



Inhalt

Einführung	4
Die Vision	12
Vier Strategien	22
A Industrie neu denken	24
B Stadt und Universität vernetzen	40
C Einmalige Wohnlagen schaffen	48
D Der Stadt mehr Gesicht geben	58
Und nun?	68
Anhang	74
Imnressum	80

Als Ergebnis eines internen Leitbildprozesses legt der Wirtschaftsverein für den Hamburger Süden e.V. ein Impulspapier für die zukünftige Entwicklung Harburgs vor: die Harburg Vision 2020/50.

Ausgangspunkt des Papiers war die Frage nach der wirtschaftlichen Perspektive Harburgs, die untrennbar mit der kulturellen, sozialen und ökologischen Perspektive des Standorts verbunden ist.

Das Papier entwirft eine ganzheitliche Vision für den Stadtbezirk Harburg und sein näheres Umland. Es stellt mögliche Strategien und Zukunftsprojekte vor, die helfen sollen, Harburgs mitunter verborgene Schätze zu heben.

Das Ziel dieses Papiers ist ein dauerhafter Dialog über Harburgs Zukunft. Die hier gezeigten Ideen und Lösungen sollen zur fruchtbaren Diskussion anregen, sollen Bürger und Akteure inspirieren, die Zukunft Harburgs selbst in die Hände zu nehmen.

Dies ist nur der Aufschlag. Das Spiel kann nur gemeinsam bestritten werden.



"Wir brauchen eine offensivere Perspektive"

"Erst wenn wir uns hier im Süden klar sind, wo die Reise hingehen soll, können wir auch in der Metropolregion unseren Beitrag leisten."

"Mit Masterplänen kommen wir hier nicht weiter."

"Ein Wirtschaftsstandort ist nur dann gut, wenn alle Aspekte der Stadtentwicklung positiv sind."

"Es geht nicht darum, alle Vorschläge eins zu eins umzusetzen. Aber man muss vielleicht heute beginnen, in diese Richtungen zu denken."

"Harburg hat das Zeug zum Champion."

"Wir brauchen eine offensivere Perspektive"



200 Unternehmen und Institutionen aus ganz Hamburg mit über 40.000 Beschäftigten haben sich in dem seit 1947 bestehenden Wirtschaftsverein e.V. für den Hamburger Süden zusammengeschlossen. Das Ziel: Industrie, Handel und Gewerbe südlich der Elbe zu fördern. Mit dem Impulspapier Harburg 2020/50 bezieht der Wirtschaftsverein Position weit über wirtschaftliche Fragen hinaus und möchte einen Dialog über die zukünftige Entwicklung des Hamburger Südens anstoßen.

Thomas Krüger, Professor für Projektmanagement an der HafenCity Universität befragte die beiden Initiatoren des Impulspapiers aus dem Vorstand des Wirtschaftsvereins, Heinz Lüers, Vorstandssprecher der Sparkasse Harburg-Buxtehude (rechts), und Udo Stein, Harburger Investor und Projektentwickler (links), zu Motiven und Zielen des Papiers.



to: Peter N

Die Initiatoren im Gespräch über die Ziele des Impulspapiers Harburg 2020/50

Thomas Krüger: Wie entstand die Idee, ein Impulspapier für den Hamburger Süden zu verfassen?

Heinz Lüers: Anlass, eine grundsätzliche Position unserer Mitglieder zu Harburgs Zukunft zu formulieren war das 60-jährige Jubiläum des Wirtschaftsvereins 2007. Tieferen Bedarf gab es aber darüber hinaus. Unsere Mitglieder fordern, dass ihr Standort noch stärker als bisher in den Fokus der Stadtpolitik kommt. Wir brauchen eine offensivere Perspektive. Der Wirtschaftsverein, der sich als ein wichtiger Motor des Hamburger Südens versteht, sieht es als seine Pflicht, mit dafür zu sorgen, dass es eine solche Perspektive für diesen wichtigen Teil Hamburgs gibt.

Warum haben Sie Ihr Papier mit dem Begriff "Impulspapier" überschrieben?

Udo Stein: Der Wirtschaftsverein möchte damit die Rolle des Papiers klarstellen. Es ist kein zweites Stadtentwicklungskonzept oder etwa ein Masterplan im klassischen Sinne. Mit Masterplänen kommen wir hier nicht weiter. Der Wirtschaftsverein will mit seinen Vorschlägen den Anstoß für einen breiten Zukunftsdialog im Hamburger Süden geben. Viele der Maßnahmen und Ideen, die wir vorschlägen, sind weit über den Tag und den üblichen Planungshorizont hinaus gedacht. Und Impulspapier bedeutet auch: Es geht nicht darum, alle Vorschläge eins zu

eins umzusetzen. Aber man muss heute beginnen, in diese Richtungen zu denken.

Das Papier ist ja breit angelegt, reicht über rein wirtschaftliche Fragen hinaus. Wie verträgt sich das mit dem Selbstverständnis des Wirtschaftsvereins?

Udo Stein: Wenn man den Anspruch hat, eine Perspektive für den Hamburger Süden als Ganzes zu geben, kann man sich nicht allein auf wirtschaftliche Fragestellungen konzentrieren. Ein Wirtschaftsstandort ist nur gut, wenn alle Aspekte der Stadtentwicklung positiv sind. Deshalb haben wir mit der HafenCity Universität und der Unternehmensberatung Putz und Partner auch Projektpartner ins Boot geholt, die einen ganzheitlichen Blick auf den Standort haben.

Gibt es vergleichbare Initiativen?

Heinz Lüers: An immer mehr Orten gibt es wirtschaftliche Akteure, die eigene Anstöße für die Zukunft ihrer Standorte geben. Zum Beispiel in der Metropolregion Rhein-Neckar. Dort waren die ansässigen Großunternehmen ganz maßgeblich am Entstehen beteiligt. Oder in Köln, wo Ende 2008 ein aus der Wirtschaft angestoßener Masterplan für die Innenstadt vorgestellt wurde. Harburg ist hier wirklich ganz vorne dabei.

Udo Stein: Die Einbindung privater Initiativen ist heute ohnehin unerlässlich. Denken Sie an die Business Improvement Districts, von

denen in Hamburg einige ganz erfolgreich laufen – einer auch in Harburg. Wir machen im Prinzip nichts anderes, nur deutlich weiter gefasst: Wir stoßen einen Prozess an, bei dem die Harburger Stadtgesellschaft ihre Zukunft selbst in die Hand nimmt.

Kann man Harburg überhaupt losgelöst von Hamburg betrachten?

Heinz Lüers: Natürlich nicht, aber es ist ja auch nicht das Ziel des Papiers, losgelöst von Hamburg die Zukunft zu gestalten. Es ist aber wohl unstrittig: Erst wenn wir uns hier im Süden klar sind, wo die Reise hingehen soll, können wir auch in der Metropolregion unseren Beitrag leisten.

Wenn Sie die Ergebnisse des Papiers auf den Punkt bringen sollten: Wie würde eine Überschrift lauten?

Heinz Lüers: Ganz klar – Harburg nimmt seine Zukunft als Teil der Metropolregion in die eigene Hand. Man kann sicher viele Einzelerkenntnisse und Vorschläge des Papiers nach vorne stellen. Aber das eigentliche Ergebnis ist doch, dass wir sagen: Ohne das Nachdenken über die Zukunft geht es nicht. Den Ausgangspunkt dafür haben wir hiermit geschaffen.

Udo Stein: Und sicher wird so mancher bei der Lektüre des Papiers überrascht sein, wie viele Möglichkeiten in Harburg stecken. Harburg hat das Zeug zum Champion!

Impulse statt Masterpläne

Was Harburg 2020/50 leisten soll - und was nicht

"Wer Visionen hat, sollte zum Arzt gehen"

Helmut Schmidt, deutscher Bundeskanzler von 1974 bis 1982

"Der einzig wahre Realist ist der Visionär"

Federico Fellini, italienischer Filmregisseur

Die beiden Zitate zeigen das Spannungsfeld, in dem sich jedes in die fernere Zukunft gerichtete räumliche Konzept heute befindet. Visionen, also anschauliche Vorstellungen des Zukünftigen, scheinen heute mehr denn je ihre Berechtigung verloren zu haben. Zu komplex und zu unvorhersehbar sind die Einflüsse auf die Entwicklung des Raums. Allerdings funktioniert vorausschauende Raumentwicklung wohl kaum ohne leitendes Bild, ohne eine positive Vorstellung von dem, was für die Handelnden und Bürger wünschenswert sein könnte. Damit ein solches Bild überhaupt entsteht, bedarf es der Impulse, die ein gemeinsames Nachdenken überhaupt erst anregen. So ist auch dieses Papier zu verstehen: es zeichnet eine Vision, die einen Prozess anregen soll. Harburg soll sich seiner Ziele gewisser als bisher werden – und sie aus sich heraus zu erreichen versuchen. Gerade in Zeiten der Unübersichtlichkeit sind neue Visionen gefragt, damit sich neue Wege in die Zukunft finden lassen.

Städte und Regionen – Räume im größeren Maßstab – sind komplexe Systeme aus Menschen, Strukturen, Gütern, Wertvorstellungen, ähnlich schwer in ihrer Funktionsweise zu entschlüsseln wie das Klima oder das globale Finanzsystem. So auch die Region Harburg, der südliche Teil der Metropolregion, der Gegenstand dieses Impulspapiers ist. Die Anzahl der Einflussfaktoren ist auch in diesem Ausschnitt des Raums derart hoch, dass sich seine Entwicklung durch planvolles Handeln von einer Stelle aus kaum noch steuern lässt.

"Stadt entsteht" könnte man sagen. Verwaltung und Politik legen in diesem Spiel die konzeptionellen und rechtlichen Leitplanken, die Andere ausfüllen müssen -Unternehmen und Bürger. Folgerichtig haben sich moderne Stadtentwicklungskonzepte längst vom Ideal der völligen Planbarkeit größerer Raumzusammenhänge verabschiedet. Heute sind es Governance-Strategien, Leitbilder und Prozessdesigns, die in die Zukunft weisen. Diese Instrumente sind viel ergebnisoffener angelegt, als die klassischen Masterpläne. Mitunter sind sie zu offen - wenn sie sich auf Allgemeinplätze oder Wunschlisten reduzieren. "Dynamisch", "Grün", "Nachhaltig": das sind die Formeln, die sich in den Leitbildern und Visionen fast aller Stadtregionen wiederfinden. Dies zu reproduzieren, ist nicht

Ziel dieses Papiers. Harburg 2020/50 möchte weiter gehen, eine konkrete Perspektive geben, strukturell, politisch und räumlich

Zwischen klassischem Plan und offenem Leitbild gibt es einen dritten Weg, Zukunft zu gestalten: das Setzen von Impulsen, wie es zum Beispiel forschende Institutionen und intermediäre Organisationen praktizieren - und im Stadtentwicklungskontext immer häufiger auch wirtschaftliche Akteure. Auch der Wirtschaftsverein hat sich für diesen Weg entschieden, will mit diesem Papier einen Impuls für einen dauerhaften Zukunftsdialog setzen. Dabei gilt: Impulse müssen Kraft haben, müssen visionär sein. Die seit Helmut Schmidt zum Sprichwort gewordene Skepsis gegenüber dem Visionären kann für dieses Papier deshalb nicht gelten. Vorausgesetzt, die Vision bleibt nicht pure Spekulation, sondern steht auf gutem Grund. Das war die Aufgabe dieses Papiers: fundiert die Lage zu analysieren und visionär nach Lösungen zu suchen, die über die schon vorhandenen Planungen und Initiativen für Harburg hinausgehen.

Harburg 2020/50 beschreibt eine Vision für den Hamburger Süden, in der Harburg nicht länger das Stiefkind unter Hamburgs Bezirken ist, in der er gemeinsam mit den umgebenden Landkrei-

sen all seine Stärken ausspielen kann. Die Lösungsvorschläge sind an vielen Stellen bewusst sehr konkret gefasst, um eben nicht in die Beliebigkeitsfalle der allzu allgemeinen Leitbild-Formulierung zu tappen. Mancher Vorschlag wird kontrovers zu diskutieren sein, wird die Emotionen hochkochen, manch anderer wird Begeisterung wecken. In jedem Fall werden die Vorschläge ebenso viele Fragen aufwerfen, wie Antworten geben: zum Beispiel Fragen nach der Finanzierbarkeit, der politischen und technischen Umsetzung - und vor allem die Frage, wie die Vorschläge dieses Papiers den Willen der Allgemeinheit widerspiegeln.

Genau das ist der Sinn der Vision: Sie soll zum Weiterdenken anregen, soll die Akteure und Bürger der südlichen Metropolregion zu einem gemeinsamen Dialog versammeln. Das Impulspapier soll der Grundstein für eine dauerhafte Diskussion um die Richtung von Harburgs Zukunftsentwicklung sein.

Harburg 2020/50 versteht sich nicht als Konkurrenz zur amtlichen Planung, sondern als Ergänzung – wie ein Labor, das schon heute die Produkte für übermorgen vorausdenkt. Ausschuss gibt es in solchen Prozessen immer. Selbst wenn nur ein Teil der hier beschriebenen Maßnahmen den Weg in die Realität findet, ist doch viel für den Standort gewonnen.

Was ist mit Harburg gemeint?



Feste Grenzen gibt es nicht

Kernstadt, Bezirk und Landkreis: Harburg ist Vieles – und muss ebenso betrachtet werden

Harburg 2020/50 hat als räumliche Bezeichnung für seinen Bezugsraum bewusst den Namen des Hamburger Stadtbezirks Harburg gewählt. Denn auch das ist ein Ziel dieses Papiers: Harburg – den urbanen Kern des Hamburger Südens – als räumliche Marke zu stärken und zu klären, wofür Harburg eigentlich steht. Denn wer Harburg sagt, meint nicht immer dasselbe (siehe gegenüberliegende Seite). Wo fängt man an, nach Chancen zu suchen, wo hört man auf?

Standortpolitik ist wie jede politische Aktivität territorial gebunden. Für Verwaltungen gibt es in der Regel klare administrative Grenzen, in denen gedacht und gehandelt wird: die Gemeinde, den Stadtteil, den Bezirk, den Landkreis, das Bundesland, die staatliche Ebene – bis zur Ebene der überstaatlichen Zusammenarbeit. Folgerichtig gehorchen auch die meisten Daten, die für eine Untersuchung wie diese nötig sind, der territorialen Logik: statistische Angaben zur Wirtschaft, Pendlerbeziehungen, Arbeitsmarktdaten – um nur einige der hier verarbeiteten Grundlagen zu nennen.

In Wahrheit reichen Ursachen und Wirkungen von räumlichen Phänomenen aber weit über diese politisch-administrativen Grenzen hinaus. Selbstverständlich kann der statistisch gut dokumentierte Stadtbezirk Harburg nicht ohne sein Umland betrachtet werden, mit dem er infrastrukturell, ökonomisch wie sozial eng verbunden ist. Und ohne Frage müssen die Phänomene in Harburg in Bezug zu Hamburg gesetzt werden, dessen industrielles Rückgrat der Bezirk lange war und auch noch ist.

Wo aber zieht man die Grenze, wenn man eine Perspektive für Harburg aufbauen will? In Zeiten der globalisierenden Wirtschaft liegen die meisten Stellschrauben für Standortentscheidungen von Harburger Unternehmen doch ohnehin weit außerhalb jeder Grenzziehung, die man in einem Visionspapier wie diesem berücksichtigen könnte. Streng genommen, macht es also keinen Sinn, den Untersuchungsgegenstand Harburg fest zu begrenzen. "Harburg ist überall" könnte man sagen.

Die Harburg-Vision versteht Harburg als ein sozioökonomisches, räumliches System, das seine höchste Konzentration, seine funktionale und symbolische Mitte im Hamburger Stadtteil Harburg hat. Hier befand sich einst der historische Namensgeber – das alte Kastell der "Horeburg". Hier finden sich die heute relevanten administrativen, infrastrukturellen, kulturellen und ökonomischen Einrichtungen, die ihre Funktion in der Regel weit über die Grenzen des Stadtbezirks hinaus entfalten. Aber Harburg steht auch für einen viel weiterreichenden Raumausschnitt, umfasst in diesem Visionspapier auch die angrenzenden Städte und Gemeinden, die soziokulturell und ökonomisch weitgehend ein System mit der Kernstadt bilden.

Für die Analyse der Probleme und Chancen sowie die Reichweite der Perspektiven Harburgs bedeutet das: Bis wohin Harburg reicht, ist den einzelnen Fragestellungen dieses Papiers geschuldet. Ökonomische Fragen werden nach ihrer Relevanz für den Steuer- und Arbeitsmarkt Harburg bewertet – also ausgehend von Unternehmen, die in Harburg verwurzelt sind. Dennoch wird auch nach den überregionalen Vernetzungen dieser Akteure gefragt. Bei der Wohnstandortanalyse werden speziell die Konkurrenzen und Synergien mit den südlichen Wohnvororten untersucht. Und die Suche nach einem attraktiveren Stadtbild wird nicht ohne den Blick zur Hamburger City, nach Lüneburg und nach Stade Erfolg haben – Zentren unterschiedlicher Größe, aber starker Attraktivität, mit denen sich Harburg messen muss.

Harburg ist überall, ist Vieles. Wenn sich Harburg so versteht und sich damit aus der eindimensionalen Zuschreibung löst, "nur" ein Hamburger Stadtbezirk zu sein, dann ist der erste Schritt auf dem Weg zur Vision gemacht.

Von Grenzen zu Verläufen

Über die unterschiedlichen Abgrenzungsmöglichkeiten des "Falls Harburg"

Abgrenzung 1 Die Kernstadt Harburg

Relevant für die Identitätsbildung

Eigentlicher Namensgeber für den Stadtbezirk ist der Stadtteil Harburg, der das Harburger Stadtzentrum und den Bereich des Binnenhafens mit der Schlossinsel umfasst – die historische Keimzelle Harburgs. Hier ballen sich einige der größten Probleme des Stadtteils, hier finden sich aber auch seine größten Potenziale, speziell im Bereich des Harburger Binnenhafens und des prosperierenden High-Tech Standorts "channel hamburg". In diesem "Identitätskern" des Stadtbezirks konzentriert sich ein großer Teil der in diesem Papier vorgeschlagenen Maßnahmen – speziell auf den Ebenen der Stadtgestalt und der Verbesserung der Zentralität Harburgs. Hier sind die möglicherweise größten Herausforderungen zu stemmen, soll Harburg eine wirklich neue Perspektive erhalten. Dies gilt auch für die um den engeren Stadtkern gelegene weitere Kernstadt mit den dichter besiedelten urbanen Vorstädten, die einen gemeinsamen, dicht bebauten Stadtkörper bilden.



Abgrenzung 3 **Harburg als Landkreis**

Relevant als Bezugsraum

Auch das ist Harburg: ein Landkreis mit 244.000 Einwohnern auf der etwa 1,5-fachen Fläche Hamburgs. 60 Kilometer misst der Kreis von Buchholz im Westen bis in die Winsener Elbmarsch im Osten. Für diesen Raum ist die Harburger Innenstadt das funktionale Oberzentrum – die Zukunft des Stadtbezirks kann ohne den Landkreis nicht gedacht werden. Einige der Probleme und Chancen Harburgs erklären sich erst aus der gemeinsamen Betrachtung von Stadtbezirk und Landkreis. Und viele der in diesem Papier vorgeschlagenen Maßnahmen wirken auch in den Landkreis hinein.



Abgrenzung 2 **Harburg als Stadtbezirk**

Relevant als politisch-administrative Einheit

Die Grenze des Stadtbezirks ist die vielleicht gebräuchlichste Abgrenzung für den Begriff Harburg. Die meisten der detaillierteren Analysen wurden auf dieser Ebene durchgeführt – mit den typischen Nachteilen jeder Abgrenzung. Zum Beispiel wurde Wilhelmsburg mit seinen zahlreichen Arbeitsstätten und über 50.000 Einwohnern 2008 aus dem Bezirk ausgegliedert, bleibt aber funktional eng mit ihm verflochten. Aktuelle Daten, die sich auf den Bezirk beziehen, können dies aber nicht mehr wiedergeben – ebenso wenig wie die Verflechtungen mit dem unmittelbar hinter der Bezirksgrenze liegenden Airbus-Werk oder die nahtlosen Übergänge zwischen den Stadtteilen des Bezirks und den eigenständigen Wohnvororten im Südosten Harburgs. Eine Perspektive für Harburg muss sich demnach von den Bezirksgrenzen lösen. Sie muss nach den tatsächlichen Bezügen und Verflechtungen fragen und eine grenzüberschreitende Vision anbieten.



Die Region als Verlaufsbild

Ein relationaler Bezugsraum

Zusammengefasst lässt sich sagen: Eine Perspektive für Harburg lässt sich nicht innerhalb eines scharf abgegrenzten Territoriums entwickeln. Das Bild Harburgs, das dieser Vision zugrunde liegt, gleicht vielmehr einem Verlauf. Von der Kernstadt mit urbaner baulicher Dichte und hoher Intensität der Maßnahmen reicht der Betrachtungsraum bis weit ins Umland hinein, bei einigen Themen auch über den Landkreis hinaus. Hier ist der Resonanzboden für die Maßnahmen, die im Stadtbezirk verortet sind – wie weit die Wellen der Maßnahmen reichen, ist von Fall zu Fall unterschiedlich. In jedem Fall steht fest: Die Wirkung der Vision wird nicht auf den Stadtbezirk begrenzt bleiben, wie auch die Akteure für ihre Umsetzung im nahen und weiteren Umfeld sowohl nördlich als auch südlich der Elbe zu suchen sind.



Wie wurde die Vision entwickelt?



Fundiertes Visionieren

Harburg 2020/50 führt breitgefächerte Analysen und kreative Vorausschau zusammen

Keine Perspektive ohne Standortbestimmung: Wo steht Harburg heute? Was funktioniert, was fehlt, was droht? Auch für die Vision Harburg 2020/50 bildet eine ausgiebige Analyse des Status Quo die Grundlage. Das Ziel: die Stärken und Schwächen des Standorts offenzulegen, um gezielte Ansatzpunkte für Maßnahmen und Konzepte zu haben. Erst auf dieser Grundlage wurden Zukunftsbilder entwickelt, wie sich Harburg in den nächsten Jahrzehnten entwickeln könnte – vorausgesetzt die Stärken werden ausgebaut und die Defizite überwunden.

Zwei Leitfragen als thematische Einfallstore

Wie Harburg analysieren? Klassische Planwerke untersuchen ihren Gegenstand meist sektoral. Das bedeutet, sie sind nach fachlichen Themen gegliedert: nach Verkehr, Wohnen, Grünplanung, Wirtschaft, Umweltschutz und vielen weiteren Fachgebieten. Dieses Impulspapier geht einen anderen Weg. Grundlage der Analyse sind zwei Hauptfragen: Wie steht Harburg als Wirtschaftsstandort da? Und wie ist die Lage Harburgs als Wohn- und Lebensort? An diesen beiden Ausgangspunkten orientieren sich alle diesem Papier zu Grunde liegenden fachlichen Analysen zur Lage Harburgs. Es wird immer aus dem Blick der beiden "Zielgruppen" nachgefragt. Zum Beispiel Mobilität: wie ist die Situation für Unternehmen, und wie ist sie für Bewohner, was sind die allgemeinen Trends? Dabei werden fachliche Fragen nicht sektoral, sondern integriert betrachtet – ein wichtiger Beitrag zum Finden von ganzheitlichen Lösungen.

Analyse in sechs Dossiers

Um die beiden komplexen Hauptfragen nach der Zukunft des Wirtschaftens und der Zukunft des Wohnens in Harburg besser handhaben zu können, wurden sie zu Beginn des Arbeitsprozesses in sechs untergeordnete Fragestellungen unterteilt (siehe Grafik rechts). Zu jeder Frage liegt ein eigenständiges analytisches Dossier vor – mit breiter Analyse der Lage, einer daraus folgenden Agenda und ersten Ideen für die Lösung der anstehenden Probleme. Die wichtigsten Aussagen und analytischen Ergebnisse der sechs Dossiers sind als Hintergrundinformationen zu den vier Strategien in dieses Papier aufgenommen worden.

Bewertung der Analyse in Arbeitsgruppen

Die in diesem Papier genannten Lageeinschätzungen und Handlungsempfehlungen basieren zudem auf den Ergebnissen von sechs Arbeitsgruppen, zu denen über 30 Experten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Kultur geladen waren. In den Arbeitsgruppen wurden gemeinsame Bewertungen der Analysen vorgenommen und erste Handlungsempfehlungen formuliert, die Grundlage für die Ausformulierung des Impulspapiers waren.

Vier Strategien weisen den Weg

Das eigentliche Kernstück der Vision Harburg 2020/50 bilden die vier Strategien, die in diesem Papier vorgestellt werden. In den Strategien wurden die Ergebnisse aus den sechs Dossiers und Arbeitsgruppen neu zusammengesetzt – so, dass sich sinnvolle Schwerpunktsetzungen für die Handlungsempfehlungen ergeben.

Vier Zukunftsbilder machen die Vision greifbar

Um die Strategien greifbarer zu machen, wurden vier Zielbilder entwickelt: narrativ aufbereitete Texte und kartografische Diagramme, die als Visionen der möglichen Zukunft Harburgs die Richtung der angestrebten Entwicklung möglichst bildhaft vermitteln sollen.

