



Patriotische Gesellschaft

6. Bülow-Wettbewerb 2015/2016



Neugestaltung und Arrondierung der Hafenkante
im Umfeld des Alten Elbtunnels in Hamburg

Auslobung



6. BÜLAU-WETTBEWERB 2015 / 2016

Neugestaltung und Arrondierung der Hafenkante im Umfeld des Alten Elbtunnels in Hamburg

Ausloberin

Ausloberin des Ideenwettbewerbs ist die Patriotische Gesellschaft von 1765 in Abstimmung mit dem Fachamt Stadtplanung, Bezirksamt Hamburg-Mitte sowie der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen der Freien und Hansestadt Hamburg.

Wettbewerbsbetreuung

Die inhaltliche und fachliche Betreuung sowie die organisatorische Abwicklung des 6. Bülau-Wettbewerbs erfolgt durch die konsalt GmbH in Zusammenarbeit mit Antje Kossak, Dipl.-Ing. Architektin.

konsalt GmbH
Altonaer Poststraße 13
22767 Hamburg
Tel.: +49 (0)40 / 35 75 27 - 0
Fax: +49 (0)40 / 35 75 27 - 16

Zusammenstellung der Wettbewerbstermine

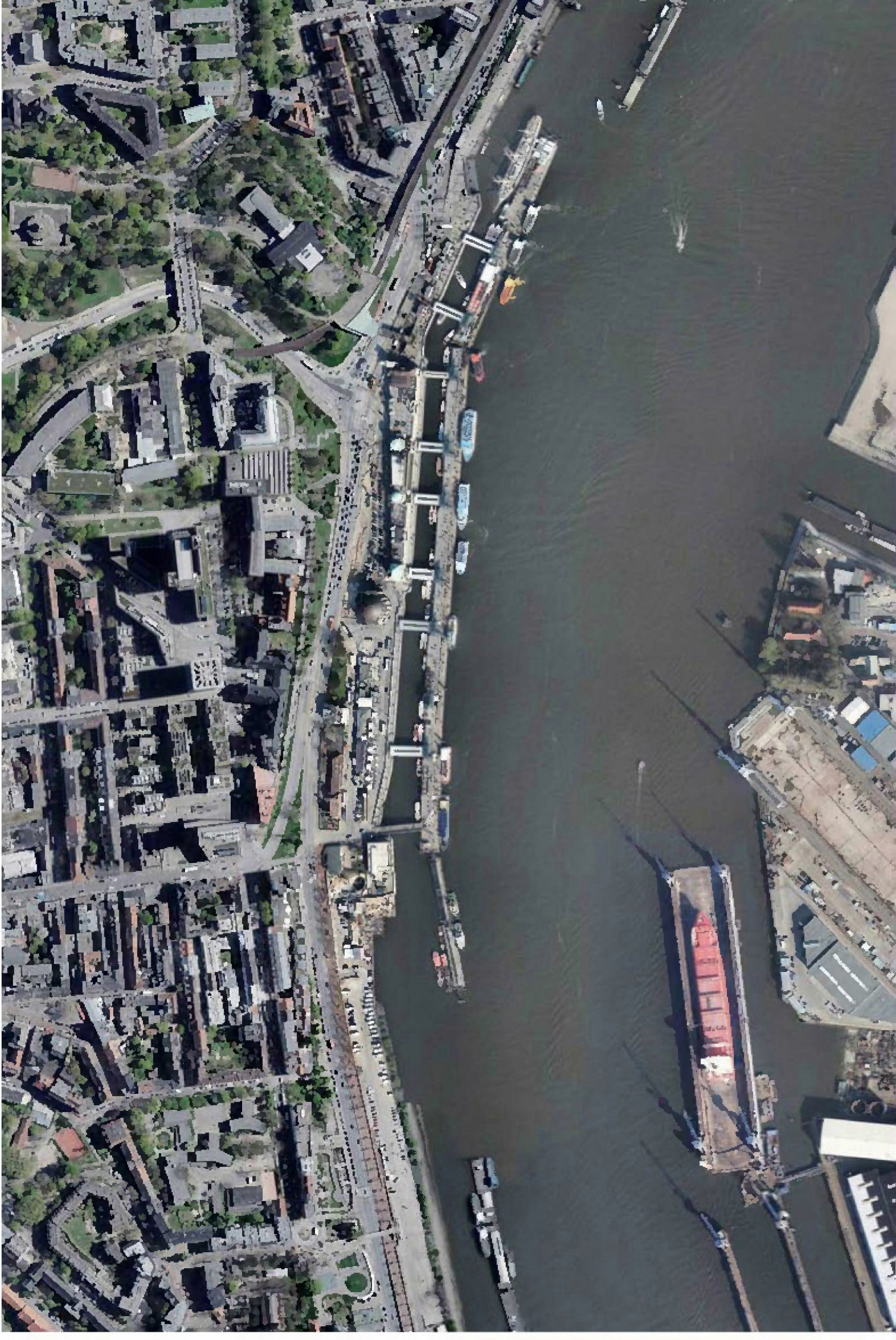
Veröffentlichung des Wettbewerbs	18. September 2015
Download der Auslobung und Planunterlagen	18. September 2015
Schriftliche Rückfragen bis zum	28. Oktober 2015
Führung durch das Wettbewerbsgebiet	4. November 2015, 10:00 – 11:30 Uhr
Preisrichter Vorgespräch	4. November 2015, 11:00 – 12:00 Uhr
Auftakt- und Rückfragenkolloquium	4. November 2015, 12:00 – 14:00 Uhr
Abgabe der Wettbewerbsarbeiten	15. März 2016
Preisgericht / Jurysitzung	28. April 2016
Preisverleihung und Ausstellungseröffnung	Mitte Mai 2016

Das Auftakt- und Rückfragenkolloquium sowie die Jurysitzung finden statt im

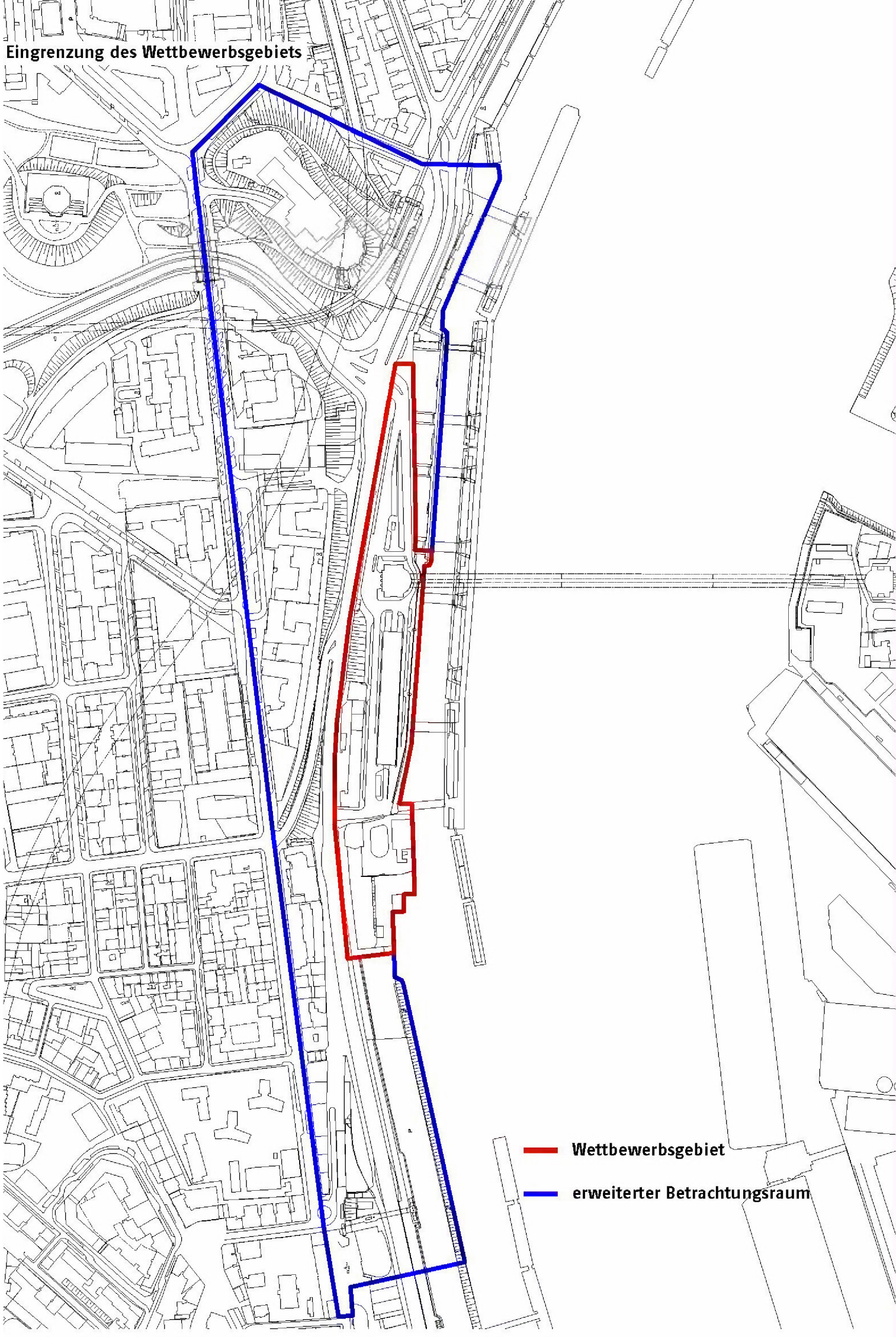
Haus der Patriotischen Gesellschaft
Reimarus-Saal
Trostbrücke 4-6
20457 Hamburg



Vorbemerkung	8
Teil A Wettbewerbsverfahren	
A 1 Aufgabenstellung	9
A 2 Ausloberin	10
A 3 Durchführung und Betreuung des Wettbewerbsverfahrens	10
A 4 Wettbewerbsart	10
A 5 Zulassungsbereich und Teilnahmeberechtigung	10
A 6 Preisgericht / Jury	11
A 7 Sachverständige Beratung	11
A 8 Preissumme	11
A 9 Termine / Zeitplan	12
A 10 Wettbewerbsleistungen	12
A 11 Vorprüfung	14
A 12 Beurteilungskriterien	14
A 13 Eigentum und Urheberrecht	14
A 14 Rechtliche Hinweise	14
A 15 Bekanntgabe, Preisverleihung und Ausstellung des Wettbewerbsergebnisses	15
Teil B Wettbewerbsprogramm	
B 1 Anlass und Ziel des Ideenwettbewerbs	16
B 2 Erläuterungen zu Wettbewerbsgebiet und Bestand	17
B 2.1 Lage in der Stadt und Abgrenzung des Wettbewerbsgebietes	17
B 2.2 Erweiterter Betrachtungsraum	17
B 2.3 Historische Entwicklung und Denkmalschutz	18
B 2.4 Gegenwärtige Entwicklungen	26
B 2.5 Verkehrliche Anbindung und Erschließung	29
B 2.6 Grün- und Freiraumstruktur / Wegeverbindungen	30
B 2.7 Geländebeschaffenheit	32
B 2.8 Hochwasserschutz	33
B 3 Wettbewerbsaufgabe / Zielsetzung	34
B 3.1 Städtebau	34
B 3.2 Hochbau	34
B 3.3 Freiraum	35
B 3.4 Erschließung	36
B 3.5 Nutzungsvorgaben	37
B 3.6 Planrecht	37
Teil C Impressionen	38
Teil D Wettbewerbs- und Planunterlagen	43



Eingrenzung des Wettbewerbsgebiets



— Wettbewerbsgebiet

— erweiterter Betrachtungsraum

VORBEMERKUNG

Die **Patriotische Gesellschaft von 1765** richtet 2015/2016 den Bülau-Wettbewerb, der nach dem Hamburger Architekten ihres Hauses an der Trostbrücke Theodor Bülau (1800–1861) benannt ist, zum sechsten Mal aus.

Die Patriotische Gesellschaft von 1765 hat bereits mehrere Bülau-Wettbewerbe als Ideenwettbewerbe ausgeführt, u.a. zur „Gestaltung des Stintfangs und des Alten Elbparks“ (2000), den internationalen Wettbewerb „Harbour Polis“ (2003) sowie zuletzt den 5. Bülau-Wettbewerb „Harburger Schloss“ (2011). Da die Patriotische Gesellschaft von 1765 die Nachwuchsförderung als eine ihrer wichtigsten Aufgaben sieht, richtet sich der Bülau-Wettbewerb an Studierende und junge Absolventinnen und Absolventen.

