

Ankunftsort St. Pauli Landungsbrücken

An der Schwelle zwischen Innen und Außen, zwischen Land und Wasser, zwischen Vergangenem und Zukunft.



Impressum



Studiengang: Master of Science Stadtplanung
Masterthesis

Ankunftsort St. Pauli Landungsbrücken –
An der Schwelle zwischen Innen und Außen, zwischen
Land und Wasser, zwischen Vergangenem und Zukunft.

Betreuer: Prof. Dott. Arch. Paolo Fusi
Hans Josef Lankes

Verfasserin: Svenja Timm
Matrikelnummer 3024393

Abgabe: 24. März 2016

Danksagung

Für die Betreuung der Masterthesis sowie auch weiterer Studienprojekte möchte ich mich in erster Linie bei Herrn Prof. Dott. Arch. Paolo Fusi sowie Herrn Hans Josef Lanke bedanken.

Für die fortwährende Unterstützung während meines Studiums und während der Bearbeitung meiner Masterthesis danke ich Markus Timm sowie Cornelia und Dirk Kröger.

Ich danke auch Herrn Mehdi Moshfeghi und Herrn Dr.-Arch. Giacomo Calandra di Roccolino für die fachliche Unterstützung meiner Arbeit während des Arbeitsprozesses.

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	8
Abbildungsverzeichnis	9
1. Anlass	11
1.1 Zielsetzung und Forschungsfrage	13
1.2 Methodik und Aufbau der Arbeit	14
2. Theoretischer Hintergrund	17
2.1 Waterfront Development	18
2.2 Historische Entwicklung des Hafенrandes in Hamburg	21
3. Bestandsaufnahme des Ortes	25
3.1 Vorstellung des Raumes	26
3.2 Vom Hamburger Berg zum Stadtteil St. Pauli	28
3.3 Der Ort heute	32

4. Entwerferische Analyse	37
4.1 Schwellen	38
4.2 Stadtebenen und Schichten der Stadt	40
4.3 Sichtachsen	41
4.4 Das Konzept	44
4.5 Zwischenfazit	49
5. Der Entwurf – Stationen des Ankunftsortes	51
5.1 Ort der Orientierung	53
5.2 Ort der Erholung	56
5.3 Aussichtsort	60
5.4 Zwischenfazit Entwurf	73
6. Fazit und Ausblick	75
Anhang	79
Verzeichnisse	83
Quellenverzeichnis	84
Abbildungsverzeichnis	87
Eidesstattliche Erklärung	93

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
bzw.	Beziehungsweise
d.h.	Das heißt
f.	Folgende
m	Meter
M.	Maßstab
o.	Oben
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
qm	Quadratmeter
u.	Unten
u.a.	Unter anderem
üNN.	Über Normalnull

Abbildungsverzeichnis

ABB. 1 DECKBLATT	1	ABB. 13 NUTZUNGEN INNERHALB DES WALLRINGS	40	ABB. 30 SCHNITTDARSTELLUNG – ORT DER ORIENTIERUNG, O. BESTAND, U. ENTWURF	47
ABB. 2 PROJEKTE DER SOGENANTEN PERLENKETTE	22	ABB. 14 SCHICHTEN DER STADT	41	ABB. 31 VERSCHMELZUNG VON TOPOGRAPHIE UND BAUKÖRPER	48
ABB. 3 ÜBERGEORDNETER RÄUMLICHER KONTEXT, OHNE MASSSTAB	26	ABB. 15-20 IMPRESSIONEN DER SICHTBEZÜGE	43	ABB. 32 GEGENÜBERSTELLUNG VON TOPOGRAPHIE UND BAUKÖRPER	48
ABB. 4 DAS ENTWURFSGEBIET	27	ABB. 21 GEBIETSEINGÄNGE	45	ABB. 33 ÜBERLAGERUNG VON TOPOGRAPHIE UND BAUKÖRPER	49
ABB. 5 HISTORISCHE KARTE UM 1820	28	ABB. 22 VERKNÜPFUNG DER ORTE	45	ABB. 34 SZENARIOPLAN, M 1:8000	52
ABB. 6 HISTORISCHE KARTE UM 1895	29	ABB. 23 LÜCKE DES ELBWANDERWEGES SCHLIESSEN	45	ABB. 35 MODELLFOTO, BLICK RICHTUNG NORDEN	53
ABB. 7 HISTORISCHE KARTE UM 1841	29	ABB. 24 ORT DER ERHOLUNG	46	ABB. 36 AUSSCHNITT VOM NOLLIPLAN AM ORT DER ORIENTIERUNG, M 1:2000	54
ABB. 8 DAS LANDUNGSBRÜCKENGEBÄUDE	30	ABB. 25 AUSSICHTSORT	46	ABB. 37 SCHNITTANSICHT ZUM ORT DER ORIENTIERUNG, M 1:2000	55
ABB. 9 DAS EINGANGSGEBÄUDE DES ALTEN ELBTUNNELS AM NORDELBUFER	31	ABB. 26 ORT DER ORIENTIERUNG	46	ABB. 38 RASTERSTRUKTUR AM ORT DER ERHOLUNG	56
ABB. 10 SCHADENSKARTE ST. PAULI 1945, AUSSCHNITT	32	ABB. 27 ABSTRAHIERTE SCHNITTDARSTELLUNG DER HÖHENENTWICKLUNG	46	ABB. 39 AUSSCHNITT VOM NOLLIPLAN AM ORT DER ERHOLUNG, M 1:2000	57
ABB. 11 HOCHWASSERSCHUTZANLAGE, ZAHA HADID ARCHITECTS	34	ABB. 28 SCHNITTDARSTELLUNG – ORT DER ERHOLUNG, O. BESTAND, U. ENTWURF	47		
ABB. 12 LANDUNGSBRÜCKEN – EIN ORT AN DER SCHWELLE	39	ABB. 29 SCHNITTDARSTELLUNG – AUSSICHTSORT, O. BESTAND, U. ENTWURF	47		

Abbildungsverzeichnis

ABB. 40 MODELLFOTO, WESTLICHES ENTWURFSGEBIET	58	ABB. 50 VIADUKTBÖGEN IN ZÜRICH II	66	ABB. 60 KULISSENFOTO – AUSBLICK VON DER AUSSICHTSEBENE ZUM ELBSÜDUFER	71
ABB. 41 SCHNITTANSICHT ZUM ORT DER ERHOLUNG, M 1:2000	59	ABB. 51 KAFFEERÖSTEREI IN DER SPEICHERSTADT	67	ABB. 61 AUSSCHNITT VOM NOLLIPLAN – AUF DEM PANORAMADACH, M 1:1500	72
ABB. 42 SCHNITTANSICHT ZUM AUSSICHTSORT, M 1:2000	60	ABB. 52 EINKAUFSPASSAGE IN BRÜSSEL	67	ABB. 62 MODELLFOTO – DRAUFSICHT	73
ABB. 43 ANSICHT VON DER WASSERKANTE, M 1:4000	61	ABB. 53 EINKAUFSPASSAGE HANSEVIERTEL IN HAMBURG	67		
ABB. 44 NUTZUNGSKONZEPT FÜR DIE GROSSINFRASTRUKTUR AM AUSSICHTSORT	62	ABB. 54 VERTIEFUNG LÄNGSSCHNITT, M 1:800	68		
ABB. 45 VERTIEFUNG ANSICHT SÜD, M 1:800	63	ABB. 55 VERTIEFUNG ANSICHT OST, M 1:800	68		
ABB. 46 MEGA-MARKTHALLE, ROTTERDAM	64	ABB. 56 VERTIEFUNG QUERSCHNITT, M 1:800	68		
ABB. 47 INNENANSICHT MEGA-MARKTHALLE, ROTTERDAM	64	ABB. 57 HOTEL NEW YORK IN KOP VAN ZUID I	69		
ABB. 48 AUSSCHNITT VOM NOLLIPLAN – AN DER PROMENADE, M 1:1500	65	ABB. 58 HOTEL NEW YORK IN KOP VAN ZUID II	69		
ABB. 49 VIADUKTBÖGEN IN ZÜRICH I	66	ABB. 59 VERTIEFUNG GRUNDRISS – AUF DER AUSSICHTSEBENE, M 1:800	70		

1. Anlass

1. Anlass

Die vorliegende Masterthesis in Form eines Städtebaulichen Entwurfes ist im Zusammenhang mit der Auslobung des 6. Bülow-Wettbewerbes 2015/2016 mit dem Titel „Neugestaltung und Arrondierung der Hafenkante im Umfeld des Alten Elbtunnels in Hamburg“ zu betrachten. Die Rahmenbedingungen des Ideenwettbewerbes stellen dabei die Grundlage für die Erarbeitung der Masterthesis dar. Ausloberin des Wettbewerbes ist die Patriotische Gesellschaft von 1765 in Kooperation mit dem Fachamt Stadtplanung, Bezirksamt Hamburg-Mitte sowie der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen der Stadt Hamburg.

Anlass des Ideenwettbewerbes stellt u.a. die Umstrukturierung und eigentumsrechtliche Neuorientierung westlich des Eingangsgebäudes des Alten Elbtunnels mit den Einrichtungen von Hamburg Wasser dar. Daneben besteht das Be-

streben, die im südlichen Entwurfsgebiet verlaufende Elbuferpromenade für die jeweiligen Verkehrsteilnehmer ansprechender zu gestalten und eine räumliche Verbindung zwischen dem Hamburger Fischmarkt und dem Niederhafen zu errichten. Neben der umstrukturierten fußläufigen Verbindung bedarf auch die verkehrliche Situation im Entwurfsgebiet einer Neuausrichtung. Grundsätzlich soll es ein Ziel sein, die bestehenden Potenziale zu nutzen und auszubauen, sodass dieser Ort seiner Bedeutung in der Stadt wieder gerecht wird (vgl. PATRIOTISCHE GESELLSCHAFT 2015).

„[Hamburg] [...] ist als Organismus von Wasser durchpulst, durchdrungen, sinnvoll belebt und mit ihm zu einem System dialektisch verwoben. Das Amphibische ihrer Natur bestimmt ihre Erscheinung als Hafenstadt“ (HIPP 2004, 6). Dies stellt eine charakteristische Beschreibung der

Hansestadt Hamburg dar, die insbesondere die verschiedenen Erscheinungsformen des Wassers – in Form von Kanälen, Flüssen, Fleeten – als Merkmal und Besonderheit dieser Stadt hervorhebt. Der amphibische Charakter der Stadt, so HIPP, beschreibt das Nebeneinander von Land und Wasser sowie deren Beziehung und Verflechtung zu- und miteinander (vgl. EBD., 6-7; vgl. auch SCHUBERT 2002, 56).

Zahlreiche Orte, an denen Land und Wasser aufeinander treffen, sind in Hamburg zu finden. Einer der bedeutsamen, historisch wichtigen Orte, ist am südlichen Abschluss des Stadtteils St. Pauli zu finden: das Gebiet um die St. Pauli Landungsbrücken. Das Zusammenspiel zwischen Land und Wasser wird durch die an den St. Pauli Landungsbrücken spezifische, wasserbezogene Nutzung des Hafenverkehrs besonders deutlich.

St. Pauli liegt westlich an die Hamburger

Innenstadt grenzend und bildet somit einen der zentralen Zugänge zu ihr. Der Ort ist geprägt durch die fortlaufenden Veränderungen in der Hafenvirtschaft sowie die dadurch bedingten Revitalisierungsversuche an der Wasserkante (vgl. SCHUBERT 2002, 49). Trotz vermehrter Überlegungen der städtebaulichen Umgestaltung des Gebietes um den Alten Elbtunnel, wurden die Pläne bisher nicht umgesetzt. Die St. Pauli Landungsbrücken bilden heutzutage Anziehungspunkt und Attraktionsort für den Städtetourismus sowie Abfahrtsort des Fährverkehrs der HADAG Fähren. Auch wird dieser Ort als Ausgangspunkt für den Fährbetrieb zu den am südlichen Elbufer der Norderelbe gelegenen Musicals genutzt. Temporäre Übergangslösungen vor Ort sowie die erhöhte Verkehrsbelastung lassen städtebauliche Defizite am Ort erkennen. Die Entwicklung eines Konzeptes sollte unter Berücksichtigung der unterschiedlichen

Nutzer- und Interessengruppen geschehen, denn eine zu einseitige Ausrichtung des Nutzungsangebotes vor Ort würde diesem Ort als Ankunftsort nicht gerecht werden und die Belebung des Ortes durch Publikum mindern.

Mit der Masterthesis kann anhand des zu erarbeitenden städtebaulichen Entwurfes für das Gebiet an den St. Pauli Landungsbrücken ein Beitrag im Bereich Städtebau geleistet werden, der einen möglichen Umgang mit derartigen besonderen Orten in der Stadt abbildet sowie potenzielle adäquate Nutzungen für diesen Ort darstellt. Ziel soll es dabei sein, die aus der Historie gewachsene Funktion des Ortes als Ankunftsort zu repräsentieren und handlungsleitend für weitere Orte am Wasser zu sein.

1.1 Zielsetzung und Forschungsfrage

Der Ort ist nicht zuletzt durch seine Historie (als Ankunftsort aus Übersee) sowie das baukulturelle Erbe sowohl des Landungsbrückengebäudes als auch des Eingangsgebäudes des Alten Elbtunnels Anziehungspunkt für den Städtetourismus. Das Konglomerat aus Historie und Tourismusschwerpunkt trägt zur gesamtstädtischen Bedeutung dieses Ortes bei. Ziel des Entwurfes soll es grundsätzlich sein, die architektonisch wertvollen Gebäude, wozu das ehemalige Empfangsgebäude der Landungsbrücken sowie das Eingangsgebäude des Alten Elbtunnels zählen, als Solitäre hervorzuheben und zu inszenieren.

Bauliche Ergänzungen insbesondere im westlichen Abschnitt des Gebietes sollen eine neue Wegeverbindung und damit Orientierung schaffen. Hierbei ist zu beachten, dass derzeit bestehende Sichtbe-

1. Anlass

züge vom Geesthang zur Elbe möglichst erhalten bleiben.

Grundsätzlich ist auch die verkehrliche Situation durch den Pkw- und Touristenbusverkehr vor Ort zu überdenken. Die hohe Verkehrsbelastung führt derzeit zu einer Minderung der Qualität des Ortes als Aufenthaltsort.

Einen weiteren Schwerpunkt bildet die fußläufige Anbindung des Ortes an die bestehende Promenade sowohl aus Osten als auch aus Westen, um eine Verbindung der HafenCity bis zum Hamburger Fischmarkt entlang der Wasserkante zu ermöglichen. „Die Hafengebiete, die noch vor kurzem eine Barriere für die Stadtentwicklung waren, haben nun die Möglichkeit, verbindende Funktionen im Stadtgefüge zu übernehmen und die Vernetzung der Uferzonen mit der Innenstadt zu befördern“ (SCHUBERT 2002, 57).

Mit Bezugnahme zum bisherigen Nut-

zungsangebot, das sich vorwiegend an Touristen richtet, bietet es sich an, diesen Bereich weiter auszubauen und um kulturelle sowie einzelhandelsorientierte Nutzungen zu ergänzen.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Zielsetzungen ist die zentrale Forschungsfrage „Wie kann eine städtebauliche Neuordnung an den St. Pauli Landungsbrücken aussehen, die diesem Ort als ‚Ankunftsort‘ gerecht wird und dabei die jeweiligen Anforderungen der Nutzergruppen berücksichtigt?“ für die Masterthesis handlungsleitend. Für die Bearbeitung des städtebaulichen Entwurfes wurden ergänzend die folgenden untergeordneten Leitfragen entwickelt:

- Der Ankunftsort: Wie kommt man an? Wer kommt an? Wie kann das Ankommen erleichtert werden? Wie kann eine Orientierung ge-

schaffen werden?

- Welches sind die prägenden Stationen am Ankunftsort und welche Nutzung wird diese formen?
- Wie lassen sich die verschiedenen Stationen miteinander verknüpfen und welche Mobilitätsformen sind dabei zu berücksichtigen?

1.2 Methodik und Aufbau der Arbeit

Die Erarbeitung des Städtebaulichen Entwurfes im Kontext der Metamorphose der Stadt folgt den logischen Schritten der Bestandsaufnahme und entwurfsorientierten Analyse des Ortes, der Entwicklung eines Konzeptes sowie von Lösungsvorschlägen für die städtebauliche Situation im Entwurfsgebiet.

„Der Beginn jeder Planung sollte die Bestandsaufnahme und Analyse des Plangebiets sein. [...] Inhaltlich setzt sich der Planer in der ersten Phase vor allem

mit der Wahrnehmung der bestehenden räumlichen Situation und den Nutzungen unter Berücksichtigung der Zielvorgaben und der Planungsabsicht auseinander. Aufbauend auf der Bewertung können Rückschlüsse gezogen werden, welche die Grundlage von Konzepten darstellen“ (NETSCH 2015, 22). Das Hinterfragen von Ideen sowie die Bewertung der erarbeiteten Konzepte im Hinblick auf die Ausgangssituation begleitet dabei den gesamten Entwurfsprozess, sodass eine bestmögliche Lösung entwickelt wird (vgl. EBD., 33).

Die Bestandsaufnahme umfasst neben einer räumlichen Bestandsaufnahme vor Ort auch die Erarbeitung der übergeordneten Themenkomplexe, in deren Kontext das Entwurfsthema einzugliedern ist. Im Zusammenhang mit der Bestandsaufnahme vor Ort ist zu betonen, dass diese es ermöglicht, an verschiedenen Tagen

bzw. zu verschiedenen Uhrzeiten den Ort wahrzunehmen und zu erfahren. Die Bestandsaufnahme stellt eine grundsätzliche Voraussetzung für den Städtebaulichen Entwurf dar. Hierbei können Fotoaufnahmen sowie Skizzen helfen, städtebauliche Situationen zu erfassen und Atmosphären aufzunehmen. Verschiedene Themen, wie Verkehr und Wegebeziehungen, Bebauung und Sichtbezüge, öffentlicher Raum oder auch Nutzung sind hierbei zu erfassen (vgl. EBD., 27f.).

Ergänzend zur Bestandsaufnahme sowie Analyse des Ortes können im Rahmen der entwerferischen Analyse entwurfsorientierte Themenkomplexe analysiert werden, sodass diese die Grundlage für die konzeptionellen Überlegungen und damit für den Städtebaulichen Entwurf liefern.

Der Entwurf wird abschließend in einem übergeordneten Szenario abgebildet. Er-

gänzende Plandarstellungen, die zum Beispiel das Verhältnis von öffentlichem und privatem Raum zueinander in Form des Nolliplans, wie auch die Darstellung von Schnitten, Ansichten und Grundrissen in einem detaillierten Maßstab abbilden, tragen dazu bei, die Idee des Entwurfes zu transportieren. Für die räumliche Ausgestaltung des Entwurfes bietet ergänzend das Modell im Maßstab 1:1000 wichtige Informationen.

Der Aufbau dieser Arbeit folgt der Gliederung, dass zunächst der Kontext des Themas grob umrissen wird, wobei das sogenannte Waterfront Development im Allgemeinen sowie die Entwicklung des Hafens in Hamburg im Speziellen dargestellt werden. Anschließend folgt die Bestandsaufnahme des Ortes, wobei die historische Entwicklung, aber auch die aktuelle Planungssituation von Bedeutung sind. Im Rahmen der daran anschlie-

1. Anlass

Bei der entwerferischen Analyse werden die Themenkomplexe ‚Schwellen‘, ‚Stadtebenen‘ und ‚Sichtachsen‘ analysiert und abgebildet. Den Abschluss dieses Kapitels bildet die Darstellung und Erläuterung des Konzeptes. Daran anschließend wird der Entwurf unter Berücksichtigung der drei Teilräume dargestellt. Den Abschluss der Arbeit bildet ein Fazit mit Ausblick.

2. Theoretischer Hintergrund

2. Theoretischer Hintergrund

Eine der Besonderheiten Hamburgs ist die außergewöhnliche Lage am Wasser, an der Elbe. Die Abhängigkeit der Hansestadt von der Hafentätigkeit im Bereich des Containerumschlags ist nicht zu verkennen. Seit Mitte des 20. Jahrhunderts ist jedoch ein Wandlungsprozess in der Hafenwirtschaft erkennbar, der durch die räumliche Verlagerung der Hafentätigkeit dazu geführt hat, dass große Hafensareale frei und städtebauliche Anpassungsprozesse in Gang gesetzt wurden.

Das nördliche Elbufer in Hamburg, an dem das Entwurfsgebiet gelegen ist, wurde einem derartigen Wandlungsprozess unterzogen.

Im Folgenden soll ein kurzer Überblick über das Phänomen des Waterfront Development im Allgemeinen gegeben werden. Daran anschließend wird auf die konkrete Entwicklung der Hafenkante in Hamburg eingegangen.

2.1 Waterfront Development

Es ist ein Wandlungsprozess in der strategischen Ausrichtung von Hafenstädten zu erkennen. Während der Fokus des wirtschaftlichen Interesses vor einigen Jahren noch auf möglichst hohen Umschlagszahlen im Containerbereich lag, sind nun auch die städtebauliche Neuordnung und damit einhergehend attraktive städtebauliche Projekte auf ehemaligen Hafensarealen im Rahmen des Wettbewerbes der Hafenstädte zunehmend von Interesse. „Seehäfen konkurrieren inzwischen nicht mehr nur um Zuwachsraten im Güterverkehr und Containerumschlag, sondern auch um Vorhaben der Revitalisierung von brachgefallenen Hafen- und Uferzonen untereinander“ (SCHUBERT 2007A, 16). Grund dieses Transformationsprozesses sind die Mitte des 20. Jahrhunderts entwickelten Innovationen im Bereich der Transporttechnologie und die damit verbundene Notwendigkeit des

Standortwechsels der Hafen- und Umschlagsunternehmen. „Die Containerisierung brachte eine Revolution der Hafenarbeit mit sich und erforderte neue Umschlagsareale und Hafenanlagen“ (EBD., 21). Die Entwicklung vom Stückgut zum Massengut hat eingesetzt, was zum einen zur Reduzierung von tatsächlicher Arbeitskraft und zum anderen zur Optimierung in der Umschlagsfrequenz geführt hat. Die Flächeninanspruchnahme der neuen technischen Anlagen war weitaus größer als bisher, sodass die Verlagerung der Hafenunternehmen (meist aus den innerstädtischen Bereichen) in Randlagen zwingend notwendig war (vgl. SCHUBERT 2002, 49).

Als Folge dieser Entwicklungen entstanden Freiflächen ehemaliger Hafensareale, denen eine neue Nutzung zugeführt werden sollte. Entstanden ist der Begriff der Revitalisierung. Die Ziele und Konzepte,

die mit der Revitalisierung von brachgefallenen Hafen- und Uferzonen – dem sogenannten Waterfront Development – verfolgt und entwickelt werden, sind bis heute sehr unterschiedlich und vielfältig. „Unter dem Begriff Revitalisierung von Hafen- und Uferzonen werden sehr unterschiedliche Prozesse und Planungen verstanden. Während von Seiten der Hafenplanung darunter auch Maßnahmen der Hafeninnenentwicklung [...] verstanden werden, geht es aus stadtplanerischer Sicht vorwiegend um Nutzungsänderungen, also den Wandel von ehemals hafenwirtschaftlich bezogenen Nutzungen zu Dienstleistungs-, Freizeit- und Wohnnutzungen“ (SCHUBERT 2007A, 16). Gemeinsam ist den Projekten jedoch das grundsätzliche Interesse der Umnutzung und Entwicklung dieser Areale, meist verbunden mit einer Nutzungsmischung. Soziale, ökologische, städtebauliche sowie auch arbeitsmarktpolitische Ziele werden

im Rahmen der Revitalisierung je nach Gewichtung verfolgt (vgl. EBD., 23).

