



ENTWICKLUNG DER DOMACHSE

DOKUMENTATION DES

WERKSTATTVERFAHRENS



Hamburg

ENTWICKLUNG DER DOMACHSE

DOKUMENTATION DES WERKSTATTVERFAHRENS

Nicht offenes kooperatives Werkstattverfahren
mit Auftaktworkshop, Zwischenkonsultation
und Abschlusspräsentation

28. August 2023 bis 13. Oktober 2023

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Freie und Hansestadt Hamburg
2024

Vorwort



Liebe Leserinnen und Leser,

der Domachse kommt eine besondere Bedeutung zu im Reigen der Wegeverbindungen zwischen dem bestehenden Stadtkern und der HafenCity. Sie verbindet die für Hamburg prägenden Wasserlagen Alster und Elbe und verkörpert damit ein einzigartiges Potenzial für die Entwicklung der Innenstadt.

Es braucht eine attraktive Umgestaltung dieses öffentlichen Raums mit moderner, integrierter Infrastruktur. Dies ist jedoch nicht leicht zu haben, denn die Domachse führt entlang unterschiedlichster Quartiere mit teils konträren Anforderungen und quert Barrieren wie etwa die Willy-Brandt-Straße.

Das Werkstattverfahren war demnach in der Aufgabenstellung besonders komplex. Nur eine vielfältige Betrachtung der Domachse durch fünf interdisziplinäre Teams ließ differenzierte Antworten erwarten. Vor, während und nach

dem Verfahren wurden die Bürgerinnen und Bürger, Akteurinnen und Akteure aus der Innenstadt sowie aus Politik und Verwaltung in unterschiedlichen Formaten beteiligt. All denjenigen, die sich in diese Diskussion eingebracht haben und natürlich den befassten, sehr engagierten Planerinnen und Planern der Teams möchte ich an dieser Stelle herzlich danken.

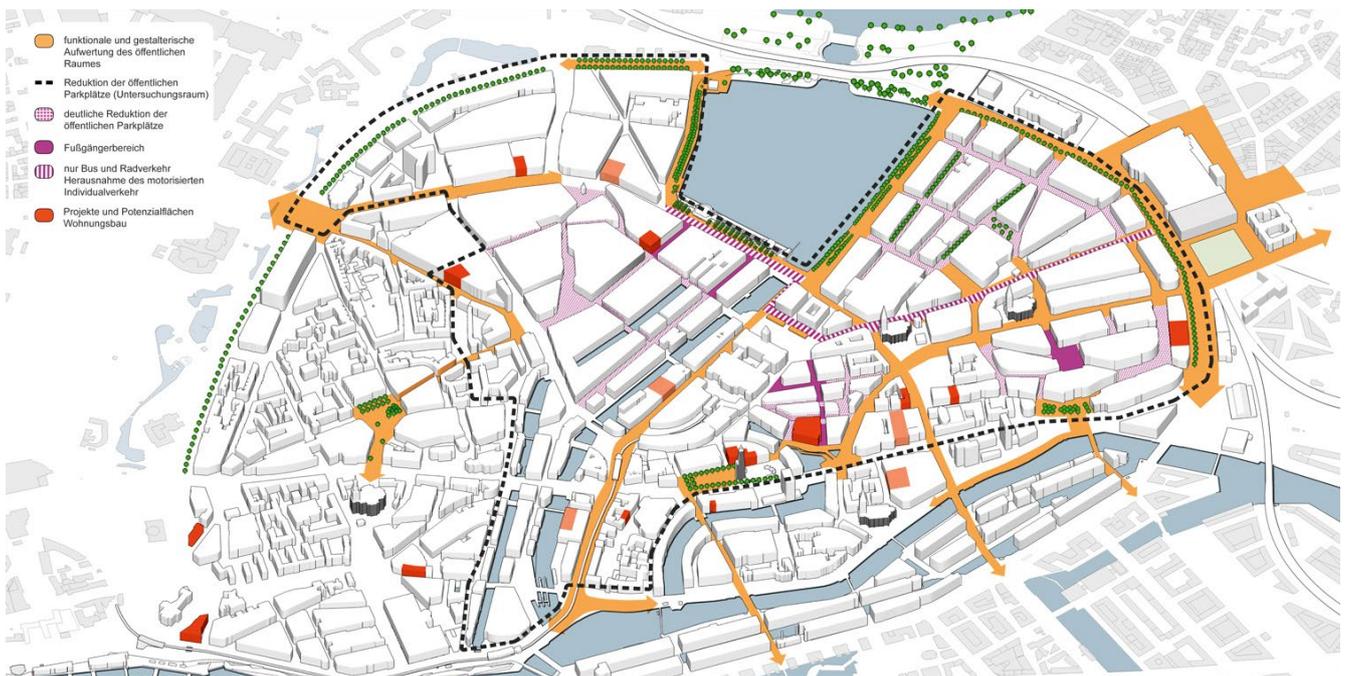
Das erfreulich große Spektrum an Ideen, welches mit Empfehlungen versehen und in einem Zielbild gebündelt werden konnte, soll nun als eine Art Werkzeugkasten dienen. Aus diesem soll ab 2025 mit einem Rahmenplan eine vertiefte Betrachtung der Domachse entstehen.

Franz-Josef Höing
Oberbaudirektor

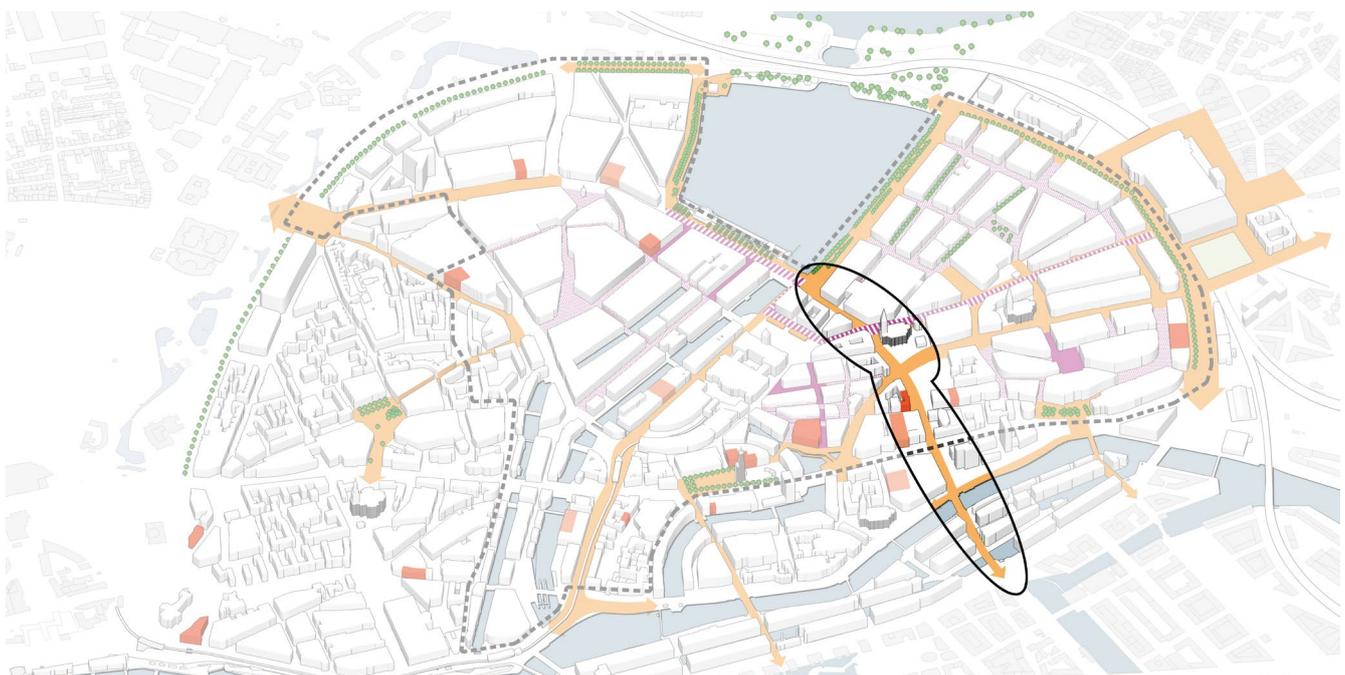
Inhalt

Ausgangslage	8
Aufgabe	14
Workstattverfahren mit Beteiligungen	24
Ergebnisse	30
Vogt Landscape Architects, Zürich/Berlin und Coido Architects, Hamburg	32
Publica, London und Dr. Daniel Talesnik, London	44
Agence Ter, Paris/Karlsruhe und MARS Group, Esch-Sur-Alzette	56
Caruso St John Architects, London und East, London	68
ARCHITEKTEN VENUS, Hamburg und GRIEGER HARZER DVORAK, Berlin	80
Fazit	94
Beteiligte Akteurinnen und Akteure	100
Impressum	102

Ausgangslage



Leitbild „Eine Attraktive Innenstadt für alle“ aus dem Handlungskonzept Innenstadt (2020)



Die Domachse als zentrale Achse

Die Innenstädte in Deutschland sind wegen des Online-Handels und des geänderten Konsumverhaltens einem Veränderungsdruck ausgesetzt, der auch die Hamburger Innenstadt in ihrer Funktion als kommerzielles Zentrum betrifft. Die Corona-Pandemie hat diesen Druck verstärkt.

Die Entwicklung der Innenstadt hat in der Stadtentwicklung Hamburgs eine herausgehobene Stellung. Deshalb hat die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen gemeinsam mit der damaligen Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (heute Behörde für Verkehr und Mobilitätswende) sowie der Behörde für Inneres und Sport das Handlungskonzept Innenstadt erarbeitet und bereits im Februar 2020 vorgestellt. Ziel dieses Handlungskonzeptes ist die Erhöhung der Anziehungskraft der Innenstadt sowohl für die Hamburger Bevölkerung als auch für Gäste der Stadt. Hier sollen sich die Menschen gern aufhalten, einkaufen, abwechslungsreiche Gastronomie finden, arbeiten und wohnen. Die Innenstadt soll ein ansprechender und zugänglicher Ort für alle Personen werden, unabhängig von Alter, Lebensphase, Einkommen, kulturellem Hintergrund und körperlichen Befähigungen oder Einschränkungen. Damit dies gelingt, wird mehr Raum für Fußgängerinnen und Fußgänger geschaffen, indem der ruhende und fließende Verkehr schrittweise reduziert wird. Neue Potenziale für die innenstädtischen Quartiere werden gewonnen, die Aufenthaltsqualität wächst und ein Netz an Flanierräumen kann entstehen.

Die Ziele des Handlungskonzepts Innenstadt stehen in direkten und indirekten Wechselwirkungen mit den verkehrlichen Belangen in der Innenstadt. So kann zusätzlicher Raum für Fußgängerinnen und Fußgänger nur mit einer Neuaufteilung des öffentlichen Raums gelingen, gleichwohl ist weiterhin eine gute Erreichbarkeit

und Vernetzung für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sicherzustellen. In diesem Zusammenhang hat die Behörde für Mobilität und Verkehr eine Verkehrsuntersuchung für die Innenstadt vorgenommen. Inhalt dieser Untersuchung war es, die aktuelle Leistungsfähigkeit von Verkehrsknoten und Verkehrsstrecken unter der Berücksichtigung der Verkehrssicherheit zu prüfen, um zukünftige Potenziale für das Umfeld aufzeigen zu können. Neben Altstadt und Neustadt gehört auch die HafenCity zur Hamburger Innenstadt. Den Wegeverbindungen zwischen der bestehenden Innenstadt und der HafenCity kommt daher eine bedeutende Rolle zu. Die so genannte Domachse ist die zentrale Achse unter einer Vielzahl weiterer wichtiger Wegeverbindungen. Die beiden Endpunkte der Domachse werden im Norden von den viel besuchten Promenaden an der Binnenalster und im Süden von den Promenaden an der Elbe gebildet. Die Distanz zwischen der Binnenalster (Promenade Jungfernstieg) und der Elbe (Promenade Magdeburger Hafen) beträgt etwa einen Kilometer.

Mit dem Überseequartier als kommerziellem Herz der HafenCity, dessen südlicher Abschnitt in 2025 fertiggestellt werden soll, erhält die gesamte Innenstadt einen neuen Einzelhandelschwerpunkt in Kombination mit Büros und Wohnungen. Zwischen den bestehenden innerstädtischen Lagen des Einzelhandels wie Jungfernstieg, Mönckebergstraße und Passagenviertel auf der einen Seite und dem Überseequartier auf der anderen Seite stellt die Domachse somit auch funktional eine wichtige Entwicklungsachse dar.

Derzeit ist die Domachse allerdings gestalterisch und funktional nicht adäquat erlebbar und an einigen Stellen insbesondere für Fußgängerinnen und Fußgänger nicht attraktiv.

Bestandsfotos entlang der Domachse

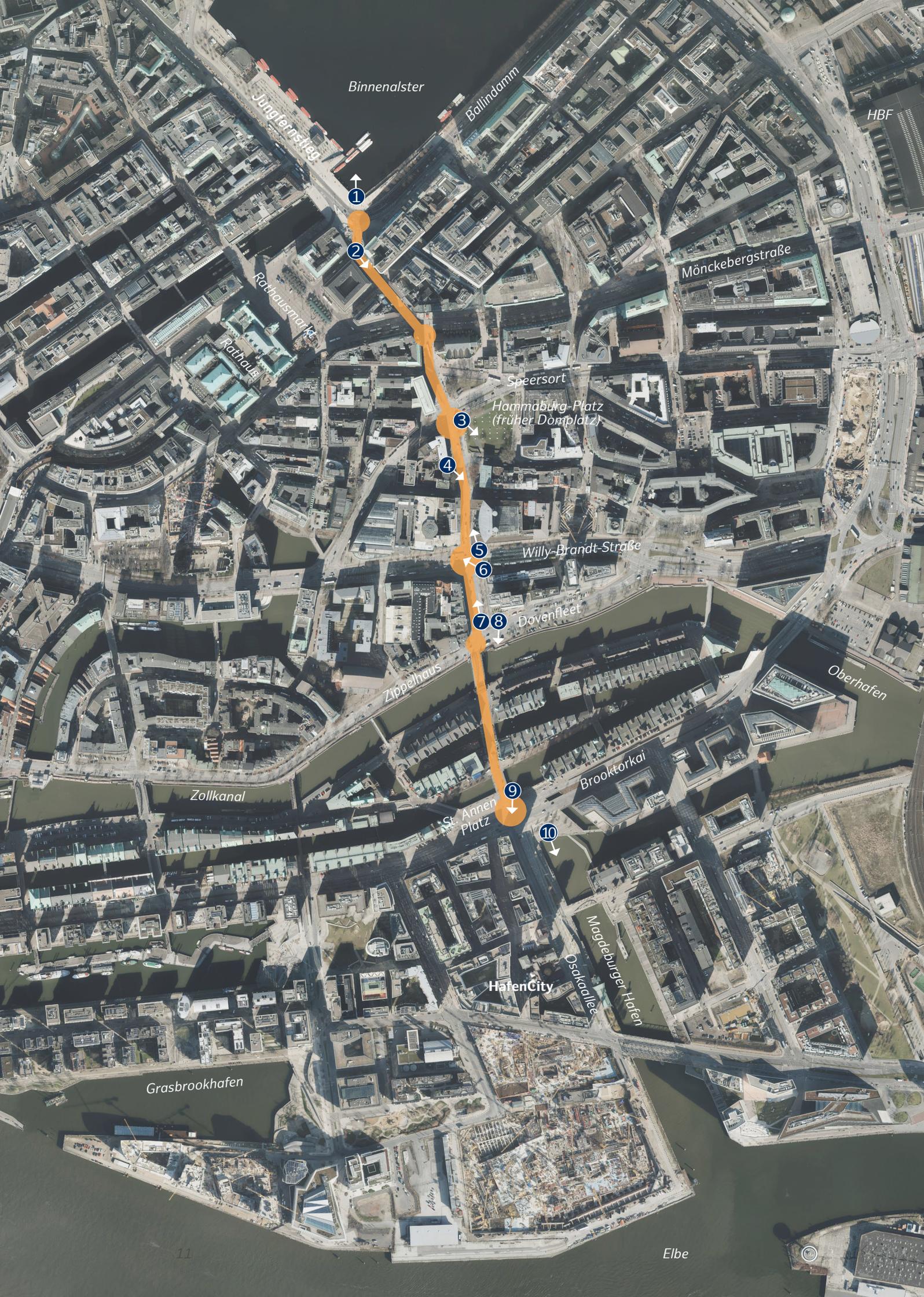


Alster



Bergstraße

Abbildung rechts:
Standorte der
Bestandsfotos



Binnenalster

Ballindamm

HBF

Jungfernstieg
Rathausmarkt
Rathaus

Mönckebergstraße

Speersort
Hammaburg-Platz
(früher Dömlplatz)

Willy-Brandt-Straße

Dovenfleet

Zippelhaus

Oberhafen

Zollkanal

Brooktorkai

St. Annen
Platz

HafenCity

Osokallie
Magdeburger Hafen

Grasbrookhafen

Elbe



3

Hammaburg-Platz (früher Domplatz)



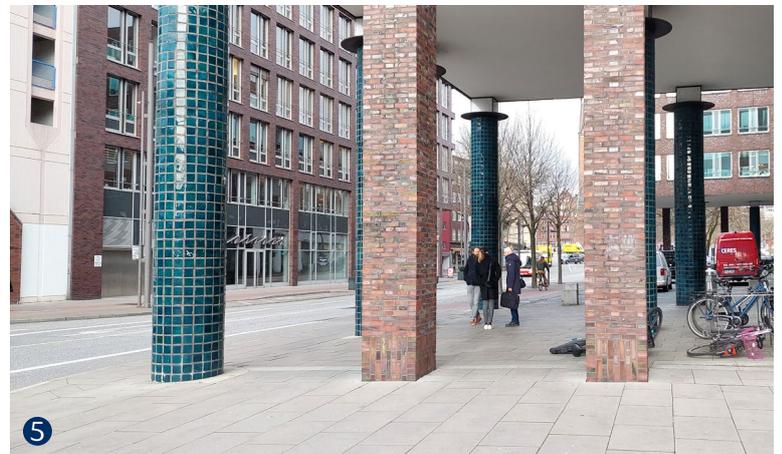
4

Alter Fischmarkt



6

Parkhaus Große Reichenstraße



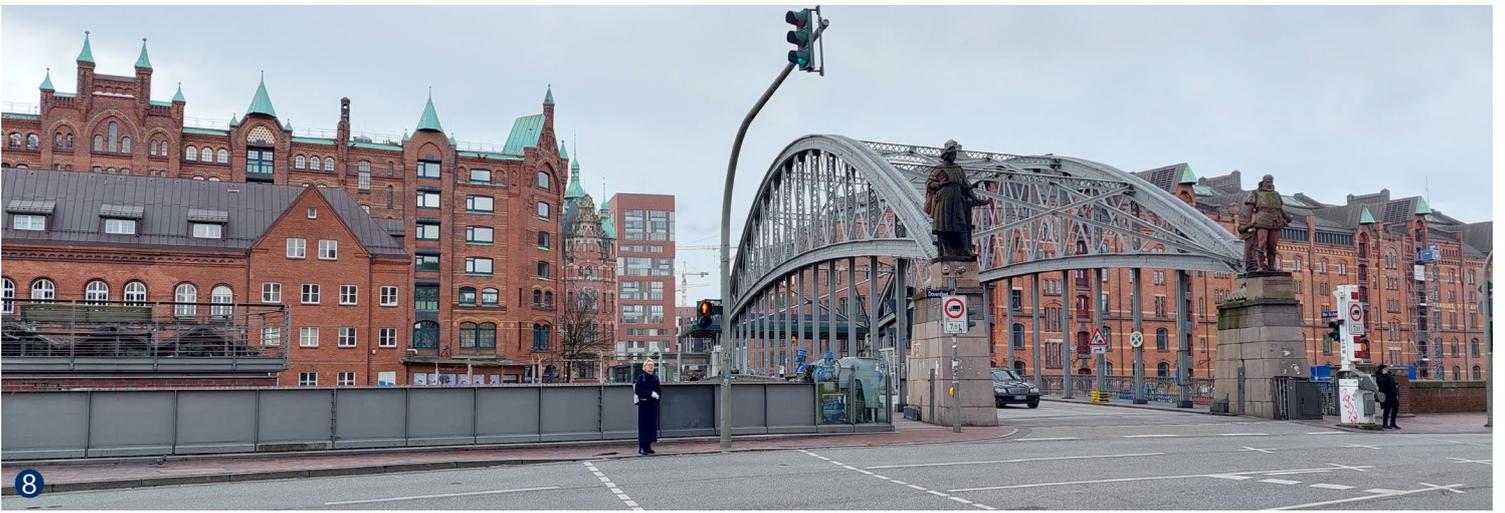
5

Dovenhof



7

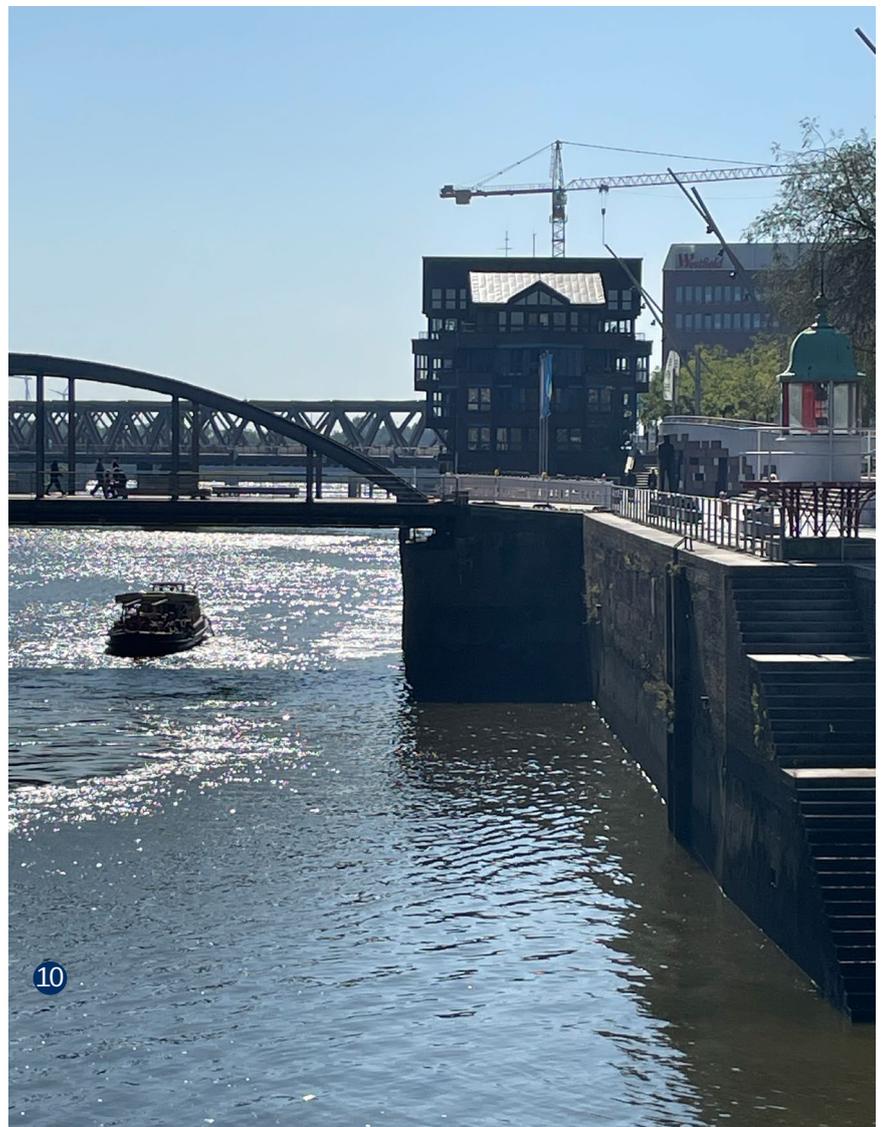
Brandstwiete



Kornhausbrücke und Speicherstadt



HafenCity



Magdeburger Hafen - Blick zur Elbe

Aufgabe



Auftaktworkshop im August 2023

Die Attraktivität der Domachse ist zu steigern. Zum einen gilt es, die Domachse als einprägsame Wegeverbindung zwischen der bestehenden Innenstadt und der HafenCity zu etablieren. Bei Sicherung der verkehrlichen Erreichbarkeit soll die Domachse rege durch Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer genutzt werden können. Zudem sollen die Einzelhandelslagen besser miteinander verknüpft werden, damit sie sich gegenseitig stärken. Städtebauliche Defizite der Domachse müssen weitgehend abgebaut und Barrieren in ihrem Verlauf verringert werden. Indem sich innerstädtische Freiräume zu beliebten Aufenthaltsflächen entwickeln, soll die Domachse zu einem attraktiven Ort der Begegnung und der Kommunikation für Bewohnerinnen und Bewohnern sowie für Besucherinnen und Besucher qualifiziert werden.

Hierfür hat die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen im Rahmen eines Werkstattverfahrens interdisziplinäre Lösungsansätze und Ideen gesucht. Neben der Gestaltung des öffentlichen Freiraums ging es darum, die angrenzenden Gebäude daraufhin zu untersuchen, welchen Beitrag sie zur Belebung der Domachse leisten können und welches Potenzial zur Entwicklung des Gebäudebestands vorliegt. Ergänzende bauliche Interventionen entlang der Achse waren ebenfalls Teil der Aufgabenstellung.

Die interdisziplinäre Bearbeitung der Aufgabe wurde durch teilnehmende Planerinnen und Planer aus den Bereichen Landschaftsarchitektur, Architektur, Urban Design oder Stadtplanung erreicht. Es wurden fünf interdisziplinäre Planungsteams (auch kurz Teams) gebildet und auch die Zusammensetzung des Beratungsgremiums erfolgte fachgebietsübergreifend. Die Fachkompetenz zum Bereich Verkehr wurde

durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Behörde für Verkehr und Mobilität eingebracht, in dem sie das Werksattverfahren von Anfang an eng begleitet haben. Die Beteiligung von internationalen, nationalen und in Hamburg ansässigen Planerinnen und Planern eröffnete zudem verschiedene Blickwinkel auf den für Hamburg äußerst prominenten Betrachtungsraum der Domachse.

Als Orientierungsrahmen wurde den Planerinnen und Planern ein Aufgabenpapier in Form einer Broschüre bereitgestellt.

Die Teams waren gefragt, Ansätze und Ideen für den Bearbeitungsraum aufzuzeigen, ohne dabei bereits eine umsetzungsreife Planung vorzulegen. Mögliche Maßnahmen seitens der Teams waren dabei kurz-, mittel- oder langfristig einzuordnen.

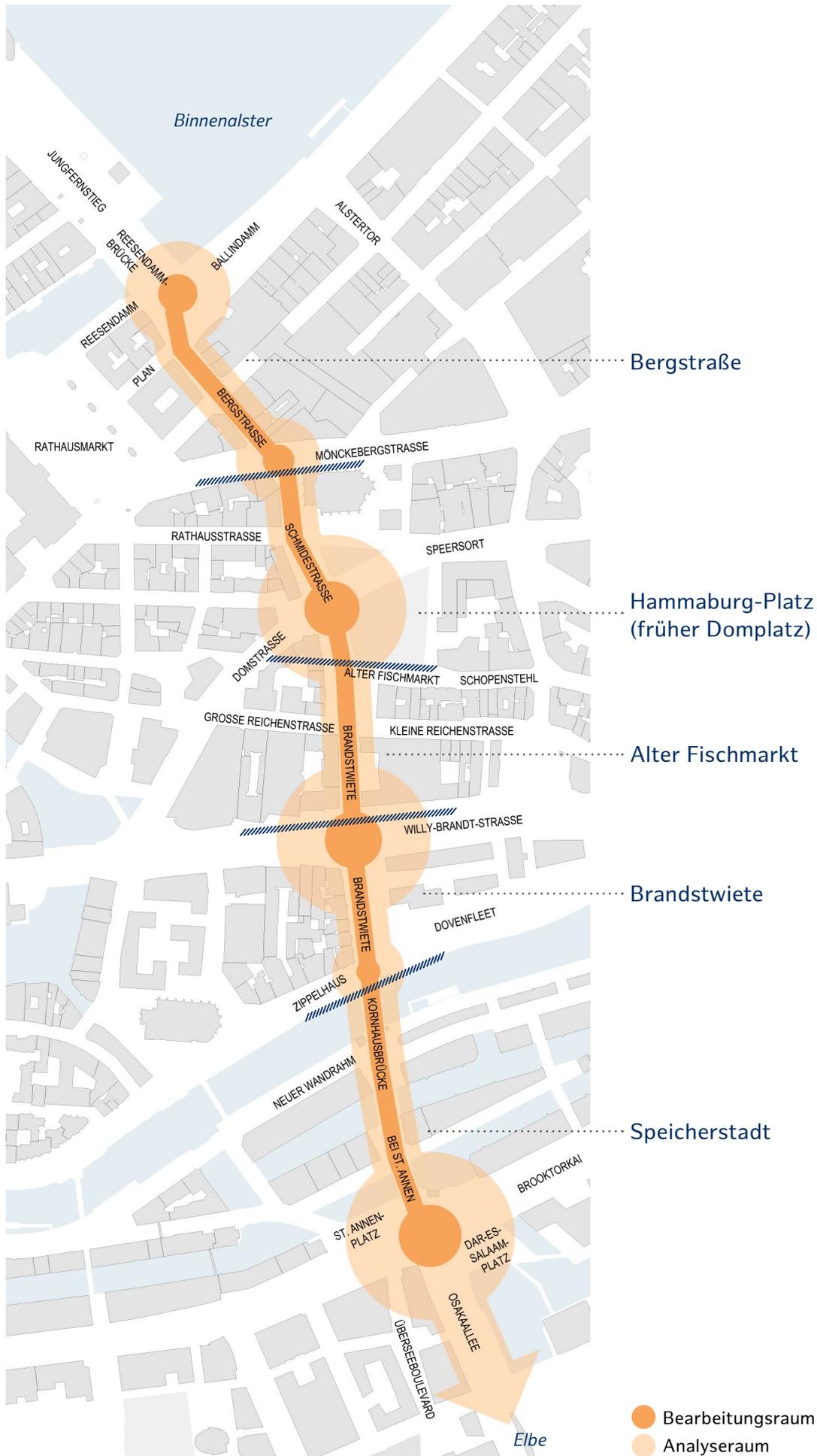
Ziel des kooperativen Verfahrens war es nicht, einen Sieger zu küren. Vielmehr konnten die Teams parallel und im gegenseitigen Austausch Ideen entwickeln und dann jeweils Lösungen und ortsspezifische Vorschläge für Maßnahmen finden. Ergänzt durch Hinweise und Empfehlungen des Beratungsgremiums sollen diese als Ergebnisse des Werkstattverfahrens sowohl eine vertiefte Diskussion ermöglichen, als auch Anknüpfungspunkte für nachfolgende Planungsprozesse bieten.