Ziele der Patriotischen Gesellschaft von 1765

Die Patriotische Gesellschaft von 1765 setzt sich mit dem Bülau-Wettbewerb das Ziel, junge Talente im Bereich von Planung und Architektur zu fördern und gleichzeitig Anstöße und Impulse für eine öffentliche Diskussion über besondere Aufgabenstellungen und besondere Orte der Stadtentwicklung Hamburgs zu geben. Mit den Ergebnissen des Wettbewerbs möchte die Patriotische Gesellschaft das Nachdenken und die Diskussion über innovative Gestaltungs- und Nutzungsperspektiven öffentlicher Räume, städtischer Infrastruktur und Architektur anstoßen. Der Bülau-Wettbewerb wendet sich an Studierende der Fachrichtungen Architektur, Städtebau, Landschaftsplanung, Bauingenieurwesen und Denkmalpflege, die sich

am Ende ihres Studiums befinden. Der Wettbewerb richtet sich darüber hinaus an junge Absolventinnen und Absolventen der Fachrichtungen Architektur, Stadtplanung und Landschaftsplanung, deren Hochschulabschluss nicht länger als zwei Jahre zurück liegt. Der Ideenwettbewerb bietet ihnen einen Rahmen, in dem sie unkonventionelle, intelligente und fantasievolle Lösungsvorschläge erarbeiten und präsentieren können – frei von Zwängen des täglichen Planungsgeschäftes und von wirtschaftlichem Druck.

Für den 6. Bülau-Wettbewerb 2015/2016 wurde – in Abstimmung mit dem Bezirksamt Hamburg-Mitte und der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) – als Bearbeitungsobjekt die **„Neugestaltung und Arrondierung der Hafenkante im Umfeld des Alten Elbtunnels in Hamburg“** ausgewählt.

Das Wettbewerbsgebiet an diesem prominenten und attraktiven Ort an der Wasserkante Hamburgs, dessen städtebauliche und architektonische Qualität gerade neben dem Denkmalschutzensemble von „St. Pauli Landungsbrücken“ mit dem „Alten Elbtunnel“ Entwicklungspotenzial bietet, soll in naher Zukunft in den Fokus einer Neuordnung und Neugestaltung rücken. Die jetzige, verkehrsbetonte Nutzung, zukünftig notwendige Restaurierungsarbeiten im Bereich des Parkdecks sowie weitere anstehende Umstrukturierungen auf den Flächen von Hamburg Wasser bieten sich für einen Ideenwettbewerb an, um Anstöße für eine Entwicklung an diesem Ort zu geben.

TEIL A WETTBEWERBSVERFAHREN

A 1 Aufgabenstellung des Ideenwettbewerbs

Die Patriotische Gesellschaft erwartet von diesem Wettbewerb kreative und auch ungewöhnliche städtebauliche, architektonische und hochbauliche Ideen innerhalb des Wettbewerbsgebiets.

Das Wettbewerbsgebiet mit ca. 3 ha liegt im Stadtteil St. Pauli in unmittelbarer Innenstadtnähe, westlich und östlich des „Alten Elbtunnels“ – von den Landungsbrücken bis zum Hamburger Fischmarkt (siehe D 01 Digitale Stadtgrundkarte). Für dieses Gebiet sollen Konzepte und Ideen entwickelt und damit ein Stück „Stadtrepatur“ geleistet werden – eine Aufgabenstellung, die dem historischen Wert des Hamburger Hafens und dem Wahrzeichen St. Pauli Landungsbrücken gerecht wird.

Wesentliche Aspekte sind dabei der stadt- und freiräumliche Bezug und die Vernetzung mit den Zugängen zum Wasser sowie der Blickbezug vom hohen Geestrücken mit der „Stadtkrone“ und „Davidstraße / Davidtreppe“ über die

verkehrsreiche Straße „St. Pauli Hafenstraße“ hinweg zur Uferkante der Norderelbe auf die Wasserfläche der Elbe und den gegenüberliegenden Hafen / Steinwerder. Eine wichtige Zielsetzung ist es auch, den Teil der Elbuferpromenade vom Oberhafen bis zum Hamburger Fischmarkt – hauptsächlich entlang der Hauptdeichlinie / Hochwasserschutzanlage für Fahrradfahrer einerseits und für Fußgänger andererseits – anspruchsvoller zu gestalten sowie die Erlebbarkeit des Landschaftsraumes der Elbe erfahrbar zu machen und zu stärken.

Dabei geht es sowohl um eine Neuordnung der stadträumlichen Gegebenheiten, um hochbauliche Ergänzungen der vorhandenen Bausubstanz, als auch um Ideen und Vorschläge, öffentlich zugängliche Nutzungen für Tourismus, für Kultur und Freizeit zu schaffen. Die beiden Beachclubs auf dem Oberdeck der Parkpalette sollen in dem Nutzungskonzept Berücksichtigung finden – ob an vorhandener Stelle oder einem anderen nahe gelegenen Standort. Die Neuordnung der verkehrlichen Situation mit den notwendigen touristischen



Blick auf die „Hafenkrone“ von der Elbe aus

Busstellplätzen und der vorhandenen Parkpalette (Erhalt, Abriss, Überbauung) ist ein weiterer Themenschwerpunkt zur Schaffung einer höheren Aufenthaltsqualität im Bereich um den „Alten Elbtunnel“.

Die Entwurfsaufgabe kann insgesamt als Entwurfsidee, aber auch in einzelnen Schwerpunkten und / oder Teilbereichen in Architektur / Hochbau, Freiraum / Landschaft, Städtebau / Verkehr, Bauingenieurleistung / Stadttechnik bearbeitet werden. Von Seiten der Ausloberin wird die Bildung interdisziplinärer Teams der Lehrstühle mit den Fachbereichen Architektur, Städtebau, Landschaftsarchitektur, Bauingenieurwesen und Stadttechnik zur gemeinsamen Bearbeitung ausdrücklich begrüßt.

A 2 Ausloberin

Ausloberin des 6. Bülow-Wettbewerbs als Ideenwettbewerb ist die Patriotische Gesellschaft von 1765, Trostbrücke 4, 20457 Hamburg. Der Ideenwettbewerb wird in Abstimmung mit dem Fachamt für Stadt- und Landschaftsplanung, Bezirk Hamburg-Mitte und der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen der Freien und Hansestadt Hamburg durchgeführt.

A 3 Durchführung und Betreuung des Wettbewerbsverfahrens

Die inhaltliche und fachliche Betreuung des Ideenwettbewerbs erfolgt durch die konsalt GmbH, Altonaer Poststraße 13, 22767 Hamburg, in Zusammenarbeit mit Antje Kossak, Dipl.-Ing. Architektin.

A 4 Wettbewerbsart

Der 6. Bülow-Wettbewerb wird als einstufiger, offener und anonymer Ideenwettbewerb ausgeschrieben. Alle an diesem Wettbewerb Beteiligten erklären sich durch ihre Mitwirkung mit den Wettbewerbsbedingungen und dem Inhalt des Auslobungstextes einverstanden.

A 5 Zulassungsbereich und Teilnahmeberechtigung

Es sind Studierende der Hochschulen und Universitäten in Deutschland, Österreich und der deutschsprachigen Schweiz eingeladen, sich am 6. Bülow-Wettbewerb zu beteiligen. Zugelassen und erwünscht sind auch interdisziplinäre Teams von Studierenden der Fachbereiche Stadtplanung, Architektur, Landschaftsarchitektur, Bauingenieurwesen, Stadttechnik und Verkehr. Federführend bei einer Teambildung sollte dabei der betreuende Lehrstuhl aus dem Bereich Architektur und / oder Stadtplanung sein.

Zur Wettbewerbsteilnahme sind ebenfalls zugelassen junge Absolventinnen und Absolventen deutschsprachiger Hochschulen und Universitäten, die bis zu zwei Jahre vor dem Auslobungstermin des 6. Bülow-Wettbewerbs, dem 18. September 2015, ihr Hochschulstudium mit Diplom oder Master abgeschlossen haben.

A 6 Preisgericht / Jury

Das Preisgericht setzt sich aus der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, dem Bezirk Hamburg-Mitte,

Hochschulprofessoren, Freien Architekten und Landschaftsarchitekten sowie weiteren Fachberatern zusammen.

Fachpreisrichter / Fachpreisrichterinnen

1. Prof. Jörn Walter, Oberbaudirektor, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
2. Bodo Hafke, Baudezernent Bezirk Hamburg-Mitte
3. Michael Mathe, Leiter Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, Bezirk Hamburg-Mitte
4. Prof. Sophie Wolfrum, TU München
5. Prof. Volkwin Marg, gmp Architekten
6. Sabine Rabe, rabe landschaften

Stellvertretende Fachpreisrichter / Fachpreisrichterinnen

1. Michael Rink, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
2. Karl-Heinz Humburg, Abteilungsleiter Bebauungsplanung Bezirk Hamburg-Mitte
3. Ingrid Spengler, Spengler Wiescholek Architekten (ständig anwesend)
4. Roswitha Düsterhöft, Büro Düsterhöft
5. Jan Michael Runge, Landschaftsarchitekt

Sachpreisrichter / Sachpreisrichterinnen

1. Dr. Ingrid Nümann-Seidewinkel, Vorstandsvorsitzende der Patriotischen Gesellschaft
2. Dr. Michael Beckereit, Sprecher der Geschäftsführung Hamburg Wasser
3. Prof. Dr. Gert Kähler, Architekturhistoriker
4. Johann Christian Kottmeier, Patriotische Gesellschaft
5. N.N.

Stellvertretende Sachpreisrichter / Sachpreisrichterinnen

1. Wibke Kähler-Siemssen, Geschäftsführerin der Patriotischen Gesellschaft
2. Gabriele Köller, Bereichsleiterin Hamburg Wasser
3. Eckehard Herrmann, Patriotische Gesellschaft
4. N.N.

A 7 Sachverständige Beratung

Das Wettbewerbsverfahren wird bei der Durchführung und der Vorprüfung unterstützt von der Patriotischen Gesellschaft, der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW), dem Fachamt für Stadt- und Landschaftsplanung im Bezirk Hamburg-Mitte, von Hamburg Wasser, dem Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) sowie der Hamburg Port Authority (HPA).

A 8 Preissumme

Die Patriotische Gesellschaft von 1765 lobt für den Ideenwettbewerb eine Preissumme von insgesamt 9.500 € aus.

1. Preis	3.500 €
2. Preis	2.500 €
3. Preis	2.000 €

Darüber hinaus werden besondere Ideen und Lösungsvorschläge mit bis zu drei Anerkennungen / Ankäufen jeweils mit 500 € honoriert. Die Jury kann eine andere Verteilung der Preissumme vornehmen.

Die Entscheidungen der Jury sind unanfechtbar, der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Ergebnisse des Wettbewerbs werden in einer öffentlichen Ausstellung vorgestellt.

A 9 Termine / Zeitplan

Veröffentlichung des Wettbewerbs über competitionline, wettbewerbe aktuell, Baunetz und auf der Website der Hochschulen
18. September 2015

Download der Auslobung und Planunterlagen unter
www.competitionline.com/de/ausschreibungen/199880
ab 18. September 2015

Führung durch das Wettbewerbsgebiet
4. November 2015, 10:00 – 11:30 Uhr

Preisrichter Vorgespräch
4. November 2015, 11:00 – 12:00 Uhr

Auftakt- und Rückfragenkolloquium
4. November 2015, 12:00 – 14:00 Uhr

Schriftliche Rückfragen sind bis zum 28. Oktober 2015 ausschließlich im Teilnehmerbereich von competitionline (unter „Rückfragen“) zu stellen.

Abgabe der Wettbewerbsarbeiten
15. März 2016

Preisgericht / Jurysitzung
28. April 2016

Preisverleihung und Ausstellungseröffnung
Mitte Mai 2016
Das Auftakt- und Rückfragenkolloquium sowie die Jurysitzung finden statt im

**Haus der Patriotischen Gesellschaft
Reimarus-Saal
Trostdrücke 4-6
20457 Hamburg**

A 10 Wettbewerbsleistungen

Darstellung der städtebaulichen und freiraumplanerischen Idee:

10.1 Lageplan mit der Konzeptidee
M 1:1000

Mit Wettbewerbsgebiet und Umgebung. Es ist auch die Konzeptidee auf einem Plan des erweiterten Betrachtungsraumes in größerem Maßstab zulässig.

10.2 Städtebaulicher / freiraumplanerischer Entwurf
M 1:500

als Dachaufsicht, Neubauten mit Geschossigkeit, mit Freiflächen / Plätzen / Elbuferpromenade / Elberadweg, Nutzungsverteilung, Erschließung, Verkehrssystem und allen entwurfsrelevanten Informationen.