Die vier Entwicklungsstufen

Mit der Containerisierung Mitte der 1960er sind erste Projekte zur Revitalisierung von Uferzonen entstanden. Bis heute lassen sich grob vier Entwicklungsstufen dieses Prozesses skizzieren: Erste Projekte der Revitalisierung sind in den USA, beispielsweise in Baltimore, Boston und San Francisco entstanden. „[Die] Projekte der ‚ersten Generation‘ setzen auf freizeit- und tourismusbezogene Nutzungen, die mit Wohnungen, Büros und Einzelhandel kombiniert wurden. Festivals und Events an der Uferzone gehörten zum Standardrüstzeug dieses Konzeptes, das um Festival Markets gruppiert die Uferzonen und Innenstädte belebte“ (SCHUBERT 2002, 49). Durch die Entwicklung der Uferzonen mit dem Fokus auf Festival und Event hofften sich die Städte auch eine Revitali-

sierung der Innenstädte (vgl. EBD.).

Die nächste Generation, gekennzeichnet durch „Seafood, History und Entertainment“ (EBD.), entwickelte sich zwischen Mitte der 70er bis Mitte der 80er Jahre. Städtebauliche Ergänzungen schafften Wohnungs- und Bürohochhäuser. Das Fehlen eines städtebaulichen Gesamtkonzeptes führte allerdings zu dem Eindruck einer Aneinanderreihung von Nutzungen, charakterisiert durch bauliche Überdimensionierung. Die Londoner Docklands sind in diesen Zeitraum einzuordnen (vgl. EBD.).

Mit der nachfolgenden Generation, die sich bis Mitte der 1990er Jahre vollzog, hat sich das Verständnis für die Umsetzung städtebaulicher Konzepte gewandelt. Ziel sollte es dabei sein, weniger bestehende „Standardkonzepte“ (EBD.) an beliebigen Uferzonen umzusetzen, sondern vielmehr „die Vielfalt der Örtlichkeit [...] [zu berücksichtigen], schrittweises

2. Theoretischer Hintergrund

und behutsames Vorgehen und eine Verschränkung von Masterplänen mit partizipativen Planungskulturen [...] [zu praktizieren]“ (SCHUBERT 2002, 49).

Für die Revitalisierung der entsprechenden Waterfront Areale war es also Ziel, die städtebauliche Ausgangssituation für die Erarbeitung konkreter Konzepte mit einzubeziehen. Die Planungsvorhaben sollten dabei durch informelle Planungsinstrumente mit der Bevölkerung kommuniziert werden, um ein für den Ort adäquates nachhaltiges Konzept zu erarbeiten. Beispielhaft für diese Entwicklung steht die Erweiterung des Stadtzentrums in Kop van Zuid, Rotterdam (vgl. EBD., 50).

Die beschriebenen Revitalisierungsprozesse haben in Deutschland, anders als im internationalen Vergleich, vorwiegend erst Mitte der 1990er Jahre eingesetzt. Seitdem zeigen Konzepte in verschiedenen Städten einen möglichen Umgang

mit derartigen Konversionsflächen. Eines der prominenten Beispiele ist die Entwicklung der Hamburger HafenCity (vgl. EBD.) (siehe Kapitel 2.2).

Chancen und Probleme

Ehemalige Hafenareale in Hafenstädten bilden durch ihre meist zentrumsnahe, besondere Lage am Wasser ein großes Potenzial in der Stadtentwicklung. „[Es] ergeben sich mit den brachgefallenen Hafenarealen neue Optionen, Stadtzentrum, Hafen und Wasser stadträumlich zu reintegrieren“ (EBD., 57). Insbesondere sollte die barrierefreie Zugänglichkeit und Sichtbarkeit zur Wasserkante ermöglicht werden. Schwierigkeiten ergeben sich häufig bei der vorhandenen städtebaulichen sowie verkehrlichen Situation. Eigentumsrechtliche Bedingungen vor Ort sowie breite Verkehrsstrassen können die Entwicklung einschränken (vgl. EBD.). Bei der Umsetzung von Konzepten besteht

zudem die Herausforderung darin, den entsprechenden Nutzungsmix mit Bezugnahme zu lokalen Bedingungen zu realisieren. Aspekte wie Sozialverträglichkeit einerseits und Wirtschaftlichkeit andererseits stehen sich meist gegenüber und sollten in einem ausgewogenen Gleichgewicht Berücksichtigung finden. Auf der anderen Seite sollte es das Bestreben städtebaulicher Entwicklungen sein, den historischen Charakter des Ortes zu wahren. „Der Erhalt und die Umnutzung dieser teilweise denkmalgeschützten baulichen Einrichtungen aus der boomenden Hafenzeit bilden ein einmaliges Potenzial, Geschichte, Gegenwart und Zukunft baulich/architektonisch zu einer neuen Einheit zu verschmelzen“ (EBD., 58).

2.2 Historische Entwicklung des Hafens in Hamburg

Der seit Mitte der 1960er Jahre einsetzende Prozess der Revitalisierung ehemaliger Hafensareale, wie in Kapitel 2.1 beschrieben, hat gegen Ende der 1970er Jahre zu ersten Überlegungen und konzeptionellen Ansätzen auch in Hamburg geführt. Hier hat eine Verlagerung der Hafentätigkeit aufgrund fehlender Flächen vom nördlichen Elbufer Richtung Südufer eingesetzt (vgl. KRAFT-WIESE 2000, 7). Die Hafentätigkeit wurde aus dem vormaligen Binnenhafen mit der Erweiterung der Flächen seit 1869 gen Südufer verlagert (vgl. HIPPE; FREIE UND HANSESTADT HAMBURG 1990, 63).

Auch wenn die Hafensareale am nördlichen Elbufer vormals direkt an die Hamburger Innenstadt grenzten, ist durch die Verlagerung des Hafens, anders als in vielen anderen Hafenstädten, eine räumliche Nähe zwischen Innenstadt und Hafen

dennoch gegeben (vgl. KOSSAK 1988, 41). Die Präsenz und (wirtschaftliche) Bedeutung des Hafens wird nicht zuletzt durch die Gewichtung im Stadtgefüge deutlich.

Die städtebauliche Situation stellte sich seit dem Rückzug der Hafentätigkeit gen Südufer der Elbe, so KOSSAK, wie folgt dar: „Zurück blieben Speicherstädte und brachgefallene Kaianlagen, offene Randzonen zwischen Stadt und Wasser, deren städtebauliche Charakteristik von den Docks und Schuppen, Kränen und Schiffen bestimmt war, deren Funktion die dunklen und hellen Geschäfte von Sailortown genauso prägen wie Handel, Warenumsatz und Schiffsbaugewerbe“ (1988, 41).

Neben der Verlagerung der Hafentätigkeit aus dem innerstädtischen Bereich setzte ein weiterer Prozess von stadtplanerischem Interesse ein: Während in den Jahren zuvor stadtplanerische Tätigkeiten

vorwiegend auf die Innenstadt, die Altstadt und die Neustadt, und damit rings um die Alster orientiert waren, sollte der Fokus der Entwicklung nun gen Süden gerichtet werden. „Der sogenannte Programmplan für die Hamburger Innenstadt markierte bis 1981 den Start stadtplanerischer Neuorientierungen. Ziele waren unter anderem, die Innenstadt der Elbe hinzuwenden“ (FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, BEHÖRDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT 2014, 11). Das Potenzial, dass die innenstadtnahen ehemaligen Hafensareale einerseits, der Erlebnisraum Elbe andererseits boten, wurde erkannt und sollte genutzt werden (vgl. KOSSAK 1988, 41).

Vor dem Hintergrund dieser Neuorientierung wurden unter der Leitung des damaligen Oberbaudirektors Egbert Kossak sogenannte „Leitlinien zur Entwicklung des nördlichen Elbufers“ (SCHUBERT 2007b,

2. Theoretischer Hintergrund

141) entwickelt. Ziel dieser städtebaulichen Neuordnung an der Hafenkante war es, verschiedene Nutzungen, wie „Arbeiten und Wohnen, Einkaufen und Freizeiteinrichtungen, Kultur und Tourismus am Hafenrand miteinander zu verbinden und zwar durch ‚behutsames Einfügen‘ in die vorhandene Struktur von Gebäuden und Freiflächen“ (SCHUBERT 2007b, 141). Entlang der nördlichen Uferkante der Elbe, die durch topographische Gegebenheiten der Geestkante räumlich eingegrenzt wird, sollten Projekte zwischen Neumühlen im Westen und der Speicherstadt im Osten realisiert werden (vgl. KRAFT-WIESE 2000, 7). Die Vorgehensweise, die in Hamburg verfolgt wurde, unterscheidet sich dahingehend von anderen Waterfront Projekten, dass zwar eine übergeordnete Gesamtstrategie bestand, diese aber städtebaulich in Einzelprojekten umgesetzt werden sollte. In diesem Zusammenhang sollte die jeweilige städtebau-

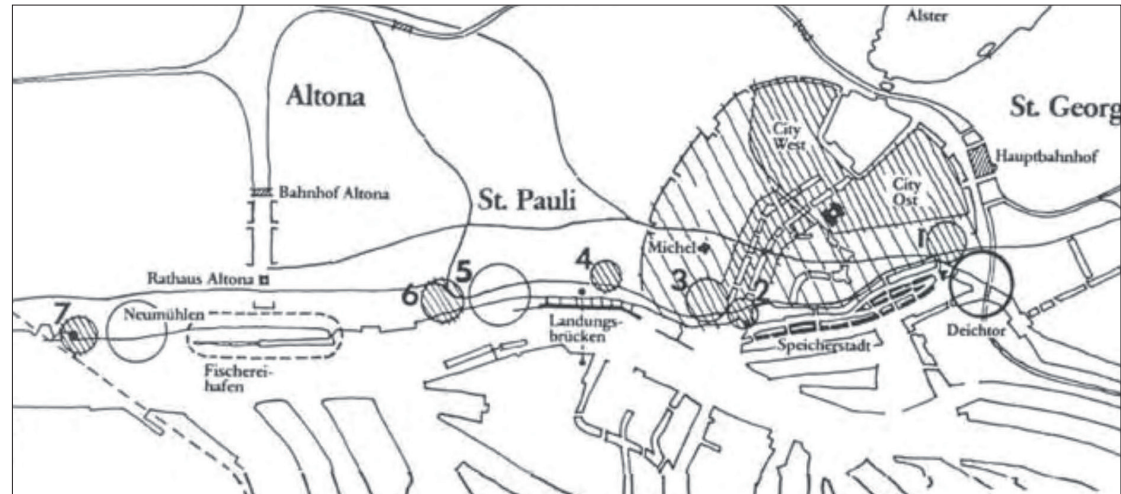


ABB. 2: PROJEKTE DER SOGENANNTEN PERLENKETTE

liche Situation des Hinterlandes entlang der Uferkante miteinbezogen werden, sodass ein Einfügen der Projekte in den räumlichen Kontext möglich war (vgl. EBD., 8). Planung und Realisierung der einzelnen Projekte erfolgten demnach unabhängig voneinander (vgl. KOSSAK 1988, 41).

Auf eine Übersicht der zahlreichen realisierten Projekte entlang des Nordufers

der Elbe wird aufgrund der Fokussierung der Arbeit an dieser Stelle verzichtet. Erwähnt bleiben soll jedoch, dass im Zusammenhang mit der Revitalisierung des Nordufers der Elbe eines der größten europäischen innerstädtischen Entwicklungsgebiete, der HafenCity, seit der Ankündigung des Projektes 1997 entstanden ist. Auf einer Fläche von 157 ha wird mit der Vollendung dieses Großprojektes

voraussichtlich 2025 die innerstädtische Fläche Hamburgs um 40 Prozent erweitert werden (vgl. HAFENCITY HAMBURG GMBH 2015). Ziel der Planung der HafenCity ist es, ein „lebendiges und dichtes Stadtmilieu mit maritimem Flair [zu schaffen], das Arbeiten, Wohnen, Kultur, Freizeit, Tourismus und Einzelhandel [...] miteinander verbindet“ (EBD. 2015).

Für das Entwurfsgebiet um den Alten Elbtunnel an den St. Pauli Landungsbrücken, welches Ende des 20. Jahrhunderts bereits Ausgangspunkt für lokalen Fährverkehr sowie Tourismus war, bestanden auch im Rahmen der „Leitlinien zur Entwicklung des nördlichen Elbufers“ (SCHUBERT 2007b, 141) Planungen. Diese wurden jedoch nie umgesetzt. Die damaligen Konzepte sahen verschiedene Nutzungen vor, wie die Realisierung eines Wattenmeer-Pavillons, eines Science-Centers oder auch I-Max-Kinos. Ältere Planungen

verfolgten die Nutzungen: Maritimuseum mit Hotelkomplex und Schwimmbad (vgl. EBD., 146).

Der südliche Abschluss St. Paulis mit den Landungsbrücken ist als ein Bereich im Verlauf der nördlichen Uferkante der Norderelbe zu betrachten. Verbindende (fußläufige) Funktionen zwischen Ost und West führen entlang dieses Gebietes. Umso bedeutsamer wird im Rahmen der übergeordneten Betrachtung die Anpassung der städtebaulichen Situation an diesem Ort mit einem sinnvollen Nutzungskonzept an heutige Anforderungen.

3. Bestandsaufnahme des Ortes

3. Bestandsaufnahme des Ortes

Die Bestandsaufnahme des Ortes umfasst neben einer räumlichen Einordnung in das städtische Gefüge die Vorstellung des konkreten Entwurfsgebietes. Darüber hinaus wird die historische Entwicklung rund um das Gebiet der St. Pauli Landungsbrücken abgebildet. Aktuelle Themen und Herausforderungen, die für die Überlegungen des Entwurfes relevant sind, bilden den Abschluss des Kapitels.

3.1 Vorstellung des Raumes

Übergeordnete Betrachtung

Das Entwurfsgebiet liegt im südlichen Abschnitt des Hamburger Stadtteils St. Pauli, zugehörig zum Bezirk Hamburg-Mitte. Der Stadtteil grenzt im Osten an die Neustadt und liegt damit in räumlicher Nähe zur Innenstadt. Die Entfernung zum Hauptbahnhof beträgt circa drei Kilometer (Luftlinie). Südlich wird St. Pauli durch den Verlauf der Norderelbe begrenzt. An-

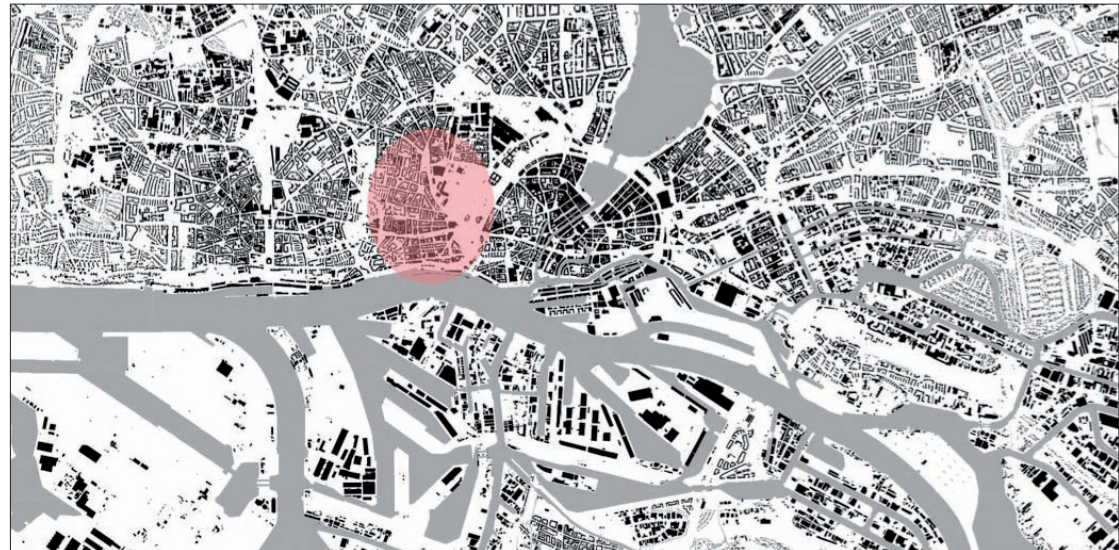


Abb. 3: ÜBERGEORDNETER RÄUMLICHER KONTEXT, OHNE MASSSTAB

grenzend im Westen liegt Altona-Altstadt und nördlich grenzt der Stadtteil Sternschanze an St. Pauli.

Der Stadtteil zeichnet sich durch seine Vielfalt hinsichtlich der Nutzung und des Charakters aus. Neben dem weit über die Hamburger Stadtgrenzen bekannten Vergnügungs- und Rotlichtviertels rings um die Reeperbahn bildet St. Pauli auch

einen bedeutenden Wohnstandort. Kulturelle Einrichtungen, wie Museen und Musicals, wurden in den letzten Jahren zunehmend etabliert. Mit den St. Pauli Landungsbrücken sowie dem dort an- und ablegenden Fähr- und Barkassenverkehr bildet der Stadtteil auch einen wichtigen Anlaufpunkt für den Städtetourismus.

Der Stadtkörper wird an diesem Ort insbesondere durch wesentliche „Konstanten der Stadtgestalt“ (vgl. FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, BEHÖRDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT 2014, 39) geprägt: Neben der besonderen Topographie mit der Geestkante bilden die Wasserlage sowie der Verlauf des Wallrings als Schwelle zur Innenstadt Merkmale, die die Ausgestaltung sowie den Charakter des Ortes maßgeblich prägen und Einfluss auf die städtebauliche Gestalt nehmen (siehe dazu Kapitel 4).

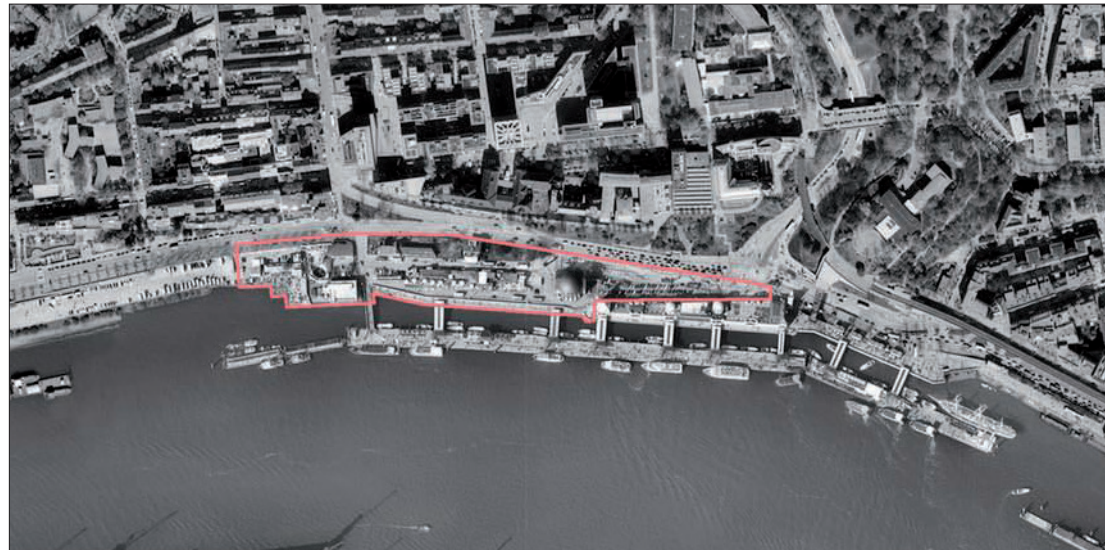


ABB. 4: DAS ENTWURFSGEBIET

Das Entwurfsgebiet

Das Entwurfsgebiet befindet sich zwischen dem Niederhafen und der Fläche des Hamburger Fischmarktes und umfasst ein Areal von circa drei Hektar. Während das Gebiet südlich durch die Elbe begrenzt wird, stellt das ehemalige Empfangs- und Abfertigungsgebäude der St. Pauli Landungsbrücken den östlichen

Abschluss dar. Nördlich wird das Gebiet durch die St. Pauli Hafensstraße eingegrenzt. Im Westen umfasst das Entwurfsgebiet das Betriebsgrundstück von Hamburg Wasser und reicht bis an die Flächen des Hamburger Fischmarktes heran (vgl. PATRIOTISCHE GESELLSCHAFT 2015, 17f.). Der Charakter des Ortes wird nicht zuletzt durch das seit 2003 unter Denkmal-

schutz stehende Gebäudeensemble, bestehend aus dem Eingangsgebäude des Alten Elbtunnels sowie dem ehemaligen Empfangs- und Abfertigungsgebäude der Landungsbrücken, bestimmt (vgl. EBD., 23). Prägend für diesen Ort ist darüber hinaus die bewegliche Pontonanlage, die sogenannten Landungsbrücken, die über mehrere Brücken von der Wasserkante

3. Bestandsaufnahme des Ortes

aus erreicht werden kann und Anlegeort für Hafentrundenfahrten und Passagierschiffe darstellt (vgl. PATRIOTISCHE GESELLSCHAFT 2015, 19).

Die verkehrliche Erschließung des Ortes ist über die aus Norden kommende, senkrecht auf das Entwurfsgebiet verlaufende Helgoländer Allee möglich. Die Helgoländer Allee bildet einen talartigen Einschnitt in den Geesthang und endet am Entwurfsgebiet (vgl. EBD., 17).

Aus Osten kommend verläuft die Straße Johannisbollwerk nördlich entlang des Entwurfsgebietes und mündet in der St. Pauli Hafensstraße. Gemeinsam mit der Helgoländer Allee bildet diese Straße am Eingang des Entwurfsgebietes eine verkehrlich stark belastete Kreuzung. Aus Westen kann der Ort über die Straße St. Pauli Fischmarkt erreicht werden, die ebenfalls in die St. Pauli Hafensstraße mündet. Die Davidstraße bietet aus Nor-

den einen weiteren verkehrlichen Zugang zum Gebiet.

3.2 Vom Hamburger Berg zum Stadtteil St. Pauli

Die städtebauliche Entwicklung des heutigen Hamburger Stadtteils St. Pauli setzte erst nach 1815 ein. Der Stadtteil St. Pauli, damals noch unter dem Namen Hamburger Berg bekannt, lag bis zur Vereinigung mit der Stadt Hamburg 1894 westlich vor den historischen Stadttoren Hamburgs. Zwischen 1615 und 1626 erforderte die Ausweitung der Stadt Hamburg die Errichtung eines neuen Wallrings als Verteidigungsanlage. Um in der Neustadt, die nun innerhalb der Stadtgrenzen lag, eine städtebauliche Entwicklung zu ermöglichen, sollten inadäquate Nutzungen, die zuvor in der Neustadt lagen, wie der Pesthof oder der Friedhof außerhalb der Stadtgrenzen und damit zum Hamburger

Berg hin verlegt werden (vgl. HIPPE; FREIE UND HANSESTADT HAMBURG 1990, 222).



ABB. 5: HISTORISCHE KARTE UM 1820

Die Befestigungsanlage des Wallrings als Verteidigungsanlage wurde ab 1814 in ihrer eigentlichen Funktion nicht mehr benötigt und daher in eine gärtnerisch gestaltete Anlage umgebaut (vgl. FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, BEHÖRDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT 2014, 28). Zeitgleich setzte der durch Kriegsschäden bedingte Wiederaufbau mit der Errichtung eines regelmäßigen Straßensystems am Hamburger Berg ein (vgl. HIPPE;

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG 1990, 222). Der Hamburger Berg, welcher zuvor vor der Glacis der Verteidigungsanlage lag, musste bis zur Umwandlung des Wallrings eine gärtnerische Anlage frei von Bebauung bleiben. Um 1830 wurde der Hamburger Berg als Vorstadt anerkannt und erhielt 1833 seinen heutigen Namen St. Pauli. Mit Aufhebung der Torsperre 1860/61 bis zur Vereinigung mit der Stadt Hamburg 1894 entwickelte sich St. Pauli zu einem städtebaulich dicht besiedelten Stadtteil (vgl. EBD.). 72.000 Einwohner lebten zu diesem Zeitpunkt in St. Pauli (im Vergleich zum Jahr 2015: 22.433; vgl. STATISTISCHES AMT FÜR HAMBURG UND SCHLESWIG-HOLSTEIN 2015, 28).

