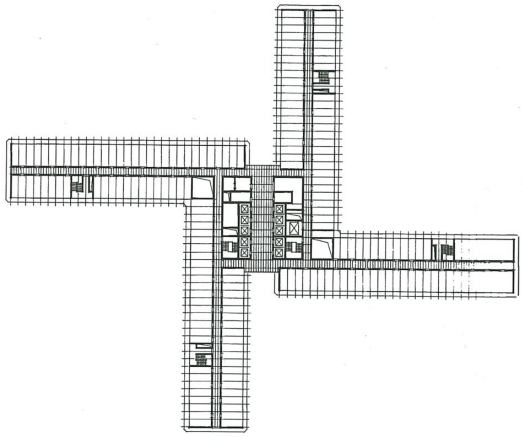


Abb. 3.10: Grundriss Zeilenbüro (Shell, 1973)

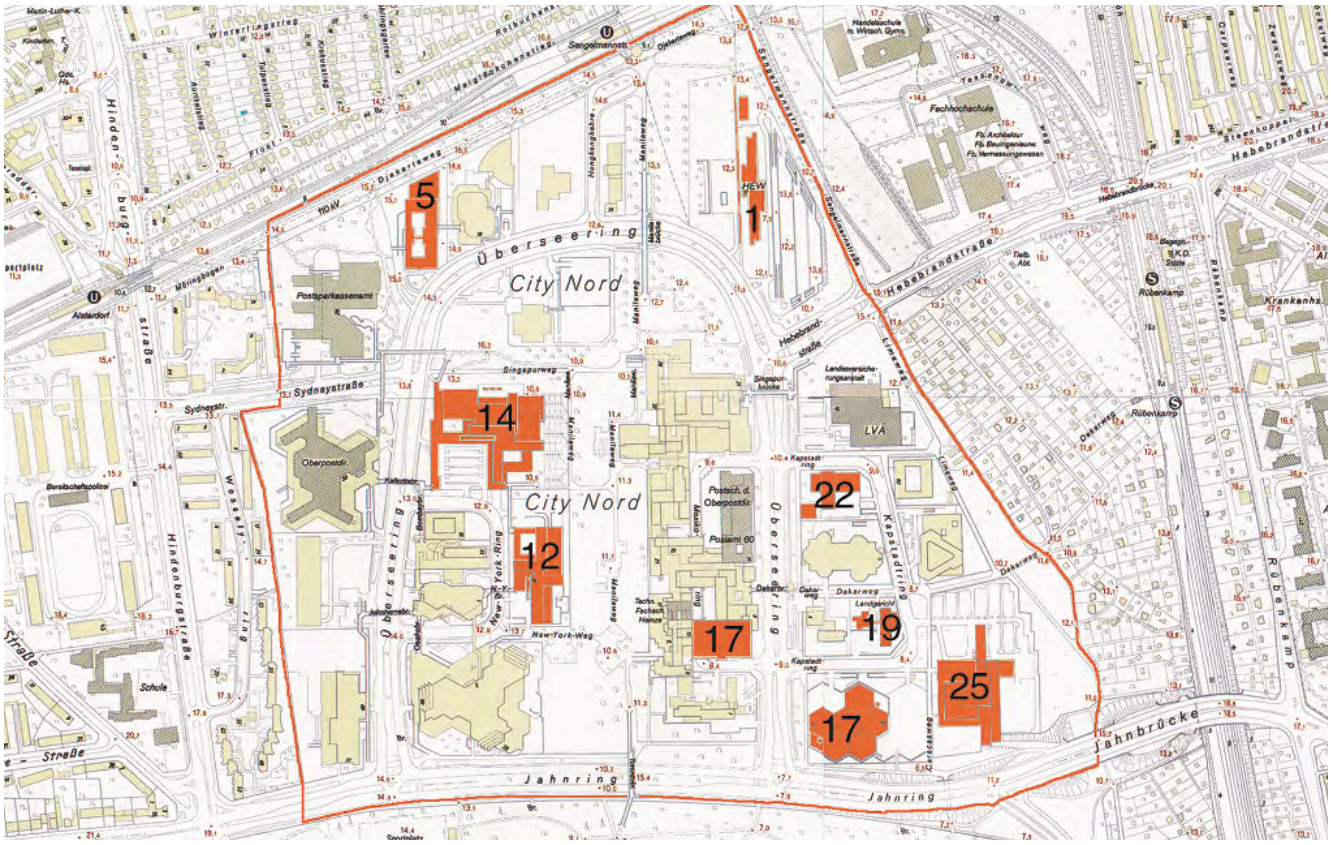


Abb. 3.11: Lageplan 1991 (maßstabunabhängig)

Insgesamt entsteht mit dem weitgehenden Abschluss des dritten Bauabschnitts, der zentralen Grünanlage sowie der Zentralen Zone um 1980 ein städtebauliches Ensemble von heterogenen Grundrissen sowie Gebäudeformen und -gestalten für Großverwaltungen. Diese fügen sich durch die vorgegebenen rechtlichen Rahmenbedingungen in das Leitbild der *Bürostadt im Grünen* ein und stellen das Ergebnis der dargestellten Leitbilder der deutschen Nachkriegsmoderne dar (vgl. Abb. 3.11).

3.2 Planungsergebnis

Die Konzentration der Verwaltungsbauten in der City Nord erfüllt ihr grundlegendes Planungsziel, da sie die die Innenstadt sowie die Wohngebiete von den Erweiterungsbauten wichtiger Firmen entlastet und die Abwanderung der Unternehmen aufgrund nicht verfügbarer Fläche verhindert. Infolgedessen werden durch die Bündelung der Firmenstandorte in der City Nord mehrere Einzelstandorte in der Innenstadt frei. Die ersten acht Firmen in der City Nord geben in der Innenstadt zusammengenommen 102 800 m² Nutzfläche in 64 Häusern auf und nehmen dafür 152 200 m² neue Nutzfläche in acht Firmengebäuden in Betrieb (vgl. Möller, 1985: 155 f.). Kleingliedrige Flächen in der Innenstadt werden so für andere Nutzer:innen frei. Mit der städtebaulichen Formgebung im Rahmen der *gegliederten und aufgelockerten Stadt* entwickelt sich die City Nord zu einem markanten und einprägsamen Merkzeichen im Hamburger Stadtbild (vgl. Denkmalschutzamt, 2002: 6). Die wechselnden Leitbildvorstellungen im Städtebau der 1970er und 1980er Jahre stellen die City Nord allerdings schon während ihrer Realisierung vor Herausforderungen, die mit den gewandelten wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen einhergehen.

In Folge der **Energiekrise** gerät die City Nord Anfang der 1970er Jahre in ein neues Spannungsfeld. Die in der Bürostadt ansässigen Firmen sind vor allem Großkonzerne, die ihre Gebäude aufgrund der geschaffenen rechtlichen Voraussetzungen an ihre eigenen Gestaltungs- und Organisationsansprüche anpassen (vgl. Kellner, 2017: 130). Da sich gerade zu Beginn der Realisierung viele Energie- und Mineralölkonzerne ansiedeln, ist der erste Bauabschnitt in Folge der Ölkrise besonders betroffen von dem Stellenabbau und dem Rückzug der Unternehmen aus ihren hochindividualisierten Immobilien (vgl. ebd.). Zudem sinkt die Zahl der Beschäftigten auch wegen der fortschreitenden elektronischen Datenverarbeitung der Büroarbeit Ende der 1980er Jahre innerhalb von zehn Jahren von 30.000 auf 20.000 (vgl. ebd.: 131). Die Baufreiheit und die individuelle Gestaltung der Gebäude nach den Ansprüchen der Firmen erweist sich beim Auszug dieser Unternehmen als Herausforderung, da aufgrund der spezifischen Struktur **schwer vermittelbare Immobilien** hinterlassen werden. Hierbei spielen die Großraumbüros der 1960er Jahre ebenfalls eine Rolle, da mit dem Wandel der Routinearbeiten durch den Einzug der elektronischen Datenverarbeitung veränderte Anforderungen an die Bürostrukturen gestellt werden. Das Großraumbüro der 1960er Jahre wird aufgrund des entstehenden Geräuschpegels, unbelichteter Raumtiefen und der fehlenden Privatsphäre weniger nachgefragt. So fallen Großraumbüros aus der Nutzung, müssen zum Teil umstrukturiert werden oder haben den Auszug einzelner Unternehmen zur Folge.

Während auf der einen Seite bereits Anfang der 1970er Jahre die Herausforderungen der Nach- und Umnutzung von Bürobauten stehen, zeichnet sich für die wachstumsorientierten Konzerne aus der Computer- und Elektrobranche Ende der 1970er Jahre ab, dass die im Durchführungsplan D 100 festgesetzte **Geschossflächenzahl von 1,5 zu niedrig** ist (vgl. Soggia, 2019: 279). Ein neuer Bebauungsplan „Winterhude 7“ ersetzt 1986 den bis dahin bestehenden Durchführungsplan und ermöglicht die Bebauung mit einer Geschossflächenzahl bis zu 2,3 zulasten der privaten Grünflächen. Es folgen unter anderem Erweiterungsbauten der Hamburg-Mannheimer (Ergo), Tchibo und der LVA. Die Änderung der GFZ verläuft dabei gestaffelt und bleibt im Norden aufgrund des nahegelegenen Flughafens mit 1,7 verhältnismäßig gering. Auf den meisten Grundstücken wird die Geschossflächenzahl auf 1,8 bis 2,3 angehoben (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg, 1986). Der Anteil privater Grünflächen sinkt dementsprechend von etwa 35 auf 30, 25 oder 20 Prozent.

Darüber hinaus erweist sich die **Zentrale Zone** bereits früh als Fehlkonzeption, da die umliegenden Bürobauten keine ausreichende Nachfrage generieren. Die Unternehmen stellen den Angestellten häufig alle notwendigen Angebote über Gastronomiebetriebe, Freizeiteinrichtungen oder Einkaufsmöglichkeiten innerhalb ihrer Verwaltungsbauten zur Verfügung und erinnern damit an die *Unités d´habitation* Le Corbusiers mit Büros anstelle von Wohnen als Rahmennutzung. So befindet sich unter anderem in der Shell Zentrale eine Kegelbahn, bei Tchibo und der Hamburg-Mannheimer Schwimmhallen und in diversen Verwaltungsbauten gastronomische Angebote für die Angestellten. Mit den in der Zentralen Zone vorhandenen 600 Wohnungen gibt es für die dort angesiedelten öffentlichen Nutzungen wenig Nachfrage, die durch die Büroangestellten nicht erhöht wird (vgl. Kellner, 2017: 130). Ein zusätzlicher Aspekt hinsichtlich der Fehlplanung der Zentralen Zone ist der Verzicht auf die charakteristischen Bauwettbewerbe, sodass

ihre Ausführung im Gegensatz zu den Bürobauten nicht mit dem gleichen **Qualitätsanspruch** erfolgt (vgl. Denkmalschutzamt, 2002: 9). Im Gegensatz zur Festsetzung der Geschossflächenzahl von 1,5 auf den umliegenden Grundstücken, wird die Zentrale Zone teilweise mit einer GFZ von 3,6 bebaut (vgl. Soggia, 2019: 279). Es entsteht eine komplexe Eigentümerstruktur in hochverdichteten, verbundenen Gebäudekörpern und eine Verwinkelung, die wiederum unattraktive halböffentliche Räume in der Zentralen Zone entstehen lässt (vgl. Kellner, 2017: 130). Sie wird somit nicht mit vergleichbar hohen Qualitätsstandards realisiert und erzeugt für die angesiedelten öffentlichen Nutzungen keine ausreichende Nachfrage.

Des Weiteren wirkt sich die aufkommende **funktionalistische Grundsatzkritik** auf das Image der City Nord noch während der Realisierung in den 1970er Jahren zunehmend negativ aus. Die monofunktionale Bürostadt entspricht in ihrer gegliederten und aufgelockerten Struktur nicht den aufkommenden Ideen der lebendigen, dichten und nutzungsgemischten Stadt (vgl. Bezirksamt Hamburg Nord, 2008: 6). Die Monofunktionalität gilt als veraltet und führt dazu, dass die City Nord mit ihren großen Grün- und Straßenflächen nach Büroschluss einsam und leer wirkt (vgl. Soggia, 2019: 282). Im Gegensatz zu der geäußerten Kritik bewegt sich die Leerstandsquote in der City Nord jedoch stetig unter den Hamburger Durchschnittswerten, was auf eine anhaltende Attraktivität der City Nord als Bürostandort schließen lässt (vgl. Kellner, 2017: 130).

Die Grundsatzprobleme der City Nord zeigen sich in erster Linie in der erschwerten Weiter- und Nachnutzung hochindividualisierter Immobilien, dem zunehmenden Wunsch nach baulicher Verdichtung in den drei Bauabschnitten, mangelnder Qualität einiger Bauten und der Nachfrage in der Zentralen Zone sowie ihrer monofunktionalen Nutzungsausrichtung. Ende der 1980er Jahre gilt die City Nord als trist und leblos, die Großraumbüros der 1960er und 1970er Jahre werden zunehmend negativ bewertet und die Architektur gilt als nicht mehr zeitgemäß. In der Folge setzen um die Jahrtausendwende weitreichende Entwicklungen und Veränderungen in der City Nord ein, welche die Revitalisierung der Bürostadt zum Ziel haben und zu der Veröffentlichung eines *Masterplans zur zukünftigen Entwicklung der City Nord* führen.

3.3 Masterplan City Nord

3.3.1 Akteur:innen und Motive

Aufgrund der benannten Defizite der City Nord verlagern einige Unternehmen ihre Hauptverwaltungen in andere Städte oder Stadtteile Hamburgs. Shell, BP, die Telekom, die LVA und IBM verlassen zwischen 1999 und 2002 die City Nord und hinterlassen teilweise schwer umzunutzende Spezialimmobilien. Neben den Herausforderungen der Nach- und Umnutzung der leerstehenden Immobilien, welche für Großbauten der Nachkriegsmoderne städteübergreifend gelten, tritt in den 2000er Jahren das Thema Sanierung und Modernisierung der Bürobauten in den Vordergrund. Zudem befassen sich ab 2000 städtische Akteure, die Grundeigentümer:innen und das Denkmalschutzamt verstärkt mit der zukünftigen Entwicklung der City Nord und dem Umgang mit dem Leitbild der *Bürostadt im Grünen*.

Auf **städtischer Seite** beginnt um die Jahrtausendwende ein neues Engagement für die City Nord. Insbesondere die **Bürgerschaft** sieht aus gesamtstädtischer Sicht Handlungsbedarf und ersucht den Senat um eine Nutzungsmischung von Arbeiten, Wohnen und Freizeit, die den Stadtteil City Nord wieder in das gesamtstädtische Gefüge der Stadtteile Winterhude und Barmbek sowie des Stadtparks integriert. In der Folge wird die **Stadtentwicklungsbehörde des Senats** mit einer Untersuchung der City Nord beauftragt, die dem Bürostandort im August 2000 trotz des negativen Images gute Marktchancen und Entwicklungsperspektive prognostiziert sowie auf die positiven Lagequalitäten mit der Nähe zum Flughafen, zur Innenstadt und zum Stadtpark verweist. Das Leitbild der *Bürostadt im Grünen* wird hier als erhaltenswert und als konstituierendes städtebauliches Qualitätselement eingestuft (vgl. GIG City Nord GmbH, o. D.-c). Demnach soll sowohl die zentrale Grünzone als unbebauter Freiraum erhalten bleiben als auch der städtebauliche und nutzungsbezogene Charakter der Bürostadt gesichert werden. Trotz der angestrebten Sicherung des Leitbilds kommt der Bericht dennoch zu der Einschätzung, dass für die Belebung der City Nord eine Nutzungsmischung zuträglich ist (vgl. Kellner, 2017: 131). Zudem wird aufgrund der teilweise veralteten Haustechnik ein Handlungsbedarf bei der Modernisierung der veralteten Verwaltungsgebäude gesehen.

Die **Grundeigentümer:innen** äußern Anfang der Jahrtausendwende ihre Beteiligungsbereitschaft für einen Transformationsprozess. Im Interesse einer Imageaufwertung gründen die Vertreter:innen einiger Unternehmen im Jahr 2000 die *Grundeigentümer-Interessengemeinschaft City Nord GmbH* (seit 2015: GIG City Nord). Der Zusammenschluss der Grundeigentümer:innen setzt sich zum Ziel, die City Nord als Standort zu stärken und die Bedingungen für die Menschen vor Ort zu verbessern. Die Grundeigentümer:innen beginnen ihre Anliegen gegenüber der Stadt zu vertreten sowie Maßnahmen gegen das Negativimage der City Nord zu ergreifen. In ihrem Interesse liegt die Sicherung der City Nord als reine Bürostadt sowie ihre Aufwertung durch eine Revitalisierung des Zentrums und der Parkanlage (vgl. Soggia, 2019: 285). Die Umsetzung einiger Impulse der GIG sowie folgender zum Teil städtisch initiierter Ideenwettbewerbe gelingt in den 2000er Jahren aufgrund fehlender Finanzierungsmöglichkeiten nicht (vgl. ebd.).

Auf die Bereitschaft der Grundeigentümer folgend beginnt ab 2001 eine erste **Sanierungs- und Modernisierungswelle** in der City Nord. Bis zur Jahrtausendwende haben viele Unternehmen, darunter Edeka, Ergo, Tchibo und Vattenfall, ihre Zentralen in der City Nord saniert und durch die Modernisierung der Haustechnik und der Büroflächen an neue technische Standards der Energieeffizienz sowie geänderte Büroarbeit angepasst (vgl. Soggia, 2019: 287). Daneben haben Unternehmenswechsel in den Verwaltungszentralen, Ankäufe und Verlagerungen einige Um- und Neubauten in der City Nord zur Folge. So werden zwischen 1996 und 2004 mit dem *Edeka* Rechenzentrum sowie den Verwaltungsgebäuden der *Signal Iduna* (ehem. NOVA-Versicherungen) am Kapstadtring 8, der *LVA* und der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft drei Bauwerke im ersten und eines im zweiten Bauabschnitt abgebrochen (vgl. Abb. 3.12). Es folgen der Neubau der *Signal Iduna*, der am Kapstadtring 8 fertiggestellt wird, der Neubau des *Patio Office* für die ehemalige *HanseNet* sowie die Kernsanierung und Aufstockung des „Haus der Wirtschaft“.

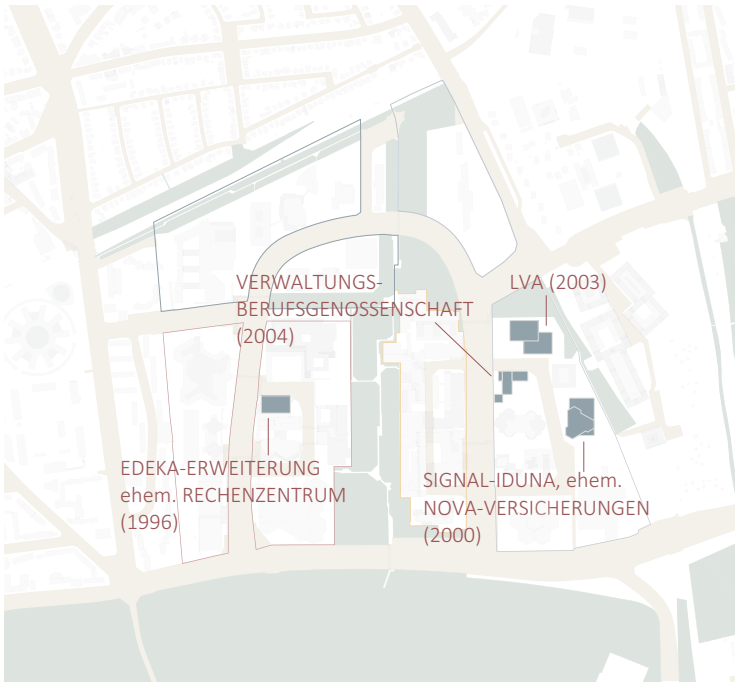


Abb. 3.12: Bestandsabbrüche bis 2004 (ohne Maßstab)

Abb. 3.13: Neubauten bis 2011 (ohne Maßstab)

Auf dem Gelände der ehemaligen LVA im Osten der City Nord entsteht 2004 das **Oval Office**, mit welchem der Übergang von den Großraumstrukturen aus den 1960er Jahren zu den neuen Arbeitswelten in Form von sogenannten „Open Spaces“ oder „New Working Places“ eingeleitet wird (vgl. Abb. 3.13). Zudem entsteht mit dem Oval Office neben dem Patio Office das zweite Mietobjekt in der City Nord, welches nicht für den Eigenbedarf der Firmenverwaltungen genutzt wird. Die Solitärgemeinschaft der Eigentümer in der City Nord wird demnach zunehmend vom wachsenden Markt der Mietimmobilien in Anspruch genommen. Auch zeigen sich erste Bestrebungen, das Planungsrecht zugunsten einer dichteren Bebauung erneut neu zu fassen.

Die verschiedenen Veränderungen und baulichen Maßnahmen in der City Nord erwecken um das Jahr 2000 herum die Aufmerksamkeit des **Denkmalschutzamtes**, welches in einem 2001 veröffentlichten Arbeitsheft anstrebt, den Bürostandort als Gesamtanlage einschließlich des City Nord Parks und zentralen Zone sowie sieben einzelne Bauten von besonderem Rang unter Denkmalschutz zu stellen (vgl. Kellner, 2017: 131). Da die Grundeigentümer:innen eine Erschwerung der erforderlichen Modernisierung der Gebäude fürchten, zeigen sie sich mit dem Vorhaben nicht einverstanden. Der Konflikt wird durch den Bürgermeister Ole von Beust beigelegt, der versichert die City Nord werde vorerst nicht unter Denkmalschutz gestellt (vgl. ebd.). Im Gegenzug verpflichten sich die Eigentümer, den Charakter der City Nord zu bewahren und die Bebauung nicht zu verdichten (vgl. ebd.). Aus dieser Entwicklung geht der politische und wirtschaftliche Einfluss auf die Erhaltungswürdigkeit nachkriegsmoderner Architektur hervor.

Die ungesteuerten Um- und Neubauten sowie die angestrebte Verdichtung der Bürostadt machen jedoch gleichwohl einen übergeordneten Orientierungsrahmen und gemeinsame Zielvorstellungen der Akteur:innen notwendig. Auch kann die Eigeninitiative der Grundeigentümer:innen in der Sanierung und Modernisierung ihrer Gebäude die strukturellen und in der Monofunktionalität begründeten Defizite der City Nord nicht decken. Im März 2007 wird aus diesem Grund der Arbeitskreis City Nord ins Leben gerufen, um auf Bezirksebene gemeinsam mit Politiker:innen und Vertreter:innen der Unternehmen die Situation in der City Nord zu untersuchen und ihre zukünftige Entwicklung zu erörtern. Verbunden werden sollen die Forderungen einer Implementierung von Mischnutzung von Wohnen und Arbeiten auf der einen Seite mit einer Verdichtung der Bürostandorte auf der anderen Seite (vgl. Soggia, 2019: 288). Die Zielvorstellungen basieren auf den zuvor erörterten Defiziten der City Nord. In dem 2008 veröffentlichten Abschlussbericht werden mögliche Entwicklungsrichtungen und die wesentlichen Ergebnisse zusammengefasst:

- Leitbild der City Nord **Bürostadt im Grünen** soll beibehalten werden.
- Eine Bebauung des **City-Nord-Parks** wird ausgeschlossen. Ein Gutachten zur Pflege und Gestaltung des Parks zielt auf eine Rückführung in den ursprünglichen Zustand als grünes Pendant zum baulichen Ensemble ab.
- Es besteht der Wunsch nach **mehr Wohnraum** in Kombination mit anderen gewerblich verträglichen Nutzungen zur Belebung der City Nord. Neubauvorhaben und Projektentwicklungen mit einer Mischnutzung von Wohnen und Arbeiten sollen möglich werden. Eine Verdichtung der vorhandenen Bürobebauung ist ebenfalls möglich.
- Die **Zentrale Zone** als räumliche und nutzbare Mitte der City Nord soll auf verschiedenen Ebenen räumlich und funktional gestärkt werden.