Der Bearbeitungsraum wurde so gefasst, dass die Wegeverbindung zwischen den Promenaden der Binnenalster mit der davon abzweigenden Bergstraße und dem Dar-es-Salaam-Platz, an Magdeburger Hafen und Elbe gelegen, durch alle Teams jeweils vollständig bearbeitet wird. Breiter wird dieser Bearbeitungsraum vornehmlich an

den Kreuzungspunkten beziehungsweise Knotenpunkten, insbesondere im Bereich Speersort/Hammaburg-Platz (früher Domplatz)¹. Die weiterführende Ideenfindung zur Domachse in Richtung Süden bis an die offene Norderelbe heran war den Teams konzeptabhängig freigestellt, da dieser HafenCity-Bereich erst vor wenigen Jahren neugestaltet wurde. So war es möglich, dass sich die teilnehmenden Büros in der Kürze der Bearbeitungszeit auf jenen Abschnitt der Domachse fokussieren konnten, welcher die hauptsächlichen städtebaulichen Defizite aufweist. Vorausgesetzt wurde, dass die Teams im Rahmen ihrer analytischen Auseinandersetzung über den unmittelbaren Bearbeitungsraum hinausschauen und funktionale sowie räumliche Zusammenhänge zu den an die Domachse angrenzenden Stadtbereiche herstellen.

Orientierung für die Planerinnen und Planer bildeten „Leitplanken und Fragen“ seitens der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen und der am Werkstattverfahren beteiligten Behörden. Während die „Leitplanken“ zu beachtende Vorgaben darstellten, dienten ergänzende „Fragen“ als Anregung für die Teams, mögliche Spielräume auszuloten. Aus „Fragen“ ließen sich damit Potenziale ablesen, die durch die Teams auf den Ort übertragen und auf ihre Umsetzbarkeit überprüft werden konnten. Beide, „Leitplanken und Fragen“, wurden sowohl übergeordnet als auch spezifisch für fünf Teilabschnitte der Domachse formuliert und näher differenziert in die Aspekte „Städtebau und Nutzungen“, „Freiflächen und Stadtgrün“ sowie „Mobilität und Verkehr“.

¹ Anmerkung der Redaktion: seit Ende August 2024 Umbenennung in Hammaburg-Platz



Schema Bearbeitungsraum: Analyserraum, Teilabschnitte der Domchase

Leitplanken und Fragen

Gesamte Domachse

Übergeordnet wird auf den besonderen Schutz der Speicherstadt hingewiesen. Gestaltungsspielräume sind hier deutlich enger als in anderen Bereichen der Domachse außerhalb des Welterbes.

Städtebau und Nutzungen

„Leitplanken“:

- Im Bereich Speicherstadt müssen die Überlegungen unter Beachtung des besonderen Welterbestatus erfolgen: Bauwerke wie Brücken und Pflasterungen sind grundsätzlich zu erhalten.
- Der Denkmalschutz und Umgebungsschutz der Einzeldenkmäler und Denkmalensembles entlang der Achse ist zu beachten, dies beinhaltet beispielsweise auch zugehörige geschützte Bauteile wie die Terrassen und Mauern am ehemaligen Spiegelhochhaus.
- Ideen sollen aus der Kenntnis der historischen städtebaulichen Situation heraus entwickelt werden (beispielsweise im Bereich Hammaburg-Platz (früher Domplatz), Alter Fischmarkt).
- Zur Förderung von Komplexität bzw. Ästhetik, Grün- und Freiraumgestaltung sowie Aufenthalts- bzw. Verweilqualität sollen Erdgeschosszonen (sowie ggf. Dachzonen) aktiviert werden und in der umgebenden Bebauung weitere Anziehungspunkte geschaffen werden, um vielfältige Nutzungsangebote zu schaffen, die den Stadtraum beleben.
- Zur Reduktion von Treibhausgasemissionen werden materialsparende, energie- und umweltschonende Bauweisen mit rezyklierbaren Baustoffen gewünscht.

„Fragestellungen“:

- Inwieweit ist die Domachse als durchgehendes Band oder/und als Sequenz einzelner Bereiche entsprechend der angrenzenden verschiedenartigen Quartiere zu begreifen und zu gestalten?

Freiflächen und Stadtgrün

„Leitplanken“:

- Ortspezifisch sind Begrünungspotenziale im Straßenraum zu untersuchen. Es soll geprüft werden, welche Maßnahmen hierfür denkbar wären, z. B. Baum- und Gehölzpflanzungen sowie Fassaden- und Dachbegrünungen (mit Ausnahme der geschützten Denkmäler). Letztere erscheinen am ehesten an öffentlichen Gebäuden realisierbar. Grundsätzlich soll die Begrünung des Stadtraumes ein wesentlicher Aspekt der Gestaltung der Innenstadt sein. Dabei ist bei der Planung der Bepflanzung die Auswahl von klimaresilienten und insektenfreundlichen Pflanzen zu beachten. Vitale grüne öffentliche Orte und Inseln der Erholung, der Ruhe und Entschleunigung sind für Beschäftigte und Besucherinnen und Besucher gleichermaßen wichtig und haben auch positive (mikro-)klimatische Effekte. Damit die Bepflanzung bei anhaltenden Hitzeperioden nicht vertrocknet und die Kühlleistung erhalten bleibt, sind Maßnahmen zur Rückhaltung, Speicherung, Versickerung, Verdunstung und ggf. Ableitung von Regenwasser zu prüfen. Diese sollen sowohl den Wasserzugang in Trockenperioden sichern als auch Abflussmöglichkeiten bei Starkregen sicherstellen.
- Die Bepflanzung soll raumbildend sein, so dass identitätsstiftende Orte unterschiedlicher Qualitäten entstehen können. Das „Grün“ soll dabei Orientierung bieten und alte wie neue Verbindungen innerhalb der Innenstadt, aber auch Verknüpfungen zu den angrenzenden Stadtteilen, für Passantinnen und Passanten und sonstige Nutzerinnen und Nutzer erkennbar machen.
- Es ist ein sinnvoller Umgang mit Bodenflächen zu finden (möglichst geringer Versiegelungsgrad, Entsiegelung bestehender Flächen) und den Anforderungen an eine hitzeangepasste bzw. wassersensible Stadt zu entsprechen. Dabei ist das Mikroklima durch landschafts-

gestaltende bzw. bauliche Maßnahmen positiv zu beeinflussen und dem Wärmeinseleffekt tagsüber und nachts entgegenzuwirken.

- Ein Konzept zur Niederschlagswasserbeseitigung der öffentlichen Flächen ist zu skizzieren (siehe auch Starkregenhinweiskarte). Ein schlüssiger, ortsspezifischer Umgang mit dem anfallenden Oberflächenwasser ist vorzudenken (Stichwort blau-grüne Infrastruktur).
- Die bestehende Grünkulisse ist zu erhalten und weiterzuentwickeln.
- Ortsspezifisch ist die Integration von Kunst im öffentlichen Raum zu prüfen.
- Im Bereich Speicherstadt müssen die Überlegungen unter Beachtung des besonderen Welterbestatus erfolgen: Pflasterungen sind grundsätzlich zu erhalten.

„Fragestellungen“:

- Inwieweit kann eine durchgehende Baumreihe auch über Kreuzungen hinweg zur Stärkung der Achse beitragen? Restriktionen aus Denkmalschutz und Weltkulturerbestatus sind dabei jedoch zu beachten.
- Wie können attraktive Orte entlang der Domachse als „Trittsteine“ Orientierung geben und ein zusammenhängendes Raumerlebnis begünstigen?
- Wie kann durch attraktive Nutzungen und Freiraumgestaltung das Interesse an der Durchquerung der Domachse geweckt werden, um die Distanz zwischen Binnenalster und Elbe zu überbrücken?
- Können Spielbereiche geschaffen werden? Falls ja, für welche Altersgruppen?
- Wie lassen sich an den öffentlichen Raum angrenzende Nutzungen im Sinne der Domachse aktivieren bzw. einbinden?
- Wie können blau-grüne Maßnahmen die Aufenthaltsqualität für die verschiedenen Nutzergruppen (Beschäftigte, Bewohnerinnen und Bewohner, Passantinnen und Passanten, Besucherinnen und Besucher etc.) erhöhen und gleichzeitig zu einem besonderen Merkmal der Domachse werden?

Mobilität und Verkehr

Anders als für die Themenkomplexe Städtebau und Nutzungen sowie Freiflächen und Stadtgrün wurden die verkehrlichen Fragestellungen bereits im Vorwege betrachtet. Zu beachten ist, dass einige der in den folgenden Abschnitten dargestellten Ergebnisse sich teilweise noch in der Abstimmung mit weiteren Behörden befinden und sich daher noch verändern können.

„Leitplanken“:

- Die Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr soll in Bezug auf Attraktivität und Sicherheit verbessert werden. Es sollen Flächen für neue Mobilitätsangebote (z.B. Abstellflächen für E-Scooter, StadtRad, HVV-Switch) geschaffen werden. Die bestehenden Abstellflächen für Fahrräder sind nachfragegerecht zu erweitern.
- Die hervorragende Erreichbarkeit der Hamburger Innenstadt und der umliegenden Quartiere (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, MIV) soll gesichert werden.
- Das bestehende und geplanten ÖPNV-Angebot im Busverkehr inklusive der notwendigen Haltestellen und Überliegerplätze soll berücksichtigt werden.
- Der Wirtschaftsverkehr soll durch die bedarfsgerechte Einrichtung von Lade- und Lieferzonen berücksichtigt werden.
- Sicherstellung der Erschließung der benachbarten Quartiere, insbesondere auch für den Anliegerverkehr.
- Es soll eine sichere und leistungsfähige Abwicklung aller Verkehre erfolgen, auch im umliegenden Straßen- und Verkehrsnetz und unter Berücksichtigung möglicher prognostizierter Entwicklungen im Gesamtzusammenhang aller Maßnahmen.

„Fragestellungen“:

- Welche Potenziale ergeben sich durch eine Herausnahme des allgemeinen motorisierten Verkehrs (private Pkw) aus der Bergstraße für die Erschließung und Verkehrssituation entlang der Domachse?

- Gegebenenfalls ist es betrieblich möglich, alle Busverkehre entweder über den Rathausmarkt oder über die Bergstraße zu führen. In welchem Raum - Rathausmarkt (Denkmalschutz beachten), Reesendamm oder Bergstraße - bestehen Potenziale für die Umgestaltung? Welche Konsequenzen ergeben sich durch die geänderte Busführung für die Straßen- und Freiräume?
- Durch die Kommunaltrasse in der Steinstraße reduziert sich das Verkehrsaufkommen rund um die Domstraße und den Alten Fischmarkt im zentralen Abschnitt der Domachse. Aus verkehrlicher Sicht ist sowohl eine Einbahnstraßenregelung in der Domstraße zwischen Großer Reichenstraße und Hammaburg-Platz (früher Domplatz) als auch die vollständige Herausnahme des Kfz-Verkehrs in der Domstraße zwischen Großer Reichenstraße und Hammaburg-Platz denkbar. Welche freiräumlichen Potenziale liegen in den Varianten? Welche Vor- und Nachteile für die Erschließung und für den Busverkehr ergeben sich?

Abschnitt Bergstraße

Städtebau und Nutzungen

„Fragestellungen“:

- Wie kann die Bergstraße zu einem deutlich erlebbaren Auftakt der Domachse auf dem Weg zur Elbe werden?
- Wie kann die Bergstraße als Parallelstraße zur Europa Passage durch ihre Zugehörigkeit zur Domachse als vielfältiger Einzelhandelsstandort gestärkt werden?

Mobilität und Verkehr

Der hier einbezogene Bereich umfasst den Knoten Jungfernstieg-Ballindamm bis zum Knoten Bergstraße-Mönckebergstraße inkl. des Abschnitts Ballindamm bis Alstertor.

„Leitplanken“:

- Der Knotenpunkt Mönckebergstraße/Bergstraße ist weitläufig und auf Grund der Verkehrsbeziehungen nicht attraktiv für den Fußverkehr und zusätzlich auch eine Unfallhäufungsstelle. Zur Verbesserung der Verkehrssituation sind die bisherigen Untersuchungen zu dem Knotenpunkt heranzuziehen.
- Sicherstellung der Erschließungsfunktionen sowohl entlang der Bergstraße als auch im Bereich Hermannstraße, Rathausmarkt und Plan: Hier müssen z.B. Tiefgaragenzufahrten und Überliegerplätze für Busse in die Betrachtung miteinbezogen werden.
- Die Busverkehre (inkl. Stadtrundfahrten) sollen in Bezug auf Haltestellen, Fahrbeziehungen und möglichen Abbiegebeziehungen (Schleppkurven) im aktuellen Fahrplanangebot berücksichtigt werden.
- Durchgehende Befahrbarkeit im Radverkehr ist über die Bergstraße sicherzustellen, auch in Varianten mit der Herausnahme der allgemeinen Kfz-Verkehre.

„Fragestellungen“:

- Welche Gestaltungspotenziale ergeben sich für den Ballindamm unter Berücksichtigung der Umgestaltung des Jungfernstiegs, der Bedarfe für den Wirtschaftsverkehr und der möglichen Herausnahme des allgemeinen Kfz-Verkehrs aus der Bergstraße?
- Welche Auswirkungen auf die Knotenpunkte Mönckebergstraße/Bergstraße ergeben sich durch mögliche geänderte Busverkehrsführungen in diesem Bereich (z.B. keine Abbiegebeziehungen im Regelbetrieb, Herausnahme der Bergstraße bei Führung aller Buslinien über den Rathausmarkt)?
- Gibt es in den Straßenräumen noch ein Potenzial zur Schaffung von Überliegerplätzen für am Rathausmarkt endende Buslinien? Welche Auswirkungen auf die Bergstraße hat die Befahrung durch den Busverkehr in beiden Richtungen, insbesondere auch auf die Knotenpunkte am Jungfernstieg?

Abschnitt Hammaburg-Platz (früher Domplatz)

Städtebau und Nutzungen

„Fragestellungen“:

- Wie können westlich der Domachse Erdgeschossnutzungen aktiviert werden, welche an den Einzelhandel in Bergstraße/Mönckebergstraße anknüpfen?
- Wie kann die Arkade Schmiedestraße 2 besser in den Freiraum integriert werden?

Freiflächen und Stadtgrün

„Leitplanken“:

Der Hammaburg-Platz hat als Freifläche in der Innenstadt ein großes Potenzial. Es soll geprüft werden, inwieweit der Hammaburg-Platz entlang der Domachse räumlich stärker definiert und ggf. in seinem Nutzungsprogramm erweitert werden kann.

„Fragestellungen“:

- Welchen Charakter könnte der Raum südlich der Hauptkirche St. Petri erhalten? Welche Bedeutung hat dabei die Grünfläche am Speersort? Kann der Raum um die Hauptkirche St. Petri als Erholungsort genutzt werden?
- Könnte der Raum St. Petri/Speersort/Hammaburg-Platz als Einheit gestaltet werden?
- Für den Bereich Hammaburg-Platz wurde in der Verkehrsuntersuchung die Durchbindung (Weiterführung) der Steinstraße in die Domstraße als Vorzugsvariante herausgearbeitet. Grundsätzlich ergibt sich insbesondere auch in Kombination mit geänderten Verkehrsführungen im Bereich Domstraße das Potenzial, über eine Durchbindung in den Speersort nachzudenken, auch wenn dies aus verkehrlicher Sicht Herausforderungen mit sich bringt. Welche Potenziale aus freiräumlicher Sicht ergeben sich bei einer Durchbindung in den Speersort?
- Wie kann die Dominanz des Verkehrsraums zugunsten höherer Aufenthaltsqualität auf dem Hammaburg-Platz gemindert werden?

Mobilität und Verkehr

Aus verkehrlicher Sicht erstreckt sich der Abschnitt von der südlichen Bergstraße über die Schmiedestraße, den Bereich Speersort-Hammaburg-Platz bis zum Knoten Dom-/Schmiedestraße.

„Leitplanken“:

- Durch die Einrichtung einer Kommunaltrasse und einer variantenabhängigen Herausnahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in der Bergstraße ergeben sich Potenziale, um die heutige Kreuzungsfläche zu reduzieren, welche dann genutzt werden kann, um die fußläufigen Beziehungen attraktiver zu machen.
- Die Belange des Busverkehrs sind im Rahmen des geplanten Angebots zu berücksichtigen. Am Hammaburg-Platz ist im Verlauf der Steinstraße eine Haltestelle vorzusehen, zusätzlich sind auch in Nord-Süd-Richtung Haltestellen in ausreichender Länge (45 m in der Steinstraße, 25 m in der Nord-Süd-Richtung) zu verorten. Auf eine attraktive und nutzerfreundliche Gestaltung und Verknüpfung ist zu achten.
- An den Knotenpunkten ist auf eine sichere und zeitgemäße Führung des Radverkehrs zu achten.

„Fragestellungen“:

- Für den Bereich Hammaburg-Platz wurde in der Verkehrsuntersuchung die Durchbindung der Steinstraße in die Domstraße als Vorzugsvariante herausgearbeitet. Grundsätzlich ergibt sich insbesondere auch in Kombination mit geänderten Verkehrsführungen im Bereich Domstraße das Potenzial, über eine Durchbindung in den Speersort nachzudenken, auch wenn es aus verkehrlicher Sicht Herausforderungen mit sich bringt. Welche Potenziale aus freiräumlicher Sicht ergeben sich bei einer Durchbindung in den Speersort?
- Welche Potenziale ergeben sich für die Domstraße bei einer möglichen Herausnahme des Kfz-Verkehrs bzw. der Einrichtung von Einbahnstraßen?

Abschnitt Alter Fischmarkt

Städtebau und Nutzungen

„Leitplanken“:

- Das Werkstattverfahren sucht nach Ideen, um die Erdgeschosszonen zu aktivieren.
- Das Parkhaus Große Reichenstraße 14 soll sich funktional und gestalterisch zum Straßenraum öffnen, insbesondere an der Kreuzung Domachse/Willy-Brandt-Straße. Dabei soll die Parkhausnutzung auch zukünftig bestehen bleiben, das Erdgeschoss, das erste Obergeschoss und das Dach haben jedoch ggf. das Potenzial für die Belebung der Domachse. Dies soll eingehend untersucht werden.

„Fragestellungen“:

- Wie kann der Arkadengang umgestaltet werden (derzeit ein „blinder Fleck“ auf der Domachse)?
- Welche Potenziale ergeben sich für den Straßenzug durch die Einrichtung von Einbahnstraßen und dahingehenden weiteren Reduktionen des Straßenquerschnitts? Welche Potenziale ergeben sich hierdurch insbesondere zwischen Großer Reichenstraße und Willy-Brandt-Straße?

Freiflächen und Stadtgrün

„Fragestellungen“:

- Inwieweit kann der historische Alte Fischmarkt ein Trittstein auf der Domachse werden?
- Wie können die Vorflächen am Alten Fischmarkt aufgewertet werden? Inwieweit können diese zu einer Erholungsfläche unter Herausnahme des ruhenden Verkehrs umgestaltet werden?
- Zwischen Großer Reichenstraße/Schopenstehl besteht eine Fläche, welche im Bestand u. a. Parkstände und eine Leihrad-Station aufnimmt. Wie kann diese Fläche ggf. umstrukturiert und attraktiviert werden? Können die Funktionen auch im Umfeld abgebildet werden (z. B. Verlagerung in Parkhäuser)?

- Welche Möglichkeiten zur Aufwertung des Parkhauses Große Reichenstraße mit Dach – und Fassadenbegrünung sind denkbar?

Mobilität und Verkehr

Der verkehrlich zu betrachtende Bereich schließt südlich der Schmiedestraße/Hammaburg-Platz an und verläuft über Alter Fischmarkt, Brandstwiele bis zur Willy-Brandt-Straße (ohne Knoten).

„Leitplanken“:

- Auf der Straße Alter Fischmarkt ist zwischen Große Reichenstraße und Willy-Brandt-Straße eine Reduktion der Fahrspuren durch die Herausnahme des Abbiegers von Süden in Richtung Osten denkbar.
- Die Straße Schopenstehl südlich des Hammaburg-Platzes ist auch künftig zur Erschließung des Kontorhausviertels für den allgemeinen Kfz-Verkehr zu erhalten.
- An den Knotenpunkten und auf der Strecke sind in ausreichender Zahl Querungsmöglichkeiten zu schaffen bzw. bestehende zu ergänzen.
- Das Parkhaus Große Reichenstraße kann zusätzlich auch von Seiten der Willy-Brandt-Straße angeschlossen werden, um die Straße Große Reichenstraße zu entlasten. Auf Grundlage der aktuellen Auslastungszahlen ist eine moderate Reduktion der Stellplätze denkbar. Welche Nutzungen können dadurch vorgesehen werden? Kann hier ein Mobility Hub für die südliche Innenstadt entstehen?

„Fragestellungen“:

- Welche Potenziale ergeben sich für den Straßenzug durch die Einrichtung von Einbahnstraßen und dahingehenden weiteren Reduktionen des Straßenquerschnitts? Welche Potenziale ergeben sich hierdurch insbesondere zwischen Große Reichenstraße und Willy-Brandt-Straße?
- Zwischen Großer Reichenstraße/Schopenstehl besteht eine Fläche, welche im Bestand u.a. Parkplätze, Leihräder und Ladeinfrastruktur

beinhaltet. Wie kann diese Fläche ggf. umstrukturiert und attraktiver werden? Können die Funktionen auch im Umfeld abgebildet werden (z.B. Verlagerung in Parkhäuser)?

Abschnitt Brandstwiete

Städtebau und Nutzungen

„Fragestellung“:

- Inwieweit kann die Gestaltung der östlichen Nebenflächen die angrenzenden Geschäfte unterstützen?

Freiflächen und Stadtgrün

„Leitplanken“:

- Die Fahrbahn ist insbesondere im Vergleich zur westlichen Nebenfläche sehr breit. Diese Aufteilung soll hinterfragt, ggf. modifiziert und Chancen aufgezeigt werden. Es ist zu prüfen, ob die Domachse durch eine freiraumplanerische oder architektonische Intervention westlich des ehemaligen Spiegel-Verlagshauses belebt werden könnte. Hier ist aus Fußgängerperspektive ein Fokus auch auf das enge Vorfeld der denkmalgeschützten Gebäude Brandstwiete 32-60, insbesondere an der Engstelle Kreuzung Brandstwiete/Zippelhaus, zu legen.

„Fragestellungen“:

- Ist es denkbar einen Platz/Ort entlang des Dovenfleets mit Blick auf die Speicherstadt zu schaffen?
- Welche Potenziale ergeben sich durch den teilweisen Entfall von Parkplätzen auf der südlichen Seite des Dovenfleets?
- Welche Möglichkeiten bestehen am Dovenfleet zur Starkregenvorsorge (siehe Starkregenhinweiskarte)?

Mobilität und Verkehr

Der verkehrlich zu betrachtende Bereich verläuft in der Brandstwiete von Willy-Brandt-Straße bis Dovenfleet (inkl. der Kreuzungen).

„Leitplanken“:

- Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung Innenstadt wurde für den Knotenpunkt Brandstwiete die Einrichtung von drei Fahrstreifen in Richtung Osten vorgeschlagen, was die Querung für den Fußverkehr verlängert. Gleichzeitig ist es auf Grund der Belastungen denkbar, am Knotenpunkt den Rechtsabbieger aus Richtung Süden auf die Willy-Brandt-Straße in den Geradeausfahrstreifen zu integrieren. Außerdem ist die Reduktion des Linksabbiegers um einen Fahrstreifen denkbar.
- Am Knotenpunkt Dovenfleet kann die Achse Zippelhaus – Dovenfleet künftig auf einen Fahrstreifen pro Richtung reduziert werden, wobei hier dann primär die Einrichtung von sicherer Radverkehrsinfrastruktur zum Zuge kommt. Dennoch können die bestehenden, deutlich unterdimensionierten Aufstellbereiche zum einen um ein bis zwei Meter erweitert, zum anderen auch um den Radmischverkehr entlastet werden.
- Weitere Reduktionen der Verkehrsflächen für den MIV können in diesem Bereich nicht in Aussicht gestellt werden.
- Für den Radverkehr ist in dem Bereich eine sichere, möglichst geschützte Infrastruktur vorzusehen, soweit es die Platzverhältnisse hergeben. Auf eine Verknüpfung der Nord-Süd- und Ost-West-Beziehungen ist zu achten.
- Für den Busverkehr ist zwischen Dovenfleet und Willy-Brandt-Straße eine beidseitige Bushaltestelle in Anlehnung an den Bestand einzurichten. Zusätzlich wird die Blockumfahrung Willy-Brandt-Straße – Dovenfleet auch für endende Fahrten der Linie 4 genutzt, für welche in diesem Bereich Überliegerplätze vorzusehen sind (entweder in der Willy-Brandt-Straße durch Eingriff auf die Nebenflächen oder im Dovenfleet unter Ausnutzung der Fahrstreifenreduzierung).

„Fragestellungen“:

- Welche Potenziale ergeben sich durch den teilweisen Entfall von Parkplätzen auf der südlichen Seite des Dovenfleets?

- Welche Potenziale ergeben sich für den Fußverkehr durch die Reduktion der Kreuzungsfläche am Dovenfleet? Wie kann der Höhengsprung in der nordwestlichen Ecke des Knotenpunkts (Ecke Brandstwierte/Zipfelhaus) beseitigt bzw. umgestaltet werden?

Abschnitt Speicherstadt

Mit der Entscheidung zur Entwicklung der HafenCity wird dieses einmalige Ensemble zum Innenstadtteil zwischen historischer Innenstadt und neuer HafenCity: ein Zwischenbereich mit eindeutig ost-west-orientierten Strukturen, in dem Nord-Süd-Verbindungen eine untergeordnete Rolle spielten. Hier gilt es, die Speicherstadt unter Wahrung der historischen Substanz, des Erscheinungsbildes und der prägenden Strukturen als ein identitätsstiftendes Bindeglied entlang der Domachse wirken zu lassen.

Städtebau und Nutzungen

„Leitplanken“:

- Dieser Abschnitt der Domachse ist bereits attraktiv. Es gilt allerdings Synergien zwischen Speicherstadt und Domachse herauszuarbeiten.

„Fragestellung“:

- Wie werden die Speicherstadt und ihre Qualitäten entlang der Domachse zukünftig gelesen werden?

Freiflächen und Stadtgrün

„Leitplanken“:

- Die in der Erschließungsplanung Speicherstadt geplante Promenade entlang des Zollkanals ist zu berücksichtigen.

„Fragestellungen“:

- Wie kann der St. Annen Platz zukünftig gestaltet werden? Bestehen hier Möglichkeiten zur Verbesserung des Stadtklimas und zur Erhöhung der Aufenthalts- und

Nutzungsqualität, zum Beispiel durch Baumpflanzungen und/oder die Installation freiraumflankierender Nutzungen? Restriktionen aus Denkmalschutz und Weltkulturerbestatus sind dabei jedoch zu beachten.

- Inwieweit besteht auf dem St. Annen Platz Umgestaltungspotenzial für die Stärkung der Lesbarkeit und Wegeführung der Domachse?
- Wie verhält sich der Dar-es-Salaam-Platz zur Domachse?
- Wie kann ein Zugang geschaffen werden, um die Wasserlagen erlebbarer zu machen?

Mobilität und Verkehr

Der südlichste Abschnitt der Domachse beginnt an der Kornhausbrücke bis Bei St. Annen und endet am St. Annen Platz/Dar-es-Salaam-Platz.

„Leitplanken“:

- Die Kornhausbrücke wird auch mittelfristig weiterbestehen und somit ein Nadelöhr darstellen. Auf der Brücke ist perspektivisch mit einer Einrichtung eines Radfahrstreifen in Richtung Süden zu rechnen. In Gegenrichtung wird der überbreite Fahrstreifen reduziert.
- Auf die Erschließungsplanung Speicherstadt ist Rücksicht zu nehmen. Entlang der Domachse soll prioritär die Radverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung der geschützten Frei- und Pflasterflächen attraktiver werden.
- Der Knotenpunkt St. Annen wird in der heutigen Dimensionierung auch künftig weiter bestehen. Im Bereich des St. Annen Platzes ist ein zusätzlicher Radweg zur Umfahrung der Bushaltestelle vorzusehen.

„Fragestellung“:

- Im Bereich der Speicherstadt kann über eine Neuordnung von Parkplätzen nachgedacht werden, um zusätzliche Platzflächen zu schaffen (z.B. südlich der Kornhausbrücke).

Werkstattverfahren mit Beteiligungen

Ablauf

Den Startpunkt des Werkstattverfahrens bildete der **Auftaktworkshop** vom 28. bis 31. August 2023 in Hamburg, in dem sich die Planerinnen und Planer drei Tage intensiv mit dem Ort Domachse sowie mit den Rahmenbedingungen der Planung und den Akteurinnen und Akteuren auseinandersetzten.

Tag 1 diente der Einführung der Planungsteams, der Stakeholder und des Beratungsgremiums in die Entwicklung und Bedeutung der Domachse, die Notwendigkeit umfassender Veränderungen und den verkehrlichen Rahmenbedingungen. Es folgten eine gemeinsame Ortsbesichtigung entlang der Domachse und drei Impulsvorträge zu den Themen öffentlicher Raum, Immobilien/ Erdgeschoss und Verkehr. Bereits am Ende dieses Tages skizzierten die Teams in den Arbeitsräumen der Werkstatt jeweils Beobachtungen, Fragen und erste Ideen, wozu auch das Beratungsgremium für einen ersten gemeinsamen Austausch stieß.

Tag 2 stand den fünf Teams zur Verfügung, um ihre Konzepte aufzubauen und zu vertiefen. Beraten wurden sie bei ihrer Arbeit von Fachexperten für Mobilität und Verkehr sowie für Städtebau, jeweils mit Blick auf Hamburger Rahmenbedingungen. Ein konzeptspezifisches Gespräch pro Team mit dem Oberbaudirektor und Sachverständigen am Abend diente der Reflexion und Justierung der Arbeiten.

An **Tag 3** konnten die Konzepte noch bis zum Nachmittag konkretisiert und für eine frühe öffentliche Diskussion aufbereitet werden. Bürgerinnen und Bürger waren hierzu ab 18 Uhr in die Kirche St. Katharinen Hamburg eingeladen, welche sich in unmittelbarer Nachbarschaft zur Domachse befindet. Dieser Abend begann mit

der Präsentation der Aufgabe durch die die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen und die Behörde für Mobilität und Verkehr sowie der Präsentation der Teams. Im Anschluss nutzten zahlreiche Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, den Planerinnen und Planern Anregungen und Hinweise mit auf den Weg zu geben. Noch in der Kirche kam danach das Beratungsgremium ohne Teams und ohne Öffentlichkeit zusammen und formulierte Überarbeitungshinweise.