Bereits vor der Vereinigung mit Hamburg erfüllte St. Pauli wichtige Funktionen für den Hafen, der zum damaligen Zeitpunkt innerhalb der Stadtgrenzen lag. 1817 legte das erste Dampfschiff vor den Toren



ABB. 6: HISTORISCHE KARTE UM 1895

Hamburgs an. Um die Segelschiffe am Hafen nicht der Feuergefahr der Dampfschiffe auszusetzen, wurden diese am östlichen Teil des St. Pauli Elbufers (an den heutigen Landungsbrücken) abgefertigt (vgl. FÖRSTER 1952, 331). Die Bedeutung dieses Ortes als Fähr- und Passagierschiffhafen nahm stetig zu (vgl. N.N. 1992, 38).

Ab 1866 konnten die Dampfschiffe dann den damals neu errichteten modernen Sandtorhafen anfahren (vgl. HIPPE; FREIE UND HANSESTADT HAMBURG 1990, 63).

Dem Schiffsverkehrsverkehr für Passagiere

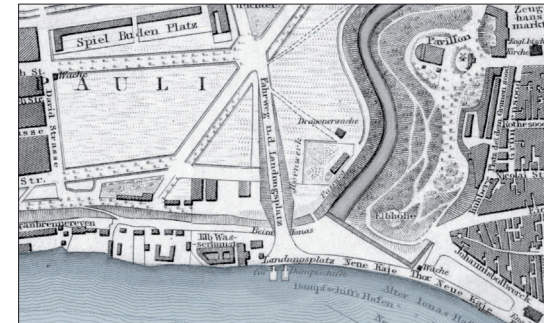


ABB. 7: HISTORISCHE KARTE UM 1841

an den Landungsbrücken tat dies jedoch keinen Abbruch. Vielmehr erforderte die Zunahme in der Passagierschiffahrt einen Ausbau der Landungsbrücken, so dass die erste hölzerne Anlage 1839 errichtet wurde. Die Abfertigung der Schiffe für die Unterelbe- und Seebäderschiffahrt erfolgte hier (vgl. EBD., 224; vgl. auch SCHACHT 1909, 6). Neben der Funktion dieses Ortes als Ankunfts- und Abfahrtsort für eine Vielzahl an Passagieren wurde auch der Viehtransport aufgrund der zentralen

3. Bestandsaufnahme des Ortes

Lage zum Viehmarkt am Heiligen Geistfeld an den Landungsbrücken abgefertigt (vgl. N.N. 1992, 38).

„In den Jahren 1907-1909 wurden [...] [die Landungsbrücken] zu einem regelrechten ‚Wasserbahnhof‘ ausgebaut, dessen imposante Gebäude bis heute zwischen dem 1911 eröffneten Elbtunnel und der 1912 in Betrieb genommenen Station des Hochbahn-Ringes steht“ (OETZMANN; ELSNER 2006, 15). Sowohl das Abfertigungsgebäude als auch das Schachtgebäude, welches Zugang zum Alten Elbtunnel bietet, sind, wie viele Verkehrsbauten zu damaliger Zeit, in imposanter Architektur durch die Architektengemeinschaft Raabe & Wöhlecke errichtet worden (vgl. HIPPE; FREIE UND HANSESTADT HAMBURG 1990, 249). Die Landungsbrücken wurden in Form einer 400 m langen Pontonanlage errichtet (vgl. N.N. 1992, 38).

Das Abfertigungsgebäude der Landungsbrücken wurde in relativ niedriger Bauweise errichtet, um Sichtbeziehungen vom Geesthang zur Elbe weiterhin zu ermöglichen. Zusätzlich bot es dem Publikum von der begehbaren Dachfläche aus einen besonderen Blick auf die Elbe und den Elbverkehr. Die Nutzungen im Gebäude orientierten sich überwiegend am

Tourismusverkehr (vgl. N.N. 1906, 55). Aufgrund der räumlichen Nähe zum Hafen, welcher durch Expansion nach und nach auf das Südufer der Elbe hin verlegt wurde, wurde St. Pauli zum Wohnstandort vornehmlich für Hafenarbeiter. Insbesondere ermöglichte die Errichtung des Elbtunnels das Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsstandort der Hafener-



Abb. 8: DAS LANDUNGSBRÜCKENGEBÄUDE



ABB. 9: DAS EINGANGSGEBÄUDE DES ALTEN ELBTUNNELS AM NORDELBUFFER

arbeiter (vgl. HIPPE; FREIE UND HANSESTADT HAMBURG 1990, 249).

„Als ‚Folge und Ergänzung‘ zur Arbeitswelt entstand die Gegenwelt nördlich am Hafen, der ‚Red light district‘ mit Vergnügungsbetrieben, Tanzhallen, Wirtshäusern, Matrosenkneipen, Bordellen und Theatern“ (vgl. SCHUBERT 2012, 57). Der Alte Elbtunnel wird heute nicht mehr als

Hauptverkehrsführung zur Überwindung der Elbe genutzt, er dient vielmehr der „Repräsentation“ (N.N. 1992, 40) sowie als Touristenattraktion.

In den Jahren 1953 bis 1955 wurde die Pontonanlage der Landungsbrücken erneut aufgebaut. Kriegszerstörungen erforderten auch im Stadtteil St. Pauli den Wiederaufbau (siehe Abb. 10).

Dies wurde zum Anlass genommen, die Pontonanlage zu erweitern und mit einem Oberdeck zum Flanieren zu versehen (vgl. HIPPE; FREIE UND HANSESTADT HAMBURG 1990, 249). Denn bereits in den 1950er Jahren waren die St. Pauli Landungsbrücken „einer der beliebtesten Punkte für das großstädtische Publikum und den Touristenverkehr“ (FÖRSTER 1952, 331).

Trotz städtebaulicher Veränderungen sowie Anpassungen an die zeitlich bedingten Anforderungen hat sich der Charakter des Ortes als Ankunftsort (vornehmlich für Touristen) nicht geändert. Ergänzend sei in diesem Zusammenhang das unverkennbare Hafenpanorama, umgangssprachlich auch als historische Hafenkronen bezeichnet, zu nennen. Von der Wasserseite aus betrachtet, bildet die Gebäudegruppe des heutigen Bernhard-Nocht-Institutes, des Deutschen Wetterdienstes, des Bundesamtes für

3. Bestandsaufnahme des Ortes

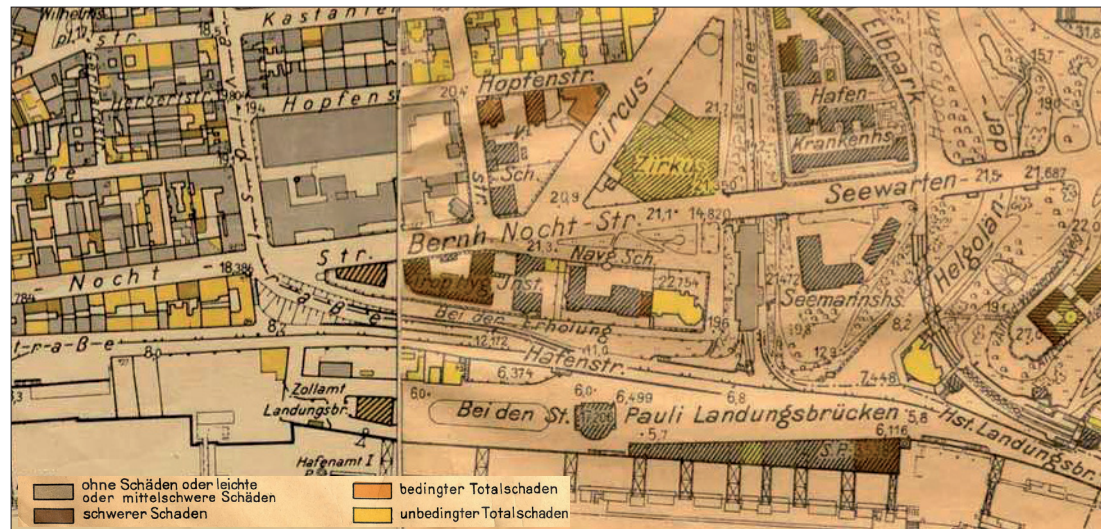


ABB. 10: SCHADENSKARTE ST. PAULI 1945, AUSSCHNITT

Seeschifffahrt und Hydrographie sowie des Hotel Hafen Hamburgs die Silhouette des Stadtteils St. Pauli ab. Hochbauliche Ergänzungen wurden in den Jahren nach 2005 realisiert. Auf dem ehemaligen Gelände der Bavaria St. Pauli Brauerei wurden nach dessen Schließung Hochpunkte, wie das Empire Riverside Hotel, der neue Astratum, das Atlantic Haus sowie die Tanzenden Türme errichtet (vgl.

PATRIOTISCHE GESELLSCHAFT 2015, 24; vgl. GASSDORF 2012).

Diese Gebäude sind bedeutend höher als die historische Hafenkronen und ergänzen als neue Hafenkronen seit der Errichtung die Skyline von der Wasserseite aus.

3.3 Der Ort heute

Im Hinblick auf die Erarbeitung des Entwurfes sind die städtebauliche Situation im Entwurfsgebiet sowie aktuelle städtebauliche Projekte und Herausforderungen in der näheren Umgebung zu berücksichtigen. Wesentliche Themen, die bei der Auseinandersetzung mit dem Ort deutlich werden und für die entwerferische Analyse sowie den späteren Entwurf relevant sind, werden im Folgenden abgebildet.

Aktuelle Planungen

Städtebauliche Projekte sind aktuell östlich vom Entwurfsgebiet, zwischen Baumwall und den St. Pauli Landungsbrücken festzustellen. Geplant ist ein Bauvorhaben an der Grenze zwischen St. Pauli und der südlichen Neustadt, am sogenannten Hafentor. Den südlichen Abschluss der Grünanlage des Wallrings bildet der U- und S-Bahnhof Landungsbrücken. Die Qualität des östlichen Ausgangs ist der-

zeit als unzureichend und wenig repräsentativ zu bewerten. Ziel des Bauvorhabens ist es, den östlichen Eingang zum Bahnhof zu überbauen, die städtebauliche Situation neu zu ordnen und den heutigen Ansprüchen anzupassen. Bauliche Projekte innerhalb der Grünanlagen des Wallrings stellen jedoch eine Ausnahme dar (vgl. FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, BEHÖRDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT 2014, 119).

Ein weiteres städtebauliches Projekt von überörtlicher Bedeutung ist die zum Teil bereits fertiggestellte Treppenanlage am Niederhafen. Neben der besonderen Erscheinung sowie der städtebaulichen Qualität dient die eigentliche Funktion der Anlage dem Hochwasserschutz (siehe Kapitel 3.3 „Hochwasserschutz“).

Hochwasserschutz

Aufgrund der Tideabhängigkeit der Elbe sind Hochwasserschutzmaßnahmen in

Hamburg unerlässlich. Im Laufe der Jahre haben sich die Vorgaben bezüglich der Mindesthöhe der Deiche und Flutschutzbauwerke verändert, sodass bauliche Anpassungen nötig waren. Im Rahmen des Flutschutzprogramms seit Mitte der 1990er Jahre sollte auch der Hochwasserschutz an den Landungsbrücken und damit im südlichen Entwurfsgebiet angepasst und erneuert werden (vgl. TIEDEMANN 2014; vgl. KLIMZUG-NORD O.J.).

Da das ehemalige Empfangs- und Abfertigungsgebäude der Landungsbrücken in die Hochwasserschutzlinie integriert ist, mussten zusätzlich zur Erhöhung der Hochwasserschutzmauer auf 7,60 m üNN bauliche Vorkehrungen am Gebäude getroffen werden. Im Rahmen der Umbaumaßnahmen ist eine 5,50 m breite Promenade südlich des Landungsbrückengebäudes entstanden (vgl. KLIMZUG-NORD O.J.). Die Promenade ermöglicht entlang der Wasserkante eine

attraktive fußläufige Verbindung sowie die Fortführung der aus Osten kommenden fußläufigen Wegeverbindung und ist deshalb als positiv zu bewerten.

Das bereits in Kapitel 3.3 „Aktuelle Planungen“ erwähnte Projekt der Treppenanlagen, welches durch das Büro Zaha Hadid Architects entwickelt wurde, stellt neben der Funktion als Promenade mit attraktiven Aufenthaltsflächen die neue Flutschutzbarriere am Niederhafen dar. Die Promenade schafft eine attraktive Verbindung zwischen der historischen Speicherstadt und den St. Pauli Landungsbrücken (vgl. FREIE UND HANSESTADT HAMBURG; LANDESBETRIEB STRASSEN, BRÜCKEN UND GEWÄSSER HAMBURG 2013). „Zentraler Ansatz der Planung ist, die neue Hochwasserschutzanlage und Promenade im übertragenden Sinn zum städtischen Umfeld und zum Wasser zu öffnen“ (FREIE UND HANSESTADT HAMBURG; LANDESBETRIEB STRASSEN, BRÜ-

3. Bestandsaufnahme des Ortes

CKEN UND GEWÄSSER HAMBURG 2012, 33). Dies kann dadurch erreicht werden, dass an den entsprechenden Anschlussstellen Treppenanlagen kegelartig den Baukörper „einschneiden“. Der Baukörper vereint zudem mehrere Funktionen. Neben der Funktion als Hochwasserschutzmauer und Promenade wird eine Parkgarage im Inneren sowie Läden straßenseitig an-



ABB. 11: HOCHWASSERSCHUTZANLAGE,
ZAHA HADID ARCHITECTS

geordnet (vgl. FREIE UND HANSESTADT HAMBURG; LANDESBETRIEB STRASSEN, BRÜCKEN

UND GEWÄSSER HAMBURG 2013).

Das Bauwerk, das in Teilen bereits fertig gestellt ist, schafft durch seine Funktion als Promenade eine wichtige (fußläufige) Anbindung des Entwurfsgebietes an die Innenstadt.

Wegeführung

Eine eindeutige Fortführung der im vorigen Abschnitt vorgestellten Promenade durch das Entwurfsgebiet in Richtung Westen ist derzeit nicht gegeben. Wegeverbindungen bestehen sowohl nördlich als auch südlich des Landungsbrückengebäudes. Die Hierarchie der Wegebeziehungen ist jedoch nicht eindeutig. Westlich des Alten Elbtunnels ist die Wegeführung diffus und unklar. Der Geländesprung, der an diesem Ort zwischen der Uferpromenade und der St. Pauli Hafensstraße besteht, ist nur am östlichen sowie westlichen Eingang in das Entwurfsgebiet zu überwinden. Beziehungen

zwischen der oberen Geländekante (St. Pauli Hafensstraße) und der unteren, der Uferpromenade, bestehen nicht. Dieser Umstand ist bei der Erarbeitung des Entwurfes zu berücksichtigen.

Von gesamtstädtischer Bedeutung ist die Überarbeitung der Wegeführung im Entwurfsgebiet auch im Hinblick auf den Verlauf des Elbuferwanderweges. Der Elbuferwanderweg ist Teil des Europäischen Fernwanderweges „Nordsee-Bodensee-Gotthard-Mittelmehr“ des „Wanderwegenetzes Hamburg und Umland“ und stellt eine fußläufige Verbindung zwischen dem Hamburger Hafen und Schulau dar (vgl. PATRIOTISCHE GESELLSCHAFT 2015, 32). Daneben wird angestrebt, eine durchgängige Verbindung der Elbuferpromenade von der östlichen zur westlichen Landesgrenze Hamburgs zu schaffen (vgl. EBD, 31).

Die Wegeführung im Entwurfsgebiet bedarf also auch mit Bezugnahme zu über-

geordneten Wegeverbindungen einer Überarbeitung.

Verkehrsinfrastruktur

Die verkehrliche Anbindung des Entwurfsgebietes an den öffentlichen Personennahverkehr (im folgenden ÖPNV) ist als positiv zu bewerten. In direkter räumlicher Nähe liegt der gleichnamige U- und S-Bahnhof Landungsbrücken. An dem Bahnhof verkehren die S-Bahnen der Linie 1 (zwischen Poppenbüttel und Wedel), zeitweise der Linie 2 (zwischen Altona und Bergedorf) sowie der Linie 3 (zwischen Stade und Pinneberg). Die innerstädtische Anbindung wird durch die Strecke der U-Bahn-Linie 3 (in Richtung Wandsbek-Gartenstadt/Barmbek) erreicht. Ergänzend zum U- und S-Bahnverkehr wird die Erschließung durch den ÖPNV aus Richtung Neumühlen/Övelgönne bzw. HafenCity durch den Busverkehr generiert.

Der ÖPNV wird an den Landungsbrücken durch den Fährverkehr, hauptsächlich der sogenannten HADAG-Fähren (HADAG Seetouristik und Fährdienst AG), ergänzt. Der Fährbetrieb erfüllt zum einen die Funktion als Touristenattraktion, wodurch ermöglicht wird, den Ort von der Wasserseite aus wahrzunehmen. Zum anderen bietet er Pendlern, die das Südufer der Norderelbe erreichen müssen, die Möglichkeit der Überfahrt über die Elbe. Ergänzend ist die immer noch bestehende Verbindung zwischen den Landungsbrücken und Helgoland mit einem Katamaran zu nennen.

Das Gebiet – derzeitige Nutzungen und Herausforderungen

Das Gebiet um den Alten Elbtunnel ist hinsichtlich der Nutzung vorwiegend geprägt durch touristische Einrichtungen, insbesondere im östlichen Bereich, in Form von Gastronomieeinrichtungen, Souve-

niershops sowie Kartenverkaufsstellen für die Barkassen- und Hafenrundfahrten. Westlich des Alten Elbtunnels wird das obere Geschoss des bestehenden Parkdecks in den Sommermonaten von zwei Beachclubs auf einer Fläche von 3.000 qm genutzt.

Ein weiterer Beachclub bildet im Westen den Abschluss des Gebietes. Ergänzend zur freizeit- sowie tourismusorientierten Nutzung befinden sich im westlichen Teil des Gebietes Verwaltungsgebäude sowie unterirdisch gelegene Infrastrukturen von Hamburg Wasser. Die nördlich des Gebietes gelegene Gebäudegruppe (Hamburg Wasser sowie ein Wohnhaus) steht derzeit zur Disposition. Lediglich das westlich gelegene Betriebsgebäude auf dem Betriebsgelände von Hamburg Wasser sowie der unterirdisch verlaufende Rechen als auch der nördlich gelegene Regenauslass sind im Entwurf zu berücksichtigen (vgl. PATRIOTISCHE GESELLSCHAFT

3. Bestandsaufnahme des Ortes

2015, 26). Es stellt sich dabei die Herausforderung, die Nutzungen von Hamburg Wasser in den Entwurf zu integrieren.

Städtebaulich betrachtet haben sich im westlichen Abschnitt des Entwurfsgebietes und damit westlich des Alten Elbtunnels sogenannte ‚Rückseiten‘ gebildet. Das dort bestehende Parkdeck fungiert im oberen Geschoss, wie bereits erwähnt, übergangsweise als Beachclub, wobei der Eindruck einer Zwischenlösung entsteht. Im Erdgeschoss bietet das Parkdeck für den öffentlichen Pkw-Verkehr derzeit bis zu 90 Stellplätze (vgl. PATRIOTISCHE GESELLSCHAFT 2015, 30). Grundsätzlich wird der Ort vom Pkw- und Busverkehr dominiert, wodurch die Aufenthaltsqualität in hohem Maße gemindert wird. Eine ähnliche städtebauliche Situation ist östlich des Alten Elbtunnels und damit auf der nördlichen Seite des Landungsbrückengebäudes zu beobachten. Nicht nur be-

findet sich hier der zentrale Abfahrtsort für Touristenbusse, auch das Pkw-Aufkommen durch den bestehenden öffentlichen Parkplatz mindert die Qualität des Ortes. Durch die verkehrliche Infrastruktur bestehen kaum fußläufige Nord-Süd-Verbindungen. Generell wirkt das Gebiet um den Alten Elbtunnel konfus, es fehlt eine klare Orientierung mit durchgängigen fußläufigen Wegeverbindungen und Sichtbeziehungen. Die derzeitige infrastrukturelle Situation wird den Anforderungen der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern (Fußgänger, Radfahrer, Pkw-Fahrer) nicht gerecht und verursacht Kollisionen.

Das Gebiet um die St. Pauli Landungsbrücken ist insbesondere an den Wochenenden durch Besucherströme stark frequentiert. Die städtebauliche Situation sollte diesem Umstand gerecht werden – es bedarf einer klar strukturierten Wegeführung mit Hierarchien, Aufenthaltsflächen sowie

nutzungsspezifischen Ergänzungen im Bereich Einzelhandel, Gastronomie und Kultur.

Das Potenzial dieses besonderen Ortes als Ankunftsort sollte hinsichtlich der Nutzung, der städtebaulichen Ordnung sowie der Gestaltung ausgeschöpft und verbessert werden.

4. Entwerferische Analyse

4. Entwerferische Analyse

„Da Planung stets in einem räumlichen Kontext stattfindet, wird die Weiterentwicklung eines Gebietes oder einer Stadt, trotz aller innovativen Erkenntnisse, vor allem durch die bestehende Situation eines Standortes wie auch seiner Historie maßgeblich beeinflusst“ (vgl. NETSCH 2015, 32). Vor diesem Hintergrund bedarf es neben der im vorigen Kapitel erarbeiteten Bestandsaufnahme des Ortes der Erweiterung um eine städtebauliche Analyse. Die Auswahl der Analysethemen geschieht dabei unter Berücksichtigung des späteren Entwurfes. Das heißt, die städtebauliche Analyse ist auf den Entwurf ausgerichtet, sodass nur entwurfsrelevante Themen abgebildet werden. Neben dem Thema der sogenannten „Schwellen“ in Form von Übergangszonen umfasst die folgende entwerferische Analyse die Themen „Schichten der Stadt“ bzw. „Stadtebenen“ sowie „Sichtachsen“. Abschließend wird das Konzept in seiner

Grundkonzeption dargestellt, wobei das Verhältnis zwischen Topographie und Baukörper für das Entwurfsgebiet sowie auch übergeordnete morphologische Elemente von Bedeutung sind. Innerhalb der Analysethemen werden Bezüge zu den bereits in Kapitel 3.1 erläuterten „Konstanten der Stadtgestalt“ (vgl. FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, BEHÖRDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT 2014, 39), wie dem Wallring, dem Geesthang und der Wasserkante, hergestellt.

4.1 Schwellen

Wenn Räume aufeinander treffen, können diese einerseits durch eine Grenze klar voneinander gegliedert werden. Je nach Ausgestaltung der Grenze kann diese entweder signalisieren, dass ein Übertritt der Grenze erwünscht bzw. erlaubt ist oder eben nicht. Andererseits ermöglicht eine Übergangs-

zone, die sogenannte Schwelle, die Überwindung einer Grenze. BOETTGER definiert die Begriffe Grenze und Schwelle anhand des architektonischen Raumes (vgl. 2014, 45ff.) „Unter einer Grenze wird meistens der Rand eines Territoriums verstanden, der eine klare Zugehörigkeit eines Raumes markiert. Durch das ziehen von Grenzen entstehen zwei Seiten“ (EBD. 2014, 45). Die Ausgestaltung dieser Grenze ist variabel. Die Grenze kann in Form einer Linie, einer Fläche oder eines Volumens auftreten. „Schwellen [hingegen] sind Grenzöffnungen, die zum Übertreten einladen. Sie sind Auftakt zu einem Raum und bilden den Übergang, aber auch den Raum selbst. Schwellen sind im Sinne der Raumbildung Grenze als auch Übergang, das heißt, sie leben von der Ambiguität, Räume zu öffnen und sie zu schließen“ (EBD. 2014, 47). Während also eine Grenze eine klar definierte Unterteilung zweier (in diesem Fall) Räume darstellt, markiert

eine Schwelle eine Übergangszone, die zur Überwindung dieser einlädt bzw. die Überwindung erst ermöglicht.

Im übertragenden Sinne lassen sich sogenannte Schwellen, also Übergangszonen im Rahmen der Analyse des Entwurfes feststellen. Die Ausgestaltung der Schwellen innerhalb des Raumes ist jeweils eine andere. Für die übergeordnete Betrachtung ist zum einen die Schwelle zwischen „Innen“ und „Außen“ zu nennen (siehe Abb. 12).