Maßnahmen und Projekte auf drei Zeitebenen

Jede Strategie umfasst ein Bündel aus Maßnahmen und Projektvorschlägen, die auf drei Zeithorizonten wirksam werden. Was kann sofort – also 2010 gestartet werden? Was muss 2020 erreicht sein? Und wie könnte sich Harburg im Jahr 2050 entwickelt haben? Über die drei Zeithorizonte entsteht ein abgestuftes Zukunftsszenario, das, je weiter es in die Zukunft reicht, umso weniger scharf gezeichnet ist – und dennoch ausreichend Aussagen enthält, um das eigentliche Ziel von 2020/50 zu erreichen: einen dauerhaften Diskussionsprozess über die Zukunft des Hamburger Südens anzuregen.

Sechs Dossiers, vier Strategien

Der methodische Aufbau des Impulspapiers

Analyse der Situation Harburgs vor dem Hintergrund globaler Trends und des räumlichen Kontextes

Am Beginn des Arbeitsprozesses stand eine breitgefächerte Analyse Harburgs und seiner umgebenden Landkreise. Dabei waren zwei Leitfragen maßgeblich: Welche Perspektive hat der Wirtschaftsstandort Harburg und welche der Wohnstandort? Beide Leitfragen wurde anhand von jeweils drei Fragestellungen untersucht. Die Ergebnisse der Analyse mündeten in sechs Dossiers, die in zusammengefasster Form auch Teil dieses Papiers sind.

A Einflussfaktoren auf den Wirtschaftsstandort Harburg

der "Harburger Mix"?

Agenda

B Einflussfaktoren auf den Wohn- und Lebensort Harburg

ausgestattet und vernetzt?

Erste Ideen

Agenda

Dossier A1 Der Harburger Mix Dossier B1 Stadterlebnis Harburg Wie steht Harburg wirtschaftlich da? Welches sind die Stärken und Schwächen Wie kann sich der Standort entwickeln? Harburgs auf der Ebene der Stadtgestalt? Agenda Agenda Erste Ideen Erste Ideen Dossier A2 Orte des Wirtschaftens Dossier B2 Harburgs Wohnadressen Wo arbeitet wer in Harburg -Welche profilierten Wohnadressen heute und in Zukunft? gibt es in und um Harburg? Agenda Erste Ideen Agenda Erste Ideen Dossier A3 Umfeldfaktoren Dossier B3 Alltagsnetze Welche spezifischen Bedingungen braucht Wie gut sind Harburgs Wohnadressen

Globale Trends

Demografischer Wandel Druck der Globalisierung Internationalisierung der Städte Klimawandel

Der Kontext der Metropolregion

Regionsinterne Konkurrenzen Neue Governance-Perspektiven

Vier Strategien

A | Industrie neu denken

B | Forschung verankern

D | Der Stadt mehr Gesicht geben

Erste Ideen

Nach der in Arbeitsgruppen erfolgten Bewertung der Analyseergebnisse wurden vier Strategien definiert, die Harburgs Defizite ausgleichen und seine Stärken ausbauen sollen.

Vier Zukunftsbilder

Zu jeder Strategie wurde ein eigenes
Zukunftsbild entwickelt – Leitbild und
Medium zugleich.

A | Technopolis Harburg
Die Renaissance der Industriestadt

B | Die Stadt als Campus
Die TU wird zum Teil der Stadt

C | Der besondere Ankerplatz
Vier neue, einmalige Wohnlagen

D | Harburg an der Elbe
Die Stadt überwindet ihre Barrieren

Für jede Strategie wurden jeweils ein Zukunftsbild und Maßnahmen auf drei Zeithorizonten (2010, 2020, 2050) entwickelt.



BURGAN DER ELBE HAFENSTADTHARB ST. HEIMFELD RBURGER WERKSTÄTTEN 1ADE IN HARBURG EHNOPOLISURBAN IMPR HOENIXST RKTHALI LE AM SA WASSERVIERTEI MPUSQUARTIERPARK HARBURG GMBH ENSIADTENS ISEEHAFENSTA TECHNOPOLIS FFT STADT RG TECHGA

Harburg Vision

TECHNOPOLIS HARBURG

2010: Die studentische Wohnungsinitiative "Studyroof" wird gegründet

2016:

2012: Eröffnung der TU-Pendelbuslinie Schwarzenberg — City — Binnenhafen

2014: Eröffnung des Süderelbe Radwegs und der preisgekrönten Rad- und Fußgängerbrücke über die Elbe zum Binnenhafen

2011: Start der Kampagne "Harburg mal zwei": Ermittlung der Nachverdichtungspoten:

2011: Einzug der ersten "Gläsernen Labore" in der Lüneburger Straße

2015: Eröffnung des TU-Hafenkasinos als größtes Res

2014: Die Markthalle am Sand wird eröffnet

2013: Eröffnung des Phoenix Art Forums

2010: Gründung der Harburg Agentur

2015: Das Zentrum für Industriekultur un

2016: Hamburgs



2020/50

Auf dem Weg zu einem neuen

DIE STADT ALS CAMPUS

Start des Ausbaus der Fußgängerzone

2020: Die ersten Unternehmen siedeln sich im Tec

2022: Erster Spatenstich für de

2018: Das einhundertste Hausboot:

Der "Ankerplatz Harburg" ist Europas größter innerstädtischer Hausboothafen

ziale im Stadtbezirk

2021: Einzug der ersten Studierenden in das Ca

2017: Einweihung des Channel Auditoriums mit einem Konzert der Hamburger Philharmoniker.

taurant Hamburgs

2020: Baubeginn für den Harburger Stadtwall

2018: Der Bereich zwischen Moorburg und Binnenhafen wird aus dem Hafengebiet entlas

2018: Die Bauarbeiten für den Bypass Harburg beginnen. B73 und Bahn werden an die neue A26 verlegt. 2023: Eröffnung des B

ter dem Dach der Stiftung Historische Museen Hamburg gegründet

erstes Fraunhofer-Institut nimmt im Binnenhafen die Arbeit auf

2022: Der Schlosskanal wird



ANKERPLATZ HARBURG

hgate West an

2032: "Made in Harburg" wird als Zertifizierungsnorm für k

en südlichen Zubringer

2027: Fertigstellung des nördlichen Stadtwalls

mpusquartier Schwarzenberg

2035: Fertigstellung des W

2041:

2025: Eröffnung des Bypass Harburg

2030: Das Medienzentrum auf dem Bürgercampus Lün nur knapp ein Jahr nach der Eröffnung seinen hundert

2028: Fertigstellung des südlichen Stadtwalls

ürgerforums

sen

2025: Aus der Pendelbusverbindung wird eine Stadtbahlinie

2024: Im Binnenhafen wurde die 1.000 Wohneinheit feierlich übergeben

ils Schlossmühlengracht in die City verlängert

2032: Neubau für das Phoenix Art Forums



HARBURG AN DER ELBE

klimaneutrale Produktion geschützt

Fertigstellung des Marktviertels

asserviertels

2050: Im Bereich nördlich der früheren B73 wohnen 11.000 Menschen

eburger Straße feiert tausendsten Besucher

2043: Verkauf der letzten Grundstücke im Techgate West

2049: Die Einwohnerzahl der Harburger City hat sich gegenüber 2009 verdoppelt



2010

DAS KANN SOFORT GESCHEHEN

STRATEGIE A INDUSTRIE NEU DENKEN

AIRBUS



Gründung einer Harburg-Agentur



Gründung eines Zentrums für Industriekultur



Ansiedlung eines Fraunhofer-Instituts



Entwicklung eines Standort-Brandings "Made in Harburg"

ALTES LAND

STRATEGIE B UNIVERSITÄT UND STADT VEREINEN



"Wissen schafft Stadt" Programm für Harburger Forschungsallianzen



Eröffnung eines Hafenkasinos mit Biergarten



Techbus: Einrichtung einer Elektro-Pendelbuslinie



Gläserne Labore in der Harburger City

STRATEGIE C EINMALIGE WOHNLAGEN ENTWICKELN



Studentische Wohnungsinitiative "Studyroof"



Ankerplatz Harburg: Deutschlands größter Hausboothafen



Harburg mal zwei: Ermittlung des Nachverdichtungspotenzials



Programm "Bildungslandschaft Harburg"



Harburg Link: Rad- und Fußweg mit neuer Süderelb-Brücke

STRATEGIE D DER STADT MEHR GESICHT GEBEN



Gründung eines Urban Improvement District



Start des Programms "Stadt der 100 Plätze"



Öffnung der Phoenix Kulturstiftung



Harburg im Licht: Konzept für Inszenierung des Stadtraums



Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts für die Süderelbe-Region

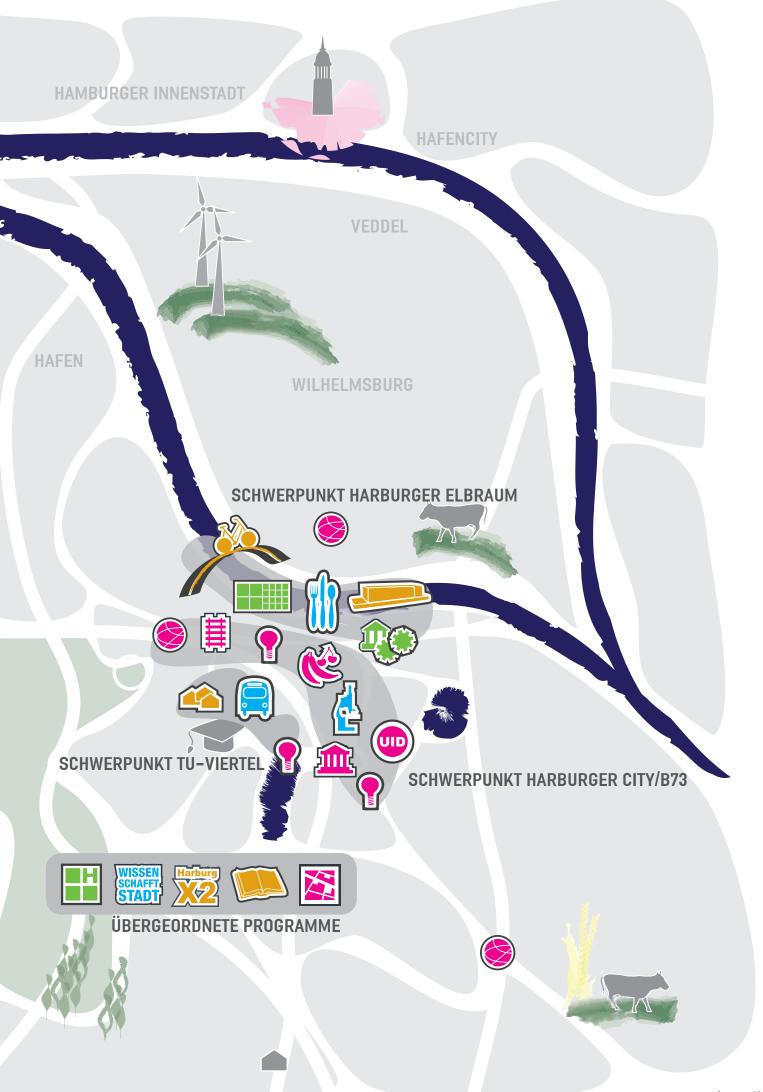


Alternativplanung für Hafenbahn prüfen



Bau einer Markthalle am Sand





2020

DAS MUSS 2020 ERREICHT SEIN

AIRBUS

STRATEGIE A INDUSTRIE NEU DENKEN



Gründung der Techgates



Rechtlicher Rahmen für Seehafenstadt



Gründung Harburger Werkstätten

ALTES LAND

STRATEGIE B UNIVERSITÄT UND STADT VEREINEN



Eröffnung "Universität für alle"



Channel Auditorium: Kongresszentrum für die Süderelbe-Region



500 Wohneinheiten im Campusquartier

STRATEGIE C EINMALIGE WOHNLAGEN ENTWICKELN



1.000 neue Wohneinheiten in der City und im Binnenhafen



500 neue Wohneinheiten im Parkquartier



30% der TU-Studierenden wohnen in Harburg



Neue ÖPNV-Verbindungen in die City

STRATEGIE D DER STADT MEHR GESICHT GEBEN



Neuordnung der Verkehrszuflüsse



Erweiterung der Fußgängerzone



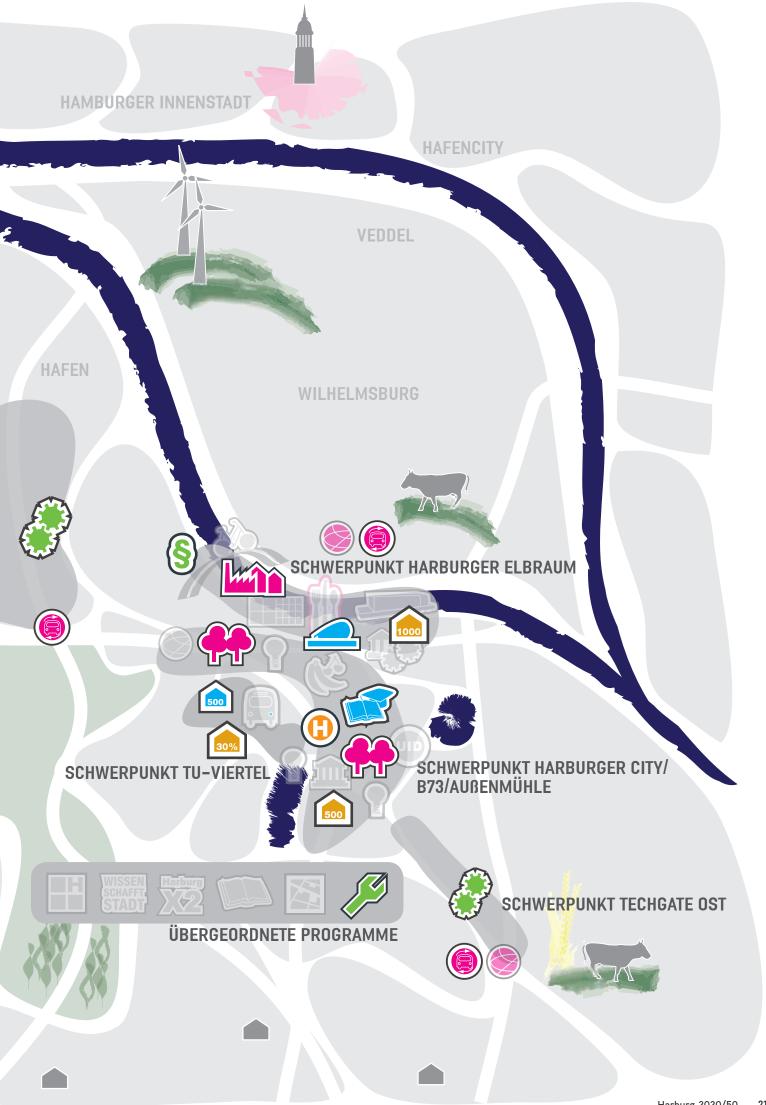
Sonderzone Seehafenstadt



Zweistufiger Umbau der B73 zum Stadtwall

SCHWERPUNKT TECHGATE WEST

HARRIIRGER BERGE





Die Vision Harburg 2020/50 im Detail

STRATEGIE INDUSTRIE NEU DENKEN

Befund: Harburgs Wirtschaft ist im Wandel, ist aber auf gutem Weg

- » Harburg war und ist Hamburgs Produktionsstandort Nummer eins.
- » Viele der traditionellen Industriebetriebe mussten sich restrukturieren.
- » Die Unternehmensstruktur ist eindeutlig zu stark von Großunternehmen geprägt.
- » Dabei gibt es starke und traditionsreiche mittelständische Innovatoren.
- » Es gibt ebenso vielversprechende Entwicklungen im Forschungs- und Dienstleistungsbereich.

Empfehlung: Weiter auf Industrie setzen — aber neu gedacht

- » Harburgs Wirtschaft sollte auf seine mittelständische Industriekultur setzen.
- » Industrie bedeutet: Technologische Lösungen entwickeln statt Produkte herstellen.
- » Neben den "Global Playern" sollten mittelständische Strukturen deutlich gestärkt werden.
- » In jedem Industrieunternehmen sollte ein definierter Anteil an Forschung und Entwicklung stattfinden. Unternehmen mit einem hohen Forschungsanteil sollten von der öffentlichen Hand gefördert werden.
- » Die Technische Universität Hamburg-Harburg kann sich noch stärker den mittelständischen Unternehmen zuwenden.
- » Die Säulen der Harburger Wirtschaft lauten: Produktion, Forschung und Logistik und zukünftig auch die industrielle Biotechnologie.

Räumliches Szenario: Produktion sichern und konzentrieren

- » Harburgs Industrie braucht ausbaufähige und planungssichere Produktionsareale.
- » Traditionelle Industrie sollte langfristig an definierten Orten konzentriert werden.
- » Neue, forschungsorientierte Produktionsstätten sollten in Teile der Stadt integriert werden.

Ein neues Selbstverständnis: Harburg — Heimat der Industrie 2.0

- » Harburg ist wirtschaftlich stark.
- » Industrie ist keine ökonomische Last, sondern das Zugpferd der Harburger Wirtschaft.
- » Industrie wird neu gedacht: als wissensbasierte Entwicklung neuer Technologien.
- » Labore statt Schlote: Das sind die neuen Symbole für Harburgs Wirtschaft.

gende Luftfahrtindustrie hat sich in den vergangenen 30 Jahren stark umstrukturiert: Die Fertigungstiefe am Standort Finkenwerder hat sich verringert, dafür haben sich die Wertschöpfungsketten in der Region und an anderen Standorten weltweit verlängert. Um den Strukturwandel aufzufangen wurde die Hamburg Aviation AG (HA-VIAG) gegründet, die Teile der ausgelagerten Airbus-Produktion aufgefangen hat und sich auf den Gebieten der Entwicklung postfossiler Triebwerke, der "Solar Based Aviation" und der Entwicklung von Groß-Segelflugzeugen einen Namen gemacht hat.

Zudem sind Harburger Unternehmen im Verbund mit der Forschung europaweit führend in der Entwicklung von industrieller Biotechnologie, der "Chemie des 21. Jahrhunderts" (Hamburger Allgemeine Zeitung vom 21.03. 2046) – womit die mittelständische Tradition der ansässigen Nahrungsmittel- und Grundstoffindustrie auf neue Grundlagen gestellt wurde.

Das BIP des 2020 neugegründeten Regionalverbunds Technopolis Harburg wird zu fast 50 Prozent aus produzierender und mit der Produktion unmittelbar verbundener Forschungstätigkeit erwirtschaftet. In Harburger Unternehmen sind im Durchschnitt 10 Prozent der Beschäftigten in Forschung und Entwicklung tätig. Über 60 Prozent der 200 Unternehmen mit über 50 Beschäftigten haben ihren Stammsitz in Harburg.

Von 2010 bis 2020 wurden die Weichen für eine tiefgreifende Neuordnung der in über 150 Jahren gewachsenen Industrieareale Harburgs geschaffen. Die industrielle Tätigkeit wurde bis 2040 in zwei neuen Arealen konzentriert: dem Techgate West entlang der A7 im Westen und dem Techgate East entlang der Bahnlinie nach Hannover. Beide Techgates sind als eine Art Sonderwirtschaftszone angelegt: Sie garantieren den dort ansässigen Betrieben bis zu 100 Jahre Planungssicherheit - je nach Höhe des individuell aushandelbaren Steuersatzes.

Im Elbbereich zwischen Moorburg und den Elbbrücken ist die Seehafenstadt entstanden, eine Integrative Produktionsstadt, wie sie inzwischen in mehreren Metropolen Europas anzutreffen ist. Die Idee der integrativen Produktionsstädte entstand nach 2015, als über eine Reintegration höherwertiger Produktionsstätten in urbane Kontexte nachgedacht wurde. Die klassischen Gewerbestrukturen hatten sich für die neue, wissensbasierte Produktion als nicht geeignet herausgestellt - in Harburg wurde mit der Seehafenstadt der Prototyp dieses neuen Stadtmodells entwickelt.

STRATEGIE A INDUSTRIE NEU DENKEN SO kann es 2050 aussehen

Ein Vision für Harburgs Wirtschaftsgeografie



Produktion konzentrieren und integrieren

Zwei "Techgates" und ein "integrativer Stadtbaustein" bieten der Produktion von morgen ausreichend Raum

Techgate Ost — Produktion am Puls der Logistik

"Logistic Valley" wird der schmale Korridor entlang der Bahnlinie nach Hannover im Volksmund genannt. Mit dem Bau des südlichen Zubringers von der A1 parallel zur Bahnlinie hat sich hier das Techgate East entwickelt – ein bandartiges Produktionsareal von 20 Hektar Fläche mit direktem Anschluss an das Autobahnnetz. Durch das Techgate East konnte eine Erweiterung des Gewerbegebiets am Großmoorbogen in die benachbarten Naturräume vermieden werden, ohne Flächenengpässe für die Unternehmen im Süderelbraum in Kauf nehmen zu müssen.

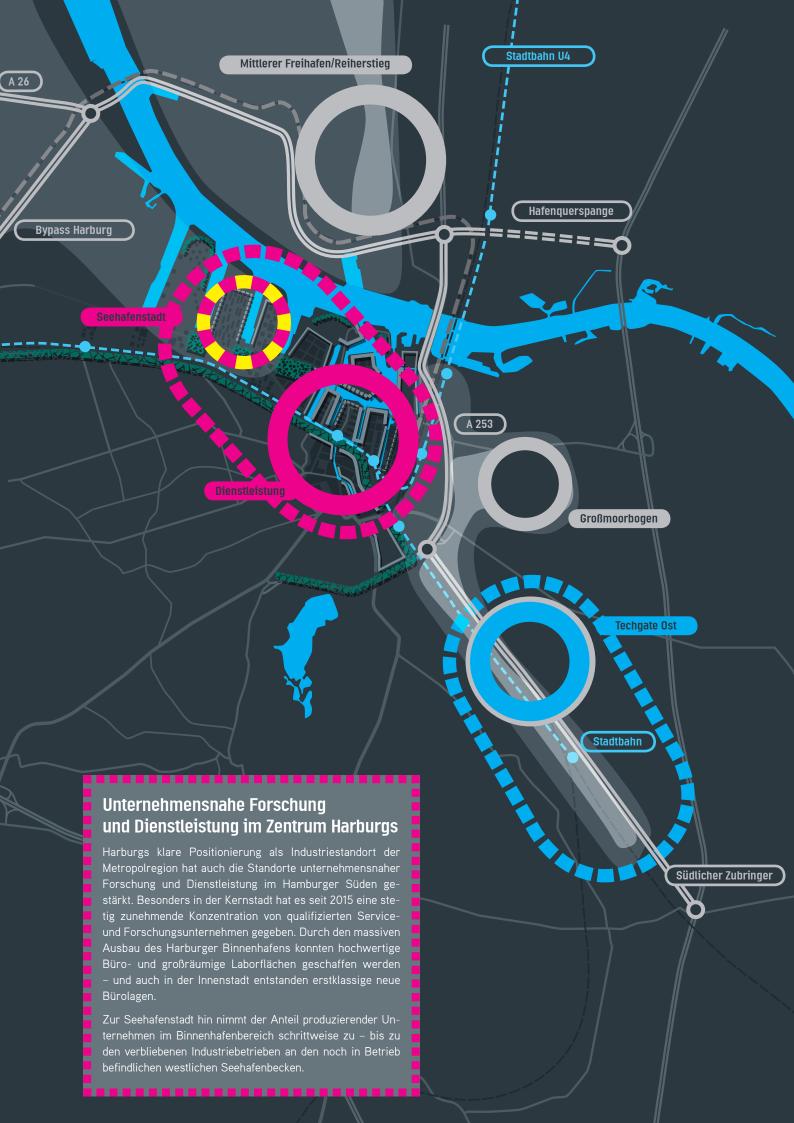
Mit 2.000 Beschäftigten vor allem in mittelständischen Unternehmen aus dem Bereich der so genannten "Weißen Biotechnologie" der Nahrungsmittelherstellung und der Logistik ist der Techgate East der zweitgrößte industrielle Arbeitsort im Süderelbraum.

Techgate West — wo High-Tech und Hafen neu zusammenkommen

Er ist der größere der beiden neuen Schwerpunkte der Harburger Industrielandschaft: der Technologie-Standort am westlichen Erweiterungsbereich des Hafens. Hier hat sich auf über 40 Hektar Hamburgs größter industrieller Produktionsstandort entwickelt. Über 7.000 Beschäftigte sind hier in über 100 Betrieben tätig. Der Schwerpunkt liegt auf integrierten Mobilitätslösungen (multimodale Fahrzeuge), der Motorobotik, dem Nano-Maschinenbau und marinen Technologien. Es bestehen beste Verkehrsanbindungen über den Hafen, die A7, per Schiene und auf dem Luftweg: Der Airbus-Flughafen wird seit 2030 als Frachtflughafen für die neue Generation von ultraleisen Großgleitern genutzt, die in Finkenwerder hergestellt werden. Das Techgate West ist als Europäisches Produktionsschutz-Gebiet klassifiziert und gewährt dadurch günstigere Steuersätze für standorttreue Unternehmen.

Neue Industrie: die integrative Produktionsstadt "Seehafenstadt"

Auf über zwei Quadratkilometern erstreckt sich Deutschlands erste integrative Produktionsstadt – hier werden forschungsnahe industrielle Fertigung, technologieorientiertes Handwerk und andere Nutzungen in einer urbanen Struktur zusammengeführt. Ausgangspunkt war die über 50 Jahre alte Idee der "gläsernen Fabriken" – ein zwischenzeitlich fast vergessenes Leitprojekt der Stadtentwicklungspolitik um die Jahrhundertwende. In den Produktionsstätten mit ihrer preisgekrönten Architektur – ein Teil der Anlagen geht auf den Bestand aus dem 20. Jahrhundert zurück – betreiben viele der im Techgate West ansässigen Unternehmen ihre Forschungslabors. Mit den "Harburger Werkstätten" hat sich ein technologieorientiertes Handwerksquartier gebildet, in dem Wohnen und produzierendes Gewerbe erstmals seit fast 150 Jahren wieder zusammen angelegt werden.