In den knapp drei Wochen nach dem Auftaktworkshop haben die Teams jeweils individuell an der Überprüfung und Vertiefung ihrer Konzepte und Entwurfsansätze gearbeitet. In einer **Zwischenkonsultation** vom 20. bis 21. September 2023 in Hamburg präsentierten sie zunächst ihre Zwischenstände vor den Stakeholdern und dem Beratungsgremium. Am Folgetag fand eine interne Konsultation des Beratungsgremiums statt, um im Anschluss vor allen Teams noch einmal Hinweise zur weiteren Überarbeitung und Präzisierung auszusprechen.

Weitere drei Arbeitswochen später, am 13. Oktober 2023, fand die **öffentliche Abschlusspräsentation** des Werkstattverfahrens in der Kirche St. Katharinen statt. An diesem Abend präsentierten die Teams ihre finalen Konzepte und Maßnahmenvorschläge für die Entwicklung der Domachse. Anschließend hatten alle Anwesenden die Möglichkeit, mit den Planerinnen und Planern auf dem „Podium“ oder direkt an den Planzeichnungen ins Gespräch zu kommen. Am Folgetag kam das Beratungsgremium noch einmal intern und abschließend zusammen, um Essenzen des Verfahrens herauszuarbeiten und um den weiteren Umgang mit den Ergebnissen und Empfehlungen festzuhalten.



Ortsbegehung mit Beratungsgremium und Planungsteams



Präsentation erster Konzeptansätze



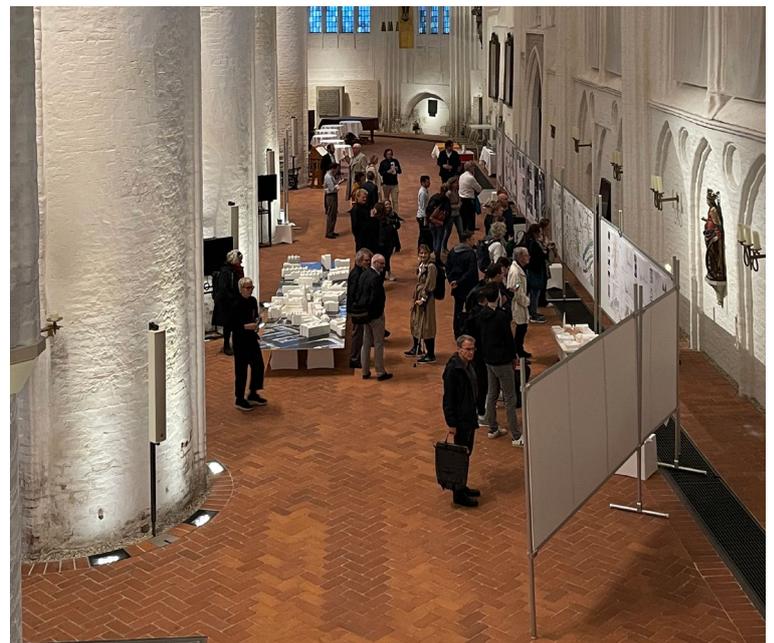
Ausarbeitung der Konzeptansätze



Öffentliche Präsentation der Zwischenergebnisse



Zwischenkonsultation



Öffentliche Abschlusspräsentation

Beteiligungsverfahren

Die Domachse soll nicht hinter „verschlossenen Türen“ entwickelt werden. Die nachfolgenden Beteiligungsformate wurden gewählt, um die Prämissen und Ideen von Stakeholdern wie von den Bürgerinnen und Bürgern zu erfahren. Ziel dieser Formate war es auch, die Domachse als wichtige Verbindung zwischen der Innenstadt und der HafenCity stärker ins Bewusstsein der Menschen zu rücken.

Den Start der Beteiligung der Öffentlichkeit bildete ab dem 9. Juni 2023 die vierwöchige Online-Beteiligung mittels Digitalem Partizipationssystem (DIPAS). In diesem Zeitraum hatten interessierte Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, sich mit eigenen Ideen, Beiträgen und Fragen zur Entwicklung der Domachse in das Werkstattverfahren einzubringen. Die Beiträge auf DIPAS konnten den Kategorien Verkehrssicherheit, Mobilität, Stadtgrün, Freizeit und Verweilen, Einkaufen und Gastronomie, Erreichbarkeit, Ideen für die Domachse und Sonstiges zugeordnet und auf der Domachse verortet werden. Die Ergebnisse der Online-Beteiligung wurden im Anschluss aufbereitet und sind in das Aufgabenpapier für die Planerinnen und Planer eingeflossen.

Um die betroffenen Stakeholder frühzeitig in das Werkstattverfahren zur Entwicklung der Domachse einzubeziehen, lud sie die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen am 10. Juli 2023 zu einer Informations- und Beteiligungsveranstaltung für Eigentümerinnen und Eigentümer, Anrainerinnen und Anrainer und Dienststellen ein. Hier war die Benennung von Bedarfen und Rahmenbedingungen, aber auch die Äußerung und Verortung von Ideen, Wünschen und Anregungen gefragt. Etwa fünfzig Personen beteiligten sich an der Veranstaltung. Erkenntnisse aus dieser Beteiligung flossen ebenfalls mit in die Aufgabenstellung ein.

Auch während des laufenden Werkstattverfahrens waren Formate der Mitwirkung vorgesehen. Bürgerinnen und Bürger hatten die Gelegenheit, ihre Ideen und Anregungen für diesen Stadtraum vor Ort mittels aufsuchenden Beteiligungsformaten (z.B. „Beiteiligungsmobil“ auf der Domachse) einzubringen. Neben den vielfältigen Institutionen, die sich mit der Entwicklung der Hamburger Innenstadt beschäftigen, sollten damit die konkreten Bedürfnisse und Ideen von Passanten aufgenommen werden, die auf der Domachse unterwegs sind.

Zum Abschluss des dreitägigen Auftaktworkshops wurde ein Arbeitsstand in der öffentlichen Veranstaltung am 31. August 2023 in der Kirche St. Katharinen präsentiert. Alle Interessierten waren per Straßenplakatierung und DIPAS herzlich eingeladen, sich über die bis dahin entstandenen Konzepte zu informieren und um über die Entwicklung der Domachse in den Austausch zu kommen.

Die erneute öffentliche Abschlusspräsentation am 13. Oktober 2023 anhand einer Präsentation und Planzeichnungen an Stellwänden markierte den Abschluss des Werkstattverfahrens, nicht aber das Ende der Beteiligung. Unter weiterführender Beteiligung der Öffentlichkeit und der Stakeholder werden Maßnahmen zur Entwicklung der Domachse konkretisiert.

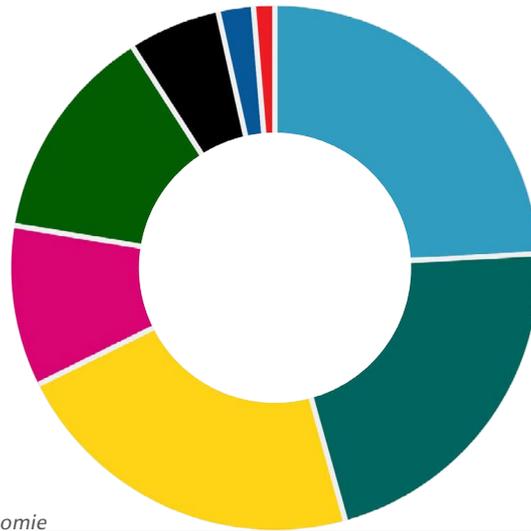
BEITRÄGE:

232

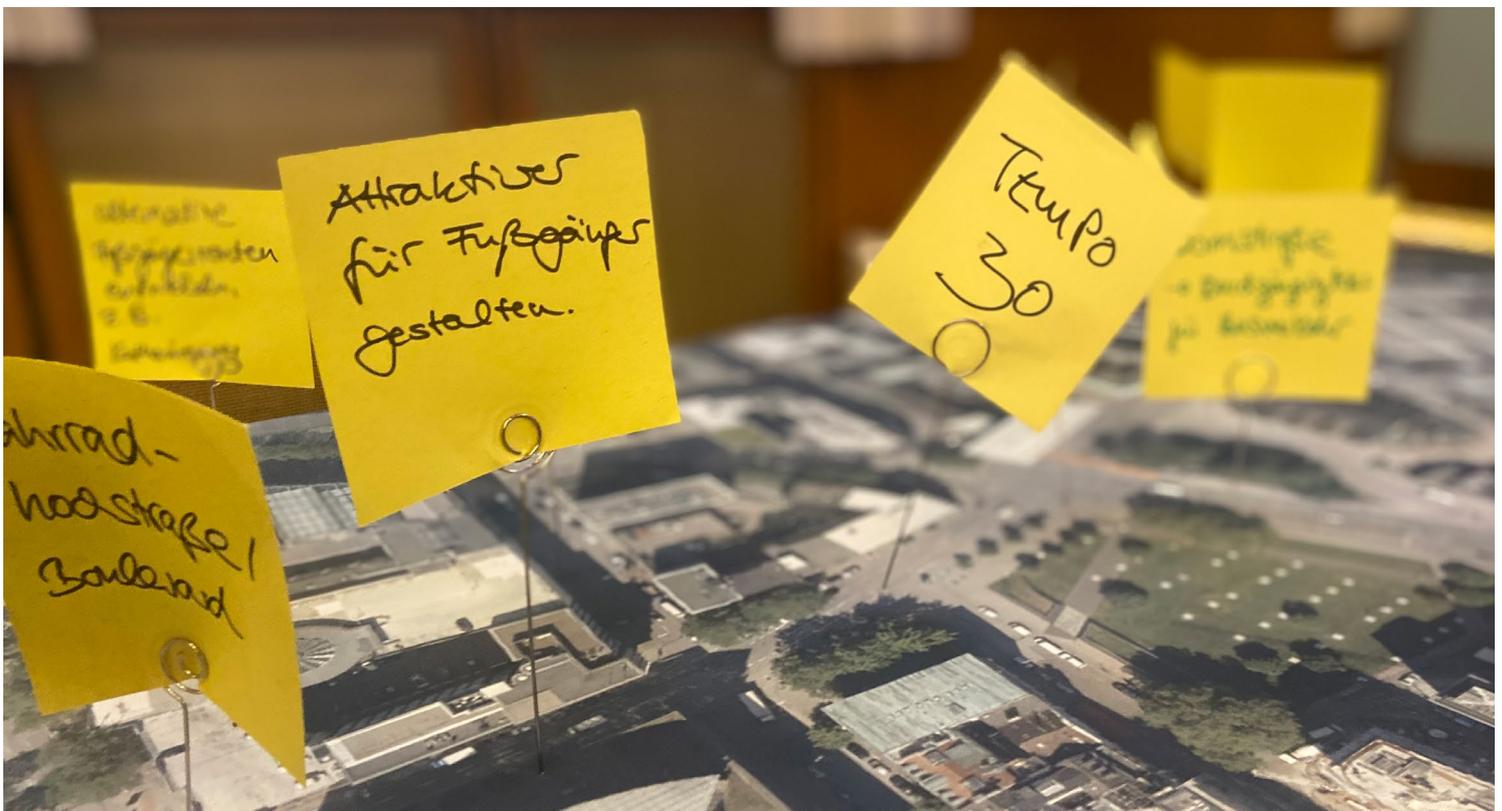
KOMMENTARE:

187

BEITRÄGE NACH KATEGORIEN:



Online-Beteiligung:
Auszug der Ergebnisse



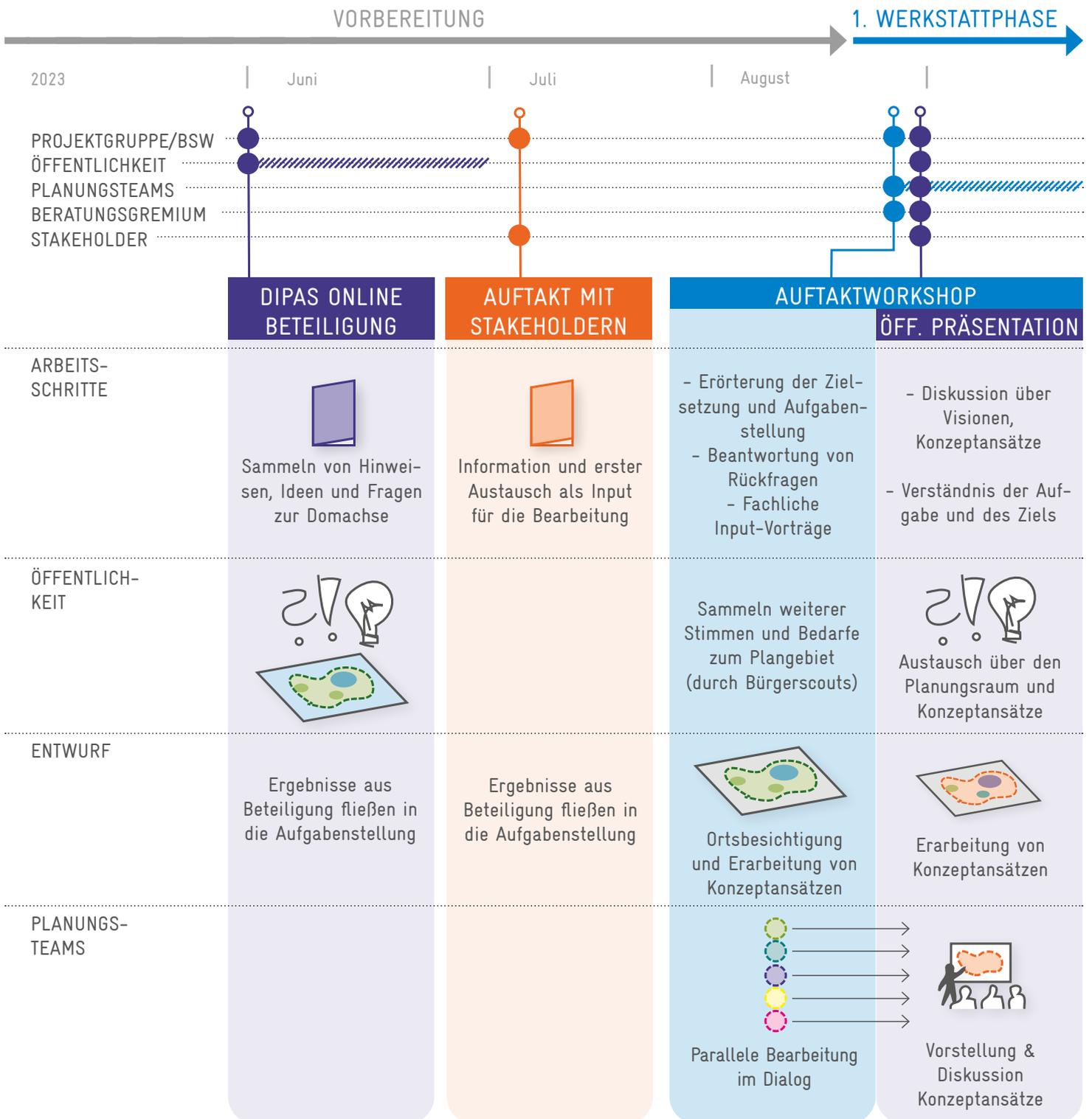
Stakeholderbeteiligung - World Café

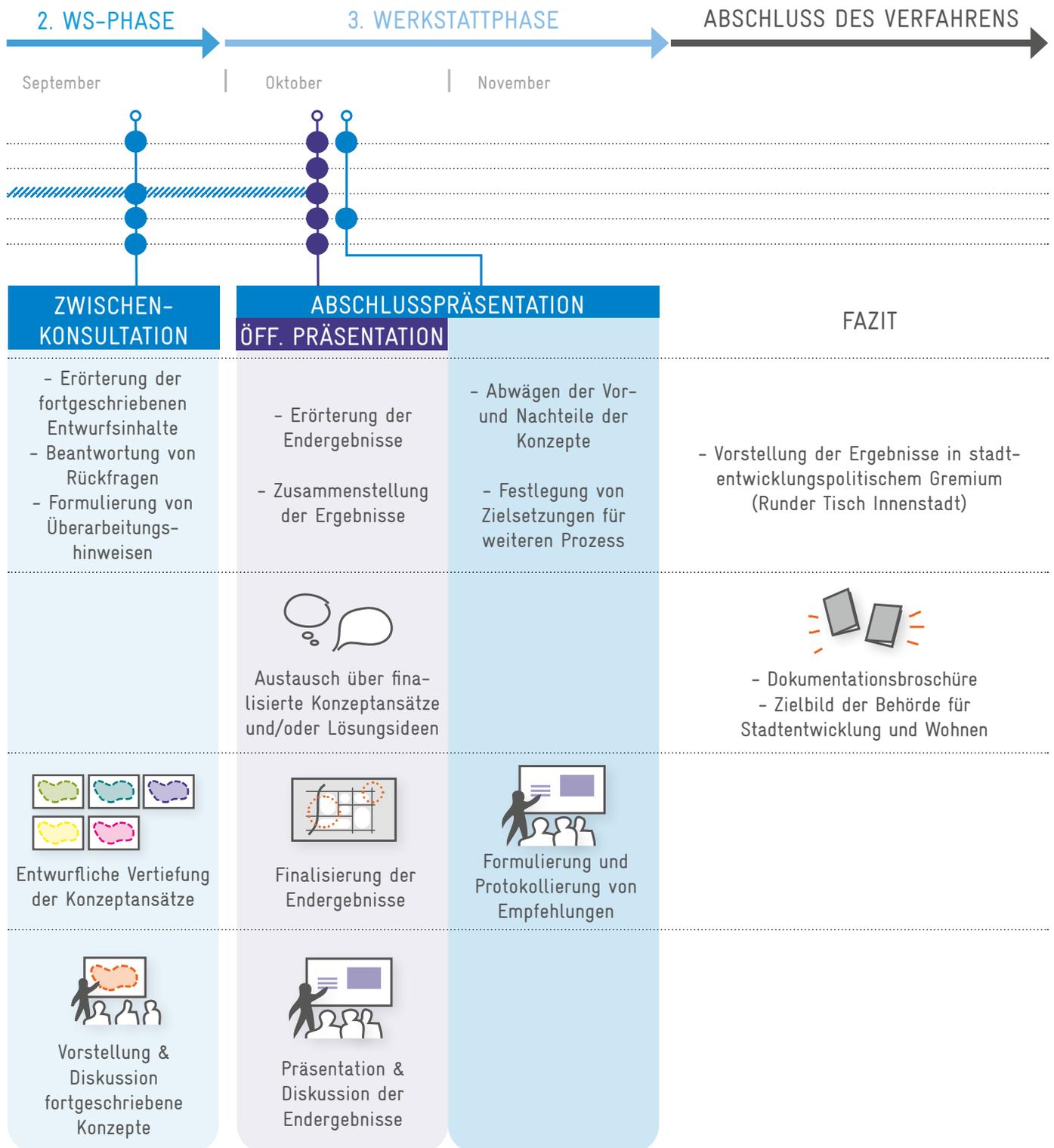


Beteiligung vor Ort während des Auftaktworkshops



Öffentliche Präsentation an Tag 3 des Auftaktworkshops





Ergebnisse

Alle fünf Planungsteams haben sich sehr intensiv, mit großer Leidenschaft und Expertise der Aufgabe des Werkstattverfahrens zur Entwicklung der Domachse angenommen. Im Ergebnis wurden fünf individuelle Arbeiten erstellt, welche eine große Anzahl von Ideen, Konzepten und Maßnahmen aufweisen. Die Intention des Verfahrens ist damit aus Sicht der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen in besonderer Weise und voll erfüllt worden.

Nachfolgend sind von den Arbeiten pro Team jeweils ein Lageplan, textliche Erläuterungen sowie weitere visuelle Darstellungen von ersten Skizzen bis hin zu den städtebaulichen, freiraumplanerischen und infrastrukturellen Aspekten der Entwürfe zu sehen (alle ohne Maßstab). Ergänzend zum Lageplan haben die Teams in Zusammenarbeit mit dem Fachexperten für Verkehr und Mobilität je auch ein Verkehrsführungskonzept erstellt. Aufgrund der Komplexität wird auf die Abbildung dieser Konzepte allerdings verzichtet. Die textlichen Erläuterungen waren Teil der Abgabeleistung und werden weitestgehend im Wortlaut der Teams wiedergegeben. Die visuellen Darstellungen wurden von der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen anhand der Abgabepläne und der Abschlusspräsentationen ausgewählt. Diese Auswahl folgte dabei weniger einer Bewertung einzelner Arbeiten. Vielmehr ist das Ziel innerhalb dieser Dokumentation, einen Eindruck von der Bandbreite und Vielfalt der Ideen aller fünf Planungsteams zusammengefasst zu vermitteln.

Die Reihenfolge der Arbeiten auf den folgenden Seiten entspricht der Reihenfolge, in welcher die Teams ihre Abschlusspräsentation vorgetragen haben.

Vogt Landscape Architects, Zürich/Berlin und Coido Architects, Hamburg

„Sequenzen der Stadt“

Abbildung rechts: Lageplan der Domachse



Erläuterungen des Teams

Das räumliche Gestaltungskonzept zur Entwicklung der Domachse in der Hamburger Innenstadt beruht auf ihrer sequenziellen Abfolge verschiedener Freiraumtypen zwischen Jungfernstieg und Magdeburger Hafen, bestehend aus Plätzen und Straßenräumen, kleinen Parkanlagen und Promenaden. Der Stadtraum ist im siedlungshistorischen und stadtlandschaftlichen Kontext zwischen Binnenalster und Norderelbe, über die Geestkante, entlang des Rathausquartiers, des Katharinenviertels, der Spiegelinsel sowie dem Welterbe Speicherstadt verortet. Die Charaktere und Schichten der einzelnen Sequenzen sind geprägt von diesem Kontext und bilden die Grundlage zur Entwicklung klar ablesbarer Freiräume, die die Struktur der Innenstadt und die Orientierung im urbanen Gefüge unterstützt. Zentrales Element ist dabei die Entwicklung einer vergrößerten Parkfläche auf dem Hamburg-Platz (früher Domplatz).

Die Materialität der einzelnen Sequenzen wird zur Grundlage der Belagsgestaltung. Im Sinne des urbanen Regenwassermanagements werden die Fugen der verschiedenen Natursteinbeläge durchlässig ausgebildet. Zusammen mit hellen Materialfarben wird das Aufheizen der Flächen minimiert. Um eine möglichst optimale Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen, Kinderwagen, etc. zu gewährleisten, werden barrierefreie Oberflächen verwendet und Höhenversprünge im Bereich der Bewegungsflächen deutlich reduziert. Das Oberflächenwasser der Plätze und Straßen wird entlang der bestehenden und neu geschaffenen Baumstandorte in verbundene, unterirdisch erweiterte Baumgruben gesammelt, versickert bzw. an den Wurzelraum der Bäume abgegeben. Mit der Erweiterung des Domparks entsteht ein zusätzlicher Wasser- und Kaltluftspeicher inmitten der steinernen Innenstadt. Die Vegetation im Quartier wird ausgehend vom Bestand und der übergeordneten Grünvernetzung artenreich ergänzt. Über den großzügigen Bewegungsflächen fungieren aufgelockerte Baumdächer

in der Logik der Hamburger Promenaden als freiräumliches Kontinuum. Gleichzeitig werden die vielfältigen Nord-Süd-Blicke entlang der Wegeverbindung und auf die ikonografischen Landmarken betont. Alle Teilbereiche erhalten charakteristische Baumarten, die sowohl an der bestehenden Artenzusammensetzung als auch an gegenwärtige und zukünftige stadtklimatische und biodiverse Anforderungen angepasst sind.

Im Zusammenhang mit der Neugestaltung der urbanen Freiräume wird deren Ausstattung verdichtet und aufgewertet: Einladende Sitzmöglichkeiten, Trinkbrunnen und Radstellplätze begleiten die Promenaden- und Parkräume. Eine angemessene und auf die erhöhte Anzahl nicht-motorisierter Fortbewegungsarten zu Fuß, auf Rollen oder auf Rädern ausgerichtete, gleichmäßige Beleuchtung begleitet die Domachse. Ergänzt wird die Ausstattung mit Litfaßsäulen, die eine Kombination aus digitalem und analogem Informationsangebot zu den Angeboten der Domachse und der angrenzenden Quartiere, den Welterbestätten und ihrem städtischen Kontext darstellen. Entlang der Domachse sind verschiedene identitätsstiftende Ausstattungselemente und Kleinarchitekturen vorgesehen, z.B. ein Kiosk im Bereich der Brandstwierte und eine Wettersäule mit Tidestandsanzeige in der Mönckebergstraße. So wird die Domachse im Zentrum der Stadt zu einer großzügigen Flanier-, Informations- und Aufenthaltszone zwischen dem vielfältigen Städtebau der angrenzenden Quartiere.

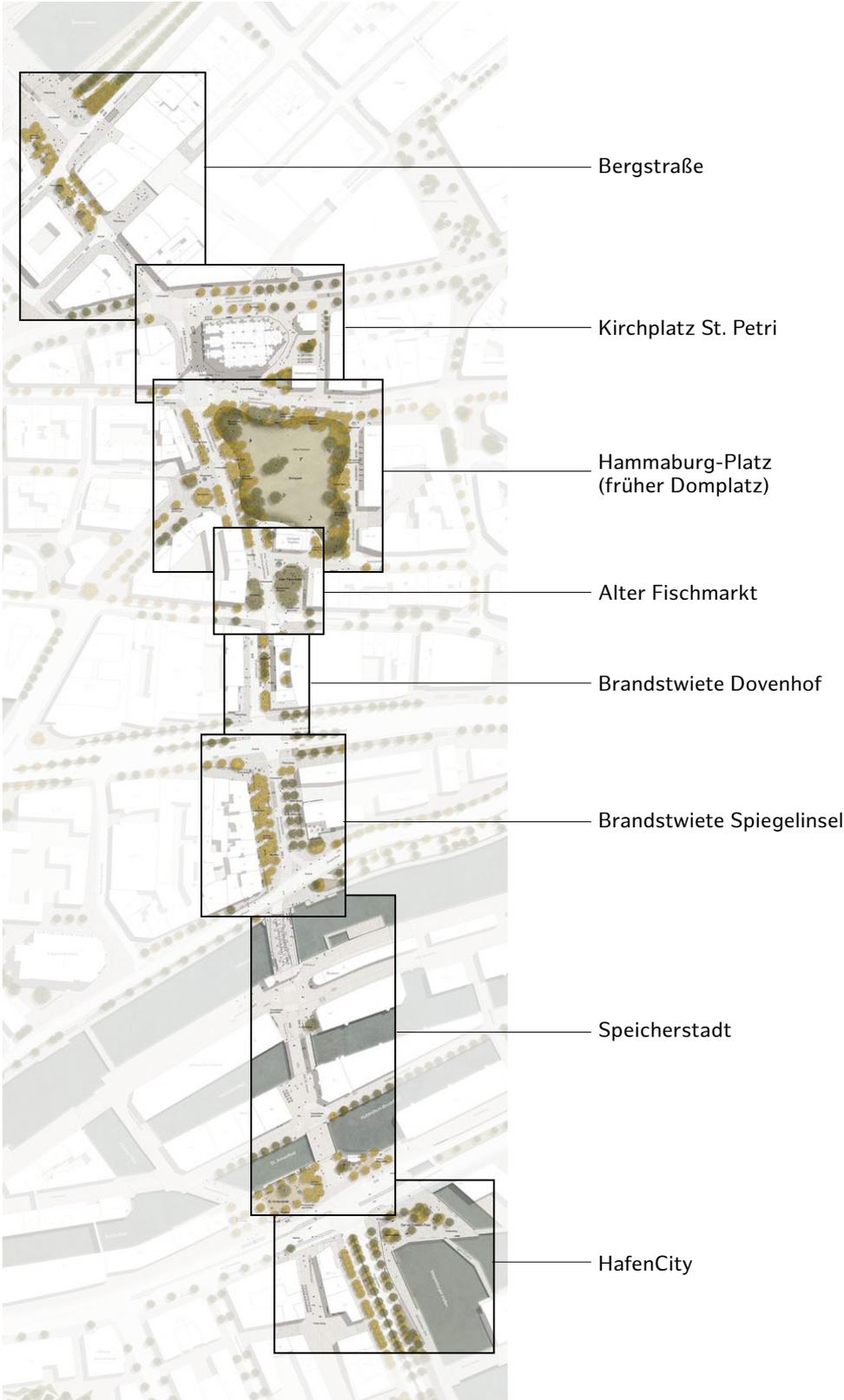
Durch die Reorganisation der Mobilität wird eine nachhaltige Überführung der Flächen in eine neue Ordnung ermöglicht, insbesondere durch eine Stärkung der Kommunaltrassen und der Priorisierung von Fuß- und Radverkehr. Die zentralen Freiraumbereiche werden weitgehend vom ruhenden Verkehr befreit, zugunsten von Flächen für nicht-motorisierte Fortbewegungsarten, Radstellplätzen und smarten Ladezonen.

Die für eine bedarfsbezogene Versorgung der Quartiere verbleibenden barrierefreien Stellplätze und Anlieferzonen werden gestalterisch in das übergeordnete Freiraumkonzept integriert. Neue, barrierefreie Bushaltestellen, aufgewertete U-Bahn-Zugänge sowie ein erweitertes Angebot an StadtRad-Stationen ergänzen und verbessern die Einbindung in das Netz des öffentlichen Nahverkehrs. Dominiert wird die Domachse ab jetzt von fuß- und radverkehrsfreundlichen, vielfältig nutzbaren Stadträumen, die zu einer erhöhten Durchquerungs- und Verweilqualität führen.