Aufbauend auf den Abschlussbericht des Arbeitskreises wird ein Masterplan zur zukünftigen Entwicklung der City Nord in Auftrag gegeben, der den städtebaulichen und planungsrechtlichen Rahmen zur perspektivischen Entwicklung in den nächsten Jahren abstecken soll.

3.3.2 Ziele des Masterplans

Der Masterplan schreibt der City Nord eine „hohe Akzeptanz“ (Bezirksamt Hamburg-Nord, 2011: 5) ausgehend von den Unternehmen und ihren Mitarbeitern zu, welche die Bürostadt mit „großer Zufriedenheit“ (ebd.) belegen. Die geringe Leerstandsquote und die infrastrukturelle Anbindung der City Nord in Form von öffentlichen Verkehrsmitteln und der Lage unmittelbar am Stadtpark, der Innenstadt sowie dem Flughafen sichert der City Nord ein gutes Entwicklungspotential (vgl. ebd.).

Zusammenfassend bieten jedoch

- die veraltete Vorstellung einer funktions- und nutzungsgetrennten Bürostadt mit der folgenden Leere abends und am Wochenende zusammen mit
- den neuen Nutzungsanforderungen,
- dem Diskurs über die Organisation von Büroflächen,
- dem Modernisierungs- und Sanierungsbedarf einiger Bauwerke sowie
- die Um-, An- und Neubauten der vergangenen Jahre

den Anlass, die Entwicklung der City Nord konzeptionell und planungsrechtlich zu koordinieren. Der Masterplan zeigt Handlungsoptionen auf, die konkrete Projekte initiieren können und hierfür einen angemessenen städtebaulichen und planungsrechtlichen Rahmen setzen (vgl. ebd.: 7). Der Masterplan soll nach dem einstimmigen Beschluss der Bezirksversammlung im November 2010, schrittweise in intensiver Abstimmung mit den Grundeigentümern umgesetzt werden (vgl. ebd.: 5). Die Ergebnisse des Abschlussberichtes vom Arbeitskreis City Nord aus dem Jahr 2008 bilden hierbei das Grundgerüst für die Ziele und Konzeption des Masterplans. So werden die Konkretisierung des Leitbilds *Bürostadt im Grünen*, die verträgliche Nutzungsergänzungen durch Wohnen und Gewerbe und die Aufwertung der Mitte zu Arbeitsschwerpunkten des Masterplans (vgl. ebd.: 6). Die Konkretisierung der Arbeitsschwerpunkte in den abgeleiteten Zielvorstellungen umfasst:

1. *Die Sicherung des Leitbildes „Bürostadt im Grünen“,*
2. *den Artenschutz für die Elefanten,*
3. *die Sicherung der Parkanlage in ihrer originären Gestaltqualität,*
4. *die Öffnung des Planungsrechts zur Sicherung der Nachnutzung von Bürobauten*
    - *für eine verträgliche Nutzungsergänzung sowie strukturelle Nachverdichtung mit ergänzenden Nutzungen,*
5. *die Stärkung der „Mitte“ (Zentrale Zone) und*
6. *eine stärkere Vernetzung der City Nord (vgl. ebd. 7).*

Die Auflistung der Zielvorstellungen ist hierarchisch geordnet. Das Leitbild der *Bürostadt im Grünen* wird demnach bei den im Masterplan vorgeschlagenen städtebaulichen und planungsrechtlichen Maßnahmen priorisiert. Welche Maßnahmen der Masterplan in Verbindung mit den oben genannten Zielen vorsieht und wie diese konkret beschrieben werden, wird nachfolgend erörtert.

Die Sicherung des Leitbildes „Bürostadt im Grünen“ (1)

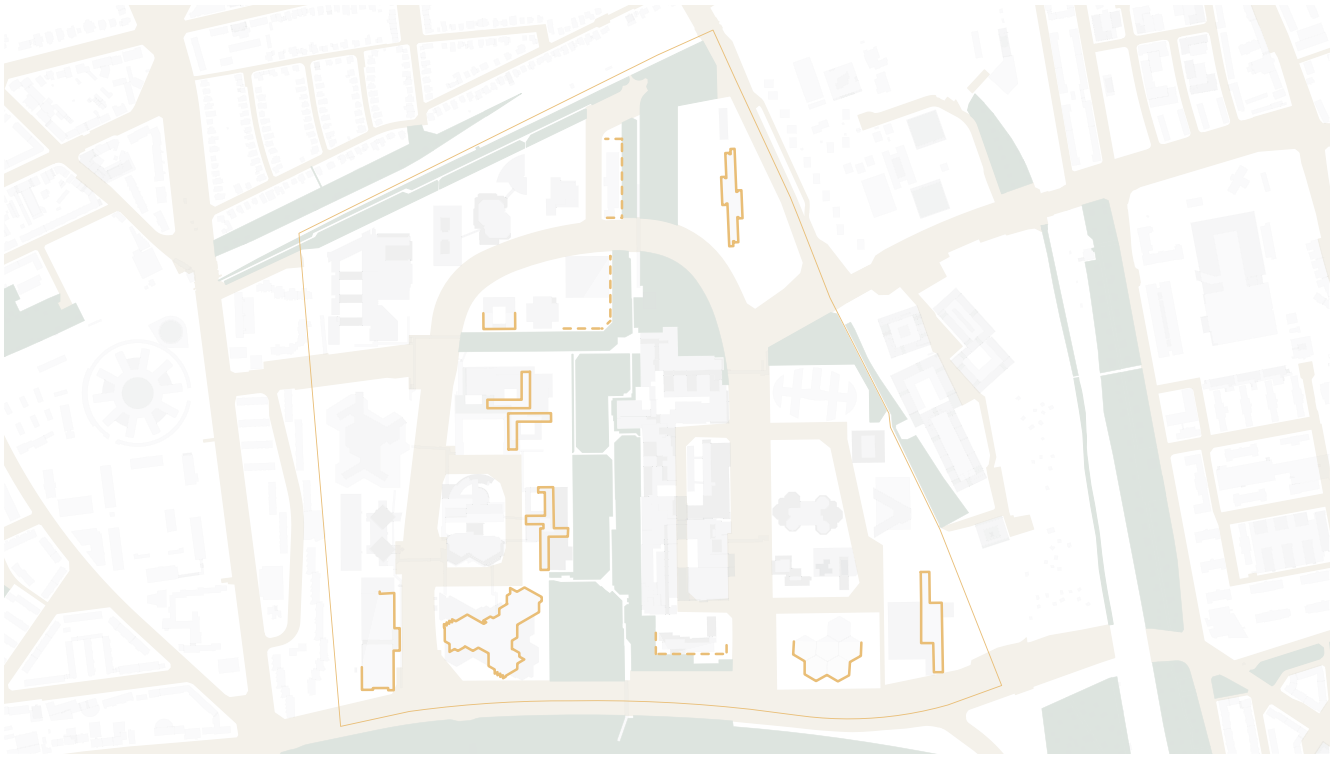


Abb. 3.14: Leitbildprägende Strukturen (ohne Maßstab)

Das Leitbild der *Bürostadt im Grünen* wird durch die großmaßstäblichen, solitären Bürobauten der 1960er und 1970er Jahre insbesondere im ersten und zweiten Bauabschnitt geprägt. Das für das Leitbild bedeutende Element der City Nord besteht allerdings im Zusammenspiel der verschiedenen Solitäre mit den privaten und öffentlichen Grünflächen, insbesondere mit dem zentralen City-Nord-Park. Neben der Bebauungsstruktur spielt auch die Büronutzung für das Leitbild eine entscheidende Rolle, denn durch sie kommt die Monofunktionalität der Konzeption und die Leitidee der Funktionstrennung zum Ausdruck. Der Masterplan arbeitet vor diesem Hintergrund insbesondere die Eingänge in die City Nord räumlich heraus, deren rahmende Solitärbauten am Jahnring gegenüber dem Stadtpark das Leitbild der *Bürostadt im Grünen* nach außen repräsentieren (vgl. Bezirksamt Hamburg-Nord, 2011: 8). Zudem definiert er innerhalb der Bürostadt einige aufgrund ihrer Bauweise leitbildprägende Gebäude und Gebäudeteile (vgl. Abb. 4.14). Die markierten Standorte werden nicht für Wohnen oder gewerbliche Nutzungen vorgesehen, um das Leitbild der „Bürostadt im Grünen“ und den Charakter der City Nord nicht zu beeinträchtigen (vgl. Bezirksamt Hamburg Nord, 2011: 8). Hieraus abgeleitet wird eine mögliche Nutzungsverteilung, die überwiegend Geschäfts- und Büronutzungen, Verwaltung, Hotel und Gastronomie vorsieht und im ersten und dritten Bauabschnitt ergänzend Wohnen verortet (vgl. Abb. 3.15).

Artenschutz für die Elefanten (2)

Die Entwicklung der Bürostadt hat bis 2011 zu großen Teilen abseits der öffentlichen Aufmerksamkeit stattgefunden (vgl. Bezirksamt Hamburg-Nord, 2011: 8). Die Verwaltungsbauten wurden in Teilen modernisiert, umgebaut und teilweise an die heutigen Standards und Ansprüche des kleinteiligen Büro-Mie-

termarktes angepasst (vgl. ebd.: 9). Andere Großbauten dagegen werden weiterhin durch den Bauherrn aus den 1970er Jahren im ursprünglichen Sinne einer Firmenzentrale für den Eigenbedarf genutzt (vgl. ebd.). Im Hinblick auf die Nachnutzung der Bürobauten bei Um- und Auszügen ihrer Eigentümer:innen oder Mieter:innen öffnet sich allerdings ein Problemfeld im Umgang mit der Genese individualisierter Büroimmobilien. Bei der zukünftigen Nachnutzung der Bauten wird im Masterplan eine Dreistufigkeit der Entwicklung angestrebt, die zum grundlegenden Erhalt der Bürobauten und des solitären Prinzips sowie zur Stärkung der Büronutzung beitragen soll. An erster Stelle steht damit die vorrangige Nachnutzung der Großimmobilien durch Büronutzung (vgl. ebd.: 10). Alternativ ist ein Abbruch und Ersatz durch einen Büroneubau angedacht. Wenn diese Schritte nicht zu realisieren sind, ist im Einzelfall die Umnutzung zu Wohnen, Boarding-Houses o.ä. möglich (vgl. ebd.). Hierbei sollen im Sinne des Leitbilds der *Bürostadt im Grünen* allerdings die Bürobauten im direkten Umfeld der Parkanlage und des Stadtparks als solitäre Bürostrukturen erhalten bleiben, damit das äußere Erscheinungsbild der Bürostadt nicht beeinträchtigt wird (vgl. ebd.).

Die Sicherung der Parkanlage in ihrer originären Gestaltqualität (3)

Die Konservierung des Leitbilds der *Bürostadt im Grünen* steht für den Erhalt und die Sicherung der öffentlichen Grünfläche. Der City-Nord-Park soll dementsprechend in seiner ursprünglichen Grün- und Freiraumkonzeption gesichert und ggf. in einen Ursprungszustand zurückgeführt werden (vgl. Bezirksamt Hamburg Nord, 2011: 11). Zur Veröffentlichung des Masterplans wird das Ziel bereits durch die Umsetzung erster Pflegemaßnahmen des Pflege- und Entwicklungskonzepts von 2007 angestrebt. Durch

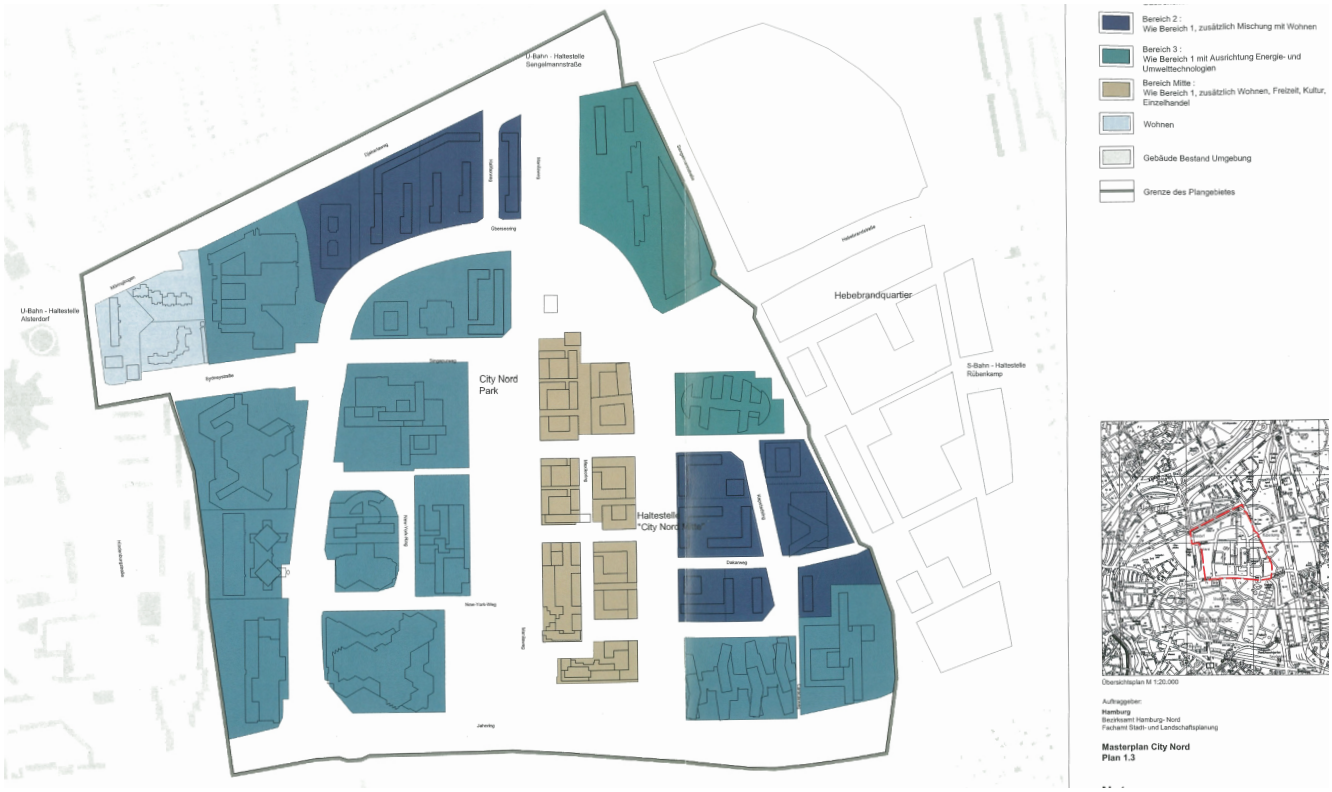


Abb. 3.15: Nutzungskonzept – Masterplan (maßstabunabhängig)

noch folgende Maßnahmen zur Revitalisierung der Zentralen Zone, der stärkeren Vernetzung und Ausgestaltung der Zugänge in den Park oder einer perspektivischen Eingliederung des Wohnens werden allerdings lokale Eingriffe in den die öffentliche Grünanlage erforderlich, die leitbildverträglich durchgeführt werden sollen (vgl. ebd.).

Öffnung des Planungsrechts (4)

Eine Umstrukturierung einzelner Teilquartiere in Richtung Mischnutzung wird im Masterplan insbesondere in der östlichen und nördlichen City Nord ausgestaltet (vgl. Abb. 3.15). In der hier eher kleinteiligen Bebauung werden die strukturellen Voraussetzungen für eine schrittweise Umnutzung oder Ergänzung mit Wohnen in Form von Nachverdichtungspotentialen gesehen. Die beeinträchtigten Strukturen werden trotz der Eingriffe in dem zuvor als leitbildprägend beschriebenen, ersten Bauabschnitt als nicht übermäßig dominant für die Bürostadt im Grünen eingeschätzt. Planungsrechtlich soll für die Belebung der City Nord insbesondere Wohnnutzung ermöglicht werden, dementsprechend sieht der Masterplan auf den Grundstücken im ersten Bauabschnitt und im Norden überwiegend aufgelockerte Wohntypologien vor (vgl. Abb. 3.16). Diese schließt das alte Planungsrecht bisher weitestgehend aus, denn im Bebauungsplan Winterhude 7 werden Monostrukturen festgesetzt. So ergibt sich wenig Spielraum für moderne Nutzungen und Bebauungen (vgl. Bezirksamt Hamburg Nord, 2008: 7). Um- und Neubauten benötigen momentan umfangreiche baurechtliche Befreiungen, sind jedoch aufgrund der veränderten Anforderungen an Büronutzungen erforderlich (vgl. ebd.). Wohnnutzung führt laut Masterplan zu einer Stärkung der Zentralen Zone als Versorgungszentrum sowie zu einer vermehrten Nutzung und Annahme der zentralen Parkanlage (vgl. Bezirksamt Hamburg-Nord, 2011: 12). Allerdings umfassen die Ideen zur Nutzungsmischung in der City Nord nicht nur die Verknüpfung von Wohnen mit Arbeiten, sondern schließen ebenso gewerbliche Nutzung beispielsweise in Form von Hotels ein (vgl. ebd.). Das neue Planungsrecht setzt dementsprechend in großen Teilen der City Nord weiterhin Sondergebiete für Bürobauten fest, sichert die Zentrale Zone als Kerngebiet und ermöglicht im mittleren Teil des ersten Bauabschnitts sowie im Norden der City Nord die Öffnung für Verwaltungs- und Wohnungsbau (vgl. Abb. 3.17).

Abb. 3.16: Städtebauliches Konzept (Wohnnutzung) – Masterplan (maßstabunabhängig)

Die Stärkung der Zentralen Zone (5)

Im Fokus der Entwicklungen des Masterplans steht die Revitalisierung der Zentralen Zone (vgl. Soggia, 2019: 288). Durch grundlegende bauliche und funktionale Änderungen soll dieser eine attraktive Zentrumsentwicklung ermöglicht werden (vgl. Bezirksamt Hamburg-Nord, 2008: 4). Mit der Neustrukturie-

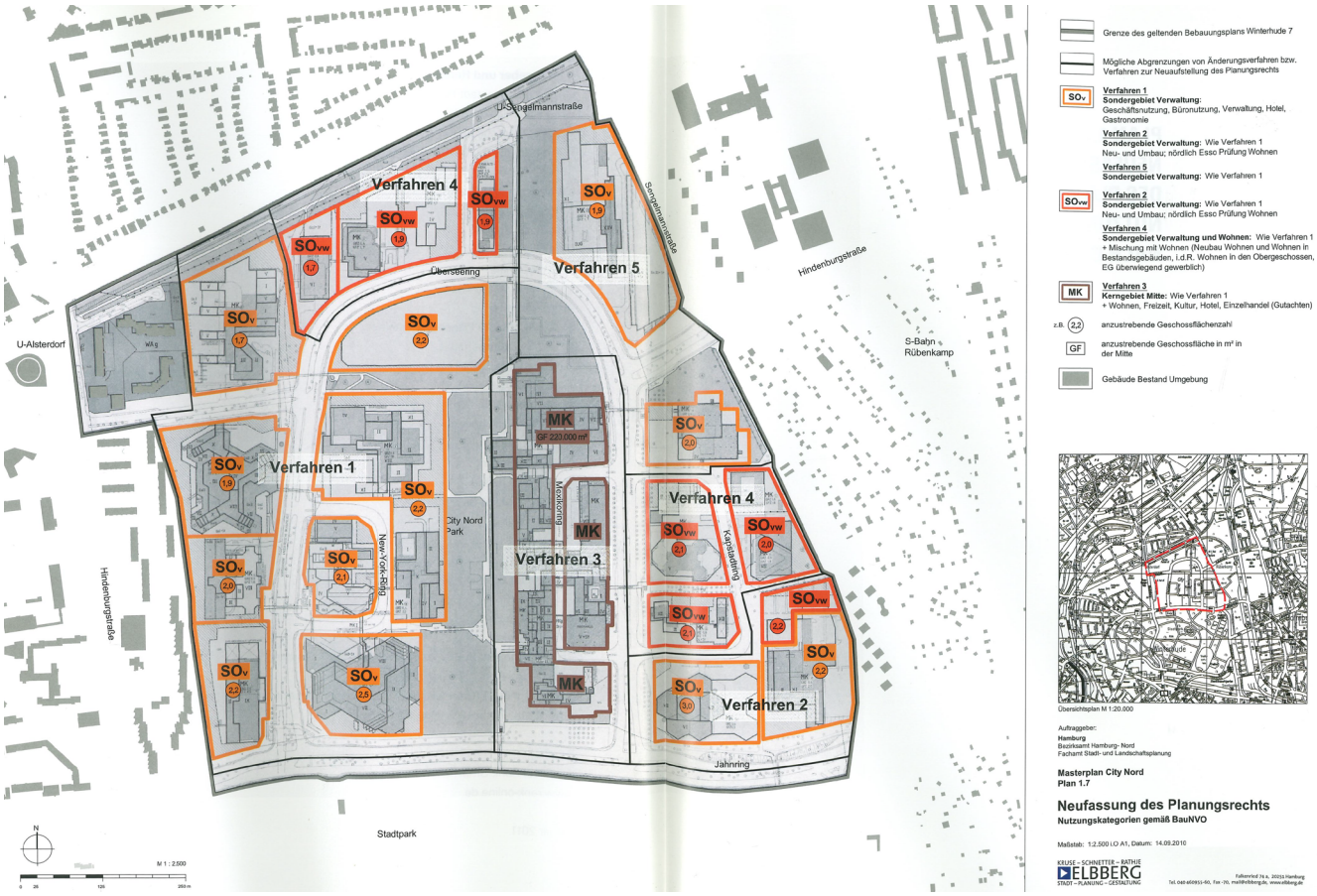


Abb. 3.17: Neufassung des Planungsrechts – Masterplan (maßstabunabhängig)

rung der Zentralen Zone wird eine nachhaltige wirtschaftliche Stärkung des Standorts und ein Imagewechsel für die Mitte der City Nord verfolgt (vgl. Bezirksamt Hamburg-Nord, 2011: 26). Die Defizite der Mitte werden benannt und in konkrete Ziele überführt. Diese umfassen die Stärkung der Attraktivität, der Versorgungsfunktion, der Gastronomie sowie der gemischten Funktionen der Zentralen Zone. Zudem wird ein grundsätzlicher Erneuerungsbedarf einiger Funktionen und Bausubstanzen angemerkt und auf die notwendige Überwindung von Blockaden durch unterschiedliche Eigentümerinteressen und bauliche Dependenzen der Mitte hingewiesen (vgl. ebd.: 13f.). Die Zentrale Zone verzeichnet diverse Defizite durch dauerhafte Leerstände und einen erkennbaren Instandhaltungs- und Modernisierungsstau (vgl. ebd.: 13). Sie erfüllt ihre Funktion als zentralen Versorgungsbereich nicht. Auch ist die Mitte durch die weitgehend autarke und introvertierte Struktur der Bürobauten beeinträchtigt (vgl. ebd.: 14). Mit der Umstrukturierung des Büromarkts zu kleinteiligen Mietobjekten ergibt sich laut Masterplan perspektivisch eine wachsende Nachfrage für die Zentrale Zone und damit auch der Anlass für eine Umgestaltung.

Ein wesentlicher Aspekt hinsichtlich der Revitalisierung der Mitte ist die Auflösung des Erschließungssystems auf der +1-Ebene zugunsten einer attraktiven Erdgeschossnutzung und einer ebenerdigen Öffnung zum City-Nord-Park, um so Aufenthaltsqualität und moderne Flächenzuschnitte zu ermöglichen (vgl. Bezirksamt Hamburg-Nord, 2011: 14 f.). Dieses Vorhaben ist nicht ohne erhebliche Eingriffe in die Bausubstanz zu realisieren und umfasst neben der schrittweisen Entflechtung und Unterstützung von Einzelmaßnahmen der Eigentümer auch die Erhöhung des Wohnanteils in der Zentralen Zone durch

Neubauten mit Misch- und Wohnnutzung (vgl. Soggia, 2019: 288). Die aufgezeigten modernen, verdichteten Blockrandstrukturen mit punktuellen Höhenakzenten und Durchlässen zum City-Nord-Park ziehen eine Erhöhung der Geschossflächenzahl in der Mitte um etwa 10 Prozent mit sich (vgl. Soggia, 2019: 288). Im Masterplan wird zur Erfüllung der Ziele ein „Step by Step"-Konzept verfolgt, in welchem schrittweise einzelne Bausteine verändert und umgebaut werden.