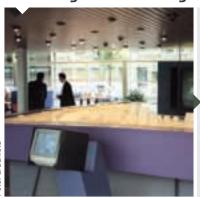
STRATEGIE A INDUSTRIE NEU DENKEN

Das kann sofort geschehen



Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen

Gründung einer Harburg-Agentur



Gefördert – Gefordert – Gestärkt: Serviceleistungen in Form von kostenloser Information und Beratung zu diversen Möglichkeiten wirtschaftlicher Aktivitäten in Harburg sowie die Vermittlung zwischen unterschiedlichen Akteuren, die im Feld der Unternehmensgründung und -führung eine wichtige Rolle spielen, sind elementare Aufgaben, die von der Wirtschaftsagentur Harburg in ihrer Funktion als zentraler Anlaufstelle angeboten werden

sollten. Zudem hat sie einen Überblick über die wirtschaftlichen Prozesse Harburgs und kann über die aktuellen bzw. zukünftigen Standortpotenziale informieren. Die Agentur soll insbesondere zur Bildung sowie Verbesserung der unternehmerischen Netzwerkstrukturen beitragen und betreibt das Standortmarketing für die Technologieregion Harburg.

Zentrum für Industriekultur (ZI)



Industrielle Produktion ist nicht nur ein entscheidender ökonomischer Faktor für Harburg, sie ist auch ein wesentlicher Bestandteil der Harburger Stadtidentität.

Unter dem Dach der Stiftung Historische Museen Hamburg könnte – vielleicht auch in Kooperation mit dem Museum für Arbeit – ein Zentrum für Industriekultur (ZI) aufgebaut werden. Als Standort bieten sich die großen gründerzeitlichen Produktionsstätten der Phoenix-Werke oder der New York-Ham-

burger Gummi-Waaren-Companie an der Nartenstraße an, die nach dem Vorbild des Barmbeker Museums für Arbeit genutzt werden könnten. Hier könnten Besucher den Wandel von Produktionstechniken und die sozialen Implikationen der Industriekultur nicht nur in Hamburg anhand interaktiver Museumspädagogik nachvollziehen. Zudem bietet das ZI ein breites Rahmenprogramm auch in Kooperation mit dem Bürger Campus der TU (siehe Seite 44).

Ansiedlung Fraunhofer-Institut



Die Bedeutung privater Forschungsinstitutionen für die Entwicklung eines Wirtschaftsstandorts ist allgemein bekannt. Hamburg ist mit bisher nur zwei Max-Planck-Instituten ein nahezu weißer Fleck auf der Landkarte der privaten Forschung. Seit 2006 ist die Ansiedlung eines Fraunhofer-Instituts für maritime Logistik in der Diskussion – sie muss gezielt forciert und gefördert werden. Das Fraunhofer-Institut würde den

Forschungsschwerpunkt "Marine Systeme" sowie die "Kühne School of Logistics" stärken und dazu beitragen, dass sich Harburg als Kompetenzzentrum für marine Technologien und Logistik weiter etabliert.

Ein Abspringen dieses Akteurs hätte kontraproduktive Wirkung für die gesamte Metropolregion und würde eine der aussichtsreichsten Perspektiven für die Harburger Wirtschaft zerstören.

Entwicklung eines neuen Standort-Brandings "Made in Harburg"



Harburg muss als Standort positiv beworben werden. Es muss ein Image entstehen, dass Harburg als attraktiven Industriestandort vermittelt. Die sehr gute infrastrukturelle Anbindung, die Flächenreserven, Harburgs Tradition als Industriestandort, potentielle Verknüpfungen mit Forschung und Entwicklung sowie gute Netzwerke und Strukturen müssen als Standortvorteile überregional der Marke "Made

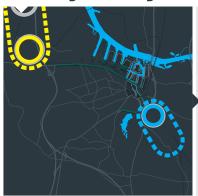
in Harburg" ein positives Image verleihen.

Dabei sollen sich die industrielle Produktion sowie die urbane Lebensqualität nicht als konkurrierende Nutzungen entgegenstehen, die sich gegenseitig negativ beeinflussen. Beide wichtigen Nutzungen sollen als koexistierende Marken den Stadtort Harburg bewerben.

Das muss 2020 erreicht sein

Mittelfristige Ziele und Maßnahmen

Gründung der Techgates und Einpassung in die Hafenentwicklungsplanung



Mit der Gründung der Techgates werden die Industrie- und Produktionsstandorte Harburgs gestärkt.

Der bisher nördlich des Zentrums verlaufende Gürtel aus Industriebetrieben wurde bereits in seiner Mitte, im Binnenhafen, durch Verlagerung der produzierenden Unternehmen durchtrennt, was einen Zugang von der Innenstadt zum Wasser ermöglichte. Westlich und südlich des Binnenhafens werden

die Produktionsstandorte durch Erhalt und Intensivierung der industriellen Nutzung gestärkt. Das Ziel ist, zwei leistungsfähige Industriestandorte mit dauerhafter Standortgarantie zu etablieren, die nicht im Gegensatz zur Umnutzung des Binnenhafens stehen und Harburg als Industriestandort stärken.

Rechtlicher Rahmen für die integrative Produktionsstadt "Seehafenstadt"



Seit dem frühen 20. Jahrhundert und zunehmend seit dem Städtebau der Moderne mit seinem Ideal der funktionsgetrennten Stadt ist Produktion aus unseren Stadtbildern verschwunden. Mit gutem Grund, führten doch die Emissionen der Betriebe zu unerträglichen und gesundheitsschädlichen Belastungen für die Anwohner. In Teilen des produzierenden Gewerbes hat sich die Situation allerdings stark gewandelt: Produktion zum Beispiel in der Nano- oder Elek-

trotechnik muss nicht unverträglich mit urbanen Nutzungen sein. Dies gilt insbesondere für das Feld der industriellen Forschung. Um die kleinräumigere Mischung solcher Betriebe mit anderen urbanen Nutzungen zu ermöglichen, bedarf es eines neuen Gebietstyps, der in Harburg entwickelt und modellhaft getestet werden könnte ein Projekt, das vielleicht noch im Rahmen der Internationalen Bauausstellung Hamburg aufgesetzt werden könnte.

Harburger Werkstätten



Die Harburger Werkstätten sind Deutschlands größte Handwerks-Kooperative – ein Verbund von über 300 Handwerksbetrieben vom traditionellen lokalen Handwerk bis zu mittelständischen, technologieorientierten Unternehmen. Hervorgegangen ist die Initiative zur Gründung der Harburger Werkstätten aus dem Elb-Campus, dem seit 2008 bestehenden größten handwerklichen Bildungszentrum Deutschlands

Die Harburger Werkstätten erlauben es auch kleineren, spezialisierten Handwerksbetrieben, in größeren Kontexten tätig zu werden, und bilden eine gemeinsame Akquisitions- und Netzwerkplattform für das Handwerk der Süderelbe-Region. Zudem dient die Marke "Harburger Werkstätten" als Qualitätssiegel für Handwerksleistungen der beteiligten Unternehmen, die sich regelmäßigen Zertifizierungen unterziehen müssen.

STRATEGIE A HINTERGRÜNDE Warum Industrie?



Harburg sollte auf die Renaissance der Produktion setzen — aus gutem Grund

Aus Tradition kann Profil werden

Harburgs Wirtschaft hat ein gutes Fundament – gleichwohl fehlt eine innovative Strategie

Die Empfehlung von Strategie A ist klar: Harburg muss sich zu seiner industriellen Tradition bekennen, darf diesen Sektor des Wirtschaftens nicht nur nicht vernachlässigen, sondern sollte ihn als Alleinstellungsmerkmal verstehen. "In Harburg darf man industriell produzieren" – so könnte das Motto der Strategie lauten. Wobei Industrie neu zu denken ist: Anstelle von Schornsteinen sind Labore das Symbol einer für Harburg angestrebten "Industrie 2.0", die sich aus Forschungsfragen entwickelt und mit völlig neuen Produktionsmethoden weitaus wertschöpfungsintensiver und verträglicher ist, als die Harburg früher prägende traditionelle industrielle Produktion.

Grundlage für diese Empfehlung ist eine Analyse der Entwicklung der Beschäftigtenstruktur, einhergehend mit der Evaluation der aktuellen Clusterstrategien der Süderelbe AG und des "Masterplans Industrie" der Handelskammer.

Positive Perspektiven: Die Harburger Wirtschaft integriert Menschen mit unterschiedlichen Qualifikationen

Die Analyse der Beschäftigungsentwicklung in Harburg zeigt, dass zwischen 1999 und 2007 die absolute Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Harburg um 4.000 auf rund 57.000 Beschäftigte angestiegen ist – damit ist die Beschäftigungsentwicklung in Harburg im Vergleichszeitraum besser als in Hamburg insgesamt (siehe Seite gegenüber). Hier spielen Effekte durch die Entwicklungstätigkeit in Finkenwerder eine Rolle, die auch Harburg zugute kommen. Der Gesamttrend ist aber auch ohne diese Effekte als positiv einzuschätzen.

Auch hinsichtlich der Qualität der Tätigkeiten zeigt Harburg ein positives Bild. Wissensintensive Tätigkeiten und Tätigkeiten mit niedriger Wissensintensität sowie Fachtätigkeiten und Tätigkeiten mit geringem Qualifizierungsgrad finden oftmals räumlich voneinander getrennt an unterschiedlichen Orten statt. Dies trifft nur bedingt auf Harburg zu. Anders als in den Landkreisen und in Hamburg ist der Anteil der Beschäftigten in wissensintensiven Betätigungsfeldern ähnlich hoch wie der Anteil derer, die in Bereichen mit geringer Wissensintensität beschäftigt sind. Gleiches trifft auf die Verteilung von qualifizierten Facharbeitern und einfacher Qualifizierten zu. Diese Tendenzen machen deutlich, dass in Harburg ein vielschichtiges Spektrum von Beschäftigungsmöglichkeiten vorhanden ist, das Beschäftigte unterschiedlicher Qualifikation in den lokalen Arbeitsmarkt integrieren kann.

Grund für die positive Entwicklung der Beschäftigung sind die Anwesenheit großer industrieller Arbeitgeber am Standort – ein potenzieller Unsicherheitsfaktor in Zeiten volatiler globaler Konjunkturentwicklungen – und eine gute mittelständische Unternehmensstruktur auch im produzierenden Sektor. Dieses positive Bild steht jedoch im Gegensatz zum Außenbild des Wirtschaftsstandorts Harburg, das in den vergangenen Jahren stark durch Meldungen vom Niedergang traditionsreicher Industriebetriebe geprägt war.

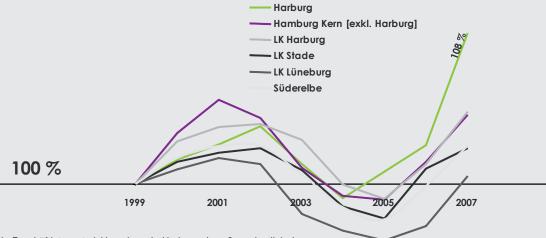
Die Tradition erneuern: Neue Felder des Produzierens

Die Settings für die Fortschreibung einer industriellen Standorttradition, die durch Technologie modifiziert werden kann, können also als sehr gut bezeichnet werden. Es fehlen jedoch an etlichen Stellen die Links und klare Strategien, um altbewährte und neue Formen des Wirtschaftens näher zusammen zu bringen. Anknüpfend an die Harburger Tradition der Logistiktätigkeiten wäre insbesondere die Entwicklung bzw. der Ausbau eines Logistikclusters Harburg sinnlogisch. Dabei ist die Schnittstelle zwischen Wasser, Schiene und Straße eine lokale Besonderheit, mit dessen Optimierung ein innovativer Dreiklang im Umgang mit logistischen Abläufen erzeugt werden kann. Ähnliches gilt für die Etablierung eines Maritimen Clusters, dass vor allem die Nähe zu den universitären Forschungsschwerpunkten des ökologischen Umgangs mit dem Thema Hafen, Wasser und Wasserwirtschaft sowie dem Schiffbau und der Meerestechnik suchen muss, um konkurrenzfähig und für die Zukunft gerüstet zu sein.

Nicht nur private Haushalte, sondern insbesondere die Industrien beanspruchen eine stetig wachsende Menge an Energie. An einem Standort wie Harburg, der nach wie vor durch Produktion und Industrie geprägt ist, spielen daher Energieverbrauch und Emissionsausstoß, die damit verbundenen (Folge-)Kosten sowie zunehmende Ressourcenknappheit eine bedeutende Rolle. Die Entwicklung eines Clusters "Erneuerbare Energien" ist nicht nur für den Standort Harburg und die dort ansässigen und energienachfragenden Unternehmen ein relevantes Thema; die angewendeten Erkenntnisse im ressourcenschonenden Umgang mit Energie können auch patentiert und "exportiert" werden. Einschlägige Forschung sowie Ausbildung zu diesen Aspekten sind in Harburg bereits fester Bestandteil der TUHH.

Harburg zieht an: deutlicher Anstieg der Beschäftigtenzahlen

Harburg hat sich auch im Vergleich zu Hamburg dynamischer entwickelt: Insgesamt sind in den letzten acht Jahren in Harburg mehr als 4.000 Beschäftigte hinzugekommen. Dies entspricht einem Beschäftigtenwachstum von acht Prozent.



Die Beschäftigtenentwicklung kann in Harburg als außerordentlich dynamisch charakterisiert werden. Zwischen 1999 und 2007 ist die absolute Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Harburg um 4.000 auf rund 57.000 Beschäftigte angestiegen. Von diesen 4.000 Beschäftigten sind allein 3.000 zwischen 2006 und 2007 hinzugekommen. Dies entspricht einem Beschäftigtenwachstum von über acht Prozent innerhalb von acht Jahren. Im Vergleich dazu Hamburg Kernstadt ohne Harburg: Beschäftigtenzuwachs von rund drei Prozent.

Drei starke Säulen: Produktion, Forschung und Logistik

Die TU und die in ihrer Nachbarschaft entstandenen privaten Forschungsinstitute und Ingenieurbüros bieten Erklärungsansätze für das deutlich sichtbare Wachsen der Beschäftigtenzahlen im Bereich Forschung und Entwicklung.



In Harburg zeichnet sich ein elementares Wachstum der Beschäftigung in den Dienstleistungsbereichen und eine Expansion der Beschäftigung im Cluster Verkehr und Transport ab. Gleichzeitig kommt es jedoch nur zu marginalen Einbrüchen der Beschäftigtenzahlen im Bereich der Produktionstätigkeiten. Von einer reinen Verlagerung der Beschäftigung von sekundären in tertiäre Wirtschaftsbereiche, wie dies bspw. in Hamburg zu beobachten ist, kann in Harburg daher nur sehr bedingt gesprochen werden. Vielmehr bilden Produktion, Distributive Dienste, und hier insbesondere die Logistiktätigkeiten, sowie (wissensbasierte) Dienstleistungen durch Wachstum und Schrumpfung allmählich ähnlich starke ökonomische Gewichte aus, die sich einander annähern (siehe auch nächste Doppelseite).

Grafiken: HafenCity Universität Hamburg

STRATEGIE A HINTERGRÜNDE Warum Industrie?

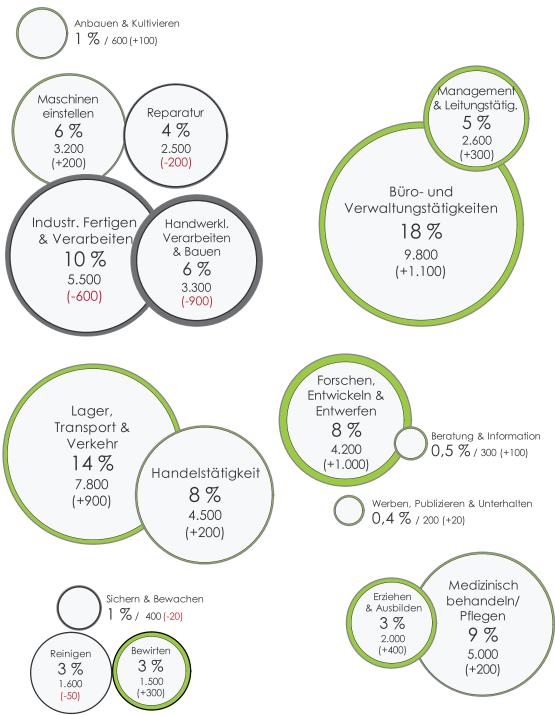


Im Detail: Die Harburger Beschäftigtenentwicklung 1999 bis 2007 im Vergleich mit Hamburg

In Harburg spielt die Industrie noch immer eine große Rolle

Beschäftigte nach Tätigkeitsclustern in Harburg, Beschäftigte/Beschäftigtenanteil 2007: Zu- bzw. Abnahme zwischen 1999 und 2007.

Grün = Beschäftigungszunahme | Grau = Beschäftigungsrückgang



Grafiken: HafenCity Universität Hamburg

Während in Hamburg ohne Harburg nur rund 12 Prozent der Beschäftigten produzierenden Tätigkeiten nachgehen, sind es im Bezirk Harburg 26 Prozent.

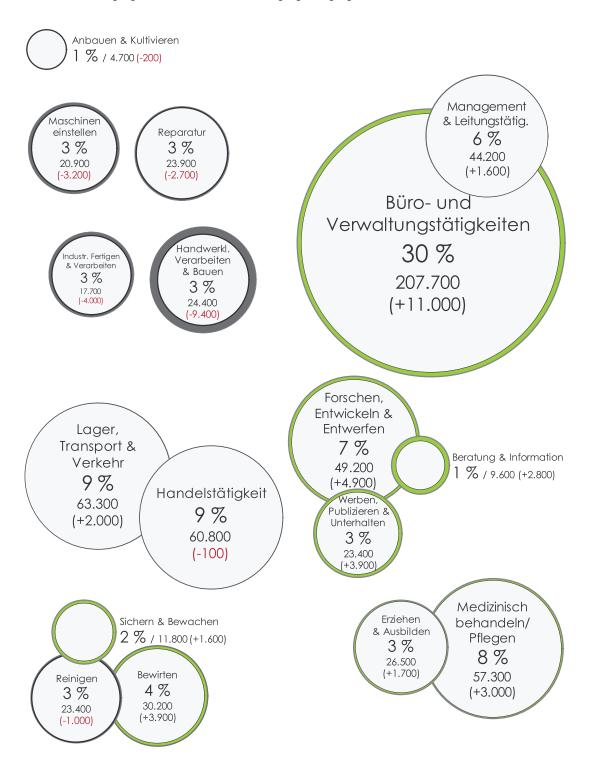
Hamburg hat von 1999 bis 2007 mehr als 17.000 Arbeitsplätze im produzierenden bereich verloren, Harburg nur etwa 1.700 Arbeitsplätze.

Die Bereiche Forschung und Entwicklung sowie Logistik sind in Harburg überproportional gestiegen – zusammen mit den produzierenden Tätigkeiten bilden sie die Säulen für die wirtschaftliche Entwicklung Harburgs.

In Hamburg insgesamt: Produzierende Tätigkeiten auf dem Rückzug

Beschäftigte nach Tätigkeitsclustern in Hamburg (Kernstadt exkl. Harburg), Beschäftigte/Beschäftigtenanteil 2007, Zu- bzw. Abnahme zwischen 1999 und 2007

Grün = Beschäftigungszunahme | Grau = Beschäftigungsrückgang



STRATEGIE A HINTERGRÜNDE Warum Industrie?



Im Detail: Produktionstätigkeiten im Wandel — auf dem Weg zu einem neuen Fundament für Harburgs Wirtschaft

Vom Blaumann zum Reinraumkittel

Harburgs Beschäftigungsstruktur ist von der Produktion geprägt. Das Bild des Produzierens ändert sich jedoch — vom Fertigen zum Entwickeln.

Produktionstätigkeiten und industrielles Fertigen sind in Harburg traditionell verankert und bis heute das dominierende Element der Harburger Wirtschaftsstruktur. Der Bereich der so genannten Produktionstätigkeiten setzt sich aus insgesamt sechs Tätigkeitsfeldern zusammen, die auch Aufschluss über den jeweiligen Grad der Qualifizierung von Beschäftigten am Standort geben. Diese Auskünfte skizzieren ein differenziertes Bild produktionsorientierter Wirtschaftsaktivitäten.

Während Produktionstätigkeiten in Hamburg ein vergleisweise niedriges wirtschaftliches Gewicht besitzen, ist dies in Harburg nicht so. Die Rolle der industriellen Fertigungstätigkeiten ist nach wie vor klar ablesbar, dies gilt insbesondere für die qualifizierte Facharbeit. Die industrielle Fertigung, die traditionell in Harburg verankert ist, ist weiterhin präsent und bestimmt den wirtschaftlichen Charakter des Ortes. Harburg nimmt damit innerhalb Hamburgs und im erweiterten norddeutschen Einzugsgebiet nach wie vor die Position eines wichtigen Industriestandortes ein. Es wird auch deutlich, dass nicht mehr ausschließlich die Produktionstätigkeiten, sondern gleichzeitig Forschung und Entwicklung einen wichtigen Schwerpunkt wirtschaftlicher Aktivitäten in Harburg abbilden.

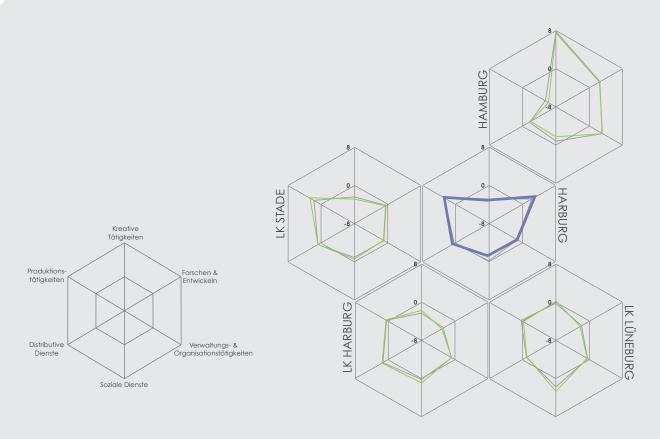
Forschung und Entwicklung sind ein Schlüssel in eine sichere ökonomische Zukunft. Tatsächlich hat sich in Harburg in den letzten drei Jahrzehnten ein Cluster von Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten konstituiert, in dem gegenwärtig über 4.200 Beschäftigte arbeiten. Das sind ganze acht Prozent der insgesamt in Harburg Beschäftigten – Tendenz steigend. Damit ist das Cluster F & E im Jahr 2007 nicht nur personell stark besetzt, sondern hat sich mit 30 Prozent Beschäftigungszuwachs auch außerordentlich dynamisch entwickelt. Diese beiden Harburger Schwerpunkte Produktion sowie Forschung und Entwicklung bilden zwar zwei ökonomisch in etwa gleichstarke Gewichte aus, die jedoch bisher nur geringfügig miteinander vernetzt sind.

Die Potenziale Harburger Produktionstradition wie z.B. ein vielfältig qualifiziertes Arbeitskräfteangebot, ein sehr guter Ausbauzustand bzw. Anschluss an Verkehrsinfrastrukturen, Produktions-KnowHow etc. sind als außerordentlich günstige Basis anzusehen, um mit dem stark wachsenden Segment der Entwicklungs- und Forschungsarbeit eine wirtschaftliche Allianz am Standort Harburg zu bilden. Der vielschichtige Prozess, (industrielle) Produktionstätigkeiten und Forschungsarbeit enger miteinander zu verflechten und so ein expandierendes Cluster von Technologieproduktion am Standort Harburg zu entwickeln, muss daher intensiviert und vor allem moderiert werden, um zu sichtbaren und langfristigen Erfolgen zu führen.

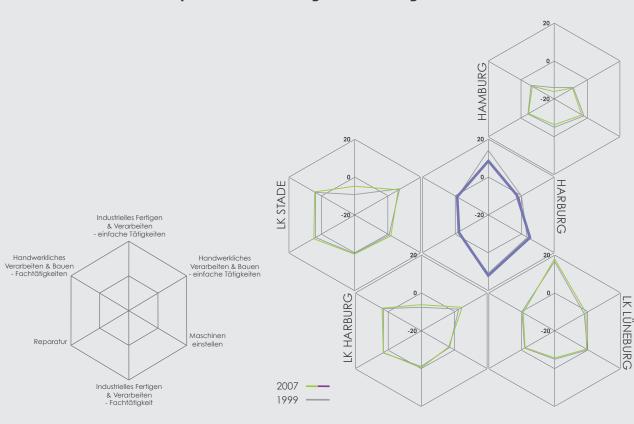
Industrie und Produktion sind in Harburg nicht der Weg in eine Entwicklungssackgasse, sondern Potenzial und Chance für die Gestaltung der wirtschaftlichen Zukunft Harburgs. Strukturwandel darf in Harburg daher nicht heißen, das lokal verankerte Cluster von Industrietätigkeiten zugunsten einer teils inhaltslos gewordenen Idee einer raschen Tertiärisierung auf ein Minimum zurückzufahren. Vielmehr muss Strukturwandel in Harburg eine Schärfung des Profils der Industrietätigkeiten bedeuten und damit insbesondere die Förderung und den Ausbau von Technologie-industrien forcieren.

Die Technische Universität Hamburg-Harburg kann zu diesen Zielen einen erheblichen Beitrag leisten. Dort wo Studenten lernen und arbeiten, dort knüpfen sie wichtige Kontakte und bauen Netzwerke für ihre berufliche Zukunft auf. Um Absolventen in Harburg zu halten, ihnen eine berufliche Perspektive am Standort Harburg zu offerieren und externe Fachleute anzuziehen, ist es dringend erforderlich, auf den weiteren Ausbau von Entwicklungs- und Forschungseinrichtungen setzen. Damit kann sich Harburg nicht nur lokal, sondern im gesamten norddeutschen Raum als Innovationsmilieu mit Technologieprodukten "made in Harburg" profilieren.