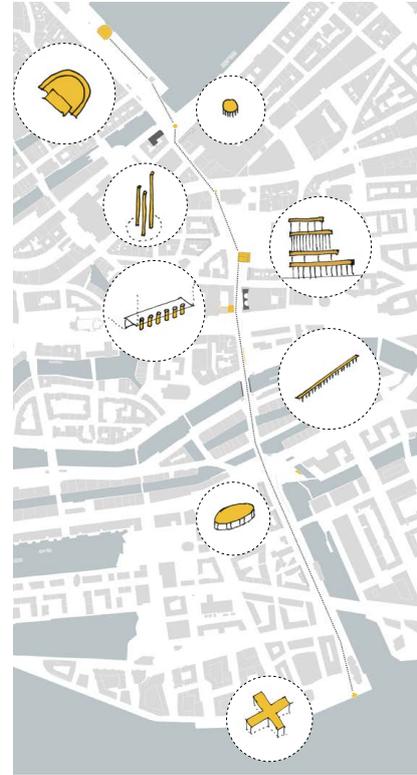
Die Umsetzung wird über prozessuale und temporäre Entwicklungsmöglichkeiten vorangetrieben. Kurzfristig können Optimierungen der Mobilität wie autonome HEAT-Shuttle und verbesserte Angebote für Kleinstfahrzeuge wie Tretroller, Segways oder Skateboards initiiert werden. Gleichzeitig wird eine kuratierte Aktivierung durch temporäre Events (z.B. „Domachsen-Sprint“, „Dom-Skate by Night“, „Gastro-Crawl“) gestartet. Mittelfristig werden erste Entwicklungen der Verkehrs- und Freiraumentwicklung (Schließung Domstraße, Kommunaltrasse, Gestaltung Dompark, Aufwertung St. Annen Platz) in die Wege geleitet, die eventmäßig mit einem Domachsenfest oder Kunstpfad begleitet werden. Unterstrichen wird dies durch gezielte bauliche Interventionen im kleinen Maßstab, die als ergänzende Leit- und Ankerpunkte die Verbindung von Nord nach Süd stärken. Diese reichen von Freiraumelementen zur visuellen Verbindung (Stelen St. Petri, Pergola Brandstwierte) über die Aktivierung durch ergänzende Nutzungen (Parkhaus MARS, Café Magdeburger Hafen) bis hin zu Setzungen zur Raumbildung und Klärung der Struktur (Kulturhaus Alter Fischmarkt/ Dompark, Erdgeschoss-Einschub Dovenhof). Die Interventionen folgen einem einheitlichen Gestaltungsprinzip mit feinen, messingfarbenen Stützen. Durch ihre Anordnung in offener oder geschlossener Stellung markieren und leiten sie, öffnen oder grenzen ab.



Leitidee | Von Enge und Weite - Sequenzen der Hamburger Innenstadt - früher und heute



Konzept - Sequenzen der Stadt



Bauliche Interventionen



Modellfoto mit Blick über die offene Mitte des neuen Domparks



Schnitt A-A' | Quartierssquare und Dompark



Draufsicht Dompark - Langfristige Entwicklungsperspektive



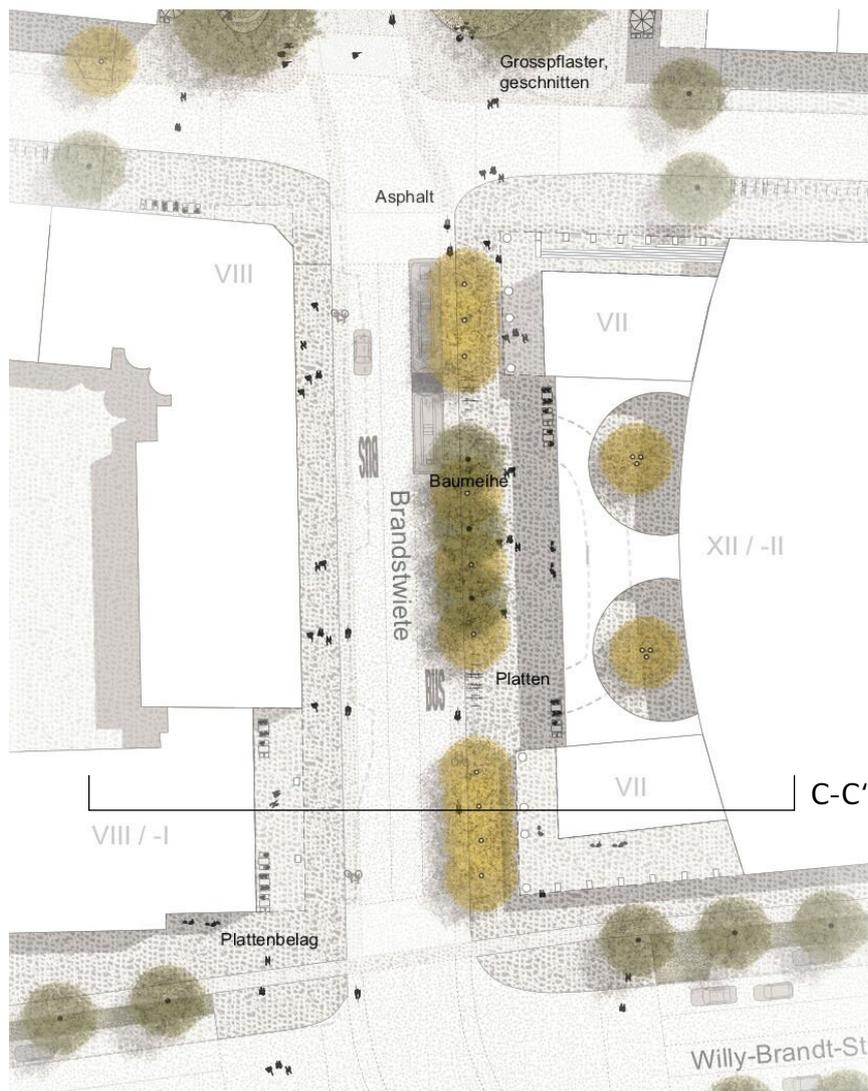
Schnitt B-B' | Alter Fischmarkt



Draufsicht Alter Fischmarkt - Langfristige Entwicklungsperspektive



Schnitt C-C' | Brandstwiete Dovenhof



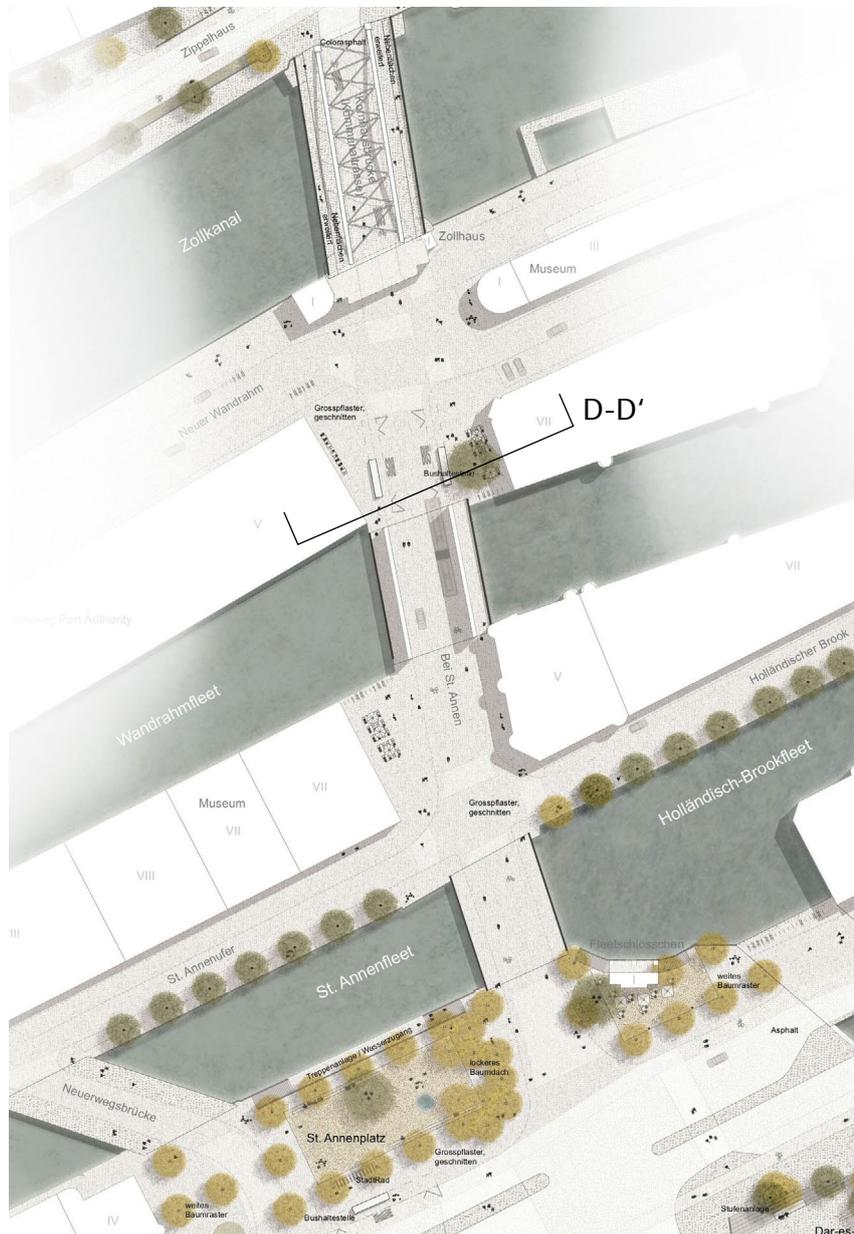
Draufsicht Dovenhof - Langfristige Entwicklungsperspektive



Blick durch die Brandstwierte in Richtung Parkhaus „Mars“ und St. Petri



Schnitt D-D' | Speicherstadt bei St. Annen



Draufsicht Speicherstadt - Langfristige Entwicklungsperspektive

**Publica, London
und Dr. Daniel Talesnik, London**

„Veranstaltungen_Interventionen“

Abbildung rechts: Lageplan der Domachse



Erläuterungen des Teams

Was kann in den nächsten drei Jahren getan werden, um die Domachse als bevorzugten Fußweg zwischen Innenstadt und HafenCity zu etablieren, die vielfältigen öffentlichen Räume entlang des Weges zu aktivieren, junge Menschen, alte Menschen und Familien willkommen zu heißen und durch kurzfristige Verbesserungen der Infrastruktur Vertrauen bei den Bürgerinnen und Bürgern aufzubauen?

Wir wollen eine neue Geschichte um die Domachse entwickeln und erzählen, frischen Wind hineinwehen lassen und eine derzeit noch fehlende Atmosphäre des öffentlichen Raums schaffen:

- Räume mit mehr Grün und mehr Schatten,
- überdachte Plätze, auf denen man Unwetter überstehen oder sich vor der Sonne schützen kann, mit Bänken zum Ausruhen, die nachts angemessen beleuchtet sind,
- Plätze mit attraktiven Cafés und Geschäften, aber auch öffentlichen Toiletten und
- Orte, die verschiedene Arten von Veranstaltungen beherbergen können und die auch dann funktionieren, wenn sie nicht durch eine spezielle Aktivität genutzt werden.

Wir schlagen die Domachse als eine Straße vor, die durch einen soliden Veranstaltungskalender und an verschiedenen Versammlungsorten entlang der Straße aktiviert wird sowie eine Reihe von Interventionen, die im Laufe von drei Jahren stattfinden sollen.

Veranstaltungen

An der Domachse gibt es bereits eine Reihe von Veranstaltungen, die eine Identität für die Straße schaffen könnten. Diese Veranstaltungen könnten sich auf die von uns identifizierten Orte ausdehnen und beginnen, die Straße auf koordinierte Weise mit Leben zu füllen. Einige der erweiterten Veranstaltungen sind zum Beispiel:

- Lessingtage des Thalia Theaters,
- HamLIT (Lange Nacht junger Literatur und Musik),
- Lange Nacht der Museen,
- Internationales Musikfest Hamburg,
- Triennale der Photographie Hamburg,
- DOCK - Tage Ohne Sorgen,
- Binnenalster Filmfest,
- Hamburg International Queer Film Festival (HIQFF),
- Hamburger Laternenlauf,
- Hafengeburtstag,
- Duckstein Festival und
- Weihnachtsmärkte HafenCity und Hauptkirche St. Petri.

Zusätzlich zu den zwölf Veranstaltungen, die bereits in diesem Gebiet stattfinden und die in den kommenden Jahren auf die Flächen entlang der Domachse ausgeweitet werden könnten, haben wir sieben weitere Vorschläge, die das Leben auf der Straße bereichern könnten:

- Skulpturen Festival (Vorläufer: Sculpture in the City, London),
- Heringsfest (Vorläufer: Silakkamarkkinat, Helsinki),
- Tag der Erde (Vorläufer: NYC Downtown Alliance plant giveaway),
- Festival des Spiels (Vorläufer: Chess in the Park, Central Park, New York; spielbare Skulpturen, London),
- Essraum Domachse (Vorläufer: Camden NJ Harvest Festival Dinner Party und Slow Food Oglio Po, Commessaggio),

- Tanz Festival (Vorläufer: Summer for the City at Lincoln Center, NYC) und
- Buch & Typographie Festival (Vorläufer: Typographics NYC und Edinburgh Book Festival).

Wir haben detaillierte Pläne für verschiedene Event-Layouts in jedem der Räume entlang der Domachse entwickelt, um diese Veranstaltungen leicht umsetzen zu können. Interventionen während der Veranstaltungen werden dafür sorgen, dass die Domachse in den Köpfen und Herzen der Menschen als ein Ziel in der Innenstadt verankert wird und infrastrukturelle Verbesserungen wie mehr Sitzgelegenheiten oder mehr Bepflanzung die langfristige Vision aufrechterhalten.

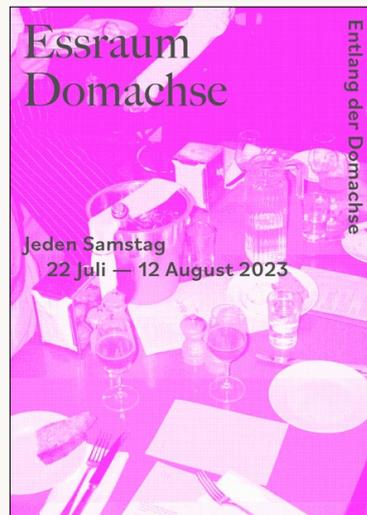
Anstatt diese Verbesserungen in einer einzigen Phase vorzunehmen, schlagen wir einen stufenweisen Ansatz vor, bei dem jedes Element der Verbesserung mit einem Jahr des Veranstaltungskalenders verbunden ist. Die Interventionen sind folgende:

- Jahr 1: Beleuchtung und Sitzgelegenheiten,
- Jahr 2: Bepflanzung,
- Jahr 3: Oberflächen und Strukturen.

Entscheidend ist, dass die Interventionen zufällig mit den Veranstaltungen zusammenfallen, so dass die Menschen eine organische Verbindung zwischen ihrer Anwesenheit auf der Straße und den gleichzeitig stattfindenden Aktivitäten und Verbesserungen herstellen können.

Verwaltung und Betrieb

Es gibt viele Beispiele dafür, wie so etwas organisiert wird, von BIDs (Business Improvement Districts) bis hin zu öffentlich-privaten Partnerschaften. Wir sind der Meinung, dass eine ganzjährig arbeitende Organisation erforderlich ist, um alle Veranstaltungen zu organisieren und die infrastrukturellen Verbesserungen zu koordinieren.



Konzept - Kurzfristige Aktivierung der Domachse durch alte und neue Veranstaltungen sowie Interventionen

A calendar of events (some of which already exist in Hamburg, and some that we are proposing)

A series of thematic interventions that are implemented as the events occur and accrue over time.

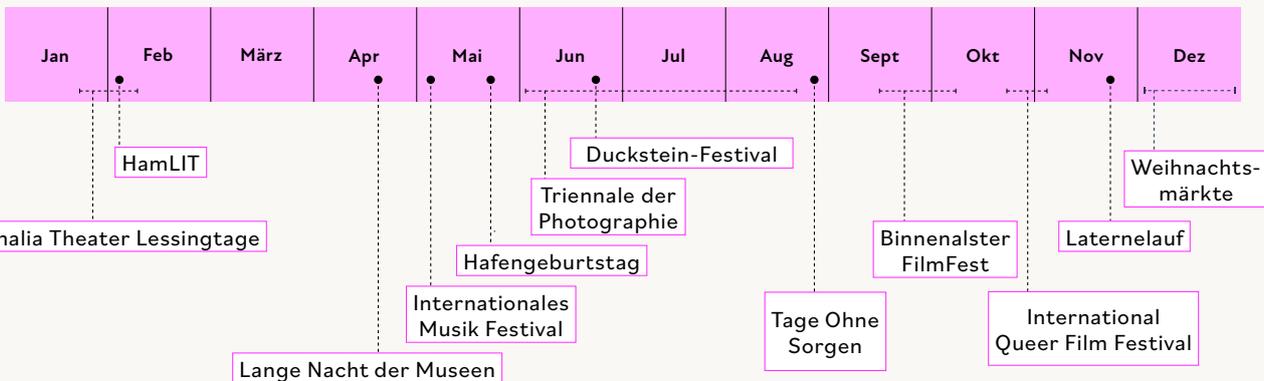
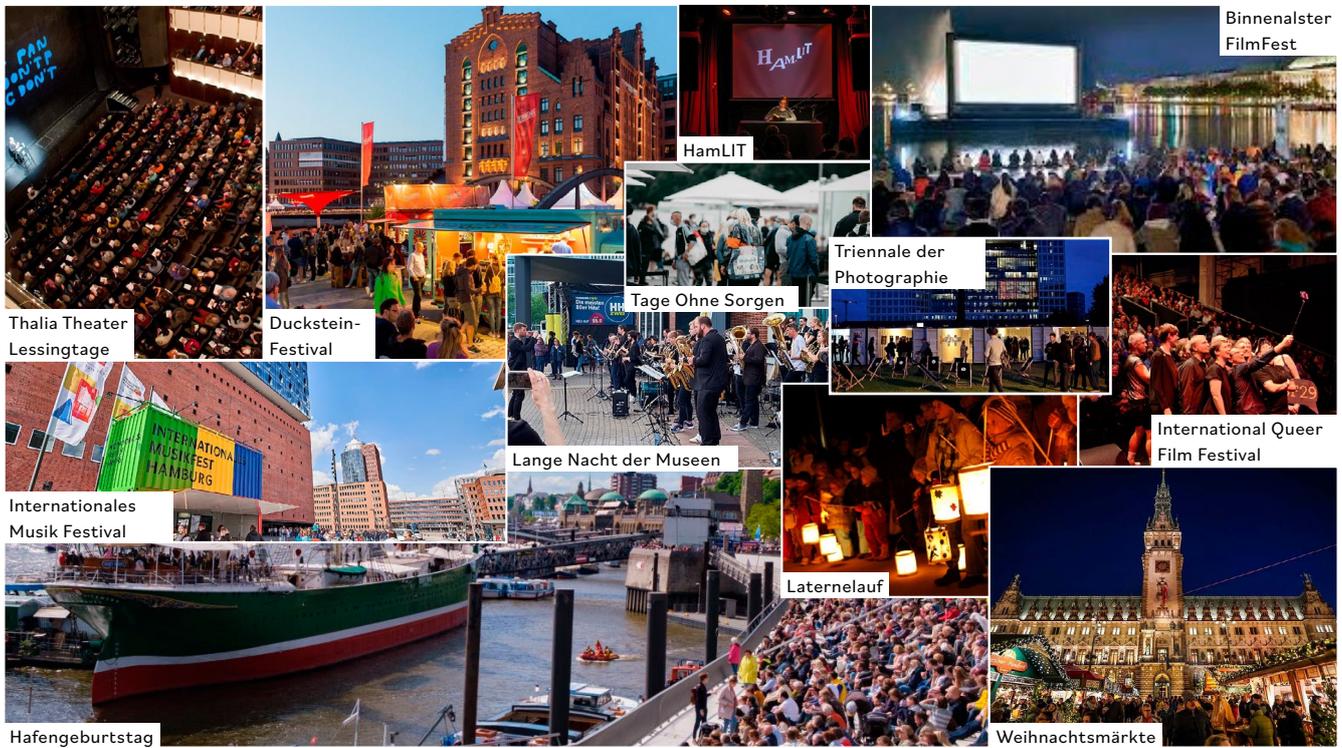
EVENTS
VERANSTALTUNGEN

+

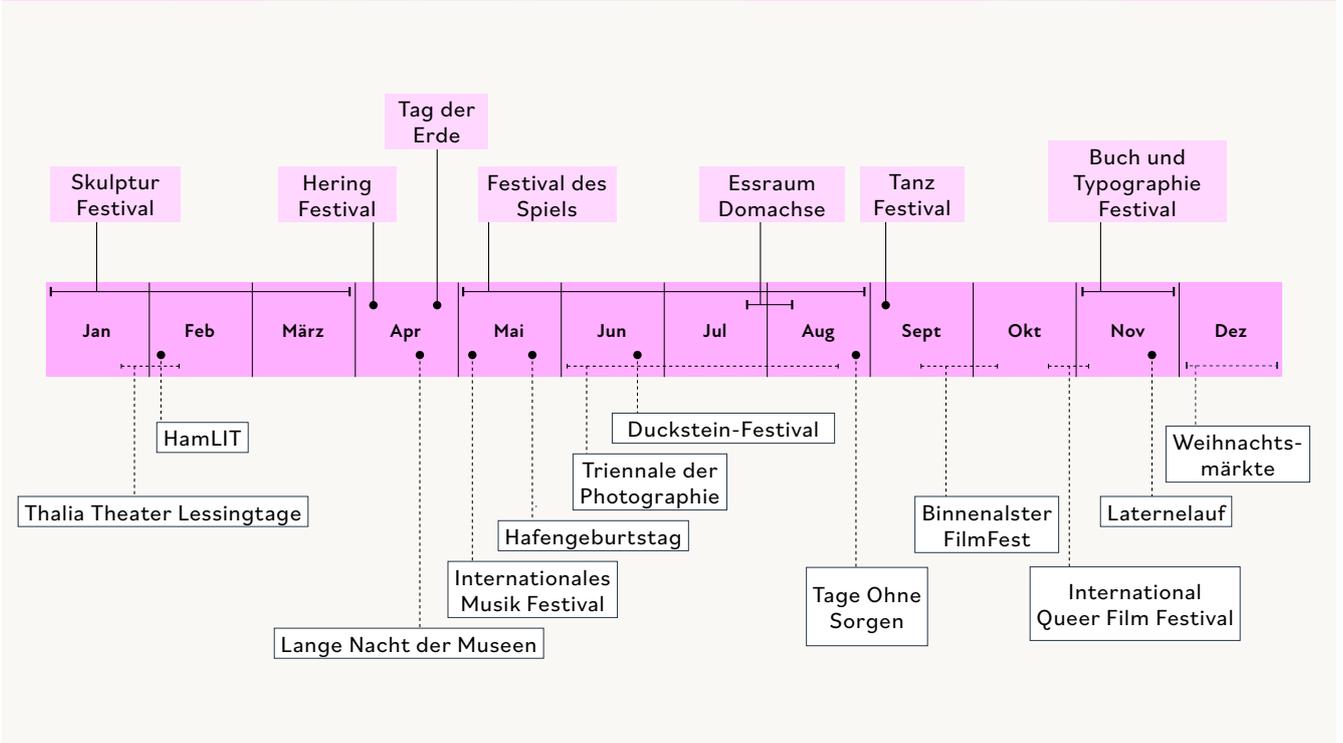
INTERVENTIONS
EINGRIFFE

Veranstaltungen (von denen es in Hamburg bereits einige gibt, und einige, die wir vorschlagen)

Eine Reihe von thematischen Interventionen führen, die im Laufe der Veranstaltungen umgesetzt werden und sich im Laufe der Zeit summieren.



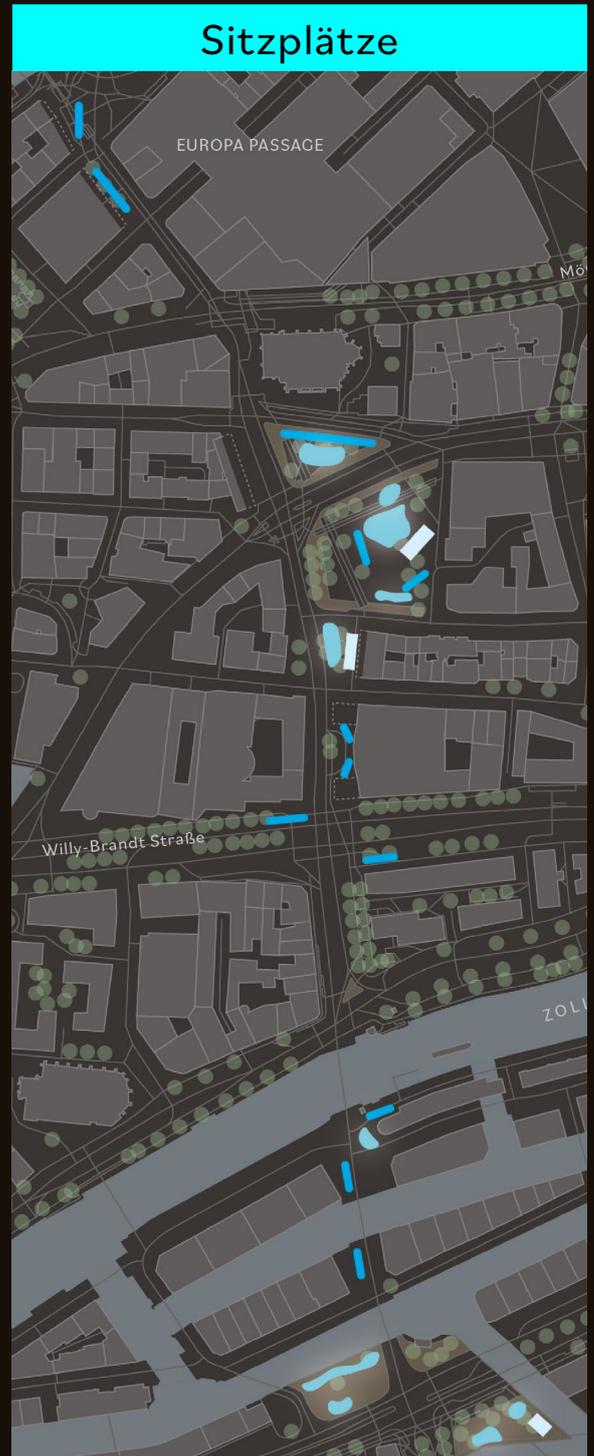
Bestehende Veranstaltungen



Vorgeschlagene Veranstaltungen

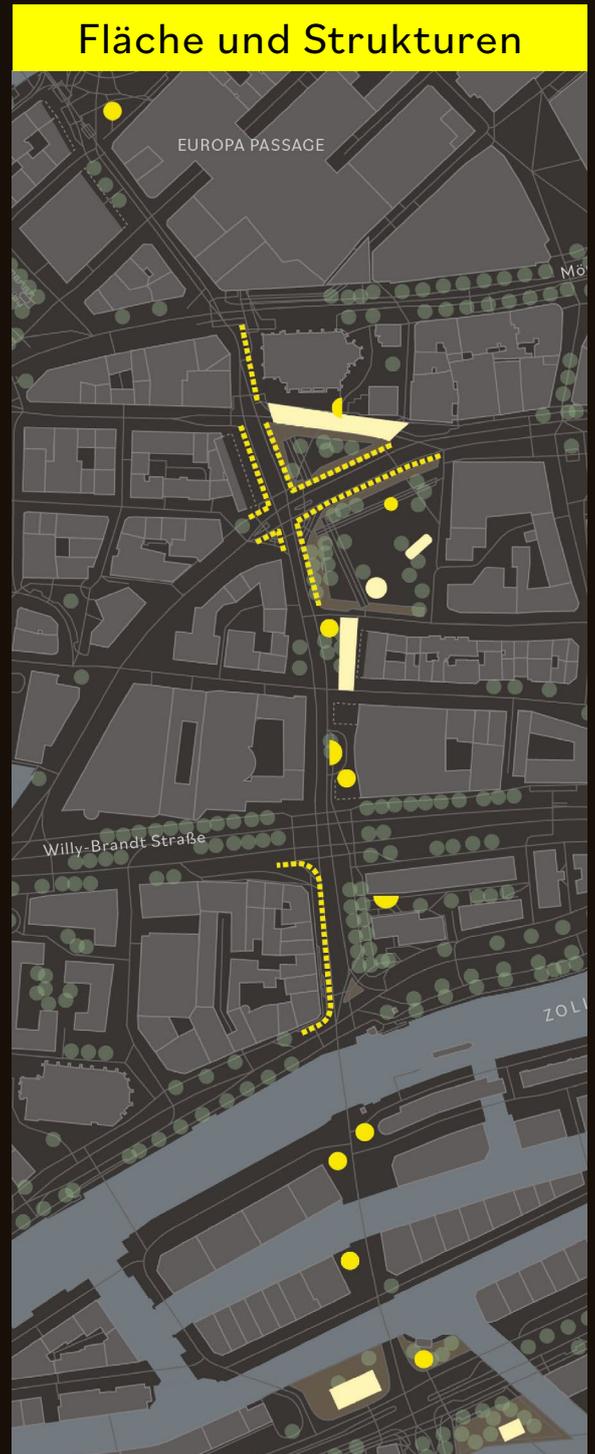
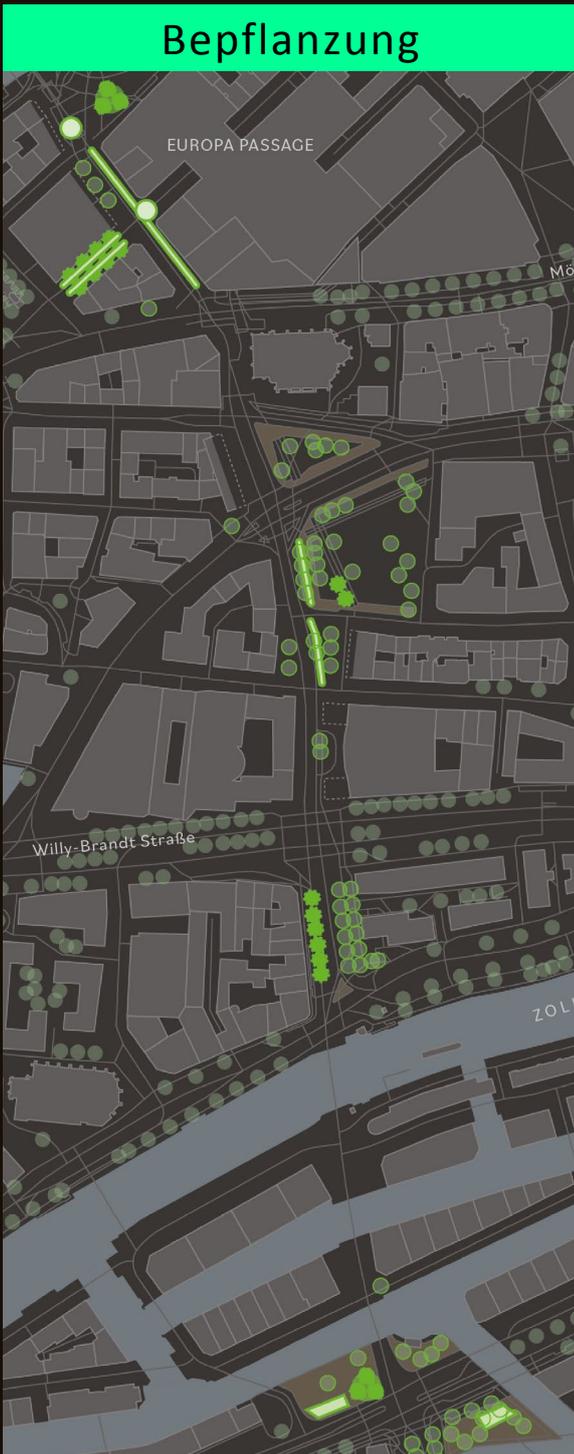
-  Beleuchtung der Bäume
-  Beleuchtung der Arkaden
-  Beleuchtung der Gebäude und Brücken