10.3 Ansichten M 1:500

Wesentliche Ansichten von der Süd- / Wasserseite sowie von der Nordseite.

Für die jeweiligen Entwurfsschwerpunkte Architektur und Hochbau, Freiraum, Stadttechnik und Verkehr

sollen **Ausschnitte / eine Auswahl eines repräsentativen Teilgebietes mit stadträumlichen Qualitäten vertiefend dargestellt werden in:**

10.4 Grundrisse, Schnitte, Ansichten M 1:200 (Ausschnitte je nach Entwurfsschwerpunkt)

In schematischer Form mit Nutzungsverteilung mit Höhenangaben (bezogen auf N.N.), insbesondere auch in den Schnitt- / Ansichten zur Verdeutlichung des Erhalts der Blickbeziehungen vom Geestkantenhöhenweg „Bei der Erholung“ auf die Elbe.

10.5 Erläuternde Darstellungen (beispielhaft)

in Diagrammen, Skizzen, textlichen Erläuterungen zu wesentlichen konzeptionellen, baulichen, freiraumplanerischen, technischen Aspekten.

10.6 Freie Präsentation / Visualisierung (Perspektiven, Vogelperspektiven, Isometrien, Skizzen)

des städtebaulichen / freiraumplanerischen Entwurfs (in Gestalt und Material) zur Veranschaulichung der räumlich-atmosphärischen Qualitäten, aber auch zur Darstellung des Erhalts der Sichtbeziehungen vom Geestkantenhöhenweg „Bei der Erholung“ auf die Elbe.

10.7 Erläuterungsbericht

Der Erläuterungstext soll die grundlegenden Entwurfsgedanken erläutern, ergänzen und alle maßgeblichen Hinweise für eine Beurteilung der städtebaulichen, gestalterischen, funktionalen und konstruktiven Entwurfslösung beinhalten,

die sich nicht aus den Zeichnungen erschließen lassen (max. 2 Seiten DIN A4).

10.8 Darstellungsanforderungen Abgabe der Wettbewerbsarbeiten

Darstellung des Entwurfs in den geforderten Maßstabsebenen:
Blattanzahl: max. vier Blätter
Format: DIN A1 Querformat

Auf Blatt 1 soll oben der unter 10.1 geforderte Lageplan M 1:1000 stehen. Der Erläuterungstext soll in die Pläne integriert sein. Alle Pläne sind mit einer sechsstelligen Kennzahl in der rechten oberen Ecke zu versehen. Die Pläne sind beschriftet einzureichen, auch mit Höhenangaben. Sie sollen einen umfassenden Einblick in Gestaltung, Funktion, Konstruktion, Materialien, Energiekonzept, insbesondere auch bezogen auf die gewählten Vertiefungsschwerpunkte (Städtebau, Architektur, Freiraum, Baukonstruktion, Verkehr, Stadttechnik ...) geben. Die Pläne sind **zusätzlich** als Handout im Blattformat DIN A3 (Verkleinerung) einzureichen.

10.9 Digitale Form

Alle Planunterlagen sind zusätzlich in digitaler Form im Teilnahmebereich von competitionline als JPG- und PDF-Datei hochzuladen. Alle textlichen Informationen sind als Word und PDF-Datei abzuspeichern. Die Planunterlagen müssen mit der Kennziffer versehen sein. Die Wettbewerbsbeiträge sind in deutscher Sprache einzureichen. Die Entwürfe werden anonym bewertet. Um die Anonymität der eingereichten Wettbewerbsarbeiten zu wahren, dürfen

die Abgabepläne und der Erläuterungsbericht außer der Kennziffer keine weiteren Hinweise auf den / die Verfasser / Verfasserinnen enthalten. Der Entwurf ist **anonym** einzureichen – persönlich, per Kurier oder per Post mit dem Poststempel des Abgabedatums bei

**konsalt GmbH
Altonaer Poststraße 13
22767 Hamburg**

Der Absender ist mit der Adresse von konsalt GmbH anzugeben unter dem **Kennwort 6. Bülow-Wettbewerb.**

10.10 Verfassererklärung und Nachweis der Hochschule

mit Angabe des Studiensemesters oder des Hochschulabschlusses. Das Formular „Verfassererklärung“ im Teilnehmerbereich von competitionline ist vollständig auszufüllen, zu unterschreiben, mit der auf competitionline zugewiesenen sechsstelligen Kennzahl zu versehen und in einem verschlossenen Umschlag zusammen mit der Wettbewerbsarbeit einzureichen bei

**konsalt GmbH
Altonaer Poststraße 13
22767 Hamburg**

A 11 Vorprüfung

Die Wettbewerbsbeiträge werden vom Betreuungsbüro konsalt GmbH gemeinsam mit den sachverständigen Beratern und Beraterinnen vorgeprüft. Es erfolgt keine Bewertung, die dem Urteil des Preisgerichts vorgreifen könnte.

A 12 Beurteilungskriterien

Entscheidend für die Bewertung sind ein überzeugendes Gesamtkonzept und dessen klare Darstellung in den Plänen, Innovation und Relevanz bezüglich der Themenwahl und die Gestaltung und Vermittlung der städtebaulichen, freiraumplanerischen, verkehrlichen sowie nutzungsbezogenen Entwurfsidee.

A 13 Eigentum und Urheberrecht

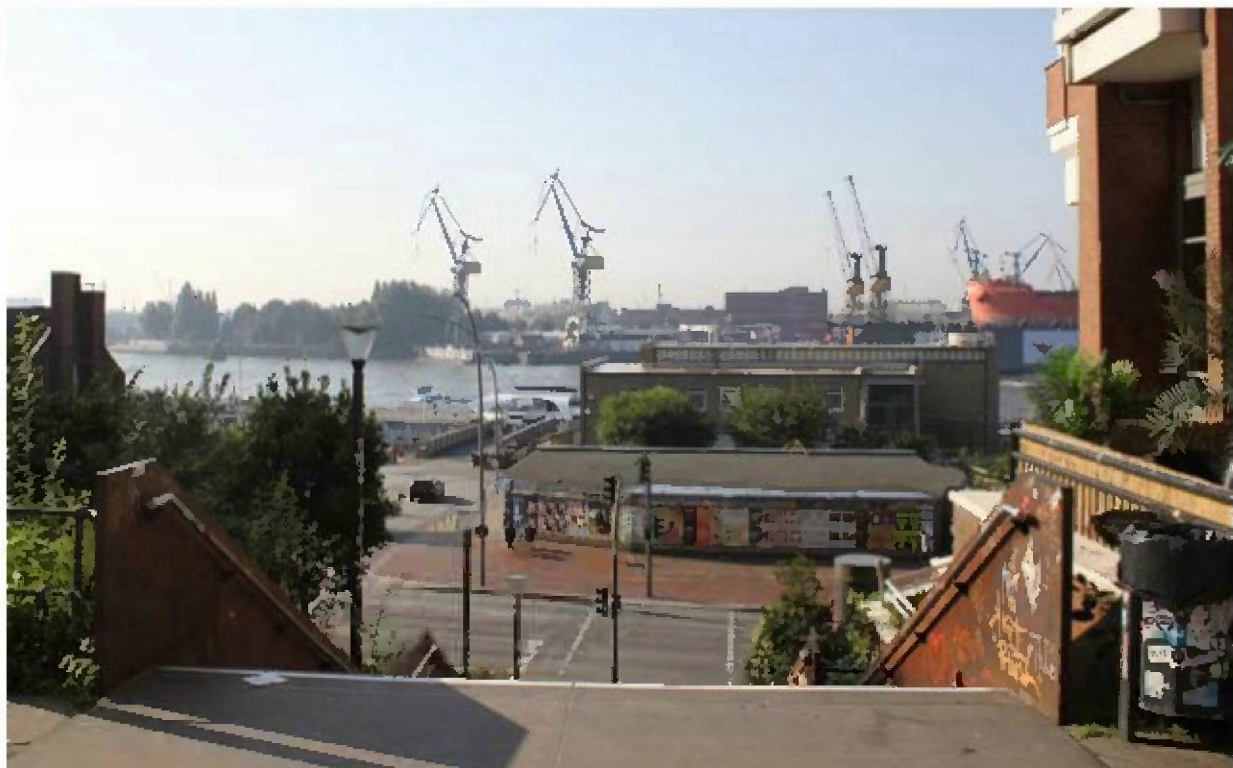
Das Urheberrecht verbleibt bei den Entwurfsverfasserinnen und Entwurfsverfassern. Die Ausloberin hat das Recht zur Veröffentlichung der Wettbewerbsarbeiten, sofern sie die jeweiligen Verfasser und Verfasserinnen nennt. Alle mit Preisen oder Ankäufen ausgezeichneten Arbeiten gehen in das Eigentum der Ausloberin über. Eine Rücksendung der Arbeiten durch die Ausloberin erfolgt nicht.

A 14 Rechtliche Hinweise

Der Wettbewerb findet unter Ausschluss des Rechtsweges statt. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer akzeptieren mit ihrer Anmeldung die Wettbewerbsbedingungen der Ausloberin. Sämtliche zur Verfügung gestellten Unterlagen sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nur für die Teilnahme am 6. Bülow-Wettbewerb für Studierende und Absolventinnen und Absolventen genutzt werden. Ohne ausdrückliche Genehmigung ist die Weitergabe an Dritte oder die Vervielfältigung und / oder Verbreitung auf sonstige Weise unzulässig.

**A 15 Bekanntgabe, Preisverleihung
und Ausstellung des
Wettbewerbsergebnisses**

Das Ergebnis des 6. Bülau-Wettbewerbs wird nach Abschluss der Jurysitzung den Wettbewerbsteilnehmerinnen und Wettbewerbsteilnehmern mitgeteilt und online bei competitionline veröffentlicht. Die ausgewählten Entwürfe werden öffentlich in einer Ausstellung vorgestellt. Die Termine und der Ort für Preisverleihung und Ausstellungseröffnung werden rechtzeitig bekannt gegeben.



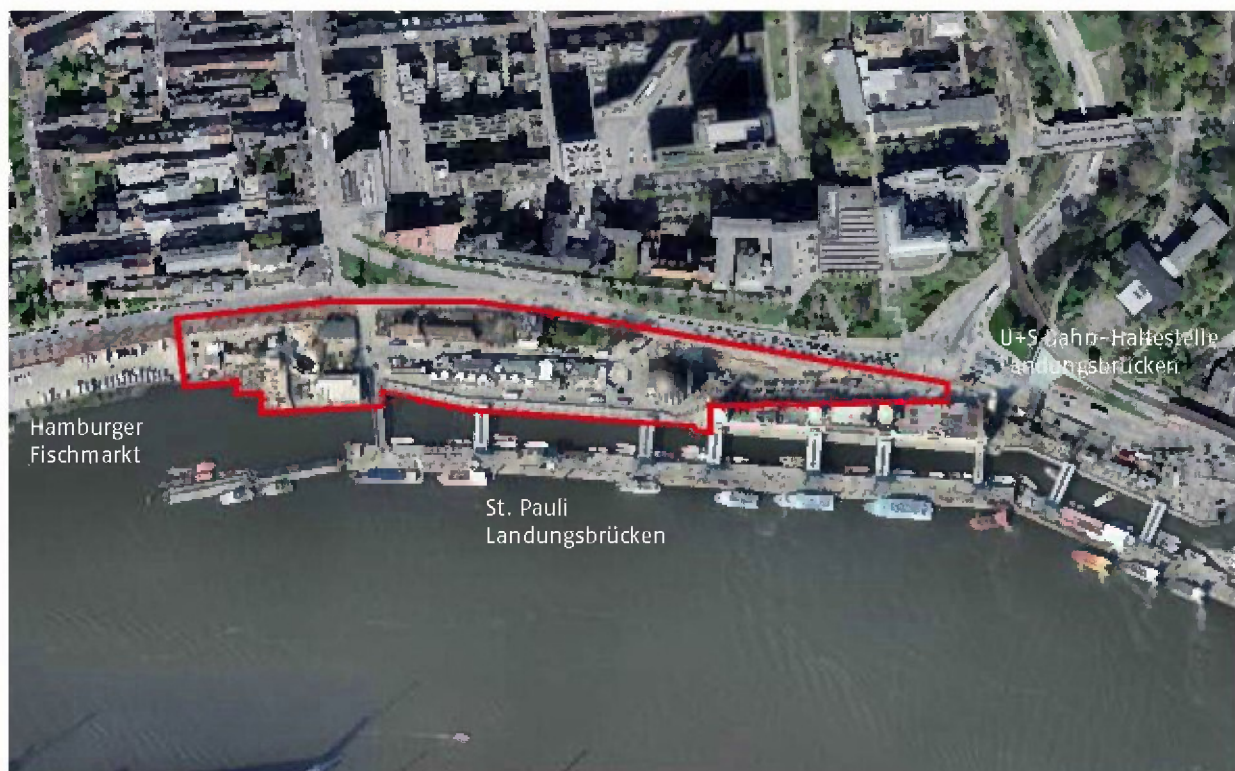
Blick von der Davidstreppe Richtung Hafen