In den vorangegangenen Kapiteln wird bereits der Ort des Entwurfsgebietes charakterisiert – er befindet sich an der Schwelle zwischen „Innen“, der Innenstadt sowie „Außen“, der historischen Vorstadt Hamburgs. Die Schwelle ist in Form eines Übergangsbereiches – der Wallanlagen – sichtbar (siehe Abb. 13). Darüberhinaus lässt die Anordnung der heutigen Bebauung sowie Infrastruktur in

Form von Verkehrsstraßen das Nebeneinander zweier Räume vermuten. Es besteht keine Grenze in Form einer Barriere, vielmehr ist ein Übergang von dem einen Ort zum anderen fließend möglich.

Zum anderen ist die Schwelle zwischen Land und Wasser gegeben. Die Schwelle zwischen Land und Wasser bildet die Uferkante. An den Landungsbrücken trennt die Uferkante nicht etwa die Räume (Landfläche und Wasserfläche) voneinander, vielmehr wird ein fließender Übergang durch die bauliche Infrastruktur in Form einer Pontonanlage mit Zuwegungen ermöglicht.



ABB. 12: LANDUNGSBRÜCKEN – EIN ORT AN DER SCHWELLE

Eine weitere Schwelle, die bei der Analyse des Ortes in Erscheinung tritt, ist die Schwelle zwischen Vergangenem und Zukunft.

Historische Baudenkmäler lassen an vergangene Zeiten sowie Nutzungsstrukturen erinnern. So zum Beispiel das Eingangsgebäude des Alten Elbtunnels oder

4. Entwerferische Analyse



ABB. 13: NUTZUNGEN INNERHALB DES WALLRINGS

das Landungsbrückengebäude.

Der Entwurf ermöglicht es, mit Bezugnahme zur Historie neue Ideen für den Ort zu entwickeln. Die Funktion des Ortes als ‚Ankunftsort‘ wird dabei weitergedacht und an heutige sowie zukünftige Anforderungen angepasst. Ein Nebeneinander von Vergangenen und Zukunft in Form

4.2 Stadtebenen und Schichten der Stadt

Ein weiteres Thema, das im Rahmen der morphologischen Analyse bedeutsam ist, umfasst die sogenannten Schichten der Stadt.

Bei Betrachtung des städtischen Gefüges

von Baustrukturen ist das Ergebnis.

Schwellen treten nicht nur bei der übergeordneten Analyse in Erscheinung. Auch im konkreten Entwurf sind Schwellen herauszuarbeiten, die es ermöglichen fließend von einem Raum in den nächsten zu gelangen (siehe dazu Kapitel 5).

lässt sich feststellen, dass sich dieses aus verschiedenen Ebenen zusammensetzt. Neben der Topographie bilden Uferkante (Trennung von Land- und Wasserflächen), Bebauung und Infrastruktur (verkehrlich und baulich, wie die Pontonanlage) die maßgeblichen Ebenen im Entwurfsgebiet (siehe Abb. 14).

Die Entwicklung einer Stadt wird vorrangig von ihrer Topographie bestimmt. Aufbauend darauf lassen sich Gebäudestrukturen sowie verkehrliche Infrastrukturen entwickeln. An kaum einem anderen Ort in Hamburg ist das Gefälle der Topographie so stark ausgeprägt, wie im südlichen Abschnitt von St. Pauli. Bedingt durch die Ausprägung der Topographie ist das Gebiet durch Höhenunterschiede geprägt. Die Höhenunterschiede ermöglichen es, die Stadt auf verschiedenen Ebenen, den sogenannten Stadtebenen, zu erfahren.

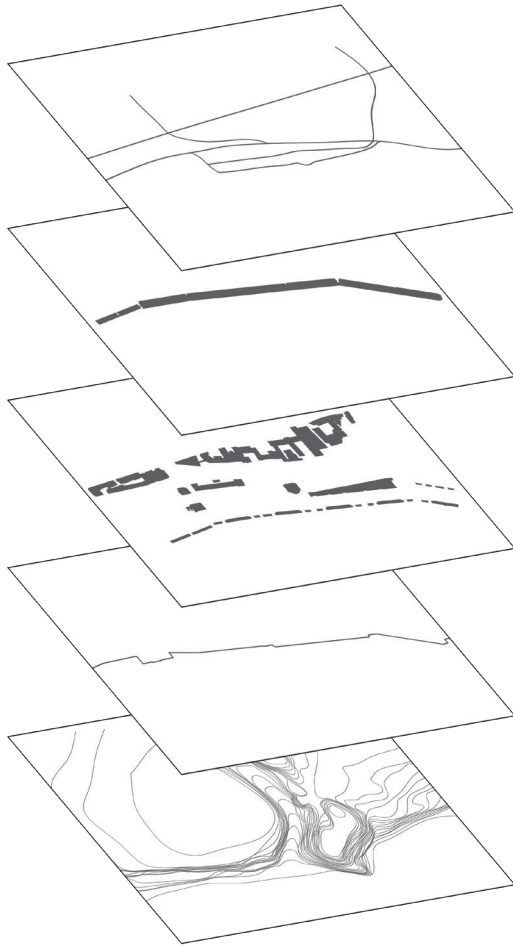


ABB. 14: SCHICHTEN DER STADT

Das niedrige Höhenniveau im Entwurfsgebiet lässt es zu, von der höher gelegenen Geestkante aus das Entwurfsgebiet zu überblicken sowie die Sichtbeziehung zum Wasser und zur gegenüberliegenden Uferkante zu halten. Auch innerhalb des Entwurfsgebietes sind, wenn auch eher geringere, Höhenunterschiede zu überwinden, was dazu führt, dass eine weitere Stadtebene entsteht. Der Entwurf stellt dies in Kapitel 5 dar.

Stadtebenen sind nicht nur durch die natürliche Topographie entstanden. Auch künstlich angelegte Infrastruktureinrichtungen, wie der Alte Elbtunnel ermöglichen es, die Stadt auf verschiedenen Höhenniveaus zu erfahren. Während der Eingang zum Alten Elbtunnel auf Höhenniveau des Entwurfsgebietes liegt, führt die Tunnelröhre zur gegenüberliegenden Uferkante knapp 20 Meter unter der Erde entlang.

Das System der „Schichten der Stadt“ wird im übertragenden Sinne in Form einer weiteren Stadtebene im Rahmen des Entwurfes von Bedeutung sein. Die Besonderheit dabei soll es sein, den Ort auf verschiedenen Ebenen zu erfahren, wobei jede Ebene eine andere Nutzungsform bietet.

4.3 Sichtachsen

Das Entwurfsgebiet ist ein sehr präserter Ort im Stadtgefüge. Sichtachsen ermöglichen dies. Von der am Geesthang, nördlich des Entwurfsgebietes verlaufenden fußläufigen Verbindung „Bei der Erholung“ ist das Gebiet gut sichtbar. Sowohl das Geländegefälle der Topographie als auch die eher niedrige Bauweise der historischen Baukörper im Entwurfsgebiet begünstigen zudem die Sichtbeziehungen zum Wasser sowie zur gegenüberliegenden Uferkante. Ziel des Entwurfes ist es,

4. Entwerferische Analyse

durch entsprechende Anordnung der Baukörper diese Sichtbeziehungen möglichst zu erhalten. Die Gebäude des Entwurfes sollten also eine gewisse Transparenz aufweisen. Ein weiterer attraktiver Aussichtspunkt bildet die Aussichtsplattform auf dem Stintfang. Dieser Ort ist noch höher gelegen als die fußläufige Verbindung „Bei der Erholung“. Eine Einschränkung der Sichtachse ist auch durch bauliche Maßnahmen nicht zu erwarten. Ergänzend bestehen Sichtachsen von dem Entwurfsgebiet aus zur gegenüberliegenden Uferkante nach Steinwerder sowie in Richtung Innenstadt zur Elbphilharmonie. Nicht zuletzt wird dadurch die räumliche sowie wahrnehmbare Nähe des Entwurfsgebietes zur Innenstadt deutlich. Abschließend ist die Sichtachse innerhalb des Entwurfsgebietes entlang der bereits bestehenden Promenade als bedeutsame Sichtbeziehung zu nennen. Sichtachsen und Sichtbezüge innerhalb

des Gebietes sowie ausgehend von besonderen Orten im Gebiet sind für den Entwurf zu berücksichtigen sowie zu entwickeln.



ABB. 15-20: IMPRESSIONEN DER SICHTBEZÜGE

4. Entwerferische Analyse

4.4 Das Konzept

Im Rahmen dieses Kapitels wird die grundsätzliche Idee des Entwurfes abgebildet. Die Darstellung und Begründung der städtebaulichen Ausgestaltung der Themen erfolgt in Kapitel 5.

In den vorangegangenen Kapiteln konnte eine Zusammenschau von Themen beginnend mit der historischen Entwicklung des Ortes bis hin zu heutigen Herausforderungen und Anforderungen, die an diesen Ort gestellt werden, abgebildet werden.

Vor dem Hintergrund der eingangs dargestellten Fragestellung „Wie kann eine städtebauliche Neuordnung an den St. Pauli Landungsbrücken aussehen, die diesem Ort als ‚Ankunftsort‘ gerecht wird und dabei die jeweiligen Anforderungen der Nutzergruppen berücksichtigt?“ und mit Bezugnahme zu den Erkenntnissen aus der Analyse ergeben sich für das

Konzept und den späteren Entwurf folgende Themenschwerpunkte: Ziel ist es, den Ort als Ankunftsort für die verschiedenen Nutzergruppen wieder zu repräsentieren. Um dies zu erreichen, muss die Attraktivität des Ortes hinsichtlich der Aufenthaltsqualität, des Nutzungsangebotes sowie der Gestaltung gesteigert werden. In diesem Ziel inbegriffen ist ein weiterer Aspekt: die Verbesserung des Nutzungsangebotes. Das Nutzungsangebot beschränkt sich derzeit auf einen Gastronomieanbieter, verschiedene Souveniershops sowie Ticketverkaufsstellen für Hafen- und Barkassenrundfahrten. Das Konzept sieht eine Erweiterung des Nutzungsangebotes insbesondere um kulturelle Einrichtungen vor. Abschließendes Ziel ist es, eine verbesserte, Orientierung gebende Wegestruktur zu entwickeln. Die Wegestruktur ist vor dem Hintergrund der gegebenen Topographie zu entwerfen. Besondere Bedeutung kommt dabei der

Überwindung der Höhenunterschiede zwischen der Straße „Bei den St. Pauli Landungsbrücken“ und der höher gelegenen „St. Pauli Hafenstraße“ zu.

Die Idee – Ankunftsort St. Pauli Landungsbrücken

Für das Konzept bildet der gesamte Betrachtungsraum (siehe Kapitel 3.1 „Das Entwurfsgebiet“) den Ankunftsort. Der Ankunftsort kann auf verschiedenen Wegen erreicht werden. Neben der fußläufigen Anbindung des Ortes an die Uferpromenade ist eine verkehrliche Erschließung über die Helgoländer Alle bzw. die Davidstraße gegeben. Auch kann der Ort von der Wasserseite aus durch den Fährverkehr angefahren werden (siehe Abb. 21).

Der Betrachtungsraum kann jedoch nicht als Gesamttraum gefasst werden. Vielmehr besteht der Eindruck, dass drei voneinander getrennte und in ihrem Cha-

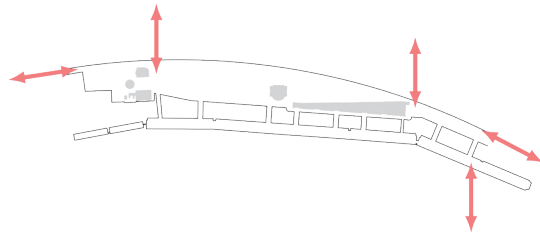


ABB. 21: GEBIETSEINGÄNGE

rakter unterschiedliche Räume bestehen. Die Gebäudegruppe des Unternehmens Hamburg Wasser im westlichen Abschnitt des Gebietes sowie das Eingangsgebäude des Alten Elbtunnels im eher östlichen Teil des Gebietes verhindern den Gesamttraum als Einheit zu fassen. Im Rahmen des Konzeptes ist es vorgesehen, die drei Teilräume zum einen hinsichtlich der Nutzung und zum anderen hinsichtlich der Höhenentwicklung zu differenzieren. Trotz dieser Differenzierungen sind die Teilräume insbesondere durch die Wegestruktur miteinander zu verknüpfen (siehe Abb. 22 und 23).

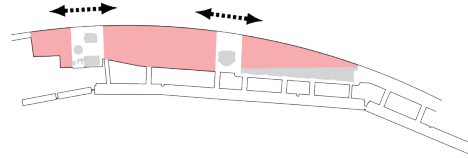


ABB. 22: VERKNÜPFUNG DER ORTE

Das Konzept sieht für den Teilraum im östlichen Abschnitt den sogenannten „Ort der Orientierung“ vor. Der Ort ist derzeit geprägt von übermäßiger Verkehrsbelastung durch den Pkw- und Touristenbusverkehr mit mangelnden fußläufigen Wegeverbindungen, insbesondere in Nord-Süd-Richtung. Orientierung gebende Wegestrukturen sowie die Verringerung der Verkehrsbelastung dienen der Aufwertung dieses Teilraumes.

Den „Ort der Erholung“ bildet im Konzept der westlich gelegene Teilraum. Derzeit ist dieser Ort geprägt durch die Nutzung eines Beachclubs sowie den angrenzenden Gebäuden von Hamburg Wasser.

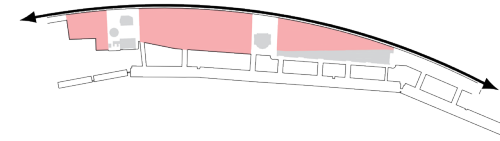


ABB. 23: LÜCKE DES ELBWANDERWEGES SCHLIESSEN

Die Entwicklung eines Zentrums für Wassersport und Freizeit wird als adäquate Nutzung für diesen Ort gesehen. Der geplante Abbruch eines Gebäudes von Hamburg Wasser sowie die Verlagerung des Beachclubs innerhalb des Entwurfsgebietes ermöglichen das Ausweiten der Flächen an diesem Ort.

Den im Rahmen des Entwurfes bedeutsamen Ort bildet der zentral gelegene „Aussichtsort“. Das derzeit an diesem Ort bestehende Parkdeck mit Stellplätzen im Erdgeschoss sowie der temporären Nutzung zweier Beachclubs im Obergeschoss können den heutigen Anforderungen an diesen Ort nicht mehr gerecht

4. Entwerferische Analyse



ABB. 24: ORT DER ERHOLUNG



ABB. 25: AUSSICHTSORT



ABB. 26: ORT DER ORIENTIERUNG

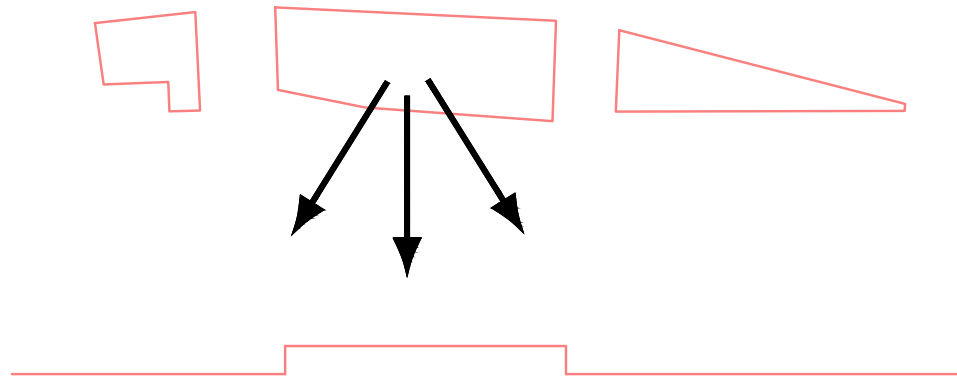


ABB. 27: ABSTRAHIERTE SCHNITTDARSTELLUNG DER HÖHENENTWICKLUNG

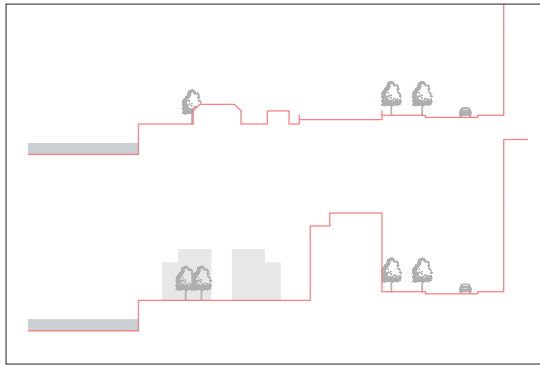


Abb. 28: SCHNITTDARSTELLUNG – ORT DER ERHOLUNG
O. BESTAND, U. ENTWURF

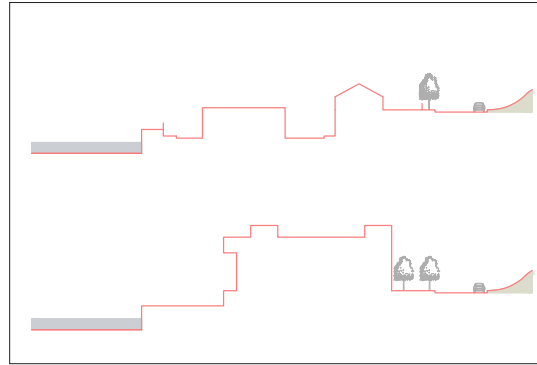


Abb. 29: SCHNITTDARSTELLUNG – AUSSICHTSORT
O. BESTAND, U. ENTWURF

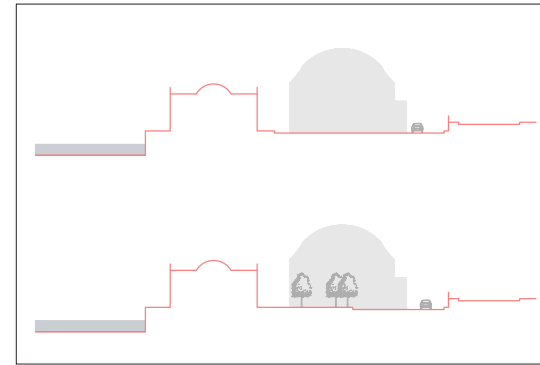


Abb. 30: SCHNITTDARSTELLUNG – ORT DER ORIENTIERUNG
O. BESTAND, U. ENTWURF

werden. Ein Erhalt der in den Sommermonaten stark frequentierten Beachclubs wäre dennoch wünschenswert, sodass diese im Konzept integriert werden. Anstelle des Parkdecks sowie der nördlich gelegenen Gebäude von Hamburg Wasser und einem angrenzenden Wohnhaus soll eine Großinfrastruktur errichtet werden. Ziel ist es, über mehrere Ebenen Nutzungen aus dem Bereich Einzelhandel, Gastronomie, Kultur und Gewerbe zu integrieren sowie Aussichtsorte zu etablieren. Besondere Bedeutung kommt der

Großinfrastruktur in Zusammenhang mit der Wegeverbindung zu. Vertikal durch die Großinfrastruktur verläuft eine Achse, die alle drei Orte miteinander verbindet.

Abbildung 27 stellt abstrahiert das Höhen-niveau für die drei Teilräume dar. Für den „Ort der Orientierung“ sowie den „Ort der Erholung“ sind keine Veränderungen in der Höhenentwicklung des Geländes vorgesehen. Anders gestaltet sich dies am „Aussichtsort“. Hierbei wird das straßen-seitige Niveau der St. Pauli Hafensstraße

von 10,70 m üNN. aufgegriffen und gen Süden verlängert. Dort besteht derzeit ein Höhengniveau von 5,70 m üNN. Durch die Errichtung der Großinfrastruktur wird also eine weitere Stadtebene integriert, die Bezug zur bestehenden Topographie nimmt. Zusätzlich zur eigentlichen Funktion des Gebäudes wird dieses den Anforderungen des Hochwasserschutzes gerecht. Es wird die Möglichkeit bestehen, entlang der Promenade die Räumlichkeiten in der unteren Ebene durch entsprechende Flutschutzvorrichtungen zu sichern und

4. Entwerferische Analyse

somit eine Hochwasserschutzmauer, die wichtige Sichtbezüge verhindern würde, zu umgehen.

Abstrahierte Darstellungen des aktuellen Bestandes sowie des Entwurfes stellen im Schnitt die Idee des Konzeptes sowie die Veränderung des Raumgefüges, insbesondere des Straßenraums in den Abbildung 28, 29 und 30, dar.

Verhältnis zwischen Topographie und Baukörper

Der im vorangegangenen Abschnitt beschriebene Umgang mit der Höhenentwicklung im Entwurf steht in Teilen in Verbindung mit dem zu betrachtenden Verhältnis zwischen Topographie und Baukörper. Wie bereits erläutert, wird die bestehende Topographie am „Aussichtsort“ in den Baukörper integriert, sodass innerhalb des Baukörpers ein Höhenversprung besteht. Über die wassersei-

tige Promenade ist die untere Geschossebene zu erreichen, während über das nördlich gelegene Straßenniveau die mittlere Geschosshöhe erreicht werden kann. Eine

Verbindung der Ebenen findet über die Treppenhäuser/Fahrstühle sowie die seitig angeordneten Treppenaufgänge statt. Das Verhältnis zwischen Baukörper und Topographie lässt sich an diesem Ort als Verschmelzung bezeichnen.

Im östlichen Abschnitt des Gebietes, am „Ort der Orientierung“ treffen Topographie und Baukörper ebenfalls aufeinander. Während die Topographie in ihrer Ausgestaltung organisch verläuft, gestaltet sich der Baukörper des Landungsbrückengebäudes stringent und geradlinig. Der im Entwurf nördlich des Gebäudes

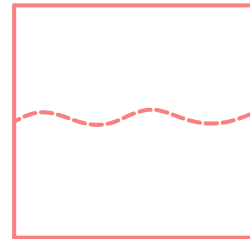


ABB. 31: VERSCHMELZUNG VON TOPOGRAPHIE UND BAUKÖRPER

zu entwickelnde Vorplatz nimmt die Wegebeziehungen, die durch das Landungsbrückengebäude verlaufen, auf und führt diese fort. Der Vorplatz kann für die Abgrenzung

von Baukörper und Topographie als Teil des Baukörpers verstanden werden, sodass sich an diesem Teilraum eine Gegenüberstellung von Topographie und Baukörper feststellen lässt.

Abschließend ist das Verhältnis von Topographie und Baukörper für den „Ort der Erholung“ darzustellen. Die städtebauliche Herausforderung an diesem Ort besteht darin, den zu erhaltenden Bestand von Hamburg Wasser in den Entwurf zu integrieren sowie die im Erdreich liegenden Infrastrukturen der Abwasserversor-



ABB. 32: GEGENÜBERSTELLUNG VON TOPOGRAPHIE UND BAUKÖRPER

gung zu berücksichtigen. Durch die neu entwickelten Baukörper ergibt sich eine Überlagerung aus Topographie und Baukörper. Die Überlagerung kommt auch in der Ausprägung der Bauform zum Ausdruck.

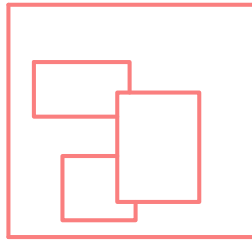


ABB. 33: ÜBERLAGERUNG VON TOPOGRAPHIE UND BAUKÖRPER

Übergeordnete morphologische Elemente

Für die Erarbeitung des städtebaulichen Entwurfes sind neben der Betrachtung des Verhältnisses von Topographie und Baukörper zueinander auch übergeordnete morphologische Elemente zu untersuchen, die als System verstanden und weiterentwickelt werden können.

Für den Baukörper am „Aussichtsort“ bildet die Topographie in Form der Hangla-

ge das maßgebliche Element. Die Topographie wird in den Baukörper „integriert“, sodass bestehende Höhenunterschiede fließend durch die Ausgestaltung des Baukörpers überwunden werden können.

Für die konzeptionelle Entwicklung der beiden Orte „Ort der Orientierung“ und „Ort der Erholung“ bilden zum einen der Grünzug entlang der Helgoländer Allee, zum anderen die Ausgestaltung des Straßenraums der Davidstraße entscheidende Prinzipien.