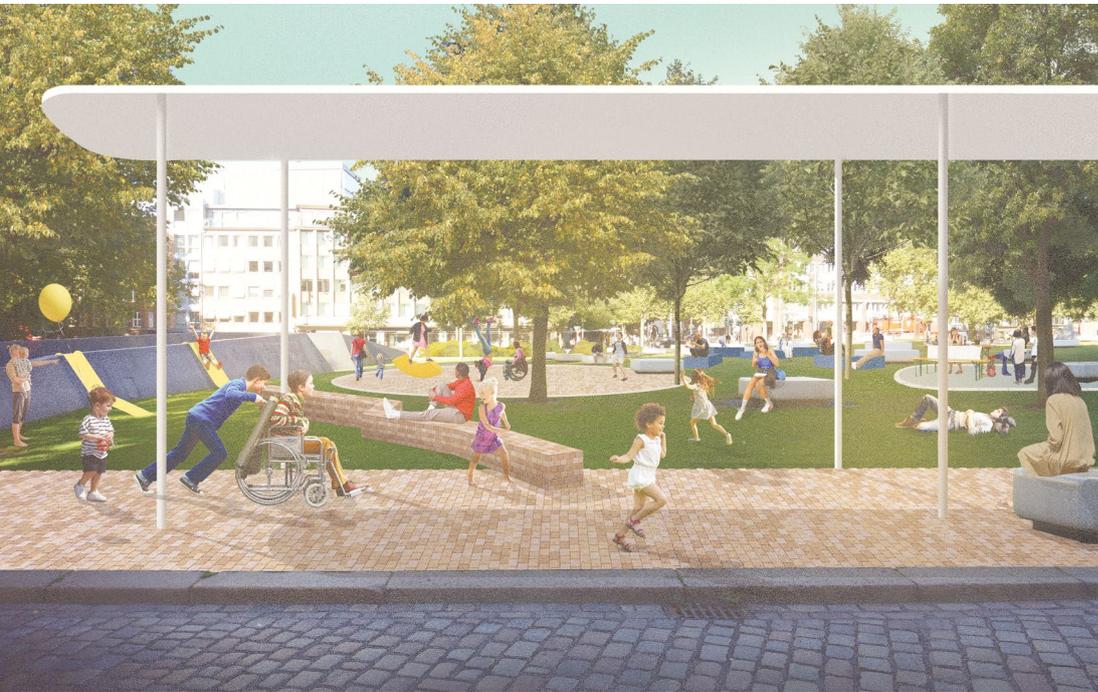
-  Bereiche für informelle und spielbare Sitzplätze
-  Standorte für Bänke
-  Bereiche für Picknicktische



-  Einzelbäume
-  Bepflanzte Entwässerungssysteme
-  Baumgruppen
-  Vorgeschlagene Bäume
-  Bestehende Bäume

-  Verbreiterte Fußwege
-  Kleine Plattformen/Sockel/Bühnen
-  Bereiche für neue Oberflächen





Blick auf den Hammaburg-Platz (früher Domplatz) - Darstellung der kombinierten Interventionen





Blick auf die Brandstwierte - Darstellung der kombinierten Interventionen



Vision für die Domachse

Agence Ter, Paris/Karlsruhe und MARS Group, Esch-Sur-Alzette

„Klimabänder und Stadtbausteine“

Abbildung rechts: Lageplan der Domachse



Erläuterungen des Teams

Stadträume verbinden

Der Weg vom Jungfernstieg in die HafenCity quert die verschiedenen historisch gewachsenen Stadtschichten und wirkt sowohl von seiner räumlichen Fassung als auch von seinen Nutzungen sehr divers und heterogen. Ziel ist, eine schlüssige und räumlich attraktive sinnvolle Anbindung zu ermöglichen, die die unterschiedlichen bestehenden Qualitäten aber durchaus würdigt, integriert und verborgene Potentiale aktiviert. Die historischen Stadtbausteine St. Petri und Kornhausbrücke geben schon heute eine gute Orientierung entlang des Weges. Sie reichen als Etappenziele für Fußgängerinnen und Fußgänger jedoch nicht aus. Ergänzend zu den historischen Denkmälern schaffen attraktive Stadtbausteine wie der neu gestaltete Dompark und eine Attraktivierung des markanten Parkhauses neue unverwechselbare Identitäten. Hier erhält man ein breit gefächertes Angebot für Kultur, Aktivität und Aufenthalt. Gut positionierte Kunstwerke werden zu Wegweisern, schaffen attraktive Blickbeziehungen und markieren die Anknüpfungspunkte an die neue Route an den Jungfernstieg und am St. Annen Platz Richtung HafenCity. Darüber hinaus sind entlang des Weges Infostellen positioniert, die mit Hinweisen auf Architektur und Historie schriftlich und digital die Besonderheiten des Raumes hervorheben.

Neuordnung der Verkehrsstrukturen

Zergliederte und unübersichtliche Verkehrsräume werden gebündelt, dem nicht motorisierten Verkehr Priorität zugestanden und die Flächen

räumlich definiert, bevor die Fahrspuren geplant werden. Ehemalige ‚Nebenflächen‘ bekommen eine räumliche Wertigkeit und werden aktiver Teil des Stadtraums.

Versiegelungen zugunsten klimakluger Grünflächen minimieren

Radfahrerinnen und Radfahrer werden auf einer separaten Trasse geführt, die parallel zum westlichen Fußgängerraum verläuft. Beide Verkehre werden durch ein Grünes Band vom Hauptstraßenraum abgeschirmt. Diese Flächen können aufgrund des Straßenquerschnittes in das Erdreich entwässern und versickern, ohne dass auf den klassischen Straßenquerschnitt mit dem in Hamburg typischen Bordstein verzichtet werden muss. An Grundstücksüberfahrten und erforderlichen Zugängen wird das Grüne Band zur befestigten Fläche. So lassen sich auch Fahrradstellplätze und Lieferzonen sowie Kurzzeitparken problemlos in den Stadtraum integrieren und bei Bedarf auch anpassen. Die Klimabänder attraktivieren die heute komplett versiegelten Flächen und sorgen für Schatten, Kühlung und natürliche Versickerungsmöglichkeiten. Eine Bepflanzung mit stadtklimafesten Rotahornen in den Klimabändern unterstützt zudem die verbindende Funktion - eine intensive Herbstfärbung schafft auch bei trübem Wetter Atmosphäre!

Nördlich des Kirchplatzes St. Petri werden die Radfahrerinnen und Radfahrer aufgrund des geringeren Straßenraums auf der Kommunaltrasse geführt, die grüne Bänderung löst sich langsam auf und erscheint eher punktuell.

Am Ufer der Spiegelinsel bietet sich eine große Parkplatzfläche zur Nutzung an, die mit altem Baumbestand bereits heute ein grünes Volumen bildet. Ein Großteil der Verkehrsflächen werden zum Fleetpark umgenutzt, in dem neben Sport und Spiel der Blick auf die Speicherstadt und das Flanieren an der Wasserlinie im Vordergrund stehen. Durch die Verlagerung des Radverkehrs

auf die Nordseite des Dovenfleets kann diese Engstelle entschärft werden.

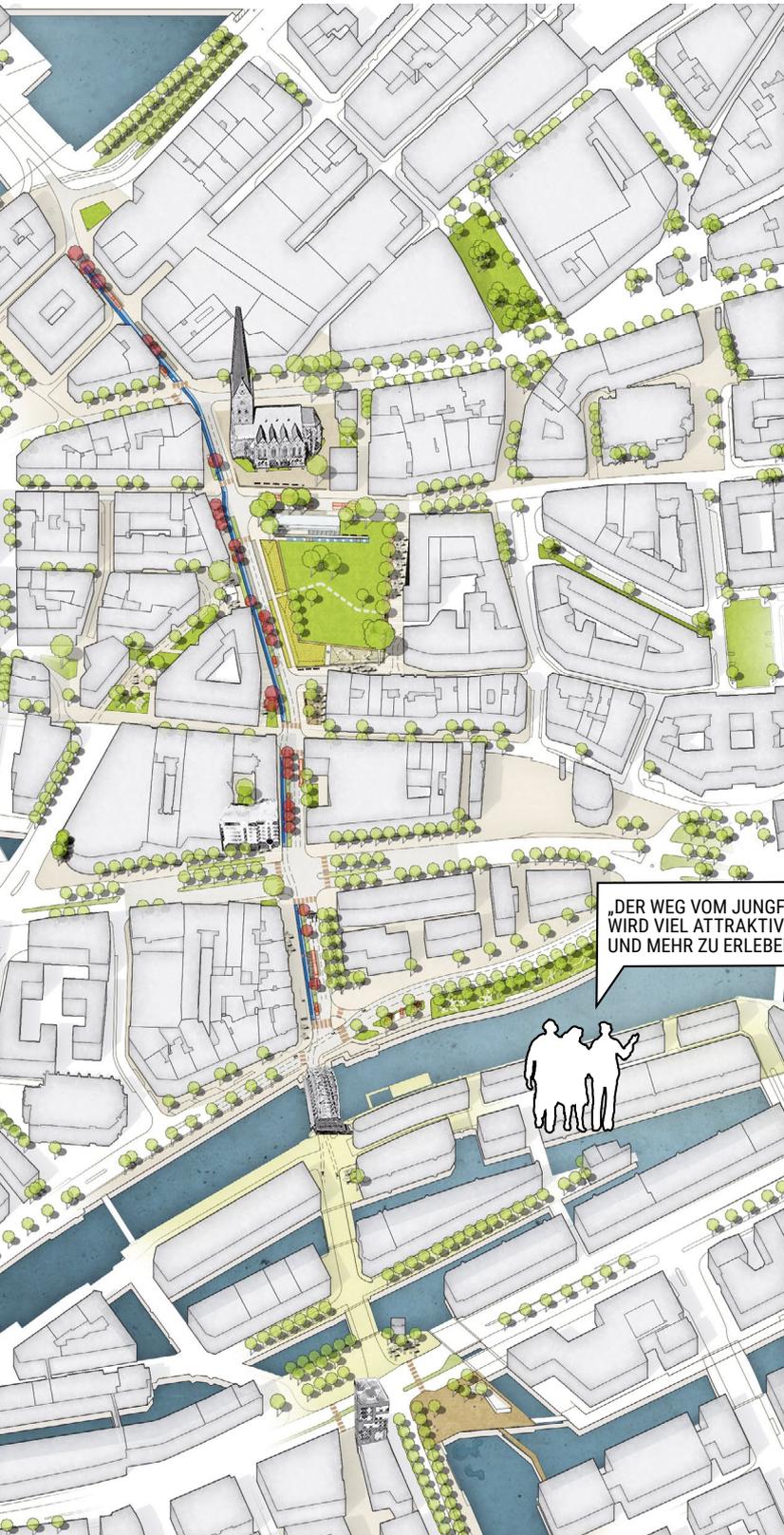
Der St. Annen Platz wird durch die Pflanzung linearer Baumreihen zusätzlich beschattet, und der Dar-es-Salaam-Platz kann beispielsweise durch ein Café, eine Eisdielen oder ein Badeschiff im Sommer reizvoll ergänzt und belebt werden.

Orte auf der Route charakterisieren, stärken und erlebbar machen

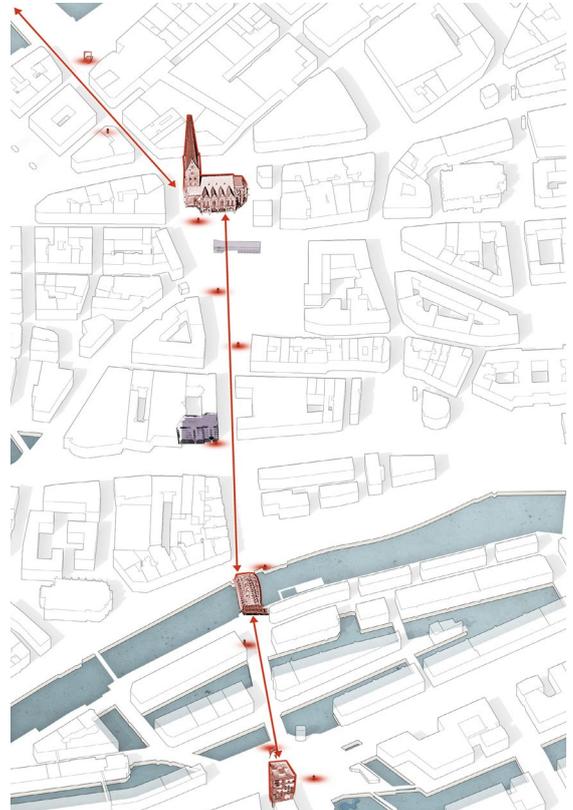
Durch Umstrukturierungen und Neuprogrammierung der Straßenräume ergeben sich großzügige Aufenthaltsqualitäten und Nutzungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum.

Der Dompark wird durch eine lineare Straßenführung sowie einen Pavillon im Norden gefasst. Er bietet Touristen als auch Anwohnerinnen und Anwohnern Gastronomieangebote, aber auch konsumfreien Aufenthalt mit lichtem Schatten, erfrischendem Wasserspiel und nutzbarer Grünfläche. Im Pavillon selbst kann die Entstehungsgeschichte Hamburgs am realen Ort erfahren werden. Mit digitalen Methoden werden die vielen unterschiedlichen Facetten in der Stadtgeschichte spannend vermittelt: Time Line Pavillon. Ergänzend dient das Gebäude als Unterstand für die Haltestellen am Speersort, Café und öffentliches WC.

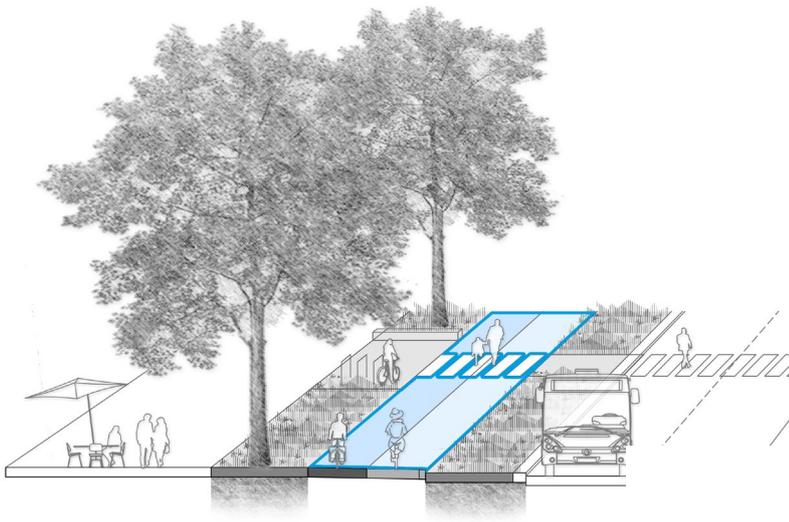
Im Westen und zur ehemaligen Geestkante im Süden schirmt eine Blumenwiese als ökologischer Saum den Park zur Straße und dem räumlich neu definierten Alten Fischmarkt ab. Das Parkhaus Große Reichenstraße lädt mit einer neuen Liftanlage an markanter Stelle der Route zum Blick über Hamburg ein. Die elegante, momentan verbaute Gebäudekonstruktion wird sichtbar und durch punktuelle Nutzungen in der Fassadenebene und auf dem Dach ergänzt. Dem Transitraum Willy-Brandt-Straße wird mit einer Idee städtischer Nutzungsvielfalt begegnet. Das Parkhaus erhält eine neue urbane Strahlkraft.



„DER WEG VOM JUNGFERNSTIEG IN DIE HAFENCITY WIRD VIEL ATTRAKTIVER - ES GIBT SO VIEL ZU SEHEN UND MEHR ZU ERLEBEN.“

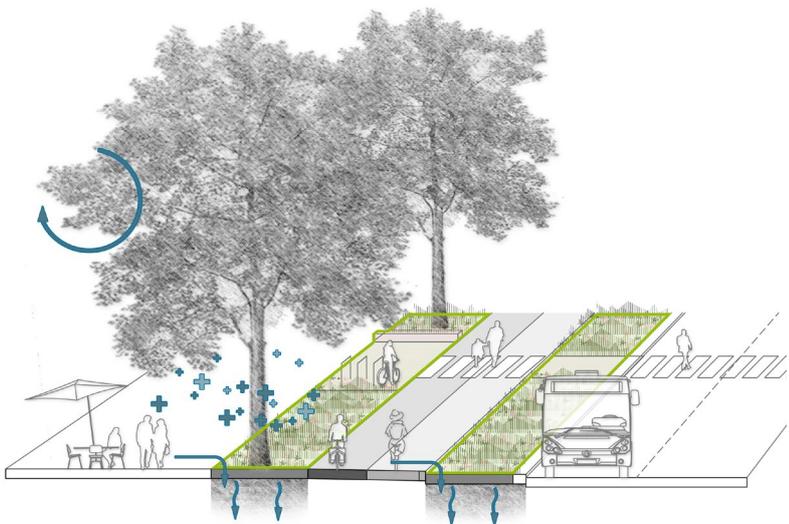


Stadtbausteine



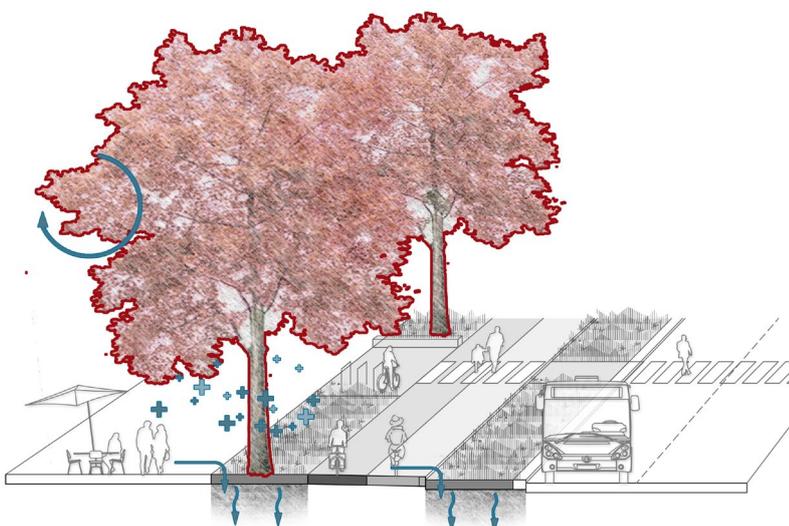
Eine durchgehende Veloroute

- Der Radverkehr wird auf der Westseite der Straßenführung gebündelt.
- Ein Zweirichtungsradverkehr wird eingeführt.
- Eine durchgehende Logik von der Speicherstadt bis zum Jungfernstieg wird etabliert.
- Der Verkehr wird konfliktarm geführt, abgekoppelt von den Fahrspuren des motorisierten Verkehrs.
- Eine markante Farbwahl unterstützt die Orientierung.



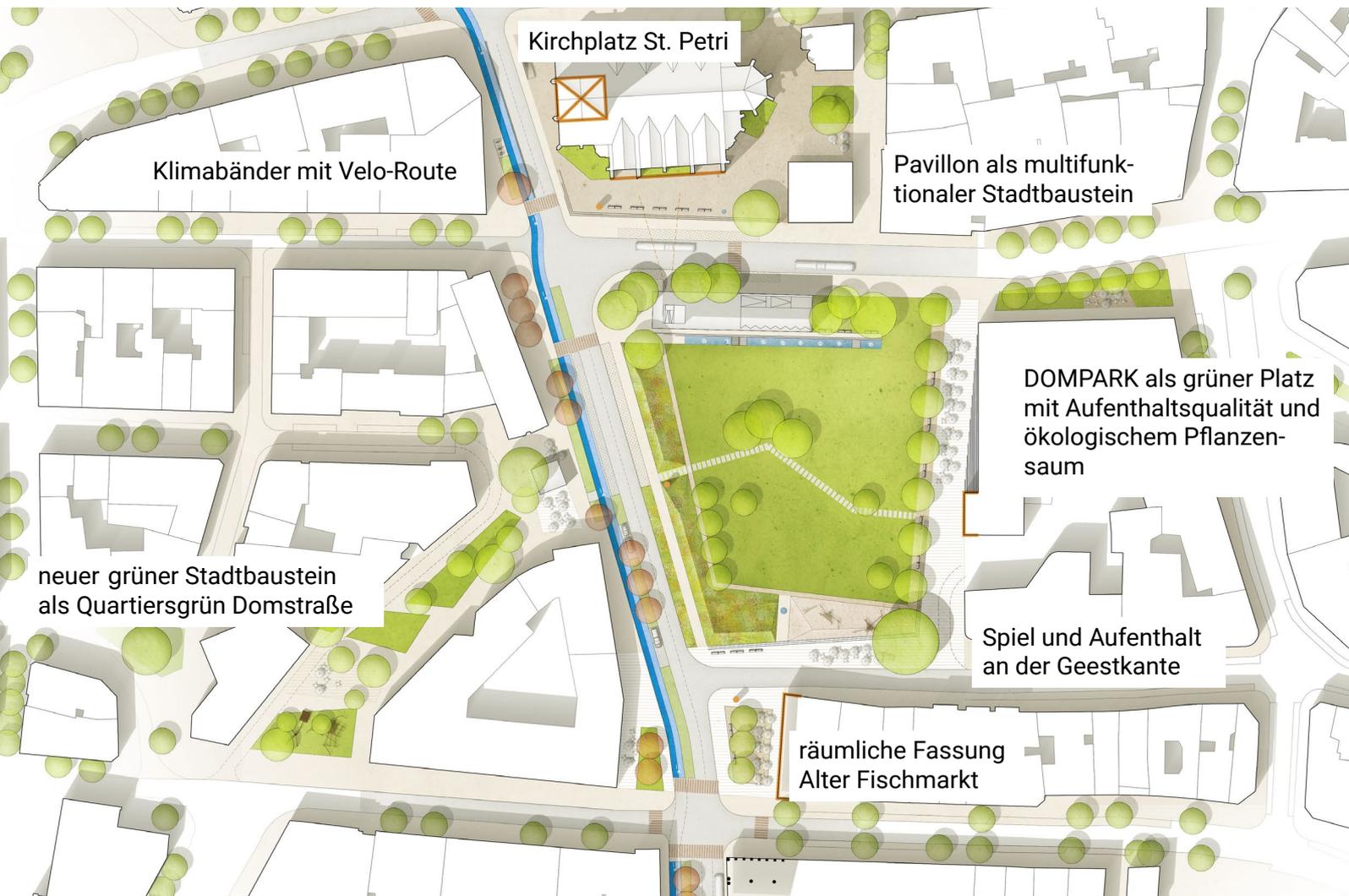
Attraktives und sinnvolles Grün

- Klimabänder schaffen große entsiegelte Flächen und schirmen den motorisierten Verkehr von Fußwegen und Fahrradtrasse ab.
- Es gibt mehr Versickerungsmöglichkeiten in Hinblick auf Klimawandelanpassung.
- Eine attraktive Staudenmischpflanzung bringt Ambiente.



Bäume mit Wiedererkennungswert

- Ein stadtklimafester Rotahorn (*Acer rubrum*) wird in den Klimabändern gepflanzt.
- Die Baumkronen wirken als zusätzlicher Schattenspende, Sauerstofflieferant und reduzieren Kohlendioxid.
- Es entsteht ein angenehmes Mikroklima durch Verdunstungskälte.
- Die markante Herbstfärbung schafft eine besondere Atmosphäre.



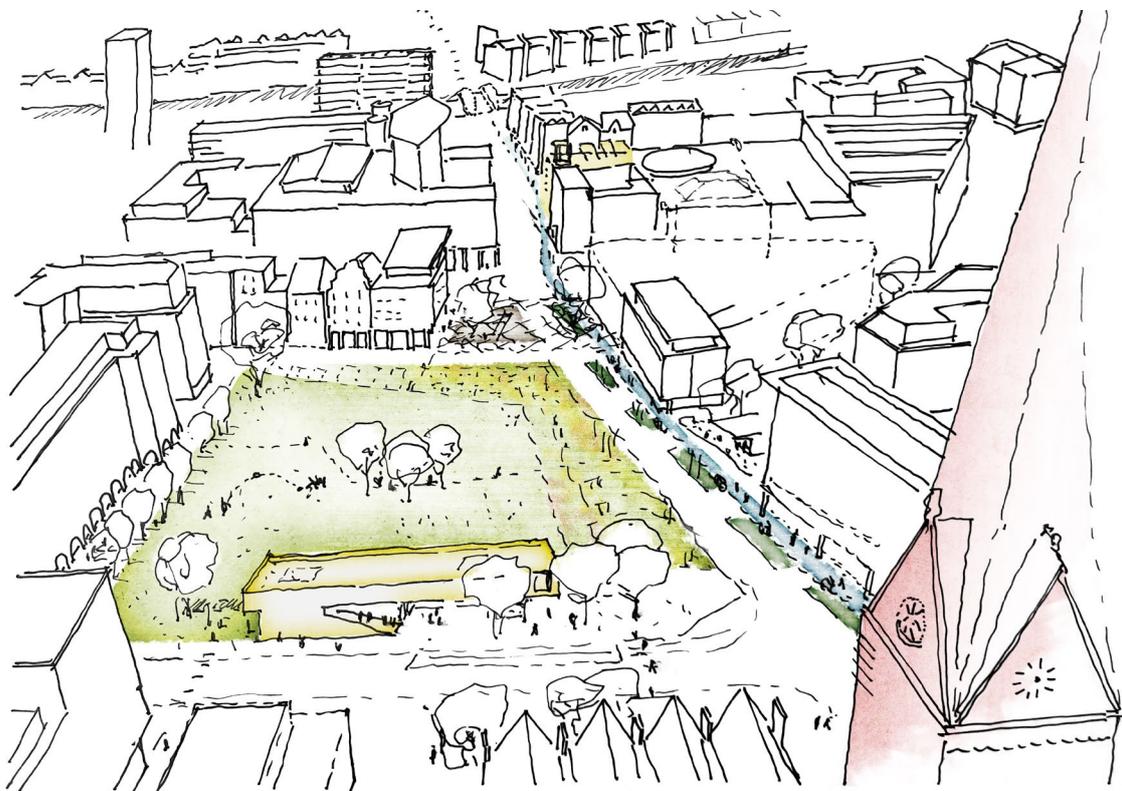
Draufsicht - Rund um Dompark und Alten Fischmarkt