TEIL B WETTBEWERBSPROGRAMM

B 1 Anlass und Ziel des Ideenwettbewerbs

Der teilweise Rückbau von oberirdischen Anlagen auf dem Betriebsgrundstück von Hamburg Wasser westlich der Landungsbrücke 10 bietet städtebauliche und freiräumliche Entwicklungsmöglichkeiten an dieser prominenten und gesamtstädtisch bedeutenden Wasserlage. Durch die bisherige Nutzung mit dem Pumpwerk, ehemaligen Verwaltungs- und Technikgebäuden von Hamburg Wasser und einem Parkdeck waren die freiräumliche Verbindung, die Erlebbarkeit der Elbe und das Stadtbild von Hamburgs Wasserseite aus an diesem Standort bisher stark eingeschränkt und führten zu dem gegenwärtigen

städtebaulich, architektonisch und freiräumlich unbefriedigenden Zustand. Mit den anstehenden Baumaßnahmen wird nun die Möglichkeit gegeben, ein Stück „Stadtrepatur“ bei gleichzeitigem respektvollen Umgang mit der historischen Bausubstanz durchzuführen. Einzig das Pumpwerk und das westliche Gebäude nördlich der Parkpalette werden erhalten bleiben, die nebenstehenden Gebäude stehen zur Disposition (siehe D 06 Planungen von Hamburg Wasser). Dadurch bieten sich Möglichkeiten einer zukünftigen städtebaulich-freiräumlichen Nutzung sowie einer verkehrlichen Neuordnung dieser Flächen im Wettbewerbsgebiet.



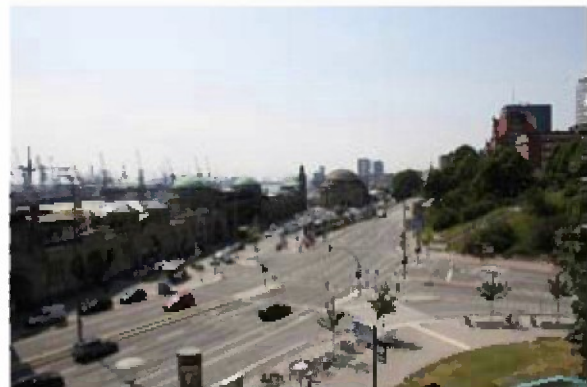
Abgrenzung des Wettbewerbsgebietes

B 2 Erläuterungen zu Wettbewerbsgebiet und Bestand

B 2.1 Lage in der Stadt und Abgrenzung des Wettbewerbsgebietes

Das Wettbewerbsgebiet, ca. 3 ha groß, befindet sich in unmittelbarer Innenstadtnähe, im Stadtteil St. Pauli. Es liegt direkt am Elbufer zwischen den Gebäuden St. Pauli Landungsbrücken (zwischen den Landungsbrücken 8 und 10) mit dem Alten Elbtunnel, dem Betriebsgrundstück von Hamburg Wasser im Westen der Landungsbrücke 10 sowie dem angrenzenden Hamburger Fischmarkt. Im Norden wird die Fläche begrenzt durch die St. Pauli Hafenstraße und im Süden vom Elbufer, das gleichzeitig Hauptdeichlinie, Hochwasserschutzanlage und Hafengebietsgrenze darstellt. Im Westen grenzt die Hochwasserschutzanlage des Hamburger Fischmarktes mit den Promenaden und Freiflächen an. Im Osten bilden die ehemaligen Empfangs- und Abfertigungsgebäude der St. Pauli Landungsbrücken, die mit dem Eingangsbauwerk des Alten Elbtunnels unter Denkmalschutz stehen, den räumlichen Abschluss.

Die lang gestreckten Gebäude der St. Pauli Landungsbrücken liegen gegenüber einem talartigen Einschnitt im Geesthang, der von der Straße Helgoländer Allee durchzogen wird, und bilden mit ihren Durchgängen ein symbolisches Tor zum Hafen. An dieser Nahtstelle bietet Hamburg seinen Besuchern einen einmalig beeindruckenden Blick auf die Norderelbe und Hamburgs Hafen. Die prägnante Gebäudegruppe der St. Pauli Landungsbrücken, wie auch die auf



Blick vom U+5-Bahnhof Landungsbrücken

dem Geesthang liegende „Hafenkrone“, sind Stadtbild prägend für Hamburg (siehe D 01 Digitale Stadtgrundkarte).

B 2.2 Erweiterter Betrachtungsraum

Das Wettbewerbsgebiet ist ein Abschnitt und Teil des nördlichen Elbufers von Hamburg. Die Hamburger Norderelbe mit ihren nördlichen und südlichen Uferändern ist als Gesamtheit zu betrachten. Sie ist Teil der „Landschaftsachse Elbufer“. Ein durchgängig erlebbares Elbufer – von der Wasser- und Landseite – ist grundsätzliches Ziel der städtebaulichen und freiräumlichen Entwicklung Hamburgs. Hinsichtlich der freiräumlichen Verbindungsfunktion und des städtebaulichen Gesamtbildes ist insbesondere der Bereich vom Hamburger Fischmarkt bis zum Niederhafen als räumliche Einheit zu betrachten. Dieser Bereich ist im Rahmen des Wettbewerbs als erweiterter Betrachtungsraum zu verstehen.

Ziel ist es, vom Hamburger Fischmarkt bis zum Binnenhafen nördlich der Speicherstadt die bestehende durchgängige Uferpromenade aufzuwerten und neu zu

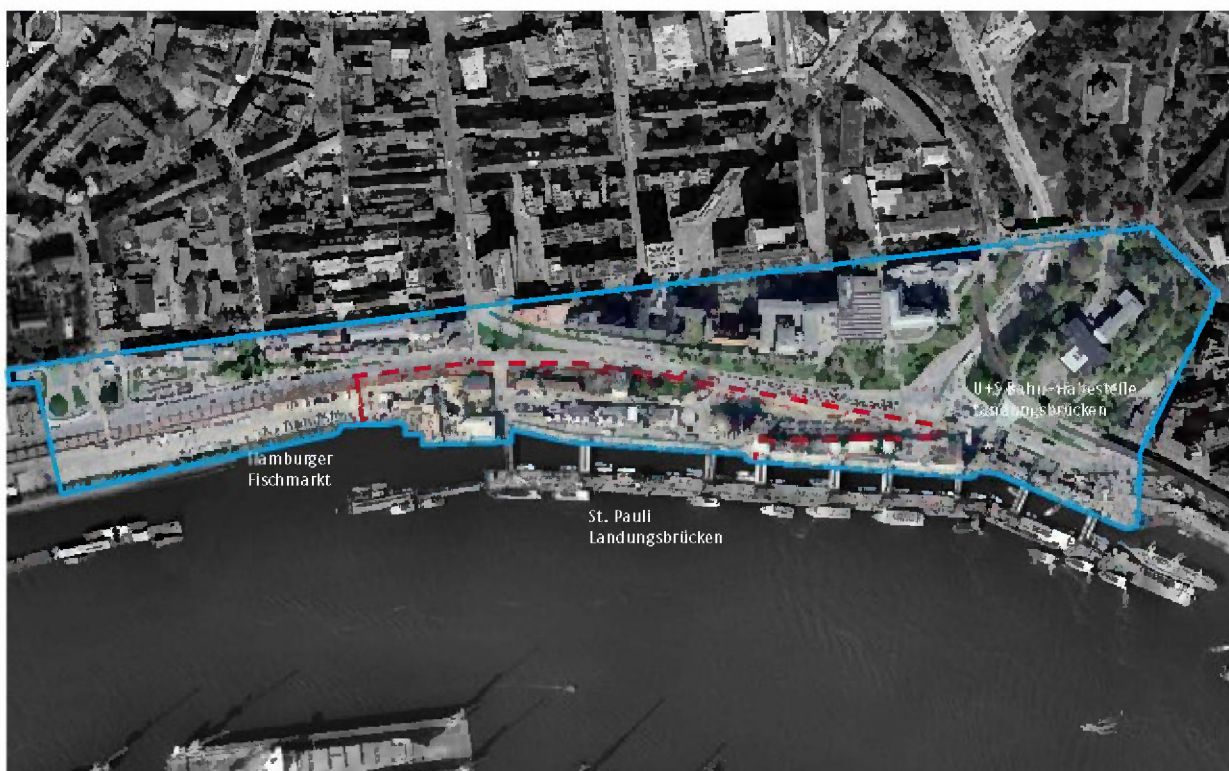
entwickeln. In weiten Teilen ist diese, wenn auch in unterschiedlichen Qualitäten, bereits vorhanden. Die bisher letzte Lücke (außerhalb des Betrachtungsraumes) ist vor kurzem mit der Promenade und großzügigen Treppenanlagen (Zaha Hadid Architects, London) als „begehbare Skulptur“ fertig gestellt worden. Sowohl zur Elbe hin als auch zu den Vorsetzen, dem Johannissbollwerk oder dem Baumwall präsentieren sich die in dunklem Basalt und hellen Betonstufen gestalteten Treppenanlagen mit kleinen Cafés und Kiosken.

Die Elbuferpromenade verläuft im Wesentlichen entlang der Hauptdeichlinie als „Deichkrone“ auf 8,60 m ü.NN.

B 2.3 Historische Entwicklung und Denkmalschutz

2.3.1 St. Pauli Landungsbrücken

Die St. Pauli Landungsbrücken liegen zwischen dem Niederhafen und dem Hamburger Fischmarkt. Die St. Pauli Landungsbrücken sind Schiffsanleger für Fahrgastschiffe am Nordrand des Hamburger Hafens. Der erste Schiffsanleger an dieser Stelle wurde 1839 errichtet. Er diente als Anlegestelle von Dampfzügen, die dort relativ leicht mit Kohle befüllt werden konnten. Der heutige, ab 1907 errichtete Schiffsanleger besteht aus schwimmenden Pontons (um Ebbe und Tide auszugleichen), die über neun bewegliche Brücken vom Ufer aus zugänglich sind. Die Anlegestelle diente auch den



Erweiterter Betrachtungsraum (blau)



St. Pauli Landungsbrücken, historische Postkarte

Personendampfern der Überseelinien und zur Einschiffung der Überseepassagiere. Unter anderem legten hier die großen HAPAG-Linienschiffe an, aber auch der Seebäder- und Unterelbeverkehr wurde hier abgewickelt. Heute verkehren vom Schiffsanleger die Hafenfähren der HADAG, Hafenrundfahrtschiffe und Barkassen, Passagierschiffe im Unterelbedienst sowie die Katamarane nach Helgoland. Täglich pendeln von hier aus auch Schiffe zu den Arbeitsplätzen im Hafen sowie zu den gegenüberliegenden Theatern Stage Theater an der Elbe („Das Wunder von Bern“ und dem Stage Theater am AIDA-Musical-Boulevard („Der König der Löwen“).