Der Harburger "Katzenkopf": Produktion und F&E geben Harburg sein Profil



Produktion bietet Chancen für alle: Einfache und qualifiziertere Tätigkeiten sind gleichermaßen stark



Grafik: HafenCity Universität Hamburg

STRATEGIE A HINTERGRÜNDE Warum den Mittelstand stärken?



Harburgs Wirtschaft ist zu sehr von Konzernentscheidungen abhängig

Das "schwäbische Modell" als Ideal

Globale Konzerne sind nur selten ein sicheres Fundament — anders als der Mittelstand

Harburg hat eine aussichtsreiche Zukunft als Industriestandort, wenn es sich bewusst wird, welche Unternehmensstruktur die größte Standortsicherheit und Zukunftsfähigkeit aufweist. Als krisenresistent hat sich eine Struktur aus zahlreichen mittelständischen Unternehmen erwiesen, wie sie zum Beispiel in Schwaben vorzufinden ist. Dort sind zahlreiche Mittelständler mit ihrem Standort sowie den Zulieferern stark verflochten und bilden ein solides Netzwerk als Basis für einen starken industriellen Standort aus.

Anders als große, international agierende Unternehmensgruppen haben Mittelständler durch persönliche Kontakte und Bezüge zum Standort eine größere Bindung an die Region und bilden daher ein belastbares und krisenresistentes Fundament für die lokale und regionale Wirtschaft, da neben den betriebswirtschaftlichen Gründen auch traditionelle, lokalpatriotische und emotionale Aspekte bei der Erhaltung und dem Ausbau des Standortes mit von Bedeutung sind. Die Geschäftsführungen von Niederlassungen hingegen sind seltener in lokale Strukturen eingebunden, haben eine höhere Fluktuation in der Führungsebene und müssen sich auch den Entscheidungen der Unternehmenszentralen fügen, so dass das Engagement für die Stärkung des Standortes geringfügiger als bei Mittelständlern einzuschätzen ist.

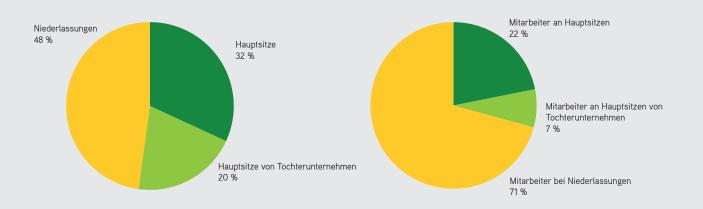
Knapp die Hälfte der in Harburg ansässigen Unternehmen sind Niederlassungen, deren Führungs- und Entscheidungsebenen nicht am Standort vertreten sind. Ein weiteres Fünftel ist mit dem Unternehmenssitz eines Tochterunternehmens in Harburg ansässig, so dass lediglich ein Drittel der im südlichen Hamburger Stadtbezirk vertretenen Unternehmen ihren Hauptsitz in Harburg haben. Dass die Anzahl der Mitarbeiter in Unternehmen, die mit einer Niederlassung in Harburg vertreten sind, fast 75 Prozent beträgt, lässt darauf schließen, dass insbesondere die großen und beschäftigungsintensiven Unternehmen nur Niederlassungen in Harburg haben, während die ansässigen Betriebe eher zu den kleineren Betrieben zählen.

Harburgs Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur ist daher stark durch große, nicht mit ihrem Hauptsitz in Harburg vertretene Unternehmen geprägt.

Das Etablieren eines "Schwäbischen Modells", d.h. der mittelständisch strukturierten und am Standort Harburg auch mit der Führungsebene vertretenen Wirtschaft soll ein wesentliches Ziel der künftigen wirtschaftlichen Entwicklung sein. Die Stärkung und Entwicklung des Mittelstandes vor Ort gilt als wesentlicher Baustein, um eine krisenresistentere und weniger fremdgesteuerte Wirtschaft in Harburg umzusetzen. Durch die Reduzierung der Abhängigkeit der Harburger Wirtschaft von wenigen großen Unternehmen wird ein sicheres und belastbares Fundament für die Ökonomie des Hamburger Südens gelegt. Die bereits vorhandenen guten Strukturen und Netzwerke der Harburger Unternehmer können erweitert und geöffnet werden, um als Plattform für eine mittelständisch geprägte und gut vernetzte Unternehmenskultur in Harburg zu dienen. Daher ist die Förderung des Mittelstandes in Harburg eines der wichtigsten Ziele für die wirtschaftliche Entwicklung des Süderelbraumes.

Viele Niederlassungen, kaum Entscheidungszentren

Untersuchung der Vernetzungen und der standortstärkenden Effekte von Betrieben mit mehr als 100 Beschäftigten



Betriebe mit Hauptsitz in Harburg haben ... Logistik und Forschung machen gemeinsam den Standort zukunftssicher Weitere internationale Standortrelevante Effekte von Unternehmen in Harburg Standorte 5 % (nicht-repräsentative Stichprobenbefragung) Keine weiteren Standorte 63 % Forschen und Entwickeln Weitere nationale Standorte Logistikbetrieb Hauptsitze von Tochterfirmen in Harburg haben ... Keine weiteren Standorte 29 % Weitere internationale Standorte 50 % Weitere nationale Standorte Niederlassungsbetriebe in Harburg haben ... Keine weiteren Standorte 6 % Weitere internationale Standorte

Weitere nationale Standorte

Grafik: HafenCity Universität Hamburg

Betriebsalter

Betriebsgröße

Mitarbeiter Herkunft

Kontinuität

Qualifikation

Standortbindung

Kunden

Lokal

Regional

STRATEGIE A HINTERGRÜNDE Warum Techgates?



Industrie braucht geschütze Produktionsstandorte — Harburg kann sie bieten

Flickenteppich an der Elbe

Die aktuelle Flächenverteilung zwischen Industrie und Stadt hilft keiner der beiden Seiten

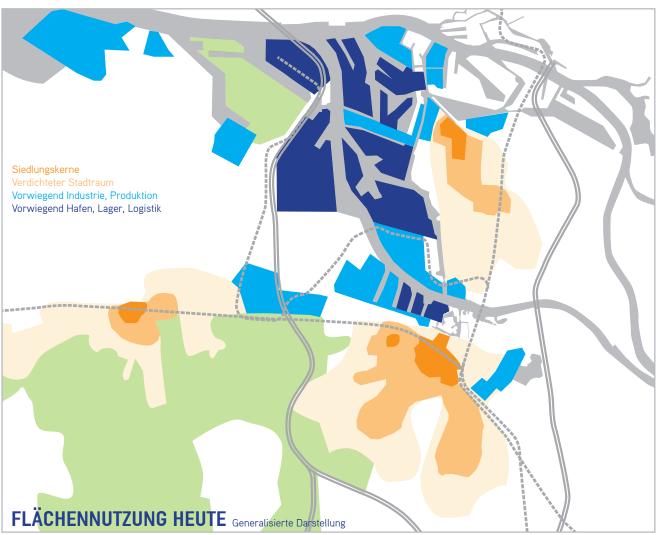
Harburgs Flächennutzung ist heute teils undurchsichtig und dispers. Es gibt deutliche räumliche Trennungen zwischen den verschiedenen Nutzungen. Dabei verhindern die Flächen für die Industrie und den städtischen Raum oft selbst die jeweils andere Entwicklung. Bisher konnte sich der Stadtraum nicht in Richtung der attraktiven Lagen am Ufer der Süderelbe entwickeln, da dieses Gebiet für großflächige Industrieanlagen genutzt wurde. Diese urbanen Potentialflächen wurden bereits in den vergangenen Jahren neu strukturiert, so dass eine Urbanisierung des Binnenhafengebietes erfolgen konnte, deren Entwicklung ausdrücklich weiterverfolgt werden muss.

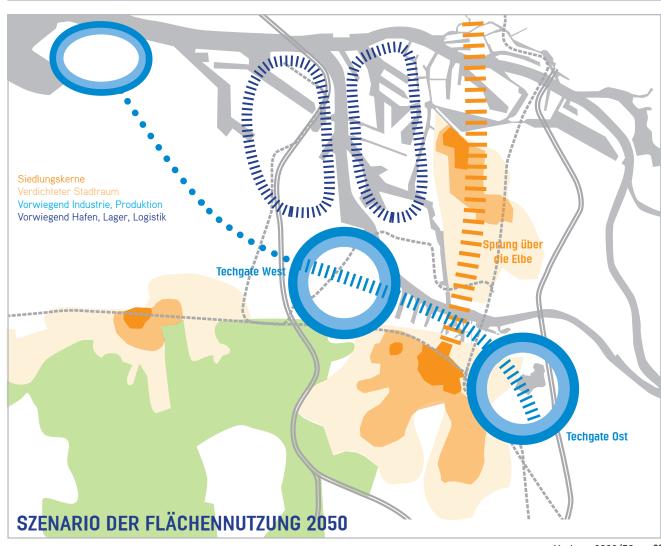
Diese Entwicklung ist jedoch nicht an der Süderelbe zu beenden, sondern muss auf die Elbinsel in Richtung Norden weitergeführt werden, um den Sprung über die Elbe zur Verbindung der Hamburger Innenstadt mit den Elbinseln und Harburg im Süden von beiden Seiten zu vollenden.

Diese Umstrukturierung der elbnahen Flächen darf jedoch nicht als Signal zur Deindustrialisierung verstanden werden. Der Industrie müssen auch weiterhin ausreichende und umfangreiche Flächen zur Verfügung stehen, auf denen sie Planungssicherheit für die nächsten Jahrzehnte haben. Hierbei soll insbesondere auch die Harburger Tradition als industrieller Produktionsstandort erhalten und gefördert werden. Daher soll den industriellen Betrieben durch die Etablierung zweier Techgates eine Standortgarantie für industrielle Produktion an bestehenden Standorten gegeben werden. Die Konzentration und Verdichtung ermöglicht eine Industrie, die nicht im Konflikt mit der urbanen Erweiterung der Harburger Innenstadt ans Elbufer steht, sondern eine klare und dauerhafte Trennung ermöglicht. Es werden zwei Techgates entstehen: eines als Techgate West nahe der A7, das andere als Techgate Süd entlang der Bahnlinie.

An der Schnittstelle zwischen beiden Nutzungen, der Industrie und der urbanen Kernstadt, soll eine bewusste und für beide Seiten verträgliche Überlagerung stattfinden. Dies kann zum Beispiel in Form von gläsernen Manufakturen oder stadtverträglichen Produktionen geschehen. Die traditionelle Nutzung des Binnenhafens als Produktions- und Hafenstandort soll auf diese Weise erlebbar und erkennbar gemacht werden.

Die klarere Strukturierung von Flächen soll Konkurrenzen um Flächennutzungen sowie gegenseitige Beeinträchtigungen verhindern. Hierbei soll jedoch weitgehend auf Betriebsverlagerungen von Unternehmen verzichtet werden.







Befund: Ein exzellenter Standortfaktor — aber zu wenig ausgeschöpft

- » Unter den kleineren Universitäten nimmt die seit 1979 bestehende TU Hamburg-Harburg in Umfragen und Analysen mit ihren fast 4.800 Studierenden (2008) einen der vorderen Plätze ein, was die Qualität von Forschung und Lehre angeht. Mit dem Northern Institute of Techology Management und der Kühne School of Logistics and Management verfügt die TUHH über zwei private Tochtereinrichtungen von internationalem Rang.
- » Die TU Hamburg-Harburg ist damit Harburgs herausragendes Standortmerkmal sowohl als Attraktor für technologieorientierte Unternehmen, die nach Fühlungsvorteilen zur Forschung suchen, wie auch als potenzieller Ausgangspunkt für eine neue, der Wissensgesellschaft zugewandte Stadtkultur.
- » Die Möglichkeiten, die sich durch die Ansiedlung einer TU in Harburg potenziell ergeben, sind bei Weitem nicht ausgeschöpft worden. Zwar ist Harburg Standort einiger der TU vorgelagerter Forschungs- und Wissenschaftstransfer-Einrichtungen. Es hat jedoch kein Übersprung der Harburger Wissensökonomie stattgefunden weder ökonomisch noch kulturell.

Empfehlung: Die Stadt muss die TU Hamburg-Harburg "umarmen"

- » In ökonomischer wie stadtkultureller Hinsicht muss sich die TU viel stärker mit Harburg verweben. Sie muss neben ihrer ökonomischen Funktion zum kulturellen Motor Harburgs werden.
- » Diese Aufgabe liegt nicht allein bei der TU, der Stadtbezirk muss vielmehr mit seiner strategischen Planung die entsprechenden Angebote für eine Entwicklung hin zur Stadt machen.
- » Dabei müssen der auch heute schon an Platznot leidenden TU räumliche Entwicklungsmöglichkeiten geboten werden. Diese Angebote müssen die TU aus ihrer auch nach 30 Jahren immer noch relativ isolierten Lage herausholen und zum integralen Bestandteil des Harburger Stadtbilds machen.

Räumliches Szenario: drei Pole des Wissens

- » Die TU könnte sich aus ihrem angestammten Campus heraus an zwei weiteren Standorten entwickeln: im Harburger Binnenhafen, wo die TU bereits seit vielen Jahren präsent ist und in der Harburger City, wo nach dem Bau der Harburger Shopping Center ein sichtbarer Strukturwandel begonnen hat.
- » Der Stammsitz der TU würde als "Grüner Campus" weiterhin die zentrale Rolle spielen. Zweitwichtigster Pol wäre der "Blaue Campus" mit maritimem Schwerpunkt am Wasser. Ein "Roter Campus" in der City würde als "Universität für alle" zur stadtkulturellen Verankerung der TU beitragen.

Ein neues Selbstverständnis: Harburg – Hamburgs schlaue kleine Schwester

- » Harburg, das sich stark über seine Versorgungsfunktion für das Umland definiert, orientiert sich neu als echte Wissenschaftsstadt, in der das Forschen stadtbildprägend ist.
- » Forschungseinrichtungen sind die neuen Symbole Harburgs. Durch die Präsenz in der Stadt und die Angebote der "Universität für alle" wird die Nähe zur Wissenschaft zur Alltagserfahrung der Harburger.

DAS ZIELBILD DIE STADT ALS CAMPUS

2050 gehört Harburg zu den zehn begehrtesten Hightech-Studien- und Forschungsstandorten

Noch zu Anfang des 21. Jahrhunderts galt der Namenszusatz "Harburg" im Titel der Technischen Universität vielen als erklärungsbedürftiger Makel. In den vergangenen 50 Jahren hat sich dieses Bild jedoch komplett gewendet. Harburg steht inszwischen für einen zwar im Vergleich kleinen, aber für seine Innovativität gelobten Forschungsstandort, in dem eine Nähe zwischen Universität und besonders mittelständischen Unternehmen herrscht, wie sonst nur an sehr traditionsreichen technischen Universitätsstandorten – zum Beispiel in Darmstadt oder Jena.

Damit ist nach 70 Jahren aufgegangen, was sich die Gründungsväter der TU einst erhofft hatten: einen deutlichen Standortimpuls zu setzen. Dass dieser Impuls so lange auf sich warten ließ, hat auch mit den sich nach der TU-Gründung komplett gewandelten Rahmenbedingungen für Forschung und unternehmerische Innovation zu tun, auf die sich beide Seiten des Erfolgsmodells, Unternehmen wie Universität, neu einstellen mussten: Forschung wurde zusehends marktwirtschaftlich organisiert. Das Programm der "Harburger Forschungsallianzen" hat in diesem Zusammenhang den Durchbruch dafür gebracht, dass auch mittelständische Unternehmen vor Ort stärker von den Forschungsaufträgen der TU profitieren. Als Ausgangspunkt dieses Erfolgsmodells wird immer noch die frühe Gründung des Mikroelektronik Anwendungszentrums gesehen - eine zu ihrer Zeit beispiellos innovative Institution für Wissenschaftstransfer. Mit ihren Nachfolge-Institutionen hat sie den Grundstein für die heute

einmalige wissensökonomische Akteurslandschaft in Harburg gelegt: Kein Harburger Unternehmen gibt heute weniger als 10 Prozent seines Umsatzes für Forschungstätigkeiten aus. Dieser deutschlandweit einmalige Wert wurde unter anderem durch gezielte öffentliche Förderung erzielt, die den Unternehmen Steuererleichterungen verspricht, wenn sie ihre Forschungsetats ausweiten.

Aber neben der ökonomischen Seite ist die HTU - so tritt die Universität auf der internationalen Bühne auf - heute auch kulturell in Harburg angekommen. In den vergangenen 30 Jahren hat sich ein reges studentisches Leben in Harburg entfaltet. Heimfeld und der Harburger Binnenhafen sind zu Hamburger Hochburgen des studentischen Lebens geworden, auch im Phoenix-Viertel und der City hat sich eine rege studentische Kneipen- und Einzelhandelsszene gebildet. Die Minicube-Siedlung auf dem Schwarzenberg, Hausboot-Studentenwohnen im Binnenhafen und großzügige City-Lofts in der Innenstadt für studentische Wohngemeinschaften haben dazu geführt, dass heute über 30 Prozent der in Harburg Studierenden hier auch wohnen. Die zu ihrer Zeit strittige Strategie, das zweite Bein der TU im Binnenhafen deutlich auszubauen – unter anderem durch den Bau des Channel Auditoriums und des Hafenkasinos – und der Ausbau des Bürger-Campus als drittes TU-Standbein in der City haben die Universität zu einem integralen Bestandteil des Hamburger Südens gemacht.

STRATEGIE B UNIVERSITÄT UND STADT VEREINEN So kann es 2050 aussehen





Stadtbahn

Drei Pole des Wissens

An drei Standorten kann die TU mit der Stadt vereint werden

Hafencampus — eine alte Idee bekommt neuen Rückenwind

Lange hatte das Gebiet des ehemaligen Güterbahnhofs im Harburger Binnenhafen brach gelegen. Mit dem Ausbau des zweitgrößten TU-Standorts im Binnenhafen entstand ein gemischt genutztes Quartier mit universitären Labors und Büros sowie Wohnungen für unterschiedliche Zielgruppen. Die Gebäude bilden ein dichtes Ensemble, das sich um das in ganz Hamburg beliebte Hafenkasino und das zum Kongresszentrum ausgebaute Channel Auditorium gruppiert.

Gartencampus — der Stammsitz der Universität wird gestärkt und geöffnet

Noch 30 Jahre nach ihrer Gründung war der Campus der Technischen Universität Hamburg-Harburg kaum in seine Umgebung integriert. Zu hart waren die städtebaulichen Grenzen, zu sehr nach innen war das Campusgelände orientiert.

Mit der nach 2014 schrittweise erfolgten Öffnung des Areals konnte sich die TU zunehmend besser mit ihrer Umgebung vernetzen. Dazu trug auch die Verdichtung des Campusgeländes mit studentischen Wohnangeboten bei. Den größten Entwicklungsschub brachte die Erweiterung des Campus auf den Schwarzenberg und die städtebauliche Öffnung nach Heimfeld. Im Zuge der Erweiterung wurde eine öffentliche Promenade mit Einzelhandelsangeboten durch den Campus geführt – das wegen seines grünen Umfelds "Gartencampus" genannte TU-Gelände ist seitdem zum echten Quartierszentrum geworden.

Bürgercampus — die "Universität für alle" belebt das Zentrum Harburgs neu

Wissen statt shoppen – so könnte das Motto des neuen Bürgercampus in der Harburger Innenstadt lauten. Nachdem fast zehn Jahre lang mühsam versucht wurde, die Reste des früheren Einzelhandels am Standort zu halten, fand nach 2012 ein Strategiewechsel statt: Die TU beschloss die Eröffnung eines öffentlichen Wissensforums in der Lüneburgerstraße – der Startschuss für den heutigen Bürgercampus. In den folgenden 30 Jahren wurden Schritt für Schritt weitere öffentlichkeitswirksame Einrichtungen in die Harburger Innenstadt geholt: eine öffentliche Mediathek, ein Veranstaltungssaal, die so genannten gläsernen Labore und Verwaltungsbüros der TU. Mit dem Bürgercampus wurde die TU zum festen Bestandteil des Harburger Stadtbilds und zu einem Motor für den Aufschwung auch des Einzelhandels in der City Harburgs.

...................



STRATEGIE B UNIVERSITÄT UND STADT VEREINEN

Das kann sofort geschehen

Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen

"Wissen schafft Stadt": Programm für Harburger Forschungsallianzen



Besonders der in Harburg ansässige Mittelstand nutzt die Fühlungsvorteile, die ihm die Nähe zur TU Hamburg-Harburg bietet, bisher noch zu wenig. Damit die TU ihre Rolle auch als Motor für die Hamburger Wirtschaft entfalten kann, muss die Kooperation gerade auch mit der stärker lokal verankerten mittelständischen Wirtschaft weiter angeregt werden - über die aktuellen, lobenswerten Aktivitäten der Hamburg Innova-

tion GmbH hinaus. Denkbar wäre ein Förderprogramm, das gezielt Forschungskooperationen von ansässigen Firmen mit der TU unterstützt. Unter dem Namen "Wissen schafft Stadt" könnte so um die TU ein Netzwerk mit mittelständischen Unternehmen, Handwerksbetrieben und Bildungsträgern etabliert werden, mit denen die TU gezielt und bevorzugt ko-

Der Mittelstand muss gestärkt werden

Harburgs Wirtschaftsstruktur ist in dem für den Standort wichtigen produzierenden Sektor zu sehr von Großkonzernen abhängig. Forschungsallianzen könnten helfen den durchaus starken und traditionsreichen Harburger Mittelstand zu stärken.

Gläserne Labore in der Harburger City



Ähnlich wie die Idee der gläsernen Produktionsstätten (siehe gläserne Manufaktur Dresden) setzt auch das Konzept des "gläsernen Labors" auf die Einbeziehung der Öffentlichkeit in den Forschungsprozess. Bürger können "en passant" oder gezielt im Rahmen von Veranstaltungen die Arbeit von Forschern und Studierenden kennen lernen. Standort für die gläsernen Labore der TU könnten in einem ersten Schritt leerstehende oder

unter Wert vermietete Ladenlokale in der Harburger City sein, die auf diese Weise neu mit Leben gefüllt würden. Der besonders um die Lüneburger Straße ausgeprägten Discounterkultur könnte so begegnet werden. Und die TU erhielte kurzfristig dringend benötigten neuen Raum für Arbeits- und Studienräume.

SO MACHEN ES ANDERE

Das Gläserne Labor Berlin-Buch

Als Teil des Wissenschaftsparks Berlin-Buch wurde 1999 das "Gläserne Labor" eingerichtet. Schüler, Studenten und interessierte Besucher können hier gentechnische und zellbiologische Experimente durchführen und mit Wissenschaftlern über Anwendungen in Forschung, Medizin und Biotechnologie diskutieren.

Eröffnung eines Hafenkasinos mit Biergarten



Immer mehr Unternehmen und Forschungseinrichtungen bevölkern den Harburger Binnenhafen. Zwar bietet der channel hamburg auch ein reichhaltiges Gastronomieangebot. Für die im Zuge der verstärkten TU-Aktivitäten im Binnenhafen immer zahlreicher werdenden Studerenden und Forschenden fehlt jedoch eine schnelle, unkomplizierte und preiswerte Verpflegungsmöglichkeit. Die Idee des Hafenkasinos vereint zwei Gastronomie-Formate miteinander: die Mensa und die klassische Speisehalle, wie sie in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts in den Metropolen anzutreffen war. Bis zu 500 Personen fasst das Hafenkasino mit seiner Mischung aus studentisch orientiertem Betrieb am Tag und Restaurantgastronomie am Abend. Und der hauseigene Biergarten ist zu einer ganz eigenen Attraktion geworden - als "echter" Biergarten mit Kies und Kastanien, in den man sich sein Essen selber mitbringen darf.

Techbus: Einrichtung einer Elektro-Pendelbuslinie



Wenn Harburgs Technische Universität sich in den Binnenhafen und mit einem stärker an die breite Bevölkerung orientierten Angebot in die City entwickeln soll, ist eine tragfähige Verbindung zwischen den Standorten unerlässlich.

Die bestehenden Buslinien könnten durch eine von der TU getragene oder als studentisches Unternehmen organisierte Pendelbuslinie mit Elektrobetrieb ergänzt werden. Bereits in der Frühphase

der Strategie "Die Stadt als Campus" umgesetzt, würde sie dazu beitragen, dass Studierende vom Stammcampus der TU aus öfter die Harburger City und den Binnenhafen besuchen würden - so würde die Standortbindung der Studierenden gestärkt. Und auch die Anwohner würden von der neuen Linie profitieren.

AKAFÖ Bochum, Pressestelle

Das muss 2020 erreicht sein

Mittelfristige Ziele und Maßnahmen

"Universität für alle": Ein öffentliches Wissensforum in der Harburger Innenstadt



2020 könnte die TU Hamburg-Harburg einen festen Fuß in die Harburger City gesetzt haben: Aus den Anfängen in den "gläsernen Laboren" sind feste Arbeitseinrichtungen der TU geworden. Das Angebot ist erheblich erweitert worden: In den ehemaligen Harburger Arcaden ist das Wissensforum entstanden, eine "Universität für alle", die Weiterbildung, schulische Angebote und öffentliche Ringvorlesungen anbietet. Abgerundet wird das Programm im Wissensforum durch kulturelle Angebote: Lesungen, Kammerkonzerte des TU-Orchesters und die einmal jährlich stattfindende Wissens-Olympiade, bei der Harburger Schüler ihren Forschergeist erproben können.