„DURCH DIE UMLEGUNG DES VERKEHRS IST DER DOMPARK NOCH VIEL GRÖßER GEWORDEN!“

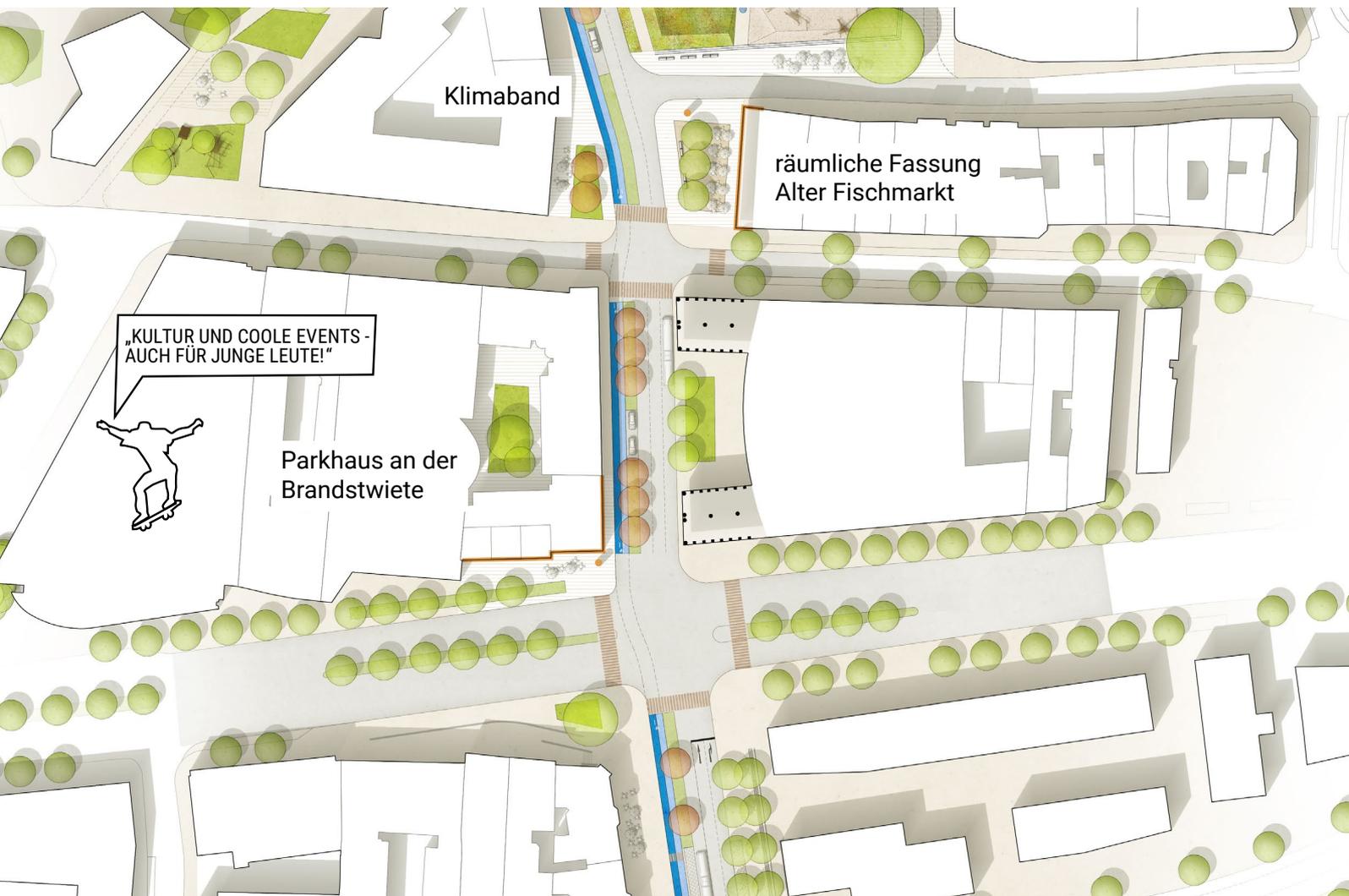




Ansicht des Time Travel Pavillon



Vogelperspektive - Der Dompark als grüne Oase



Draufsicht - Parkhaus 2.0

„GERÄUMIGE FUSSWEGE UND KLARE
RADWEGEFÜHRUNG - SO KOMMEN WIR
SCHNELL UND SICHER VON DER
INNENSTADT IN DIE HAFENCITY!“

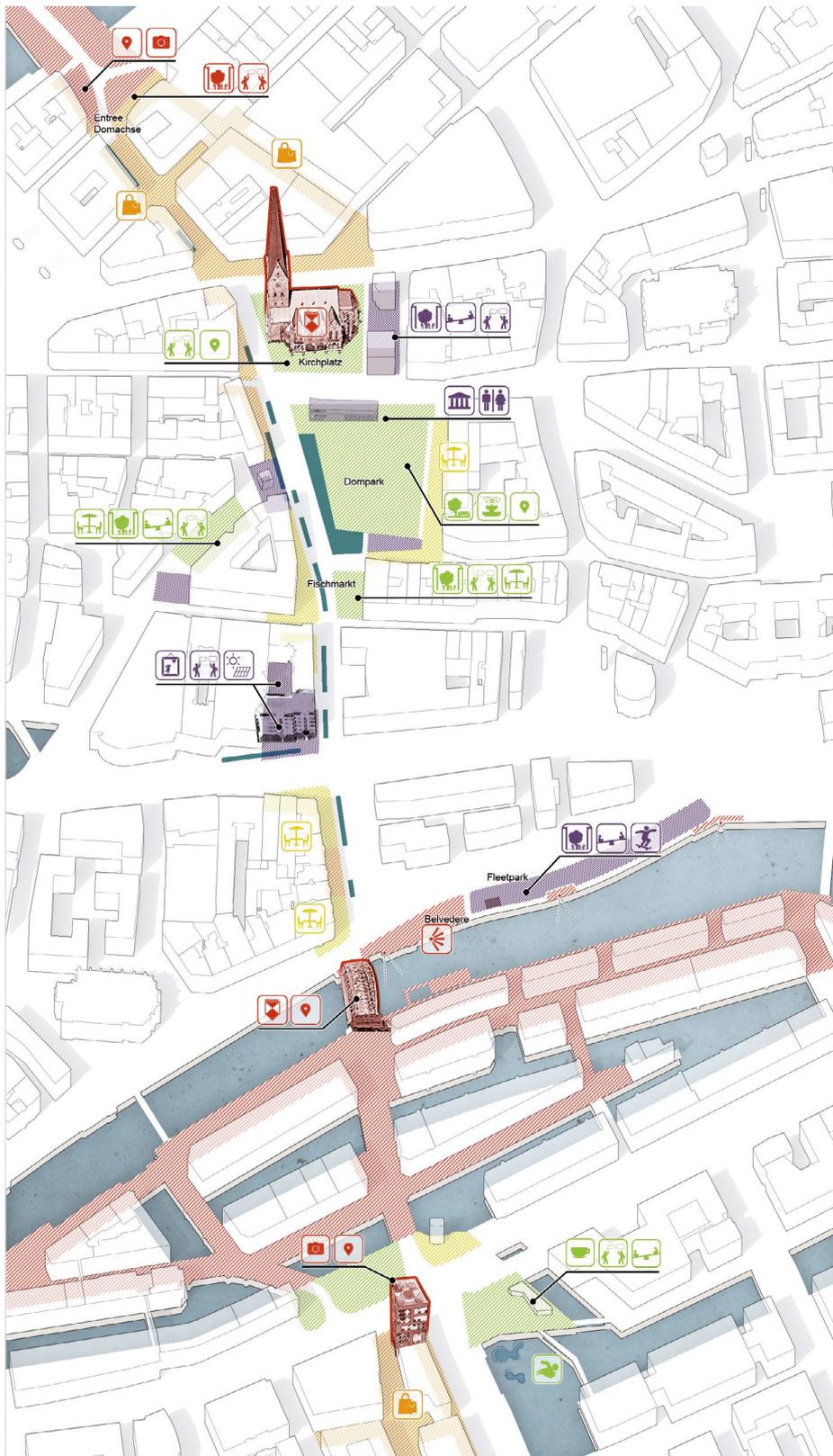




Das Parkhaus 2.0 im Erdgeschoss



Das Parkhaus 2.0 als aktiver Sozialraum



- Kunst/Kultur/Tourismus
- Einzelhandel
- Aufenthalt/Freiräume
- Gastronomie
- Ökologische Bausteine
- Soziales/Stadtgesellschaft

Bestehende Nutzungen und ergänzende Attraktoren



Freiflächenplan

Kurzfristige Aktionen machen neugierig

Temporäre Aktionen zum Aktivieren der Domachse

- Kaffeemobil
- Gerüstplattform als Aussichtspunkt (Info-punkte Stadtumbau)
- Parkplätze als Lounge/Gastronomieerweiterung/temporäres Grün nutzen
- Sport/Spiel/Flohmarkt im Fleetpark am Zollkanal

Sofort- und Testmaßnahmen

- Entree am Jungfernstieg umplanen
- Fahrspuren testweise sperren
- Pop-Up Radweg einrichten
- Bereiche des Fleetparks für Spiel und Sport nutzen
- Verkehre reduzieren
- gezielte Werbung für besondere Events entlang der Domachse platzieren

Zukünftige Optimierungen und Umbau

Mittelfristige Entwicklungen

- Hammaburg-Platz (früher Domplatz) und Domstraße (zwischen Mönckebergstraße und Große Reichenstraße)
- Brandstüete und Kornhausbrücke (zwischen Große Reichenstraße und Speicherstadt)
- Bergstraße und Ballindamm

Langfristige Entwicklungen

- Verkehrsbewegungen Welterbe Speicherstadt optimieren (Potenzial Oberbaumbrücke untersuchen)
- verkehrsberuhigende Maßnahmen Dovenfleet
- Neuorganisation Fahrradtrasse (Zweirichtungsräderverkehr)
- Umfeldpotenziale erforschen: Borchertplatz, Domstraße, Straßenbegleitgrün, etc.
- Kapazitäten der Spiegelinsel (Südseite) nutzen

Caruso St John Architects, London und East, London

„Magnetfelder“

Abbildung rechts: Lageplan der Domachse

Bergstraße

St. Petri Platz

Domboulevard

Kunsthhaus

Domboulevard

öffentliches
Gebäude

Hammaburg-Platz
(früher Domplatz)

Fischmarkt

Dovenhof

Hotel

Speicherstadt



Erläuterungen des Teams

Turbulenzen und Magnetfelder

Die bestehende Stadtstruktur zwischen Binnenalster, Speicherstadt und Elbe wird durch neue Stadtentwicklungen wie das Überseequartier wie ein Magnetfeld aufgebaut. Unser Vorschlag für die Nord-Süd-Achse ist es, durch unterschiedliche Schwerpunkte und diverse Attraktionen auf dieser Strecke eine Sequenz von Aufenthaltsräumen zu schaffen, die wie Turbulenzen die Energie und Bewegungsflüsse aufnehmen und Orte zum Verweilen schaffen. Des Weiteren schafft die vorgeschlagene Umstrukturierung des Straßenraumes eine neue kohärente und durchgehende Verbindung zwischen Binnenalster und dem Überseequartier.

Kontext und Morphologie

Das Gebiet ist im stadthistorischen und urbanen Kontext zwischen Binnenalster und Hafen verortet und landschaftlich durch die grünen Freiräume des ersten Ringes auf den historischen Wallanlagen in einem Bogen geprägt. Große Einschnitte, meist in Ost-West-Richtung verlaufend, wie die Domstraße, Willy-Brandt-Straße und Dovenfleet unterbrechen die Lesbarkeit und erschweren die Durchwegung zu Fuß und mit dem Fahrrad. Während die Westseite der Domachse durch eine traditionelle Blockbebauung geprägt ist, ist die Ostseite etwas offener, heterogener und fragmentierter. Dies wird als ein positives Potential wahrgenommen und soll wie folgt gestärkt werden:

- Ein neuer Boulevard folgt der Kubatur der Blockbebauung der Hauptkirche St. Petri bis zur Speicherstadt. Eine durchgehende, große Baumreihe definiert einen neuen großzügigen

Gehweg von mindestens neun Metern Breite. Der neue einheitlich durchlaufende Stadtbelag erstreckt sich von Baumreihe zu Gebäudekante und dehnt sich über die Gehwege als auch über die verkehrsberuhigten öffentlichen Platz- und Straßenräume aus. Die Baumreihe nimmt auch Bushaltestellen, Lieferflächen, Bänke, Leuchten, Wasserspender und Mülleimer auf, um den Gehweg so offen und großzügig wie möglich zu gestalten.

- Ein neuer Baustein mit öffentlicher und kultureller Nutzung steht auf dem neu gefassten Hammaburg-Platz (früher Domplatz) und gibt dem Straßenraum eine neue Richtung. Die Steinstraße wird nach Norden verlagert, um einen dreiecksförmigen Platz in Richtung Westen zu schaffen.

Verkehr

Vorschläge für die Verkehrsplanung:

- Gehwege werden so weit wie möglich erweitert, vor allem auf der westlichen Seite der Domachse.
- Neue, separate Radwege werden vor allem auf den meist befahrensten Strecken vom Auto- und Fußverkehr getrennt, damit Radfahren für alle attraktiv und möglich ist.
- Wir wollen eine ambitionierte, aber realistische Lösung für den Autoverkehr, dies beinhaltet das Rückbauen aller Parkflächen entlang der Domachse mit Erhaltung und Stärkung der Attraktivität der Parkhäuser. Wir verstehen, dass die Stadt kurz und mittelfristig nicht überall Fahrspuren zurückbauen kann und dass der Fluss der Busse gestärkt werden soll.

Konkret bedeutet dies:

- An der Brandstwiete, nördlich der Speicherstadt, laufen Radwege zweiseitig auf der Ostseite, um im Westen einen möglichst großzügigen Gehweg und eine leichtere Kreuzung zur Speicherstadt zu ermöglichen.

- Um die Kreuzungen und kurzfristigen Seitenwechsel zu reduzieren, führen wir dieses Prinzip bis zur Steinstraße/Domstraße durch.
- Nördlich der Steinstraße und in der Speicherstadt laufen die Radwege auf der Kommunaltrasse und schließen dann an die neue Planung für die Steinstraße und die Binnenalster an.

Vegetation, Materialisierung

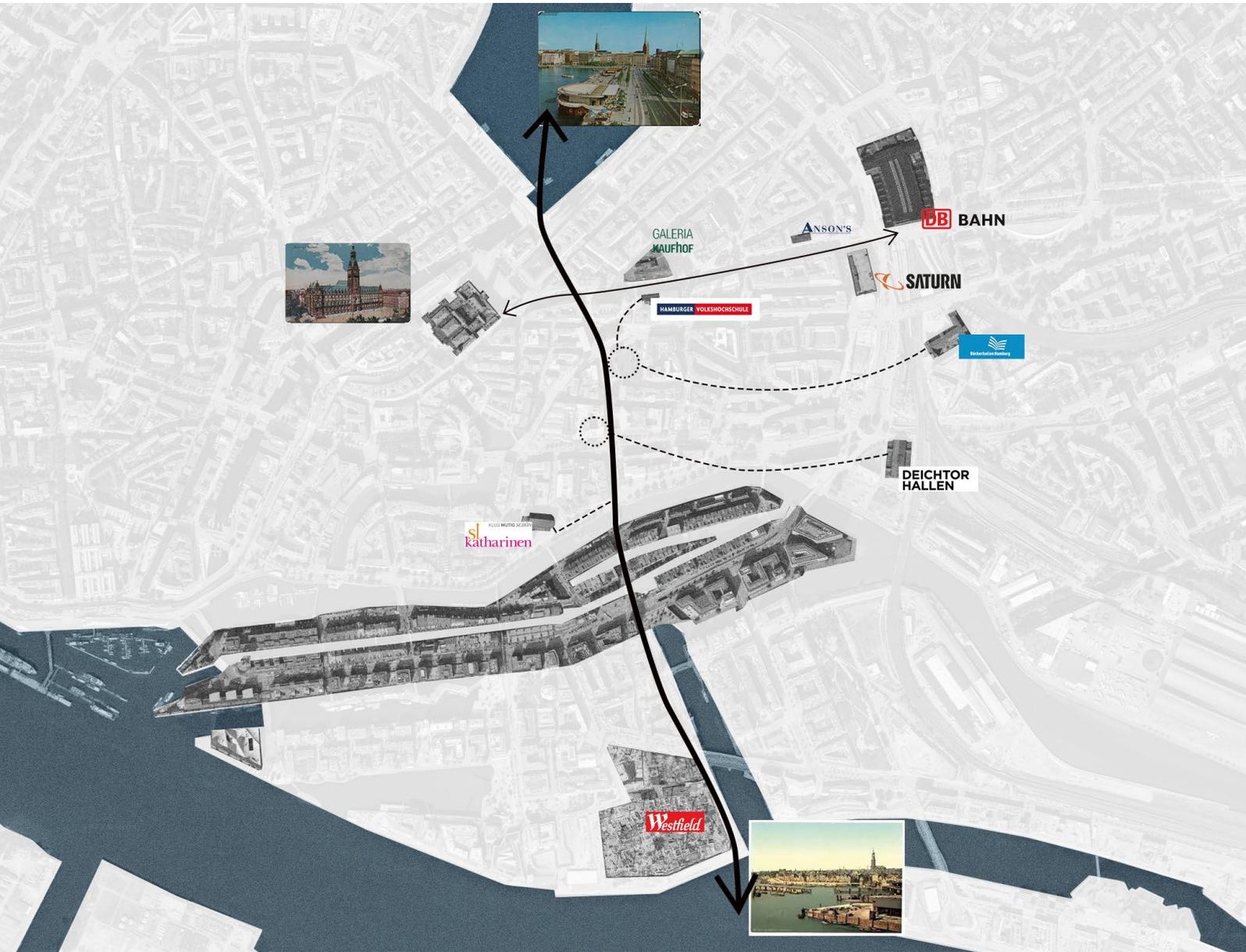
Alle Teilbereiche des Quartiers erhalten, unter Berücksichtigung der Bestandsvegetation, charakteristische und an die zukünftigen stadtklimatischen Anforderungen angepasste Baumarten. An der Westseite schlagen wir eine einheitliche Baumart wie Metasequoia oder Roteiche vor. An der Ostseite werden kleine Gruppen von klimarobusten und insektenfreundlichen Zukunftsbäumen vorgesehen, die teilweise auch als Pufferspeicher für Regenwasser unterpflanzt werden können. Es entstehen lebendige und klar ablesbare Orte.

Das Material der neuen Oberflächenbeläge soll, wo möglich, aus dem Bestand und anderen lokalen Materialressourcen neu verlegt werden. Das vorgeschlagene großmaßstäbliche Muster, sowohl Ost-West als auch der Ausrichtung des Kanalsystems der Speicherstadt folgend, ist prägnant genug, dass es aus unterschiedlichsten Materialien angefüllt werden kann.

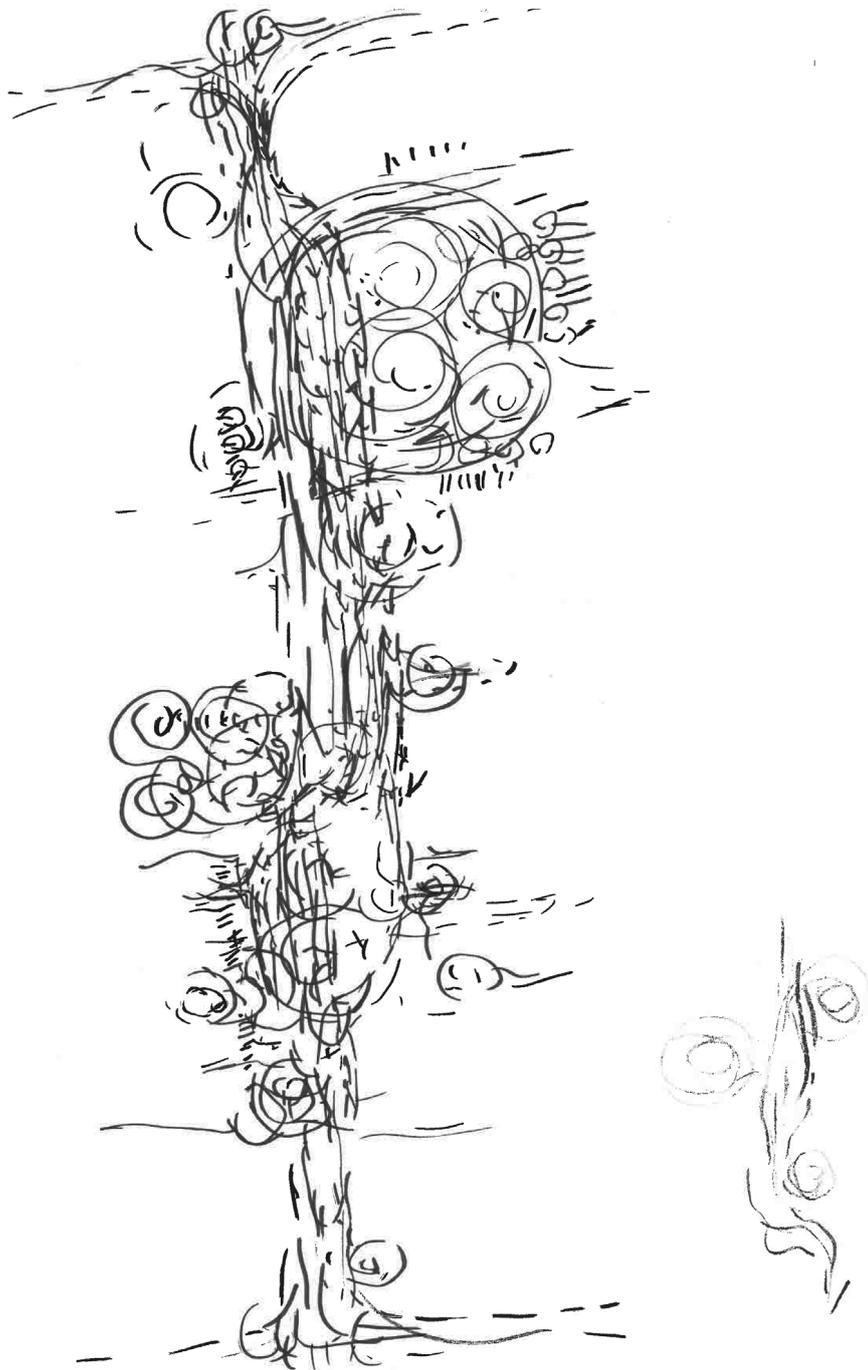
Regenwassermanagement

Im Sinne des Regenwassermanagements soll der Abfluss über die Kanalisation wo immer möglich reduziert werden. Hierzu sollen möglichst viele Flächen entsiegelt werden.

Niederschlagswasser soll durch die entsprechende Ausbildung der Oberflächengefälle und der Baumscheiben den Bäumen zugeführt werden und verdunsten. Verbundene Baumgruben sowie die Anordnung von Baumrigolen zur Aufnahme von Regenwasser sorgen für resistente und zukunftssichere Pflanzungen.



Magnetfelder



Turbulenzen



Modellfoto mit Blick Richtung Norden



Hammaburg-Platz (früher Domplatz) - Blick nach Norden



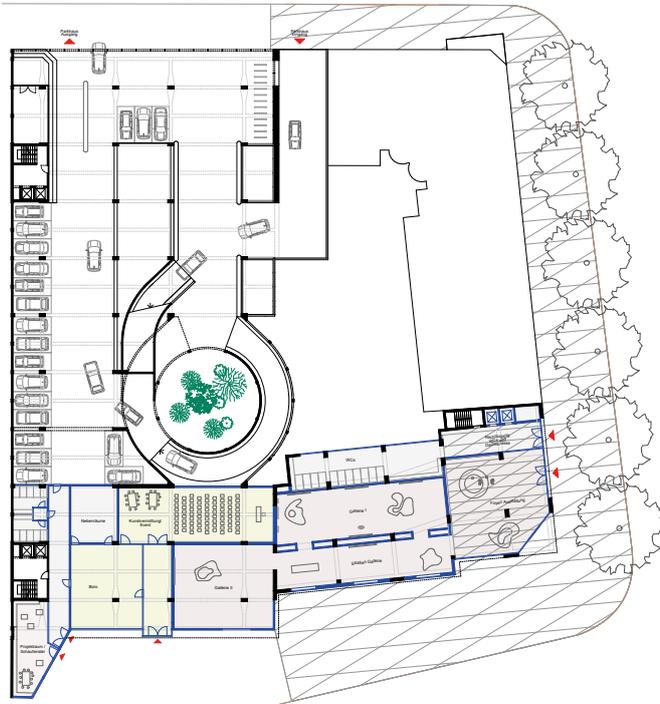
Domboulevard - Blick vom Hammaburg-Platz in Richtung Süden



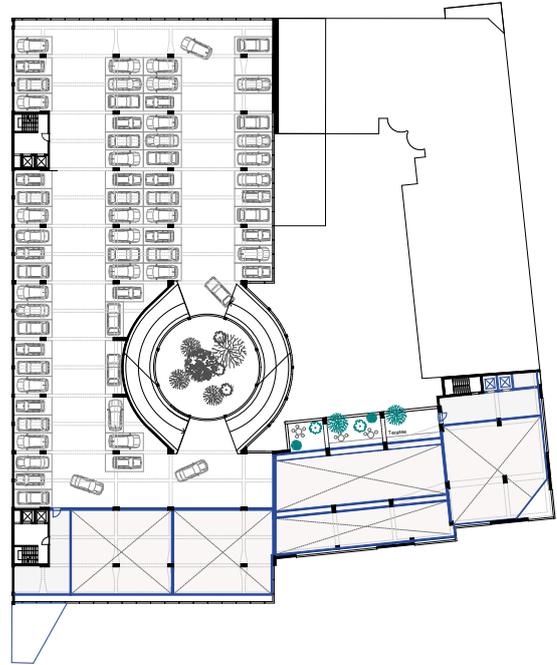
Parkhaus Große Reichenstraße - bestehende Dachlandschaft



Kunsthaus Große Reichenstraße - Neue Dachlandschaft



Umbau Parkhaus | Grundriss Erdgeschoss



Umbau Parkhaus | Grundriss Erstes Obergeschoss



Kunsthau Große Reichenstraße - Neues Erdgeschoss



Beispielfoto Baumallee - Brüssel, Jardin du Mont des Arts



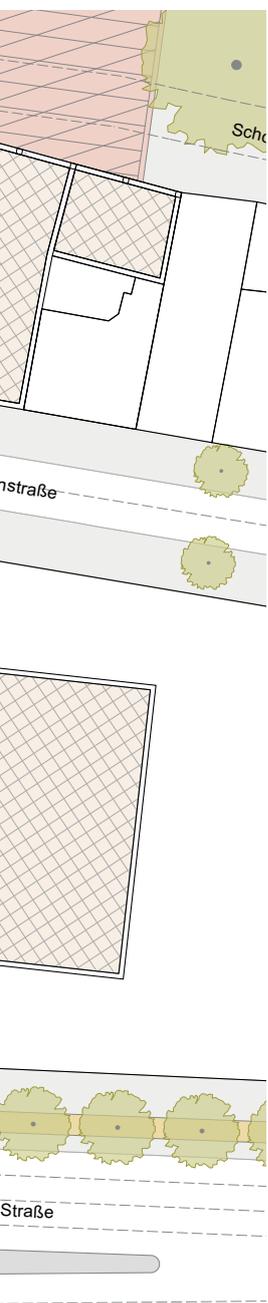
Perspektive Domboulevard



Draufsicht Bereich Alter Fischmarkt und Dovenhof



Beispielfoto Pflasterbelag - Greenwich, Eltham High Street

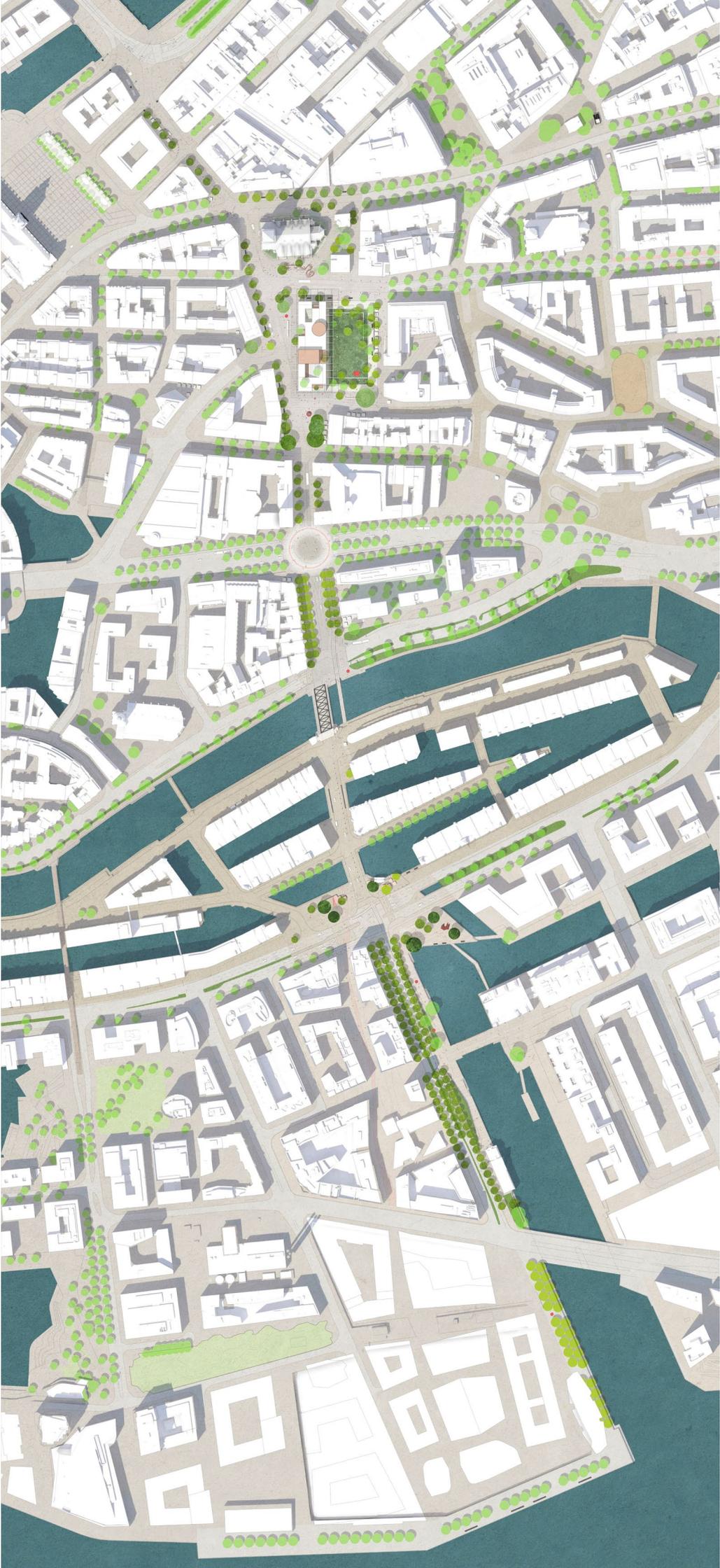


Draufsicht Brandtwiete

ARCHITEKTEN VENUS, Hamburg und GRIEGER HARZER DVORAK, Berlin

„Kultur Meile“

Abbildung rechts: Lageplan der Domachse



Erläuterungen des Teams

Zwischen Alster und Elbe werden die drei städtischen Abschnitte – historische Altstadt, Speicherstadt, HafenCity – in ihrer typologischen und strukturellen Identität gestärkt und durch das verbindende Thema einer „Kultur Meile“ verknüpft. Sie führt das Vorhandene zusammen und fügt einen neuen, starken Ankerpunkt hinzu: das Kultur Haus Hamburg.

Städtebauliche Interventionen

Historische Altstadt: Beginnend mit der Bergstraße wird fortan ein einheitlicher Belag vorgeschlagen. Die in die Achse einleitende Baumreihe auf westlicher Seite wird nach Süden verlängert und begleitet in der Folge den gesamten Verlauf der Domachse. Der Kirchplatz wird über die Mönckebergstraße erweitert und gibt der Kirche nach allen Seiten ihren „eigenen“ Raum. So wird auch an dieser ersten Ost-West-Querung die Dominanz der neuen Achse spürbar. Der anschließende Hammaburg-Platz (früher Domplatz) wird durch den Neubau des Kulturhauses Hamburg erstmals räumlich gefasst und lässt die Schmiedestraße und den Hammaburg-Platz in ihren historischen Qualitäten wieder hervortreten. Der Kirchhof St. Petri, der Hammaburg-Platz und der Fischmarkt bilden nun wieder ein räumliches Ensemble! Die folgende Querung über die Willy-Brandt-Straße wird durch einen neuen Hochpunkt auf der Ecke des jetzigen Parkhauses in ihrer großstädtischen Besonderheit räumlich inszeniert.

Speicherstadt: Aus Rücksicht auf das Weltkulturerbe werden hier keine Eingriffe erfolgen. Lediglich die Kennzeichnung der Wegeführung des durchlaufenden Zweirichtungsradweges wird durch angemessene Bodenmaterialien vorgeschlagen.

HafenCity: Der St. Annen Platz wird im Verbund mit dem Dar-es-Salaam-Platz und den umliegenden Fleeten als übergreifender Raum verstanden, der die Verbindung vom Holländischen Brook bis zum Magdeburger Hafen herstellt. Einzelne Großbaumpflanzungen und ein großes attraktives Sitzmöbel anstelle der vielen kleinen Bänke stärken diese räumliche Zäsur als kraftvollen Attraktor entlang der Achse. Die Fußgängerfurten an der Querung Am Sandtorkai werden aufgepflastert. Die Osakaallee kann mit durchgehender Veloroute (Zweirichtungsradweg) und dritter Baumreihe zum Boulevard reorganisiert werden, ohne den fließenden Individualverkehr zu reduzieren.