St. Pauli Landungsbrücken, historische Postkarte



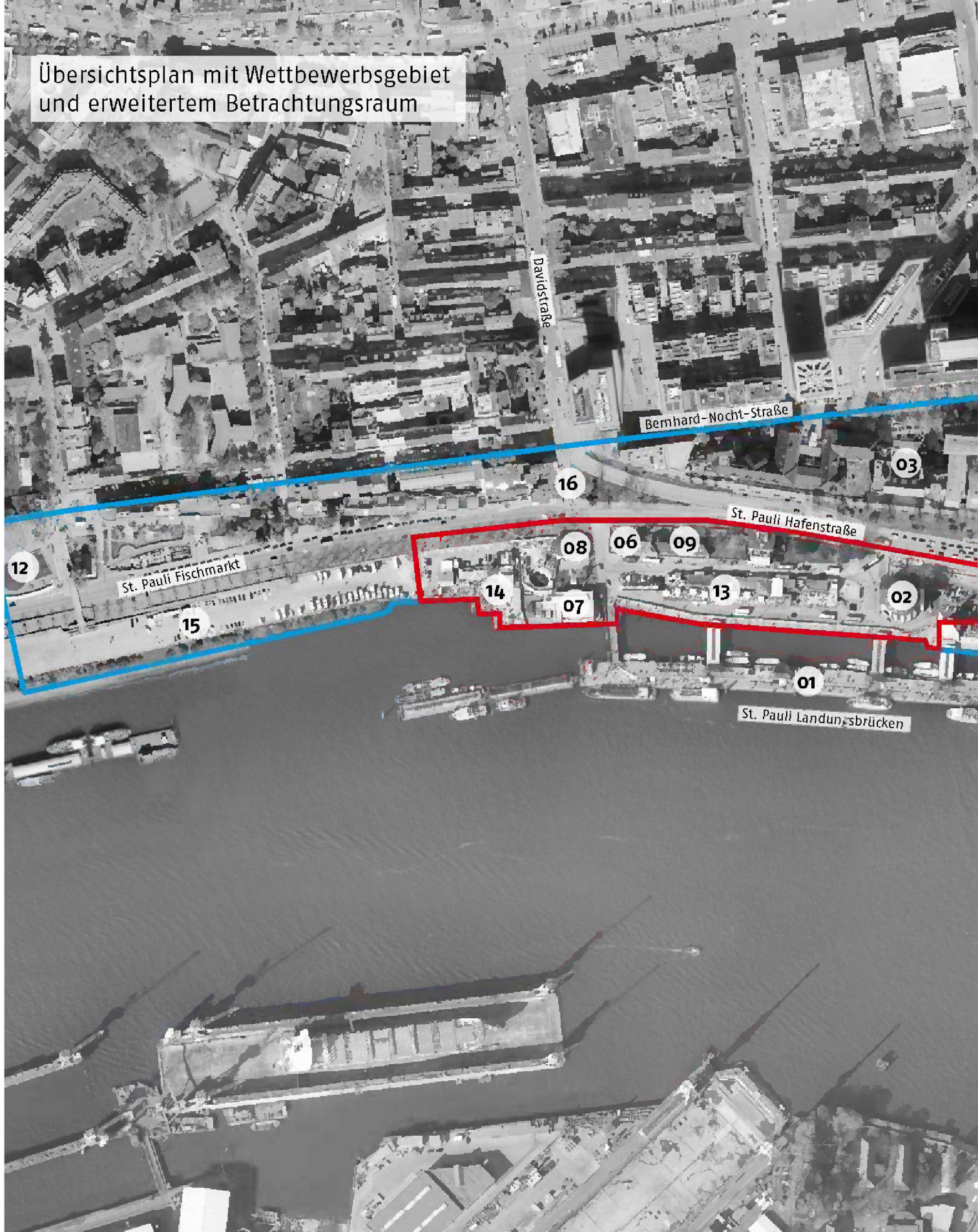
St. Pauli Landungsbrücken heute

Das Abfertigungs- und Empfangsgebäude der St. Pauli Landungsbrücken wurde von 1906 bis 1910 aus hellem Tuffstein errichtet. Es wurde von der Architektengemeinschaft Raabe & Wöhlecke für die Abteilung Strom- und Hafenbau der Baudeputation als ein repräsentativer „Schiffsbahnhof“ gestaltet. Mit seiner Länge von 205 m und mit zahlreichen Durchgängen zu den Schiffsanlegern sowie mit seinen Kuppeln und Türmen setzt das Gebäude deutliche bauliche Akzente. Die reichen Bauplastiken stammen von dem Bildhauer Arthur Bock.

Der alte Schiffsanleger wurde im 2. Weltkrieg zerstört. Kriegsschäden betrafen neben der von Kuppeln mit allegorischen Darstellungen der Winde (ebenfalls Arthur Bock) flankierten Gepäckhalle – einer Baulückenschließung von Garten, Kahl, Hoyer – vor allem die Anlegepontons, die durch Neubauten während des Wiederaufbaus von 1953 bis 1955 ersetzt wurden.

Den westlichen Abschluss des lang gestreckten Gebäudes St. Pauli Landungsbrücken bildet der nördliche Eingang zum Alten Elbtunnel. Der östliche Abschluss des

Übersichtsplan mit Wettbewerbsgebiet
und erweitertem Betrachtungsraum



01 ST. PAULI LANDUNGSBRÜCKEN

02 ALTER ELBTUNNEL

03 GEESTHANG MIT „HAFENKRONE“

04 STINTFANG

05 S + U-BAHNHALTESTELLE „LANDUNGSBRÜCKEN“

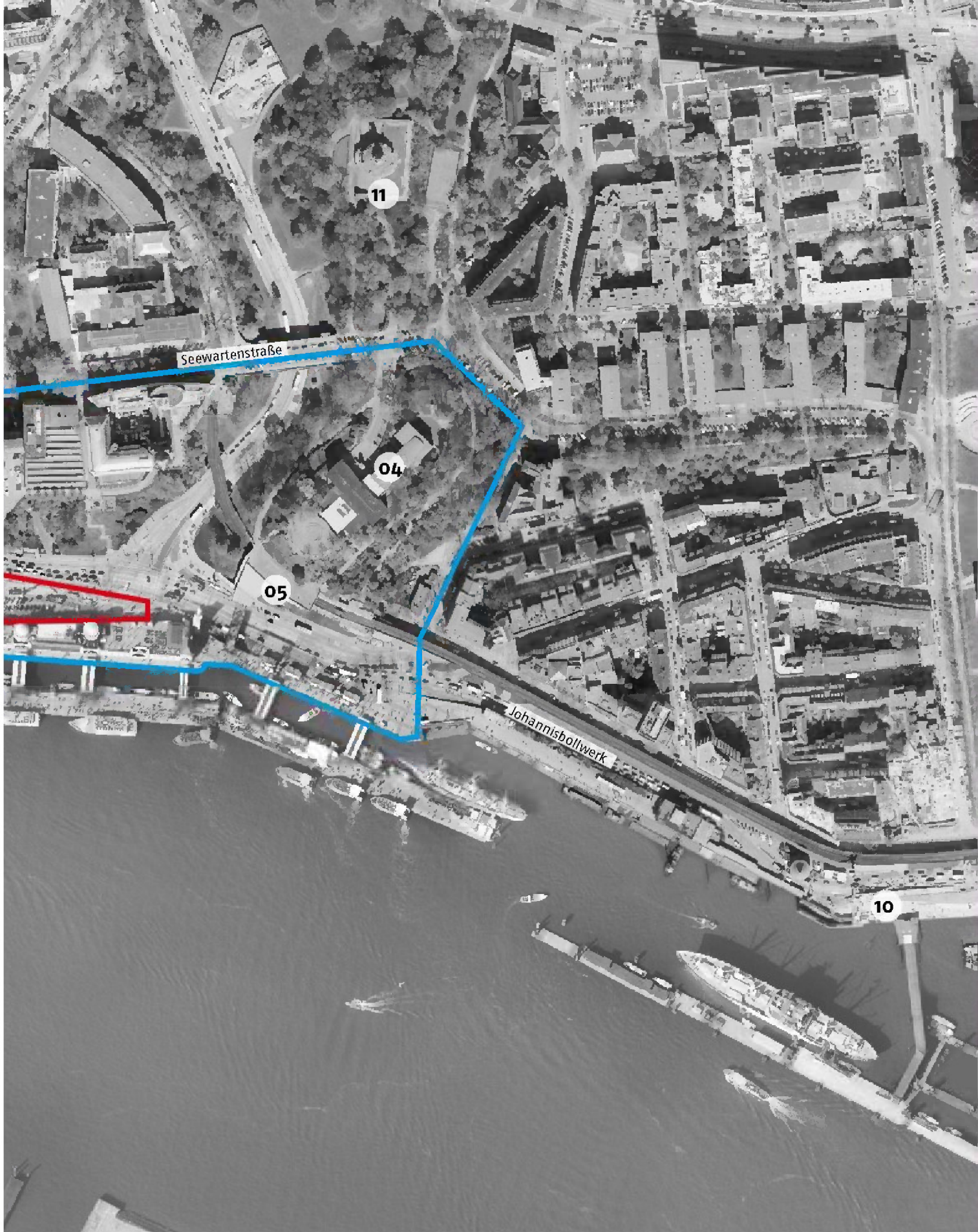
06 REGENAUSLASS HAMBURG WASSER

07 PUMPWERK HAMBURG WASSER

08 RECHENGEBÄUDE HAMBURG WASSER

09 VERWALTUNGSGEBÄUDE HAMBURG WASSER



10 HOCHWASSERSCHUTZ



- 11 ALTER ELBPARK
- 12 ANTONIPARK (PARK FICTION)
- 13 BEACH CLUBS / PARKPALETTE
- 14 BEACH CLUB STRAND PAULI

- 15 HAMBURGER FISCHMARKT
- 16 DAVIDTREPPE



-  WETTBEWERBSGEBIET
-  ERWEITERTER BETRACHTUNGSRAUM

denkmalgeschützten Ensembles ist der Pegelturm. Auf halber Höhe des Pegelturms ist in der Mauer ein Wasserstandsanzeiger eingelassen, der über den aktuellen Stand der Tide (Ebbe und Flut) informiert. Zusätzlich fungiert er als Uhren- und Glockenturm.

2.3.2 Alter Elbtunnel

Mit dem Wachstum des Hafens auf der Südseite der Elbe seit den 1870er Jahren stieg auch die Zahl der Arbeiter, die täglich zweimal die Elbe überqueren mussten. Die kleinen Hafenfähren konnten die Menschenmengen bald nicht mehr bewältigen, dazu kam, dass der Fährverkehr zu stark von der Witterung abhängig war. Ein Tunnel erschien als die einzig sinnvolle Lösung. 1901 erklärte sich der Hamburger Senat bereit,

das kostspielige Großprojekt in Angriff zu nehmen und vergab den Bauauftrag an das Ingenieurbüro Philipp Holzmann & Cie.

Der Alte Elbtunnel entstand 1907–11 am westlichen Ende des Empfangsgebäudes, er verbindet das Hafen- und Industriegebiet Steinwerder mit den traditionellen Arbeitervierteln St. Pauli und Neustadt. Der Tunnel besteht aus zwei 425 m langen Röhren, an deren Ende jeweils ein zylindrischer Schacht mit Aufzugsanlagen und Treppen hinunterführt. Eine weitere Besonderheit des Alten Elbtunnels sind die hydraulisch betriebenen Fahrkörbe für Pkw, die darin in die Tiefe befördert werden, um die Elbe zu unterqueren. Für die damalige Zeit war der Elbtunnel



Alter Elbtunnel, historische Postkarte

eine technische Sensation. 23 m unter dem Wasserspiegel wurde der Tunnel im Schildvortrieb unter Pressluftdruck durch den Sand getrieben und mit genieteten Segmenten aus Walzeisen und glänzenden Majolika-Fliesen mit Kleinreliefs ausgekleidet. Der „pantheonartige“ Eingangsbau mit Kuppel und reliefgeschmückten Tuffsteinfassaden (von Bildhauer Hermann Perl) erfuhr eine architektonische Überhöhung. Das schlichtere Gegenstück auf dem Südufer der Elbe in Steinwerder, ursprünglich ein Ziegelbau, wurde nach dem 2. Weltkrieg neu gestaltet. Im September 1911 wurde der Tunnel eröffnet. Nach den Zerstörungen 1943/44 folgte der Wiederaufbau bis 1952.

Auch heute noch ist der Alte Elbtunnel viel mehr als der alltägliche Verkehrsweg vieler Hamburger (Nutzungszahlen von 2012: Fußgänger 750.000, Radfahrer: 100.000, Pkw: 120.000).

Der Tunnel ist ebenso Touristenattraktion, Schauplatz für Dreharbeiten und Foto-Shootings wie auch Ort für Ausstellungen und Veranstaltungen (jährliche Kunstausstellung Elb-Art oder Elbtunnel-Marathon) – ein lebendiges Denkmal und gleichzeitig die kürzeste Verbindung zwischen dem nördlichen und südlichen Elbufer.

Der Alte Elbtunnel wird zurzeit umfassend saniert. Bis 2016 erneuert die Hamburg Port Authority (HPA) die östliche Tunnelröhre, Anfang 2019 soll auch die westliche Röhre fertig gestellt sein. Es wird mit einer Gesamtsumme von fast 100 Millionen Euro für die Generalüberholung gerechnet.

2.3.3 Denkmalschutz

Das Gesamtensemble – Empfangs- und Abfertigungsgebäude und Alter Elbtunnel – wurde am 15. September 2003 unter Denkmalschutz gestellt. Die Wahrung eines „Höflichkeitsabstandes“ zum Eingangsgebäude Alter Elbtunnel sowie ein städtebaulich sensibler Umgang mit allen Denkmälern im Umfeld ist als unabdingbarer Grundsatz für alle weiteren Planungen zu verstehen.