Der Grünzug entlang der Helgoländer Allee, welcher in geschwungenem Verlauf auf den „Ort der Orientierung“ trifft, ist als ‚große‘ Geste wahrzunehmen. Den Endpunkt dieser Geste bildet ebenfalls etwas Großmaßstäbliches: der Solitärbau des Eingangsgebäudes des Alten Elbtunnels. Im Gegensatz dazu ist der Verlauf der Davidstraße mit einer dichten Bebauung entlang des Straßenrandes als geradlinig

und ‚ruhig‘ zu lesen. Während die ‚große‘ Geste der Helgoländer Allee in etwas Großmaßstäblichem mündet, ist für den Entwurf am „Ort der Erholung“, auf den die Davidstraße trifft, eine eher kleinteilige Bebauungsstruktur vorgesehen.

Das Eingangsgebäude des Alten Elbtunnels stellt nicht nur den Endpunkt der geschwungenen Geste dar. Darüber hinaus bildet der Solitärbau auch das Verbindungsstück zwischen dem „Ort der Orientierung“ und dem „Aussichtsort“. Das Bindeglied zwischen dem „Aussichtsort“ und dem „Ort der Erholung“ hingegen wird durch eine kleinteilige Struktur gebildet und eben nicht nur durch einen (großmaßstäblichen) Solitärbau.

4.5 Zwischenfazit

Die Bestandsaufnahme in Kapitel 3 liefert wichtige Informationen für die Erfassung

4. Entwerferische Analyse

des Ortes. Ergänzend bildet die entwerferische Analyse die wesentliche Grundlage für den Entwurf. Zu relevanten Themen und städtebaulichen Bedingungen, die im Rahmen der entwerferischen Analyse herausgearbeitet wurden, sind bei der Entwicklung des Städtebaulichen Entwurfes Bezüge herzustellen. Neben den übergeordneten Themen, wie „Schwellen“, „Stadtebenen“ und „Sichtachsen“ sind auch das Verhältnis von Topographie und Baukörper sowie übergeordnete morphologische Elemente wesentlicher Bestandteil. Darüber hinaus sind die im Konzept formulierten Ziele der Repräsentation des Ortes als Ankunftsort durch eine Steigerung der Aufenthaltsqualität, die Verbesserung der Wegestruktur sowie des Nutzungsangebotes zu berücksichtigen.

5. Der Entwurf – Stationen des Ankunftsortes

5. Der Entwurf – Stationen des Ankunftsortes



ABB. 34: SZENARIOPLAN, M 1:8000

Das Konzept für den Ankunftsort an den St. Pauli Landungsbrücken wird in diesem Kapitel in Form des Entwurfes dargestellt. Verschiedene Plandarstellungen tragen zum Verständnis und zur Lesbarkeit der Idee bei. Während der Szenarioplan im Maßstab 1:2000 der übergeordneten Darstellung des Entwurfes dient sowie Bezüge zur Umgebung herstellt, bilden abschließende Grundriss- und Schnittdarstellungen im höheren Detaillierungsgrad die Räumlichkeiten innerhalb der Baukörper ab. Ungeachtet dessen, dass alle drei Teilräume für das Konzept maßgeblich sind, liegt der Fokus des Entwurfes auf dem „Aussichtsort“. Detaildarstellungen werden daher nur für diesen Ort gezeigt.

5.1 Ort der Orientierung

Am „Ort der Orientierung“, auf dem Vorplatz nördlich des Landungsbrückengebäudes, ist es Ziel, die verkehrliche Be-

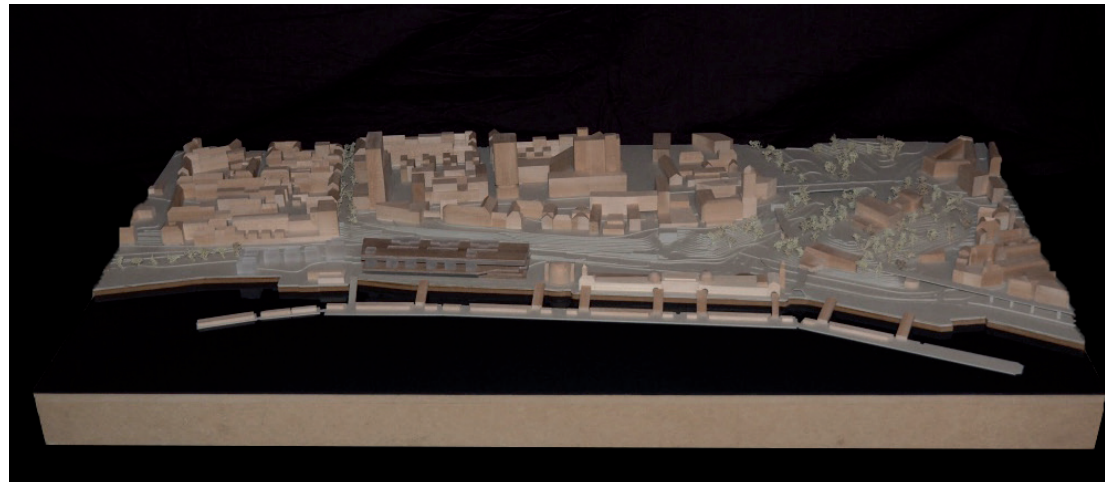


ABB. 35: MODELLFOTO, BLICK RICHTUNG NORDEN

lastung durch den Pkw- und Busverkehr zu reduzieren und Aufenthaltsflächen für Fußgänger herzustellen. Die Zufahrt zum Alten Elbtunnel muss dennoch bestehen bleiben. Der Vorplatz am Landungsbrückengebäude wird dazu gen Norden ausgeweitet, indem die senkrecht verlaufenden Wegeverbindungen durch das Gebäude aufgenommen und nach Norden fortgeführt werden. Die Verkehrsfläche wird dabei reduziert, sodass lediglich

die Zu- und Abfahrt zum und vom Alten Elbtunnel bestehen bleibt, das Parken auf dem Vorplatz jedoch nicht mehr möglich ist. Für den Touristenbusverkehr wird nördlich im Gebiet ein zentraler Halt errichtet, sodass Besucher dort zu- und aussteigen können. Das dauerhafte Parken der Touristenbusse wird, wie heute teilweise schon umgesetzt, auf die bestehenden Parkplätze entlang der Helgoländer Allee verlegt.

5. Der Entwurf – Stationen des Ankunftsortes

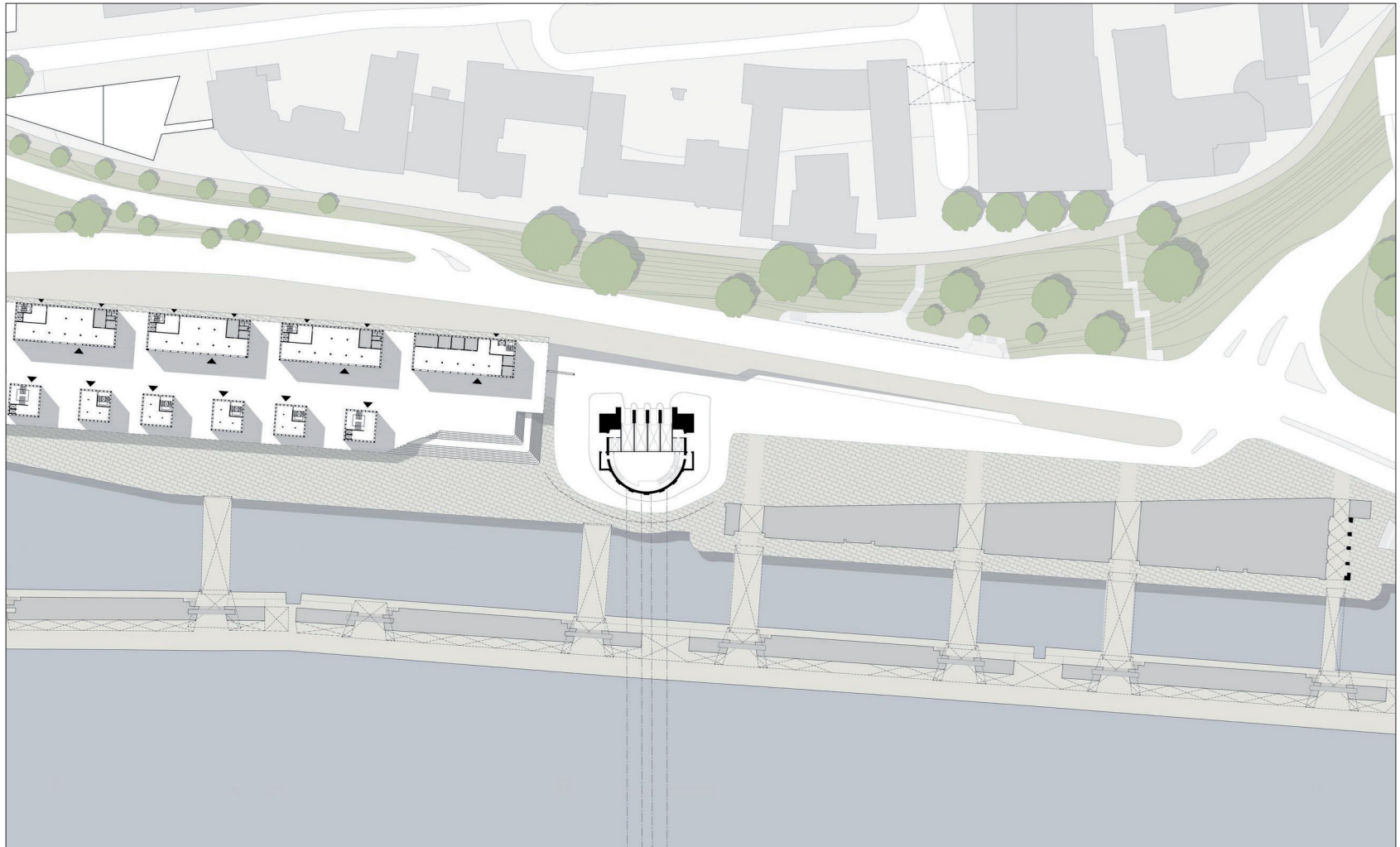


ABB. 36: AUSSCHNITT VOM NOLLIPLAN AM ORT DER ORIENTIERUNG, M1:2000

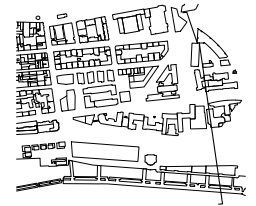
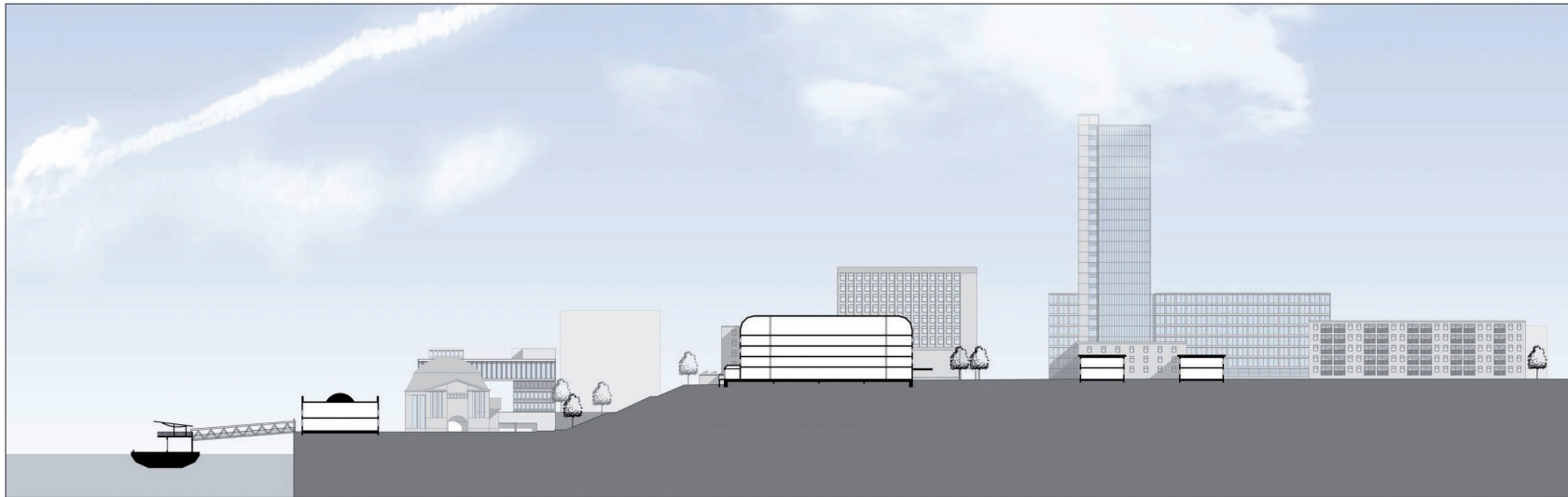
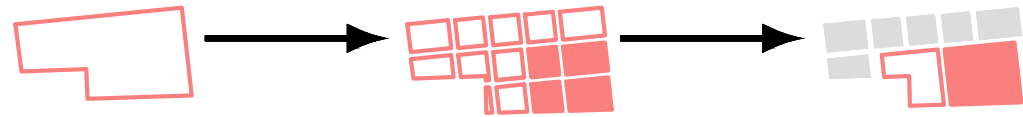


ABB. 37: SCHNITTANSICHT ZUM ORT DER ORIENTIERUNG, 1:2000

5. Der Entwurf – Stationen des Ankunftsortes

Bauliche Maßnahmen scheinen für diesen Ort nicht adäquat. Vielmehr besteht die Absicht darin, durch Struktur gebende Maßnahmen das Potenzial des Vorplatzes auszuschöpfen und das Solitärgebäude in seiner Besonderheit zu inszenieren. Über die wichtige, südlich des Landungsbrückengebäudes verlaufende Promenade kann der westlich gelegene „Aussichtsort“ erreicht werden.

In der Schnittdarstellung in Abbildung 37 kommt zum einen die bereits beschriebene Verringerung der Verkehrsflächen zum Ausdruck. Darüber hinaus wird das Gegenüber von Alt und Neu deutlich. Im Vordergrund abgebildet, spiegelt das Eingangsgebäude des Alten Elbtunnels die Historie des Ortes wider, im Hintergrund wird die zukünftige Planung des Entwurfes dargestellt. Im übertragenden Sinne zeigt das Gegenüber von Alt und Neu die Schwelle zwischen Vergangenem und



Zukünftigem.

5.2 Ort der Erholung

Als „Ort der Erholung“ zeichnet sich dieses Quartier im Konzept vorrangig durch Freizeit- und Tourismusnutzung aus. Zielgruppe sind neben Touristen auch Einheimische und Sportbegeisterte. Der Ort ist nicht zuletzt aufgrund seiner besonderen Lage am Wasser als ein geeigneter Standort für Nutzungen rund um das Thema Wassersport zu betrachten. Durch die zahlreichen Kanäle sowie die Alster verfügt Hamburg bereits über ein großes Angebot im Bereich Wassersport (u.a.

ABB. 38: RASTERSTRUKTUR AM ORT DER ERHOLUNG

Segeln, Paddeln und Wasserski). Ziel soll es sein, das Angebot im Bereich Wasser- und Freizeitsport in Hamburg zu ergänzen. Einschränkungen bestehen aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens der Fähr- und Barkassenbetriebe für den direkten Wassersport auf der Elbe. Die vorgesehenen Nutzungen rund um das Thema Freizeit- und Wassersport werden im Quartier realisiert.

Vor dem Hintergrund der notwendigen Integration bestehender Gebäude von Hamburg Wasser ist folgende Anordnung der Gebäudekomplexe entwickelt worden (siehe Abbildung 38):

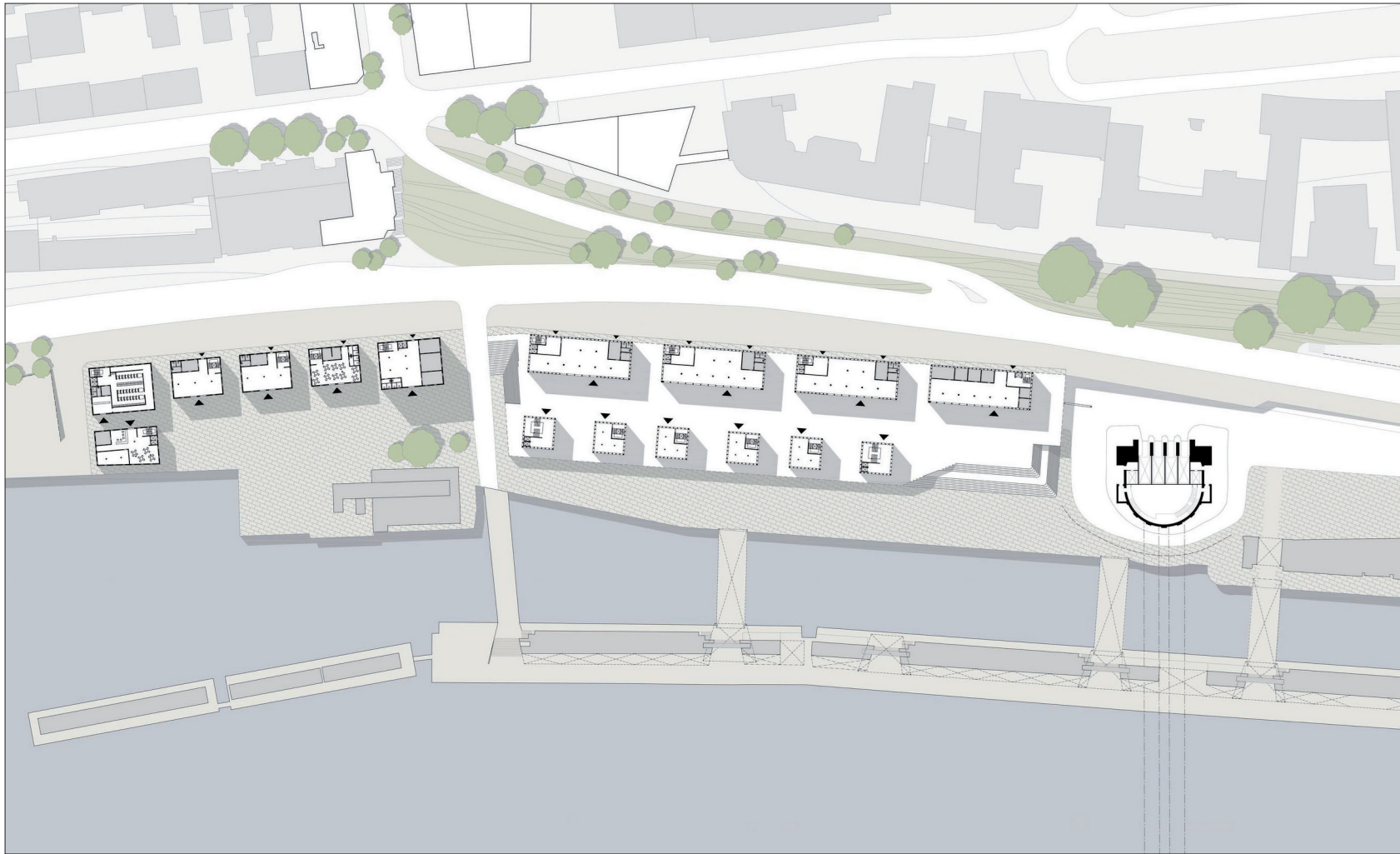


ABB. 39: AUSSCHNITT VOM NOLLIPLAN AM ORT DER ERHOLUNG, M 1:2000

5. Der Entwurf – Stationen des Ankunftsortes



ABB. 40: MODELLFOTO, WESTLICHES ENTWURFSGEBIET

Die Struktur und Anordnung der Baukörper orientiert sich an dem vertikalen bzw. horizontalen Straßenverlauf sowie an bestehender Bebauungsstruktur. Die Rasterstruktur ermöglicht es, den Bestand in das neue Quartier zu integrieren. Durch die Rasterstruktur ergeben sich freie sowie bereits mit einer Nutzung belegte

Felder. Mittig angelegt besteht ein Platz, an dem die aus Osten kommende Achse verläuft.

Um eine Belebung dieses Ortes zu erreichen, zeichnen sich die Erdgeschosszonen der Baukörper allesamt durch öffentlich zugängliche Nutzungen

aus. Nicht-öffentliche Zonen befinden sich teilweise in den oberen Etagen.

Den Auftakt des Gebietes bildet am östlichen Abschnitt das sogenannte Sportlerhotel. Das Konzept des Hotels zielt vorwiegend auf junges sowie sportbegeistertes Publikum ab. Das Sportlerhotel ist weniger exklusiv und grenzt sich dadurch bewusst von den nördlich gelegenen hochpreisigen Hotels Empire Riverside sowie dem Hotel Hafen Hamburg ab. Die konzeptionelle Grundidee des Sportlerhotels besteht darin, die Grundbedürfnisse, wie Ernährung, Ausstattung oder auch Freizeit- und Wellnessbereich auf das Thema Sport auszurichten. Die Empfangshalle befindet sich in der Erdgeschosszone, während die Hotelzimmer und weitere Nutzungen in den oberen Etagen verortet sind.

Angrenzend an das Sportlerhotel befindet sich ein Gastronomieanbieter, der sowohl für Hotelgäste als auch für Nicht-Hotel-

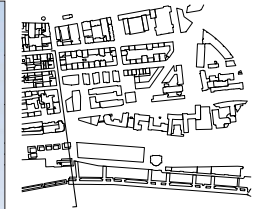


ABB. 41: SCHNITTANSICHT ZUM ORT DER ERHOLUNG, M 1:2000

gäste auf mehreren Ebenen ein Angebot bereitstellt. Ergänzend bieten die westlich angrenzenden Einzelhandelseinrichtungen Angebote aus dem Bereich Seglerbedarf, Yachtbedarf, Surfbedarf, Modellsport- oder auch Anglerbedarf. Den Abschluss dieses Gebietes bildet zum einen das oberhalb im Westen gelegene Schwimmbad mit verschiedenen Angeboten aus dem Bereich Schwimmsport so-

wie das angrenzend an die Wasserkante gelegene Fitnessstudio. Die Schwimmbecken und Saunaeinrichtungen sind in den oberen Etagen gelegen, während der Umkleidebereich in der Erdgeschosszone im Inneren des Gebäudes liegt. Die Nutzungen des Fitnessstudios werden auf allen Ebenen realisiert. Erreicht werden kann das Gebiet aus Richtung Osten über die durch die Groß-

infrastruktur verlaufende Achse, sodass die Erschließung der öffentlichen Nutzungen im Erdgeschoss sinnvollerweise über den Platz realisiert wird. Private Zugänge sind hingegen straßenseitig angeordnet (siehe Abbildung 39).

Die Geschosshöhe der Baukörper bildet die Schnittansicht in Abbildung 41 ab. Das Hotel als Eingangspunkt zum „Ort der Erholung“ weist dabei eine höhere

5. Der Entwurf – Stationen des Ankunftsortes

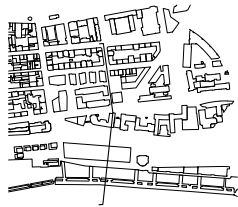


ABB. 42: SCHNITTANSICHT ZUM AUSSICHTSORT, M 1:2000

Geschossanzahl (sechs Geschosse) als die restlichen Baukörper (vier Geschosse) auf.

5.3 Aussichtsort

Städtebaulich betrachtet bildet der Gebäudekomplex am „Aussichtsort“ durch seine Dimension eine besondere Präsenz

am Ankunftsort. Die Maßstäblichkeit dieses Gebäudekomplexes ergibt sich zum einen aus dem Verhältnis zum ehemaligen Empfangs- und Abfertigungsgebäude der Landungsbrücken. Auch dieses Gebäude weist eine gewisse Dimension auf, sodass durch das neue Gebäude ein adäquates Gegenüber geschaffen wird. Zum anderen bietet die Großinfrastruktur durch seine städtebauliche Ausgestaltung

die Möglichkeit, bestehende Höhenunterschiede durch die Errichtung verschiedener Nutzungsebenen zu überwinden.

Wie bereits aus der Analyse in Kapitel 4.2 hervorgeht, ist das Thema der Stadtebenen vor Ort von besonderer Bedeutung.