Mobilität/Verkehrskonzept

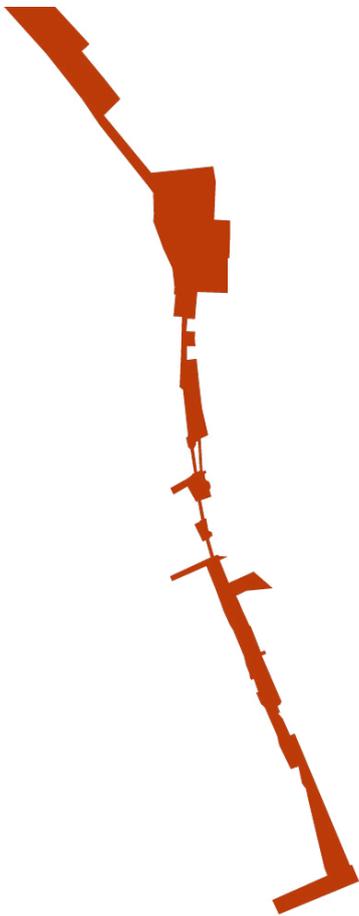
Sicher ist der Wegfall der Verlängerung der Domstraße über den Hammaburg-Platz der sichtbarste Eingriff. In der Logik der neuen räumlichen und verkehrlichen Neukonzeption der Steinstraße ist es jedoch konsequent, den Speersort mit der Sichtachse zum Rathaus zu stärken und den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf der unteren Domstraße nicht weiterzuführen, sondern an der Kreuzung Reichenstraße enden zu lassen. Durch diese Maßnahme kann der „Knoten“ des Verkehrsdreiecks Speersort-Schmiedestraße-Domstraße aufgelöst werden, der Hammaburg-Platz erhält seine klare rechtwinklige Form zurück und auf der neuen KulturAchse ist kein privater Verkehr zu berücksichtigen! Von Bergstraße und Steinstraße kommend fahren Busse und Fahrräder auf einer sogenannten Kommunaltrasse bis zur Kornhausbrücke: Damit ist dieser gesamte Abschnitt, die DOMACHSE, verkehrsberuhigt (30 km/h), kann mit einem ansprechenden Plattenbelag versehen werden und ist als Boulevard mit Bäumen wahrnehmbar. Die neue Brücke neben der Kornhausbrücke ist zum einen ein „Entlastungsbauwerk“ für die überstrapazierte, denkmalgeschützte historische Brücke. Zum anderen ist sie eine logische Fortsetzung der Veloroute, die aus der Kommunaltrasse kommt und über das Nadelöhr des Zollkanals geführt wird.

Kultur Achse

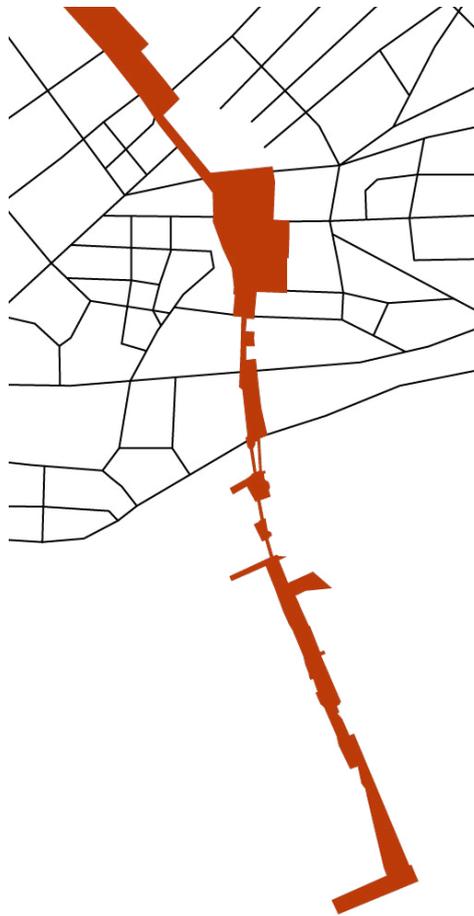
Aus dieser Gliederung des Raumes entwickelt sich die übergreifende Identität: die KulturAchse. Sie verbindet die vorhandenen Elemente und fügt noch einen neuen, starken Ankerpunkt hinzu: das KulturHaus Hamburg. Am Hammaburg-Platz wird der Blick in die Entstehungsgeschichte Hamburgs gelenkt und zugleich mit zeitgenössischen Veranstaltungen der Kunst und Kultur der Gegenwart Raum geboten. Der Hammaburg-Platz wird mit dem Gebäude verbunden und steht für besondere Veranstaltungen zur Verfügung. Des Weiteren wird die Präsentation von Kunst im öffentlichen Raum auf der gesamten Achse als „roter Faden“ für die Erlebbarkeit dieses Raumkontinuums genutzt. Die Osakaallee wird Hamburgs neue Kunstmeile. Der großzügige Boulevard entlang des Magdeburger Hafens bietet Möglichkeiten für Veranstaltungen und Kunst-Aktionen. Auf schwimmenden Bühnen können Freiluftveranstaltungen wie Theater- oder Konzertaufführungen angeboten werden. Zudem kann die neue Attraktion im Überseequartier, das atelier des lumières, diese Kunstmeile mit Inhalten bespielen, die schon vorab neugierig machen auf diese letzte, große Attraktion auf der KulturAchse zwischen Alster und Elbe!

Nachhaltige Transformation

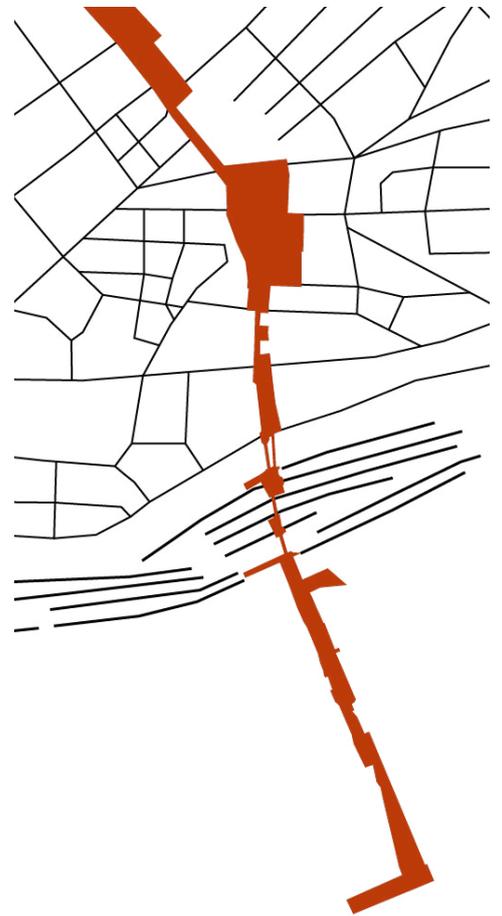
Mit der Umsetzung werden im Herzen Hamburgs exklusive städtische Qualitäten herausgearbeitet. Die Maßnahmen können den Stadtraum langfristig profilieren und aufwerten. Auch im hochverdichteten Stadtraum lassen sich Flächen entsiegeln und beispielsweise als wassergebundene Decken in nutzbare Verdunstungs- und Versickerungskörper verwandeln, die sich in das Stadtbild einfügen. Etwa 100 neue Zukunftsbäume, die Verbesserung bestehender Baumquartiere und die Ausweisung kompakter Pflanzflächen entlang der Ost-West-Straßen reduzieren die Feinstaubbelastung, erhöhen die Artenvielfalt und machen Regenwasser wirksam nutzbar.



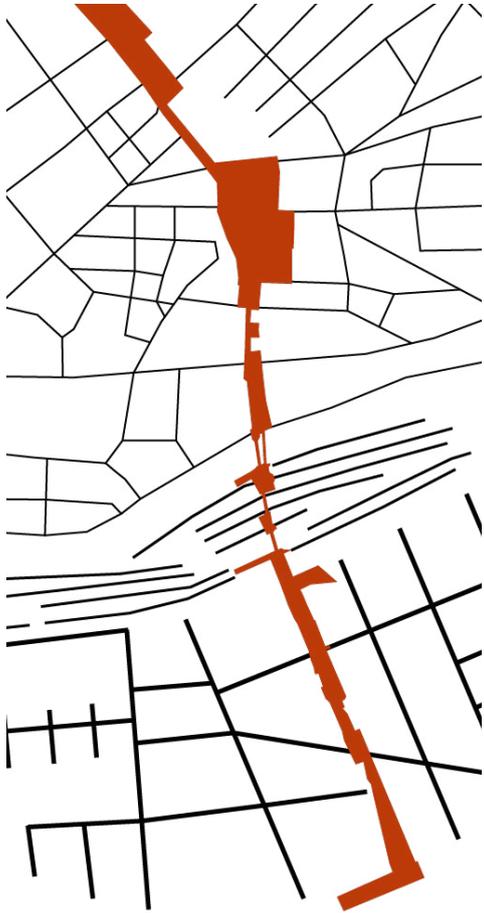
Die Domachse ...



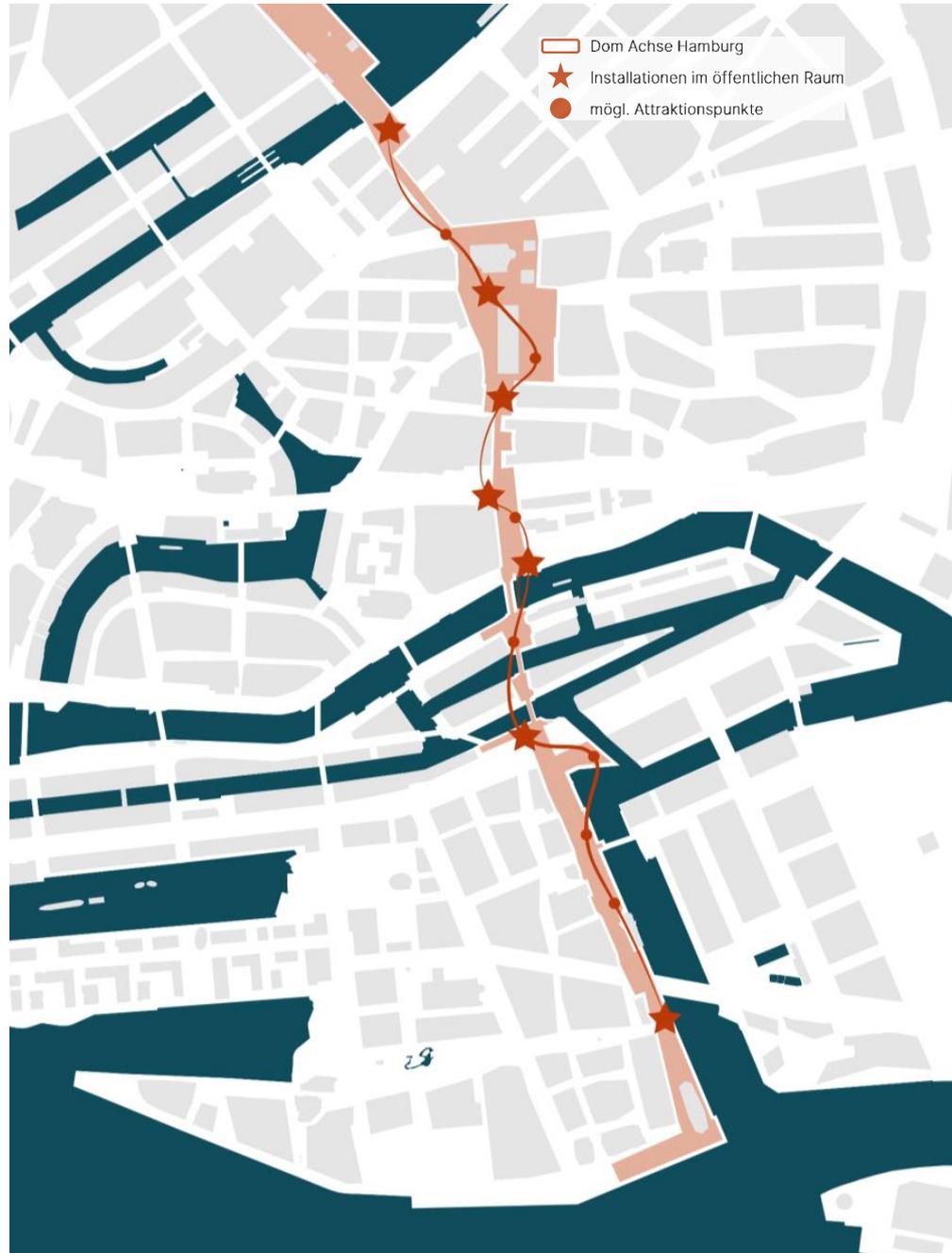
mit dem Abschnitt historische Altstadt



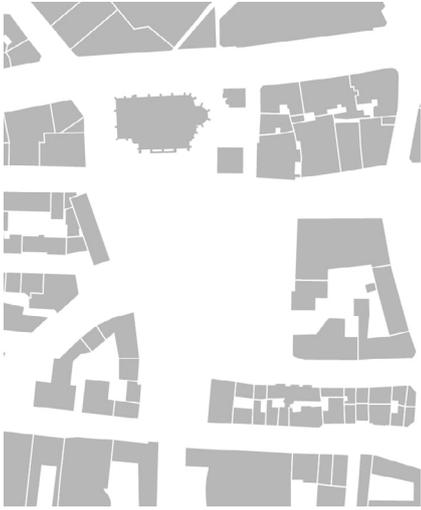
mit dem Abschnitt Speicherstadt



und mit dem Abschnitt HafenCity



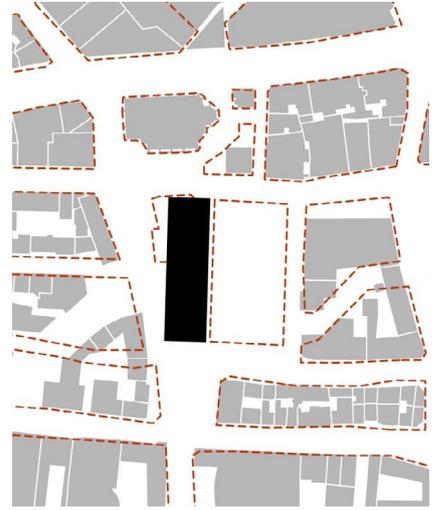
Kunst und Kultur entlang der Domachse



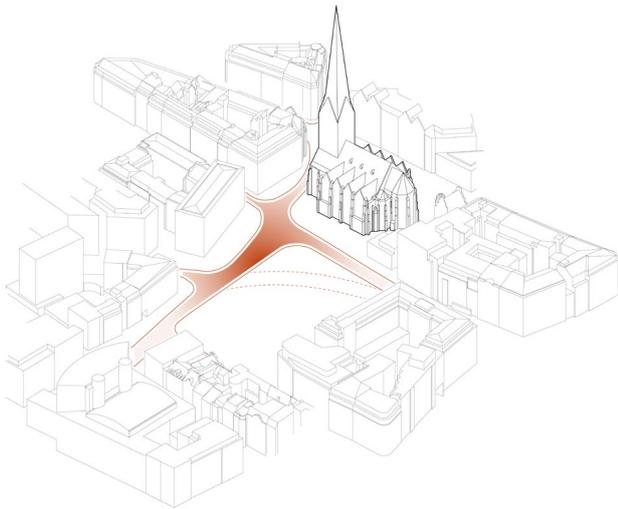
Kanten der Umgebung



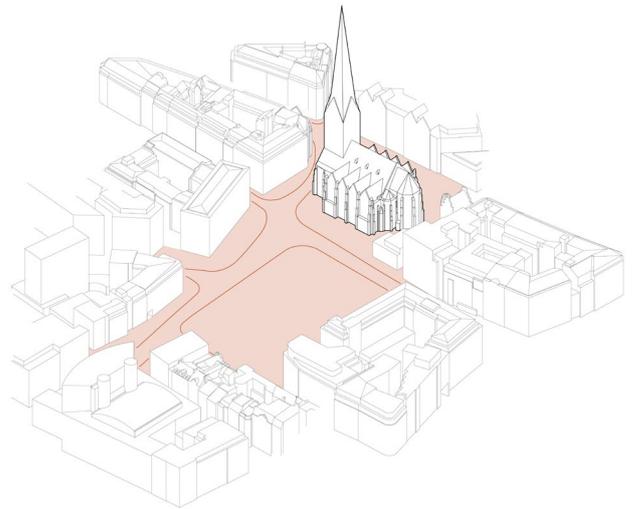
Umriss historischer Stadtgrundriss



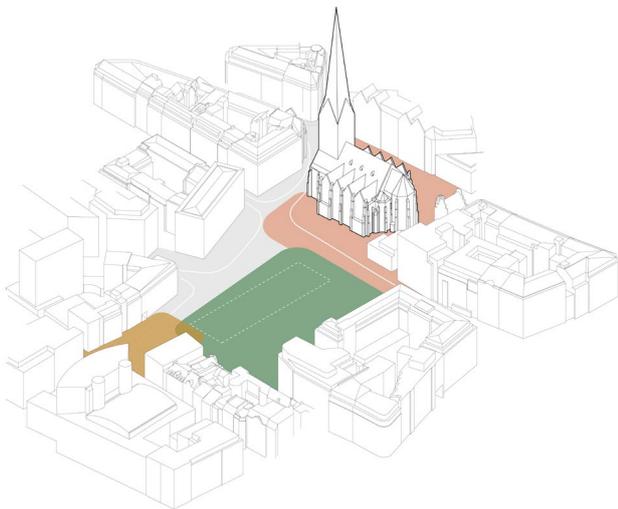
Neues Baufeld



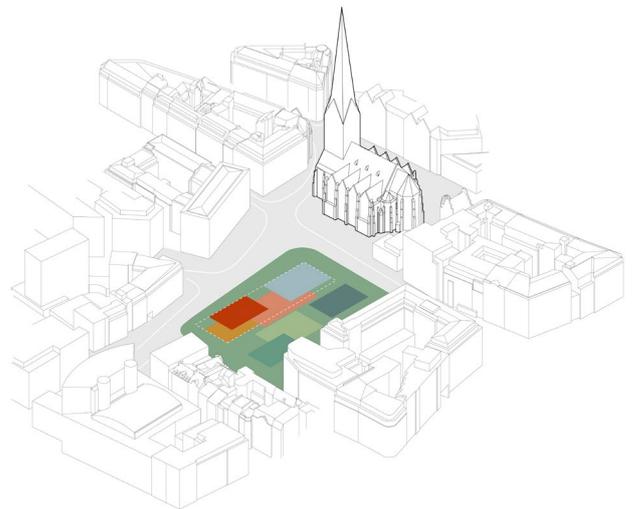
Schließung der Domachse



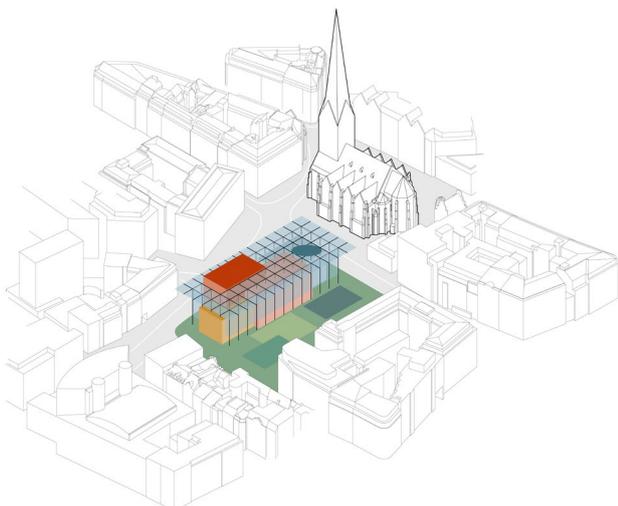
Die Straße wird zum Platz.



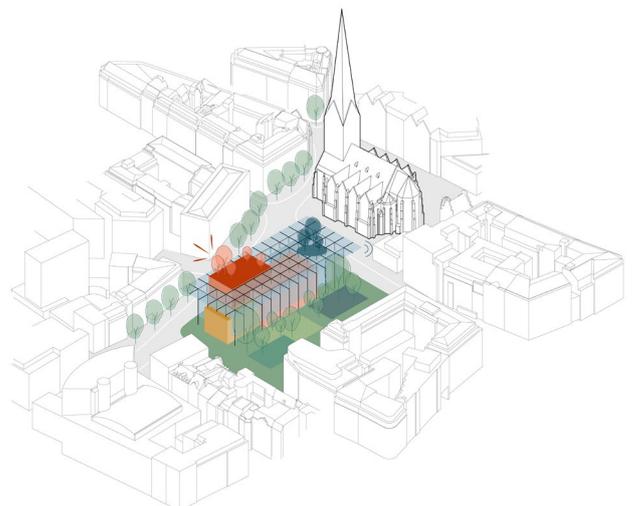
Raumsequenzen



Aktionsfelder



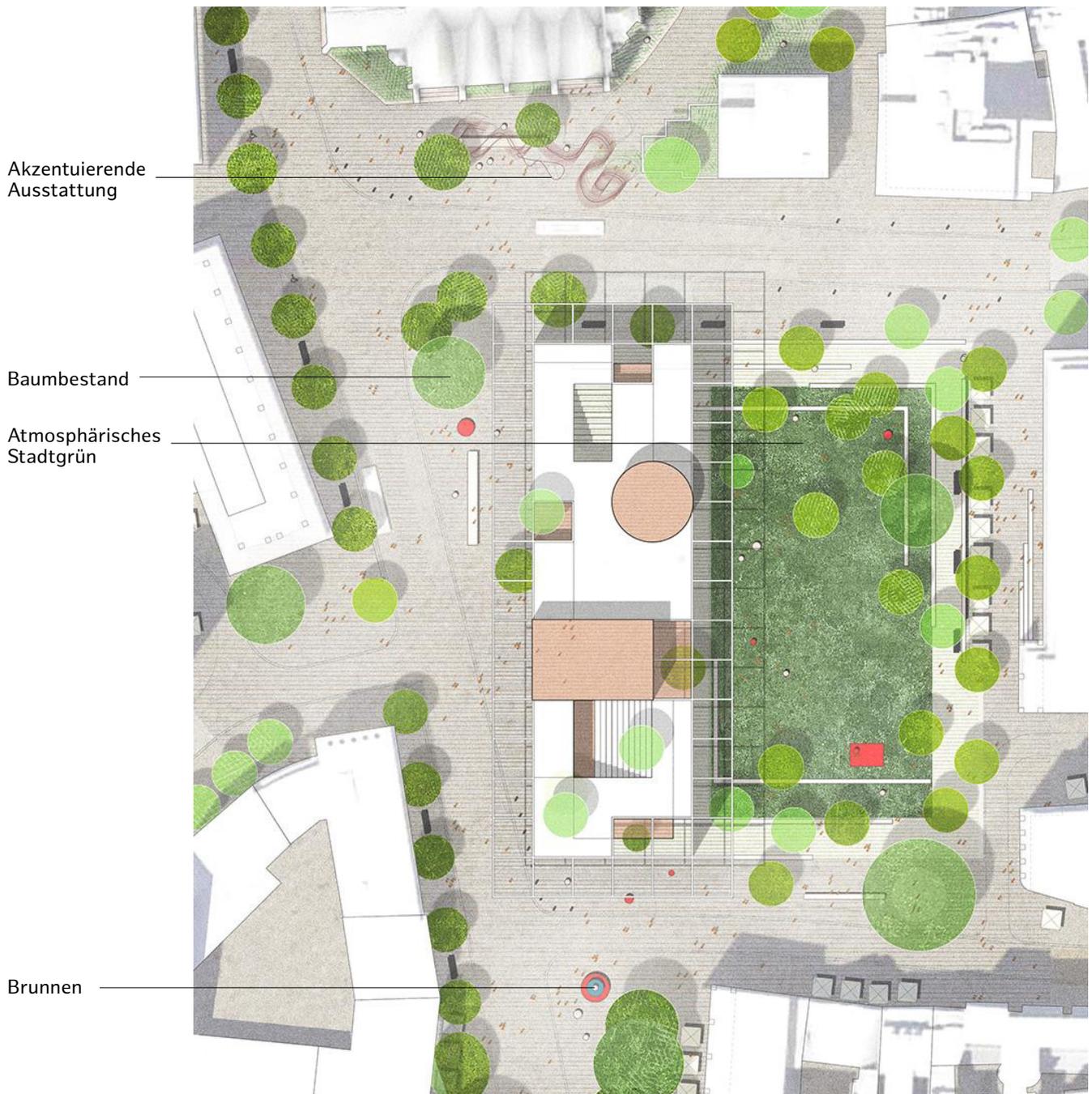
Bauliche Setzung - Hamburg Haus



Zusammenspiel Haus und Platz



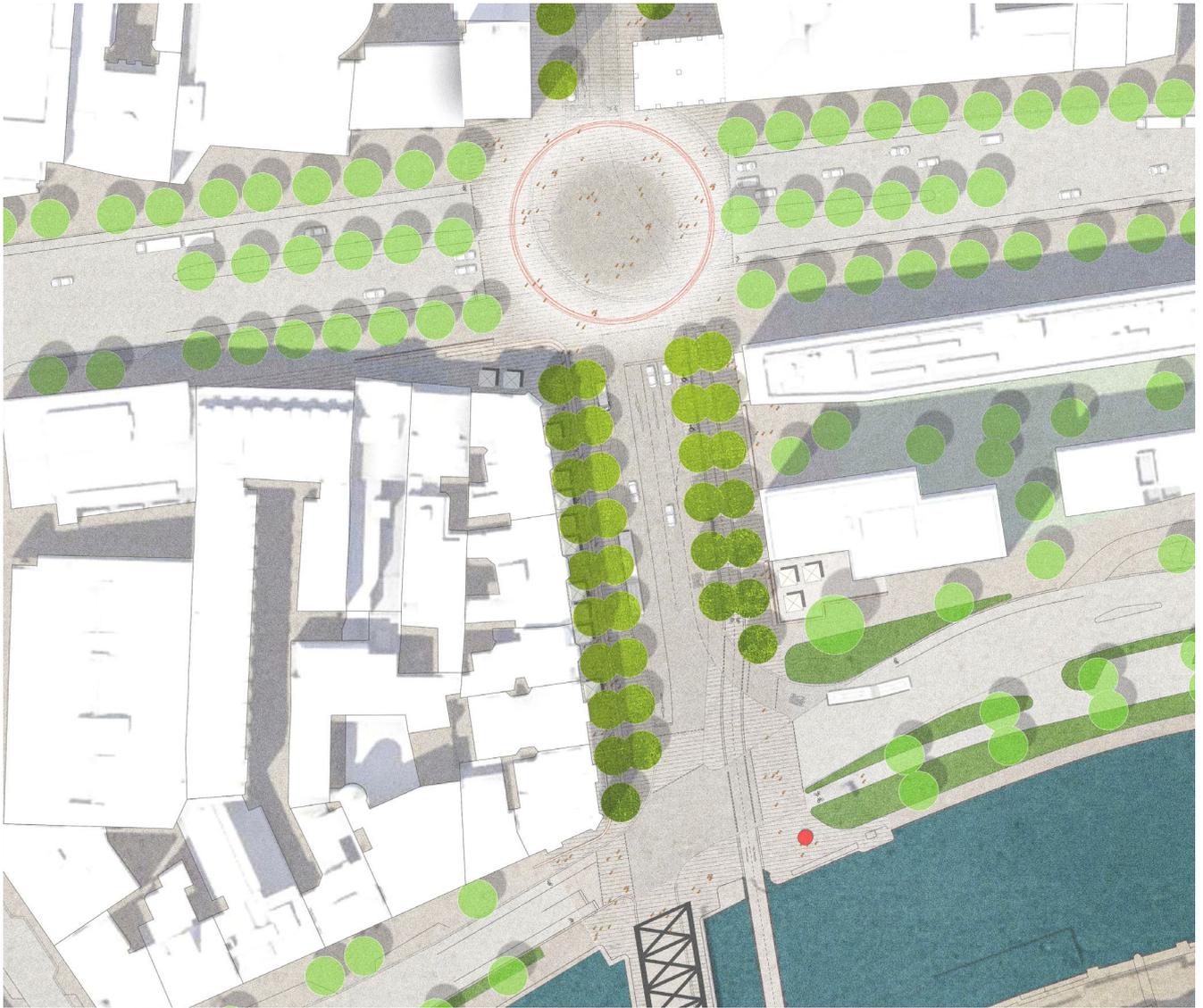
Beispielfoto Atmosphäre Hammaburg-Platz - New York, Bryant Park



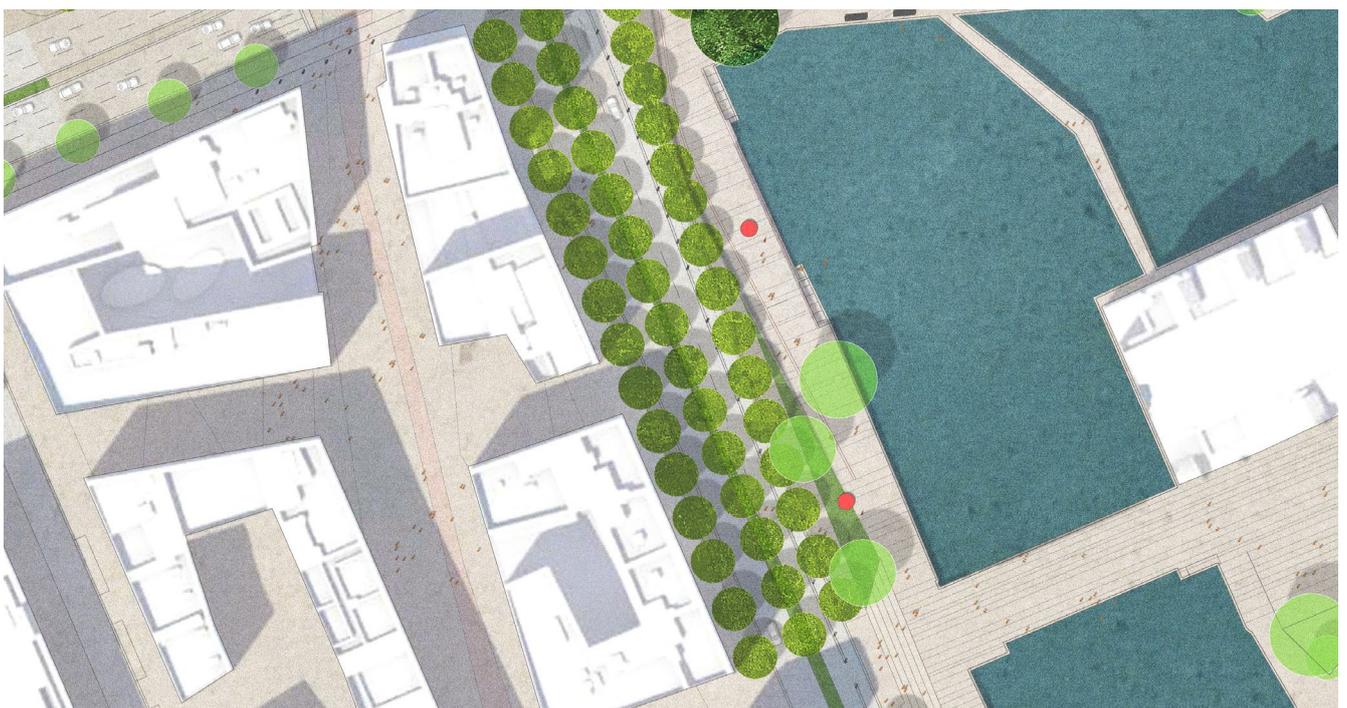
Draufsicht Hammaburg-Platz (früher Domplatz)