2.3.4 Hafenkrone

Der Geestrücken nördlich des Wettbewerbsgebietes reicht in St. Pauli bis dicht an die Hafenstraße heran. Vom Hafen aus gesehen bildet der Geesthang mit den Fassaden schiffahrtsbezogener Einrichtungen, wie dem Bernhard-Nocht-Institut, dem Deutschen Wetterdienst und dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (ehemalige Deutsche Seewarte) einen eindrucksvollen Rahmen für die Empfangsarchitektur der Landungsbrücken und für das Eingangsgebäude des Alten Elbtunnels. Die aus rotem Backstein bestehenden Gebäude der „Hafenkrone“ entstanden in wilhelminischer Zeit – wie auch die imposante



Ausschnitt „Hafenkrone“ von der Elbe aus gesehen

Figur Bismarcks hinter dem Stintfang – und bezeugen den Anspruch des Kaiserreiches als See- und Kolonialmacht, welche von Hamburg ausgehen sollte.

Auf dem hinter der „Hafenkrone“ liegenden Gelände der Bavaria St. Pauli Brauerei mit dem Astra Turm (Architekten Büro Fischer Bassewitz) und dem Brauereigebäude (PWW Architekten, Hamburg) wurden die Gebäude nach Schließung des Werkes bis zum Jahr 2005 nach und nach abgerissen. In den folgenden Jahren wurden auf dem



Stintfang mit Seewarte, historische Postkarte

ehemaligen Brauereigelände drei Hochhäuser errichtet, das Empire Riverside Hotel (David Chipperfield Architects, London), der neue Astra Turm (KSP Jürgen Engel Architekten, Frankfurt, Braunschweig, Berlin, München) und das Atlantic Haus (Architekten Thomas Herzog, München, und gmp, Hamburg), die wiederum die neue Skyline und somit die neue „Hafenkrone“ von der Elbseite her bilden.

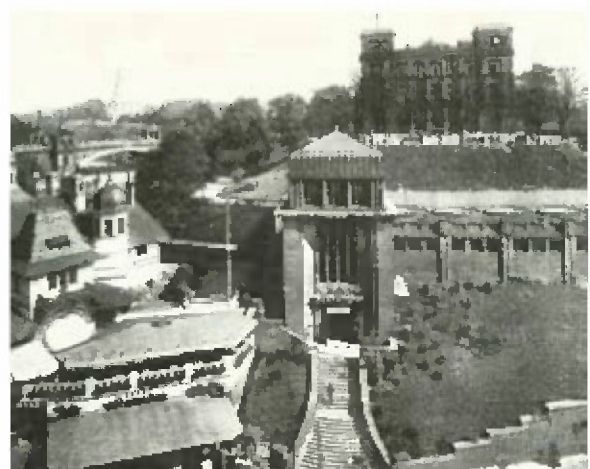
2.3.5 Stintfang

Auf dem Stintfang, der westlichsten Bastion der Wallanlagen, der Bastion „Albertus“,

wurde 1881 die „Deutsche Seewarte“ errichtet als sichtbares Zeichen der Stadt Hamburg, der die Wahrnehmung der Seewege oblag. Die Seewarte war zuständig für Seewetterberichte und Sturmwarnung. Das im Stil der Neorenaissance errichtete Gebäude wurde im Zweiten Weltkrieg zerstört, an seiner Stelle wurde 1952–55 die Jugendherberge „Stintfang“ von Hermann Schöne errichtet – ein typischer Bau der Nachkriegsmoderne, der im Jahr 2006 komplett saniert wurde. Die Herberge bietet aufgrund ihrer Lage einen umfassenden Panoramablick über den Hamburger Hafen. Direkt unterhalb befindet sich die U- und S-Bahn-Haltestelle „Landungsbrücken“.

2.3.6 Hochbahnhaltestelle Landungsbrücken

Die Hochbahnhaltestelle „Landungsbrücken“ war 1910–12 – wie auch die Hochbahnbrücke und die Kersten-Miles-Brücke über die Helgoländer Allee – vom Architekten des Bismarckdenkmals Emil Schaudt ausgestaltet worden. Sie besaß einen markanten



U-Bahn „Landungsbrücken“, historische Aufnahme



U+S-Bahn-Haltestelle „Landungsbrücken“ heute

Turm, der mit dem Bismarck-Denkmal und den St. Pauli Landungsbrücken eine wilhelminisch-monumentale Gruppe bildete. Die Haltestelle wurde im 2. Weltkrieg zerstört und abgerissen.

Der neue Eingang mit dem vom Geesthang nach unten lang gezogenen Kupferdach, gestaltet von den Architekten Hans L. M. Loop und Fritz Trautwein, entstand im Jahr 1959 und wurde mit einer breiten Fußgängerbrücke über die Straße „Bei den Landungsbrücken“ zu den Schiffsanlegern hin verbunden.

Ab 1971 wurde die Haltestelle im Inneren erneut erheblich umgebaut, als unter dem Stintfang mit dem Bau der S-Bahn begonnen wurde. Sie wurde zu einer Umsteigehaltestelle im Hamburger Schnellbahnnetz, die besonders auch bei Schichtwechsel der Pendler im Hafen von einem enormen Fahrgastaufkommen frequentiert wird. Die Hochbahnhaltestelle wird von der Hamburger Hochbahn AG mit dem Bezirksamt Hamburg-Mitte voraussichtlich 2019 saniert.

2.3.7 Ehemaliges Hafen- und Sielmuseum

Nördlich des Parkdecks befinden sich im Geesthang, unterhalb der St. Pauli Hafenstraße, Gebäude und Garagen des städtischen Versorgers Hamburg Wasser. Das westlich gelegene Backsteingebäude beherbergte bis 2009 das Hafen- und Sielmuseum. Das Museum informierte über die Geschichte der Hamburger Abwasserentsorgung und den Aufbau des Sielwesens, das ab 1842 als erstes kontinentaleuropäisches Sielnetz (von William Lindley) entstand. Im Museum wurden historische Reinigungsgeräte ausgestellt. Weiterhin gab es eine „Kuriositäten-sammlung“ aus den Gegenständen, die aus dem Abwasser geborgen wurden.

Das Museum bot auch einen Einblick in das Pumpwerk, welches von hier die gesammelten Abwässer des Stammsiels unter der Elbe hindurch zum Klärwerk Köhlbrandhöft pumpt, und auch reale Abwässer, die man am Zusammenfluss zweier Siele im historischen Gewölbe der Bootskammer beobachten konnte.

Das ehemalige Hafen- und Sielmuseum ist 2009 geschlossen und ausgebaut worden. Es ist heute als Trink- und Abwassermuseum integriert in das „Wasserforum“ in der Hauptverwaltung von Hamburg Wasser am Billhorner Deich 2, 20359 Hamburg.

B 2.4 Gegenwärtige Entwicklungen

2.4.1 Leitungsbestand / Mischwassersiel / Stammsiel

Im westlichen Teil des Wettbewerbsgebietes befindet sich die Hauptzusammenführung der Siele des innerstädtischen Mischwassersielnetzes – Teil der 1842 von William Lindley entworfenen und gebauten „Stadtwasserkunst“.

Das Geest-Stammsiel sammelt Abwässer aus weiten Teilen der Stadt, bevor diese mit Hilfe eines etwa 100 Meter flussabwärts vom Alten Elbtunnel befindlichen Pumpwerkes unter der Norderelbe hindurch in das sich auf der gegenüberliegenden Elbseite befindliche Hauptklärwerk Köhlbrandhöft / Dradenau gepumpt werden. In den Klärwerksanlagen Köhlbrandhöft / Dradenau wird das Abwasser von 2,3 Millionen Einwohnern – aus Hamburg und zahlreichen benachbarten Gemeinden gereinigt. Bei starken Regenfällen wird das überschüssige Mischwasser über die Auslassrohre des weitgehend unterirdisch angeordneten Regenauslasses Hafenstraße in die Elbe abgeleitet (siehe D 06 Unterlagen von Hamburg Wasser).

2.4.2 Flächen von Hamburg Wasser
Nördlich und westlich des Parkdecks befinden sich Gebäude des städtischen Versorgers Hamburg Wasser, der 2006 aus den Hamburger Wasserwerken und der Hamburger Stadtentwässerung gebildet wurde.

Auf der Fläche befindet sich ein Pumpwerk, das ebenso wie das westliche Ende des nördlich an der Hafenstraße gelegenen ehemaligen Verwaltungsgebäudes mit dem Regenauslass als zentralem Auslass für die



Ehem. Verwaltungsgebäude von Hamburg Wasser

ganze Stadt bei Hochwasser/Überflutung erhalten bleibt. Die ursprüngliche Planung, das Pumpwerk auf die südliche Seite der Elbe zu verlegen ist aus Kostengründen für Hamburg Wasser nicht zu realisieren. Das Rechengebäude wird oberirdisch abgebaut und erhält eine Betonplatte, der unterirdische Rechen, welcher zur groben Reinigung des Wassers dient, bleibt bestehen.

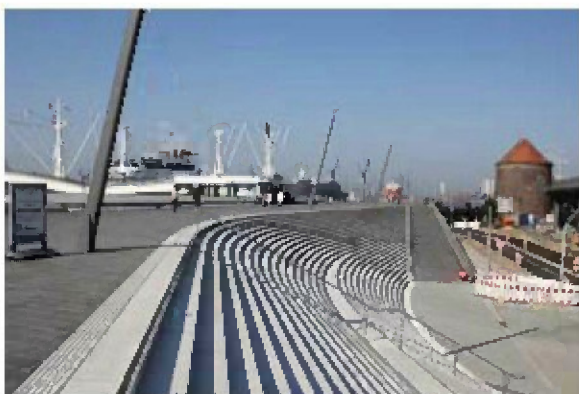
Das im Norden des Wettbewerbsgebietes an der Hafenstraße gelegene ehemalige Verwaltungsgebäude (roter Backsteinbau) sowie das viergeschossige Wohnhaus (weißer Putzbau) stehen zur Disposition. Bei einem Abriss sind die Grundstücksflächen frei für die Planung einer Neubebauung. Der westlich gelegene Betriebsplatz des Pumpwerkes, Hafenstraße 49, die Rampe an der Brücke 10 sowie die Zufahrt zum Regenauslass müssen für Lkw anfahrbar bleiben.

2.4.3 Alter Elbpark

Die Wallanlagen mit dem Stintfang hinter der Bastion der Wallringbefestigung aus dem 16. Jahrhundert wurden Anfang des 19. Jahrhunderts durch Isaak Altmann in eine öffentliche Grünanlage umgewandelt.

1869 entstand die heutige Morphologie des Alten Elbparks zwischen Millerntor und Hafentor im Rahmen einer ersten Internationalen Gartenbauausstellung in Hamburg. Der Park wird vom Bismarckdenkmal (1903-1906) beherrscht. Weitere Gartenbauausstellungen entstanden im Norden mit Anschluss an den Wallringpark als Teil von „Planten un Blomen“ bis zum Botanischen Garten.

Im Juni 2015 hat der City-Ausschuss der Bezirksversammlung Hamburg-Mitte Plänen zugestimmt, den 4,2 ha großen Park zwischen Landungsbrücken und Wallanlagen zu sanieren. Die Planungen des Kieler Landschaftsarchitekturbüros MUHS LandschaftsArchitekten sehen neben einer Ergänzung des Wegesystems im Alten Elbpark eine Verlagerung des Baustofflagers vor, um den „offenen Charakter“ und die „innerstädtische Grünfunktion“ zu stärken. Darüber hinaus schlagen die Planer eine Fußgängerbrücke über den Millerntordamm als Verbindung zwischen Wallanlagen und Alten Elbpark vor. Die Umsetzung soll in den kommenden Jahren erfolgen.



Hochwasserschutz Niederhafen (Zaha Hadid)

2.4.4 Antonipark (Park Fiction)

Oberhalb des Hamburger Fischmarkts liegt ein kleiner Quartierspark, der in einem besonderen Planungsprozess entstanden ist. Der Antonipark wurde von einer Gruppe von Anwohner/innen und Künstlern/innen, die sich 1994 zu der Bürgerinitiative „Park Fiction“ zusammenschlossen, initiiert. „Park Fiction“ hat die unterschiedlichsten Personengruppen in St. Pauli aktiviert, bei der Gestaltung ihres Wohnumfeldes mitzuwirken und für das Gelingen des Parkprojektes Verantwortung zu übernehmen. Das Parkprojekt-Konzept basiert nicht auf einer übergeordneten Gestaltungsidee, sondern auf vielen einzelnen Projekten, Ideen und Nutzungsüberlegungen – durch die Aktivitäten der Anwohner begonnen und 2002 mit Künstlern als „Park Fiction“ auf der Documenta XI in Kassel präsentiert.