SIEHE: DER STADT MEHR GESICHT GEBEN

Umnutzung der Harburger Innenstadt

Das Wissensforum ist auch Teil der Strategie, die Innenstadt Harburgs durch neue Nutzungen wie das Citywohnen zu revitalisieren. Durch die neue Citybevölkerung würde sich eine kleinteiligere, auch auf Nahversorgung orientierte Einzelhandelsstruktur entwickeln.

Channel Auditorium: Ein Kongresszentrum für die Süderelbe-Region



Als Wirtschaftsraum von Rang und Sitz international orientierter Technologieunternehmen wird Harburg Bedarf an einem Veranstaltungs- und Kongresssaal haben. Auf dem Gelände des Hafen Campus, dem ehemaligen Güterbahnareal im Harburger Binnenhafen, könnte ein Kongressgebäude mit zwei Sälen für 500 und 2.000 Personen entstehen. Eingebettet in die Architektur des channel, direkt am Wasser gelegen und

gut an die Hamburger City angebunden, bietet ein solches Kongresszentrum auch gute Chancen auf einen gewinnbringenden Eigenbetrieb. Harburg hätte so die Chance, die Hamburger Kongressfacilities um ein interessantes, mittelgroßes Angebot zu erweitern.

Campusquartier: 500 Wohneinheiten auf dem TU-Campus und dem Schwarzenberg



Harburg setzt auf innerstädtisches Wachstum. Dazu gehören auch attraktive Wohnangebote für Studierende an der TU. Um mehr Studierende als Wohnbevölkerung in Harburg zu halten, könnte teils in direkter Nachbarschaft, teils auf den Randflächen des TU-Campus ein "Campus-Quartier" entstehen. Die Grundidee dieses auf bis zu 500 Wohneinheiten dimensionierbaren Quartiers ist es, preiswerten und individuellen Wohnraum für Stu-

dierende zu schaffen, der sich mit Wohnungsangeboten für die allgemeine Bevölkerung mischt. Dominierender Wohnungstyp ist ein Micro-Stadthaus mit zwei bis vier Parteien auf der Grundfläche von sechs mal sechs Metern. Ein Teil des Campus-Quartiers könnte sich auf die im Zuge der TU-Erweiterung verkleinerte Festwiese am Schwarzenberg ausdehnen – hier gibt es Wohnen mit Ausblick bis zu den Türmen der Hamburger Innenstadt.

SIEHE: ANKERPLATZ HARBURG

Studentenwohnen in Harburg

Ein weiterer Schwerpunkt des Studentenwohnens könnte Heimfeld sein. Die Bebauungsstruktur und die Nähe zur TU machen das Quartier für Studierende attraktiv. Wichtig ist eine Gesamtstrategie für das Studentenwohnen, die alle Maßnahmen in diesem Bereich koordiniert.

bbildung: urbanista

STRATEGIE B HINTERGRÜNDE Eine Stadt als Campus?



Harburg könnte die Idee der Wissenschaftsstadt auf ein neues Niveau heben

Nicht in Harburg angekommen Das unausgeschöpfte Potenzial des Universitätstandorts Harburg

Harburg ist nicht Jena. Aber dennoch: Vergleicht man die beiden Standorte, zeigt sich, wie wenig die TU Hamburg-Harburg in ihrem Umfeld verankert ist.

Auch wenn Jena als eigenständige Stadt mit Harburg nur schwer vergleichbar und die seit dem 16. Jahrhundert bestehende Universität erheblich größer ist - und einen anderen Fächerkanon aufweist: Das Beispiel Jena zeigt, wie tief eine optimale Verankerung von Wissenschaft gehen kann, nicht nur ökonomisch.

Als Standort bedeutender Unternehmen - Schott Glas und Jenoptik sind als herausragende Namen zu nennen - ist Jena ein Musterbeispiel für die Vernetzung unternehmerischer und wissenschaftlicher Aktivitäten. Allein die Anzahl der privaten Forschungsinstitute zeigt, welche Schwerpunktsetzung hier herrscht - die auch die lokale Politik in Hamburg verfolgen müsste. Harburg braucht, um als Universitätsstandort eine bedeutendere Rolle zu spielen, die gezielte Förderung der Ansiedlung von privaten Forschungseinrichtungen.

Zur Zeit vergibt Hamburg ein ungeheures Potenzial. Denn Harburg ist für seine Größe durchaus exzellent zu nennen, hat in einigen Studienfächern einen bundesweiten Ruf. Aber die zu kleine Größe und die mangelnde institutionelle Einbettung lassen die Möglichkeiten, die in diesem Universitätsstandort stecken, nicht erblühen. Zumal mit Hafen, Luftfahrtindustrie und Logistik die Forschungsthemen und Anwendungsfälle buchstäblich vor der Haustür liegen - der Standort also ähnliche Synergien denkbar werden lässt wie in Jena.

Die TU muss weiter wachsen, und zwar deutlich. Die Zielgröße für 2050 muss über 10.000 Studierenden liegen. Und Ziel muss auch sein, private Forschungsträger anzusiedeln.

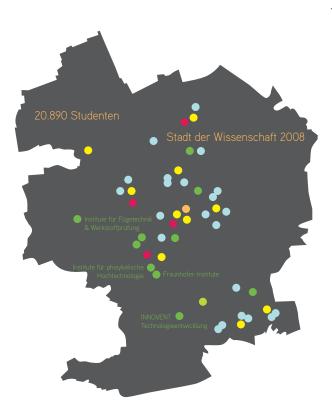
Darüber hinaus muss aber auch die kulturelle Dimension der Universität gefördert werden. Jena ist an vielen Orten universitär geprägt - jeder vierte Einwohner ist Student, die Universität ist größter Arbeitgeber der Stadt. Diese Zielgröße wird in Harburg nicht zu erreichen sein. Aber es wird deutlich: Auch wenn man die Zahlen aus Jena und Harburg ins Verhältnis zur Größe der Universität setzt, verfügt Jena über weit mehr universitätsnahe Einrichtungen.

Harburg braucht Wohnorte für Studierende, die so attraktiv sind, dass der Sprung über die Elbe nach Norden nicht mehr in Frage kommt. Harburg braucht Einzelhandels- und Gastronomieangebote, die von Studenten und Akademikern nachgefragt werden - ein Markt, der bisher nicht gesehen wird. Und - auch das zeigt der Blick nach Jena - die TU braucht mehr "Standbeine" in der Stadt. Der Hauptcampus wird am Schwarzenberg bleiben. Aber es muss "Außenstellen" geben, die das wissenschaftlich-studentische Leben in die gesamte Innenstadt Harburgs tragen.

Harburg hat das Zeug zum kleinen, aber feinen Wissenschafts-Champion. Damit dieses Potenzial zum Tragen kommt, muss der TU-Standort aber von der Stadtpolitik ernst genommen werden.

Leitbild Jena?

Ein Vergleich der Verankerung der Universität am Standort



Jena

20.890 Studenten jeder 4. Einwohner ist Student

- 23 Studentenwohnheime
- 4 externe Forschungseinrichtungen im Technikbereich

Fraunhofer-Institute für Optik & Feinmechanik Institute für Phisikalische Hochtechnologie

INNOVENT Technologieentwicklung

Institute für Fügetechnik & Werkstoffprüfung

Leibniz-Institut für Naturstoff-Forschung und Infektionsbiologie e.V.

Leibniz-Institut für Altersforschung

Max-Planck-Institut für Biogeochemie

Max-Planck-Institut für Chemische Ökologie

Max-Planck-Institut für Ökonomik

Friedrich-Loeffler-Institut

Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie

Thüringer Landesanstalt für Landwirtschaft

Kriminalistisches Institut Jena e.V.

Stadt der Wissenschaft 2008

- Vernetzung von verschiedenen Standorten in der Stadt
- kein richtiges Studentenviertel, aber viele kleine Ansammlungen in der Stadt
- Technologie- und Innovationspark Jena

Harburg



- 4.662 Studenten jeder 21. Einwohner ist Student
- 3 Studentenwohnheime
- 2 externe Forschungseinrichtungen im Technikbereich Kühne School NIT

- einen Campus Standort
- Lämmertwiete
- Hamburg Innovation



Befund: Je weiter draußen, desto besser — die innere Stadt verliert

- » Im Gegensatz zum allgemeinen Trend der "Renaissance der Städte" verliert die Harburger Kernstadt an Wohnort-Attraktivität gegenüber dem südlichen Umland Hamburgs.
- » In der Kernstadt Harburg sind einkommensschwache und bildungsfernere Milieus im Vergleich zum bundesdeutschen Durchschnitt überproportional vertreten, während sich der wohlhabende "Speckgürtel" im Umland weiterhin ausbreitet.
- » Dabei bietet Harburg ausreichend Anknüpfungspunkte, um einmalige Wohnlagen zu entwickeln.

Empfehlung: Gemeinsam mit dem Umland Polarisierung ausgleichen

- » Die Polarisierung zwischen Umland und Kernstadt ist eine der Hauptursachen für die mangelnde Attraktivität der Kernstadt Harburg. Sie muss ausgeglichen werden, damit Harburg nicht zum Verlierer des demografischen Wandels wird zur kleinen "Donut City", deren Zentrum sich zusehends entleert, während die Außenbezirke prosperieren.
- » Dazu müssen innerstädtische Gebiete mit Potenzial noch stärker als bisher aufgewertet werden und es müssen neue, attraktive und einmalige Wohnlagen entwickelt werden.
- » Die in Teilen schon begonnene Forcierung einer qualitätsvollen Innenentwicklung in Harburg darf nicht in ungeordneter Konkurrenz zu den Umlandgemeinden erfolgen. Harburg und sein Umland sitzen in einem Boot sie müssen eine gemeinsame Attraktivitätsstragie entwickeln.
- » Damit die neuen innerstädtischen Wohnangebote auch über den Süderelbraum hinaus für Zuzügler attraktiv sind, muss die verkehrliche Anbindung Harburgs an die Hamburger City um attraktive Alternativen zur bestehenden S-Bahn-Verbindung ergänzt werden.

Räumliches Szenario: Vier Wohnlagen werden zu neuen Attraktoren

» An vier Orten hat Harburg die Möglichkeit, für Hamburg einmalige Wohnangebote zu schaffen: im Binnenhafen, in der Harburger Innenstadt, rund um die Außenmühle – und in den stadtnahen Landschaftsräumen.

Ein neues Selbstverständnis: Harburg ist "the next cool thing"

- » Der Hamburger Süden ist seit der gesamtstädtischen Strategie des "Sprung über die Elbe" in den Fokus der stadtentwicklungspolitischen Aufmerksamkeit gerückt.
- » Harburg könnte nach Wilhelmsburg der nächste Geheimtipp in Hamburgs Immobilienlandschaft werden – darauf gilt es, mit allem Selbstbewusstsein hinzuarbeiten.

DAS ZIELBILD DER BESONDERE ANKERPLATZ

2050 liegen vier der zehn beliebtesten Wohnlagen Hamburgs in Harburg

Was vor 50 Jahren kaum denkbar war, ist heute Realität geworden: Harburg ist "in". Der Stadtteil hat seit 2015 den bis dahin dominierenden Abwärtstrend umkehren können. Während die Kernstadt Harburgs ehedem immer weiter an Attraktivität verlor, war das Umland zunehmend zu einer "Wohlstandsfestung" geworden, mit mehr Bezügen ins nördliche Hamburg als in die Kernstadt selbst. Mit dem Durchschlagen des demografischen Wandels auf Harburg ab 2010 wurden die planerischen und politischen Weichen anders gestellt. Zahlreiche Einfamilienhauslagen im Umland gerieten unter Druck, auch weil sich die Lebensstil-Muster in der Gesellschaft verschoben. Immer mehr der im Umland wohnenden Familien waren als Doppelverdiener auf kurze Wege und gute Erreichbarkeit angewiesen. Die sich ab 2013 abzeichnende Ölknappheit – die Förderländer hatten während der Finanzkrise versäumt, ihre Förderkapazitäten auszubauen – führte zudem zu Olpreisen von weit über 200 Dollar pro Barrel Rohöl, was die Mobilitätskosten explodieren ließ. An dieser Stelle griff die seit 2010 verfolgte Strategie des Bezirks Harburg, die eigenen Nachverdichtungspotenziale gezielt zu aktivieren und für vergleichbar attraktive Wohnlagen im Umland und im Kernstadtbereich zu sorgen. Zuvorderst waren dabei drei Quartiere ins Blickfeld gerückt: der Bereich des Binnenhafens und die Harburger Innenstadt, Heimfeld, sowie die Quartiere um die Außenmühle, die als "Parkquartier" gemeinsam vermarktet wurden.

Den Startschuss für den Umschwung des Wohnimages Harburgs hatte die massive Ausweitung von Hausbootplätzen im Binnenhafen gegeben, die den Standort bundesweit in die Schlagzeilen brachte. Mit den in der Folge entstehenden Angeboten wurden ganz neue Zielgruppen angesprochen. Junge Familien zogen vermehrt in die stadtnah und grün gelegenen "Jedermann-Villen" im Parkquartier. Studierende, so genannte "Experimentalisten" sowie Angehörige der TU und der Unternehmen im channel hamburg fanden individuelle Wohnangebote im Binnenhafen und der Innenstadt sowie in Heimfeld. Mit dem Aufkommen der postfossilen Selbstversorger-Communities entstanden zudem die "Hamlets" – weilerartige Hausgruppen in der offenen Landschaft, die vorzugsweise im Harburger Stadtwald entstanden.

Verstärkt in den Fokus kam Harburg nach 2020 - zum einen wegen des beschriebenen demografischen Wandels, zum anderen wegen einer zunehmenden Wohnungsknappheit in Hamburg. Hamburg galt seit diesem Zeitpunkt als "durchgentrifiziert" - als zweite deutsche Stadt nach München. Das bedeutete: Innerhalb des "Ring 3" waren alle Wohnlagen in die oberen Preissegmente des Wohnungsmarkts gerutscht. Für Familien mit mittleren Einkommen gab es keine attraktiven Wohnangebote mehr - Harburg wurde als letzte erschwingliche, urbane Lage interessant. Zudem wurden mit der Verlängerung der U4 über Wilhelmsburg und den Harburger Binnenhafen zum Bahnterminal und der Schnellfähre zu den Landungsbrücken attraktive Verkehrsanbindungen geschaffen. Inzwischen gehören Binnenhafen und Innenstadt, Heimfeld, das Parkguartier und die "Hamlets" zu den am meisten nachgefragten Wohnangeboten Hamburgs - Stadt ist hier wieder für alle erschwinglich geworden.

STRATEGIE C EINMALIGE WOHNLAGEN ENTWICKELN

So kann es 2050 aussehen



Techgate West

Vier mal einmalig

Diese speziellen Wohnangebote gibt es nur südlich der Elbe

Wohnen in City & Binnenhafen zwischen Experiment und Individualität

Harburgs Innenstadt hat sich 2050 völlig verändert. Ein Teil der City-Bebauung aus den sechziger bis achtziger Jahren des 20. Jahrhunderts musste weichen – andere Gebäude sind heute kaum wiederzuerkennen, umgenutzt zu Wohnraum. Und jenseits des Harburger Stadtwalls (siehe Strategie D) zieht sich das neue Wohnband weiter über den lange brach liegenden ehemaligen Güterbahnhof und den nördlichen Binnenhafen bis zur Seehafenstadt. Der Bereich zwischen Innenstadt und Elbe ist das Zuhause für über 10.000 Einwohner geworden. Deutschlands größter Hausboothafen, die "Loftcubes" auf den ehemaligen Bürogebäuden an der neuen Schlossmühlengracht, Null-Energie-Mikrohäuser im Stadtwallquartier, Appartement-Hochhäuser an der "Harburg Waterfront": Die Harburger Kernstadt bietet Einiges für Menschen, die es individuell und urban mögen.









................

Harburg Hamlets: Landschaftlich orientierte Baugemeinschaften für die "Eco Bohème"

Harburg hat 2050 das Wohnen im Grünen neu erfunden: Am Übergang der Kernstadt zur Landschaft hat sich ein neuer Typ von Baugemeinschaften entwickelt – die "Hamlets", zu deutsch Weiler. Einige der eigenwilligen Gebäudegruppen erinnern an die Aussteiger-High-Tech-Villen an der kalifornischen Westküste, andere an süddeutsche Haufendörfer. Viele Hamlets haben sich in den eigens für diese Bauform erschlossenen Stadtwald-Randbereichen angesiedelt. Wer hier wohnt, gehört meistens der neuen Gruppe der "Eco Bohéme" an – genuss- und bewusst-konsumfreudige Intellektuelle, die sich einem nachhaltigen Lebensstil verschrieben haben. Hinter jedem Hamlet steht der Gedanke des gemeinschaftlichen Wohnens und Arbeitens – bis hin zur gemeinschaftlichen Organisation von Mobilität und Versorgung.

Heimfelder Berg: Hamburgs neues Studentenviertel

Heimfeld zerfällt in zwei völlig unterschiedliche Bereiche – ein villenartiges Quartier im Westen und ein urbanes, teilweise gründerzeitliches Quartier im Osten, in direkter Nachbarschaft zur TU Hamburg-Harburg. 2050 liegt hier Hamburgs lebendigstes Studentenviertel: der Heimfelder Berg, im Volksmund "St. Heimfeld" genannt – ein Studentenkiez mit spezieller Harburger Note. Die nur teilweise renovierte Altbausubstanz wurde an vielen Stellen mit innovativer Architektur nachverdichtet. Im öffentlichen Raum finden sich Cafés und Lerngärten. Der nach wie vor hohe Anteil an Migranten, die großen kulturellen Unterschiede zwischen Alteingesessenen und Studierenden machen St. Heimfeld zu einem der buntesten Orte Hamburgs – und dem einzigen Gebiet außerhalb des Grindels, das ein veritables Studentenflair besitzt.



STRATEGIE C EINMALIGE WOHNLAGEN ENTWICKELN



Das kann sofort geschehen

Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen

Harburg Link: Rad- und Fußweg zur Internationalen Gartenschau mit neuer Süderelb-Brücke



Die Frage nach neuen Elbquerungen ist für das Gelingen des "Sprung über die Elbe" von zentraler Bedeutung. Die bestehenden Brückenverbindungen über die Süderelbe verlaufen zu weit entfernt von den Entwicklungsgebieten im Binnenhafen. Analog zur Diskussion um eine "Living Bridge" über die Norderelbe sollte eine Leichtbau-Brückenverbindung über die Süderelbe in Betracht gezogen werden, die den channel hamburg direkt mit

den Naherholungsgebieten und dem Park der Internationalen Gartenschau in Wilhelmsburg verbindet. Die neue Brückenverbindung sollte als Teil des von der IBA geplanten "Multi Purpose Wegs" für Fußgänger, Radfahrer und sonstige nichtmotorisierte Fortbewegungsarten offen sein. Sie könnte ein architektonisches Symbol dafür werden, dass der "Sprung über die Elbe" auch tatsächlich in Harburg angekommen ist.

Harburg mal zwei: Ermittlung des Nachverdichtungspotenzials für Harburg



Mit 1.262 Einwohnern pro Quadratkilometer ist der Stadtbezirk Harburg für einen großstädtischen Kontext dünn besiedelt selbst wenn man berücksichtigt, dass Wald und landwirtschaftlich genutzte Fläche fast ein Drittel der Fläche des Bezirks ausmachen. Viele Siedlungsgebiete selbst in zentraleren Lagen Harburgs sind nicht sehr dicht besiedelt. Aus ökologischer Sicht, aber auch zur Förderung der Urbanität wäre eine verträgliche

und behutsame Erhöhung der Dichte wünschenswert. Zudem sollte die Möglichkeit gesucht werden, bestehende Wohnlagen mit Potenzial durch qualitätsvolle Neubauvorhaben zu stärken. Ein bezirksweites Programm "Harburg mal zwei" könnte in einem ersten Schritt Nachverdichtungspotenziale aufzeigen und in einem zweiten Schritt konkrete Förderinstrumente entwickeln.

Ankerplatz Harburg: Deutschlands größter Hausboothafen



Hamburg fördert seit 2004 die Ansiedlung von Hausbooten – allerdings in bei Weitem nicht ausreichendem Maße. Besonders der tidenunabhängige Harburger Binnenhafen eignet sich für eine größere Bereitstellung von Hausbootplätzen – zumal es in diesem Teil des Hafens kaum Störungen mit dem gewerblichen Schiffsverkehr gäbe, wenn das Gebiet wie geplant aus dem Hafengebiet entlassen wird. Schon heute gibt es eine

Nachfrage zum Beispiel von Beschäftigten aus dem channel hamburg, der nicht entsprochen werden kann – eine vertane Chance zur Belebung des Bereichs nördlich der B73. In den Wasserbecken und Kanälen des Binnenhafens könnten potenziell mehrere Schwerpunktbereiche mit bis zu 100 Liegeplätzen ausgewiesen werden – der größte zusammenhängende Hausboothafen Deutschlands

HINTERGRUND: HAUSBOOTE IN HAMBURG

2.500 schwimmende Einfamilienhäuser gibt es in der Hausboot-Hauptstadt Amsterdam, 500 in Seattle. Die zunächst nur 75 geplanten Liegeplätze in Hamburg nehmen sich dagegen bescheiden aus und sind zudem teilweise an wenig attraktiven Standorten wie Hammerbrook gelegen. Harburg wäre hier eine vergleichsweise attraktive Lage – allerdings muss der Konflikt mit der gewerblichen Schifffahrt geklärt werden.

Bildungslandschaft Harburg

Bildung ist einer der Schlüsselfaktoren für das Funktionieren der Stadtgesellschaft. Auch für Harburg sollte – ähnlich wie im Rahmen der Internationalen Bauausstellung Hamburg für Wilhelmsburg – eine Bildungsoffensive gestartet werden, die alle Teile der Harburger Bildungslandschaft stärker als bisher miteinander vernetzt und die Qualität auf allen Ebenen von Bildungsangeboten sicherstellt. Dabei geht es nicht allein

um schulische Bildung, sondern um einen ganzheitlichen Ansatz: Familien erhalten auf unterschiedlichen Ebenen Rat und Unterstützung – bei familiären Problemen, bei der Weiterbildung, beim Spracherwerb, durch vielfältige Freizeitaktivitäten. Harburger Schulen sollten sich zu stadtteilbezogenen Community-Zentren entwickeln, die einen Beitrag zur Stärkung nachbarschaftlicher Strukturen leisten.

Studyroof: Studentische Wohnungsinitiative

Nur sechs Prozent der Studierenden an der HCU waren 2007 auch im Stadtbezirk Harburg wohnhaft. Angesichts dieser Zahl wundert es nicht, dass Harburg bisher wenig von universitärem Alltagsleben geprägt ist, weder kulturell noch in Hinsicht der Versorgungsangebote, die ja in der Regel die Attraktivität von Universitätsstandorten ausmachen – Cafés, spezielle Lebensmittelläden und gastronomische Angebote. Um den Um- und Neu-

bau von studentischen Wohnungen speziell im gründerzeitlichen Teil Heimfelds zu fördern, könnte eine studentische Wohnungsinitiative nach dem Zürcher Vorbild der "Woko" gegründet werden, die zum einen Zimmer und Wohnungen vermittelt, zum anderen auch als Bauträger für Neubauvorhaben im Rahmen des vorgeschlagenen Projekts "Campusquartier" auftritt.

Das muss 2020 erreicht sein

Mittelfristige Ziele und Maßnahmen

1.000 neue Wohneinheiten in der City und im Binnenhafen



Über 150.000 Einwohner lebten 2007 im Stadtbezirk Harburg – aber nur weniger als 1.000 im Harburger Citybereich. Diese Zahl sollte bis 2020 gesteigert werden – durch Umwandlung von Büro- in Wohnbauten einerseits, wie auch durch Nachverdichtung oder Neubauvorhaben, die auch zu einer Verbesserung der städtebaulichen Struktur führen.

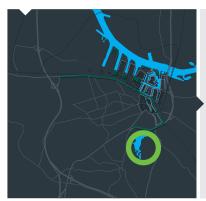
Nötig für den Ausbau des Innenstadt-Wohnens in Harburg wäre ein "Masterplan Innenstadt", der im Rahmen des BID-Prozesses entwickelt werden könnte – im Verbund mit dem vorgeschlagenen Nachverdichtungsprogramm "Harburg mal zwei". Zusätzlich sollte bis 2020 das bisher zu wenig genutzte Potenzial des Binnenhafens als Wohnstandort aktiviert werden. Hier sind bis 2020 mindestens 400 Wohneinheiten denkbar, in der City etwa 600 – damit wäre eine kritische Größe erreicht, die zu einer Belebung beider Standorte führen würde.

SIEHE: DER STADT MEHR GESICHT GEBEN

Bypass Harburg

Voraussetzung für eine Entwicklung der innerstädtischen Lagen Harburgs als Wohnstandorte ist auch eine Überwindung der Trennwirkung von B73 und der Bahntrasse nach Cuxhaven. Der Vorschlag eines "Bypasses" für Harburg (S.65) würde eine zusammenhängende städtebauliche Entwicklung von City und Binnenhafen möglichen.

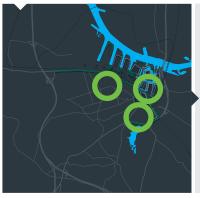
500 neue Wohneinheiten im Parkquartier



Der zweite Entwicklungsschwerpunkt für neue und einmalige Wohnadressen in Harburg, der Bereich um den Außenmühlenteich, sollte bis 2020 ebenfalls signifikant ausgebaut werden. Zum einen sind hierfür Nachverdichtungpotenziale zu ermitteln (siehe "Harburg mal zwei"), zum anderen sollte eine Strategie für den Umgang mit Kleingartenflächen um die Außenmühle entwickelt werden. Dieses kontrovers diskutierte

Thema muss einvernehmlich und im Dialog bearbeitet werden – ein Denkverbot im Sinne von "Hände weg von den Kleingärten" ist aber ohne Abwägung des gesamtstädtischen Nutzens einzelner Flächen nicht akzeptabel. Für den Fall einer Umwidnung von Kleingartenflächen muss allerdings für angemessenen Ausgleich gesorgt werden.