Das System, verschiedene Nutzungen auf verschiedenen (Stadt-)ebenen zu realisieren, wird im konkreten Fall auf die



ABB. 43: ANSICHT VON DER WASSERKANTE, M 1:4000

Struktur am „Aussichtsort“ übertragen. Die einzelnen Ebenen sind in ihrer Darstellung, ihrer städtebaulichen Ausprägung sowie in der vorgesehenen Nutzung sehr unterschiedlich.

Die Ansicht in Abbildung 43 bildet den neuen Baukörper in Zusammenhang mit dem städtischen Gefüge ab. Deutlich wird dabei die Linearität, die das Gebäude aufweist. Während der untere Sockel sowie die oberste Ebene horizontal verlaufen und eine gewisse Massivität aufweisen, bilden einige vertikale Baukörper die Stützen der neuen Stadtebene und ge-

ben dem Gebäude dadurch eine gewisse Transparenz. Sichtbeziehungen zwischen dem Sockel und von der Geestkante zum Wasser durch die neue Stadtebene werden dadurch ermöglicht.

Westlich und östlich angrenzend an den „Aussichtsort“ sind Übergangszonen zum einen zum „Ort der Erholung“, zum anderen zum „Ort der Orientierung“ zu überwinden. In Kapitel 4.1 wird bereits Bezug zu Schwellen und Grenzen im Allgemeinen, aber auch den Ort im Speziellen betreffend genommen. Der Verlauf der übergeordneten Schwellen, wie die durch

die Wasserkante oder auch die Topographie bedingte Schwelle ist eher horizontal ausgerichtet. Daneben bestehen vertikale Schwellen vorwiegend im konkreten Entwurfsgebiet und dabei zwischen den drei Teilgebieten. Die Übergangszone sowohl zwischen dem „Ort der Orientierung“ und dem „Aussichtsort“ im Osten, als auch zwischen dem „Aussichtsort“ und dem „Ort der Erholung“ im Westen des Entwurfsgebietes ist jeweils durch bestehende Höhenunterschiede gekennzeichnet. Die Errichtung von Treppenanlagen ermöglicht die Überwindung dieser Höhendifferenzen und bietet durch die

5. Der Entwurf – Stationen des Ankunftsortes

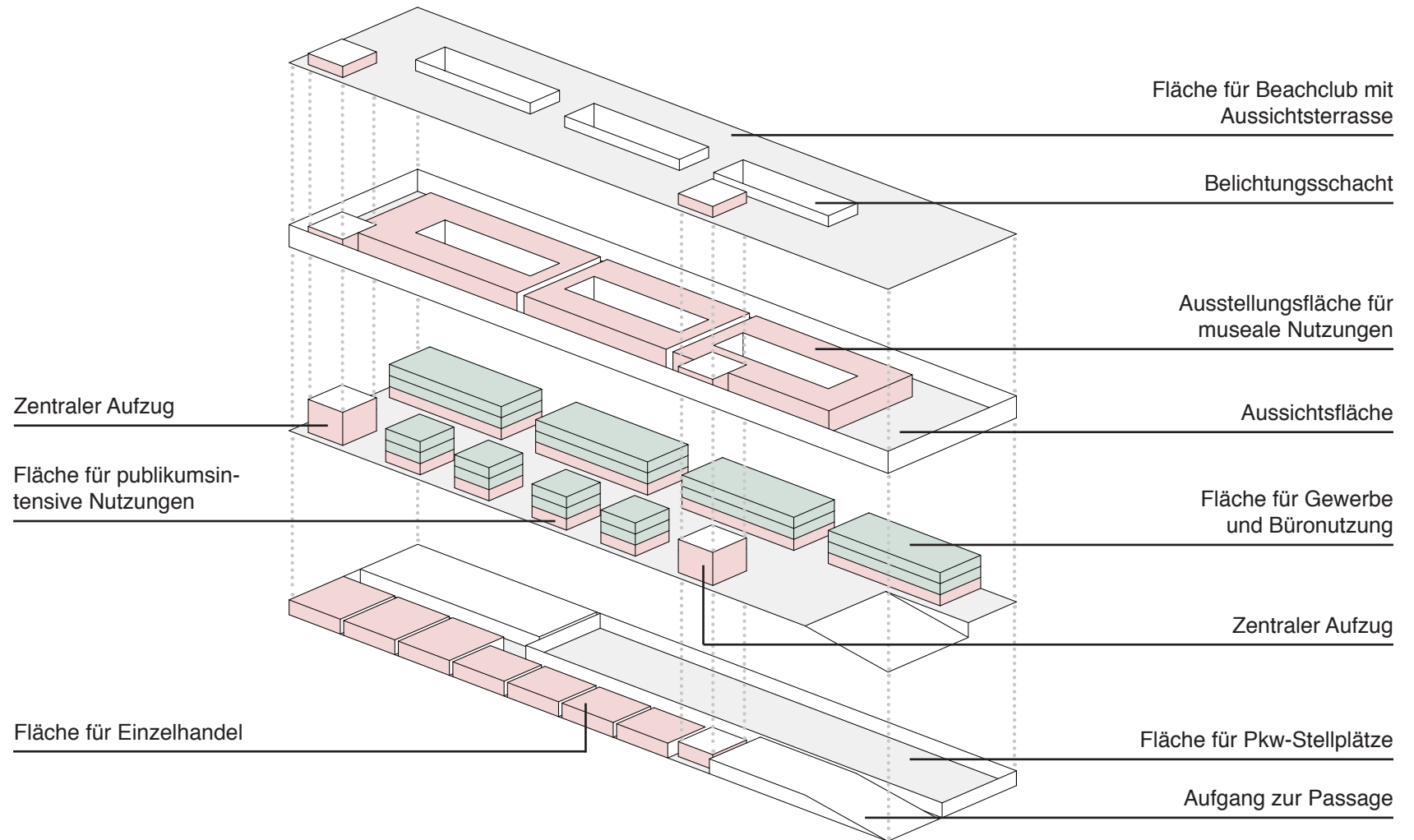


ABB. 44: NUTZUNGSKONZEPT FÜR DIE GROSSINFRASTRUKTUR AM AUSSICHTSORT

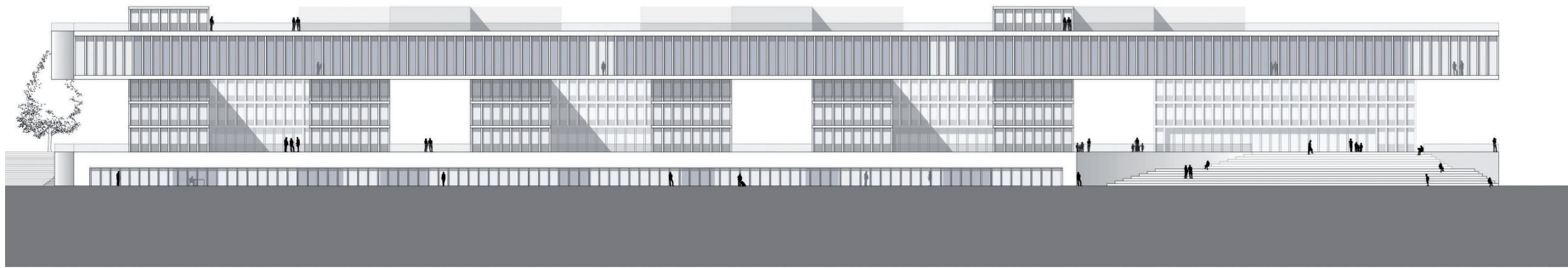


Abb. 45: VERTIEFUNG ANSICHT SÜD, M 1:800

Ausgestaltung der Treppen attraktive Aufenthaltszonen und Aussichtspunkte zur Wasserkante. Die Treppenanlagen tragen daneben dazu bei, eine Wegebeziehung zwischen den Orten herzustellen.

Nutzungsspezifische Anforderungen an den „Aussichtsort“ sind einerseits im Zusammenhang mit touristischen Einrichtungen zu sehen und damit mit der Bildung eines bedeutsamen Anziehungspunktes, andererseits soll dieser Ort mit der neu entwickelten Stadtebene die Möglichkeit

des besonderen Ausblickes bieten.

Die nutzungsspezifische Ausprägung der jeweiligen Ebenen ist unterschiedlich. Dafür sind gestapelte Nutzungen an dem Ort zu realisieren. Abbildung 44 stellt in einer Konzeptübersicht die Nutzungsstruktur am „Aussichtsort“ dar. Die jeweiligen Ebenen werden in den folgenden Abschnitten eingehender erläutert.

Als Referenzbeispiel für die Großinfrastruktur mit Nutzungsmischung ist die 2014 in Rotterdam realisierte Mega-Markt-

halle zu nennen. Die Großinfrastruktur in Form eines Triumphbogens umfasst ein räumliches Ausmaß von 100 Metern Länge, 70 Metern Breite und 40 Metern Höhe. Im Vergleich umfasst die Großinfrastruktur am „Aussichtsort“ eine Dimension von 180 Metern Länge, 39 Metern Breite und knapp 23 Metern Höhe.

Auf einer Fläche von 5.500 Quadratmetern bietet das Gebäude im Erdgeschoss Raum für 100 Marktstände. Hufeisenförmig ummantelt bestehen auf zwölf Geschossen außenherum 126 Eigentums-

5. Der Entwurf – Stationen des Ankunftsortes



ABB. 46: MEGA-MARKTHALLE, ROTTERDAM

wohnungen, 102 Mietwohnungen und 24 Penthouses. Ergänzend bietet die Tiefgarage im Untergeschoss 1.200 Pkw-Stellplätze (vgl. BAUNETZ 2014).

Auch wenn das Projekt der Mega-Markthalle in Rotterdam ein weitaus größeres Volumen umfasst, bietet die Grundidee der Nutzungsmischung in einer Großinfrastruktur Inspiration für das Gebäude am „Aussichtsort“.



ABB. 47: INNENANSICHT MEGA-MARKTHALLE, ROTTERDAM

An der Promenade

Abbildung 48 bildet die Nutzungen in der untersten Ebene der Großinfrastruktur ab. Der untere Sockel bietet im hinteren, nördlich gelegenen Bereich Parkmöglichkeiten für 85 Pkw-Stellplätze. Verkehrlich kann die Parkgarage aus Richtung Ost über den „Ort der Orientierung“ erreicht werden. Die insgesamt vier Treppenhäuser mit Fahrstuhlnutzung ermöglichen die Verbindung zur höher gelegenen Ebene. Das südlich gelegene Treppenhaus bildet den zentralen Ausgang zu allen Ebe-

nen des Gebäudekomplexes. Entlang der fußläufigen Promenade auf der Südseite des Gebäudes stehen Flächen für Einzelhandelsnutzung zur Verfügung. Öffentliche Nutzungen dienen der Belebung dieses Ortes und gestalten den Verlauf der Promenade attraktiver. Die Belieferung der Einzelhandelsgeschäfte gelingt über den westlich gelegenen Eingang. Alle Geschäfte sowie die Parkgarage werden fußläufig aus Süden erschlossen.

Einen möglichen Umgang mit einer Großinfrastruktur zeigen auch die Viaduktbögen in Zürich. Im Rahmen eines Wettbewerbes sollte das Ziel verfolgt werden, die sanierungsbedürftige Infrastruktur mit Bezugnahme zum Außenraum aufzuwerten. Die Infrastruktur verfügt im oberen Bereich über Bahngleise, die darunter liegenden Viaduktbögen dienten vormals der Nutzung von Kleingewerbe. Mit dem neuen Konzept sollte eine „Kultur-, Ar-

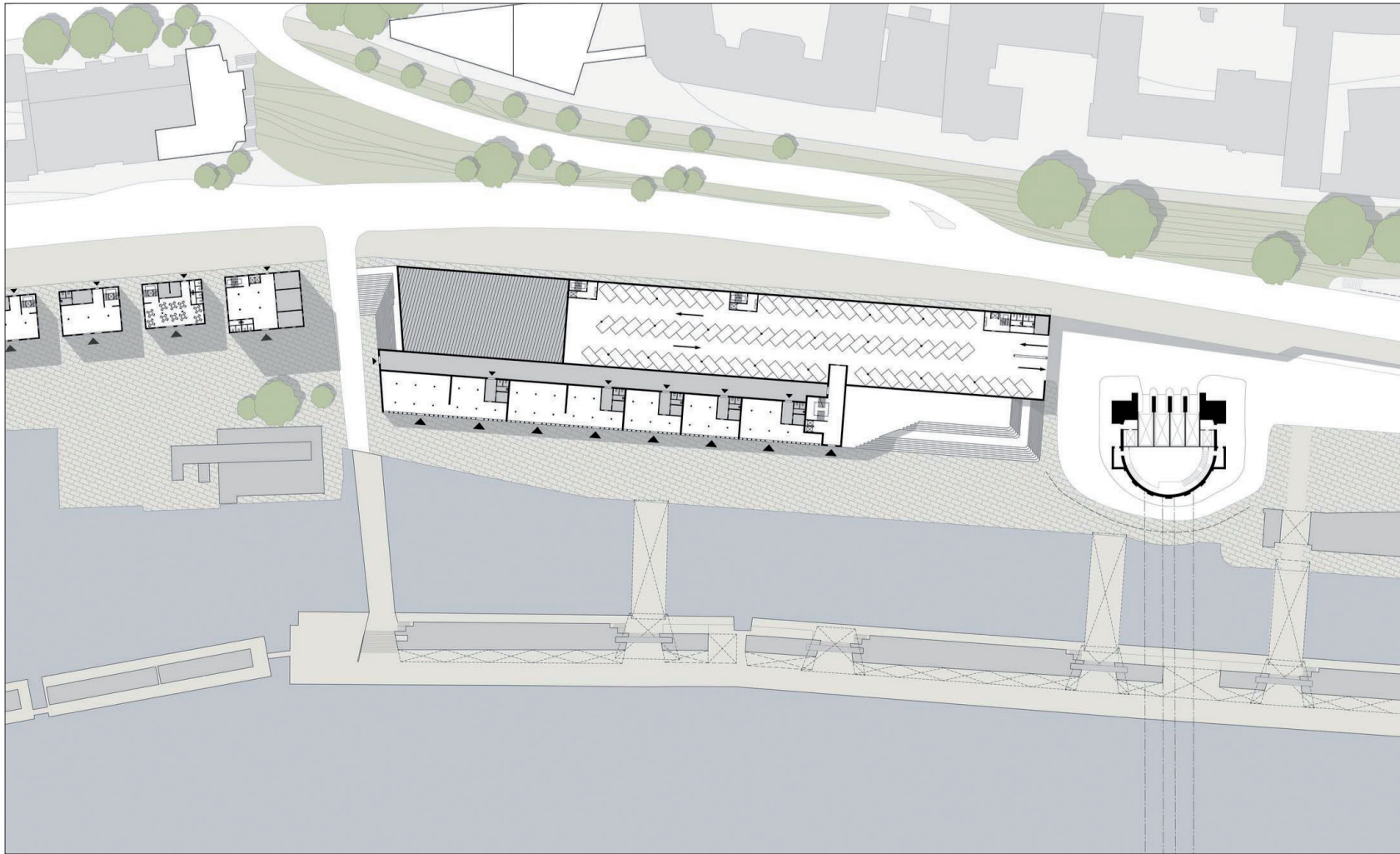


ABB. 48: AUSSCHNITT VOM NOLLIPLAN – AN DER PROMENADE, M 1:1500

5. Der Entwurf – Stationen des Ankunftsortes

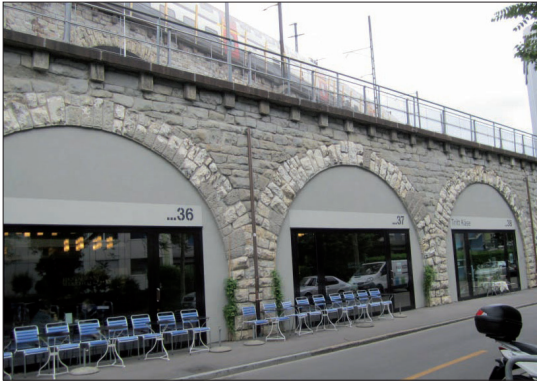


ABB. 49: VIADUKTBÖGEN IN ZÜRICH I

beits- und Freizeitmeile“ (BAUNETZ WISSEN o.J.) entstehen. Im Erdgeschoss sind Läden entstanden, die durch große Fensterfronten einladend wirken.

Analog zu diesem Konzept ist die Idee der Großinfrastruktur im untersten Geschoss entlang der Promenade zu verstehen.

Die Passage

Die nächst höher gelegene Ebene bildet die sogenannte Passage. Die Ebene der Passage orientiert sich hinsichtlich des Höhenniveaus am straßenseitigen



ABB. 50: VIADUKTBÖGEN IN ZÜRICH II

Höhenniveau der St. Pauli Hafenstraße. Um diese Ebene von der südlich verlaufenden Promenade aus zu erreichen, befinden sich zentrale Treppenaufgänge im östlichen sowie westlichen Abschnitt. Neben zwei südlich gelegenen zentralen Aufzügen am Anfang sowie am Ende der Passage zu den oberen Etagen bieten die Erdgeschosszonen Flächen für publikumsintensive Nutzungen. Neben einer Touristeninformation sind ein Ticketverkaufsshop für Theater und Musicals, temporäre Ausstellungsräume, kleinere

Shops oder auch thematische Gastronomie denkbar.

Ein Beispiel für themenorientierte Gastronomie ist die Kaffeerösterei in der Hamburger Speicherstadt (siehe Abb. 51). Die Kaffeerösterei bildet nicht nur für den Städtetourismus, sondern auch für Einheimische einen hochfrequentierten Ort.

Über die horizontal verlaufende Mittelachse können die öffentlichen Nutzungen entlang der Passage erschlossen werden. Die Zugänge für die darüber liegenden privaten Flächen für Büro- und Gewerbenutzung liegen straßenseitig.

Die Anordnung der vertikal ausgerichteten Stützbaukörper begünstigt zum einen die Sichtbeziehungen von der St. Pauli Hafenstraße aus hindurch zur Wasserkante. Zum anderen können Sichtbezüge von den hinteren Baukörpern aus zur Wasserkante hergestellt werden.



Abb. 51: KAFFEERÖSTEREI IN DER SPEICHERSTADT

Im übertragenen Sinne erinnert die Anordnung der Baukörper an eine klassische Einkaufspassage oder Shoppingmall (siehe Abbildung 52 und 53). Dabei können die Geschäfte zumeist von einer querverlaufenden Achse erschossen werden. Durch die Höhe der Stützbaukörper von neun Metern ist das Raumgefühl beim Durchqueren der Passage ein besonderes. Die Großzügigkeit des Raumes wird durch drei Lichtschächte verstärkt.



Abb. 52: EINKAUFSPASSAGE IN BRÜSSEL

Auf der Aussichtsebene
Die Bezeichnung dieses Ortes als Ankunftsart mit der für das Konzept bedeutsamen Aussichtsebene liegt in der Historie begründet. Wie in Kapitel 3.2 beschrieben, bildete der Ort um die St. Pauli Landungsbrücken unter anderem den Ort für die Ankunft und Abfahrt der Schiffe von und nach England sowie Übersee. Die ankommenden Schiffe konnten vom Land aus beobachtet werden und Reisende starteten hier ihre Überfahrt. Ein ebenso historisch bedeutsamer Ort



Abb. 53: EINKAUFSPASSAGE HANSEVIERTEL IN HAMBURG

befindet sich in Rotterdam im Stadtteil Kop van Zuid (siehe Abbildung 57 und 58). Bis 1971 legten von hier ein Jahrhundert lang Schiffe nach Amerika ab. Das Gebäude der Holland-Amerika Lijn stand seit deren Umzug leer, bis 1993 das Hotel New York in das Gebäude Einzug fand. Die historische Bedeutung dieses Ortes ist durch die besondere Atmosphäre mit der Ausrichtung des Gebäudes gen Westen noch immer wahrnehmbar (vgl. N.N. o.J.).

5. Der Entwurf – Stationen des Ankunftsortes

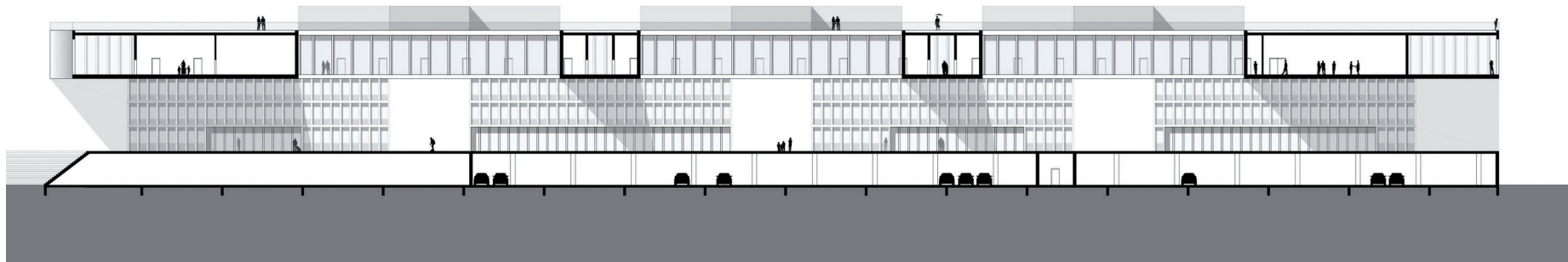


ABB. 54: VERTIEFUNG LÄNGSSCHNITT, M 1:800

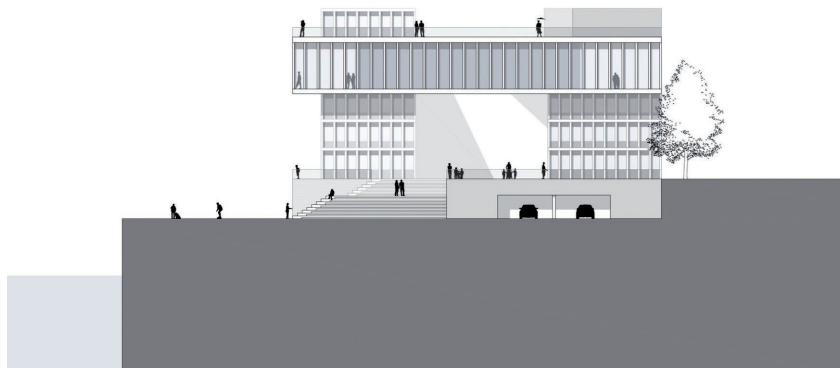


ABB. 55: VERTIEFUNG ANSICHT OST, M 1:800

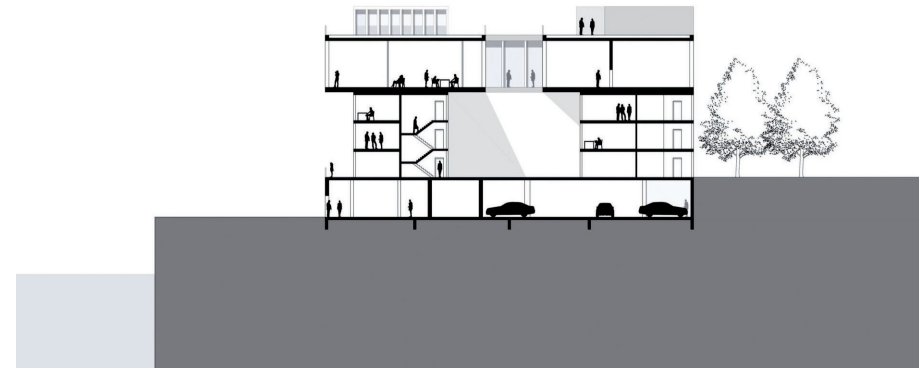


ABB. 56: VERTIEFUNG QUERSCHNITT, M 1:800

Die Aussichtsebene bildet am „Ankunfts-ort“ die besondere Ebene. Durch die Höhe dieser eingefügten Stadtebene im Stadtgefüge sind besondere Blickbeziehungen möglich. Nicht zuletzt begünstigt die räumliche Aufteilung freie Sichtbezüge in alle Himmelsrichtungen. Während auf der Ebene der Passage die querverlaufende Achse die eigentliche Flaniermeile darstellt und Nutzungen beidseitig angeordnet sind, wird das Verhältnis auf der Aussichtsebene dahingehend umgekehrt, dass auf der Achse die zentralen Nutzungen untergebracht sind, während ringsherum Raum zum Flanieren und Ausblicken besteht. Die Nutzungen orientieren sich dabei rings um die Lichtschächte (siehe Abbildung 59).