Stärkere Vernetzung der City Nord (6)

Die Zielvorstellung zur stärkeren Vernetzung der City Nord zielt sowohl auf das Thema der inneren Vernetzung der City Nord über eine stärkere Öffnung der Mitte zum Park und die Betonung der Wegbezüge in Ost-West-Richtung als auch auf die Vernetzung der City Nord mit ihrer stadträumlichen Umgebung (vgl. Bezirksamt Hamburg-Nord, 2011: 26). Der Masterplan schreibt an dieser Stelle den Erhalt der Ebene +1 im zweiten Bauabschnitt der City Nord bei gleichzeitigem Rückbau der Ebene im ersten Bauabschnitt und der Zentralen Zone fest (vgl. ebd.). Hier ist der Ersatz der erhöhten Ebene durch ebenerdige Wegeführungen angestrebt. Dies hat den Ersatz der denkmalgeschützten Fußgängerbrücken am östlichen Überseering zur Folge. Im Masterplan wird durch die Einführung ebenerdiger Querungsmöglichkeiten ein verbesserter Anschluss an eine geplante Stadtbahn-Haltestelle „Mitte – City Nord" angestrebt (vgl. ebd.).

Für die Vernetzung nach außen wird insbesondere der Anschluss des zukünftig hauptsächlich auf Wohnen ausgerichteten Hebebrandquartiers (heute: Pergolenviertel) über den Dakarweg in Richtung Osten

Abb. 3.18: Erschließung – Masterplan (maßstabunabhängig)

genannt (vgl. Bezirksamt Hamburg-Nord, 2011: 26). Durch den Ausbau der Ostachse in das Pergolenviertel hinein entsteht eine sinnfällige Anbindung des Wohnquartiers an die östliche City Nord und deren Zentrale Zone sowie ein Anschluss der City Nord an die S-Bahn-Haltestelle Rübenkamp (vgl. Abb. 3.18). Die Verbindung mit dem südlich der City Nord gelegenen Stadtpark wird durch eine konstruktiv-gestalterische Aufwertung der Brückenverbindung aus dem City Nord Park über den Jahnring angestrebt. Zudem wird eine Öffnung der Waldkante am Stadtpark zur räumlichen Betonung der Querung und Verzahnung der Parkflächen und damit Eingriffe in den Gehölzbestand des Stadtparks als „dringend erforderlich" (ebd.) erachtet.

Zusammenfassend stehen die Ziele des Masterplans auf der einen Seite für den Erhalt der leitbildprägenden städtebaulichen und nutzungsorientierten Strukturen und sichern mit dem Erhalt der *Bürostadt im Grünen* sowohl Teile **leitbildprägender Bebauungsstrukturen**, die **zentrale Parkanlage** sowie zu großen Teilen auch die **Büronutzung** selbst (Stadterhaltung). Der Erhalt der Bürobauten wird im Masterplan auch durch die hierarchische Ordnung der Ziele deutlich priorisiert. Die der City Nord zugrundeliegenden Leitbilder der Nachkriegsmoderne werden somit einerseits erhalten, andererseits jedoch durch einige Maßnahmen erweitert und entwickelt (Stadtentwicklung). So wird das funktionalistische Prinzip der **Funktionstrennung** durch die gewünschte **Nutzungsmischung** in Teilbereichen der City Nord durch die Implementierung von Wohnnutzung aufgehoben und der geplante Abbruch der +1-Ebene löst die Funktionstrennung der Verkehrsarten auf. Das Leitbild der *gegliederten und aufgelockerten Stadt* wird im zweiten Bauabschnitt bewahrt. In der ersten und dritten Bauphase werden die privaten Grünflächen allerdings mit einer **Erhöhung der Bebauungsdichte** durch wohnungsorientierte **Nachverdichtung** belastet. Der Masterplan reagiert damit auf die anfangs beschriebenen Defizite der City Nord, entwickelt die Potentialbereiche und sichert den Bestand in den leitbildprägenden Bebauungsstrukturen des zweiten Bauabschnitts. Ergänzend bietet er Ansätze zur Entwicklung der Zentralen Zone sowie der besseren Vernetzung der Bürostadt, die – abgesehen von der Auflösung der +1-Ebene – keine bedeutenden Auswirkungen auf das Leitbild der Bürostadt im Grünen oder die Leitideen der Nachkriegsmoderne haben.

4. SPANNUNGSFELDER: SZENARIEN DES MASTERPLANS IN DER REALISIERUNG

Die Ziele des Masterplans gehen aus den Potentialen und Defiziten der City Nord hervor und lassen sich in Maßnahmen zur Stadtentwicklung und Stadterhaltung einteilen. Sie bieten als informelle Zielbilder des Bezirksamts Hamburg-Nord einen Orientierungsrahmen für die weitere Entwicklung der Bürostadt auf **städtebaulicher, nutzungsorientierter** und **planungsrechtlicher** Ebene. Neben den konkreten Zielen des Masterplans wird im Folgenden der Denkmalschutz als Einflussfaktor der baulichen und organisatorischen Veränderung der City Nord benannt.

Nach vorheriger Ablehnung des Denkmalschutzes auf privatwirtschaftlicher und politischer Ebene, steht die City Nord seit der Ipsa-lege-Gesetzesnovelle (2013) als eingetragenes **Denkmalensemble** unter Schutz. Dieses umfasst 2013 neben den Straßen, Fußgängerbrücken und der zentralen Grünzone acht besonders bedeutsame Bauwerke als konstituierende Bestandteile (vgl. Abb. 4.1). Hiervon befinden sich vier im ersten, zwei im zweiten und eines im dritten Bauabschnitt. Hinzu kommt ein Einzeldenkmal in der Zentralen Zone. Der leitbildprägende Charakter der Bauten insbesondere im ersten und zweiten Bauabschnitt kommt somit in der denkmalfachlichen Unterschutzstellung zum Ausdruck. Obwohl der städtebauliche Erhaltungswille für die City Nord durch den Denkmalschutz gestärkt wird, ist im Rahmen erster Sanierungswellen bereits schützenswerter Bestand verloren gegangen (vgl. Kellner, 2017: 131). Durch die **innere Umgestaltung** und **Modernisierung** der Immobilien sowie zusätzliche **Abbruchentscheidungen** verliert die City Nord zwischen 2000 und 2013 fortlaufend an denkmalwürdiger Substanz. Mit der Fassung des Masterplans (2011) werden die Entwicklungen geordnet, reihen sich aber weiterhin aneinander. Die Vorhaben ab 2011 lassen sich in **Nutzungsänderungen**, **Baubestandsentwicklungen** und **Planungsrechtsanpassungen**

Stadterhaltung

- Erhalt der Büronutzung, insbesondere an leitbildprägenden Standorten (1)
- Erhalt der solitären Bauweise und Bausubstanz (1 & 2)
- Abbruch und Ersatz durch Büroneubau - Erhalt der Büronutzung (2)
- Nachnutzung leerstehender Bürogebäude (2)
- Erhalt der Grünflächen (3)
- Erhalt der Ebene +1 im zweiten Bauabschnitt (6)

Stadtentwicklung

- Sanierung und Modernisierung (2)
- Abbruch und Ersatz durch Büroneubau - Erneuerung der Bausubstanz (2)
- Revitalisierung der Parkanlage (3)
- Vernetzung der Parkanlage mit der Zentralen Zone und dem Stadtpark (3, 6)
- Neufassung des Planungsrechts für neue Nutzungen & Verdichtung (4)
- Revitalisierung der Zentralen Zone durch bauliche und funktionale Änderungen (5)
- Auflösung des Erschließungssystems auf der +1-Ebene (5)
- Vernetzung der City Nord mit ihrer stadträumlichen Umgebung (6)
- Ersatz denkmalgeschützter Fußgängerbrücken (6)
- Anschluss an die Stadtbahn (6)
- Ausbau der Ostachse (6)

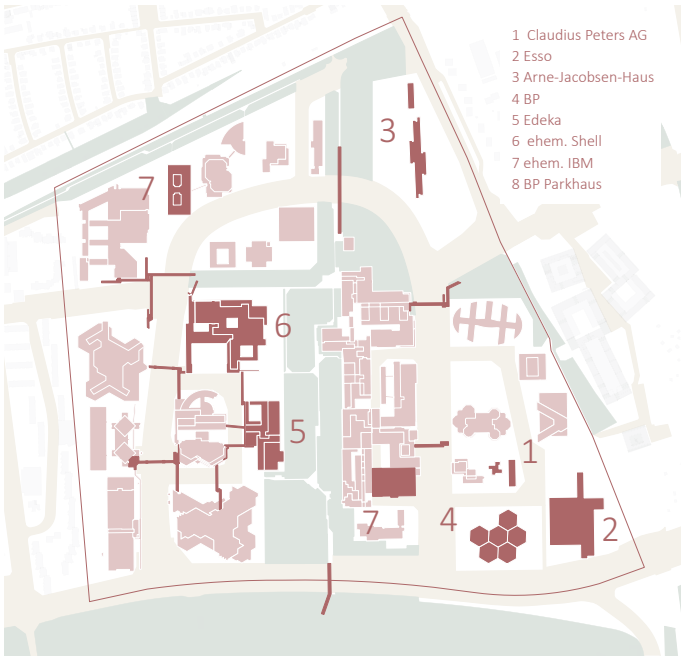


Abb. 4.1: Denkmalkartierung 2013 (ohne Maßstab)

gliedern und bewegen sich damit insbesondere innerhalb der Zielvorstellungen *„Sicherung des Leitbilds Bürostadt im Grünen“*, *„Artenschutz für die Elefanten“* und *„Öffnung des Planungsrechts“*. Sie reagieren insbesondere auf aktuelle Anforderungen an Arbeitsplätze und Büroorganisation sowie neue technische und energetische Standards. Umbauten, Neubauten und Sanierungen bilden die Grundlage für das Spannungsfeld von Stadtentwicklung sowie Stadterhaltung und stehen Bestandsschutz, Erhalt der Büronutzung und Denkmalschutz in der City Nord gegenüber. Ergänzend treten Spannungsfelder im Umgang mit der Parkanlage, der Zentralen Zone sowie der Vernetzung der City Nord auf. Im folgenden Kapitel wird insofern dargestellt, welche baulichen und organisatorischen Veränderungen in der Bürostadt seit 2011 erfolgt sind, um die Konkretisierung der Balance von Erhalt und Entwicklung im Hinblick auf die Ziele des Masterplans zu erörtern. Hierbei werden die Perspektiven der GIG City Nord (Transkript 1), dem Bezirksamt Hamburg-Nord (Transkript 2) und dem Denkmalschutzamt (Transkript 3) für die Analyse herangezogen.

4.1 Bürostadt im Grünen

4.1.1 Bürostadt und Nutzungsmischung

Das Leitbild der *Bürostadt im Grünen* wird durch die Funktionstrennung und damit durch den Fokus auf die Büronutzung charakterisiert. Die **Monofunktionalität** bedingt in der Folge die geringe Belebung der City Nord in den Abendstunden und am Wochenende. Durch neue Nutzungsbausteine und Neubauvorhaben, insbesondere der **Wohn- und Mischnutzung**, soll laut Masterplan eine Funktionsmischung und damit eine Belebung in der Bürostadt stattfinden (vgl. Int. 2 – Bezirksamt Hamburg-Nord). Seitens des Bezirksamts Hamburg-Nord ist die Büronutzung trotz der angestrebten Integration von Wohnen analog zum Masterplan zu sichern (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg, 2018: 4). Die Nutzungsentwicklung seit 2011 konzentriert sich demnach nicht nur auf das Wohnen, sondern umfasst zudem gewerbliche Nutzungen sowie Büroneubauten und Mischformen. Das charakteristische Leitbild der *Bürostadt* wird so teilweise auf Quartiers- und Gebäudeebene aufgelöst. Es entsteht das Spannungsfeld zwischen der Erhaltung der Büronutzung unter dem Leitbild der *Bürostadt im Grünen* und der Belebung der City Nord durch Nutzungsmischung und Wohnungsbau. Das Spannungsfeld wird anhand der Repräsentation von Büronutzung bei **Neubauvorhaben**, **Umnutzungsprojekten** und in **aktuellen Planungen** im Vergleich zur Wohn- und Mischnutzung analysiert und die Verhältnismäßigkeit von Wohn- und Büronutzung untersucht. Betrachtet werden dabei die Entwicklungen in den drei überwiegend leitbildprägenden Bauabschnitten unter Ausschluss der Zentralen Zone und der Parkanlage.

Neubauvorhaben

Seit 2011 sind drei Grundstücke in der City Nord, nach vorherigem Abriss bestehender Solitäre, neubebaut worden. Ergänzend ist die Bebauung des bereits seit 2004 brachliegenden Grundstücks der ehemaligen *LVA*, die Doppelbebauung des ehemaligen BP-Grundstücks durch zwei Eigentümer sowie die Dreigliedrigkeit des Projekts *Ipanema* anzuführen. Bis heute sind damit sieben Neubauten in den drei Bauabschnitten der City Nord realisiert worden. Darunter fallen die Bürofläche der *Deutschen Telekom* auf dem BP-Gelände, das Bürohaus *Ü8* am Kapstadtring 7 und das Bauvorhaben *Kap 5* am Kapstadtring 5. Als gemischte Nutzung von Wohnen, Büro und Gewerbe ist das Projekt *Ipanema* mit drei Baukörpern anzuführen, während mit dem Holiday Inn neben der Telekom-Zentrale am Überseering 2 gewerbliche Hotelnutzung in der City Nord entsteht. Demzufolge dienen drei der sieben Neubauten der reinen Büronutzung (vgl. Abb. 4.2).

In dem Projekt *Ipanema* (ehem. Postpyramide) wird zum einen die Bürostadt durch die Schaffung von zeitgemäßen Büroflächen gesichert und zum anderen die Entwicklung eines gemischt genutzten, lebendigen sowie urbanen Quartiers vorangetrieben (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg, 2018: 4). Auf dem ehemaligen Gelände der Postpyramide entsteht im zweiten Bauabschnitt ein hoher Anteil an reiner Wohnbebauung in zwei geschwungenen Wohnbaukörpern. Ergänzt wird das Vorhaben durch einen Büroturm, der mit 22.000 m² geplanter Bruttogrundfläche für Büronutzung, eine Kita, Gastronomie und Nahversorgung etwa 29 Prozent der Gesamtfläche ausmacht (vgl. GIG City Nord GmbH, o. D.-a). Die GIG sieht in dem Projekt einen „großen Anteil an Büro“ (Int. 1 – GIG City Nord, 00:09:22), mit etwa 71 Prozent Bruttogrundfläche ist der Anteil des Wohnens allerdings bedeutend größer. Das Leitbild der *Bürostadt* wird in diesem Bauvorhaben in der Nutzungsverteilung demnach nicht repräsentiert, durch die Integration von Büronutzung aber dennoch berücksichtigt.

Abb. 4.2: Neubauten seit 2011 (ohne Maßstab)

Zusammenfassend legen vier der sieben Neubauten in der City Nord den Fokus auf die Büronutzung. In der Quantität überwiegt seit 2011 demnach der Anteil realisierter Bürovorhaben im Vergleich zur Wohn- und Gewerbenutzung. Dies lässt auf die weiterhin **bestehende Attraktivität der Büronutzung im Grünen** schließen.

Nachnutzung

Bestätigt wird die **Attraktivität der Büroflächen** durch die veröffentlichten Jahresberichte zur Entwicklung der Bürostadt und die entsprechend dargestellten Leerstandsquoten seit 2010 (vgl. Abb. 4.3). 2018 besteht in der City Nord eine hohe Nachfrage nach Arbeitsflächen, die mit der schnellen Besetzung kurzfristig freigewordener Büroeinheiten belegt wird (vgl. GIG City Nord GmbH, 2019: 9). Mit einer Leerstandsquote von 0,9 Prozent im folgenden Jahr ist die City Nord so ausgelastet wie noch nie (vgl. GIG City Nord GmbH, 2020: 7). Zu diesem Zeitpunkt ist noch keine Wohnnutzung in der Bürostadt etabliert. Die Leerstandsquote lässt demnach Rückschlüsse auf die hohe Belegung der reinen Bürobauten zu. Auch in der Covid-19-Pandemie 2021 verzeichnet die City Nord eine geringe Leerstandsquote von 1,1 Prozent (vgl. GIG City Nord GmbH, 2022: 11). Im Gegensatz zu anderen monofunktionalen Entlastungsstädten wie Niederrad in Frankfurt oder dem Seestern in Düsseldorf, gibt es in der City Nord demnach keine gravierenden Leerstände und sie **erfüllt ihre ursprüngliche Funktion als Bürostandort**.

Leerstandquote Büroflächen City Nord in Prozent (2010 - 2022)

2010	4,9
2011	1,5
2012	2,3
2013	2,6
2014	2,1
2015	2
2016	k. A.
2017	1,5
2018	2,8
2019	0,9
2020	3,1
2021	1,1
2022	3,4

Abb. 4.3: Leerstandsquote seit 2010

Umnutzung

Mit der Revitalisierung der ehemaligen Claudius Peters AG hat eine Umfunktionierung von Büro- zu gewerblichem Wohnraum in Form von Serviced Appartements im *my4walls* stattgefunden. Für die Nachnutzung des Gebäudes durch den Bürobetrieb hat sich aufgrund **hoher Investitionen in die Sanierung** des Gebäudes keine Nachfrage gefunden. Die Umnutzung ist die erste Konversion eines Bürogebäudes der City Nord zu einer anderen Nutzungsform. Das denkmalgeschützte Gebäude ist hierbei bis auf die schützenswerten Elemente entkernt und eine originalgetreue, jedoch neue Fassade konstruiert worden (vgl. Soggia, 2019: 94). Die gewerbliche Wohnnutzung des *my4walls* fügt sich in den Kontext der Firmensitze, ihre Angestellten und damit in den Charakter der Bürostadt ein (vgl. Int. 2 – Bezirksamt Hamburg-Nord). Dies trifft ebenfalls auf das *Leonardo Hotel Hamburg City Nord* und die im *Holiday Inn* vorhandene Hotelnutzung zu, da durch national und international agierende Bürobetriebe eine Nachfrage nach Wohnen auf Zeit und Hotelräumen entsteht. Die räumliche Nähe zur Innenstadt und zum Flughafen macht die gewerbliche Wohnnutzung hier zusätzlich attraktiv. Das Leitbild der *Bürostadt* wird durch den Nutzungsbaustein des gewerblichen Wohnens somit **eher ergänzt als beeinträchtigt**.

Abb. 4.4: Verortung Hotelnutzung in Bauabschnitten (ohne Maßstab)

Die gewerblichen Wohn- und Hotelnutzungen der City Nord befinden sich in unmittelbarer räumlicher Nähe zueinander und prägen das Bild der Nachbarschaft (vgl. Abb. 4.4). Im Hinblick auf den Charakter der Bürostadt im ersten Bauabschnitt ist die räumliche Ballung der gewerblichen Nutzung **leitbildbeeinträchtigend**. Zudem wird das *Holiday Inn* auf dem ehemaligen BP-Gelände als deplatziert wahrgenommen (vgl. Int. 2 – Bezirksamt Hamburg-Nord). Es befindet sich durch die Positionierung am Eingang der City Nord auf einem leitbildprägenden Grundstück und stellt damit eine **Beeinträchtigung des Leitbilds Bürostadt** dar (vgl. Abb. 4.5).

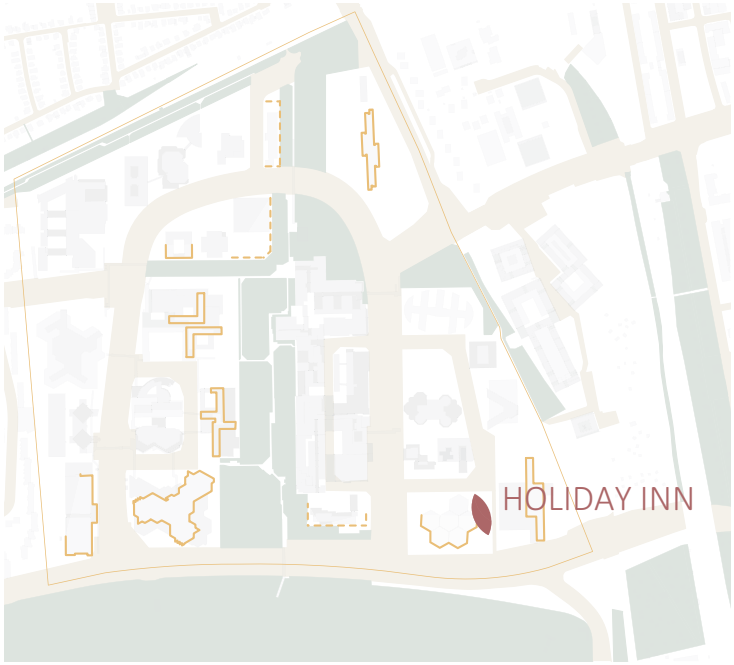


Abb. 4.5: Leitbildbeeinträchtigung durch Holiday Inn (ohne Maßstab)

Aktuell befindet sich außerdem die Zwischennutzung der Postbank-Zentrale als Unterkunft für Schutzsuchende insbesondere aus der Ukraine in der Umsetzung (vgl. Abb. 4.6). Aufgrund der bestehenden Erschließungs- und Grundrissstrukturen ist der bestehende Gebäudekomplex für Büronutzung derzeit nicht sinnvoll nutzbar. Der Bauprojektentwickler *Magna Real Estate* stellt die Postbank-Zentrale aus diesem Grund derzeit als temporäres Mietobjekt für das städtische Unternehmen *Fördern & Wohnen* für drei Jahre zur Verfügung (vgl. Bezirk Hamburg-Nord, o. D). Auf sechs Etagen werden etwa 900 Menschen in der Wohnunterkunft untergebracht. Damit das Gebäude nach dem Ende des Mietvertrags als Bürogebäude genutzt werden kann, sind die baulichen Veränderungen reversibel (vgl. ebd.). Die Postbank-Zentrale steht seit dem Auszug der Postbank leer und bietet sich mit ihren zum Großteil intakten und anpassbaren Baustrukturen für das Wohnen Schutzsuchender an.

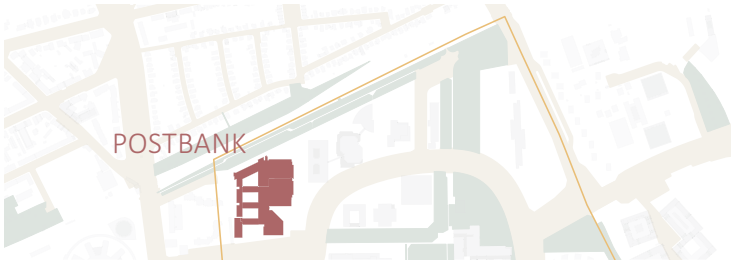


Abb. 4.6: Verortung Postbank (ohne Maßstab)

Aufgrund der allgemeinen Priorisierung des Grundrechts auf Leben gegenüber städtebaulicher Leitbildvorstellung und der ohnehin zeitlichen Begrenzung der Nutzung **trägt** dieses Vorhaben i**n keiner Weise zu einer unangemessenen Leibildbeeinträchtigung bei**.

Aktuelle Planungen

Der temporären Wohnnutzung am Überseering 26 soll ein Neubauvorhaben folgen. Die Überplanung des Postbankareals sieht drei Baukörper für Büro- sowie einen Baukörper für Wohnnutzung vor und entsteht in direkter Nachbarschaft zum Wohnprojekt *Ipanema*. Sowohl *Ipanema* als auch die Neubebauung des Postbankareals entstehen nicht auf den im Masterplan vorgesehenen Flächen für Wohnnutzung (vgl. Abb. 4.7). Beide Flächen befinden sich abseits der zentralen Grünfläche. In diesem „Übergangsbereich“ (Int. 2 – Bezirksamt Hamburg-Nord, 00:04:20) ist die Büronutzung vom Masterplan jedoch nicht ausdrücklich zu sichern (vgl. Abb. 4.8). Trotz des veränderten Standorts im Vergleich zum Masterplan werden die leitbildprägenden Strukturen demnach nicht durch die neue Wohn- und Mischnutzung **verdrängt**. Zudem **berücksichtigt** die Neuplanung auf dem Postbankareal das Leitbild der **Bürostadt** und verwirklicht voraussichtlich überwiegend Büronutzung.