30 Prozent der Studierenden an der TU wohnen in Harburg



Als dritter Entwicklungsschwerpunkt der Wohnort-Strategie für Harburg sollte Heimfeld bis 2020 zu einem attraktiven Lebensumfeld für Studierende werden. Von derzeit 6 Prozent sollte die Anzahl der in Harburg wohnenden Studierenden langfristig auf 30 Prozent gesteigert werden. Voraussetzung hierfür ist neben der gezielten Schaffung von Wohnangeboten (siehe "Studyroof") eine Studierenden-orientierte Quartiersentwicklung, die gezielt Gast-

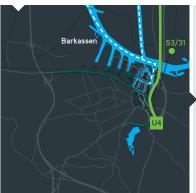
ronomie und Einzelhandel fördert und die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums verbessert. Zudem sollte geprüft werden, wie das TU-Gelände nach Heimfeld hin geöffnet werden kann, so dass die Nähe auch zu einer tatsächlichen Nachbarschaft wird. Die aktuelle Entwicklung der Studierendenzahlen der TU zugrunde legend, könnte die Zielgröße von 30 Prozent 2020 etwa 2.500 wohnort in Harburg haben.

SIEHE: DIE STADT ALS CAMPUS

Campusquartier

Auf Teilen der Festwiese am Schwarzenberg könnte mittelfristig ein Wohnquartier entstehen, das auch Neubauten für studentisches Wohnen anbietet – nach dem Vorbild der "Micro Compact Houses", die auch schon in der Studentenstadt München realisiert wurden.

Neue ÖPNV-Verkehrsverbindungen in die City



Damit Harburg als Wohnort attraktiver wird, müssen zusätzliche Verkehrsverbindungen in die Hamburger Innenstadt geschaffen werden. Bis 2020 sollte der Weiterbau der U4 oder einer Stadtbahn von der Hafen-City über Wilhelmsburg und den channel hamburg bis zum Bahnhof Harburg im Gange sein.

Zudem sollte der Wasserweg als direkte und auch touristisch attraktive Verkehrsverbindung ausgebaut werden. Möglich wären eine Barkassenverbindung über den Reiherstieg im 20-Minutentakt und eine Schnellfähre auf der Elbe.

Die heute schon gute S-Bahn-Verbindung könnte ebenfalls attraktiver gestaltet werden: Die S-Bahnhöfe in Harburg sind dringend umgestaltungswürdig. Und durch einen zusätzlichen S-Bahnhof am IGS-Park Süd würde der landschaftlich attraktive Süden und Osten der Elbinseln besser erreichhar werden

STRATEGIE C HINTERGRÜNDE Wohnlagen für wen?



Harburg hat die geeigneten Orte, um Angebote für die hier unterrepräsentierten Zielgruppen zu schaffen

Das Boot hat Schlagseite

Die ungleiche Verteilung der Milieus und sozialen Gruppen in Harburg

Es liegt nahe, Harburg und sein Umland als Einheit zu betrachten – Schulpendler, der Radius der innerstädtischen Einkaufszentren, räumliche Muster sozialer Beziehungen und viele andere Indikatoren sprechen hier eine eindeutige Sprache. Allerdings hat das gemeinsame Boot, in dem Harburg und sein Umland sitzen, Schlagseite, wenn man den Immobilienstandort Harburg ansieht. Allein die Analyse der aktuellen Boden- und Hauspreise zeichnet ein deutliches Bild: Je zentraler, umso preiswerter, je weiter draußen, umso teurer – mit Ausnahmen in Eißendorf und im Heimfelder Westen.

Dieses Phänomen liegt exakt gegenläufig zu den Trends, die in den meisten anderen Städten zu beobachten sind – und auch im sonstigen Hamburg. Aktuell gewinnen die Städte im Konkurrenzkampf um eine insgesamt schrumpfende Zahl von Einwohnern. Das Umland droht, manchen Szenarien zufolge, zur "Banlieu" zu werden, an der sich diejenigen sammeln, die sich die immer höheren Kosten des Wohnens in der Stadt nicht mehr leisten können. Das Gefälle, das sich anhand der Wohnungspreise zeigt, wird noch deutlicher, wenn man die Verteilung sozialer Milieus betrachtet. Während im Harburger Umland tendenziell einkommensstärkere und bildungsnähere Milieus wohnen, dominieren in der Kernstadt Harburg einkommensschwächere und bildungsfernere Gruppen – mit den vorher genannten wenigen Ausnahmen der "besseren" Lagen Harburgs.

Harburg hat mit den an der TU Hamburg-Harburg oder im sich weiterentwickelnden channel hamburg Arbeitenden ein großes Potenzial an Menschen, die nahe ihrer Arbeit eine Wohnung suchen könnten. Zu wenige nutzen diese Möglichkeit – so pendeln viele TU-Professoren täglich in die Stadt nördlich der Elbe oder ins Umland.

Augenscheinlich besitzt die Harburger Kernstadt nicht die Attraktivität, ausreichend einkommensstarke und in Berufen der Wissensgesellschaft Tätige am Ort zu halten. Wenn dies aber nicht gelingt, ist der gesamte Wirtschaftsstandort Harburg gefährdet. Denn gerade kleinere und mittlere Unternehmen der Wissensökonomie suchen ein attraktives urbanes Umfeld, das den Mitarbeitern eine gute Einbettung ihrer Arbeit in das sonstige Alltagsumfeld erlaubt. Auch wenn die Euphorie über die völlige Verschmelzung von Arbeit und Freizeit lange abgeklungen ist; Arbeit ist besonders in den wissensnahen Ökonomien zunehmend mit den sonstigen Lebensbereichen verwoben - zeitlich wie räumlich. Auch das ist eine der Ursachen für die "Renaissance der Stadt", die kurze Wege und damit ein effizienteres Zeitmanagement verspricht. Wenn Harburg für diesen Trend nicht gerüstet ist, wird die Stadt langfristig kaum höher qualifizierte Arbeitsplätze bieten als heute. Im Gegenteil - die nicht so sehr standortgebundenen Unternehmen der Wissensökonomie könnten abwandern.

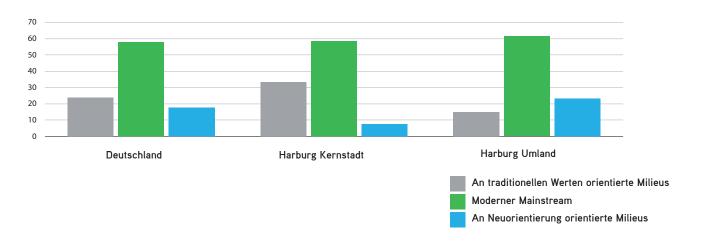
Harburg muss in Zukunft alles tun, um die in der Tendenz feststellbare soziale Polarisierung zwischen Kernstadt und Umland zu mindern. Das Boot muss aus seiner Schlagseite geholt werden – sonst kentert es. Wer wohnt wo in Harburg – unabhängig von Stadtteilgrenzen? Die Antwort auf diese Frage ist ein wichtiger Indikator, um gut ablesbare und vermarktbare Wohnadressen zu profilieren. Grundlage der Analyse von Harburger Lebensstil-Orten sind die Lebensstil-Definitionen der so genannten "Sinus-Milieus". Dabei werden für Deutschland zehn unterschiedliche Milieus definiert, die unterschiedlichen Lebensstilen und Wertehaltungen entsprechen. Die zehn Milieus lassen sich in drei Lebensstil-Segmente einordnen: Orientierung an traditionellen Werten, Orientierung an modernen (Mainstream-) Lebensstilen und Orientierung hin zu neuen Lebensstilen (urbane Pioniere).

Die Analyse der Lebensstil-Orte im Rahmen dieses Projekts basiert auf verorteten Sinus-Milieudaten, die von dem Unternehmen Microm (www.microm-online.de) zur Verfügung gestellt wurden. Für dieses Dossier greifen wir auf zwei Datenqualitäten zu: Im Kernstadt-Bereich wurden die Milieudaten straßenabschnittsgenau verortet. Als flankierender Datensatz wurden die Milieudaten für die direkt angrenzenden Umlandgemeinden Neu-Wulmstorf, Rosengarten und Seevetal sowie die wichtigen Pendlergemeinden Buchholz und Winsen Postleitzahlenbezirks-genau verortet.

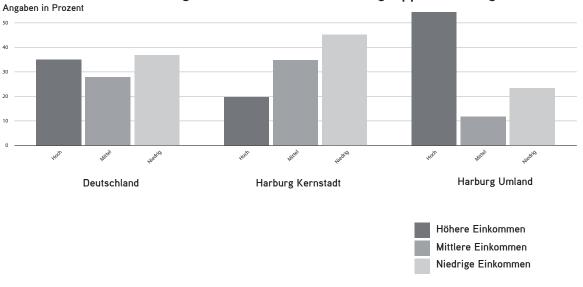
Auch wenn die Daten Straßenabschnittsgenau sind, sollte man berücksichtigen, dass es sich um keine Vollerhebung handelt, sondern um Daten, die in einem statistischen Verfahren auf Stichprobengrundlage ermittelt wurden. Trotz der dadurch zu erwartenden Unschärfe ergibt sich ein deutliches räumliches Verteilungsbild der Sinus-Milieus.

Generalisierte Darstellung: Die Anteile der Milieu-Gruppen im Vergleich





Generalisierte Darstellung: Anteile von Einkommensgruppen im Vergleich



STRATEGIE C HINTERGRÜNDE Warum ist Harburg so schwer vermarktbar?



Harburg bietet jede Menge Wohnstandorte mit Potenzial — wenn die entscheidenden Umfeldfaktoren verbessert werden

Raus aus dem Abseits

Lage, Städtebau, Sozialstruktur: Harburgs Wohnlagen müssen viel tun, um ihr Ansehen zu verbessern

Für viele der großen Immobilienvermarkter ist die Sache klar: Harburg ist nicht Hamburg – zumindest, was die Vermarktbarkeit von Wohnraum angeht. Immer wieder gibt es Leerstände in Lagen, die aufgrund ihres unmittelbaren Wohnumfelds nördlich der Elbe ohne Probleme vermarktet würden. Das niedrige Preisgefüge erlaubt es privaten Wohnungsbauunternehmen im mittleren und gehobenen Segment zudem kaum, im größeren Stil Wohnungsbau zu realisieren. Dagegen steht die Situation in den Umlandgemeinden. Hier werden noch immer große, neue Baugebiete auf der "grünen Wiese" erschlossen, trotz aller Bekenntnisse der Gemeinden in der Metropolregion zum Flächen sparen. Hier müssen Bezirk und Landkreis Harburg zukünftig koordiniert gegensteuern. In Harburg

müssen neue, für die unterrepräsentierten Zielgruppen attraktive Wohnlagen entwickelt werden. Und im gleichen Maße müssen die Wohnumfeld-Strukturen intensiv analysiert und verbessert werden. Die Indizien und Analysen im Rahmen dieses Papiers sind ein Anfang und müssen durch kleinräumige Erhebungen und eine qualitative Marktforschung vertieft werden.

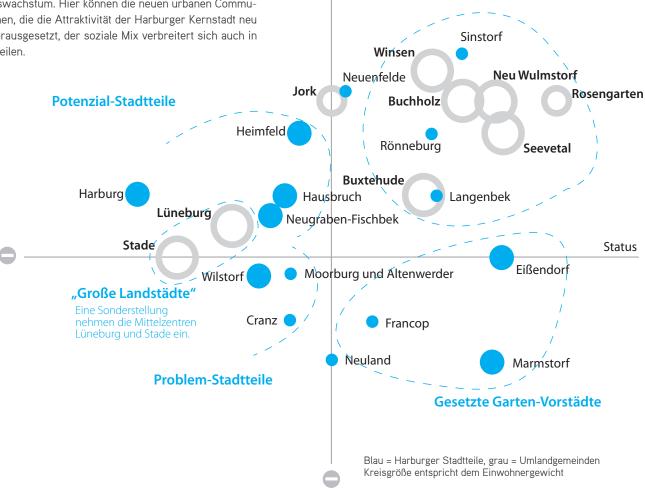
Angesichts der teilweise großen Vorurteile und Imageprobleme muss sich Harburg doppelt anstrengen. Bauen allein reicht nicht. Die Wohnstadt Harburg muss sich ganzheitlich neu aufstellen.

Ansatzpunkte für eine bessere Vermarktbarkeit der Harburger Wohnlagen

- » Ein ausgewogener sozialer Mix: Harburgs polarisierte sozialräumliche Struktur muss ausgeglichen werden. Die in der Kernstadt unterrepräsentierten Milieugruppen Familien aus mittleren und höheren Einkommensgruppen müssen gezielt durch neue Bauprojekte angeworben werden. Im Gegenzug müssen die preiswerten und zum Teil niedrigschwelligen Wohnungsbestände im Kernstadtbereich vor Gentrifizierungsprozessen geschützt werden.
- » Eine innovative Bildungslandschaft: Um für die unterrepräsentierten Milieugruppen attraktiv zu sein, muss Harburg eine vorbildhafte Bildungslandschaft bieten, die sich über den Hamburger Durchschnitt erhebt – idealerweise im Verbund mit den Umlandgemeinden. Wichtig ist vor allem die regionale Vernetzung der Bildungsangebote im Süderelbraum, die in allen Zweigen des Bildungssystems Qualität sicherstellt.
- » Einmalige Wohnangebote: Um Vorurteile gegenüber dem Standort und die Lagenachteile auszugleichen, muss Harburg Wohnangebote bieten, die es sonst nirgends gibt – spezielle Wohnlagen, die auf den einmaligen Gegebenheiten Harburgs aufbauen – zum Beispiel der besonderen Wasserlage am tidenunabhängigen Binnenhafen.
- » Städtebau und Architektur: Harburg kann sich keine mittelmäßigen Wohnraumentwicklungen leisten. Jedes Neubauprojekt auch im Wohnungsbaubereich sollte durch Wettbewerbe oder andere Maßnahmen der Qualitätssicherung einen hohen architektonischen Standard erfüllen.

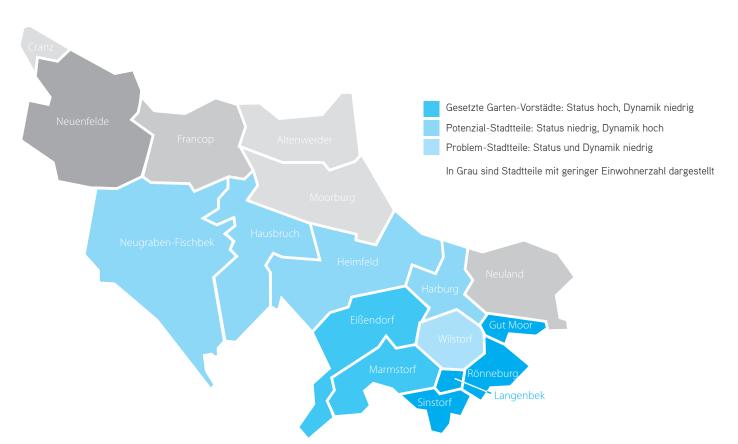
- » Verbesserung der Verkehrsanbindung: Auch wenn die Fahrzeit in die Hamburger City nur 15 Minuten mit der S-Bahn beträgt – Harburg gilt als schwer erreichbar. Dazu tragen die gelegentlichen Störungen des S-Bahnbetriebs ebenso bei, wie die immer wiederkehrenden Staumeldungen. In ungünstigen Fällen kann der Weg von Harburg in die City weit über eine Stunde dauern. Diese Unberechenbarkeit muss beseitigt werden – durch einen Ausbau der U4 bis nach Harburg und die verstärkte Nutzung des Wasserwegs als Verkehrsträger sowie durch die Verbesserung der Straßenanbindung. Auch innerörtlich muss das ÖPNV-Angebot ausgebaut werden: Das Busnetz kann übersichtlicher strukturiert und getaktet werden – ergänzt durch eine Stadtbahnverbindung von Süden über die City nach Westen (Techgate-Link).
- » Sicherung der Arbeitsplatznähe: Harburg kann als Wohnstandort nur attraktiver werden, wenn es qualifizierte Arbeitsangebote vor Ort gibt (siehe Strategie A). Die künftigen Schwerpunktorte des Wirtschaftens müssen durch den ÖPNV sehr gut erschlossen sein.
- » Ökologische Orientierung: Harburg muss sich als Wohnstadt konsequent dem Klima- und Ressourcenschutz zuwenden. Einzelne Projekte wie die Solarbauausstellung in Heimfeld weisen in die richtige Richtung und müssen zum Standard für neue Bauvorhaben werden.
- » Übergeordnete Imageentwicklung: Harburg bietet noch keine Ansätze für ein übergeordnetes Image als Wohnstandort – eine Dachmarke, die für die allgemeinen Wohnumfeldqualitäten des Süderelbraums wirbt, ist dringend nötig.

Die Schere der Vermarktbarkeit klafft im Süderelbraum deutlich auseinander. Die "Prosperierenden Garten-Vorstädte" im Süden der Kernstadt und im südlichen Umland sind die Gewinner der bisherigen Entwicklung: Hier wächst die Bevölkerung, hier sind die Einkommen und Bildungsniveaus hoch. Interessant für die künftige Entwicklung Harburgs sind die Potenzial-Stadtteile: Hier gibt es eine dynamische Bevölkerungsstruktur: Viele Junge Menschen, einen hohen Grad an Internationalität und die Aussicht auf Bevölkerungswachstum. Hier können die neuen urbanen Communities entstehen, die die Attraktivität der Harburger Kernstadt neu gründen – vorausgesetzt, der soziale Mix verbreitert sich auch in diesen Stadtteilen.



Dynamik

Prosperierende Garten-Vorstädte





Befund: Harburg bietet kein "Stadterlebnis"

- » Harburg ist als urbane Entität nur schwer "lesbar" sowohl die Orientierung als auch den Ausdruck des Stadtbilds betreffend.
- » An vielen Orten wird die Stadt durch Verkehrswege und städtebauliche Barrieren zerschnitten innerhalb der Quartiere und an den Übergängen von Stadt und Landschaft.
- » Die Innenstadt der Ort höchster Bildprägekraft für das Stadtbild bietet kaum attraktive und unverwechselbare räumliche und atmosphärische Erlebnisse.
- » Im Gegenzug sind die attraktiven Bereiche Harburgs im Stadtbild kaum präsent.
- » Durch die neueren Einkaufszentren hat sich die urbane Aktivität aus dem öffentlichen Raum zurückgezogen. Der öffentliche Raum ist meist dem Autoverkehr überlassen.

Empfehlung: orchestrieren, verbinden, erfinden

- » Harburgs Stärken müssen "orchestriert" werden, also in das "Erlebnis Stadt" integriert und miteinander städtebaulich vernetzt werden: die Elbe, der channel hamburg, die Außenmühle, die umgebende Landschaft.
- » Dazu müssen die großen verkehrlichen Barrieren Harburgs überwunden und neue stadträumliche Verbindungen geschaffen werden auch wenn die technischen und finanziellen Hürden hierfür noch so hoch sind.
- » Besonders im Bereich der Innenstadt müssen zudem neue öffentliche Orte und Räume geschaffen und neue urbane Erlebnisse "erfunden" und inszeniert werden.

Räumliches Szenario: Ein urbaner "Backbone" von der Außenmühle zur Elbe

- » Die Harburg am meisten einschnürende Barriere die Bahn- und Straßentrasse der B75 von Stade durch die City mit ihrer Verlängerung zur Bremer Straße – könnte in Folge einer Neuordnung der großräumigen Verkehrssituation städtebaulich integriert werden.
- » Dadurch könnte ein durchgängiges, mit neuen Erlebnisräumen angereichertes städtebauliches Kontinuum entstehen, das von der Außenmühle über die revitalisierte Innenstadt bis zum channel hamburg und dem Binnenhafen reicht – und weiter zur Süderelbe.

Ein neues Selbstverständnis: Großstadt in der Metropolregion Hamburg

- » Harburg ist von seiner Größe her eine Großstadt die viertgrößte Stadt an der Elbe.
- » Auf dieses Selbstbewusstsein sollte die Rolle Harburgs in der Metropolregion Hamburg aufbauen als eigenständige Stadtstruktur innerhalb der Metropolregion, die zwar Stadtbezirk ist, aber eine deutliche, eigene urbane Identität nach außen und nach innen besitzt.
- » Harburg leitet daraus den Anspruch auf eine eigene symbolische und städtebauliche Sprache ab: "Typisch Harburg" muss definiert und als baukulturelles Alleinstellungsmerkmal qualifiziert werden.

DAS ZIELBILD HARBURG AN DER ELBE

2050 wird Harburg als "Stadt in der Metropole" mit eigenem Gesicht wahrgenommen

Seit seiner Eingemeindung im Zuge des Groß-Hamburg-Gesetzes im Jahr 1937 war die einstmals hannoversche, später wichtigste preußische Hafenstadt Harburg zu einem Nebenschauplatz Hamburgs geworden – vielen Hamburgern allenfalls von den Bahndurchfahrten bekannt. Die Schauseiten der Stadt waren fast alle nördlich der Elbe gelegen, die Szenen, die überregional bedeutsamen Kultureinrichtungen, selbst so mancher Unternehmenssitz zog nach Norden, wenn es dem Ansehen zu nützen versprach. Auch die Initiative Hamburgs, im Süden der Stadt die technische Universität anzusiedeln, hatte das Image Harburgs nicht wesentlich aufwerten können.

Ein großer Teil des Problems lag in der speziellen städtebaulichen Struktur Harburgs begründet: Harburgs interessante Lagen waren von der Kernstadt abgetrennt und speziell die Innenstadt galt als architektonisch und städtebaulich wenig attraktiv. Die städtebaulichen Missstände waren lange bekannt, nach 2010 kam verstärkt Bewegung in die Diskussion. Die Planungen zur Hafenquerspange und zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße waren Gelegenheit, ein integriertes Verkehrskonzept für den Hamburger Süden aufzustellen, das auch alternative Trassen für die B73, die Hafenbahn und die Fernbahn nach Cuxhaven denkbar werden ließ. Zudem wurde ein innerstädtisches Verkehrskonzept erarbeitet, das es möglich machte, einen Teil der überdimensionierten Verkehrstrassen in der Harburger City zurückzubauen.

Den eigentlichen Impuls brachte 2015 das grüne Licht für die Verlegung der Bahn- und Straßentrasse zwischen Innenstadt, Heimfeld und dem

Binnenhafen. Die gewählte Nordumfahrung führt den Verkehr heute auf die Trasse der A26 und weiter zur neuen Wilhelmsburger Nord-Süd-Querung und zur A1. Hier war nachträglich eine Tunnellösung am naturräumlich sensiblen Heukenlock durchgesetzt worden, die den Bau länger und teurer als geplant werden ließ. Parallel zur Bahn wurde auch der Bahnverkehr nördlich um Harburg herum gelenkt. Nun konnte Harburg sich an die Elbe entwickeln. Durch die entfallende Barriere konnten channel hamburg und die Innenstadt zu einer städtebaulichen Einheit zusammengegebracht werden, was auch große Impulse für die City setzte: So wurde der Schlossmühlendamm zur Schlossmühlengracht ungebaut, deren Kanal weiter in den Harburger Ring geleitet wurde. Entlang der früheren Trasse B73/Bahntrasse entstand der "Stadtwall Harburg", ein breiter, baumgesäumter Boulevard, der auch im Süden weitergeführt wurde. Dort war nach 2020 die Harburger Umfahrung zurückgebaut worden, was den Außenmühlenbereich nahtlos an das Phoenix-Viertel anschließen ließ und dem einstmals als problematisch bekannten Quartier einen Boom bescherte.

Mit der Neuordnung der Harburger Verkehre, dem Umbau zahlreicher Citylagen und einer Inszenierung der Harburger Stadteingänge und -einfahrten wurde in den vergangenen 30 Jahren ein Maßnahmenbündel geschnürt, das Harburg vom "Bezirk im Abseits" zu einer selbstbewussten "Großstadt in der Metropole" mit eigenem städtebaulichen Gesicht gemacht hat

- "Harburg an der Elbe".



Die Stadt hat sich der Elbe zugewandt

Die großen Barrieren der Stadtstruktur wurden überwunden

Der Stadtwall — Harburgs neuer Boulevard

Der Bau der nördlich an Harburg vorbeiführenden "Elbspange" und der fast parallel laufenden neuen Bahntrasse hat Harburg aus der engen Umklammerung durch Verkehrstrassen befreit. So sind ganz neue Möglichkeiten entstanden, die Harburger Innenstadt mit der Elbe und der Außenmühle zu verbinden. Der früher einschnürende Verkehrsgürtel der B73/A253 wurde zu einer urban eingefassten Stadtstraße zurückgebaut. Als Bindeglied zwischen den einstmals getrennten Stadtteilen entstand der Stadtwall – eine Grünanlage unterschiedlicher Breite, ein bandförmiger Central Park für Harburg. Entlang des Stadtwalls wurden urbane Knotenpunkte ausgebaut – zum Beispiel der neue Wilstorfer Platz. Am nördlichen Stadtwall ist das Stadtwallquartier entstanden – ein Energie erzeugendes, gemischt genutztes Wohngebiet in innerstädtischer Lage.