Nach etwa zehnjähriger Planungsphase entstand der Antonipark, in Zusammenarbeit mit den Landschaftsarchitekten „arbo Freiraumplanung“, der damaligen Umweltbehörde, der Stadtentwicklungsbehörde und den Bezirksämtern Altona und Hamburg-Mitte, als ein lebendiger „Park mit vielen Inseln“. Der Quartierspark wurde 2005 eröffnet. Vor dem Antonipark liegt eine Aussichtsterrasse auf dem Dach einer Turnhalle mit der „Teeinsel“, künstlichen Palmen und dem „Fliegenden Teppich“, einer geschwungenen Rasenfläche als Spiel- und Liegewiese. Es schließen sich der Kirchgarten der St. Pauli-Kirche an sowie der „Schaueremanns Park“ über den Kasematten an der Hafensstraße mit Terrasse, Rosenbüschen und Apfelbäumen.

2.4.5 Beach Clubs

Im Wettbewerbsgebiet befinden sich drei hoch frequentierte Beach Clubs in temporärer Nutzung. Die Lage direkt an der Wasserkante und der freie Blick auf die Elbe und den Hafen sind beliebte Orte bei Hamburgern und Touristen. Zwei der Beach Clubs haben ihren Standort mit ca. 3.000 qm Fläche auf der oberen Etage des Parkdecks gefunden. Die ebenerdige Etage des Parkdecks wird weiterhin als Stellplatzfläche genutzt. Die Beach Clubs wurden 2009 von Altona an die Landungsbrücken verlegt, um das Grundstück an der Van-der-Smissen-Straße für ein drittes Kreuzfahrtterminal, das „Hamburg Cruise Center Altona“, freizumachen. Die Verlegung der beiden Beach Clubs „Hamburg del Mar“ und „Dock 3“ wurde damals kontrovers diskutiert, da zum einen ihr Bestehen gesichert werden sollte, auf der anderen Seite jedoch steigende Verkehrszahlen und Lärmbelastigung für die an der Hafenstraße liegende Wohnbebauung befürchtet wurden. Der dritte Beach Club „Strand Pauli“ liegt gegenüber Dock 10 direkt an der Wasserkante im westlichen Bereich des Wettbewerbsgebiets in unmittelbarer Nähe zum Hamburger

Fischmarkt. Der Erhalt, die Verlegung oder Neuplanung der Beach Clubs sind entwurfsabhängig zu überprüfen.

2.4.6 Hamburger Fischmarkt

Der Hamburger Fischmarkt entstand ab 1703 als städtischer Handelsplatz und grenzt heute mit seinen Ausläufern in Form einer Wohnmobil-Abstellplatzanlage im Westen direkt an das Wettbewerbsgebiet. Mit Einführung der Fischauktionen Ende des 18. Jahrhunderts wurde der Fischhandel zum Schwerpunkt. Die Randbebauung des nördlich von der Großen Elbstraße gelegenen Platzes „Fischmarkt“, im Krieg teilweise zerstört, wurde in den 1980er Jahren wieder ergänzt (Architekten: Volkwin Marg und Günter Talkenberg).

Der Hamburger Fischmarkt lockt jeden Sonntag von 5:00 bis 9:30 Uhr über 70.000 Besucher an die Elbe – ob nach einer durchgefeierten Nacht, zum Schnäppchenkauf oder auch nur zu einem Fischbrötchen mit Blick auf Elbe und Hafen. An vielen Ständen und Marktwagen werden Waren angeboten – von Fisch und Obst über Pflanzen und Textilien.



Antonipark (Park Fiction)



Auffahrt Beachclubs / Parkpalette



Hamburger Fischmarkt mit Hochwasserschutz

Die 600 m westlich gelegene Altonaer Fischauktionshalle – früher Anlandungsplatz der Elbfischer – wurde 1981 restauriert (Architekt: Günter Talkenberg) und ist mit einem Brückenanleger an die HADAG-Schiffahrt angebunden. Die Fisch-Auktionshalle ist ebenso ein Ort für öffentliche wie auch für private Veranstaltungen mit einem besonderen Charme und Hafenflair. Beim jährlichen Hamburger Hafengeburtstag werden die Außendeichflächen des Hamburger Fischmarkts, die außerhalb des Hochwasserschutzes liegen, als Veranstaltungsfläche benutzt.

2.4.7 Heutige Nutzung des ehemaligen Abfertigungsgebäudes an den Landungsbrücken

Das ehemalige Abfertigungsgebäude sowie der Pegelturm wurden in den Jahren 2009–2011 in Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt saniert und instand gesetzt. Heute wird der Bau in der Erdgeschosszone vorrangig für die Unterbringung von Gastronomie, einigen Souvenirshops und Kiosken genutzt. Des Weiteren befindet sich in den oberen Etagen neben Büros (u. a. von Anbietern der Hafentourfahrten)

und vermietbaren Veranstaltungsräumen des Wirtschaftsvereins „Hafen-Klub Hamburg“, auch eine Außenstelle der Wasserschutzpolizei. Im östlichen Teil des denkmalgeschützten Gebäudes befindet sich eine Dachterrasse, welche durch den dort untergebrachten Gastronomiebetrieb genutzt und erschlossen wird.

B 2.5 Verkehrliche Anbindung und Erschließung

Die St. Pauli Landungsbrücken sind ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt des ÖPNV – von S-Bahn, U-Bahn, Buslinien und HADAG-Schiffen, sowie von großen Hauptverkehrsstraßen in Ost-West-Richtung und von Nord nach Süd.

Das Wettbewerbsgebiet ist für den Kfz-Verkehr über die St. Pauli Hafenstraße und Bei den St. Pauli Landungsbrücken erschlossen, von Norden her ist es über die Helgoländer Allee, von Osten über das Johannissollwerk und Bei den St. Pauli Landungsbrücken anfahrbar. Im Nordwesten kann das Wettbewerbsgebiet über die Straße St. Pauli Fischmarkt und St. Pauli Hafenstraße ausschließlich aus westlicher Richtung kommend angefahren werden. Die unmittelbar im Norden der Planungsfläche vorhandene Straße Bei den St. Pauli Landungsbrücken hat Zweirichtungsverkehr. Die im Süden liegende Deichverteidigungsstraße hat Richtungsverkehr nach Osten. Die Hauptverkehrs- und Nebenstraßen außerhalb des Wettbewerbsgebietes sind als Bestand zu übernehmen. Die Erreichbarkeit für den Fuß- und Radverkehr ist über die Gehwege und

Radverkehrsanlagen entlang der St. Pauli Hafensstraße gegeben. Der vorhandene kombinierte Fußweg (auch Elbwanderweg) entlang der St. Pauli Hafensstraße auf der Höhe des Wettbewerbsgebietes wird allerdings den heutigen Anforderungen keineswegs gerecht. Ebenfalls entlang der St. Pauli Hafensstraße verläuft die Veloroute 12 und der Elberadweg – ebenfalls nicht in befriedigender Ausführung, da auf einem Teilstück der St. Pauli Hafensstraße kein Radweg ausgewiesen ist.

2.5.1 Pkw- und Busstellplätze

Auf dem Grundstück westlich des Alten Elbtunnels befindet sich eine Parkpalette mit zwei Ebenen (und rund 190 Parkplätzen), die obere Ebene wird über eine Rampe und über eine Brücke von der Hafensstraße erschlossen. Sie wird zurzeit von zwei Beach Clubs genutzt. Des Weiteren wird die Fläche von Reisebussen als Wendemöglichkeit und Parkplatz genutzt. Momentan sind 26 Busstellplätze ausgewiesen.

2.5.2 ÖPNV

Die St. Pauli Landungsbrücken werden im ÖPNV von den S-Bahn-Linien S 1, S 11 und S 3, der U-Bahn-Linie U 3, den Buslinien 111, 112 sowie an den Anlegerbrücken von den HADAG-Fähren Linien 61, 62 und 64, 72, 73 und 75 erschlossen. Darüber hinaus starten von den Landungsbrücken diverse Barkassen und Hafensrundfahrten. Zu den Musical-Theatern auf der gegenüberliegenden Elbseite werden ebenfalls Fähren von den Landungsbrücken eingesetzt.

B 2.6 Grün- und Freiraumstruktur / Wegeverbindungen

Das Wettbewerbsgebiet ist Teil der Landschaftsachse Elbufer. Durch das hohe Verkehrsaufkommen und den großen Geländesprung, der von Verwaltungsgebäuden von Hamburg Wasser aufgenommen wird, ist von der Hafensstraße zur Wasserkante eine Erlebbarkeit des Landschaftsraumes nur eingeschränkt möglich. Teilbereiche des Wettbewerbsgebietes (Teilflächen der Betriebsflächen von Hamburg Wasser) sind bisher nicht öffentlich zugänglich. Ein öffentlicher Weg entlang des Elbufers zurzeit nur auf der Hochwasserschutzanlage vorhanden. Eine wasserseitige Verbindung des Elbuferweges zur Promenade am St. Pauli Fischmarkt existiert nicht. Die nördliche Böschung an der St. Pauli Hafensstraße, östlich des 4-geschossigen Wohngebäudes, ist als Grünfläche mit Rasen, Hecke, Strauch- und Baumbestand ausgebildet.

Nördlich des Plangebietes am Geesthang befindet sich die Grünanlage „Bei der Erholung“ mit dem Elbhöhenweg als Teil der Landschaftsachse Elbufer. Die Grünanlage ist ausgehend vom Plangebiet im Westen über die Davidtreppe und im Osten über die neue Willi-Bartels-Treppe zu erreichen. Sie ist insbesondere wegen der Erlebbarkeit der Elbe und des Geesthanges von besonderer Bedeutung.

2.6.1 Elbhöhenweg / Hohes Elbufer

In den 1950er und 1960er Jahren ermöglichten die Sanierung oder der Abriss der engen Bebauung von Alt-Altona sowie die Erschließung der Privatgärten der

Repräsentationsgebäude an der Palmaille die Anlage eines attraktiven Fußweges mit Grünflächen für die Öffentlichkeit.

Der Stintfang ist als östlicher Abschluss des Geestrückens an der Elbe, der durch die Eiszeiten gebildet wurde, gleichzeitig auch Ausgangspunkt für eine attraktive, insgesamt etwa 20 Kilometer lange Wander- oder Spazierwegstrecke, die sich entlang des „Hohen Elbufers“ durch etliche Grünzonen und Parks bis nach Wedel-Schulau erstreckt. Der Verein „Grüne Metropole am Wasser“ hat für die Patriotische Gesellschaft von 1765 einen Satz Wanderkarten für den Elbwanderweg herausgegeben und für alle Sehenswürdigkeiten große Schautafeln aufgestellt.

2.6.2 Promenade „Bei der Erholung“

Die Promenade „Bei der Erholung“ bietet als „historischer“ Spazierweg an der Geestkante zwischen Kersten-Miles-Brücke und Davidstraße vor den alten Gebäuden der „Hafenkrone“ einen grandiosen Ausblick auf die Elbe und



Promenade „Bei der Erholung“

den Hafen und verbindet die Landungsbrücken mit dem Stadtteil St. Pauli.

2.6.3 Elbuferpromenade

Geplant ist ein durchgehender Verlauf der Elbuferpromenade von der westlichen bis zur östlichen Landesgrenze von Hamburg als Teil der deutschen Rad- und Wanderwege. Östlich der Landungsbrücken ist die neue Hochwasserschutzanlage Binnenhafen / Niederhafen gerade fertig gestellt. Der Abschnitt der Elbuferpromenade im Wettbewerbsgebiet ist durch eine Neugestaltung in seiner Bedeutung aufzuwerten.



Grünräume entlang des Wettbewerbsgebietes

2.6.4 Elbuferwanderweg

Der Elbuferwanderweg (Teil des Europäischen Fernwanderweges „Nordsee-Bodensee-Gotthard-Mittelmeer“) des „Wanderwegenetzes Hamburg und Umland“ führt vom Hamburger Hafen bis zur Schiffsbegrüßungsanlage in Wedel-Schulau. Der Wanderweg führt an der Straße St. Pauli Landungsbrücken entlang. Ziel einer Entwurfslösung ist eine wesentliche Verbesserung der Wegeführung.

2.6.5 Elberadweg

Der Elberadweg beginnt im Riesengebirge im Norden Tschechiens und endet nach 1.220 Kilometern in Cuxhaven an der Elbemündung in die Nordsee. Er



Davidstreppe

ist streckenweise zum Elberad- und Wanderweg ausgebaut. Der Teil des Elberadwegs im Wettbewerbsgebiet bedarf einer Neugestaltung und sollte in eine Entwurfslösung einbezogen werden.