Das Nutzungskonzept für die Aussichtsebene stellt Bezüge zur Historie des Ortes dar: Die Idee des Konzeptes besteht darin, themenbezogene Ausstellungsräume für



ABB. 57: HOTEL NEW YORK IN KOP VAN ZUID I

vor Ort präsen- te Themen, wie maritimes Hamburg mit Hafen, Elbe und Elbtunnel oder auch die Entwicklung der Wasser- ver- und -entsorgung, zu bieten. Ziel des Konzeptes ist es, auf der Aussichtsebene einen Ort zu schaffen, an dem sich die verschiedenen Hamburger Museen mit eben diesen Themen und einer Auswahl an Ausstellungsmaterial präsentieren können. Zu nennen sind in diesem Kontext das Hafenumuseum Hamburg, das Internationale Maritime Museum oder auch das Unternehmen Hamburg Wasser (mit



ABB. 58: HOTEL NEW YORK IN KOP VAN ZUID II

dem Wasserwerk und der Wasserkunst Elbinsel Kaltehofe).

Dieser Ort böte insbesondere für Touristen eine Zusammenschau von historisch, aber auch aktuell bedeutsamen Themen der Stadt Hamburg an einem zentralen Ort. Museale Ausstellungen sind durch weitere Nutzungen mit Erlebnischarakter zu ergänzen. Hierbei bietet sich neben einer themenbezogenen Gastronomie (zum Beispiel Hafenrestaurant) das Hamburger Miniatur Wunderland als Mieter an. Mit dem Thema „Hafenstädte der Welt“ könn-

5. Der Entwurf – Stationen des Ankunftsortes

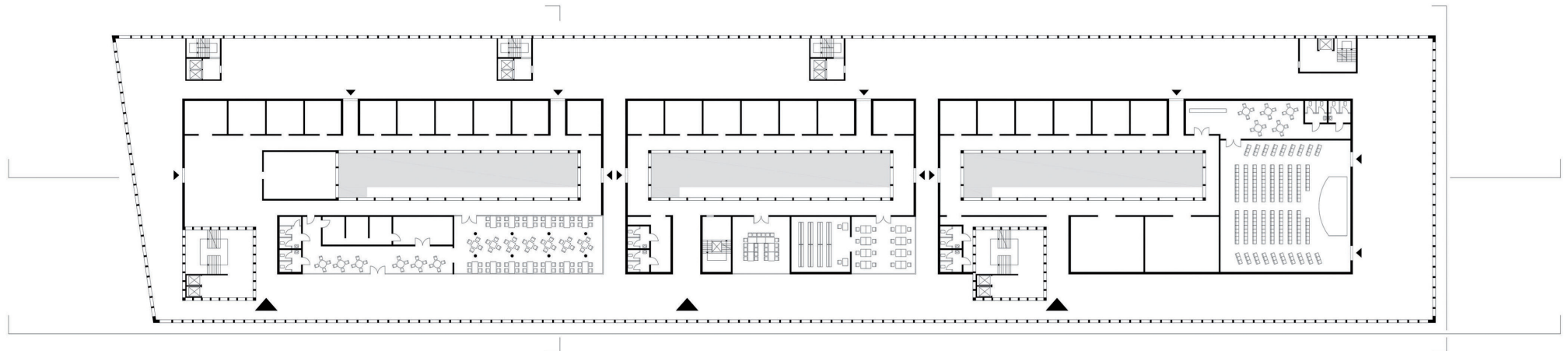


Abb. 59: VERTIEFUNG GRUNDRISS – AUF DER AUSSICHTSEBENE, M 1:800

te sich das Minuatur Wunderland mit einer Außenstelle an einem touristisch hochfrequentierten Ort präsentieren.

Die räumliche Aufteilung der drei großen Raumsequenzen folgt dem Prinzip, dass die Ausstellungsräume nördlich gelegen und nach innen ausgerichtet sind, das heißt, vom natürlichen Lichteinfall

abgewendet sind. Ausstellungsgegenstände sind in der Regel nur durch die Beleuchtung mit künstlichem Licht gut sichtbar und inszenierbar. Die Räume bieten grundsätzlich eine Fläche von 20 Quadratmetern, wobei eine Erweiterung der Flächen und somit eine Zusammenlegung der bestehenden Räume flexibel möglich ist. Im östlichen Abschnitt befin-

det sich eine Eventhalle mit Bühne und einem zusätzlichen Vorraum. Die Eventhalle kann für unterschiedliche Anlässe flexibel genutzt werden. Auf der südlichen Seite gelegen bestehen Seminarräume für Gruppen, Bibliotheksräume als Ergänzung zu den musealen Ausstellungsflächen sowie sanitäre Anlagen mit den zentralen Treppenaufgängen. Ergänzend



ABB. 60: KULISSENFOTO – AUSBLICK VON DER AUSSICHTSEBENE ZUM ELBSÜDUFER

5. Der Entwurf – Stationen des Ankunftsortes

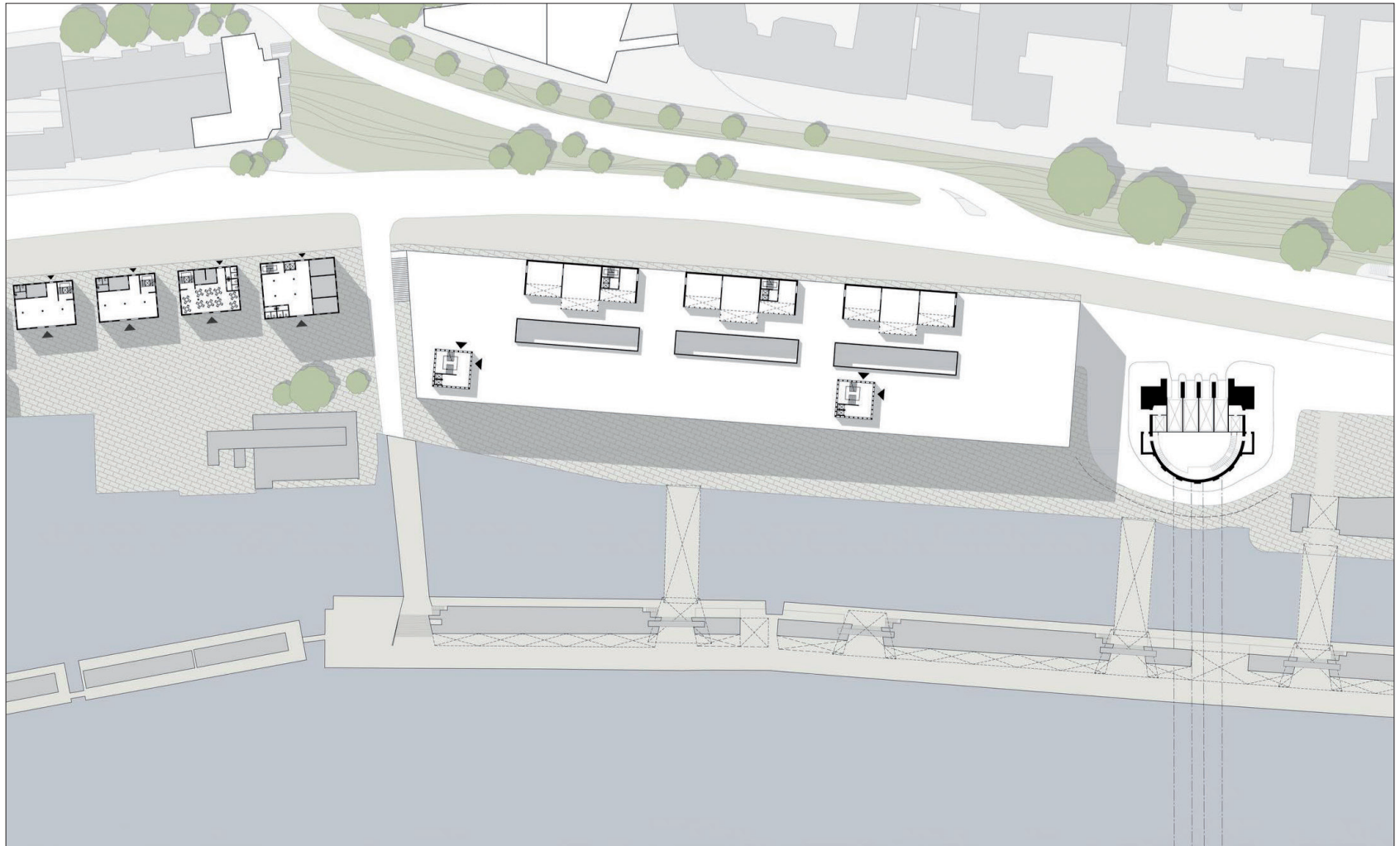


ABB. 61: AUSSCHNITT VOM NOLLIPLAN – AUF DEM PANORAMADACH, M 1:1500

bietet das ebenfalls südlich gelegene Restaurant einen besonderen Blick zum Südufer der Elbe.

Über zwei zentrale Aufgänge kann von dieser Ebene aus das Panoramadach erschlossen werden.

Das Panoramadach

Das Panoramadach bildet die oberste Ebene der Großinfrastruktur. Neben der besonderen Aussicht, die diese Ebene bietet, sind die Flächen für die drei derzeit im Entwurfsgebiet bestehenden Beachclubs vorgesehen. Im hinteren Bereich des Panoramadachs sind kleinere Ausschankpavillons angedacht. Die Beachclubs sind insbesondere in den Sommermonaten gut besucht, weshalb ein Erhalt als sinnvoll erscheint. Die besondere Kulisse des Südufers mit den zahlreichen Kränen sowie dem regen Schiffsverkehr lassen diesen Ort als einzigartig erscheinen.



ABB. 62: MODELLFOTO – DRAUFSICHT

5.4 Zwischenfazit Entwurf

Die Bedeutung dieses Ortes als Ankunfts-ort ist heute mit Bezugnahme zur Historie sicherlich in einem anderen Kontext zu betrachten. Während die St. Pauli Landungsbrücken vor vielen Jahren noch als notwendige Infrastruktureinrichtung für den Transport von Waren sowie als Was-

serbahnhof für die Passagierschifffahrt galt, steht heutzutage der Erlebnischarakter, den dieser Ort offenbart, im Vordergrund. Die Ankunft am Ort ist heute auf vielen verschiedenen Wegen möglich und es geht nicht mehr nur darum, einen Ort des Ankommens zu schaffen. Vielmehr wird darüber hinaus auch die Frage beantwortet, was es zum Ankommen braucht.

5. Der Entwurf – Stationen des Ankunftsortes

Es geht darum, den Ort zu gestalten und Aufenthaltsqualitäten zu entwickeln; darum, ein entsprechendes Nutzungsangebot zu schaffen und dieses an möglichst viele Nutzer zu richten. Darüber hinaus darf die Geschichte des Ortes nicht in Vergessenheit geraten, sodass ein behutsamer Umgang mit dem bauhistorischen Erbe gefragt ist. Das Nebeneinander von Alt und Neu ist in einem angemessenen Verhältnis zu entwickeln.

Der Entwurf gibt Antworten darauf.

6. Fazit und Ausblick

6. Fazit und Ausblick

Fazit

Der Ort um die St. Pauli Landungsbrücken bildet einen besonderen Ort in der Stadt.

Der Ort ist geprägt durch das Nebeneinander von Land und Wasser, durch bedeutsame Höhenunterschiede in der Topographie sowie durch Historie und Gegenwart in baulicher Ausgestaltung. Im Rahmen dieser Masterthesis in Form eines Städtebaulichen Entwurfes konnte ein Konzept, eine Idee für die zukünftige städtebauliche Ausgestaltung des Ortes im Hinblick auf aktuelle Anforderungen, entwickelt und ein Beitrag im Kontext der Revitalisierung von ehemaligen Hafenebenen und Uferzonen geleistet werden.

Mit Bezugnahme zu den Rahmenbedingungen des 6. Bülow-Wettbewerbes mit dem Titel „Neugestaltung und Arrondierung der Hafenkante im Umfeld des Alten Elbtunnels“ sowie auf Grundlage

der Analyse wurde die Forschungsfrage „Wie kann eine städtebauliche Neuordnung an den St. Pauli Landungsbrücken entwickelt werden, die diesem Ort als ‚Ankunftsort‘ gerecht wird und dabei die jeweiligen Anforderungen der Nutzergruppen berücksichtigt?“ entwickelt. Die entwerferische Analyse mit Bezugnahme zum erläuterten Konzept sowie der Städtebauliche Entwurf geben im Zuge der Arbeit bereits Antwort auf die Forschungsfrage. Im Ergebnis wird im Rahmen des Entwurfes ein Ort entwickelt, der durch die vorgesehene Nutzungsmischung ein Publikum unterschiedlicher Altersklassen sowie unterschiedlicher Interessen anspricht. Der Entwurf bietet eine Steigerung der Aufenthaltsqualität im Vergleich zum Ist-Zustand. Die städtebauliche Gestaltung wirkt ansprechend und verhindert das Entstehen von derzeit bestehenden, unattraktiven „Rückseiten“. Die prägenden Stationen des Ankunftsort-

tes mit entsprechendem Nutzungsangebot – „Ort der Orientierung“, „Aussichtsort“ und „Ort der Erholung“ – geben dem Ort Charakter und Qualität. Auf die bestehende Verkehrssituation wird dahingehend Bezug genommen, dass eine Verringerung zumindest des ruhenden Verkehrs vorgesehen ist. Durch die fußläufigen, die drei Orte verbindenden Wegebeziehungen kann Orientierung und Struktur geschaffen werden. Insbesondere ist die Großinfrastruktur am „Aussichtsort“ zu betonen. Durch das Einfügen in die bestehende Topographie ist zum einen eine weitere attraktive Stadtebene entstanden, zum anderen ermöglicht der Baukörper einen fließenden Übergang der Höhenunterschiede. Die städtebauliche Neuordnung würde das Erscheinungsbild dieses Ortes, insbesondere von der Wasserseite aus verbessern. Ziel des Entwurfes sollte es darüberhinaus sein, das baukulturelle Erbe in Form des Eingangsgebäudes

zum Alten Elbtunnel sowie des Landungsbrückengebäude zu berücksichtigen. Der Entwurf nimmt darauf Bezug und ermöglicht ein adäquates Gegenüber von Alt und Neu und damit von Historie und Zukunft.

Unberücksichtigt blieb bisher jedoch die Frage nach der möglichen Umsetzung des Entwurfes. Vor dem Hintergrund der Schwerpunktsetzung der Arbeit auf den Städtebau mit Bezugnahme zur Stadtplanung bleiben Aspekte wie die konkrete architektonische Ausgestaltung eines jeden Baukörpers, sozialräumliche und vor allem ökonomische Gesichtspunkte sowie baurechtliche Anpassungen weitestgehend unberücksichtigt. Für die Umsetzung eines solchen Projektes sind diese jedoch zwingend mit einzubeziehen. Insbesondere ist zu prüfen, ob eine Wirtschaftlichkeit der Großinfrastruktur am „Aussichtsort“ unter Bezugnahme vor-

wiegend kultureller Einrichtungen gegeben wäre.

Darüber hinaus sei erwähnt, dass die Themen der entwerferischen Analyse mit Bezugnahme zum späteren Entwurf ausgewählt und darauf ausgerichtet wurden. Weitere relevante Themen, wie zum Beispiel die verkehrliche Belastung des Ortes oder die landschaftsplanerische Gestaltung des Ortes, bleiben aufgrund der Fokussierung daher unberücksichtigt.

Ausblick

Es ist davon auszugehen, dass aufgrund der Wettbewerbsausschreibung das Interesse der Stadt Hamburg an neuen Projekten und innovativen Ideen für das Gebiet um den Alten Elbtunnel wieder gestiegen ist. Städtebauliche Projekte in der näheren Umgebung lassen zudem vermuten, dass der Fokus stadtplanerischer und städtebaulicher Tätigkeit (immer

noch) auf die Revitalisierung der nördlichen Uferkante der Elbe gerichtet ist.

Eigentumsrechtliche Änderungen durch den Wegzug einiger Einrichtungen von Hamburg Wasser aus dem Entwurfsgebiet begünstigen zudem die städtebauliche Neuordnung. Das Entwurfsgebiet befindet sich an einem der prominentesten Orte Hamburgs. Sowohl der Blick von der Uferkante auf das Wasser, als auch der Blick vom Wasser auf die Silhouette der Stadt sind besonders. Vor dem Hintergrund der Realisierung der HafenCity in räumlicher Nähe sowie dem Bestreben eine durchgängige attraktive Uferpromenade von der Speicherstadt zum Fischmarkt zu errichten, ist davon auszugehen, dass städtebauliche Tätigkeiten insbesondere im westlichen Entwurfsgebiet zu erwarten sind.

Im Kontext der Revitalisierung des Hafenrandes des nördlichen Elbufers ist das

6. Fazit und Ausblick

Gebiet um die St. Pauli Landungsbrücken
als notwendiges Verbindungsstück zu be-
trachten.

Anhang

3. Szenarioplan



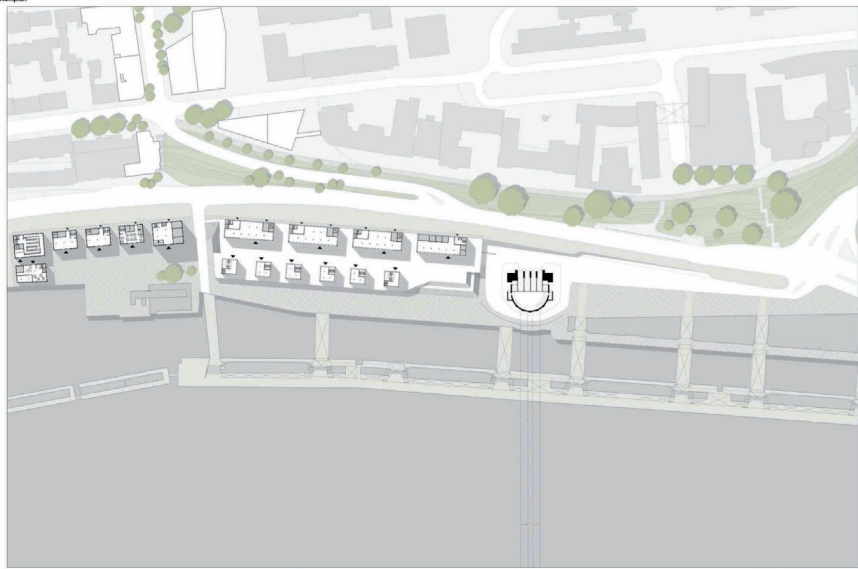
SEENWALPLAN M 1:2000



ANSICHT VON DER WASSERSEITE M 1:1000

Maßstab: 1:1000
 Entwurf: Prof. Dr. G. J. J. van der Grinten
 Zeichnung: Prof. Dr. G. J. J. van der Grinten

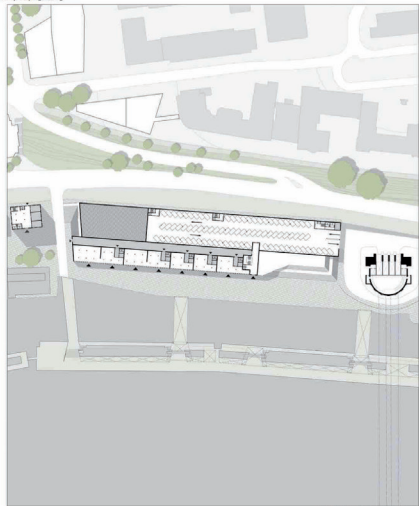
4. Hofplan



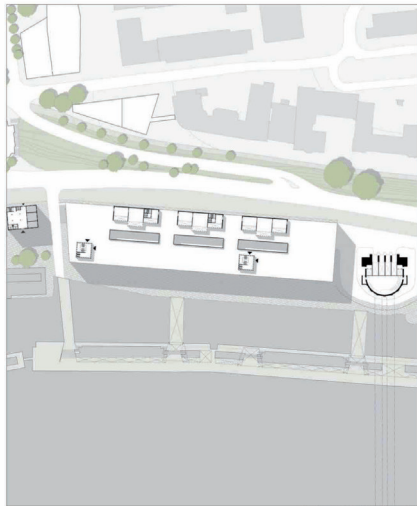
HOFPLAN - AUF DER FORDERSEITE M 1:500

Maßstab: 1:500
 Entwurf: Prof. Dr. G. J. J. van der Grinten
 Zeichnung: Prof. Dr. G. J. J. van der Grinten

5. Hofplan | Ergänzung



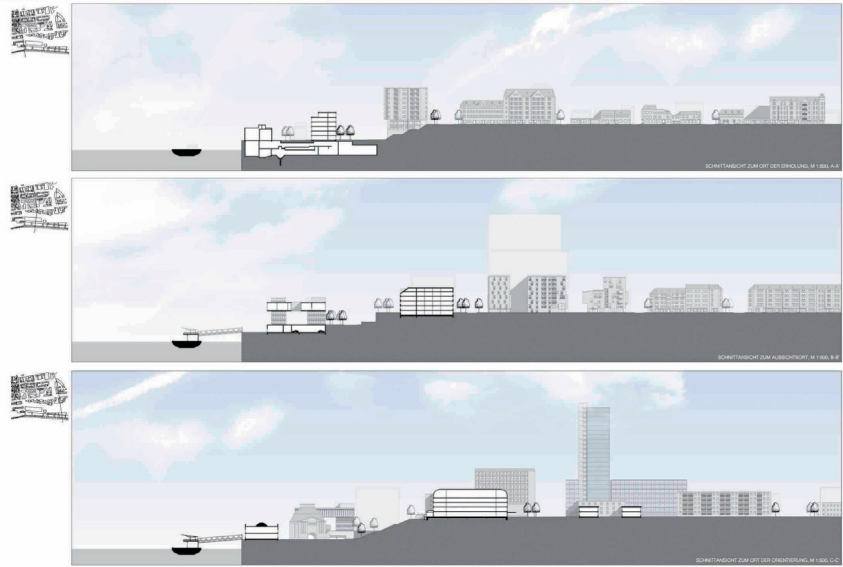
HOFPLAN - AN DER FORDERSEITE M 1:500



HOFPLAN - AUF DER FORDERSEITE M 1:500

Maßstab: 1:500
 Entwurf: Prof. Dr. G. J. J. van der Grinten
 Zeichnung: Prof. Dr. G. J. J. van der Grinten

6. Schnittserien



SCHNITT SERIE DURCH DEN ERDLINIE M 1:100, 0+0

SCHNITT SERIE DURCH AUßERSTRAßE M 1:100, 0+0

SCHNITT SERIE DURCH DEN ÜBERSTÜLUNG M 1:100, 0+0

Maßstab: 1:100
 Entwurf: Prof. Dr. G. J. J. van der Grinten
 Zeichnung: Prof. Dr. G. J. J. van der Grinten

Verzeichnisse

Quellenverzeichnis
Abbildungsverzeichnis
Eidesstattliche Erklärung

Quellenverzeichnis

BAUNETZ (2014): Shoppen mit MVRDV. Mega-Markthalle in Rotterdam eröffnet. URL: <http://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen-Mega-Markthalle_in_Rotterdam_eroeffnet_4061335.html> (aufgerufen am 07.01.2016).

BAUNETZ WISSEN (o.J.): Markthalle und Viaduktbögen in Zürich. URL: <http://www.baunetzwissen.de/objektartikel/Geneigtes-Dach-Markthalle-und-Viaduktboegen-in-Zuerich_4262387.html> (aufgerufen am 06.01.2016).

BOETTGER, TILL (2014): Schwellenräume. Übergänge in der Architektur. Analyse- und Entwurfswerkzeuge. Basel: Birkhäuser.