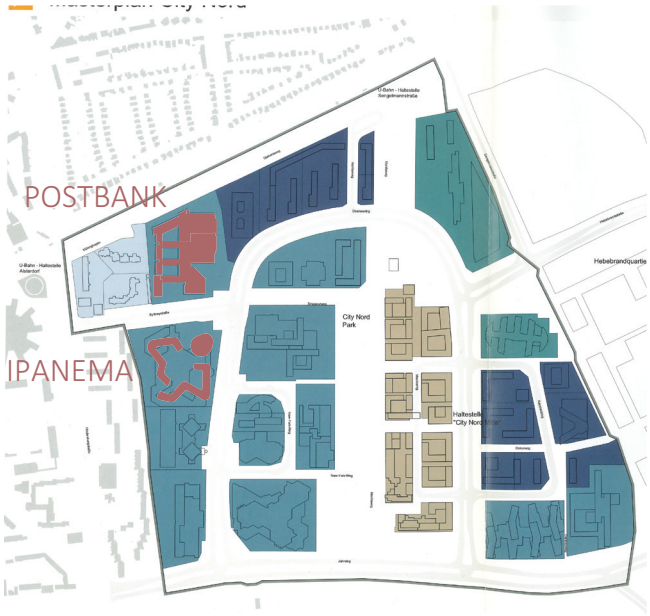


Abb. 4.7: Ipanema und Postbank in Nutzungskonzept – Masterplan (maßstabsunabhängig)

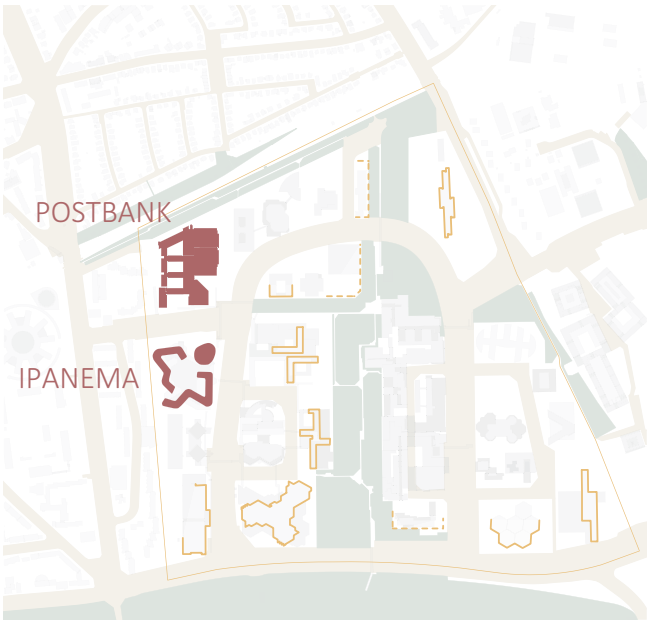


Abb. 4.8: Leitbildverträglichkeit Postbank und Ipanema (ohne Maßstab)

4.1.2 Erscheinungsbild und Nutzung

Zum Leitbild der *Bürostadt im Grünen* trägt neben der hohen Gewichtung von Büronutzung auch die Bauweise der Gebäude als **Solitäre in grüner Umgebung** bei, die entsprechend erhalten und auch bei Neubauprojekten umgesetzt werden soll. Dies wird insbesondere mit der Implementierung von Wohnnutzung in den charakteristischen Großbauwerken zu einer Herausforderung für die Projektentwickler:innen, da diese in der aktuellen Quartiersentwicklung überwiegend urbane Nutzungsmischung durch kleinteilige Bausteine von Wohnen, Einzelhandel und Büronutzung anstreben (vgl. Jansen et al., 2018: 13). Es eröffnet sich das Spannungsfeld zwischen der Erhaltung des solitären Erscheinungsbildes und der Nutzungsentwicklung in der City Nord.

Die Qualität der Neubebauung kann im Planungsprozess durch städtebauliche **Architektur- und Ideenwettbewerbe**, analog zu den Wettbewerbsverfahren der Entstehungszeit, hergestellt werden. Hier wird über die grundlegenden städtebaulichen Kubaturen (z. B. Solitär) entschieden und anschließend die architektonische Ausgestaltung konkretisiert (vgl. Int. 2 – Bezirksamt Hamburg-Nord). Jedes Gebäude muss sich in den Gesamtkontext der City Nord und damit in das Leitbild *Solitäre im Grünen* einfügen (vgl. ebd.). Das Bezirksamt und das Denkmalschutzamt können durch die Wettbewerbsverfahren auf Planungen Einfluss nehmen, da sie die Gebäudeform wesentlich mitbestimmen und auswählen. Insbesondere das Denkmalschutzamt legt hierbei Wert auf die charakteristischen, großen Kubaturen (vgl. Int. 3 – Denkmalschutzamt). Das Verständnis für die Forderungen im Planungsverfahren unterscheidet sich je nach Eigentümer:in des betreffenden Grundstücks. Investor:innen und Projektentwickler:innen zeigen sich häufig weniger kompromissbereit als eingesessene, heimische Unternehmen (vgl. Int. 2 – Bezirksamt Hamburg-Nord). Innerhalb der Zielvorstellung, das Leitbild im Hinblick auf seine Solitäre weiterhin zu pflegen, stellt das Projekt *Ipanema* ein positives Beispiel dar. Die Wohn- und Gewerbestrukturen, die analog zu den umliegenden Bürobauten als Solitäre in **offener Stadtstruktur** gestaltet sind, fügen sich in die Umgebung ein und entsprechen trotz ihrer veränderten Nutzung dem gestalterischen Charakter der City Nord (vgl. Abb. 4.9 & 4.10). Entsprechend dem Leitbild der *Bürostadt im Grünen* entstehen zwischen den aufgelockerten Baukörpern großzügig gestaltete Freiflächen.

Im Hinblick auf eine urbane Nutzungsmischung in der City Nord sind heute moderne, kleinteilige und urbane Nutzungsbausteine in den drei Bauabschnitten **nicht leitbildverträglich**. Großmaßstäbliche Wohnsolitäre hingegen fügen sich hier trotz ihrer Nutzungsänderung in das charakteristische Erscheinungsbild ein. Eine urbane Nutzungsmischung durch kleinteilige Nutzungsbausteine von Wohnen, Einzelhandel und Büronutzung wäre an dieser Stelle dem Leitbild der *Solitäre im Grünen* nicht zuträglich. Für die kleinteilige Verbindung diverser, urbaner Nutzungen sind die ohnehin verdichteten Strukturen in der Zentralen Zone prädestiniert, die in Zukunft stärker gemischt genutzt werden soll (vgl. Kellner, 2017: 132).

4.2 Artenschutz für die Elefanten

4.2.1 Anpassung und Abbruch

Der Masterplan priorisiert grundlegend den **Erhalt** der Bürohaussolitäre im Bestand. In Bezug auf die Nachnutzung sanierungs- oder modernisierungsbedürftiger Bürobauten beim Auszug der Eigentümer:innen und Mieter:innen eröffnet sich das Spannungsfeld von **Anpassung** und **Abbruch**, da der Erhalt der Gebäude nur bei einer wirtschaftlichen Nach- oder Umnutzung gewährleistet werden kann (vgl. Int. 1 – GIG City Nord). Problemfelder sind hierbei unter anderem die Anpassung der Bürobauten an **neue Arbeitsformen** im Inneren sowie die wirtschaftliche, technische und energetische **Sanierung** der Solitäre. Anhand der Abbrüche und Neubauten seit der Jahrtausendwende lässt sich ablesen, welche Gebäude sich an die neuen Ansprüche anpassen lassen und welche Bürobauten nicht in die heutige Zeit überführt werden können.

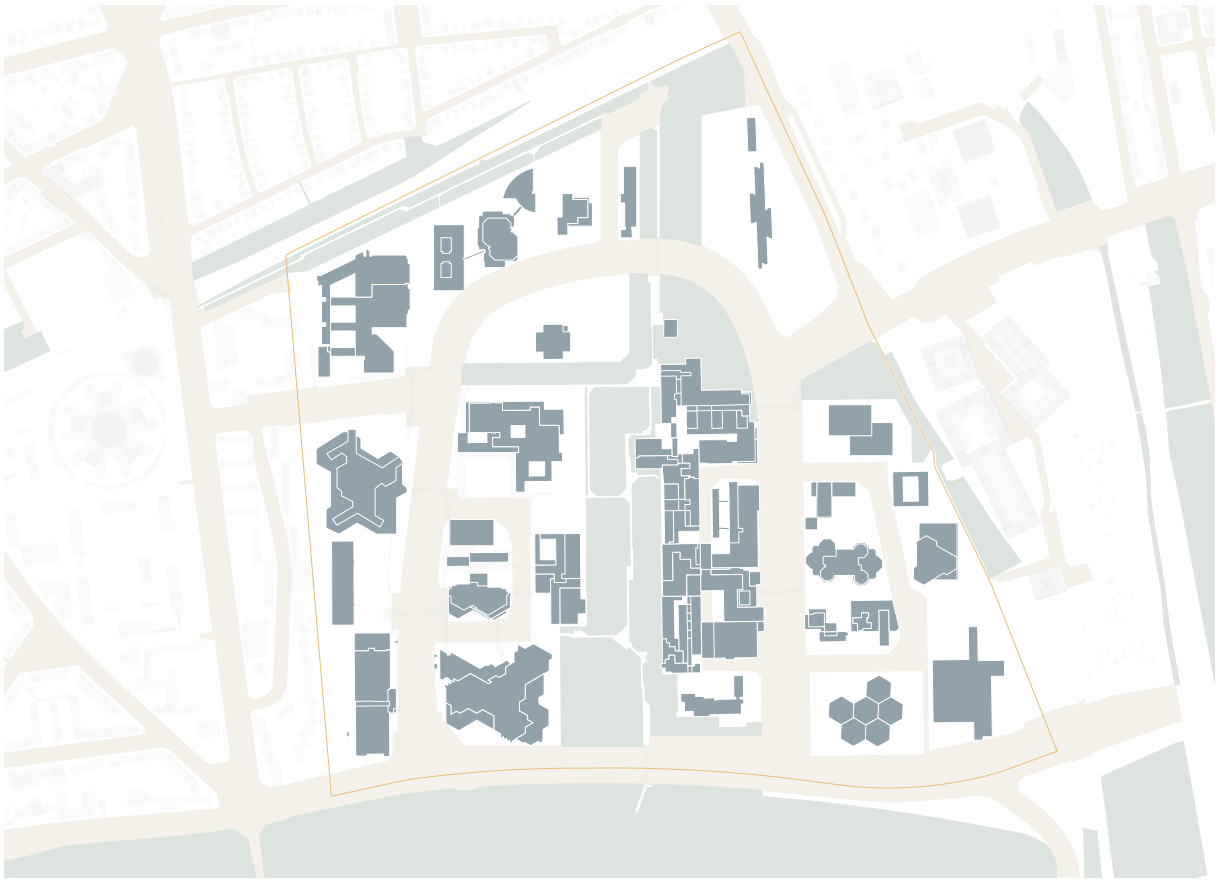


Abb. 4.9: Bestand 1991 (ohne Maßstab)

Abb. 4.10: Bestand 2023 (ohne Maßstab)

Anpassung an neue Arbeitsformen

Die Anforderungen an moderne Büroimmobilien haben sich seit der Fertigstellung der City Nord gewandelt und die Arbeitsbedingungen in den Großraumbüroflächen – mit der teilweise veralteten Haustechnik und Architektur – werden von ihren Nutzer:innen als wenig attraktiv empfunden (vgl. Bezirksamt Hamburg-Nord, 2011: 3). In der Bestandentwicklung ist folglich zu erkennen, dass die reinen **Großraumstrukturen** der 1950er und 1960er Jahre in der City Nord überwiegend keine Nachnutzung finden und die entsprechenden Bauwerke abgebrochen werden (vgl. Abb. 4.11). Zudem verändern sich die Eigentumsverhältnisse in der City Nord (vgl. Soggia, 2019: 293). Mit Eigentümerwechseln in diversen Immobilien entstehen in der City Nord **Mietobjekte**, welche die Organisation einzelner Firmen in großen Konzernzentralen infrage stellen (vgl. Abb. 4.12). Im Neubau ordnen sich eigentümergeführte Verwaltungsbauten den Mietobjekten quantitativ unter, im Bestand werden viele Großraumbüros sowohl von ihren Eigentümer:innen als auch von Nachnutzer:innen nicht mehr nachgefragt (vgl. Int. 2 – Bezirksamt Hamburg-Nord). Grund hierfür ist unter anderem die Entwicklung sogenannter **neuer Arbeitswelten**, die flexibles, mobiles Arbeiten ermöglichen und feste Arbeitsplätze für jeden Mitarbeitenden in den Firmenzentralen überflüssig machen (vgl. Int. 3 – Denkmalschutzamt). Die nachgefragte Arbeitsplatzkapazität in den Konzernverwaltungen der City Nord kann hierdurch perspektivisch auf 50 – 80 Prozent sinken (vgl. Int. 2 – Bezirksamt Hamburg-Nord). Bestehende Büroflächen stehen damit vor der Herausforderung, auf neue Anforderungen mit einer Anpassung ihrer **Grundrisse** zu reagieren, um flexible Arbeitsräume für verschiedene Unternehmen in den bestehenden Bauwerken zu entwickeln und veraltete Großraumstrukturen aufzulösen (vgl. Int. 1 – GIG City Nord). Für eine gelungene Anpassung werden die gebäudegeometrischen Eigenschaften der Bürobauten relevant. Dazu zählen

- Raumhöhen,
- Gebäudetiefen,
- Erschließungskerne mit der Anordnung von Treppen und Aufzügen und
- die Grundrissaufteilung mit den Sanitäreinheiten (vgl. Soggia, 2019: 292).

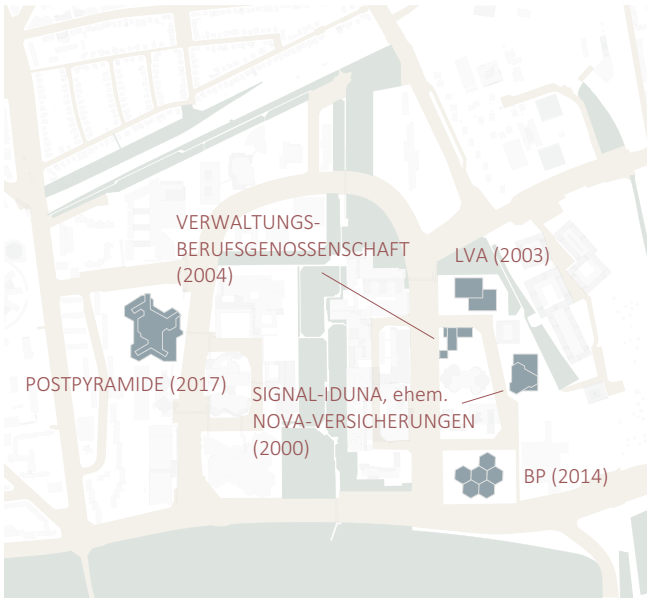


Abb. 4.11: Abbruch Großraumbüros (ohne Maßstab)

Abb. 4.12: Umwandlung zu Mietobjekten (ohne Maßstab)

Dass eine **Anpassung** im Bestand gelingen kann, zeigt sich am *Park Office* (ehem. *Nixdorf*). Nach dem Auszug der *Nixdorf AG* 2004 ermöglicht der Grundriss des Bürogebäudes eine flexible Umgestaltung der Bürofläche mit Einzel- und Kombilösungen. Positiv wirkt sich die geringe Raumtiefe von maximal 16,29 m² sowie die im zentralen Lichthof angelegte Erschließung aus (vgl. Abb. 4.13). Durch diese lassen sich die Büroflächen über vier separate Eingänge erschließen und je Geschoss in zwei Einheiten teilen. (vgl. Soggia, 2019: 198, 200) Eine Anpassung an veränderte Büroorganisationen und Mietverhältnisse erweist sich somit als möglich.

Auch gelingt eine **Umnutzung** einiger Bürogebäude beispielsweise zu Bildungsfläche der Universität Hamburg (ehem. *Shell*) oder sog. Serviced Appartements (*my4walls*). Beide Gebäude stehen unter Denkmalschutz und sind für die Umnutzung im Bestand denkmalgerecht modernisiert und saniert worden.

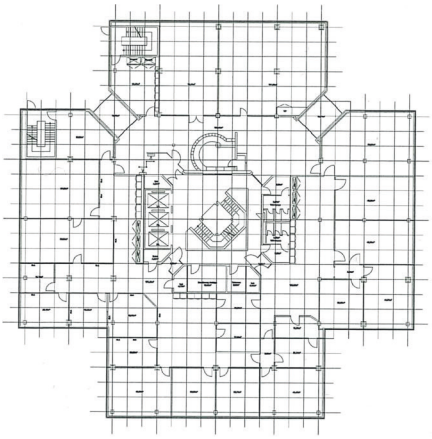


Abb. 4.13: Grundriss ehem. Nixdorf

Auf der anderen Seite steht der **Abbruch** des seit 2001 leerstehenden BP-Gebäudes als Beispiel für die unwirtschaftliche Nachnutzung des Bestands. Der Solitär umfasst ursprünglich acht Geschosse, wovon fünf als Großraumbüros mit jeweils 1.000 m² an Arbeitsfläche ausgestaltet waren (vgl. Abb. 4.14). Die großen Raumtiefen und die Organisation der Großraumbüros mit unflexibler Erschließung lassen eine Neuvermarktung der Großräume nicht gelingen, führen 2013 zum Verkauf und 2014 zum Abbruch des denkmalgeschützten Gebäudes (vgl. Hosemann, 2014: 149). Ersetzt wird es durch zwei Neubauten für die *Telekom Deutschland* und das *Holiday Inn*.

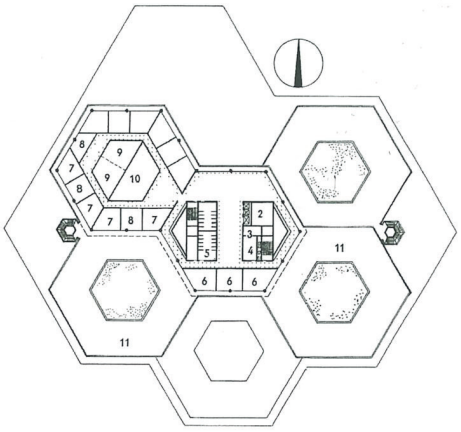


Abb. 4.14: Grundriss BP

Die Dreiteilung der Entwicklungslinien in

1. die **Anpassung**,
2. die **Umnutzung** und
3. den **Abbruch** der Bürohaussolitäre

entspricht der im Masterplan angedachten Reihenfolge für die Entwicklung des Bestands unter dem Leitbild der *Bürostadt im Grünen*. Die Priorisierung lässt sich durch die Quantität der Maßnahmen bestätigen. Diese zeigen, dass Abbrüche in der City Nord überwiegend nach der vergeblichen Suche eines neuen Mieters oder einer passenden Nachnutzung getätigt worden sind (vgl. Int. 1 – GIG City Nord). Perspektivisch muss allerdings mit der weiteren Umwandlung der bislang noch bestehenden Konzernverwaltungen geplant und auf die variable Nachfrage nach Arbeitsplätzen reagiert werden. Das Spannungsfeld zwischen Anpassung und Abbruch eröffnet sich so für jedes Gebäude in der City Nord indivi-

duell und wird sich je nach Gebäudegeometrie sowie der jeweilig aktuellen Nachfrage nach Büronutzung konkretisieren.

Bestand bei technischer und energetischer Sanierung

Im Zusammenspiel mit der Gebäudegeometrie erweist sich die Wirtschaftlichkeit technischer und energetischer Sanierungen (Klimatechnik, Wasserversorgung, Elektrotechnik und speziell Beleuchtung) des Bestands als Erhaltungsfaktor. Dies zeigt sich im Abbruch des *Signal Iduna*-Erweiterungsbaus, dessen **räumliche Struktur** mit veralteten Großraumbüros nicht mehr dem aktuellen Standard für Büroarbeitsplätze entsprochen hat (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg, 2019: 4 & vgl. Abb. 4.15). Die Unzufriedenheit mit der Büroorganisation sowie die **hohen Betriebs-** und anstehenden **Sanierungskosten** führen so zum Ersatz des Bestands durch einen Neubau. Dieser ist für eine perspektivische Vermietung von Teilflächen angepasst und ermöglicht eine höhere Flächenausnutzung als der ursprüngliche Baubestand (vgl. ebd.). Des Weiteren ist im Zusammenhang von Stadterhaltung und Bestandsgefährdung der Abbruch der Oberpostdirektion (Postpyramide) anzuführen, bei der eine Sanierung aufgrund notwendig werdender **hoher Investitionen in den Brandschutz** unwirtschaftlich gewesen wäre (vgl. Int. 2 – Bezirksamt Hamburg-Nord). Hinzu kommt, dass die innere Struktur des Bürogebäudes die aktuellen Ansprüche an eine zeitgemäße Büronutzung auch nach einer kostenintensiven Sanierung nicht hätte erfüllen können (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg, 2018: 4). Die Postpyramide wird dementsprechend 2017 nach jahrelangem Leerstand abgebrochen.

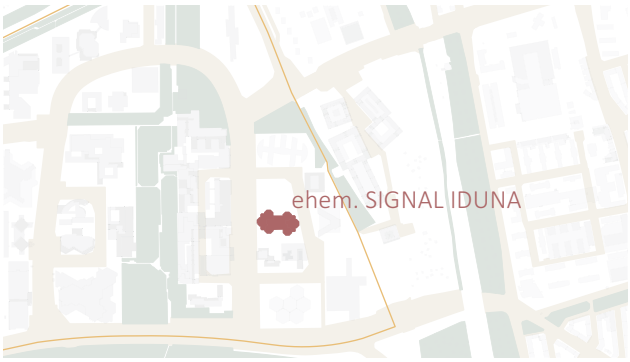


Abb. 4.15: Verortung Signal Iduna (ohne Maßstab)

Abb. 4.16: Verortung Arne-Jacobsen-Haus (ohne Maßstab)

In Zusammenarbeit mit dem Denkmalschutzamt, welches sowohl den Erhalt des Erscheinungsbilds als auch den Erhalt originaler Bausubstanz zum Ziel hat, sind in der City Nord allerdings auch beispielhafte Sanierungen vorgenommen worden. So ist das Arne-Jacobsen-Haus im Hinblick auf eine nachhaltige und umweltschonende Bewirtschaftung ein Vorzeigeobjekt der Bürostadt (vgl. Abb. 4.16). Es ist bereits saniert und modernisiert worden und hat die *Leed* Zertifizierung in Platinum nach dem US-Standard LEED (Leadership in Energy and Environmental Design) für Bestandsgebäude erhalten. Dabei sind das innere und äußere Erscheinungsbild sowie die Bausubstanz weitestgehend erhalten geblieben.
Auch bei der *Allianz Deutschland* (ehem. *ExxonMobil – Esso Deutschland*) hat zwischen 2010 und 2012 in enger Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt eine Kernsanierung und Revitalisierung stattgefunden (vgl. Abb. 4.17). Bei der Entkernung der Esso-Zentrale sind die verbauten Schadstoffe entfernt worden.

Abb. 4.17: Verortung ehem. Esso Deutschland (ohne Maßstab)

Dabei ist nur teilweise Baubestand in Form originaler Wandverkleidungen erhalten geblieben und ein großer Teil an Substanz und innerem Erscheinungsbild verändert worden (vgl. Soggia, 2019: 110). Das äußere Erscheinungsbild besteht allerdings, wie bei vielen Revitalisierungen in der City Nord, auch nach der Sanierung weiter. Die Fassade wies in ihrer Originalsubstanz erhebliche Mängel auf und ist im Rahmen der Neugestaltung **originalgetreu nachgebaut** worden. Hierbei hat der Einbau einer Isolierverglasung zu einer Verbesserung der Energiebilanz beigetragen (vgl. ebd.). Gemeinsam mit der Umstellung aller Wärme- und Kühlsysteme zu moderner Klimatechnik hat sich durch die Maßnahmen der CO^2-Ausstoß des Esso-Hauses um 73 Prozent und der Primärenergieverbrauch um 63 Prozent verringert.