Harburgs neues Gesicht zum Wasser

Harburg hat sich dem Wasser zugewandt: Durch den städtebaulichen Brückenschlag über den neuen Stadtwall ist die Harburger Innenstadt nach Norden gesprungen. Der channel hamburg ist nun Teil der City, erweitert durch den Hafencampus, den neuen Uni-Standort am Wasser. Mit der Schlossinsel, der "Harburg Waterfront" und der Seehafenstadt sind drei maritime Quartiere entstanden, die Harburg ein Gesicht zur Süderelbe hin geben. Eine neue Attraktion ist das Wasserviertel, der östliche Teil der Harburger City. Das Wasser aus dem Binnenhafen wurde als "Schlossmühlengracht" über den Stadtwall hinweg in den Schlossmühlendamm und weiter auf den Harburger Ring geführt. Entlang dieses neuen Erlebnisraums hat sich eine rege Gastronomieszene entwickelt. Das östlich angrenzende Wasserviertel mit seiner neu interpretierten Altstadtstruktur ist heute, nach dem Umbau der früheren Bausubstanz, einer der beliebtesten innerstädtischen Wohnstandorte Hamburgs.

Ein urbanes Rückgrat für Harburg

Durch die Überwindung der großen Barrieren Harburgs hat sich ein neues, zusammenhängendes urbanes Entwicklungsgebiet von der Außenmühle bis zur Elbe herausgebildet. Den "roten Faden" durch das "neue Harburg" bildet die "Harburg-Route", ein für Fußgänger, Radfahrer und andere Sportler nutzbarer Weg. Vom Startpunkt im Parkquartier (siehe Strategie C) führt er über die urban eingefasste Uferzone der Außenmühle - den "grünen Jungfernstieg" – zum sanierten Phoenix-Viertel und dem Phoenix Art Forum und weiter in die Harburger Innenstadt. Hier sind neue öffentliche Treffpunkte entstanden: das Bürgerforum mit dem Neubau des Helms-Museums, der Bürgercampus (siehe Strategie B) und die Markthalle nahe der beliebten Schlossmühlengracht. Über den channel hamburg und die Harburg Waterfront führt die Route bis zur Elbe, wo der spektakuläre Brückenneubau des "Harburg Link" (siehe Strategie C) die Verbindung zum Park der internationalen Gartenschau öffnet.



STRATEGIE D DER STADT MEHR GESICHT GEBEN

Das kann sofort geschehen

Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen



Markthalle am Sand



Im gesamten Bereich des Marktplatzes am Sand könnte eine grundlegende Umgestaltung die gesamte städtebauliche Situation dieses zentralen Harburger Platzes verbessern: Anstelle oder ergänzend zu dem in seiner Gestaltung und Raumwirkung unattraktiven pavillonartigen Gastronomiebau könnte eine einfache, aber gestalterisch attraktive Markthalle errichtet werden, die – ähnlich wie in Hannover oder in Stuttgart -

gastronomische Angebote und höherwertige, dauerhafte Lebensmittelangebote enthält. Mit dieser ersten "richtigen" Markthalle Hamburgs, die wochentags und samstags durchgehend von 8.00 Uhr bis 20.00 Uhr geöffnet sein müsste, würde die Attraktivität Harburgs auch für Ausflügler und Besucher erheblich

Öffnung Sammlung Falckenberg



Sie ist zweifelsohne Harburgs bestversteckte Perle: die Sammlung Falckenberg, eine der bedeutendsten privaten Sammlungen zeitgenössischer Kunst in Europa. Die architektonisch interessanten Räume auf dem Gelände des Harburger Phoenix-Werks sind bis heute nur nach Anmeldung zu besichtigen. Durch ihre Öffnung würde Harburg eine feste Größe auf der Landkarte nicht nur der Kulturtouristen.

Programm "Stadt der 100 Plätze"

Das Programm setzt auf die Gestaltung des öffentlichen Raums als Motor für urbane Erneuerung - in Anlehnung an ein sehr erfolgreiches Programm aus Barcelona. Hier wurden anlässlich der Olympiade 1992 mit mutigen und bewohnernahen Umgestaltungsmaßnahmen von öffentlichen Räumen ganz neue Quartierstreffpunkte geschaffen.

Ein vergleichbares Harburger Programm unter dem Titel

"Stadt der 100 Plätze" könnte Bürger auffordern, selbst aktiv zu werden und lokale Allianzen zur Umgestaltung öffentlicher Räume zu gründen, die wiederum von der Stadt gefördert würden - eine Art kleinräumiger Housing Improvement Districts. Zehn Jahre lang könnten sich jährlich jeweils zehn Platzinitiativen bewerben, deren Ideen anschließend gemeinsam mit lokalen Akteuren umgesetzt

Alternativplanung für Hafenbahn prüfen



Sollte die Hafenbahn in ihrer ursprünglichen Trassenführung durch den Harburger Binnenhafen geführt werden (rote Linie), würde Harburgs größter Potenzialraum langfristig geschwächt. Stattdessen sollten Trassenvarianten geprüft werden: nördlich an Harburg vorbei zur Hauptstrecke (1), eine Tunnellösung gemeinsam mit der Fernbahn (2) oder eine Umfahrung entlang der A7 durch die Harburger Berge (3).

Mobilitätskonzept Süderelbe

Die Hafenbahn-Alternativtrassen sollten in ein integriertes kann? Wie lassen sich die inner-Verkehrs- und Mobilitätskonzept für die Süderelbe-Region nisieren, damit die überdimeneingebettet werden. Im Rahmen sionierten Verkehrsplanungen eines solchen Konzepts sind der 70er Jahre zurückgebaut Verkehrsprobleme zu geben: Wie kann die ÖPNV-Anbindung an die Stadt nördlich der Elbe verbessert werden? Wie können die Verkehrszu- und -durchflüsse nach und in Harburg neu geordnet werden, damit die Trasse

der B73 zurückgebaut werden städtischen Verkehre neu orga-Antworten auf grundlegende werden können? Wie können Nutzungen so neu arrangiert werden, dass das Verkehrsaufkommen sinkt? Wie können die Fuß- und Radwegeverbindungen attraktiver werden?

Harburg im Licht: Stadtraum-Inszenierung



mindestens Schwerpunktorten sollte die Stadtlandschaft Harburgs inszeniert werden - durch künstlerische lluminations-Installationen und neue Außenraumgestaltung. Je nach städtebaulichem Kontext sollte die Inszenierung entweder klassische Bilder von Urbanität befördern (orange) oder das Brüchige der Harburger Stadtlandschaft herausarbeiten (blau)

Urban Improvement District: Die BID-Idee aufweiten

Die im Jahr 2008 erfolgreich auf den Weg gebrachte BID-Gründung weist in die richtige Richtung, sollte aber ergänzt oder erweitert werden. Denn letztlich ist nicht allein der engere Umgriff der Lüneburger Straße ein Gebiet mit Handlungsbedarf. Die gesamte Harburger Innenstadt benötigt ein Zukunftskonzept, das idealerweise im Zusammenspiel mit der Entwicklung des Harburger Binnenhafens erarheitet werden sollte

Die Gründung eines solchen erweiterten BID-Rahmens - eines "Urban Improvement Districts" - sollte schon bis 2010 angestoßen werden. Teilnehmer wären alle Eigentümer. Der Umgriff für diesen "UID" sollte von der Schlossinsel bis zum Phoenix-Areal reichen. Zudem sollten die Bewohner des Gebiets intensiv am UID-Prozess beteiligt wer-

Das muss 2020 erreicht sein

Mittelfristige Ziele und Maßnahmen

Neuordnung der Verkehrszuflüsse



01 City-Umfahrung

Als Alternative zur bestehenden Trasse der B73 sollte eine Tunnel- oder Umfahrungslösung mit City-Anbindung geprüft werden.

Rückbau A253

Es sollte geprüft werden, ob die A253 ab der Bahnlinie zu einer regulären Stadtstraße zurückgebaut werden kann.

02 Rückbau B73

Im Zuge der anzustrebenden Bahntrassen-Verlagerung und der neuen Stadtdurchfahrt sollte die B73 entschleunigt und rückgebaut werden.

05 Südlicher Zubringer

Der Schnellstraßen-Zubringer führt von der A1 direkt zum Stadtportal Ost und erschließt damit den Produktionsstandort Techgate Ost.

03 Stadtportal Ost

Der Durchgangsverkehr erhält einen neuen Verteiler als "Stadteinfahrt" von Osten, der die überörtlichen mit den lokalen Verkehren zusammenführt.

05 Umfahrung Süd

Um die Ortsdurchfahrten im Harburger Südosten zu entlasten und als Teilersatz für die B73 könnte eine südliche Umfahrung gebaut werden.

Neuordnung des Cityverkehrs: Erweiterung der Fußgängerzone



Innerhalb der City könnte durch eine Erweiterung der Fußgängerzone eine erhebliche Steigerung der stadträumlichen Qualität erreicht werden.

Leitmotiv sollte sein, den Durchgangsverkehr weitgehend aus der City herauszuhalten. Der Verkehr würde über bestehende Straßen um die City herumgeführt werden, die allerdings entsprechend des in Folge der B73-Verlegung gesunkenen Durchgangs-Verkehrsaufkom-

mens baulich optimiert werden könnten.

Im Bereich des südlichen Cityrings/Beginn Bremer Straße sollte eine Tunnellösung auf Machbarkeit und Finanzierbarkeit geprüft werden. Dadurch würde der gesamte Südbereich der Innenstadt aufgewertet – und das angrenzende Phoenix-Viertel könnte städtebaulich mit der Innenstadt zusammengeführt werden.

Sonderzone Seehafenstadt: Eine neue Mischzone macht die Wasserlagen bebaubar



01 Die bisherige Hafengrenze

Durch die Hafengrenze werden städtebauliche Entwicklungen an den Wasserlagen Harburgs weitgehend unterbunden. Es sollte geprüft werden, ob die Hafengrenze auch über den Bereich der Schlossinsel hinaus verlegt werden kann.

Neue Kategorie: Mix aus Stadt und Hafen

Die neue Gebietskategorie für den Seehafenbereich würde auf die "Integrative Produktionsstadt" zugeschnitten werden. Das Ziel wäre die kleinräumige Mischung von Produktions,- Wohn- und Hafennutzungen.

02 Mögliche neue Hafengrenze

Je nach Standortentscheidung der Shell-Raffinerie wäre es denkbar, nach 2020 den gesamten Seehafenbereich aus dem engeren Hafengebiet zu entlassen und ihn einer Sonderzone zuzuführen, die Hafen- und Stadtnutzungen zulässt.

04 Harburg Waterfront

Der vordere Seehafenbereich und der Binnenhafen sollten langfristig gemeinsam aus dem Hafengebiet entlassen werden. Zum Ausgleich werden im Rahmen des Techgate West neue Produktions- und Hafenflächen geschaffen.

Zweistufiger Umbau der B73 zum Stadtwall



👊 Stufe 1: Reduzierung der Trassenbreite

Durch die Neuordnung der Cityverkehre und der Verkehrszuflüsse in die Harburger Kernstadt (siehe oben) kann der Straßenzug B73/Umgehung Harburg (A255) zu einer herkömmlichen Stadtstraße zurückgebaut werden. Dabei wird – dem Leitmotiv eines grünen Stadtwalls folgend – ein baumbestandener Boulevard um die Harburger City angelegt, der für den überörtlichen Durchgangsverkehr gesperrt ist.

Stufe 2: Städtebauliche Neuordnung

Entlang des neuen Stadtwalls können sich als Arrondierungen der angrenzenden städtebaulichen Strukturen neue urbane Ränder ausbilden. Diese können im Bereich Karnapp/Hannoversche Straße Quartiersgröße erreichen. Je nach Ausgestaltung der Verschwenkungs- oder Tunnellösung für die B73 sind bis zu 500 zusätzliche innerstädtische Wohneinheiten denkbar – ein erheblicher Beitrag zur Stärkung der innerstädtischen Wohnungsangebots in Harburg.

STRATEGIE D HINTERGRÜNDE





Harburg könnte ein interessantes Stadterlebnis bieten — mit gezielten Interventionen an den richtigen Orten



Versteckte Perlen

Harburgs attraktive Orte sind im Stadtbild kaum präsent — anderen Räumen fehlt der eigene Charakter

Grundlage für Strategie D war eine Analyse der Harburger Stadtgestalt – des "Bilds der Stadt", das weit über die ästhetische oder touristische Dimension heraus eine Bedeutung für den Erfolg des Standorts Harburg hat.

Das "Bild der Stadt" – besser gesagt die Bildprägekraft oder "Verständlichkeit" eines Ortes, eines Ensembles, einer Stadt als Ganzes – ist ein in der klassischen Standortentwicklung allzu oft unterschätzter Faktor. Es gibt Städte, deren "Sinn" sich über ihr Stadtbild, über die Lage ihrer Symbole und funktionalen Bereiche sofort vermittelt und andere, deren Stadtgestalt nur schwer erfassbar ist – zu diesen gehört Harburg. Hier stellt sich ein "Stadterlebnis" – ein bleibender Eindruck von der spezifischen Urbanität des Ortes kaum ein. Hier heben sich die positiven wie negativen Elemente der Stadtgestalt soweit auf, dass kein typisches Gesamtbild Harburgs nachhallt.

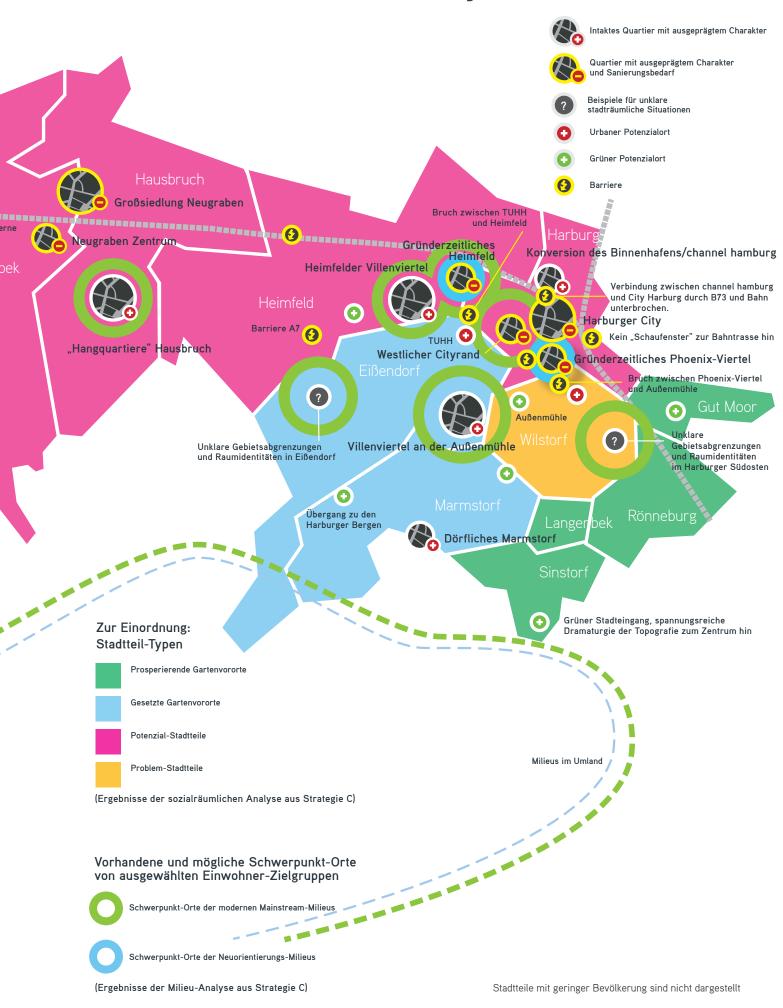
"Planning the Sense of a Region" lautet der Titel einer der Veröffentlichungen von Kevin Lynch, dem noch immer viel zitierten Begründer der neueren Stadtgestalt-Analyse. Auf Harburg übertragen lautet die Aufgabe: Die Gesamtstadt Harburg im Verbund mit ihrem Umland lesbarer und damit als Standort erfolgreicher machen. Denn es ist beileibe nicht so, dass der Raum zwischen Süderelbe und den Harburger Bergen keine "Stadterlebnisse" böte. Es seien nur der "channel hamburg" oder die Außenmühle genannt. Es fehlt der Kitt zwischen den Bausteinen des Stadterlebnisses – und natürlich der ein oder andere urbane Baustein selbst.

Die im Rahmen des Impulspapiers durchgeführte Analyse der Stadtgestalt Harburgs kann nur der Aufschlag für eine breiter angelegte Forschung sein, die nach den kollektiven Raumvorstellungen zu Harburg fragt. Aber die Erkenntnisse, die auf eigenen Raumerkundungen, Erfahrungsberichten Ortsansässiger und der Analyse von Stadtstrukturen beruhen, weisen in eine klare Richtung: Wenn Harburg sein Stadtbild nicht deutlich weiterentwickelt, wird dieser Standort kaum den angestrebten "Erfolg" haben – sei es als Wirtschafts- oder als Wohnstandort.

Wichtige Ergebnisse der Stadtgestalt-Analyse im Überblick

- » Verglichen mit anderen Städten ähnlicher Größe gibt es in Harburg wenige Gebiete mit ausgeprägtem und einmaligem städtebaulichem Charakter. Dies ist auch eine Folge der inzwischen 70-jährigen Zugehörigkeit Harburgs zu Hamburg, die einen sich auch baulich manifestierenden Harburger Bürgersinn nicht befördert hat.
- » Es gibt zudem vergleichsweise wenige unverwechselbare Merkzeichen in der Stadtlandschaft oder nachvollziehbare, gliedernde geomorphologische Elemente (Ufer, klare Grünzüge, lange, einsehbare Straßenläufe) – die großräumige Orientierung fällt an vielen Orten schwer. Der Talfächer im Westen der Kernstadt erschwert die Lesbarkeit zusätzlich eher.
- » Die "Perlen" der Stadt seien es Einzelgebäude wie das Rathaus oder Gebiete mit einem besonders hochwertigen Charakter wie der sehenswerte High-Tech-Standort "channel hamburg" oder die Grünachse von der Außenmühle bis in die City sind im Stadtbild nicht präsent.
- » Die bis zu 100 Meter breite Doppeltrasse der B73 und der Bahnlinie nach Cuxhaven trennt die Innenstadt von ihrem zukunftsträchtigsten Entwicklungsgebiet, dem Harburger Binnenhafen und verhindert die Entwicklung eines städtebaulichen Kontinuums von der Innenstadt bis zur Süderelbe.
- » Die Nachkriegs-Bausubstanz im Innenstadtbereich ist von vorwiegend wenig identitätsstiftender Qualität – an einer Stelle, die aufgrund der Besucherfrequenz große Raumbildprägende Wirkung hat.
- » Die öffentlichen Räume Harburgs haben oft den Charakter verinselter Verkehrs-Restflächen oder besitzen aufgrund ihrer Gestaltung nur geringe Aufenthaltsqualität.

Harburgs Stadtbild: Potenzialorte und Barrieren



STRATEGIE D HINTERGRÜNDE Welches Gesicht?



Sind Harburgs städtebauliche Wunden nicht auch stadtbildprägend? Wenn ja, muss man sie inszenieren.





Verbinden, Erfinden, Orchestrieren

Nötig ist ein Spagat: Stadt neu erfinden, ohne die Eigenheiten Harburgs zu überdecken

Harburg ist einer der nicht wenigen Orte in der Bundesrepublik, die im 20. Jahrhundert unter einer zweifachen Zerstörung ihres Stadtbildes leiden mussten. Neben den Kriegszerstörungen, die Harburg als wichtigen Hafen- und Industriestandort besonders hart getroffen hatten – die Harburger Innenstadt und der Hafenbereich wurden fast vollständig zerstört – gab es eine zweite "Zerstörungswelle" in den 70er/80er Jahren des 20. Jahrhunderts: eine aus heutiger Sicht allgemein als überdimensioniert bewertete Verkehrsplanung, die besonders im Harburger Innenstadtbereich wichtige stadträumliche Zusammenhänge zerschnitten hat.

So wurde mit der Umgehung Harburg (A253) eine Schnellstraße durch die südlichen Innenstadt-Teile geführt, die den Landschaftspark der Außenmühle vom Phoenix-Viertel trennt. Auf beiden Seiten dieser durchweg unter-ausgelasteten Stadtautobahn sind "Hinterhof"-Situationen entstanden, wo es eigentlich einen hoch attraktiven Übergangsbereich zwischen Stadt und Grünraum geben könnte – mit den entsprechenden Wohnadressen. Der zweite große Barriere, die einen Potenzialbereich Harburgs von der Kernstadt abschneidet, ist die schon angesprochene Trasse der B73 und der Bahnlinie nach Cuxhaven.

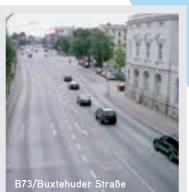
Beide Barrieren müssen zwingend überwunden werden, wenn das "Stadterlebnis Harburg" an Attraktivität gewinnen soll. Das in der Vision 2050 skizzierte "urbane Rückgrat" von der Außenmühle zur Süderelbe zeigt die Potenziale, die sich ergeben, wenn die Barrieren entfallen würden. Auf welche Weise aus einer Barriere tatsächlich eine Nahtstelle wird – und das ist letztlich die Forderung dieses Papiers – ist freilich in unterschiedlichsten Varianten zu denken. Von der Tunnellösung – teuer, aber dennoch bedenkenswert – über unterschiedliche Verschwenkungsszenarien, die durch die neueren Planungen zur Hafenquerspange/A26 und der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße möglich werden, bis zum verkehrsverträglichen Rückbau und Re-integrieren der Trassen in den Stadtraum reichen die Varianten, die im weiteren Diskussionsprozess berücksichtigt werden sollten.

Aber es müssen nicht nur neue Verbindungen gestiftet werden. Harburg muss an manchen Orten auch "neu erfunden" werden – wie in der Vision für das Jahr 2050 angedeutet. Es ist wohl unbestreitbar: Trotz channel, Gründerzeit-Quartieren, Phoenix-Center und Außenmühle – Harburg bietet für eine Stadt von 160.000 Einwohnern eine nur unterdurchschnittliche Zahl attraktiver Bereiche mit unverwechselbarem Charakter. Vor allem die Innenstadt bietet kaum Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Hier gilt es neue Stadterlebnisse zu inszenieren, zu erfinden. Einen Vorschlag macht dieses Papier mit dem neuen Grachtensystem, das Teile der überdimensionierten Verkehrstrassen im Innenstadtbereich neu definiert – an sehr stadtbildprägender Stelle. In ähnlicher Art und Weise sind weitere Ideen gefordert, die Harburgs Urbanität neu erfinden.

Das Neu-Inszenieren und "Vertunneln" von Problemen birgt allerdings auch eine Gefahr: das Überdecken der Eigenheiten Harburgs. Was für Viele im Alltagserlebnis der Stadt ein Ärgernis ist, ist auch Identitätsprägend. Denn Harburg ist keine "bessere Welt", kein urbanes Arkadien – und wird es vermutlich auch nie sein. Industrie wird diesem Teil Hamburgs ebenso immer im Gesicht geschrieben stehen, wie die Zerrissenheit einer Stadtstruktur, die unentschieden zwischen Eigenständigkeit und Abhängigkeit von Hamburg schwebt. Die Wunden müssen geschlossen werden, die Narben aber müssen gepflegt werden – dieses Bild mag als Leitmotiv für das städtebauliche Weiterdenken der Harburger Stadtstruktur gelten. Infrastruktur kann auch als Stadterlebnis inszeniert werden und verliert dann ihre Barrierewirkung. Brüche zwischen Bereichen der Stadt können überbrückt werden, müssen aber nicht an jeder Stelle zwingend geschlossen werden.

Nur mit einem dialektischen Gespür für den Spagat zwischen intaktem und "schönen" Stadtbild und der rauen Echtheit des besonderen Ortes Harburg kann die Strategie des Verbindens, Erfindens und Orchestrierens Erfolg haben – andernfalls droht die urbanistische Beliebigkeit.

Straßen als Barrieren



Zukunftsquartier channel hamburg







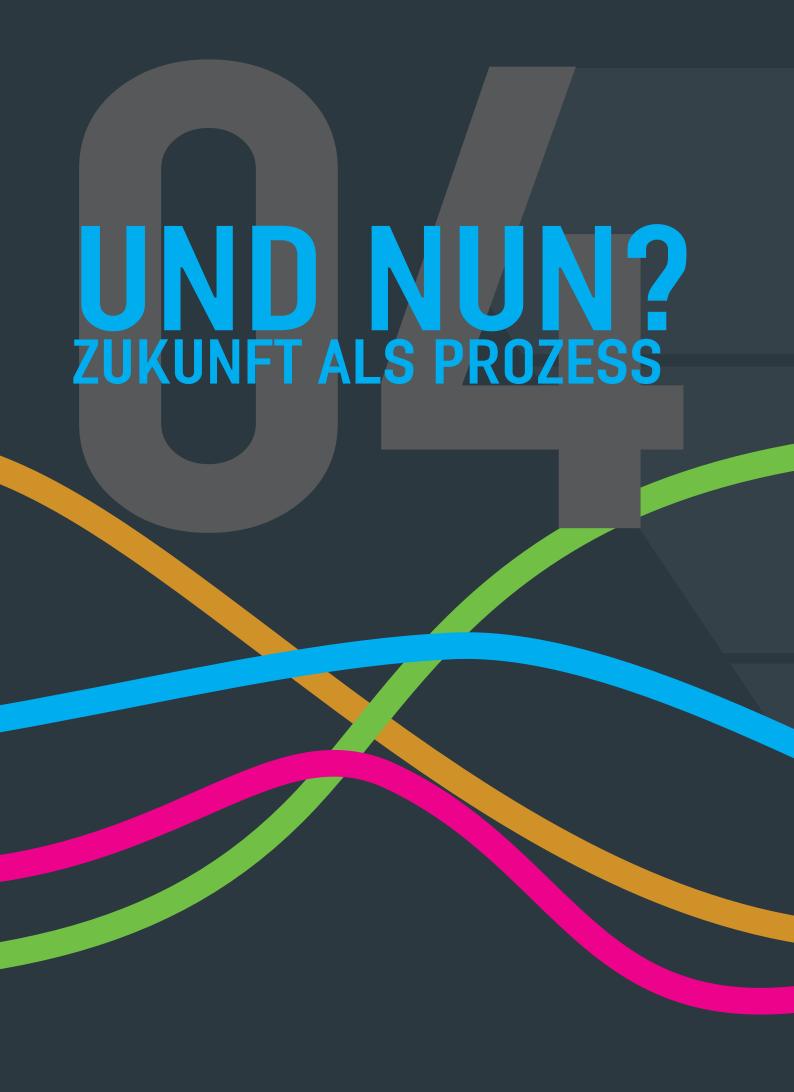


Vielfalt der Wohnumfelder





Gesichter der Harburger Innenstadt





Harburg Vision als Prozess



So kann aus dem Impulspapier ein Prozess werden



Gemeinsam die Zukunft gestalten

Stadtentwicklung ist ein öffentliches Anliegen und sollte ebenso betrieben werden. Harburg 2020/50 kann den Rahmen für einen gemeinschaftlichen Stadtdialog bieten.