FÖRSTER, KURT (1952): Die St. Pauli-Landungsbrücken. Pläne zu ihrer Wiederherstellung und Neugestaltung. In: Schiff & Hafen, Fachzeitschrift für Schifffahrt, Schiffsbau & Offshore-Technologie, S. 331-335.

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, BEHÖRDE FÜR

STADTENTWICKLUNG UND UMWELT (2014): Innenstadtkonzept 2014. URL: <<http://www.hamburg.de/contentblob/4374074/data/d-innenstadtkonzept-2014.pdf>> (aufgerufen am 28.07.2015).

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG; LANDESBETRIEB STRASSEN, BRÜCKEN UND GEWÄSSER HAMBURG (LSBG) (2012): Sturmflutschutz in Hamburg, gestern – heute – morgen. Berichte des Landesbetriebes Straßen, Brücken und Gewässer Nr. 10/2012. URL: <<http://www.hamburg.de/contentblob/3286388/data/sturmflutschutz-broschuere.pdf>> (aufgerufen am 18.02.2016).

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG; LANDESBETRIEB STRASSEN, BRÜCKEN UND GEWÄSSER HAMBURG (LSBG) (2013): Hochwasserschutz für Hamburg. Neubau der Hochwasserschutzanlage Niederhafen in Hamburgs Innenstadt. URL: <<http://lsbg.hamburg.de/contentblob/3876382/data/pdf-flyer-niederhafen.pdf>> (aufgerufen am 08.11.2015).

GASSDORF, ULRICH (2012): Tanzende Türme – Auf der Reeperbahn Nr. 1. In: Hamburger AbendblattOnline. URL: <<http://www.abendblatt.de/hamburg/article106572981/Tanzende-Tuerme-Auf-der-Reeperbahn-Nr-1.html>> (aufgerufen am 17.02.2016).

HAFENCITY HAMBURG GmbH (2015): Daten und Fakten zur baulichen Entwicklung der Hafencity Hamburg. URL: <http://www.hafencity.com/upload/files/artikel/1510_Daten_und_Fakten_Hafencity_Hamburg.pdf> (aufgerufen am 13.02.2016).

HIPP, HERMANN (2004): Amphibisches Hamburg. In: Werk, Bauen + Wohnen (2004), Bd. 91, H. 7/8, S. 6-12.

HIPP, HERMANN; FREIE UND HANSESTADT HAMBURG (1990): Geschichte, Kultur und Stadtbaukunst an Elbe und Alster. Köln: DuMont Buchverlag.

KLIMZUG-NORD (o.J.): Klimawandel in der Metropolregion Hamburg (MRH). Pressemitteilung der Behörde für Stadtentwick-

- lung und Umwelt vom 7. Mai 2009. URL: <http://klimzug-nord.de/index.php/unid/b5f8268012e232139d1048c6b8b8acbf/termine/2009-04-15-KLIMZUG-NORD-Termine/page/2009-05-11-KLIMAWANDEL-in-der-Metropolregion-Hamburg/_page-page/11> (aufgerufen am 05.08.2015).
- KOSSAK, EGBERT (1988): Entwicklungsprogramm: Nördliches Elbufer und die Innenstadt Hamburgs. In: db Deutsche Bauzeitung (1988), Jg. 122, Nr. 3, S. 41-45.
- KRAFT-WIESE, BRIGITTE (2000): Die Historie des Hafenrandes- Kurzer Abriss der historischen Entwicklung. In: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Bau und Verkehr – Landesplanungsamt (Hg.) (2000): Perlenkette Hamburgs Hafenrand. Hamburg: Amt für Geoinformation und Vermessung.
- NETSCH, STEFAN (2015): Handbuch und Entwurfshilfe Stadtplanung. Berlin: DOM publishers.
- N.N. (1906): Die genehmigten Neubauten der St. Pauli Landungsbrücken in Hamburg. In: Technisches Gemeindeblatt, Zeitschrift für die technischen und hygienischen Aufgaben der Verwaltung. Vol. 9, Nr. 4, S. 54-55.
- N.N. (1992): Die St. Pauli-Landungsbrücken mit Elbtunnel und Hafenkronen. In: Museum der Arbeit (Hg.) (1992): Historische Stadtrundgänge. Von der Wohnung zur Werft – das Arbeiterquartier St. Pauli, Hamburg.
- N.N. (o.J.): Hotel New York - Rotterdam. URL: <<http://www.holland.com/de/tourist/artikel/hotel-new-york-6.htm>> (aufgerufen am 01.03.2016).
- OETZMANN, DIRK; ELSNER, HARALD (2006): Verkehrsknoten Landungsbrücken. Geschichte der Fähr- und Hafenschiffslinien und ihrer Zubringer. In: Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e.V. (Hg.) (2006): Verkehrshistorische Reihe, Hamburger Nahverkehrsmittel Nr. 25.
- PATRIOTISCHE GESELLSCHAFT VON 1765 (Hg.) (2015): 6. Bülow-Wettbewerb 2015/2016. Neugestaltung und Arrondierung der Hafenkante im Umfeld des Alten Elbtunnels in Hamburg. Hamburg: Reset Grafische Medien GmbH.
- SCHACHT, R. (1909): Der Neubau der St. Pauli-Landungsbrücken zu Hamburg. In: Deutsche Bauzeitung, Bd. 43, S. 6-7.
- SCHUBERT, DIRK (2002): Revitalisierung von brachgefallenen Hafen- und Uferzonen. Transformationsprozesse an der Waterfront. In: Raumforschung und Raumordnung (2002), Bd. 60, H. 1, S. 48-60.
- SCHUBERT, DIRK (2007A): Revitalisierung von (brachgefallenen) Hafen- und Uferzonen in Seehafenstädten – Anlässe, Ziele. Ergebnisse sowie Forschungsansätze und -defizite. In: Schubert, Dirk (Hg.) (2007): Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analyse und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten. Berlin: Gerald Leue Verlag, S. 15-36.

Quellenverzeichnis

- SCHUBERT, DIRK (2007B): „Neues von der Waterkant“ – Stadtumbau am nördlichen Elbufer in Hamburg. In: Schubert, Dirk (Hg.) (2007): Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analyse und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten. Berlin: Gerald Leue Verlag, S. 135-158.
- SCHUBERT, DIRK (2012): Hamburg – Amphibische Stadt im (inter-)nationalen Kontext. In: Hesse, Frank-Pieter (Hg.) (2012): Stadtentwicklung zur Moderne. Die Entstehung großstädtischer Hafen- und Büroquartiere. Berlin: Hendrik Bäßler Verlag.
- STATISTISCHES AMT FÜR HAMBURG UND SCHLESWIG-HOLSTEIN (2015): Hamburger Stadtteilprofile 2015. URL: <https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/NORD.regional/NR17_Statistik-Profile_HH_2015.pdf> (aufgerufen am 16.02.2016).
- TIEDEMANN, AXEL (2014): Erster Abschnitt der neuen Elb-Promenade ist fertig. In: Hamburger Abendblatt Online. URL: <<http://www.abendblatt.de/hamburg/hamburg-mitte/article127754172/Erster-Abschnitt-der-neuen-Elb-Promenade-ist-fertig.html>> (aufgerufen am 05.08.2015).

Abbildungsverzeichnis

ABB. 1 DECKBLATT

Eigene Darstellung auf Grundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (2015): ALKIS Hamburg.

ABB. 2 PROJEKTE DER SOGENANNTEN PERLENKETTE

Schubert, Dirk; Harms, Hans (1993): Wohnen am Hafen. Leben und Arbeiten an der Wasserkante. Hamburg: VSA-Verlag, S. 144.

ABB. 3 ÜBERGEORDNETER RÄUMLICHER KONTEXT, OHNE MASSSTAB

Eigene Darstellung auf Grundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (2015): ALKIS Hamburg.

ABB. 4 DAS ENTWURFSGEBIET

Eigene Darstellung auf Grundlage: Digitale Orthofotos (2015).

ABB. 5 HISTORISCHE KARTE UM 1820

Eigene Darstellung auf Grundlage: Neue Geographie (1820): Hamburg und Altona.

Zur Allgem. Encyclopaedie der Wissensch. und Künste v. Ersch u. Gruber gehörig.

ABB. 6 HISTORISCHE KARTE UM 1895

Eigene Darstellung auf Grundlage: Vermessungsbureau der Bau Deputation (1895): Hamburg und Umgebung. Hamburg: von W. Mauke Söhne.

ABB. 7 HISTORISCHE KARTE UM 1841

Eigene Darstellung auf Grundlage: Historische Karte von Hamburg (1841), Ausschnitt. Ohne Quellenangabe.

ABB. 8 DAS LANDUNGSBRÜCKENGEBÄUDE

Patriotische Gesellschaft von 1765 (Hg.) (2015): 6. Bülow-Wettbewerb 2015/2016. Neugestaltung und Arrondierung der Hafenkante im Umfeld des Alten Elbtunnels in Hamburg. Hamburg: Reset Grafische Medien GmbH.

ABB. 9 DAS EINGANGSGEBÄUDE DES ALTEN ELBTUNNELS AM NORDELBUFER

Patriotische Gesellschaft von 1765 (Hg.) (2015): 6. Bülow-Wettbewerb 2015/2016.

Neugestaltung und Arrondierung der Hafenkante im Umfeld des Alten Elbtunnels in Hamburg. Hamburg: Reset Grafische Medien GmbH.

ABB. 10 SCHADENSKARTE ST. PAULI 1945, AUSSCHNITT

Schadenskarte St. Pauli 1945.

ABB. 11 HOCHWASSERSCHUTZANLAGE, ZAHA HADID ARCHITECTS

On3studio (o.J.): River Promenade Hamburg. URL: <<http://www.on3studio.com/?images=river-promenade>> (aufgerufen am 05.03.2016).

ABB. 12: LANDUNGSBRÜCKEN – EIN ORT AN DER SCHWELLE

Eigene Darstellung auf Grundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (2015): ALKIS Hamburg.

ABB. 13 NUTZUNGEN INNERHALB DES WALLRINGS

Eigene Darstellung auf Grundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (2015): ALKIS Hamburg.

Abbildungsverzeichnis

ABB. 14 SCHICHTEN DER STADT
Eigene Darstellung.

ABB. 15 IMPRESSIONEN DER SICHTBEZÜGE
Patriotische Gesellschaft von 1765 (Hg.)
(2015): 6. Bülau-Wettbewerb 2015/2016.
Neugestaltung und Arrondierung der Hafenkante im Umfeld des Alten Elbtunnels in Hamburg. Hamburg: Reset Grafische Medien GmbH.

ABB. 16-18 IMPRESSIONEN DER SICHTBEZÜGE
Eigene Aufnahme.

ABB. 19 IMPRESSIONEN DER SICHTBEZÜGE
Patriotische Gesellschaft von 1765 (Hg.)
(2015): 6. Bülau-Wettbewerb 2015/2016.
Neugestaltung und Arrondierung der Hafenkante im Umfeld des Alten Elbtunnels in Hamburg. Hamburg: Reset Grafische Medien GmbH.

ABB. 20 IMPRESSIONEN DER SICHTBEZÜGE
Eigene Aufnahme.

ABB. 21 GEBIETSEINGÄNGE
Eigene Darstellung.

ABB. 22 VERKNÜPFUNG DER ORTE
Eigene Darstellung.

ABB. 23 LÜCKE DES ELBWANDERWEGES SCHLIESSEN
Eigene Darstellung.

ABB. 24 ORT DER ERHOLUNG
Eigene Darstellung, auf Grundlage: Peuterey (2014): Architecture on the Surface. URL: <<http://peutereycitymag.peuterey.com/index.php/badenshiff-architecture-on-the-surface/?lang=en>> (aufgerufen am 27.01.2016).

ABB. 25 AUSSICHTSORT
Eigene Darstellung, auf Grundlage: Schmidt's Katze (2014): Mobilisierung gegen Änderungen des Jagdrechts. URL: <<http://igmu.org/files/2014/10/Ausblick-Hochsitz.jpg>> (aufgerufen am 01.01.2016).

ABB. 26 ORT DER ORIENTIERUNG
Fotocommunity (2016): Menschen in Bewegung. URL: <<http://www.fotocommunity.de/pc/pc/display/15284320>> (aufgerufen am

01.01.2016).

ABB. 27 ABSTRAHIERTE SCHNITTDARSTELLUNG DER HÖHENENTWICKLUNG
Eigene Darstellung.

ABB. 28 SCHNITTDARSTELLUNG – ORT DER ERHOLUNG, O. BESTAND, U. ENTWURF
Eigene Darstellung.

ABB. 29 SCHNITTDARSTELLUNG – AUSSICHTSORT, O. BESTAND, U. ENTWURF
Eigene Darstellung.

ABB. 30 SCHNITTDARSTELLUNG – ORT DER ORIENTIERUNG, O. BESTAND, U. ENTWURF
Eigene Darstellung.

ABB. 31 VERSCHMELZUNG VON TOPOGRAPHIE UND BAUKÖRPER
Eigene Darstellung.

ABB. 32 GEGENÜBERSTELLUNG VON TOPOGRAPHIE UND BAUKÖRPER
Eigene Darstellung.

ABB. 33 ÜBERLAGERUNG VON TOPOGRAPHIE UND
BAUKÖRPER
Eigene Darstellung.

ABB. 34: SZENARIOPLAN, M 1:8000
Eigene Darstellung auf Grundlage: Landes-
betrieb Geoinformation und Vermessung
(2015): ALKIS Hamburg.

ABB. 35 MODELLFOTO, BLICK RICHTUNG NORDEN
Eigene Darstellung.

ABB. 36 AUSSCHNITT VOM NOLLIPLAN AM ORT DER
ORIENTIERUNG, M 1:2000
Eigene Darstellung auf Grundlage: Landes-
betrieb Geoinformation und Vermessung
(2015): ALKIS Hamburg.

ABB. 37 SCHNITTANSICHT ZUM ORT DER ORIENTIE-
RUNG, M 1:2000
Eigene Darstellung.

ABB. 38 RASTERSTRUKTUR AM ORT DER ERHO-
LUNG
Eigene Darstellung.

ABB. 39 AUSSCHNITT VOM NOLLIPLAN AM ORT DER
ERHOLUNG, M 1:2000
Eigene Darstellung auf Grundlage: Landes-
betrieb Geoinformation und Vermessung
(2015): ALKIS Hamburg.

ABB. 40 MODELLFOTO, WESTLICHES ENTWURFS-
GEBIET
Eigene Aufnahme.

ABB. 41 SCHNITTANSICHT ZUM ORT DER ERHO-
LUNG, M 1:2000
Eigene Darstellung.

ABB. 42 SCHNITTANSICHT ZUM AUSSICHTSORT, M
1:2000
Eigene Darstellung.

ABB. 43 ANSICHT VON DER WASSERKANTE, M
1:4000
Eigene Darstellung.

ABB. 44 NUTZUNGSKONZEPT FÜR DIE
GROSSINFRASTRUKTUR AM AUSSICHTSORT
Eigene Darstellung.

ABB. 45 VERTIEFUNG ANSICHT SÜD, M 1:800
Eigene Darstellung.

ABB. 46 MEGA-MARKTHALLE, ROTTERDAM
BauNetz (2014): Shoppen mit MVRDV. Me-
ga-Markthalle in Rotterdam eröffnet. URL:
<[http://www.baunetz.de/meldungen/Mel-
dungen-Mega-Markthalle_in_Rotterdam_
eroeffnet_4061335.html](http://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen-Mega-Markthalle_in_Rotterdam_eroeffnet_4061335.html)> (aufgerufen am
07.01.2016).

ABB. 47 INNENANSICHT MEGA-MARKTHALLE, ROT-
TERDAM
BauNetz (2014): Shoppen mit MVRDV. Me-
ga-Markthalle in Rotterdam eröffnet. URL:
<[http://www.baunetz.de/meldungen/Mel-
dungen-Mega-Markthalle_in_Rotterdam_
eroeffnet_4061335.html](http://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen-Mega-Markthalle_in_Rotterdam_eroeffnet_4061335.html)> (aufgerufen am
07.01.2016).

ABB. 48 AUSSCHNITT VOM NOLLIPLAN – AN DER
PROMENADE, M 1:1500
Eigene Darstellung auf Grundlage: Landes-
betrieb Geoinformation und Vermessung
(2015): ALKIS Hamburg.

Abbildungsverzeichnis

ABB. 49 VIADUKTBÖGEN IN ZÜRICH I
Eigene Aufnahme.

ABB. 50 VIADUKTBÖGEN IN ZÜRICH II
Eigene Aufnahme.

ABB. 51 KAFFEERÖSTEREI IN DER SPEICHERSTADT
Hamburg.de (o.J.): Kaffeerösterei Ham-
burg. Frischer Kaffeeduft liegt in der Luft.
URL: <<http://www.hamburg.de/cafes-hamburg/4066770/kaffeeroestereien-hamburg/>> (aufgerufen am 01.03.2016).

ABB. 52 EINKAUFSPASSAGE IN BRÜSSEL
Duden (2016): Einkaufspassage in
Brüssel, Belgien. URL: <http://www.duden.de/_media_/full/E/Einkaufspassage-201020087432.jpg> (aufgerufen am 01.03.2016).

ABB. 53 EINKAUFSPASSAGE HANSEVIERTEL IN
HAMBURG
Passagenviertel (o.J.): Die Königin der
Hamburger Passagen. URL: <<http://www.passagenviertel.com/was-man-sich-erzaehlt/die-koenigin-der-hamburger-pas->

sagen/> (aufgerufen am 01.03.2016).

ABB. 54 VERTIEFUNG LÄNGSSCHNITT, M 1:800
Eigene Darstellung.

ABB. 55 VERTIEFUNG ANSICHT OST, M 1:800
Eigene Darstellung.

ABB. 56 VERTIEFUNG QUERSCHNITT, M 1:800
Eigene Darstellung.

ABB. 57 HOTEL NEW YORK IN KOP VAN ZUID I
N.N. (o.J.): Hotel New York - Rotterdam.
URL: <<http://www.holland.com/de/tourist/artikel/hotel-new-york-6.htm>> (aufgerufen am 01.03.2016).

ABB. 58 HOTEL NEW YORK IN KOP VAN ZUID II
N.N. (o.J.): Hotel New York - Rotterdam.
URL: <<http://www.holland.com/de/tourist/artikel/hotel-new-york-6.htm>> (aufgerufen am 01.03.2016).

ABB. 59 VERTIEFUNG GRUNDRISS – AUF DER AUS-
SICHTSEBENE, M 1:800
Eigene Darstellung.

ABB. 60 KULISSENFOTO – AUSBLICK VON DER
AUSSICHTSEBENE ZUM ELBSÜDUFER
Eigene Aufnahme.

ABB. 61 AUSSCHNITT VOM NOLLIPLAN – AUF DEM
PANORAMADACH, M 1:1500
Eigene Darstellung auf Grundlage: Landes-
betrieb Geoinformation und Vermessung
(2015): ALKIS Hamburg.

ABB. 62 MODELLFOTO – DRAUFSICHT
Eigene Aufnahme.

Quellen der Abbildungen in der Plandarstellung (A0), sofern nicht eigene Darstellung:

1. Analyse: Übergeordnete Betrachtung

SCHWARZPLAN, M 1:25.000

Eigene Darstellung auf Grundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (2015): ALKIS Hamburg.

HISTORISCHE KARTE UM 1820

Eigene Darstellung auf Grundlage: Neue Geographie (1820): Hamburg und Altona. Zur Allgem. Encyclopaedie der Wissensch. und Künste v. Ersch u. Gruber gehörig.

HISTORISCHE KARTE UM 1834

Eigene Darstellung auf Grundlage: Semmelrahn (1934): Grundriss von Hamburg.

HISTORISCHE KARTE UM 1841

Eigene Darstellung auf Grundlage: Historische Karte von Hamburg (1841), Ausschnitt. Ohne Quellenangabe.

HISTORISCHE KARTE UM 1895

Eigene Darstellung auf Grundlage: Vermessungsbureau der Bau Deputation (1895): Hamburg und Umgebung. Hamburg: von W. Mauke Söhne.

HISTORISCHE KARTE UM 1930-34

Eigene Darstellung auf Grundlage: Deutsche Grundkarte (1930-34): 1:5000 St. Pauli. Gemeindeverwaltung der Hansestadt Hamburg, Vermessungsamt.

HISTORISCHE KARTE UM 1955

Eigene Darstellung auf Grundlage: Deutsche Grundkarte (1930-34): 1:5000 St. Pauli. Gemeindeverwaltung der Hansestadt Hamburg, Vermessungsamt.

PROJEKTE DER SOGENANNTEN PERLENKETTE

Schubert, Dirk; Harms, Hans (1993): Wohnen am Hafen. Leben und Arbeiten an der Wasserkante. Hamburg: VSA-Verlag, S. 144.

ZENTRALE STADTAUSGÄNGE

Eigene Darstellung auf Grundlage: Landes-

betrieb Geoinformation und Vermessung (2015): ALKIS Hamburg.

NUTZUNGEN INNERHALB DES WALLRINGS

Eigene Darstellung auf Grundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (2015): ALKIS Hamburg.

LANDUNGSBRÜCKEN – EIN ORT AN DER SCHWELLE

Eigene Darstellung auf Grundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (2015): ALKIS Hamburg.

ÜBERGEORDNETE VERKEHRSVERBINDUNGEN

Eigene Darstellung auf Grundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (2015): ALKIS Hamburg.

SICHTACHSEN

Eigene Darstellung auf Grundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (2015): ALKIS Hamburg.

PROMENADE ALS FUSSLÄUFIGE VERBINDUNG

Eigene Darstellung auf Grundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (2015): ALKIS Hamburg.

Abbildungsverzeichnis

IMPRESSIONEN DER SICHTBEZÜGE

Eigene Darstellung, sowie Patriotische Gesellschaft von 1765 (Hg.) (2015): 6. Bülow-Wettbewerb 2015/2016. Neugestaltung und Arrondierung der Hafenkante im Umfeld des Alten Elbtunnels in Hamburg. Hamburg: Reset Grafische Medien GmbH.

2. Aalyse: Konzeptherleitung und -darstellung

ORT DER ERHOLUNG – ZENTRUM FÜR WASSERSPORT UND FREIZEIT

Eigene Darstellung, auf Grundlage: Peuterey (2014): Architecture on the Surface. URL: <<http://peutereycitymag.peuterey.com/index.php/badenshiff-architecture-on-the-surface/?lang=en>> (aufgerufen am 27.01.2016).

AUSSICHTSORT – TERRASSENHAUS MIT GESTAPELTEN NUTZUNGEN

Eigene Darstellung, auf Grundlage: Schmidt's Katze (2014): Mobilisierung gegen Änderungen des Jagdrechts. URL: <[http://igmu.org/files/2014/10/Ausblick-](http://igmu.org/files/2014/10/Ausblick-Hochsitz.jpg)

[Hochsitz.jpg](#)> (aufgerufen am 01.01.2016).

ORT DER ORIENTIERUNG - ORIENTIERUNG GEGEBENDE WEGESTRUKTUR

Fotocommunity (2016): Menschen in Bewegung. URL: <<http://www.fotocommunity.de/pc/pc/display/15284320>> (aufgerufen am 01.01.2016).

3. Szenarioplan

SZENARIOPLAN, M 1:2000

Eigene Darstellung auf Grundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (2015): ALKIS Hamburg.

4. Nolliplan

NOLLIPLAN, M 1:500

Eigene Darstellung auf Grundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (2015): ALKIS Hamburg.

5. Nolliplan Ergänzung

NOLLIPLAN - AN DER PROMENADE

Eigene Darstellung auf Grundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (2015): ALKIS Hamburg.

NOLLIPLAN - AUF DEM PANORAMADACH

Eigene Darstellung auf Grundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (2015): ALKIS Hamburg.

7. Vertiefung

SILHOUETTEN

Archelounge.com (2015): Kostenlose dxf Zeichnungen für Architekturpläne. URL: <http://www.archlounge.com/a_dxf_download.php?seite=pers001> (aufgerufen am 15.01.2016).

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit versichere ich, dass ich die vorliegende Masterthesis mit dem Titel „Ankunftsort St. Pauli Landungsbrücken“ selbstständig und ohne unzulässige fremde Hilfe erbracht habe.

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

Hamburg, 24. März 2016