Durch diese Beispiele wird deutlich, dass eine technische und energetische Sanierung der Bestandsgebäude auch bei Wahrung des **Erscheinungsbilds** stattfinden kann. Allerdings ist der **Substanzverlust** beispielsweise bei einer Erneuerung der Fassade erheblich und viele Gebäude in der City Nord sind bereits stark verändert. Zu einem Abbruch führen die energetischen und technischen Sanierungsbedarfe nur in seltenen Fällen in Verbindung mit einer unflexiblen Gebäudegeometrie und der hieraus folgenden Unwirtschaftlichkeit des Vorhabens.

4.2.2 Denkmalschutz und Flexibilität

Die City Nord steht seit 2013 als Ensemble unter Denkmalschutz. Neben Anforderungen an das **äußere Erscheinungsbild** gehen damit auch Ansprüche an die **innere Struktur** und die **Originalsubstanz** der Bauwerke einher. Insbesondere zwischen dem Denkmalschutzamt und den Eigentümer:innen entsteht somit ein Spannungsfeld zwischen den Interessen des Denkmalschutzes auf der einen und den neuen Anforderungen des Mietermarktes sowie energetischen Sanierungen und Modernisierungen auf der anderen Seite. Die Herausforderung ist dabei, die Bauwerke unter Erhalt der geschützten Fassadenmaterialien, Raumstrukturen oder Inneneinrichtungen den neuen Nutzungen und technischen sowie energetischen Standards zuzuführen (vgl. Int. 3 – Denkmalschutzamt).

Priorität hat für die Unternehmen die **Funktionsfähigkeit** in ihren Arbeitsräumen durch deren flexible Anpassung. Dies schließt bereits genannte Sanierungen, Umbauten und Nachnutzungen ein. Durch die denkmalrechtlichen Unterschutzstellungen bestehen allerdings unter anderem bei Grundrissänderungen mit der Verschiebung von Wänden, bei der Modernisierung und dem Austausch der Klimatechnik oder bei der Installation von Photovoltaikanlagen auf den Dächern denkmalrechtliche Anforderungen. Die Eigentümer:innen müssen Anpassungen mit dem Denkmalschutzamt abstimmen. Auch bedürfen bauliche Ergänzungen in Form von Raucherkabinen, Fitnessgeräten o. Ä. einer Genehmigung und ihre Realisierung wird teilweise untersagt (vgl. Int. 1 – GIG City Nord). Kritik wird diesbezüglich jedoch haupt-

sächlich an dem **langwierigen Abstimmungsprozess** für geplante Änderungen geübt. Dieser verursacht **hohe Kosten**, bis eine Entscheidung über die Zulässigkeit der Änderung getroffen wird. Von der GIG wird aus diesem Grund eine umfassende Untersuchung des Baubestands in der City Nord vorgeschlagen, um in der Folge für jedes Gebäude eine Liste an schützenswerten Elementen zu erarbeiten (vgl. ebd.). Dies würde den Eigentümer:innen eine **Planbarkeit** im Umgang mit ihren Gebäuden ermöglichen.

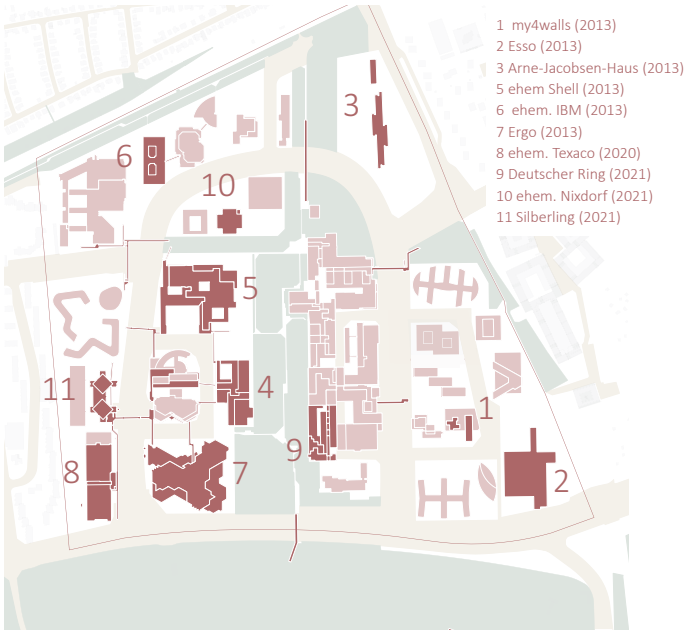


Abb. 4.18: Denkmalkartierung 2023 (ohne Maßstab)

Aus Sicht des Denkmalschutzamts führt dies allerdings zu einer nicht veränderbaren Festsetzung der Denkmalwerte in der City Nord. Solche Werte sind jedoch veränderbar und erschließen sich teilweise erst durch die **wissenschaftliche Erforschung von Qualitäten** und **Erhaltungsmöglichkeiten** (vgl. Mager, & Trötschel-Daniels, 2017: 16). In der City Nord kam es so auch nach 2013 zu fünf nachträglichen Unterschutzstellungen von Einzeldenkmälern (vgl. Abb. 4.18). Zudem wäre eine denkmalgerechte, brandschutzsichere und finanzierbare Sanierung der denkmalgeschützten BP-Zentrale 2014 heute möglich und ihr Abriss nicht nötig (vgl. Int. 3 – Denkmalschutzamt). Da in der City Nord also noch sehr junge Denkmäler stehen, deren vollständige **Sanierungs- und Modernisierungspotentiale** sich noch in der Erforschung befinden, wäre ein gefestigter Leitfaden der Erhaltung der Denkmäler nicht zuträglich.

Der Denkmalschutz agiert **nachhaltig**, indem Bestand gesichert, Abbrüche vermieden und Originalmaterialien nicht ersetzt, sondern repariert, gereinigt und wieder nutzbar gemacht werden (vgl. Soggia, 2019: 231). Insbesondere im Hinblick auf die im Baubestand gespeicherte **graue Energie** gewinnt die Substanzsicherung an Bedeutung. Der Denkmalschutz trägt somit dazu bei, dass der Bestand wertig und erhalten bleibt, auch wenn dadurch Flexibilität und Anpassungsfähigkeit der Eigentümer verloren gehen. Das Denkmalschutzamt zeigt sich zudem für die Funktions- und Zukunftsfähigkeit der City Nord **kompromissbereit**. Raucherunterstände, Fahrradleihstationen und Ladeinfrastrukturen sowie unter anderem auch der Umbau des *my4walls* werden genehmigt, auch wenn die Maßnahmen nicht dem Charakter der City Nord als *Bürostadt* entsprechen (vgl. Int. 3 – Denkmalschutzamt).

Dem Bestreben nach viel **Veränderung** und viel **Abbruch** in der City Nord insbesondere von Seite der Projektentwickler:innen und Investor:innen, für die der Abriss teilweise einfacher als seine Sanierung wirkt, kann mit dem Denkmalschutz entgegengewirkt werden (vgl. Int. 1 – GIG City Nord & Int. 3 – Denkmalschutzamt). Beispiele wie die Umnutzung der *Claudius Peters AG* oder die geplante Sanierung des *Arne-Jacobsen-Hauses* zeigen zudem, dass die Anpassung des Bestands an aktuelle Anforderungen möglich ist. Diese Anpassung ist zwar mit einem erheblichen finanziellen und zeitlichen Aufwand in der

Bestandsaufnahme, Konzeptentwicklung und Kommunikation mit dem Denkmalschutzamt verbunden, das **Erscheinungsbild** der Bürostadt kann somit jedoch gesichert werden und neue **Qualitäten** der **nachkriegsmodernen Architektur** repräsentieren. Eine Einschränkung der Flexibilität der Eigentümer:innen führt somit zu einem Erhalt bedeutsamer Baustrukturen. Auch verursacht sie bislang **keine Abbrüche** von Bauwerken und **Auszüge** von Unternehmen, die aufgrund des Denkmalschutzes in ihren Bürositzen nicht mehr funktionieren.

4.3 Sicherung der Grünanlage

4.3.1 Revitalisierung und Finanzierung

Der City-Nord-Park steht als Gartendenkmal innerhalb des Denkmalensembles City Nord unter Schutz und trägt maßgeblich zum Charakter der *Bürostadt im Grünen* bei. Er soll in seiner ursprünglichen Grün- und Freiraumkonzeption gesichert und in seinen Ursprungszustand zurückgeführt werden (vgl. Int. 2 – Bezirksamt Hamburg-Nord). Im Grundkonzept für den City-Nord-Park werden neben der Geländemodulation, der Rasenflächen und Baumgruppen mehrere Aufenthaltszonen ausgebildet, die heute aufgrund des **Pflegezustands** nicht mehr erkennbar sind (vgl. ebd.). Dass die Pflege der Grünanlage ihrer ursprünglichen Qualität nicht gerecht wird, ist allerdings kein spezifisches Problem der City Nord, sondern wirkt auf den überwiegenden Anteil der Hamburger Grünflächen (vgl. Int. 3 – Denkmalschutzamt). Die Unterhaltungskosten der Pflege und Revitalisierung der Parkanlagen überschreiten die zur Verfügung gestellten **finanziellen Mittel** der Stadt Hamburg (vgl. Int. 2 – Bezirksamt Hamburg-Nord). Zwischen der angestrebten Revitalisierung der Parkanlage und ihrer Finanzierung entsteht so ein Spannungsfeld.

Trotz seines Pflegezustands erweist sich der City-Nord-Park nicht als unbespielte Restfläche. Zwar wird ihm neben dem Stadtpark ein geringerer Stellenwert zugesprochen, vor allem am Wochenende und abends findet allerdings eine **Belebung** durch Randsportarten und Freizeitsport wie American Football und Frisbeegolf statt (vgl. Int. 2 – Bezirksamt Hamburg-Nord & Int. 3 – Denkmalschutzamt). Zudem wird der Park auch durch Events der GIG bespielt, die in den vergangenen Jahren unter anderem ein Lichterfest und eine Kunstausstellung initiiert (vgl. Int. 2 – Bezirksamt Hamburg-Nord). Mit dem Bewohnerzustrom durch die realisierte und geplante Wohnnutzung in den drei Bauabschnitten sowie in der Zentralen Zone ist ein zusätzlicher Nutzungszuwachs in der Parkanlage zu erwarten. Auf Seiten des Bezirks wird infolgedessen auf das **Engagement der zukünftigen Bewohnerschaft** gehofft, um Aufenthaltszonen zu reaktivieren, Sitzmöbel zu erneuern und so das Spannungsfeld von Revitalisierung und Finanzierung zu lösen (vgl. ebd.). Ab Sommer 2023 wird zudem eine Baustelleneinrichtungsfläche für die U5 in der südlichen Parkanlage errichtet und die Grünfläche beeinträchtig. Im Zuge des erforderlichen Straßenumbaus, könnte hier nach Beendigung der Baustelle perspektivisch eine **Optimierung der Grünfläche** seitens der Stadt denkbar sein (vgl. ebd.).

4.3.2 Denkmalschutz und Wohnfolgeerscheinung

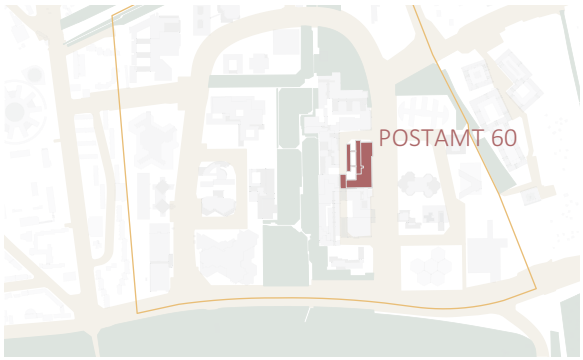
Bei Neubauprojekten mit mehr als drei Wohnungen müssen je Wohneinheit mindestens 10 m², insgesamt jedoch mindestens 100 m² **Spielfläche mit geeigneter Ausstattung für Kinder** auf dem Grundstück oder in unmittelbarer Nähe hergestellt werden (vgl. Hamburgische Bauordnung, 2005: § 10). Mit der Errichtung großmaßstäblicher Wohnnutzung (Ipanema) in der City Nord gilt demnach eine Nachweispflicht für Kinderspielflächen, die aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeit auch innerhalb des City-Nord-Parks untergebracht werden sollen (vgl. Int. 2 – Bezirksamt Hamburg-Nord). Die Pflicht zur Einzäunung der Spielflächen beeinträchtigt hierbei das Denkmal des City-Nord-Parks (vgl. Int. 3 – Denkmalschutzamt). Die notwendigen Spielflächen werden in der Folge derzeit nicht im zentralen Teil der Parkanlage, sondern in Höhe des *Arne-Jacobsen-Hauses* verwirklicht (vgl. Int. 2 – Bezirksamt Hamburg-Nord). Das Spannungsfeld lässt sich somit im Gespräch von Bezirksamt, Denkmalschutzamt und Vorhabenträger:in lösen, stellt aber besonders bei **zukünftigen Wohnprojekten** eine Belastung für die leitbildrelevanten Frei- und Parkflächen in der City Nord dar.

4.4 Neues Planungsrecht (Bürostadt und Quadratmeter)

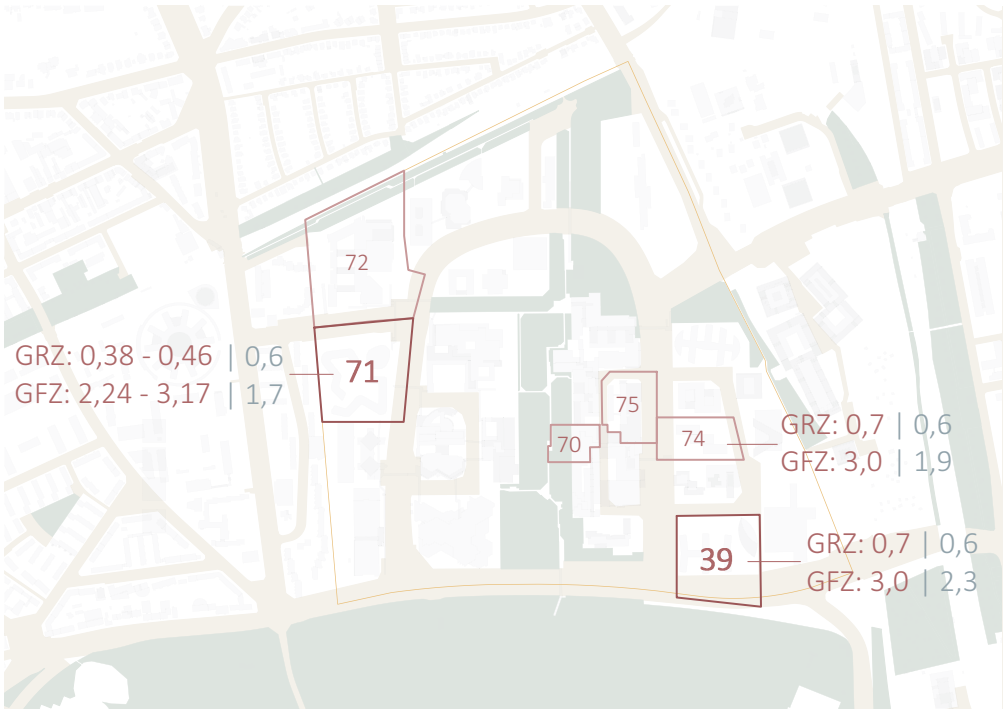
Die im Vergleich zu anderen Baugebieten Hamburgs geringe Bebauungsdichte, welche die Erhaltung des Leitbilds der *Bürostadt im Grünen* bedingt, steht den Renditeinteressen der Projektentwickler:innen entgegen. Vor allem die Realisierung von Mietobjekten geht mit einer gesteigerten Renditeerwartung und erhöhten Anforderungen an die Grundstücksausnutzung einher (vgl. Int. 2 – Bezirksamt Nord). Innerhalb des Abstimmungsprozesses ergibt sich so ein Spannungsfeld zwischen dem Erhalt des Leitbilds der *Bürostadt im Grünen* und den **Renditeerwartungen** der Grundeigentümer:innen.

Das neue Planungsrecht in der City Nord wird überwiegend durch die Neuaufstellung vorhabenbezogener Bebauungspläne in Kooperation des Bezirksamts mit den Eigentümer:innen realisiert. Der jeweilige Bebauungsplan wird hierbei in Verbindung mit einem Vorhaben- und Erschließungsplan beschlossen, der das Vorhaben detailliert abbildet. Die Bebauungspläne können so spezifische Festsetzungen zur Bemaßung der Bebauung mit z. B. festen Höhen und gebäudescharfen Baugrenzen beinhalten. Durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan stehen das Bezirksamt und die Grundeigentümer:innen während des Verfahrens im engen Austausch, da die Festsetzungen im Verfahren abgestimmt werden (vgl. Int. 2 – Bezirksamt Hamburg-Nord). Der Entwurf für die geplante Bebauung ist dabei aus einem vorgelagerten Architektur- und/oder Städtebauwettbewerb hervorgegangen. Änderungen des Wettbewerbsentwurfs können hierbei durch die Stellungnahmen und Beteiligung des Denkmalschutzamts im Bauleitplanverfahren abgelehnt werden (vgl. Int. 3 – Denkmalschutzamt). Somit die Interessen der genannten Akteure in einen neuen Bebauungsplan ein.

Das 2011 geltende Planrecht setzt in der City Nord auch nach einer Erhöhung der Grundstücksausnutzung eine niedrige Geschossflächenzahl (GFZ) von durchschnittlich ca. 2,3 fest, um hiermit den Anteil an privater Grünfläche auf den Grundstücken zu sichern. Das seit 2011 geschaffene Planrecht verschiebt die genehmigte Dichte über die **Erhöhung der Grundflächen- und Geschosszahlen** jedoch kontinuierlich



nach oben (vgl. Abb. 4.19). Verfolgt wird die „Verdichtung der vorhandenen Bürostandorte“ (Freie und Hansestadt Hamburg, 2011: 3) bei der Bebauung des BP-Grundstücks, die Entstehung eines „gemischt genutzten, lebendigen urbanen Quartier[s]“ (Freie und Hansestadt Hamburg, 2018: 4) beim Projekt Ipanema, eine „Neuordnung und Nachverdichtung“ (Behörde für Justiz und Verbraucherschutz der Freien und Hansestadt Hamburg, 2022-a: 1383) auf dem Postbank-Areal oder auch die Implementierung eines „Nutzungsmix aus Büro- und Wohnnutzungen sowie Nahversorgungsmöglichkeiten, gastronomischen Angeboten und Orte zum Verweilen“ (Behörde für Justiz und Verbraucherschutz der Freien und Hansestadt Hamburg, 2022-b: 1194) beim Postamt 60 in der Zentralen Zone (vgl. Abb. 4.20). Diese Entwicklung ermöglicht den Eigentümer:innen eine höhere Ausnutzung ihrer Grundstücke und steigert die Renditeerwartungen. Denn mit der deutlich stärkeren Erhöhung der GFZ im Vergleich zur GRZ nehmen die Gebäude zwar ähnlich viel Grundfläche in Anspruch wie ihre Vorgänger, verfügen jedoch über mehr nutzbare Fläche in den Ober- und Untergeschossen. Die Bebauung wird somit **insbesondere in der Höhe verdichtet**. Hierdurch entsteht das Potenzial, bei gleicher Nutzfläche mehr Frei- sowie Grünraum zu schaffen und somit das Leitbild der aufgelockerten Stadt zu stärken. Die scheinbar geringfügige Erhöhung der GFZ trägt allerdings ebenso zu einer Veränderung des Erscheinungsbilds bei, denn durch das neue Planrecht steht auf vielen Grundstücken mindestens 10 Prozent **weniger Grün- oder Freifläche** zur Verfügung. Von Seite des Bezirks soll durch die ermöglichte Verdichtung des Standorts ein Anreiz zur Entwicklung der Grundstücke gegeben werden, da eine Neubebauung nur bei einer verbesserten Nutzbarkeit des Grundstücks rentabel wird (vgl. Int. 2 – Bezirksamt Hamburg-Nord).



Winterhude 39 (2011)
- ehem. BP

Winterhude 70 (im Verfahren)
- Zentrale Zone

Winterhude 71 (2018)
- ehem. Postpyramide

Winterhude 72 (im Verfahren)
- Postbankareal

Winterhude 74 (im Verfahren)
- Signal Iduna

Wintergude 75 (im Verfahren)
- Oberpostdirektion/ Zentrale Zone

Durch die Anpassung insbesondere der GFZ kann das neue Planrecht somit auch **zugunsten des Leitbilds** geschaffen werden (vgl. Int. 2 – Bezirksamt Hamburg-Nord). Hierbei ist allerdings die **Höhenbegrenzung** der Bebauung durch die Nähe zum Flughafen anzumerken. Eine endlose Erhöhung der Bebauung ist demnach insbesondere im Norden der City Nord nicht möglich und steigende Renditeinteressen können beim Bestehen der Grünflächen nicht uneingeschränkt durch eine entsprechende Höhenentwicklung ausgeglichen werden. Das Spannungsfeld zwischen der *Bürostadt im Grünen* und den Renditeinteressen der Projektentwickler:innen lässt sich derzeit über die Verhandlung der GRZ und GFZ allerdings noch leitbildverträglich lösen.

4.5 Stärkung der Zentralen Zone (Entwicklung und Eigentum)

Die Revitalisierung der Zentralen Zone steht im Zentrum der im Masterplan angestrebten Entwicklungen (vgl. Soggia, 2019: 288). Das bei einer Revitalisierung in der Zentralen Zone vermutlich Bestand verloren geht, empfinden weder das Denkmalschutzamt noch die GIG als abträglich für die Qualität der Mitte, da diese ohnehin zu stark verdichtet ist (vgl. Int. 1 – GIG City Nord & Int. 3 – Denkmalschutzamt). Da die Verdichtung insbesondere durch flächige und niedrige Baukörper hergestellt ist, haben die Revitalisierungsmaßnahmen eine punktuelle Erhöhung der Bauwerke bei gleichzeitiger Schaffung von Freifläche zum Ziel (vgl. Int. 1 – GIG City Nord). Hierdurch kann eine neue Aufenthaltsqualität durch mehr Luft und Vernetzung entstehen. Aus Denkmalschutzperspektive gibt es in der Zentralen Zone keine großen Barrieren für die Entwicklung, da hier das schützenswerte Leitbild der *Bürostadt im Grünen* keine Anwendung findet (vgl. Int. 3 – Denkmalschutzamt). Die Mitte ist mit einem anderen Funktionsprinzip gebaut worden und integriert von Beginn an **Wohnen und Geschäfte**. Insbesondere mit der Implementierung von **Wohnnutzung** in der City Nord kommt der Zentralen Zone als Nahversorgungszentrum eine besondere Bedeutung zu, um die Qualität des Wohnens zu gewährleisten. Dem „Insel-Wohnen“ (Int. 1 – GIG City Nord, 00:14:41) im *Ipanema* oder dem *my4walls* fehlt bisher zwischen den Bürobauten ein räumlicher Bezugspunkt mit Nahversorgungs- oder Freizeiteinrichtungen für die notwendige Wohnqualität im Umfeld (vgl. ebd.). Die Zentrale Zone kann hierbei als Anhaltspunkt dienen und die in der monofunktionalen Struktur der City Nord begründeten Versorgungsdefizite ausgleichen.

Die Zentrale Zone bietet mit ihrer verdichteten Baustruktur zudem den passenden räumlichen Kontext für eine **Erweiterung des Wohnens** in Verbindung mit **urbaner Mischnutzung** (vgl. Int. 1 – GIG City Nord). Angeregt wird diese Entwicklung aktuell vorwiegend über zwei Projekte: das Wohnprojekt *Ipanema* und die geplante Neubebauung des *Postamt 60*. Mit dem „hohen Wohnanteil“ (Int. 2 – Bezirksamt Hamburg-Nord) im Projekt *Ipanema* wird eine Belebung in der Zentralen Zone sowie des City-Nord-Parks angestrebt (vgl. ebd.). Synchron hierzu wird mit der Entwicklung des *Postamt 60* eine urbane Nutzungsmischung aus Büro-, Gewebe und Wohnflächen sowie Nahversorgungsmöglichkeiten und gastronomischen Angeboten am Eingang zum Zentrum implementiert (vgl. Behörde für Justiz und Verbraucherschutz der Freien und Hansestadt Hamburg, 2022-b: 1194). Mit dem Postamt ist aus Sicht des Denkmalschutzes allerdings das Beste an der Zentralen Zone abgebrochen worden (vgl. Int. 3 – Denkmalschutzamt).