Dass das vorliegende Impulspapier nur der Aufschlag zu einem langfristig tragenden Dialog sein konnte, war von Anfang an Teil der "Versuchsanordnung" für das Projekt Harburg 2020/50. So wurden bewusst – und nach Absprache – keine planenden Akteure in die konzeptionellen Überlegungen einbezogen, um die Vision nicht zu sehr von politischen Erwägungen überlagern zu lassen. Dafür wurde das Wissen lokaler Akteure und externer Experten mithilfe des Arbeitsgruppenprozesses (siehe folgende Seiten) auf Werkstatt-Ebene hinzugezogen – eine unverzichtbare Bereicherung.

Das Ziel des Papiers ist weniger die Eins-zu-Eins-Umsetzbarkeit einzelner Maßnahmen, als einen deutlichen Impuls zu setzen, der den Auftakt für eine stetige und langfristige Diskussion über die Zukunft der südlichen Metropolregion anregen soll. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine maximale visionäre Ausrichtung erforderlich – auch wenn die Diskussion über die ein oder andere vorgeschlagene Maßnahme durchaus kontrovers sein wird.

Der Prozess, der durch das Impulspapier angestoßen werden soll, ist tatsächlich bis 2050 angelegt. Dabei sind drei operative Ebenen des Prozesses zu unterscheiden.

1. Die Fortschreibung der Zielbilder

Die in diesem Papier formulierten Zielbilder geben die Sicht von Der Wirtschaftsverein e.V. und der beteiligten Experten wieder, sind zu Beginn des Prozesses daher kritisch mit den später am Prozess beteiligten Akteuren zu prüfen und mit der Öffentlichkeit zu diskutieren. Das Impulspapier ist demnach als fortzuschreibendes Papier angelegt, das einer jährlichen Revision unterliegen sollte – denn Rahmenbedingungen der Raumentwicklung ändern sich laufend.

2. Die Fortschreibung der Strategien

Vor dem Hintergrund der Zielbilder mit ihrer Funktion als Leitbilder der konkreten Raumentwicklung sollten auf einer zweiten operativen Ebene des Prozesses Strategien und Maßnahmen evaluiert und diskutiert werden. Dabei sind sowohl die Meinungen und Ideen von Stakeholdern aus den jeweiligen Handlungsbereichen gefragt, wie auch die Beteiligung der Harburger Bevölkerung, für die es einen eigenen Kommunikationsprozess geben sollte.

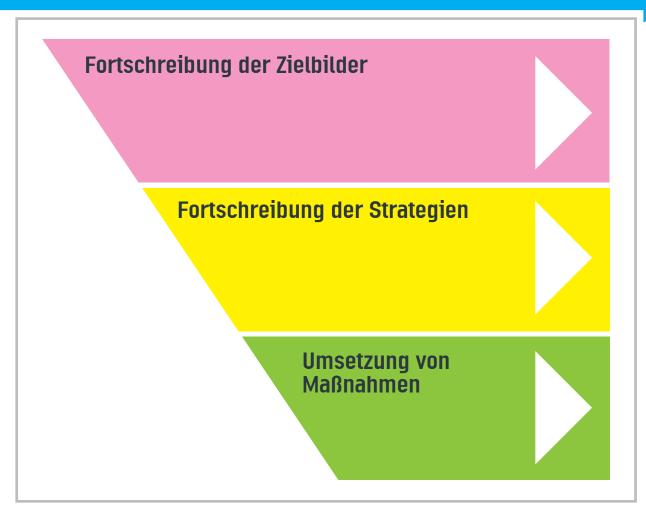
3. Die Umsetzung von Maßnahmen

Das Impulspapier erreicht sein Ziel nur dann, wenn auch tatsächliche Impulse für konkrete Projekte von ihm ausgehen – als ergänzende Ebene zur hoheitlichen Planung. Auf der dritten operativen Ebene des Harburg 2020/50-Prozesses muss daher in den Vordergrund treten, konkrete Allianzen zu bilden und Gelegenheiten für die Aktivierung von Ressourcen zu erkennen – eine gemeinschaftlich organisierte Projektentwicklung.

Auf Grundlage dieser drei Ebenen definiert sich der Harburg 2020/50-Prozess als bürgerschaftliches Engagement, das der planenden Verwaltung und den Umsetzenden Bälle zuspielt, die das "Spiel" der Harburger Zukunftsentwicklung reicher machen. Dabei sei betont, dass Harburg 2020/50 ausdrücklich als grenzüberschreitendes Projekt gesehen wird, das nur gemeinsam mit den Akteuren und der Bevölkerung im Umland gelingen kann.

Das Harburg 2020/50 Prozessdesign

Beginn des Fortschreibungs - und Umsetzungsprozesses



Dialog- und Ideenprozess auf den Ebenen:

- » Bürger/Stadtöffentlichkeit
- » Stakeholder
- » Fachöffentlichkeit

Die Arena der Akteure



Wer kann einen Dialogprozess zum Impulspapier Harburg 2020/50 mitgestalten?

Stadtentw

Behörde für Wirtschaft und Arbeit

Ansprechpartner für Fragen zur Wirtschafts- und Arbeitsmarktpolitik in Hamburg, zur Wirtschaftsförderung und -ansiedlung sowie zum Arbeitsmarkt

Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung mbH

Städtische Gesellschaft zur Unterstützung der Unternehmen in der Stadt Hamburg. Mittelstandslotse und Förderberatung, Vermittlung von Büro- und Gewerbeflächen in der Stadt Hamburg, Beratung in genehmigungsrechtlichen Fragen für Hamburger Unternehmen

Hamburg Port Authority

Trägerin der Hafenentwicklung

Geschäftsstelle der Metropolregion

Koordination der bundeslandübergreifenden Aktivitäten

Aktionsgemeinschaft Harburg e.V.

channel hamburg e.v.

des Standorts channel hamburg

Verein zur Entwicklung des Harburger Binnenhafens,

Integration von Unternehmen, Netzwerkbildung, Infor-

mation, Verbesserung des Standort-/Wirtschaftsimages

Vertreter der Einzelhandelsinteressen in der Harburger Innenstadt

Initiativkreis BID Lüneburger Straße

Vertreter der Eigentümerinteressen in der Lüneburger Straße

CityManagement Harburg

Initiative zur Entwicklung und Neupositionierung von Harburgs Innenstadt als Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort. Verbesserung des Branchenmixes und Beratung von Grundeigentümern und Gewerbetreibenden, Aufbau und Pflege eines Leerstandsmanagements

Handelskammer Hamburg

Beratung, Information, Vertretung gemeinsamer Ziele und Interessen der Industrie und des Handwerks

Wirtschaft Private und Institutionelle Investoren

Süderelbe AG

Private-Public-Partnership zur Entwicklung innovativer Wachstumsprojekte in der südlichen Metropolregion Hamburg; Zentraler Ansprechpartner für Unternehmen, Investoren und Kommunen mit den Schwerpunkten Immobilien, Logistik und Hafen, Ernährungswirtschaft, Maritime Wirtschaft und Luftfahrt; One-Stop-Agency für Ansiedlung und Expansion im Hamburger Süden.

IBA Hamburg GmbH

Interessenspartner für die Entwicklung des Harburger Binnenhafens/Schlossinsel

icklung

Bezirksamt Harburg

Konzeption und Umsetzung von Stadtentwicklungsmaßnahmen, Bauleitplanung, Ansprechpartner für alle lokalen Fragen zur Standortwahl und Ansiedlung im Bezirk Harburg

Technische Universität Hamburg-Harburg

Größter Wissenschaftsakteur am Standort

Wissenschaft

TU Tech Innovation GmbH

Wissenschafts- und Technologietransfer zur lokalen Wirtschaft

Der Wirtschaftsverein e.V.

Interessensvertretung von Unternehmen aus dem Hamburger Süden. Netzwerkbildung, Dialogkatalysator und -begleiter, möglicher Initiator einer Leitstelle Harburg 2020/50

Handelskammer Arbeitskreis Hamburger Süden

Regionales Plenum der Handelskammer, mit ausdrücklicher lokaler Bindung zum Stadtbezirk Harburg und zu Wilhelmsburg. Know-How, Meinungsbildung der Kammer vor Ort sowie Einbringen von örtlichen Interessen in höhere Instanzen/Gremien

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Trägerin der Landes- und Stadtentwicklungsplanung, Ansprechpartner für Standort- und stadträumliche Fragen, Flächenreserven und -potentiale sowie umweltrelevante Aspekte

HIT-Technologiepark

Privat finanzierter Technologiepark im Bezirk Harburg, Rolle: Ansiedlung von technologieorientierten Unternehmen, Vernetzung und Beratung der Mieter und Kunden, persönlicher Service für die Nutzer

Netzwerkinitiative Industrielle Biotechnologie Nord (IBN)

Vernetzung der wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Aktivitäten auf dem Gebiet der Industriellen Biotechnologie in Norddeutschland

Elbcampus/ZEWU

Handwerklich-berufliche Aus- und Weiterbildung von Fachkräften, Überregionales Kompetenzzentrum, elementare Ergänzung zur Universitären Ausbildung, Rolle: Sicherung der Nachfrage an qualifiziertem Fachpersonal, Sicherung des Handwerks, Sicherung des Mittelstandes.

Handwerkskammer

Beratung, Information, Vertretung von gemeinsamen Zielen und Interessen des Handwerkes und des Mittelstandes, Stärkung von mittelständischen Handwerksbetrieben in Harburg, Initiieren von Weiterbildungsoffensiven

THE MAKING OF



BETEILIGTE

Impulsgeber für Harburg

Der Wirtschaftsverein e.V. – Herausgeber und Träger des Projekts Harburg 2020/50

Seit 1947 führt Der Wirtschaftsverein für den Hamburger Süden die wichtigen Akteure aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft zusammen. Branchenübergreifend und Landesgrenzen überspannend vertreten wir 200 Unternehmen mit rund 40.000 Beschäftigten. Unser Hauptziel ist es, die Wirtschaft im Hamburger Süden zu unterstützen und die Zusammenarbeit von Wirtschaft. Politik und Verwaltung im Süden der Metropolregion weiter auszubauen. Hierbei können wir auf gute Kontakte zum Hamburger Senat und zur Niedersächsischen Landesregierung sowie zu wichtigen Institutionen wie der Handelskammer Hamburg, der Vereinigung der Unternehmensverbände in Hamburg und Schleswig-Holstein e.V. und dem Industrieverband Hamburg e.V. bauen. Als Interessenvertretung der Wirtschaft im Hamburger Süden setzen wir uns dafür ein, dass die Region insbesondere für den Mittelstand attraktiver wird und seinen Bewohnern zukunftsgerichtete Arbeitsplätze bei begehrenswerter Lebensqualität bieten kann.

www.derwirtschaftsverein.de



Gute Steuermänner aus Erfahrung

Putz & Partner — Projektmanagement

Die Putz & Partner Unternehmensberatung AG mit rund 100 Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen steht seit der Gründung im Jahr 1989 für Eigenständigkeit, Unabhängigkeit und eine kontinuierliche Unternehmensentwicklung. Putz & Partner ist eine der führenden unabhängigen Unternehmensberatungen in Deutschland. Zu unseren über 400 Kunden zählen allein zehn der 30 DAX-Unternehmen. Unser Leistungsspektrum umfasst die Unternehmensberatung, das Management komplexer Projekte sowie das Interimsmanagement. Wir begleiten unsere Kunden in unternehmenskritischen Projekten - von der Strategieentwicklung bis zur operativen Umsetzung. Vom Standort Hamburg aus unterstützen wir unsere Kunden vor Ort im gesamten Bundesgebiet und in Europa. Wir sind ein Team von Managementberaterinnen und -beratern mit durchschnittlich 15 Jahren Führungs- und Berufserfahrung. Die Fähigkeit, Methoden mit Augenmaß einzusetzen, das Know-how unserer Kunden einzubinden und Umsetzungshürden abzubauen, ist ein wesentliches Element unserer Beratungserfolge. So erzielen wir bestmögliche Ergebnisse mit effizientem Ressourceneinsatz. Partnerschaft, Wertschätzung, Verbindlichkeit und Vertrauen kennzeichnen unseren Umgang mit Kunden und Kollegen.

www.putzundpartner.de

PUTZ & PARTNER HIGHER MEDIATOR GREEN ATTITION AND

Experten für Stadtentwicklungsfragen

Die HafenCity Universität Hamburg wissenschaftliche Bearbeitung

Die HafenCity Universität Hamburg – Universität für Baukunst und Metropolenentwicklung wurde von der Freien und Hansestadt Hamburg zum 01. 01. 2006 als Zusammenführung von vier Fachbereichen aus drei Hamburger Hochschulen gegründet. Sie ist die einzige Hochschule in Europa, die sich speziell der Forschung und Lehre auf dem Gebiet der gebauten Umwelt widmet und die dabei alle zum Verständnis und zur Verbesserung dieser Umwelt notwendigen Fachgebiete unter einem Dach vereint: Architektur, Bauingenieurwesen, Geomatik und Stadtplanung.

Forschung und Lehre an der HCU zeichnen sich durch Inter- und Transdisziplinarität aus. Die Studien- und Forschungsstrukturen an der HCU orientieren sich daher weniger an festen Institutsgrenzen, sondern richten sich stattdessen nach den Erfordernissen der Forschungsthemen. Insgesamt tritt die HCU mit einem fachübergreifenden Anspruch an die Gestaltung der Zukunft von Metropolen heran und will dafür ein neues Selbstverständnis der traditionellen Bau-, Gestaltungs- und Planungsprofessionen entwickeln: als Teil der "creative industries", stets auf der Suche nach den innovativsten und gleichzeitig nachhaltigen Lösungen für die Herausforderungen der urbanen Umwelt.

www.hcu-hamburg.de



Fachlicher Rat als Fundament

47 Expertinnen und Experten in sechs Arbeitsgruppen aus unterschiedlichsten gesellschaftlichen Bereichen waren an der Erstellung des Papiers beteiligt.

Wolfgang Aschendorf

Kurt Aschendorf Versicherungen

Wolfgang Becker

Hamburg Port Authority

Dr. Jan Behrendt

Behrendt Wohnungsbau KG (GmbH & Co.)

Dr. Peter Blohm

Putz & Partner Unternehmensberatung AG

Dr. Jürgen Böhm

Der Wirtschaftsverein e.V. / Unternehmensberatung

Prof. Ingrid Breckner

HafenCity Universität Hamburg

Dr. Joachim Buttler

Agentur für Kunstverstand

Kirsten Dahler

Dahler & Company GmbH

Anette Eberhardt

ECE Projektmanagement GmbH & Co. KG

Prof. Dr. Odd Gisholt

ISS International Business School of Service Management

Andreas Götte

Hypo- und Vereinsbank AG

Michael Grau

Mankiewicz Gebr. & Co.

Bernhard Hellriegel

ehemals Bezirksamt Harburg (Leitung)

Jana Hirschfeld

HafenCity Universität Hamburg

Roman Hohaus

Putz & Partner Unternehmensberatung AG

Willi Hoppenstedt SAGA GWG

SAGA GIVE

Frank Horch

Präses der Handelskammer Hamburg

Thomas Hörschelmann

SCHLARMANNvonGEYSO Rechtsanwälte Steuerberater Wirtschaftsprüfer

Markus Kasten

Sparkasse Harburg-Buxtehude

Prof. Jörg Knieling

HafenCity Universität Hamburg

Peter Koch

ehemals Bezirksamt Harburg (Baudezernent)

D (W)

Prof. Michael Koch HafenCity Universität Hamburg

Prof. Dr.-Ing. Edwin Kreuzer

Präsident der TU Hamburg-Harburg

Sebastian Kröger

HafenCity Universität Hamburg

Dirk Lehmann

Becker Marine Systems GmbH & Co. KG

Heinz Lüers

Sparkasse Harburg-Buxtehude

Arnold G. Mergell

Harburger Oelwerke Brinckmann & Mergell (GmbH & Co.)

Prof. Markus Neppl

Universität Karlsruhe - Fakultät für Architektur

Dr. Thomas Nesemann

Notariat Nesemann und Uhlenbrock

Michael Niemeyer

SCHLARMANNvonGEYSO Rechtsanwälte Steuerberater Wirtschaftsprüfer

Julian Petrin

HafenCity Universität Hamburg / urbanista.better cities

Thomas Piehl

Hamburger Sparkasse AG

Thorsten Römer

Lühmanndruck Harburger Zeitungsgesellschaft mbH & Co. KG

Andreas Schildhauer

Der Wirtschaftsverein e.V. / Albers-Hansen GmbH

Torsten Schümann

Mercedes-Benz Hamburg - Ein Werk der Daimler AG

Jan Seeringer

HafenCity Universität Hamburg

Jan-Oliver Siebrand

Handelskammer Hamburg

Udo Steir

Der Wirtschaftsverein e.V. / Stein Plan und Werk GmbH & Co. KG

Holger Stuhlmann

Bezirksamt Harburg

Dr. Helmut Thamer

TuTech Innovation GmbH

Heidi Tillmanns

Hans E.H. Puhst GmbH & Co. KG

Peter Weber

City Apotheke Harburg

Arne Weber

HC Hagemann

Franziska Wedemann

Der Wirtschaftsverein e.V. / Back-Haus Wedemann KG

Prof. Rainer-Maria Weiss

Direktor des Helms-Museums

Jochen Winand

Der Wirtschaftsverein e.V. / Wachstumsinitiative Süderelbe AG

Reinhard Wolf

Handelskammer Hamburg

LITERATUR & DATENQUELLEN

Literatur

Becker, Wolfgang; Szczepaniak, Gerhard; Busch, Ralf (2000): "Harburg von 1970 bis heute", Medienverlag Schubert

Ellermeyer, Jürgen (Hrsg.): "Harburg. Von der Burg zur Industriestadt. Beiträge zur Geschichte Harburgs. 1288-1988", Christians Verlag

Krätke, S. (2007): "Europas Stadtsystem zwischen Metropolisierung und Globalisierung. Profile und Entwicklungspfade der Großstadtregionen Europas im Strukturwandel zur wissensintensiven Wirtschaft", Münster, Hamburg, London: LIT-Verlag

Internetquellen

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (2006): "Bayerische Clusterpolitik", München, http://www.schwaben.ihk.de/dokumente/broschueren/B164532.pdf 15.05.2008

Iking, Dr. Bernhard; et.al. (2006): "Cluster und Clusterpolitik für Nordrhein-Westfalen", Mühlheim an der Ruhr 18.05.2008

Gerlinger, Johannes (2003): "Die Computerherstellung in den USA und Taiwan", Universität Stuttgart, Institut für Geographie, Stuttgart http://www.joejoe.de/geo/Clusters%20in%20International%20Comparison.pdf 21.05.2008

Heseler, Dr. Heiner; Brodda, Joachim (undatiert): "Cluster und Prozeßketten in der maritimen Industrie – Ansatzpunkte für eine zielgerichtete Wirtschaftstrukturpolitik http://www.maritim.uni-bremen.de/cluster/cluster00.pdf, 18.05.2008

Positionspapier VDMA

http://www.vdma.org/wps/wcm/resources/file/eb281903a11d4b2/Clusterpapier.pdf 15.05.2008

Destatis, Klassifikation der Wirtschaftszweige http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Navigation/ Klassifikationen/Klassifikationen.psml 23.04.2008

Statistische Daten

Daten zum Harburger Arbeitsmarkt

Quelle: Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit

Stand: April 2008

Vergleichende Standortprofile

Quelle: Europäisches Amt für Statistik, Regionalstatistiken

Stand: 2008

Räumliche Verteilung von Unternehmen

Datenauswertung basierend auf Firmenlisten der Handelskammer Hamburg, Datenstand April 2008

Milieuverteilung

Alle Angaben zur räumlichen Verteilung der Sinus-Milieus® basieren auf Daten der microm GmbH, Stand: 2008, Bearbeitung: HafenCity Universität

Sozialdaten

Quelle: Statistisches Landesamt für Hamburg und Schleswig-Holstein Stand 01.05.2008, Rundungsdifferenzen möglich

Eigene Erhebungen

Ausstattung der Stadtteile mit infrastrukturellen Einrichtungen

Auswertung von Daten des Statistisches Landesamts für Hamburg und Schleswig-Holstein und kartografische Auswertung, Stand: August 2008

Analyse der morphologischen Gebiete im Stadtgebiet Harburg

Befahrung und fotografische Erfassung von 80 Harburger Quartieren und Gebieten

Durchführung: HafenCity Universität

Zeitraum: April 2008

Standortanforderungen von Unternehmen

Qualitative Befragung von drei ausgewählten Harburger Unternehmern

Durchführung: HafenCity Universität

Zeitraum: Juni 2008

Daten

Handelskammer Hamburg (2008):

"Datenbank der im Bezirk Harburg ansässigen Mitgliedsunternehmen", Hamburg

Interviews

Jochen Winand, Vorstand Süderelbe AG, 02.07.2008

Norbert Steinkemper, Süderelbe AG, 02.07.2008

Dr. Helmut Thamer, Geschäftsführer Hamburg Innovation, 16.09.2008

Hr. Franck, Geschäftsführer Klaus Fricke GmbH & Co. KG, 16.09.2008

IMPRESSUM

Harburg 2020/50

Perspektiven für den Hamburger Süden

Herausgeber

Der Wirtschaftsverein e.V. V.i.S.d.P.: Jochen Winand

Projektleitung Wirtschaftsverein

Heinz Lüers, Udo Stein

Lenkungsausschuss Wirtschaftsverein

Prof. Edwin Kreuzer, Heinz Lüers, Udo Stein, Jochen Winand

Wissenschaftliche und konzeptionelle Bearbeitung

HafenCity Universität Hamburg (HCU) Universität für Baukunst und Metropolenentwicklung

Projektleitung HCU

Prof. Jörg Knieling und Julian Petrin (HCU)

Forschungsteam HCU

Jana Hirschfeld, Sebastian Kröger, Jennifer Margitan, Jan Seeringer

Projektsteuerung

Putz und Partner, Hamburg Dr. Peter Blohm, Roman Hohaus

Projektkoordination Wirtschaftsverein

Uta Rade

Gestaltung und Schlussredaktion

urbanista.better cities

Grafiken und Kartografie

HCU/urbanista

Für Rückfragen stehen Ihnen zur Verfügung

Heinz Lüers, Tel. 040 766 91 203, heinz.lueers@sparkasse-harburg-buxtehude.de Uta Rade, Tel. 040 32 08 99 55, urade@derwirtschaftsverein.de Udo Stein, Tel. 040 77 58 61, udo.stein@steinplanwerk.de Jochen Winand, Tel. 040 355 10 355, winand@suederelbe.info



DER WIRTSCHAFTSVEREIN DANKT DEN UNTERSTÜTZERN DIESES IMPULSPAPIERS

Andreas Hansen GmbH

Große Elbstr. 145a 22767 Hamburg

Back-Haus Wedemann KG

Großmoorbogen 7A D-21079 Hamburg

Commerzbank AG

Sand 5 21073 Hamburg

Dierkes Partner

Wirtschaftsprüfer, Steuerberater, Rechtsanwälte Schellerdamm 4 21079 Hamburg

Handelskammer Hamburg

Adolphsplatz 1 20457 Hamburg

Hamburger Sparkasse AG

Sand 1 21073 Hamburg

HypoVereinsbank

Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG Lüneburger Str. 3 21073 Hamburg

NORD/LB

Norddeutsche Landesbank Girozentrale

Friedrichswall 10 30159 Hannover

SCHLARMANNvonGEYSO

Rechtsanwälte Steuerberater Wirtschaftsprüfer Partnerschaft Harburger Schloßstraße 30 21079 Hamburg

Sparkasse Harburg-Buxtehude

Sand 2 21073 Hamburg

Stein Plan und Werk GmbH + Co. KG

Hermann-Maul Straße 2 21073 Hamburg

Wachstumsinitiative Süderelbe AG

Schellerdamm 4 21079 Hamburg

SEE BYPASS H WASSER **PARKSTADT AU** IDUSTRI MLETS WISSE

GERI MADEIN MPROVEMENT MAF **WISSEN SCI HAMLETS**

Harburg 2020/50

Perspektiven für den Hamburger Süden

Herausgeber: Der Wirtschaftsverein e.V.

Hermann-Maul-Straße 2 21073 Hamburg

> 040 / 32 08 99 55 040 / 32 08 99 92

info@derwirtschaftsverein.de www.derwirtschaftsverein.de