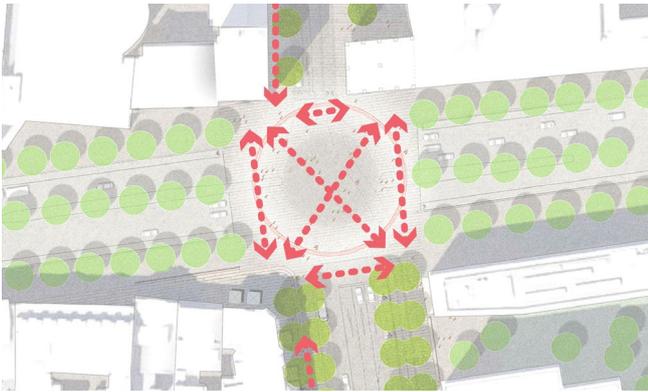
Perspektive vom Alten Fischmarkt zum Hamburg Haus am Hammaburg-Platz



Draufsicht Brandstwierte - „Shibuya-Kreuzung“ und neue Fahrradbrücke neben Kornhausbrücke



Draufsicht Osakaallee - Durchgehende Veloroute (Zweirichtungsradweg)



Willy-Brandt-Straße - Prinzip „Shibuya-Kreuzung“



Detailausschnitt Brandstwierte



Schnitt Brandstwierte



Detailausschnitt Osakaallee



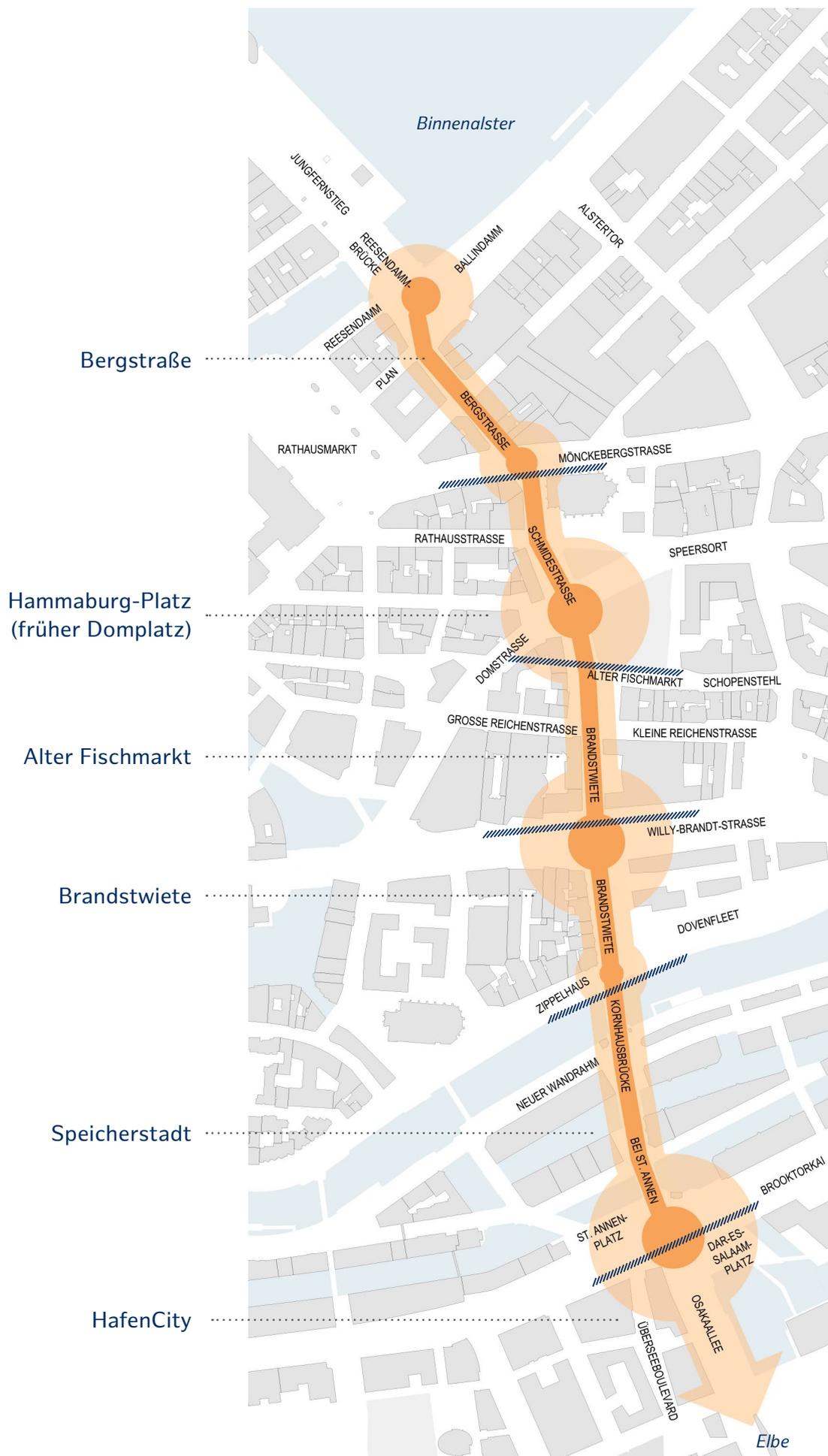
Schnitt Osakaallee



Vogelperspektive Domachse mit Fahrradbrücke, Altem Fischmarkt, Hammaburg-Platz (früher Domplatz), Kirchhof St. Petri



Fazit



Schema Teilräume der Domachse

Die folgenden Empfehlungen des Beratungsgremiums wurden nach der Abschlusspräsentation festgehalten und beinhalten spezifische Hinweise für die zukünftige Entwicklung der Domachse. Allgemeine Empfehlungen zur gesamten Domachse werden gefolgt von Empfehlungen speziell zu den sechs Teilräumen der Achse. Sie reflektieren die Fachkenntnisse und die verschiedenen Perspektiven, die während des gesamten Prozesses des Werkstattverfahrens eingebracht wurden. So wurde auch das Fachthema Verkehr und Mobilität nach einer ersten Sichtung zur Machbarkeit der Verkehrskonzepte der Arbeiten in die Empfehlungen integriert.

Empfehlungen des Beratungsgremiums

Allgemeine Empfehlungen

Im weiteren behördlichen und politischen Abstimmungsprozess ist insbesondere die Frage im Blick zu behalten, was den gesamten Raum der Domachse verbinden kann und soll, um das Bild einer durchgehenden und prägnanten Verbindung zwischen Alster und Elbe zu etablieren. Dabei sollte die Domachse auch von Süd nach Nord gedacht werden, also auch aus der HafenCity in Richtung bestehender Innenstadt. Dazu liefern die Beiträge des Werkstattverfahrens unterschiedliche Ansätze, von denen die nachfolgend genannten als besonders geeignet beurteilt werden:

- Es wird die Schaffung eines durchgehenden Boulevards von der Bergstraße (unter Berücksichtigung der nachfolgenden Empfehlungen ggf. auch vom Jungfernstieg) bis zum Zollkanal durch Verbreiterung, Sortierung und eine den Gesamtraum verbindende Gestaltung der Nebenflächen, letzteres insbesondere durch Bodenbelag, Möblierung, Beleuchtung, Bepflanzung, empfohlen. Der Boulevard sollte vorzugsweise auf der Westseite der Achse angeordnet werden, da hier die Bebauung geschlossener

ist und die bereits vorhandenen Nutzungen im Erdgeschoss entsprechend kleinteiliger sind und sinnvolle Anknüpfungspunkte für die Be-spielung des Boulevards bieten.

- Durchgehende, ggf. wiederkehrende Grünelemente mit spezifischen Arten im Kontext einer klimaresilienten, blau-grün wirksamen Straßenraumgestaltung, sollten ergänzt werden.
- Eine durchgehende Führung des Radverkehrs mit abgegrenztem, ggf. farblich markiertem Radweg sollte geschaffen werden. Der sowohl für die Ost- als auch Westseite vorgeschlagene Zweirichtungsradweg muss hinsichtlich der Anschlüsse und der Verkehrssicherheit grundsätzlich übergeprüft werden.
- Ein auf den Gesamtraum abgestimmtes, aber ebenso ortsspezifisches Beleuchtungskonzept sollte etabliert werden.
- Eine thematisch-inhaltliche Programmierung und Profilierung bzw. ein auf den Gesamtraum abgestimmtes, ggf. additives Veranstaltungsprogramm und in diesem Zusammenhang eine Verständigung auf einen Namen bzw. ein Thema für den Gesamtraum, wird empfohlen. Alle Arbeiten sollten hinsichtlich temporärer Maßnahmen sowie solcher Maßnahmen, die sich kurzfristig umsetzen und dann verstetigen lassen, ausgewertet werden.

Teilraum Bergstraße mit Ballindamm/Jungfernstieg:

- In diesem Bereich wird gestalterische Zurückhaltung empfohlen. Nur durch geringfügige, sehr präzise ausgewählte und gestaltete bauliche Maßnahmen könnte interveniert werden, da es sich bereits um einen attraktiven, der Innenstadt einer Metropolregion angemessenen Stadtraum handelt. Denkbare Maßnahmen zur Aufwertung dieses Stadtraums sind insbesondere die Neupflanzung von (wenigen) Bäumen in der Bergstraße und die Schaffung eines einheitlich gestalteten und hochwertigen Fußgängerraums, bspw. durch die Anpassung des Bodenbelags in der Bergstraße.

Darüber hinaus ist der Auftakt zur Domachse am Ballindamm/ Jungfernstieg im weiteren Prozess zu konkretisieren und abschließend aufzuzeigen. Das Gremium empfiehlt, hier im Kontext der denkmalgeschützten Gebäude bzw. Fassaden gestalterisch und auch in der Höhe zurückhaltend zu agieren, dies betrifft auch die Neupflanzung von Bäumen in diesem Bereich.

- Anhand der Arbeiten des Werkstattverfahrens ist der allgemeine Kfz-Verkehr, wie auch die Reduzierung/Entfernung von Stellplätzen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) in der Bergstraße (ggf. nur noch für Anlieferung) im weiteren Prozess unter Abstimmung mit den beteiligten Behörden zu prüfen.

Teilraum Hammaburg-Platz (früher Domplatz)

- Grundsätzlich wird empfohlen, den grünen Charakter des Hammaburg-Platzes zu erhalten. Dies schließt jedoch eine neue Bebauung aus Sicht des Beratungsgremiums nicht kategorisch aus, sofern diese eine absolut qualitätvolle Architektur und ein spezifisches, langfristig attraktives, tragfähiges Nutzungsprogramm bietet. Das Werkstattverfahren hat hierfür jedoch insgesamt noch keine stimmige Lösung aufzeigen können und keine der vorgeschlagenen Bebauungsvarianten kann daher zur unmittelbaren Weiterverfolgung empfohlen werden. Im Grundsatz lässt der Hammaburg-Platz vielfältige Ansprüche bzw. ein komplexes Programm an Funktionen wie Bebauung, archäologisches Zeugnis und Bepflanzung nebeneinander zu.
- Es wurde kontrovers diskutiert, ob die historische Bedeutung dieses Ortes in den Beiträgen ausreichend berücksichtigt wurde. Das Gremium empfiehlt eine sorgfältige Planung und präzise Überlegungen, wie mit dem Gründungsort Hamburgs im Falle einer neuen Bebauung umgegangen werden kann und muss. Einigkeit besteht darin, dass die historisch-archäologische Bedeutung des Hammaburg-Platzes durch eine neue Bebauung nicht aus dem städtischen Gedächtnis verschwinden darf. In diesem Zusammenhang sollten auch Fragen nach einer möglichen Einbindung in eine „Archäologische Achse“ sowie eine Umbenennung des Platzes diskutiert werden.¹
- Im Ergebnis wird angeraten, das Spektrum an Ideen für den Hammaburg-Platz in seiner Breite und Vielfalt weiter zu diskutieren und in

die fortlaufenden behördlichen und politischen Abstimmungsprozesse zu überführen.

- Die zukünftige Verkehrsführung über den Speersort und die damit einhergehende Vergrößerung der Platzfläche des Hammaburg-Platzes wird durch das Beratungsgremium favorisiert. Parallel zur Diskussion über die Gestaltung des Hammaburg-Platzes wird daher empfohlen, eine Umsetzung der Verkehrsführung über den Speersort zu forcieren.
- Für die Schnittstelle Steinstraße/Speersort/Domachse ist zu prüfen, welche baulichen oder freiraumplanerischen Elemente (bspw. „Hamburger Kante“, spezifische Baumarten) in den Stadträumen wiederkehren sollen und wie die Schnittstelle am Hammaburg-Platz gestaltet wird.

Teilraum Alter Fischmarkt bis Kreuzung Willy-Brandt-Straße

- Aus städtebaulicher Sicht wird empfohlen, die räumliche Fassung der Nordseite des Alten Fischmarkts weiterzuverfolgen. Im Falle, dass die räumliche Fassung durch eine neue Bebauung erzielt wird, sollen die Blickbeziehungen von Süden auf den Turm der Hauptkirche St. Petri und von Norden auf die Speicherstadt nicht beeinträchtigt werden. Es ist auch vorstellbar, die Konturierung des Alten Fischmarkts durch eine spezifische Freiraumgestaltung zu erreichen.
- Einem durchlaufenden Boulevard auf der Westseite der Achse sollte aus Sicht des Beratungsgremiums eine aufgeräumte Erdgeschosszone auf der Ostseite im Bereich Neuer Dovenhof gegenüberstehen. Die Idee einer halböffentlichen „Lobbylounge“ wird für diesen Bereich als tragfähig erachtet, jedoch aufgrund der Eigentumsverhältnisse nicht als höchste Priorität beurteilt.
- Für das Parkhaus Große Reichenstraße werden die im Werkstattverfahren vorgeschlagenen ergänzenden Nutzungsideen (Kunst, Kultur, Energiegewinnung, Sport) an der Kreuzung Brandstwierte/Willy-Brandt-Straße als sinnvoll und identitätsstiftend beurteilt. Ein funktionaler und gestalterisch-baulicher Akzent mit dem Schwerpunkt an der Kreuzung Brandstwierte/ Willy-Brandt-Straße ist richtig. Es wird empfohlen, im weiteren Prozess über die vorliegenden Prognosen zur Auslastung des Parkhauses hinausgehend genau zu identifizieren, wie viele Stellplätze mittel- und langfristig noch benötigt werden.

- Der Vorschlag des Diagonalkreuzes (sogenannte „Shibuya-Kreuzung“) über die Willy-Brandt-Straße wird positiv beurteilt und sollte im weiteren Abstimmungsprozess aus verkehrlicher Sicht plausibilisiert und überprüft werden.

Teilbereich südliche Brandstwiete bis Kreuzung Zippelhaus/Dovenfleet

- Es wird empfohlen, die Umgestaltung dieses Stadtraums als Impulsgeber zur schrittweisen Entwicklung und baulichen Umsetzung eines durchgehenden Boulevards auf der Westseite der Achse insbesondere für den Fußverkehr zu betrachten. In diesem Sinne sollten die ebenfalls auf der Westseite bereits vorhandenen Nutzungsstrukturen im Erdgeschoss der denkmalgeschützten Bebauung genutzt und aufgewertet werden. Wie im Werkstattverfahren vorgeschlagen, sollten dafür die Fußgänger- und Nebenflächen attraktiviert und besonders auf der Westseite verbreitert sowie die Fahrbahnbreite auf das notwendige Minimum reduziert werden. Die Höhenversprünge im Kreuzungsbereich Zippelhaus sollten kurzfristig optimiert werden, auch um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.
- In diesem Zusammenhang sollte im weiteren Abstimmungsprozess geprüft werden, welche Potentiale für Events und eine thematische Profilierung der Domachse von diesem Abschnitt der Achse ausgehen können (in Verbindung mit dem Umbau des Parkhauses Große Reichenstraße).
- Es wird empfohlen, den vorgeschlagenen „Dovenfleetpark“ bzw. einen linearen Grünraum anstelle der vorhandenen Parkplatznutzung entlang des Zollkanals in den weiteren Schritten der Abstimmung zu berücksichtigen.

Teilraum Speicherstadt

- Die Verkehrsführung der Domachse über den Zollkanal wird im Gremium kontrovers diskutiert. Das Beratungsgremium empfiehlt, die Vorschläge zur Verbreiterung der bestehenden Kornhausbrücke bzw. die Schaffung einer neuen Fußgänger- und Radverkehrsbrücke im Nachgang des Werkstattverfahrens eingehend mit Beteiligung der UNESCO zu prüfen und Potentiale für eine welterbeverträgliche Verbesserung der Verkehrsführung auszuloten. Grundsätzlich sind hier die Belange Verkehrssicherheit, kontinuierliche und komfortable (Rad-)Verkehrsführung und verkehrliche Kapazitäten mit den Belangen des Denkmalschutzes und dem Welterbestatus in Einklang zu bringen.

Das Beratungsgremium rät, insbesondere die Führung des Radverkehrs ganzheitlich entlang der Domachse unter Berücksichtigung des Verkehrskonzepts Speicherstadt zu betrachten und daraus Rückschlüsse auf die Erfordernisse zur Verbreiterung der bestehenden Brücke bzw. zur Schaffung einer neuen Fußgänger- und Radverkehrsbrücke zu ziehen. Dabei sollten die verkehrlichen Entwicklungsperspektiven mittel- und langfristig in Varianten betrachtet werden. Grundsätzlich sind in dem einmaligen und sehr stark identitätsstiftenden Ensemble Speicherstadt keine räumlichen Interventionen für die Attraktivierung der Domachse notwendig. Kurzfristige Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für den Radverkehr, bspw. durch bereichsweises Schleifen des Kopfsteinpflasters, sollten dennoch umgesetzt werden.

- Wieviel Begrünung der St. Annen Platz zur Verbesserung des Stadtklimas und der Erhöhung der Aufenthalts- und Nutzungsqualität verträgt, konnte im Ergebnis des Werkstattverfahrens noch nicht abschließend geklärt werden. Es wird aber ein vorsichtiger Umgang bei der Pflanzung von Bäumen auf dem St. Annen Platz mit seiner bedeutenden 360-Grad-Panoramasicht empfohlen.

Teilraum HafenCity

- Wo der Fußverkehr südlich des St. Annen Platzes bis zur Elbe und dem südlichen Überseequartier hauptsächlich geführt wird - durch das nördliche Überseequartier oder entlang der Osakaallee - lässt das Werkstattverfahren noch offen. Das Beratungsgremium empfiehlt diesbezüglich aber grundsätzlich, die Domachse nicht abrupt am St. Annen Platz enden zu lassen. Die aktuelle Spreizung, insbesondere der Fußverkehre südlich des St. Annen Platzes, wird als nicht zielführend für die Ausbildung der Domachse als kontinuierliche Wegeverbindung beurteilt. Dieser Aspekt sollte im Nachgang des Werkstattverfahrens im Zusammenhang mit der Verkehrsführung entlang der gesamten Domachse und dem Verkehrskonzept Speicherstadt integriert betrachtet werden.

Zielbild

Nach der abschließenden Sitzung des Beratungsgremiums und auf Grundlage der Empfehlungen hat die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen im Nachgang des Werkstattverfahrens ein erstes Zielbild erstellt. Es zeigt diejenigen Bereiche und Ansätze, die in allen fünf Arbeiten in etwa vereinbar sind oder wo Übereinstimmungen bestehen, entsprechend integrativ zusammengesetzt aus den Aspekten Freiraum, Städtebau und Verkehr. Die Aussagen des Zielbildes stellen Anknüpfungspunkte dar, die in den nachfolgenden Planungsprozessen aufgegriffen werden sollen.

■ **Jungfernstieg/Ballindamm** als Entrée in die Domachse weiter stärken

■ **Boulevard** auf westlicher Seite weiterverfolgen

● ■ **Domstraße** umgestalten

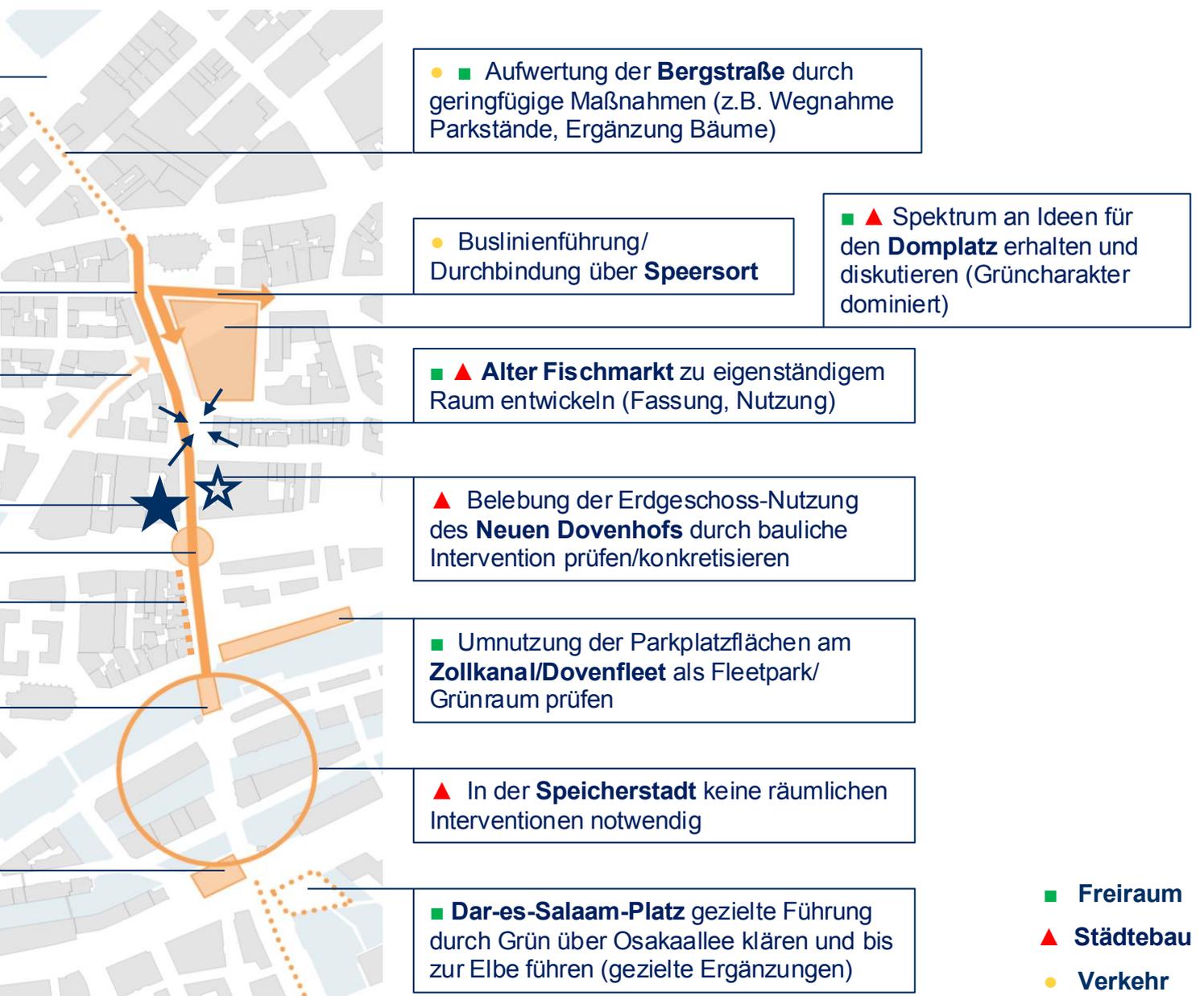
▲ Gestaltungs- und Nutzungsprogramm des **Parkhauses** (Schwerpunkt Erdgeschoss-/ Dachnutzung, Aufstockung) konkretisieren unter Erhalt der Parkraumnutzung

● **Shibuya-Kreuzung** prüfen

▲ Erdgeschosszonen durch attraktiven öffentlichen **Vorbereich** aufwerten

● **Kornhausbrücke** Möglichkeiten der besseren Nutzung für Fußgehende/Radfahrende prüfen (ggf. auch langfristig)

■ **St. Annenplatz** zusätzliche Bäume pflanzen bei Erhalt der Sichtachsen (UNESCO)



Beteiligte Akteurinnen und Akteure

Teilnehmende Planungsteams

Das Verfahren wurde mit fünf Planungsteams aus den Bereichen Architektur, Landschaftsarchitektur und Stadtplanung/Urban Design durchgeführt:

- Vogt Landscape Architects, Zürich/Berlin und Coido Architects, Hamburg
- Agence Ter, Paris/Karlsruhe und MARS Group, Esch-Sur-Alzette
- Publica, London und Dr. Daniel Talesnik
- Caruso St. John Architects, London und East, London
- Architekten Venus GmbH, Hamburg und GRIEGER HARZER DVORAK
- Landschaftsarchitekten, Berlin

Beratungsgremium

Mitglieder:

- Franz-Josef Höing, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Oberbaudirektor
- Michael Mathe, Bezirksamt Hamburg-Mitte, Leiter Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
- Robin Hinz, Bezirksamt Hamburg-Mitte, Leiter Fachamt Management des öffentlichen Raums
- Dr. Tina Wagner, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Leiterin Amt für Verkehrsentwicklung
- Klaus Hoppe, Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft, Abteilungsleiter Landschaftsplanung und Stadtgrün
- Dr. Anna Joss, Behörde für Kultur und Medien, Leitung Denkmalschutzamt
- Olaf Duge, GRÜNE-Fraktion Hamburger Bürgerschaft
- Martina Koeppen, SPD-Fraktion Hamburger Bürgerschaft
- Tobias Piekatz, SPD-Fraktion Bezirksversammlung Hamburg-Mitte
- Roland Hoitz, CDU-Fraktion Bezirksversammlung Hamburg-Mitte
- Timo Fischer, FDP-Fraktion Bezirksversammlung Hamburg-Mitte
- Kunibert Wachten, Freier Architekt und Stadtplaner, Dortmund
- Christoph Elsässer, Landschaftsarchitekt und Stadtplaner, Rotterdam
- Daniel Ziegler, Verkehrsplaner, Hamburg
- Dietmar Hamm, Stakeholder, BID Mönckebergstraße
- Dirk Hünerbein, Stakeholder, Unibail-Rodamco-Westfield
- Heinrich Grüter, Stakeholder, Trägerverbund Projekt Innenstadt
- Dr. Andreas Kleinau, Stakeholder, HafenCity Hamburg GmbH
- Martin Görge, Stakeholder, Sprinkenhof AG

Stellvertretende Mitglieder:

- Susanne Metz, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
- Tobias Govert, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
- Jan-Philipp Schmedemann, Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
- Petra Herrmann, Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Management des öffentlichen Raums
- Anke Koller, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
- Andreas Schultz, Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft
- Dr. Nils Meyer, Behörde für Kultur und Medien
- Oliver Sträter, SPD-Fraktion Bezirksversammlung Hamburg-Mitte
- Brigitta Martens, CDU-Fraktion Bezirksversammlung Hamburg-Mitte
- James Blum, FDP-Fraktion Bezirksversammlung Hamburg-Mitte
- Konrad Rothfuchs, Verkehrsplaner, Hamburg

Sachverständige

- Prof. Rainer-Maria Weiss, Direktor Archäologisches Museum Hamburg
- Barbara Ehlers, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
- Steffi Posch, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
- Pia Brückner, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
- Oliver Mau, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
- Christoph Bartsch, Behörde für Kultur und Medien
- Charlotte Falk, Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft
- Roman Hohlbein, Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Management des öffentlichen Raums
- Milena Blandon, Bezirksamt Hamburg-Mitte, Stabsstelle Klimaschutz und Wirtschaftsförderung

Inputgeber Auftaktworkshop

- Thomas Sevcik, Experte Einzelhandel/Immobilien, Thinktank arthesia, Zürich
- Rasmus Duong-Grunnet, Experte Öffentlicher Raum, Direktor Büro Gehl Architects, Kopenhagen

Die Auftraggeberin behält sich während des Verfahrens vor, weitere Mitglieder des Beratungsgremiums, Stakeholder sowie Sachverständige und Gäste zu benennen.

Impressum

Auftraggeberin

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung
und Wohnen (BSW)
Neuenfelder Straße 19
21109 Hamburg
www.hamburg.de/bsw
publikationen@bsw.hamburg.de

im Einvernehmen mit

dem Bezirksamt Hamburg-Mitte,

der Behörde für Verkehr und
Mobilitätswende (BVM),

der Behörde für Umwelt, Klima, Energie
und Agrarwirtschaft (BUKEA) und

der Behörde für Kultur und Medien,
Denkmalschutzamt (BKM)

Vi.S.d.P. :

André Stark

Verfahrenskoordination

büro lucherhandt & partner
Lucherhandt Senger Stadtplaner PartGmbH
Versmannstraße 32
20457 Hamburg
www.lucherhandt.de

Auflage

120 Exemplare, Dezember 2024

Bildnachweis

Titel: büro lucherhandt & partner; S. 5: Jan-Niklas-Pries/Senatskanzlei Hamburg; S. 8: BSW; S. 10: BSW; S. 11: FHH/Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, bearbeitet durch büro lucherhandt & partner; S. 12-13: BSW; S. 14: JOHANNES ARLT; S. 16: BSW/büro lucherhandt & partner; S. 25: büro lucherhandt & partner/JOHANNES ARLT (Foto groß); S. 27: büro lucherhandt & partner/JOHANNES ARLT (Foto unten rechts); S. 28-29: büro lucherhandt & partner; S. 33-43: Vogt Landscape Architects und Coido Architects; S. 45-55: Publica und Dr. Daniel Talesnik; S. 57-67: Agence Ter und MARS Group; S. 69-77: Caruso St. John Architects und East; S. 78: Caruso St. John Architects und East/Yasin Gaye (Foto); S. 79: Caruso St. John Architects und East/Nik Klahre (Foto); S. 81-87: ARCHITEKTEN VENUS GmbH und GRIEGER HARZER DVORAK; S. 88: ARCHITEKTEN VENUS GmbH und GRIEGER HARZER DVORAK / ymgerman (iStock); S. 89-93: ARCHITEKTEN VENUS GmbH und GRIEGER HARZER DVORAK; S. 94: BSW/büro lucherhandt & partner; S. 98-99: BSW



Behörde für
Stadtentwicklung
und Wohnen