Mit dem Abbruch verfolgt die Entwicklungsfirma Deutsche Immobilien ursprünglich das Ziel, eine **weitreichendere Revitalisierung** der Zentralen Zone zu induzieren und gemeinsam mit den Nachbarn des Grundstücks einen umfassenden Masterplan für das Zentrum zu entwickeln (vgl. Int. 1 – GIG City Nord). Dieses Ziel und damit auch die angestrebte Revitalisierungswelle wird durch die **Eigentümerstruktur im Zentrum** ausgebremst (vgl. ebd.).
Benachbart zum *Postamt 60* sind Grundstücke der *Dr. Helmut Greve Bau- und Boden-Aktiengesellschaft* (Greve), in deren Besitz sich die nördliche Zentrale Zone nahezu im Ganzen befindet. Die Grundstücke von Greve verbinden die übrige Bebauung der Mitte. Sie bilden so Interdependenzen zu den Nachbargrundstücken z. B. in Bezug auf die Erschließungswege auf der +1-Ebene sowie die Parkhäuser auf der Nullebene innerhalb der Zentralen Zone über die Grundstücksgrenzen hinweg aus. Realistisch sind unter diesem Gesichtspunkt allein die ganzheitliche Entwicklung und Revitalisierung der Zentralen Zone unter Einbezug der Grundstücke *Greves*. Da dieser Eigentümer nicht anstrebt seinen Baubestand zu verändern, gibt es bisher **keine großräumig geplante Weiterentwicklung der Zentralen Zone** (vgl. Int. 2 – Bezirksamt Hamburg-Nord).

Damit ein:e Eigentümer:in den Bestand entwickelt, muss ein wirtschaftlicher Anreiz bestehen. Derzeit besteht dieser aufgrund der **gestiegenen Baukosten** durch den russischen Überfall auf die Ukraine, die folglich wirtschaftlich unsichere Situation und den noch **intakten Baubestand** in der Mitte nicht (vgl. Int. 1 – GIG City Nord). Allerdings ist gerade im Hinblick auf den Baubestand bei moderaten Instandhaltungskosten perspektivisch ein Handlungsfeld auszumachen. Da die Mitte zwischen 1968 und 1981 entstanden ist, sind ihre Bauwerke etwa 40 – 50 Jahre alt. Damit befinden auch sie sich innerhalb des Spannungsfelds von *Umnutzung und Abbruch* und werden modernisierungs- oder umbaubedürftig. Perspektivisch ist aus diesem Grund eine **Entwicklung der Zentralen Zone durch Sanierungen, Umbauten oder Neubauten** abzusehen. Hierbei bleiben allerdings die wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen für die Baukosten und die Rentabilität einer Entwicklung ausschlaggebend.

4.6 Stärkere Vernetzung (Planung und Realität)

Die Zielvorstellungen des Masterplans entsprechen in Bezug auf die innere Vernetzung über die **+1-Ebene** nicht dem aktuellen Stand der Planung. Die +1-Ebene steht mit den einzelnen Fußgängerbrücken unter Denkmalschutz und repräsentiert die damalige funktionsgetrennte Stadtentwicklung, in der man Verkehrsflächen und Verkehrssysteme getrennt hat (vgl. Int. 3 – Denkmalschutzamt). Sie gehört demnach zum städtebaulichen Erscheinungsbild der City Nord dazu (vgl. Int. 2 – Bezirksamt Hamburg-Nord). Eine Auflösung der +1-Ebene, wie im Masterplan vorgesehen, ist einerseits aufgrund ihres Denkmalwertes und andererseits aufgrund der Eigentümerstruktur im Zentrum nicht möglich (vgl. Int. 1 – Gig City Nord & Int. 3 – Denkmalschutzamt). Insbesondere die Dependenzen über die Rettungswege und die darunterliegenden Parkgaragen lassen sich durch punktuelle Entwicklungen nicht nach und nach auflösen (vgl. Int. 1 – Gig City Nord). Um trotz der erhöhten Fußgängerebene die **Urbanität** eines geöffneten Straßenraums der City Nord zu ermöglichen, wird die Nullebene in den aktuellen Planungen von *Ipanema* und dem *Postamt 60* bespielt und zusätzlich eingebunden (vgl. Int. 2 – Bezirksamt Hamburg-Nord).

So wird der **Charakter der City Nord erhalten** und die **innere Vernetzung gestärkt**.

Ergänzend sind die Planungsentwicklungen für die **Außenanbindung** der City Nord anzuführen. Der Ausbau der **Ostachse** in Richtung der S-Bahn-Haltestelle *Rübenkamp* wurde in der City Nord mit der Entwicklung des *Pergolenviertels* realisiert (vgl. Abb. 4.21). Das Wohnquartier ist über den Dakarweg angebunden worden und vernetzt die City Nord heute nach außen.

Abb. 4.21: Äußere Anbindung Pergolenviertel (ohne Maßstab)

Die **Öffnung der Waldkante** am Stadtpark zur räumlichen Betonung der Querung und Verzahnung der Parkflächen und damit Eingriffe in den Gehölzbestand des Stadtparks ist nicht realistisch (vgl. Int. 3 - Denkmalschutzamt). Aktuelle Planungen zur Vernetzung des City-Nord-Parks mit dem Stadtpark bestehen nicht.

Während der Masterplan noch mit der Realisierung der **Hamburger Stadtbahn** plant und eine entsprechende Station am Überseering vorsieht, ist diese Planung zugunsten eines Ausbaus von **U-Bahn- und S-Bahnnetz** in den frühen 2010er Jahren gestoppt worden. Als Alternativanbindung befindet sich seit 2022 der U5-Abschnitt zwischen Bramfeld und der City Nord in der Realisierung (vgl. hamburg.de, 2022). Die City Nord wird hierbei über die Stationen Sengelmannstraße und City Nord (Stadtpark) angeschlossen und perspektivisch mit Bramfeld, Steilshoop, der Innenstadt und den Arenen in Stellingen vernetzt (vgl. Abb. 4.22). So entsteht eine Anbindung der sich entwickelnden Wohnnutzung in der City Nord an die restliche Stadt.

Die Vorschläge des Masterplans zur inneren und äußeren Vernetzung der City sind somit überwiegend nicht realisiert worden. Der Ursprungsgedanke, dass die Vernetzung gestärkt werden muss, findet jedoch auch in die aktuellen Planungen Einzug.

4.7 Spannungsfelder: Stadtentwicklung und Stadterhaltung

Die angeführten Spannungsfelder greifen unterschiedliche Entwicklungen und Herausforderungen in der Konkretisierung der Ziele des Masterplans auf. Im Hinblick auf das zugrundeliegende Spannungsfeld zwischen Stadtentwicklung und Stadterhaltung werden die zentralen Erkenntnisse im Folgenden zusammenfassend dargestellt. Hierbei wird im Hinblick auf die Erhaltungsperspektiven für das Planungsleitbild der City Nord eine Einteilung in leitbildverträgliche, leitbildunverträgliche und nicht leitbildrelevante Aspekte vorgenommen. Die Zusammenstellung dient der Beantwortung der Unterfrage:

Wie wird die Umsetzung der im Masterplan City Nord angestrebten Ziele und Entwicklungen seit 2011 unter Berücksichtigung von städtebaulichem Erhalt und Stadtentwicklung konkretisiert?

	Leitbildverträgliche Entwicklung	Leitbildunverträgliche Entwicklung
Stadtentwicklung	• **Gewerbliche Wohn- und Hotelnutzung** als Ergänzung der Bürobauten • Entwicklung **großmaßstäblicher Bürobauten** im Neubau (4/7) • Realisierung von **Wohnnutzung** auch abseits der im Masterplan gekennzeichneten Flächen • Planung **gemischt genutzter Bauvorhaben** mit einer Realisierung von überwiegend Büronutzung (Ipanema & Postbankareal) • **Großmaßstäbliche Wohnsolitäre** • **Erhöhung der Grundflächen- und Geschossflächenzahlen** zulasten der Grün- und Freiflächen ist noch vertretbar • Entwicklung der **Nullebene** bei Neubauvorhaben in Ergänzung der **+1-Ebene** • Sicherung der privaten **Freiflächen** durch das Neue Planungsrecht	• Entwicklung von **Wohnungsbau** und **gewerblicher Wohnnutzung** auf leitbildrelevanten Grundstücken (Holiday Inn) • Zunehmende Entwicklung gewerblicher **Wohn- und Hotelnutzung** im ersten Bauabschnitt • **Wohnfolgeerscheinungen** (eingezäunte Kinderspielflächen)
Stadterhaltung	• **Nachnutzung** der Bürobauten durch bestehende Attraktivität: die City Nord erfüllt grundlegend ihre Funktion als Bürostadt	• Abbruch aufgrund **bauphysikalischer, energetischer und technischer Mängel**, die mit unwirtschaftlichem Einsatz behoben werden könnten (BP-Zentrale, Signal-Iduna-Gebäude)

	Leitbildverträgliche Entwicklung	Leitbildunverträgliche Entwicklung
Stadterhaltung	• Sicherung des **solitären Prinzips** durch städtebauliche Architektur- und Ideenwettbewerbe • Sicherung der **Freiflächen** durch die Solitärbebauung • **Bestandserhalt** durch Nutzungsfähigkeit (Anpassung, Sanierung, Umnutzung und Nachnutzung, evtl. denkmalgerecht) • Grundlegende **Priorisierung der Entwicklung** in Anpassung, Umnutzung und Abbruch • Behutsame Sanierungen und Modernisierungen unter Berücksichtigung der **Bausubstanz** und des **Erscheinungsbilds** • Erhalt der **+1-Ebene**	• Abbruch nicht nutzbarer **Großraumstrukturen**, deren Weiternutzung bei neuem Forschungsstand möglich wäre • Erheblicher **Substanzverlust** bei Modernisierungen und Sanierungen • Beeinträchtigung der Parkanlage durch **fehlende Pflege**
Nicht leitbildrelevante Entwicklungen		
	• Bauvorhaben in der **Zentralen Zone** • **temporäre Nutzungen** und Beeinträchtigung (Flüchtlingsunterkunft und Baustellenmaßnahmen) • Entwicklung der **U5** anstelle der Stadtbahn	

In der bisherigen baulichen Entwicklung der City Nord wird das Leitbild der *Bürostadt im Grünen* als Ausdruck der *gegliederten und aufgelockerten Stadt* sowie der *autogerechten Stadt* weitestgehend gesichert. Die Anpassungen von Nutzungs- und Bauelementen im Bestand und im Neubau entwickeln sich überwiegend leitbildverträglich. Die leitbildverträglichen Maßnahmen der Stadterhaltung und Stadtentwicklung tragen zur Anpassung der City Nord an die aktuellen Ansprüche an nachhaltige und moderne Stadtquartiere bei, indem sie eine Belebung durch die Integration von Wohn- und Versorgungsnutzung ermöglichen, die Stadtstruktur und den Nutzungsfokus jedoch weitestgehend erhalten. Die grundlegenden Ziele des Masterplans werden damit bedacht und erfüllt. Die Bedeutung des Denkmalschutzes ist dabei für den Erhalt besonders hervorzuheben, da dieser den städtebaulichen Wert der City Nord unterstreicht und zu einem nachhaltigen Erhalt der Bausubstanz beiträgt.

5. ERHALTUNGSPERSPEKTIVEN

Die Konkretisierung der Ziele des Masterplans in der baulichen Entwicklung der City Nord führt zu den angeführten Spannungsfeldern. Teilweise werden diese bereits durch die Kompromissbereitschaft einzelner Beteiligter leitbildverträglich aufgelöst oder abgemildert. Es gilt jedoch innerhalb der bestehenden Spannungsfelder auch auf zukünftige Entwicklungen einzugehen und Ansätze für Handlungsperspektiven aufzuzeigen. Dabei geht es nicht alleine darum, die leitbildunverträglichen Entwicklungen durch entsprechende Maßnahmen auszugleichen, denn diese Entwicklungen sind zum Großteil nicht reversibel und werden von den Akteur:innen in der City Nord meist bereits als Defizite wahrgenommen. Vielmehr soll im Folgenden ein **perspektivischer Umgang** mit dem überholten Planungsleitbild der *Bürostadt im Grünen* als Ausdruck nachkriegsmoderner Stadtplanung abgeschätzt werden, damit das herausgestellte positive Verhältnis von leitbildverträglicher Stadtentwicklung und Stadterhaltung auch bei zukünftigen Herausforderungen bestehen bleiben kann.

5.1 Bürostadt im Grünen

Die zentralen Betrachtungsebenen für die **Erhaltungsperspektiven** des Planungsleitbilds ergeben sich dabei aus den charakterstiftenden Merkmalen der *Bürostadt im Grünen* als Ausdruck der Nachkriegsmoderne. Diese umfassen:

- Die **Solitärbauweise**,
- die Nutzung und den Bestand der **Bürostadt** und
- die **Parkanlage** als Ausdruck des Grünen.

Im Folgenden wird vorwiegend auf die Spannungsfelder und Entwicklungen, die sich innerhalb der Zielvorstellungen für die *Sicherung der Bürostadt im Grünen,* den *Artenschutz für die Elefanten*, die *Sicherung der Parkanlage* und die *Öffnung des Planungsrechts* befinden, bezuggenommen. Anhand dieser Themen kann eine Einordnung der Erhaltungsperspektiven in den aktuellen Diskurs über den Erhalt nachkriegsmoderner Planungsleitbilder vorgenommen werden.

5.1.1 Solitärbauweise

Die Gebäude in den drei leitbildprägenden Bauabschnitten sind als Solitäre ausgestaltet. Sie bilden offene Stadtstrukturen und definieren den Charakter der Bürostadt. Die Solitärbauweise wird durch das Denkmalschutzamt sowie das Bezirksamt Hamburg-Nord durch entsprechende Vorgaben in den Wettbewerbsverfahren der Neubauten gesichert. Da dieses Verfahren bei allen Neubauvorhaben zur Anwendung kommt, ist auch in Zukunft **keine Gefährdung der Solitärbauweise** zu erwarten. Das Bezirksamt Hamburg-Nord, das Denkmalschutzamt und die GIG unterstützen weiterhin die offene Bebauung in der Bürostadt.

Die City Nord bleibt demnach – aufgrund der Zielvorstellung der prägenden Akteur:innen – in ihrer Stadtstruktur perspektivisch ein Zeugnis der *gegliederten und aufgelockerten Stadt*.

Neben der Bauweise wird zudem das ursprüngliche **Planungsprinzip** der City Nord gesichert, denn der Planungsprozess bei aktuellen Neubauten nimmt auf die Methoden der 1960er Jahre Bezug und bestimmt die Gestalt der Baukörper über Architekturwettbewerbe. Projekte wie *Ipanema* oder der Neubau der *Signal Iduna* zeigen demnach, dass nicht nur das solitäre Gestaltungsprinzip, sondern auch der Planungsprozess der City Nord **Erhaltungsperspektive** hat.

Als Konsequenz der Solitärbauweise entstehen Freiflächen auf den Firmengeländen. Diese werden durch die wachsenden Renditeinteressen von Projektentwickler:innen gefährdet. Zwar ist der *Erhalt der Bürostadt im Grünen* auch bei einer Erhöhung der baulichen Dichte möglich, infolge der Höhenbegrenzung können gesteigerte Renditeerwartungen jedoch nicht unbegrenzt durch eine Erhöhung der Geschossfläche erfüllt werden. Darüber hinaus ist festzustellen, dass die Grundeigentümer:innen im Verhandlungsprozess eine einflussreiche Position einnehmen. Die wirtschaftliche Nachnutzung eines Gebäudes oder Grundstücks steht aufgrund der damit verbundenen Gewerbesteuereinnahmen und der Stärkung des Wirtschaftsstandorts Hamburg im Interesse des Bezirksamtes. Die Eigentümer:innen können sich bei Nichterfüllung ihrer überwiegend betriebswirtschaftlich orientierten Interessen nach alternativen und flexibleren Standorten umsehen und vor diesem Hintergrund mehr nutzbare Grundfläche zulasten der *Bürostadt im Grünen* fordern (vgl. Int. 3 – Denkmalschutzamt).

Bei einem perspektivischen Wachstum des Mietermarkts und einer weiteren Steigerung der Renditeerwartungen in Verbindung mit einer baulichen Höhenbeschränkung durch den Flughafen, ist somit eine zunehmende **Verdichtung der Bürostadt zulasten der Grünflächen** nicht auszuschließen.

5.1.2 Bürostadt

Die neuen Arbeitswelten bedingen die **Anpassung der Grundrisse**. Die derzeit bestehenden Bürogebäude sind bereits saniert sowie modernisiert und somit an den neuen Mietermarkt angepasst. Sie weisen eine zukunftsfähige Gebäudegeometrie auf. Der Baubestand, dessen bauliche Anpassung aus wirtschaftlicher Perspektive nicht sinnvoll durchgeführt werden konnte, ist bereits abgebrochen. Die Nach- und Weiternutzung der bestehenden Bürobauten in der City Nord ist folglich möglich und für Büronutzung attraktiv. Vor dem Hintergrund dieser Einschätzung wird zum einen das Leitbild der *Bürostadt* gesichert und zum anderen der **Baubestand** erhalten. Zusätzlich sind die Lagequalitäten der City Nord als Bürostandort durch die Nähe zum Flughafen und zur Innenstadt sowie die zukünftige Anbindung an das U5-Streckennetz hervorzuheben. Diese unterscheiden die City Nord von anderen, dezentralen Bürostandorten und machen eine Integration in das stadträumliche Gefüge möglich. Auch besteht mit der GIG eine Interessengemeinschaft der Eigentümer:innen und Mieter:innen, die zum positiven Image der City Nord

beiträgt und die Entwicklungsbedarfe gegenüber der Stadt kommuniziert. Unter diesen Voraussetzungen ist zu erwarten, dass die Büronutzung in der City Nord auch bei einem Wandel der Arbeitswelt weiterhin **attraktiv bleiben kann**.

Priorisierung im Masterplan

1. die Anpassung,
2. die Umnutzung und
3. den Abbruch der Bürohaussolitäre

Perspektivisch wird in der City Nord – trotz einer hohen Auslastung der Büroflächen – ein **wachsender Leerstand** in den Immobilien erwartet (vgl. GIG City Nord GmbH, 2022: 14). Die Unternehmen werden aufgrund veränderter Arbeitswelten in absehbarer Zeit ihre Flächenbedarfe verringern und die Nachfrage nach Arbeitsräumen senken. Für den Bürostandort City Nord entsteht somit im Hinblick auf die Büronutzung eine **eingeschränkte Erhaltungsperspektive**. Der Masterplan priorisiert für den Umgang mit leerstehenden Gebäuden die Büronutzung. Bei einem zunehmenden Leerstand von Büroflächen ist deren perspektivische Weiternutzung durch andere Nutzungsbausteine anzustreben, um die teilweise denkmalgeschützte **Bausubstanz** und das **Erscheinungsbild** der City Nord zu erhalten. Insbesondere in Verbindung mit einem Anstieg der Energie- und Rohstoffpreise tritt der Aspekt der Um- und Nachnutzung zukünftig vermutlich stärker in den Vordergrund (vgl. Int. 1 – GIG City Nord). Bisherige Nutzungsumwandlungen und Neuplanungen beeinträchtigen das Leitbild der Bürostadt nicht wesentlich und werden durch das neue Planungsrecht leitbildverträglich gestaltet. Dennoch beginnt durch den zunehmenden Einfluss des Wohnungsbaus eine Gefährdung des Leitbilds der *Bürostadt* (vgl. Int. 3 – Denkmalschutzamt). Bei einem wachsenden Anteil an Wohnnutzung in der City Nord ist demnach auf eine **leitbildkonforme Kontextualisierung** Wert zu legen. Diese kann zum einen durch Neubauten in solitärer Gestalt (Ipanema) oder aber durch eine Umnutzung bestehender Bürobauten erfolgen.

Eine grundsätzliche Anpassung von Bürogebäuden an die Anforderungen des Wohnens ist möglich. So hat beispielsweise eine Konversion von Büro- zu Wohnnutzung im Rahmen der Weiterentwicklung der Bürostadt *Niederrad* in Frankfurt stattgefunden. Der ursprünglich 15-geschossige Büroturm der *IG Metall* ist um drei Etagen erhöht und je Geschoss in fünf bis sieben Wohneinheiten gegliedert worden. Die Fassade wurde – nicht zuletzt aufgrund von Brandschutzanforderungen – ersetzt, Wand- sowie Dachkonstruktionen ertüchtigt und an den Gebäudeecken Loggien angeordnet (vgl. BBSR, 2017-b: 43). Positiv auf die Umgestaltung wirkten sich der annähernd quadratische Grundriss, die gute Dokumentation von Tragwerk und Haustechnik, die Unterstützung der Behörden sowie die Kompetenz des Bauherrn aus (vgl. Jansen et al., 2018: 34, 36). In der City Nord hat eine vergleichbare Umnutzung eines Bürogebäudes noch nicht stattgefunden. Auch sind die vorherrschenden Rahmenbedingungen nicht vollständig vergleichbar. Während sich der konvertierte Büroturm in *Niederrad* durch seine hohe Geschossigkeit und geringe Raumtiefe auszeichnet, dehnen sich die Gebäude der City Nord häufig stärker in der Grundfläche aus und weisen aufgrund der Nähe zum Flughafen eine geringere Höhe auf. Zudem erschweren Vorgaben des Denkmalschutzes insbesondere bei Einzeldenkmälern eine Veränderung der Fassaden- und Innengestaltung. Ob eine Umnutzung zu Wohnraum in der City Nord demnach rentabel sein kann, ist fraglich. Bei einer weiter ansteigenden Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt sowie einer sinkenden Nachfrage nach

Arbeitsflächen auf dem Büromarkt ist eine entsprechende Entwicklung allerdings weiterhin möglich.
In der City Nord bestehen trotz der baulichen Rahmenbedingungen **Umnutzungspotentiale**. Die Konversion von Büroflächen erfordert ähnliche bautechnische Voraussetzungen (Raumhöhen, Gebäudetiefen, ausreichende Tragfähigkeit des Skeletts und Erschließung) wie die energetische Sanierung und Anpassung der Bürobauten an moderne Arbeitswelten (vgl. Kähler et al., 2009: 250). Da die bestehenden Gebäude der City Nord überwiegend an die neuen Anforderungen des Büromarkts angepasst wurden, ist davon auszugehen, dass auch eine **Umnutzung zum Wohnen bautechnisch möglich** ist. Mit der Überführung eines Bürogebäudes zur gewerblichen Wohnnutzung im *my4walls* wird bereits eine gleichermaßen leitbild- wie denkmalverträgliche Perspektive für leerstehenden Bürobau in der City Nord aufgezeigt. Hieran anknüpfend mietet die Stadt Hamburg derzeit ebenfalls leerstehende Büroflächen an und in der ehemaligen Shell-Zentrale befinden sich unteranderem Bibliotheksräume der Universität Hamburg.

Eine Erhaltung der monofunktionalen Stadtstruktur ist für die Erhaltung der Nachkriegsmoderne nicht anzustreben und in der City Nord perspektivisch nicht abzusehen. Eine Konservierung des Originalzustands ist dem Erhalt zeugnisshafter städtebaulicher Strukturen bei geänderten Ansprüchen an die Raumstruktur sowie Nutzungsanforderungen nicht zuträglich. Eine Anpassung der Nutzung im Bestand wo nötig, und eine Erhaltung der charakterstiftenden Bausubstanz und Büronutzung wo möglich stellt einen angemessenen und behutsamen Umgang mit dem Bestand dar. Im Erhaltungsdiskurs um den Gebrauch und Nutzen nachkriegsmoderner Stadtbausteine, setzt der Umgang mit der City Nord demnach bisher realistische und denkmalverträgliche Maßstäbe an.

5.1.3 Freiflächen

Die Freiflächen der City Nord tragen zum charakterstiftenden Umfeld der *Elefanten im Park* bei. Ihr Erhalt ist somit elementar für das Bestehen des Leitbilds der *Bürostadt im Grünen*. Die Spannungsfelder unter dem Leitbild der Sicherung der Parkanlage beziehen sich sowohl auf die öffentlichen wie auch die privaten Grünflächen. Eingriffe in die private Freiraumgestaltung sind im Bestand jedoch nicht zu realisieren und Einfriedungen privater Freiräume bleiben bestehen. Bei Neuplanungen werden die Freiräume jedoch im Sinne des Bezirksamtes geöffnet und vernetzt (vgl. Int.2. – Bezirksamt Hamburg-Nord).

Insbesondere für den City-Nord-Park besteht eine Erhaltungs- und Entwicklungsperspektive durch den denkmalrechtlichen Schutz sowie die städtischen und privatwirtschaftlichen Interessen (vgl. ebd.). Zur Lösung des Spannungsfelds von Revitalisierung und Finanzierung in der Parkanlage wird im Folgenden der Vorschlag des Bezirksamts Hamburg-Nord zur Stärkung des **Engagements zivilgesellschaftlicher Gruppen** aufgenommen.
Die **Initiierung von Freizeitnutzungen** im Grünen (z. B. urban-gardening) kann das Engagement zivilgesellschaftlicher Gruppen für die Pflege von Freiräumen stärken (vgl. Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, 2013: 80). Der City-Nord-Park könnte somit durch die zukünftige Bewohnerschaft eigenständig

gepflegt und instandgehalten sowie die finanziellen Aufwendungen für die Revitalisierung der Parkanlage seitens der Stadt gesenkt werden. Inwieweit sich Freizeitnutzungen im Gartendenkmal City-Nord-Park etablieren lassen, ist jedoch ungewiss und zu hinterfragen.

Für die Finanzierung der Parkanlage ist außerdem die Zusammenarbeit zwischen der privaten Wirtschaft und öffentlichen Institutionen in Form einer **Private-Public-Partnership (PPP)** möglich. Die Grundeigentümer:innen können in Kooperation mit dem Bezirksamt Hamburg-Nord zur Revitalisierung des City-Nord-Parks beitragen, indem sie Teile der öffentlichen Grünflächenpflege übernehmen. Die öffentliche Hand kann die Grundfläche zur Verfügung stellen und die privaten Partner:innen als Dienstleister:innen für die Entwicklung und den Betrieb der Parkanlage verantwortlich machen. Die Grundeigentümer:innen pflegen ihrerseits die öffentlichen Grünflächen um ihre Grundstücke – und eventuell darüber hinaus – mit. Die eingesparten finanziellen Mittel könnten so in die Revitalisierung des City-Nord-Parks fließen, die dem Image der *Bürostadt im Grünen* zuträglich wäre. Es ist allerding abzuschätzen, dass eine PPP aufgrund des wachsenden Mietermarkts in der City Nord mit vielen unterschiedlichen Interessen aufgeladen wäre. Die Entwicklung und das Bestehen einer PPP für den City-Nord-Park ist so nur eingeschränkt realistisch.

Für den City-Nord-Park besteht zusammenfassend insofern eine Erhaltungsperspektive, als dass er grundlegend unbebaut bestehen bleibt. Auch bei wachsenden Renditeinteressen und einem erhöhten Flächenbedarf des Wohnens ist eine Bebauung der Parkanlage nicht abzusehen, denn die denkmalgeschützten Grünqualitäten werden auch aus Sicht der Klimaanpassung für das Mikroklima der Stadt in der aktuellen Stadtentwicklung immer wichtiger. Stadtentwicklung und Stadterhaltung gehen somit Hand in Hand und die Qualitäten der *gegliederten und aufgelockerten Stadt* können einstimmig erhalten werden. Weiterführend ist eine Revitalisierung der Parkanlage jedoch kurz- bis mittelfristig nicht absehbar.

5.2 Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen

Das zukünftig absehbare und sich bereits in den Erhaltungsperspektiven widerspiegelnde Problemfeld von Finanzierung und Revitalisierung zeigt sich sowohl bei der Umsetzung von Brandschutzmaßnahmen, von technischer und energetischer Sanierung, der Revitalisierung der Parkanlage oder der Aufwertung der Zentralen Zone. Monetäre Einschränkungen stehen teilweise den Zielvorstellungen entgegen. Dies führte bereits zu Abbrüchen (z. B. BP & Signal Iduna) und bedingt die stockenden Stadtentwicklung (Zentrale Zone und City-Nord-Park). Obwohl eine Anpassung des Leitbilds der *Bürostadt im Grünen* derzeit durch die Instrumente des informellen Masterplans sowie die Abstimmung der Entwicklungen mit dem formellen Denkmalschutz überwiegend gelingt, sind insbesondere im Hinblick auf die eingeschränkte Erhaltungsperspektive der charakterstiftenden Büronutzung ein zukünftiger Strukturwandel (Büro zu Wohnen) und Funktionsverlust (Leerstände) in der City Nord zu erwarten. Vor dem Hintergrund steigender Baukosten und wirtschaftlicher Unsicherheiten infolge der Corona-Pandemie und des Ukrainekrieges ist eine gleichbleibende Bereitschaft der Unternehmen in die städtebauliche Entwicklung der City Nord nicht sichergestellt (vgl. Int. 1 – GIG City Nord). Um die städtebauliche Qualität sowie die denkmalgeschützte Stadtstruktur auch durch nicht wirtschaftliche Projekte weiterhin erhalten zu können, ist – im Falle einer absehbaren Qualitätsbeeinträchtigung- eine Integration der City Nord in das Hamburger Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE) möglich. Dieses stellt nach § 164b BauGB Bundesmittel unter anderem für die Wiedernutzung von Flächen zur Errichtung von Wohn- und Arbeitsstätten, Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen sowie von umweltschonenden, kosten- und flächensparenden Bauweisen zur Verfügung (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg, 2022: 12). Die Maßnahmen sind auch in Bestandsstrukturen anwendbar.

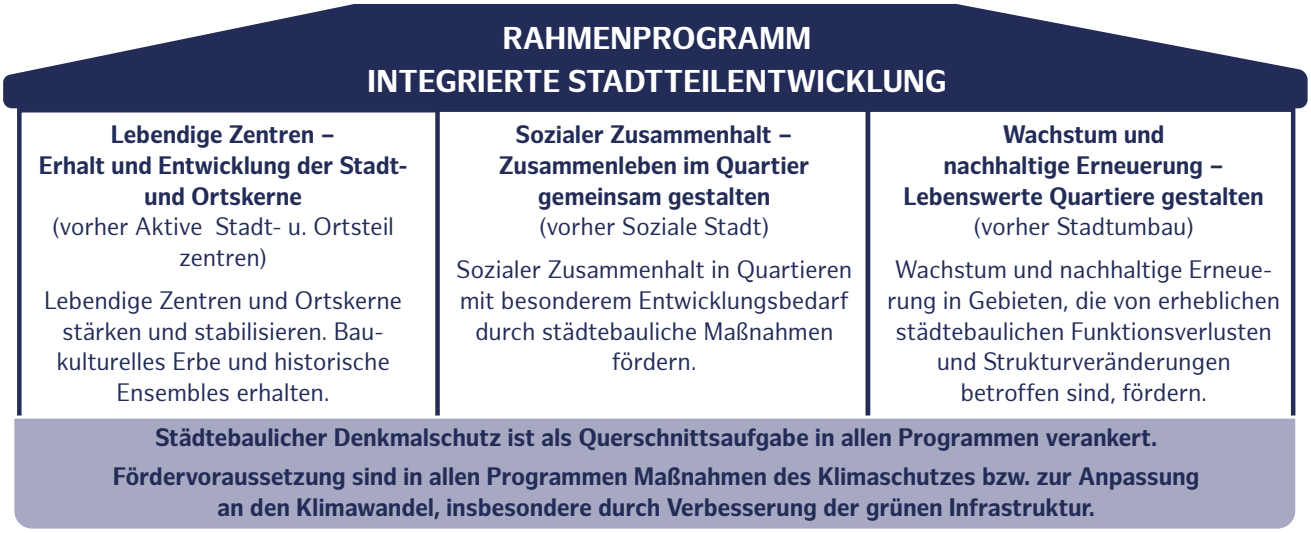


Abb. 5.1: Programmstruktur Städtebauförderung/ RISE

Für die City Nord ist vor diesem Hintergrund eine Eingliederung in das Hamburger Programm „*Wachstum und nachhaltige Erneuerung – Lebenswerte Quartiere gestalten*“ denkbar (vgl. Abb. 5.1). Gefördert werden hier „städtebauliche Gesamtmaßnahmen in Quartieren, die vom wirtschaftlichen und demografischen Wandel sowie von erheblichen städtebaulichen Funktionsverlusten und Strukturveränderun-

gen betroffen sind“ (Freie und Hansestadt Hamburg, 2022: 15). Bei einem absehbaren Funktionsverlust und einer fehlenden Bereitschaft zur Umwandlung der Büroimmobilien kann im Rahmen des Förderprogramms eine denkmalgerechte und sozialverträgliche Sanierung des Bürobestands ermöglicht werden, um finanzielle Anreize zur nachhaltigen Konversion des Baubestands zu bieten. Für das RISE-Fördergebiet werden innerhalb des Rahmenprogramms jeweils gebietsbezogene Leitziele sowie Handlungsfeldziele gefasst. Für die City Nord könnte sich demnach folgende Struktur ergeben:

Leitziele	Sanierung des Gebäudebestands Revitalisierung der Zentralen Zone Revitalisierung des City-Nord-Parks
Handlungsfelder	Der Gebäudebestand ist energetisch und technisch zu sanieren, um eine denkmalgerechte Nachnutzung oder Nutzungskonversion im Bestand zu ermöglichen. Die Zentrale Zone ist als Versorgungszentrum modern und einladend zu gestalten und wird für die tägliche Versorgung der Anwohner:innen und Angestellten genutzt. Die Parkanlage soll gepflegt und revitalisiert sein, um Bewohner:innen aller Altersgruppen zu Aufenthalt und Begegnung einzuladen.

Die genannten Handlungsfelder würden im Falle einer Förderung in konkrete Projektziele übersetzt. Obwohl RISE-Gebiete bisher vorwiegend **Wohnquartiere** ins Zentrum stellen, ist eine Anwendung für den Erhalt der städtebaulichen Struktur insbesondere bei einer Integration von Wohnnutzung in der City Nord grundsätzlich möglich (vgl. Int. 2 – Bezirksamt Hamburg-Nord). Dies setzt allerding einen schwerwiegenden Funktionsverlust der City Nord voraus, dessen Einsetzen mit den städtebaulichen Zielen des Masterplans bereits entgegengewirkt wird und nur bei einem schwerwiegenden Einbruch der privaten Investitionen in die *Bürostadt* absehbar ist. Die **Erhaltungsperspektive für die Büronutzung** würde in diesem Fall nicht mehr bestehen. Die solitäre Bauweise sowie die Freiflächen, also die grundlegende städtebauliche Struktur nach dem *gegliederten und aufgelockerten Idealbild*, kann mit einer Eingliederung in das RISE-Programm jedoch finanziell gefördert werden. Die hierfür notwendigen städtebaulichen Ziele und Rahmenbedingungen werden durch die Konkretisierung der Ziele des Masterplans bereits vom Bezirksamt Hamburg-Nord, der GIG sowie dem Denkmalschutzamt verfolgt, die insbesondere die Entwicklung abseits **monofunktionaler Nutzung** mit der **Öffnung des Planungsrechts** ermöglichen.

6. SCHLUSSBETRACHTUNG

6.1 Fazit

Die City Nord repräsentiert als monofunktionale, aufgelockerte Entlastungsstadt mit ihrer Leitidee der *Bürostadt im Grünen*, den planerischen Zeitgeist der nachkriegsmodernen Kernzeit. Die Grundsatzprobleme der *Bürostadt im Grünen* zeigen sich zur Jahrtausendwende vorwiegend in der erschwerten Weiternutzung individualisierter Firmenzentralen mit unzeitgemäßen Grundrissen, dem zunehmenden Wunsch nach baulicher Verdichtung und der mangelnden Qualität der Zentralen Zone. Hinzu kommen technische und energetische Mängel des Baubestands. Sie folgen damit den Herausforderungen, die im Erhaltungsdiskurs zur Nachkriegsmoderne hervortreten und die unzureichende Qualität der Bausubstanz, wirtschaftliche Rahmenbedingungen und die Defizite der gegliederten und aufgelockerten Stadtstruktur in den Mittelpunkt stellen. Insbesondere die Monofunktionalität der Bürostädte führt zunehmend zu einem unzeitgemäßen Erscheinungsbild. Die Büronutzung gilt in der City Nord jedoch dennoch als Qualitätsmerkmal und wird von den Grundeigentümer:innen nachgefragt. In der so ausgelösten städtebaulichen Entwicklung zeigt sich das Zusammenspiel und die Bedeutung der Kooperation von Grundeigentümer:innen, Denkmalschutzamt und Politik. Hierbei stehen sich teilweise konträre Interessen gegenüber, die nicht immer zu einer leitbildverträglichen Einigung führen (z. B. Verortung des *Holiday Inn*) und immer wieder in Kompromissen münden müssen (Kinderspielfläche im Norden des City Nord Parks, hoher Bestandsverlust bei Sanierungen, Nutzungsverteilung bei Ipanema). Alle drei Akteursebenen wirken infolge der Herausforderungen und Entwicklungswünsche an den Zielvorstellungen für den Masterplan zur künftigen Entwicklung der City Nord mit. Mit dem Masterplan besteht derzeit ein informeller Entwicklungsrahmen, der durch formelle Maßnahmen im Denkmalschutz und in der Bauleitplanung ausgefüllt wird. Die denkmalrechtliche Unterschutzstellung der City Nord bildet dabei die Basis für den Erhalt der *Bürostadt im Grünen* und ist für den Umgang mit nachkriegsmodernen Bürostädten beispielhaft.

Bei der Konkretisierung der Ziele des Masterplans in der städtebaulichen Entwicklung der City Nord zeigt sich, dass das Erscheinungsbild sowie die Nutzungsstruktur der Bürostadt mithilfe umfangreicher Modernisierungs- und Sanierungsmaßnahmen sowie leitbildverträglichen Neubauten erhalten werden können. Dies erfordert tiefgehende Abstimmungen zwischen Denkmalschutzamt und Bezirksamt sowie die Kooperation und Entwicklungsbereitschaft der Grundeigentümer:innen. Insbesondere in den leitbildprägenden Bauabschnitten sind die Entwicklung und Zusammenarbeit seit 2011 insgesamt als gelungen zu bewerten. Hierdurch entsteht trotz des neuen Leitbilds einer dichten und nutzungsgemischten Stadt eine Erhaltungsperspektive der solitären Stadtstruktur, wodurch die Sicherung des städtebaulichen Zeugnisses der *gegliederten und aufgelockerten Stadt* gewährleistet wird. Obwohl die City Nord Defizite im Nutzungs- und Baubestand aufweist, zeichnet sie sich sowohl in der Neugestaltung von Büroflächen als auch in der Integration von Wohnnutzung durch ein hohes Maß an Anpassungsfähigkeit aus. Die Struktur der Bürostadt ist mit der zugrundeliegenden Monofunktionalität grundsätzlich überholt, wird derzeit allerdings unter Berücksichtigung der Stadtstruktur angepasst. Die City Nord bildet demnach bei

einer bestehenden Nachfrage an Büronutzung weiterhin das Leitbild der Bürostadt ab, kann aber auch bei einer veränderten Nachfrage in ihrer zugrundeliegenden aufgelockerten Stadtstruktur – *abseits des Leitbilds der Bürostadt* – erhalten bleiben und finanziell gefördert werden.

Mit Rückblick zur zentralen Forschungsfrage der Bachelorarbeit

> *Welche Erhaltungsperspektiven entstehen für die Planungsleitbilder der City Nord im Spannungsfeld der Ansprüche von Stadtentwicklung und Stadterhaltung in Hamburg?*

zeigt sich somit, dass nachkriegsmoderne Planungsleitbilder vor dem Hintergrund veränderter Nutzungsansprüche sowie steigendem Investitions- und Veränderungsdruck auch heute noch bestehen können. Voraussetzung hierfür ist die Nutzbarkeit der Stadtstrukturen. Um diese zu gewährleisten, braucht es die Bereitschaft zur Modernisierung, zur Sanierung und insbesondere zur Kooperation auf privatwirtschaftlicher und städtischer Ebene. Mit dem Masterplan City Nord sind unter Beteiligung beider Akteursebenen Zielsetzungen entstanden, die eine Argumentationsgrundlage für den Erhalt der *Bürostadt im Grünen* bilden. Diese wird durch den Denkmalschutz gestärkt. Auch wenn die vorgeschlagenen Maßnahmen und Ziele nicht in Gänze eingehalten werden, ist ein grundlegender Erhalt der Bürostadt politisch gewollt und kann auch bei einem perspektivischen Strukturwandel durch die Instrumente der Stadtplanung gesichert werden.

6.2 Reflexion

6.2.1 Methodische Reflexion

Das zentrale Element in der Bearbeitung der vorliegenden Bachelorthesis stellte die zeitlich und inhaltlich umfassende Recherche zum Diskurs über den Erhalt nachkriegsmoderner Architektur sowie den baulichen und nutzungsbezogenen Entwicklungen in der City Nord dar. Hierbei sind deutlich mehr Informationen aus der Literatur und den Interviews gewonnen worden, als in die Arbeit haben einfließen können. Auch wenn die Hintergrundinformationen zu einem tieferen Verständnis für die Spannungsfelder und Erhaltungsperspektiven sowie zu umfangreichen Kenntnissen über die City Nord beigetragen haben, hätte der zeitliche Aufwand insbesondere zu Beginn des Bearbeitungszeitraums reduziert werden können. Der Umfang der Recherche und Auswertung ist jedoch in der Zeitplanung berücksichtigt worden, die schlussendlich gut eingehalten werden konnte. Hierzu hat die frühe Durchführung der Interviews beigetragen, die sich zügig und erfolgreich organisieren ließen. Als Interviewpartner:innen wurden die prägenden Akteur:innen bei der Erstellung des Masterplans ausgewählt. Diese konnten ihre Perspektiven sowohl auf den Masterplan als auch auf die Konkretisierung der Ziele darstellen. Aufgrund der Zielkonflikte in der Erhaltungs- und Entwicklungsdiskussion, die sich in den Zielen des Masterplans herausstellten, war es wichtig, die am Ergebnis- und Entwicklungsprozess beteiligten Akteure zu Wort kommen zu lassen, um ein differenziertes Bild der Interessenslagen zu erhalten. Dies hat mit der Zusage der Gesprächspartner:innen funktioniert. Aufgrund terminlicher und räumlicher Einschränkungen sind die drei Interviews

jedoch unter unterschiedlichen Rahmenbedingungen durchgeführt worden. Das digitale sowie das telefonische Gespräch sind zwar ebenso wie das persönliche Interview inhaltlich hervorragend zu bewerten, allerdings ist das Erzeugen eines intensiven Dialogs in digitaler/telefonischer Form deutlich erschwert. Insgesamt hat sich die methodische Gliederung in Literaturrecherche, Expert:inneninterviews und die Auswertung des Materials jedoch als zielführend und qualitativ hochwertig erwiesen. Zudem hat sich die kartografische Aufarbeitung insbesondere in Bezug auf die Entwicklungen in der City Nord bewährt. Hierdurch wurde eine sinnvolle Veranschaulichung der Veränderungsprozesse ermöglicht und ein Orientierungsrahmen für die Erhaltungsperspektiven geschaffen.

6.2.2 Inhaltliche Reflexion

Inhaltlich ist es im Laufe der Bearbeitung aufgrund der Komplexität des Forschungsgegenstands erforderlich geworden, die Recherche, Analyse und auch die herausgearbeiteten Erhaltungsperspektiven auf ausgewählte Schwerpunkte zu konzentrieren. Hierbei besteht das Risiko, vom Fokus der Bachelorthesis abzuweichen und in der Relevanz der Themen eine fehlerhafte Einschätzung zu treffen. Um diesem Prozess in der Arbeit entgegenzuwirken, ist regelmäßig der Zusammenhang zwischen Recherche, Analyse und der Forschungsfrage überprüft worden. In der umfangreichen Darstellung der herausgearbeiteten Spannungsfelder und folgenden Erhaltungsperspektiven wurden demzufolge die leitbild- jedoch nicht alle entwicklungsrelevanten Elemente berücksichtigt.
So ließ sich beispielsweise aus dem Themenkomplex energetischer und technischer Sanierung kein konkretes Spannungsfeld ableiten, da keine konkreten Rückschlüsse auf die Erhaltungsperspektiven der *Bürostadt im Grünen* herausgestellt werden konnten. Auch die Erhaltungsperspektiven auf architektonischer Ebene konnten nicht detailliert dargestellt werden. Die Anpassungsfähigkeit der Grundrisse und Konstruktion spielt für den Erhalt des Leitbilds eine Rolle, eine genaue Betrachtung der Gebäudearchitektur erwies sich im Hinblick auf die städtebaulichen Erhaltungsperspektiven jedoch nicht als zielführend. Für die Beurteilung der Leitbildverträglichkeit bisheriger Entwicklungen in der City Nord mussten diese Aspekte dennoch betrachtet werden.

Zudem betrachtet die vorliegende Bachelorthesis die Entwicklungen aus privatwirtschaftlicher und städtischer Perspektive. Für den öffentlichen Diskurs um die City Nord, ihr Image und den Erhaltungswillen sowohl städtebaulich bedeutsamer als auch nutzbarer Strukturen ist zudem die Akzeptanz in der Öffentlichkeit relevant. Diese hat grundsätzlich das Potential, den Erhaltungswillen im Diskurs über die Nachkriegsmoderne zu steigern und wurde aufgrund der Fokussierung des städtebaulichen Leitbilds, insbesondere der gegliederten und aufgelockerten Stadt, nicht näher betrachtet. Ebenfalls übergangen wurde das Thema der Verkehrswende, die die Aufteilung der (denkmalrechtlich konstituierenden) Straßenflächen beeinflussen kann.
Zur Ergänzung der vorliegenden Arbeit können somit weitere Schritte folgen. Zum einen können die Erhaltungsperspektiven der Bauwerke in der City Nord durch eine umfassende Bestandsaufnahme der architektonischen Rahmenbedingungen bestimmt werden. Durch eine folgende Einordnung in den Forschungsstand würden somit die Entwicklungsmöglichkeiten einzelner Bauwerke aufgezeigt. Zum ande-

ren ist im Rahmen der Verkehrswende auch die Dimensionierung der Straßenflächen zu betrachten. Die City Nord entspricht dem Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt und ist autogerecht gestaltet. In Zukunft könnte beispielsweise ein sinkendes Verkehrsaufkommen neue Entwicklungsperspektiven im Straßenraum aufzeigen.

Anzumerken ist zuletzt, dass sich Erhaltungsperspektiven per Definition auf zukünftige Entwicklungen beziehen. Die zugrundeliegenden Prognosen für die Zukunft sind dabei stets abhängig von der Verlässlichkeit der zur Verfügung stehenden Informationen. Die herangezogenen Aussagen von Interviewpartner:innen und die Dokumente der Stadt Hamburg sind grundsätzlich als vertrauenswürdig zu bewerten. Allerdings besteht derzeit für Prognosen jeder Art eine erhebliche Unsicherheit auf vielen Ebenen. Entwicklungen des Arbeitsmarkts, der Wirtschaft, der öffentlicher Haushalte und der Baukosten sind aufgrund der Corona-Pandemie sowie des russischen Angriffs auf die Ukraine nur ungenau abzuschätzen. Auch über zukünftige Veränderungen in den Nutzungsansprüchen an Bürobauten sowie Verschiebungen baukultureller Maßstäbe besteht keinerlei Sicherheit. Alle Entwicklungsperspektiven werden jedoch nach bestem Wissen und Gewissen dargestellt und das verfolgte Ziel, Erhaltungsperspektiven für die City Nord im aktuellen Spannungsfeld von Stadtentwicklung und Stadterhaltung darzustellen, ist auf Grundlage der derzeit verfügbaren Informationen vollumfänglich erreicht. Die Arbeit hat damit inhaltlich das Potential, einen Beitrag zur aktuellen Erhaltungsdebatte, um die Nachkriegsarchitektur zu leisten und insbesondere durch die angewandten Instrumente der Stadtplanung neue Perspektiven für die Revitalisierung nachkriegsmoderner Stadtstrukturen aufzuzeigen.

LITERATURVERZEICHNIS

Behörde für Justiz und Verbraucherschutz der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.). (2022-a). Öffentliche Auslegung des vorhabenbezogenen Bebauungsplan-Entwurfs Winterhude 72. In: *Amtl. Anz. Nr. 73*. 1383. Lütcke & Wulff OHG.

Behörde für Justiz und Verbraucherschutz der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.). (2022-b). Öffentliche Plandiskussion zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan-Entwurf Winterhude 75. In: *Amtl. Anz. Nr. 64*. 1194. Lütcke & Wulff OHG.

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.). (2013). *Mehr Stadt in der Stadt - Gemeinsam zu mehr Freiraumqualität in Hamburg*. Mediadruckwerk Gruppe GmbH.

Bezirk Hamburg-Nord. (o. D.). *Vorhabenbezogener Bebauungsplan-Entwurf Winterhude 72: Postbank Areal City Nord*. hamburg.de. Abgerufen am 10. April 2023, von https://www.hamburg.de/hamburg-nord/bauleitplanung/14492226/winterhude72/

Bezirksamt Hamburg-Nord (2008): *Zukünftige Entwicklung der City Nord. Abschlussbericht der Arbeitsgemeinschaft City Nord*. Ohne Verlag, Hamburg.

Bezirksamt Hamburg-Nord (2011): *Masterplan City Nord. Gutachten zur zukünftigen Entwicklung*. Ohne Verlag.

Braum, M. (2009). Nachkriegsmoderne weiterdenken - Sechs Thesen. In: Braum, M. & Welzbacher, C. (Hrsg.): N*achkriegsmoderne in Deutschland – Eine Epoche weiterdenken*. 100- 107. Birkhäuser Verlag AG.

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.). (2017-b). L*yoner Viertel – Transformation eines monofunktionalen Bürogebiets - Ein Modellvorhaben im Rahmen des ExWoSt-Forschungsfeldes „Umwandlung von Nichtwohngebäuden in Wohnimmobilien“*. Abgerufen am 10. April 2023, von https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2017/bbsr-online-11-2017-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=1

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.). (2017-a). *Gartenstadt21: Ein neues Leitbild für die Stadtentwicklung in verdichteten Ballungsräumen – Vision oder Utopie?*. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.

Denkmalschutzamt. (2002). *City Nord - Architektur und Stadtbaukunst der Moderne*. (2. Aufl.). Christians Druckerei & Verlag.

Domhardt, K.-S. (2012): T*he Heart of the City. Die Stadt in den transatlantischen Debatten der CIAM 1933-1951*. 9 – 129. gta Verlag.

Eckardt, F., Meier, H.-R., Scheurmann, I., & Sonne, W. (2017). Welche Denkmale welcher Moderne?. In: Eckardt, F., Meier, H.-R., Scheurmann, I., Sonne, W. (Hrsg.): *Welche Denkmale welcher Moderne? Zum Umgang mit Bauten der 1960er und 70er Jahre*, 6 – 11. jovis.

Elser, O., Kurz, P., Schmal, P. C., Torkar, F., Liesner, M. & Deschermeier, D. (2017). S*OS Brutalismus: eine internationale Bestandsaufnahme*. 15 – 17. Park Books.

Escherich, M. (2017). Großräumige Spätmoderne: Ermittlungen zu Erhaltungswürdigkeit und -möglichkeit – Ein universitäres Lehrprojekt zu Halle-Neustadt. In: Mager, T. & Troetschel-Daniels, B.: *BetonSalon: Neue Positionen zur Architektur der späten Moderne*. 209- 224.Neofelis.

Fischer, O. (2021). *Vernünftiger Umgang mit dem Gebäudebestand als Beitrag zum Klimaschutz. In: Beton- Und Stahlbetonbau*, 116(7), 487. Abgerufen am 10. April 2023, von https://doi.org/10.1002/best.202170703

Freie und Hansestadt Hamburg (1986). *Bebauungsplan Winterhude 7* (Blatt 1). Ohne Verlag.

Freie und Hansestadt Hamburg. (2011). *Begründung zum Bebauungsplan Winterhude 39*. Ohne Verlag.

Freie und Hansestadt Hamburg. (2018). *Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Winterhude 71 - Sydneystraße / Überseering*. Ohne Verlag.

Freie und Hansestadt Hamburg. (2019). *Begründung zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Winterhude 74 - Entwurf*. Ohne Verlag.

Freund, B. (2002). Die City- Entwicklung und Trends. In: Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland / Institut für Länderkunde, Leipzig (Hrsg.): *Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland - Dörfer und Städte* (Bd. 5). 136 – 139. Spektrum Akademischer Verlag.

GIG City Nord GmbH (o. D.-c). *Bestandsanalyse des Senats*. Abgerufen am 10. April 2023, von city-nord.eu

GIG City Nord GmbH. (2019). *Jahresbericht 2018*. DEA Deutsche Erdoel AG.

GIG City Nord GmbH. (2020). *Jahresbericht 2019*. Wintershall Dea GmbH.

GIG City Nord GmbH. (2022). *Jahresbericht 2021*. Ohne Verlag.

GIG City Nord GmbH. (o. D.-a). *Ipanema: Überseering 30. City Nord*. Abgerufen am 10. April 2023, von https://city-nord.eu/de/city-nord/bauvorhaben/Ipanema

GIG City Nord GmbH. (o. D.-b). *Modellstadt der Moderne*. Abgerufen am 10. April 2023, von https://city-nord.eu/de/city-nord/historie#:~:text=1964%20%2D%201971,City%20Nord%20langsam%20Gestalt%20an.

Gisbertz, O. (2012). *Nachkriegsmoderne kontrovers: Positionen der Gegenwart*. 11- 36. jovis.

Gisbertz, O. (2017). Wider die Langeweile - Erhaltungsstrategien im Denkmalbestand der Nachkriegsmoderne 1945plus. In: Brandt, S. & Haspel, J. (Hrsg.): *Denkmal - Bau - Kultur: Konservatoren und Architekten im Dialog. ICOMOS – Hefte des Deutschen Nationalkomitees* (Bd. 63). 96 – 102. ICOMOS, Nationalkomitee der Bundesrepublik Deutschland.

hamburg.de. (2022). *U5 Hamburg: Neue U-Bahn-Linie für Hamburg*. Abgerufen am 10. April 2023, von https://www.hamburg.de/u5/4296664/u5-artikel/

Hamburgische Bauordnung (HBauO). (2005), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 20. Februar 2020 [HmbGVBl. S. 148, 155]). § 10.

Heineberg, H. (2007). *Stadtgeographie*. S. 105 – 152. Brill – Schöningh.

Heuter, C. (2007). Zu nahe dran? Bauten der 1960er Jahre als Herausforderung für die Denkmalpflege. In: von Buttlar, A. & Heuter, C. (Hrgs.): *Architektur der 60er Jahre – Wiederentdeckung einer Epoche. denkmal!moderne*. 28 – 35. jovis.

Hnilica, S. (2017). Großstrukturen der Nachkriegsmoderne. In: Eckardt, F., Meier, H.-R., Scheurmann, I., Sonne ,W. (Hrsg.): *Welche Denkmale welcher Moderne? Zum Umgang mit Bauten der 1960er und 70er Jahre*. 216- 240. jovis.

Hosemann, M. (2014). BP-Haus. In: Bergkemper, C., Boon, C., Hosemann, M. & Springer, C. (Hrsg.): *Winterhude & Uhlenhorstbuch*. 147 – 149. Junius Verlag.

Jansen, H. & Rieniets, T. & Hinrichs, H. & Berlin, F. (2018). *Out of Office. Umbau von Büroimmobilien und Büroparks*. BONIFATIUS.

Jessen, J. (2018). Leitbilder der Stadtentwicklung. In: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): *Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung*. 1399 – 1410. Ohne Verlag.

Kähler, G. Kritzmann, B. & Venus, C. (2009). *Redevelopment. Möglichkeiten und Chancen, unrentabel und unfunktionell gewordenen, innerstädtische Bürohausbau der Fünfziger, Sechziger und Siebziger Jahre zu Wohnraum umzunutzen*. 250. Fraunhofer IRB Verlag.

Kellner, A. (2017). Denkmal Bürostadt- vom Erhalten und Entwickeln der City Nord in Hamburg. In: ICOMOS – Hefte des Deutschen Nationalkomitees (Hrsg,): *Denkmal – Bau – Kultur: Konservatoren und Architekten im Dialog*, 63, S. 127- 133. Abgerufen am 10. April 2023, von https://doi.org/10.11588/ih.2017.0.40715

Kiepke, T. (2017). Moderne im Bewertungsprozess. In: Eckardt, F., Meier, H.-R., Scheurmann, I., Sonne ,W. (Hrsg.): *Welche Denkmale welcher Moderne? Zum Umgang mit Bauten der 1960er und 70er Jahre*. 128- 141. jovis.

Klotz, H. (Hrsg.). (1984). *Revision der Moderne. Postmoderne Architektur 1960-80*. Prestel Verlag.

Krämer, S. (2007). „Urbanität durch Dichte“ – Die neue Maxime im deutschen Städte- und Siedlungsbau der 1960er Jahre. In: von Buttlar, A. & Heuter, C. (Hrgs.): *Architektur der 60er Jahre – Wiederentdeckung einer Epoche. denkmal!moderne*. 106- 115. jovis.

Krauß, A. & Nessel, K. (2007). Zwischen Liebe und Hass – Bauten von Arne Jacobsen in Deutschland. In: von Buttlar, A. & Heuter, C. (Hrgs.): A*rchitektur der 60er Jahre – Wiederentdeckung einer Epoche. denkmal!moderne*. 36 – 48, 100- 104. jovis.

Krauß, A. (2016). Die Bürstadt Hamburg City Nord. In: Magnago Lampugnani, V. & Domhardt K. & Eidgenössische Technische Hochschule Zürich, Institut für Geschichte und Theorie der Architektur (Hrsg.): *Die Stadt der Moderne: Strategien zu Erhaltung und Planung*. 167- 189. gta Verlag.

Kurz, P. (2012). Vorwort. In: Gisbertz, O. & Netzwerk Braunschweiger Schule (Hrsg.): *Nachkriegsmoderne kontrovers: Positionen der Gegenwart*. 9. jovis.

Leggewie, C. (2015). Wie tot ist die „Charta von Athen“? Zur Unöffentlichkeit unserer Städte. In: Bundesinstitut für Bau-, Stadt und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.): *Die Stadt von Übermorgen*. 361 – 368. Franz Steiner Verlag.

Mager, T. & Trötschel-Daniels, B. (2017). *Betonsalon: Neue Positionen zur Architektur der späten Moderne*. 13 – 23 Neofelis Verlag UG.

Mager, T., (2017). Destructive Egomania. In: Eckardt, F., Meier, H.-R., Scheurmann, I., Sonne ,W. (Hrsg.): *Welche Denkmale welcher Moderne? Zum Umgang mit Bauten der 1960er und 70er Jahre*. 82 - 88. jovis.

Magnago Lampugnani, V. (2016). Die Stadt der Moderne: Eine Auslegeordnung für ihre Erhaltung. In: Magnago Lampugnani, V. & Domhardt K. & Eidgenössische Technische Hochschule Zürich, Institut für Geschichte und Theorie der Architektur (Hrsg.): *Die Stadt der Moderne: Strategien zu Erhaltung und Planung*. 8- 15. gta Verlag.

Mayring, P. (2002). *Einführung in die qualitative Sozialforschung: Eine Anleitung zu qualitativem Denken* (5. Aufl.). 114 – 116. Beltz.

Möller, I. (1985). *Hamburg. Geographische Strukturen, Daten, Entwicklungen*. (1. Aufl.). Ernst Klett Verlag.

Mumford, E. (2002). *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-1960*. 11- 59. MIT Press.

Rudolph, R., Manz, K., & Burdack, J. (2001). Von La Defénse nach Moskwa City: „Bürocities“ als Wettbewerbsstrategien europäischer Metropolen. In: *Europa Regional*, 9(2), 58 – 69. Abgerufen am 10. April 2023, von https://nbn-resolving.org/ urn:nbn:de:0168-ssoar-48238-8

Soggia, S. (2019). *City Nord. Europas Modellstadt der Moderne*. Dölling und Galitz Verlag GmbH.

Sonne, W. (2017). Welche Moderne?. In: Eckardt, F., Meier, H.-R., Scheurmann, I., Sonne ,W. (Hrsg.): *Welche Denkmale welcher Moderne? Zum Umgang mit Bauten der 1960er und 70er Jahre*. 14- 38. jovis.

Stadtplanungsamt Frankfurt am Main. (2022, 21. Juni). *Lyoner Quarter*. Abgerufen am 10. April 2023, von https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/Buerostadt_Niederrad_5490.html?psid=2

Vollmar, B. (2017). Sensible Giganten- vom Umgang mit Großbauten. Beispiele aus dem deutschsprachigen Raum. In: Brandt, S. & Haspel, J. (Hrsg.): *Denkmal - Bau - Kultur: Konservatoren und Architekten im Dialog*. ICOMOS – Hefte des Deutschen Nationalkomitees (Bd. 63). 73 – 80. ICOMOS, Nationalkomitee der Bundesrepublik Deutschland

von Buttlar, A. (2007). Gefährdete Nachkriegsmoderne – Eine Forschungs- und Vermittlungsaufgabe. In: von Buttlar, A. & Heuter, C. (Hrgs.): *Architektur der 60er Jahre – Wiederentdeckung einer Epoche. denkmal!moderne*. 14 – 27. jovis.

Weiß, G., (2012). Klötze heute: Die 1960er und 1970er Jahre als kulturelles Erbe und Aufgabe für die Denkmalpflege. In: Bund Heimat und Umwelt in Deutschland (BHU) (Hrsg.): *Klötze und Plätze Wege zu einem neuen Bewusstsein für Großbauten der 1960er und 1970er Jahre*. 24- 26. Ohne Verlag.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 2.1: Modernebegriffe in Europa
In: Kiepke, T. (2017). Moderne im Bewertungsprozess. In: Eckardt, F., Meier, H.-R., Scheurmann, I., Sonne ,W. (Hrsg.): *Welche Denkmale welcher Moderne? Zum Umgang mit Bauten der 1960er und 70er Jahre*. 129. jovis.

Abb. 2.2: Die gegliederte und aufgelockerte Stadt
In: Göderitz, Johannes/ Rainer, Roland/ Hoffmann, Hubert (1957): *Die gegliederte und aufgelockerte Stadt*. 26. Wasmuth

Abb. 3.1: Verortung der City Nord in Hamburg
Eigene Darstellung auf Grundlage von Google Earth Pro (Aufruf: 09.04.2023)

Abb. 3.2: Freiflächenplan für die City Nord, Landschaftsarchitekt: Günther Schulze
Hamburgisches Architekturarchiv, erstellt von Günther Schulze (1973)

Abb. 3.3: Baukörperstudie, Hans Dieter Luckhardt
Hamburgisches Architekturarchiv, erstellt von Hans Dieter Luckhardt (1959)

Abb. 3.4: Schema – offene und geschlossene Bebauung
Eigene Darstellung

Abb. 3.5: Der Durchführungsplan »D 100« von 1961
Archiv- Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (1957)

Abb. 3.6: Erschließung mit der +1 Ebene
Eigene Darstellung auf Grundlage von Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) (o. J.): ALKIS. http://gdi-hcu.local.hcuhh.de/ (Aufruf: 04.04.2023)

Abb. 3.7: Aufbauplan von 1960
Archiv – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (1960)

Abb. 3.8: Bauabschnitte
Eigene Darstellung auf Grundlage von Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) (o. J.): ALKIS. http://gdi-hcu.local.hcuhh.de/ (Aufruf: 04.04.2023)

Abb. 3.9: Grundriss Großraumbüro (LVA, 1968)
In: Soggia, S. (2019). City Nord. Europas Modellstadt der Moderne. 127. Dölling und Galitz Verlag GmbH

Abb. 3.10: Grundriss Zeilenbüro (Shell, 1973)
In: Soggia, S. (2019). *City Nord. Europas Modellstadt der Moderne*. 160. Dölling und Galitz Verlag GmbH

Abb. 3.11: Lageplan 1991
Amt für Vermessung und Geoinformation (1991). Ausschnitt von Deutsche Grundkarte 1:5000

Abb. 3.12: Bestandsabbrüche bis 2004
Eigene Darstellung auf Grundlage von Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) (o. J.): ALKIS. http://gdi-hcu.local.hcuhh.de/ (Aufruf: 04.04.2023)

Abb. 3.13: Neubauten bis 2011
Eigene Darstellung auf Grundlage von Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) (o. J.): ALKIS. http://gdi-hcu.local.hcuhh.de/ (Aufruf: 04.04.2023)

Abb. 3.14: Leitbildprägende Strukturen
Eigene Darstellung auf Grundlage von Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) (o. J.): ALKIS. http://gdi-hcu.local.hcuhh.de/ (Aufruf: 04.04.2023) & Bezirksamt Hamburg-Nord (2011): Masterplan City Nord. Gutachten zur zukünftigen Entwicklung.

Abb. 3.15: Nutzungskonzept – Masterplan
In: Bezirksamt Hamburg-Nord (2011): Masterplan City Nord. *Gutachten zur zukünftigen Entwicklung*.

Abb. 3.16: Städtebauliches Konzept (Wohnnutzung) – Masterplan
Eigene Darstellung auf Grundlage von Bezirksamt Hamburg-Nord (2011): *Masterplan City Nord. Gutachten zur zukünftigen Entwicklung*.

Abb. 3.17: Neufassung des Planungsrechts – Masterplan
In: Bezirksamt Hamburg-Nord (2011): *Masterplan City Nord. Gutachten zur zukünftigen Entwicklung*.

Abb. 3.18: Erschließung – Masterplan
In: Bezirksamt Hamburg-Nord (2011): *Masterplan City Nord. Gutachten zur zukünftigen Entwicklung*.

Abb. 4.1: Denkmalkartierung 2013
Eigene Darstellung auf Grundlage von BKM (Behörde für Kultur und Medien) (2021): *Denkmalkartierung Hamburg*. https://metaver.de/trefferanzeige?cmd=doShowDocument&docuuid=3B43E143-2C8B-43E8-8004-EE9EDA3EA563 (Aufruf: 08.04.2023)

Abb. 4.2: Neubauten seit 2011
Eigene Darstellung auf Grundlage von Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) (o. J.): ALKIS. http://gdi-hcu.local.hcuhh.de/ (Aufruf: 04.04.2023)

Abb. 4.3: Leerstandsquote seit 2010
Eigene Darstellung auf Grundlage von GIG City Nord GmbH: Jahresberichte 2010 – 2022

Abb. 4.4: Verortung Hotelnutzung in Bauabschnitten
Eigene Darstellung auf Grundlage von Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) (o. J.): ALKIS. http://gdi-hcu.local.hcuhh.de/ (Aufruf: 04.04.2023)

Abb. 4.5: Leitbildbeeinträchtigung durch Holiday Inn
Eigene Darstellung auf Grundlage von Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) (o. J.): ALKIS. http://gdi-hcu.local.hcuhh.de/ (Aufruf: 04.04.2023)

Abb. 4.6: Verortung Postbank
Eigene Darstellung auf Grundlage von Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) (o. J.): ALKIS. http://gdi-hcu.local.hcuhh.de/ (Aufruf: 04.04.2023)

Abb. 4.7: Leitbildverträglichkeit Postbank und Ipanema
Eigene Darstellung auf Grundlage von Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) (o. J.): ALKIS. http://gdi-hcu.local.hcuhh.de/ (Aufruf: 04.04.2023)

Abb. 4.8: Ipanema und Postbank in Nutzungskonzept – Masterplan
Eigene Darstellung auf Grundlage von Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) (o. J.): ALKIS. http://gdi-hcu.local.hcuhh.de/ (Aufruf: 04.04.2023)& Bezirksamt Hamburg-Nord (2011): Masterplan City Nord. Gutachten zur zukünftigen Entwicklung.

Abb. 4.9: Bestand 1991
Eigene Darstellung auf Grundlage von Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) (o. J.): ALKIS. http://gdi-hcu.local.hcuhh.de/ (Aufruf: 04.04.2023)

Abb. 4.10: Bestand 2023
Eigene Darstellung auf Grundlage von Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) (o. J.): ALKIS. http://gdi-hcu.local.hcuhh.de/ (Aufruf: 04.04.2023)

Abb. 4.11: Abbruch Großraumbüros
Eigene Darstellung auf Grundlage von Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) (o. J.): ALKIS. http://gdi-hcu.local.hcuhh.de/ (Aufruf: 04.04.2023)

Abb. 4.12: Umwandlung zu Mietobjekten
Eigene Darstellung auf Grundlage von Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) (o. J.): ALKIS. http://gdi-hcu.local.hcuhh.de/ (Aufruf: 04.04.2023)

Abb. 4.13: Grundriss ehem. Nixdorf
In: Soggia, S. (2019). *City Nord. Europas Modellstadt der Moderne*. 200. Dölling und Galitz Verlag GmbH

Abb. 4.14: Grundriss BP
In: Soggia, S. (2019). *City Nord. Europas Modellstadt der Moderne*. 135. Dölling und Galitz Verlag GmbH

Abb. 4.15: Verortung Signal Iduna
Eigene Darstellung auf Grundlage von Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) (o. J.): ALKIS. http://gdi-hcu.local.hcuhh.de/ (Aufruf: 04.04.2023)

Abb. 4.16: Verortung Arne-Jacobsen-Haus
Eigene Darstellung auf Grundlage von Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) (o. J.): ALKIS. http://gdi-hcu.local.hcuhh.de/ (Aufruf: 04.04.2023)

Abb. 4.17: Verortung ehem. Esso Deutschland
Eigene Darstellung auf Grundlage von Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) (o. J.): ALKIS. http://gdi-hcu.local.hcuhh.de/ (Aufruf: 04.04.2023)

Abb. 4.18: Denkmalkartierung 2023
Eigene Darstellung auf Grundlage von BKM (Behörde für Kultur und Medien) (2021): Denkmalkartierung Hamburg. https://metaver.de/trefferanzeige?cmd=doShowDocument&docuuid=3B43E143-2C8B-43E8-8004-EE9EDA3EA563 (Aufruf: 08.04.2023)

Abb. 4.19: Bebauungspläne (Abgeschlossen und im Verfahren)
Eigene Darstellung auf Grundlage von Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) (o. J.): ALKIS. http://gdi-hcu.local.hcuhh.de/ (Aufruf: 04.04.2023)

Abb. 4.20: Verortung Postamt 60
Eigene Darstellung auf Grundlage von Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) (o. J.): ALKIS. http://gdi-hcu.local.hcuhh.de/ (Aufruf: 04.04.2023)

Abb. 4.21: Äußere Anbindung Pergolenviertel (Hebebrandquartier)
Eigene Darstellung auf Grundlage von Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) (o. J.): ALKIS. http://gdi-hcu.local.hcuhh.de/ (Aufruf: 04.04.2023)

Abb. 4.22: Streckenverlauf U5
Hamburg.de (2022). *U5 Hamburg - Neue U-Bahn-Linie für Hamburg*. Aufgerufen am 04.04.2023, von https://www.hamburg.de/u5/

Abb. 5.1: Programmstruktur Städtebauförderung/ RISE
In: Bezirksamt Hamburg-Nord (2011): *Masterplan City Nord. Gutachten zur zukünftigen Entwicklung*. 12. Ohne Verlag.

HafenCity Universität Hamburg

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Diese Erklärung ist der Thesis beizufügen!

Name:	Nowoczyn
Vorname:	Tessa
Matrikelnummer:	6067836
Studienprogramm:	Stadtplanung, Bachelor

Ich versichere, dass ich die vorliegende Thesis mit dem Titel

Erhaltungsperspektiven für die City Nord

selbstständig und ohne unzulässige fremde Hilfe erbracht habe.

Ich habe keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt sowie wörtliche und sinngemäße Zitate kenntlich gemacht. Die Arbeit hat in gleicher oder ähnlicher Form noch keiner Prüfungsbehörde vorgelegen.

Im Falle einer Gruppenarbeit bezieht sich die Erklärung auf den von mir erarbeiteten Teil der Thesis.

Hamburg, 17.04.2023
Ort und Datum

T. Nowoczyn
Unterschrift der/des Studierenden

VOM PRÜFUNGSAMT AUSZUFÜLLEN

Die o.g. Thesis wurde abgegeben am

Eingangsstempel Infothek
Studierendenverwaltung | Prüfungsamt