2.6.6 Blickbeziehung vom Geesthang zur Elbe

Die Sichtbeziehungen von dem Promenadenweg „Bei der Erholung“ und der Aussichtsterrasse (nördlich des Wettbewerbsgebietes) sowie von der Grünanlage „Bei der Erholung“ auf die Elbe sind maßgeblich zu berücksichtigen und sollen durch eine zukünftige Entwicklung nicht eingeschränkt werden. Die Blickbeziehungen vom Bismarck-Denkmal, dem alten Elbpark und dem Hochbahndach der Haltestelle „Landungsbrücken“ sind ebenfalls zu berücksichtigen. Dies betrifft nicht nur den Blick über die Elbe auf das gegenüberliegende Elbufer, sondern auch auf die Elbe selbst. Ebenso ist auch die Erlebbarkeit des grünen Geesthanges selbst zu erhalten.

B 2.7 Geländebeschaffenheit

Die Geländehöhen im Bereich des Plangebietes liegen zwischen 5,7 m bis + 8,9 m



Blick vom Geesthang zur Elbe

ü.NN. Die Bestandshöhe der Hochwasserschutzanlage beträgt in diesem Bereich 7,80 m ü.NN.

Nördlich der St. Pauli Hafensstraße bildet der Geesthang mit ca. 10 m Höhenunterschied eine markante Raumkante. Von der Kreuzung Helgoländer-Allee/ St. Pauli Landungsbrücken mit 6,5 m steigt die St. Pauli Hafensstraße bis auf 10,7 m in Höhe der Davidtreppe an.

B 2.8 Hochwasserschutz

Da die vorhandene Hochwasserschutzanlage im Bereich des Wettbewerbsgebiets mit einer Höhe von ca. 7,80 m ü.NN als ausreichend angesehen wird, ist eine Erhöhung der Hochwasserschutzmauer nicht geplant. Eine eventuell in der Zukunft notwendige Erhöhung der Schutzmauer darf durch bauliche Veränderungen aber nicht

verhindert werden. Landseitig ist eine Abstandsfläche von 10 m zur Hochwasserschutzwand einzuhalten. Innerhalb der Abstandsfläche liegt eine Deichverteidigungsstraße als Ringverkehrsstraße mit einer Querschnittsbreite von 3,50 m. Innerhalb des 10 m Abstandes besteht eine Überbauungsoption für Neubau – ab einer lichten Höhe von 4,50 m, mit einer Tiefe von 6,50 m ab neuer Gebäudewand. Ziel ist bei Erhalt der Hochwasserschutzanlage die Integration einer wasserseitig öffentlichen Promenade mit Zugang zur Brücke 10, wenn die Deichverteidigungsstraße gesichert ist. (siehe D 08 Kaianlage Bestand)

Das Abfertigungsgebäude St. Pauli Landungsbrücken ist Teil der Hochwasserschutzanlage. Keller- und Erdgeschoss sind entsprechend auf der Wasserseite mit Flutschutztoren ertüchtigt worden.



Blick von der Landungsbrücke 10 zur Elbe

B3 Wettbewerbsaufgabe / Zielsetzung

B 3.1 Städtebau

Das Entwurfsgebiet ist geprägt von Verkehrsflächen, Zwischennutzungen und dem unter Denkmalschutz stehenden Ensemble der ehemaligen Abfertigungshalle St. Pauli Landungsbrücken und dem Eingangsgebäude des Alten Elbtunnels.

Die aktuelle Situation soll städtebaulich, architektonisch und freiraumplanerisch aufgewertet werden. Dabei werden für das Wettbewerbsgebiet kreative Ideen und Konzepte zur Neugestaltung und Arrondierung im Umfeld des Alten Elbtunnels erwartet. Die Herausforderung besteht darin, unter Berücksichtigung der natürlichen Gegebenheiten mit Geesthang und Elbe sowie dem denkmalgeschützten Ensemble der St. Pauli Landungsbrücken und des Alten Elbtunnels einen angemessenen Umgang mit diesem für Hamburg bedeutsamen Abschnitt des nördlichen Elbufers zu finden.

Die Beiträge sollen eine attraktive und mit dem Bestand zu vernetzende Freiflächengestaltung aufzeigen. Dabei ist eine Fortführung der Uferpromenade unter Berücksichtigung der aktuellen Anforderungen an Hochwasserschutz und Barrierefreiheit wünschenswert. Darüber hinaus ist es Aufgabe, den momentan unterrepräsentierten Freiraumbezug zwischen St. Pauli Fischmarkt und den St. Pauli Landungsbrücken herzustellen.

B 3.2 Hochbau

Bei einer hochbaulichen Ergänzung des Bestandes ist darauf zu achten, dass ein angemessener Abstand zu dem Denkmalgeschützten Ensemble eingehalten wird. Die geplante Neubebauung soll sich durch eine dem Ort angemessene Kubatur und rücksichtsvolle Höhenbegrenzung unterhalb der Traufe des Eingangsbauwerks des Alten Elbtunnels auszeichnen und dabei die freiräumlichen Bezüge und Blickbeziehungen respektieren. Das Bauen über die Uferkante hinaus ist nicht möglich.



Pumpwerk von Hamburg Wasser

Das Pumpwerk sowie das eingeschossige Regenauslassgebäude westlich des ehemaligen Verwaltungsgebäudes von Hamburg Wasser werden erhalten, jedoch ist hier für die Zukunft eine neue Fassadengestaltung des Pumpwerkes angedacht. Diese kann im Rahmen der Entwurfsaufgabe mitentworfen werden.

Das ehemalige Verwaltungsgebäude in rotem Backstein sowie das viergeschossige Wohngebäude in weißem Putz kann im Entwurfskonzept

überplant werden. Dafür können neue ggf. öffentliche Nutzungen vorgeschlagen werden.

Das Dach des Gebäudes über dem Regen- auslass kann ebenfalls einer zusätzlichen Nutzung zugefügt werden. Es ist dabei allerdings sicherzustellen, dass die Pumpen zur Reinigung aus dem Dach des Gebäudes gehoben werden können.

B 3.3 Freiraum

Wettbewerbsaufgabe ist es, den Teilabschnitt der Landschaftsachse Elbufer im Bereich des Wettbewerbsgebietes mit der zukünftigen Entwicklung weiter zu qualifizieren.

Dabei gilt es, Vorschläge für eine öffentliche Durchwegung des Plangebiets sowohl für Fußgänger als auch für Fahrradfahrer attraktiv zu gestalten und Ergänzungen zu dem Weg entlang des Elbufers zu entwickeln. Eine Verbindung und Aufwertung der Wegeführung des Elbufers ist wünschenswert. Hierbei ist auch die Vermeidung von Konflikten zwischen



Promenade / Hochwasserschutz Fischmarkt



Verkehrssituation St. Pauli Landungsbrücken

dem ruhebetonten Fußgängerverkehr und dem auf schnelle Verbindung zielenden Fahrradverkehr zu berücksichtigen.

3.3.1 Geesthang

Der große Höhenversprung vom Niveau St. Pauli Hafensstraße (zwischen 7 m und 11,20 m ü.NN.) zum Geestrücken (19,20 m ü.NN.) bietet die Möglichkeit, vom Elbhöhenweg „Bei der Erholung“ die Elbe mit dem Hafen zu erleben. Bei der Anordnung von neuen Baukörpern oder einer hochbaulichen Ergänzung zur vorhandenen Bausubstanz im Wettbewerbsgebiet sind direkte und spannungsvolle Blickbeziehungen aus den öffentlichen Bereichen und von der Grünanlage „Bei der Erholung“ auf die Wasserfläche zu erhalten. Dabei soll auch eine Erlebbarkeit des Geesthanges mit der Hafenkronen und der Stadtsilhouette von der Wasserseite Berücksichtigung finden.

3.3.2 Promenade

Der Bereich nördlich des Hamburger Fischmarktes (westlich des Wettbewerbsgebietes) ist im Zuge der Aufstockung der Hochwasserschutzwände zwischen dem Fischmarkt und dem Pumpwerk von Hamburg Wasser

und der Großen Elbstraße neu gestaltet worden. Der 900 m lange Teilabschnitt der vorhandenen Hochwasserschutzanlage wurde um bis zu 90 cm auf 7,80 m ü.NN. erhöht und verstärkt, bzw. in Teilbereichen neu hergestellt. Neben diesen Arbeiten erhielt die neue Hochwasserschutzanlage neue Rampen für Rollstuhlfahrer, Treppenanlagen sowie eine neue Promenade. Die Promenade kann als Anknüpfungspunkt für eine Verbindung des Fischmarkts in Richtung Landungsbrücken gedacht werden und so mit dem noch fehlenden Teilstück die Elbpromenade bis zum Niederhafen gestalterisch ergänzen.

3.3.3 Vorplatz St. Pauli Landungsbrücken

Der gesamte Vorplatz der St. Pauli Landungsbrücken weist eine unbefriedigende Verkehrssituation auf. Rundfahrtbusse, Taxen, Touristenbusse und sonstiger Individualverkehr nutzen die Platzfläche, dessen Gestaltung den heutigen Anforderungen und dem denkmalgeschützten Ensemble nicht gerecht wird und daher einer Neuordnung und Neugestaltung bedarf. Dabei ist das hohe touristische Verkehrsaufkommen zu beachten und eine Zufahrt mit dem Pkw zum Alten Elbtunnel zwingend zu erhalten. Es gilt zu prüfen, ob eine Zufahrt über den Vorplatz der St. Pauli Landungsbrücken notwendig ist.

3.3.4 Parkpalette / Zwischennutzung

Der Bereich westlich des Alten Elbtunnels wird von einer Parkpalette geprägt. Diese wird ebenerdig als Parkplatz mit ca. 90 gebührenpflichtigen Pkw-Stellplätzen genutzt. Auf der oberen Etage befinden sich zwei Beach Clubs als Zwischennutzung,

deren Integration in den Entwurf möglich ist. Insgesamt ist dieser Teil des Entwurfsgebiets von Verkehrsflächen dominiert und bedarf einer Neuordnung und neuer qualitätvoller Gestaltung. Die Parkpalette kann je nach Entwurfsidee überplant, ganz oder teilweise abgerissen werden. Bei teilweisem Erhalt ist die Funktionsfähigkeit zu prüfen.

Die vorhandenen Stellplätze für Busse können neu geordnet werden, ihre Mindestanzahl von 26 Stellplätzen muss jedoch erhalten bleiben. Darüber hinaus sind zusätzliche Pkw-Stellplätze für den außerordentlich hohen Tourismusverkehr wünschenswert, sofern sie städtebaulich vertretbar sind. Es ist ein neues Konzept zur Erschließung und zur Aufstellung der notwendigen Pkw- und Busstellplätze zu überlegen. Es kann ein Konzept für Kurz- und Langzeitparker sowie eine Kombi-Nutzung entwickelt werden.

Für die bestehenden Müllsammelflächen unter der Parkpalette sollen Lösungen für eine Umgestaltung gefunden werden.

B 3.4 Erschließung

Auf Grundlage der zu erhaltenden 90 Pkw-Stellplätze und 26 Reisbusstellplätze im Entwurfsgebiet ist die Erschließung des Entwurfsgebiets neu zu überdenken und ggf. neu zu sortieren. Dabei ist auch eine Tiefgaragenlösung zu prüfen. Notwendig bleibt eine Wendemöglichkeit für Reisebusse. Eine alternative Lösung unter Berücksichtigung weiterer Verkehrsmittel und des

großen Verkehrsaufkommens ist denkbar. Eine Zufahrt für Pkw zum Alten Elbtunnel ist zwingend zu erhalten.

Die Zufahrt zum Pumpwerk Hafenstraße in Verlängerung der Brücke 10 und der Bereich vor der Brücke 10 bis etwa Rampenbeginn der Parkpalette sind von Bebauung und Parkplätzen freizuhalten.

Die Rohrleitungstrassen sind zu beachten und nicht zu überbauen. Ebenso dürfen Flächen mit unterliegenden Abwasseranlagen und Sielanlagen in öffentlichen Wegeflächen nicht überbaut werden.

Der im Westen der Wettbewerbsfläche gelegene Betriebsplatz des Pumpwerkes Hafenstraße 49, die Rampe an der Brücke 10 sowie die Zufahrten zu den Werkstätten des Betriebsgebäudes St. Pauli Landungsbrücken 79 von Hamburg Wasser müssen für Lkw anfahrbar bleiben.

B 3.5 Nutzungsvorgaben

Das Gebiet befindet sich direkt an einem des vom Tourismus meistbesuchten Ortes Hamburgs. Dementsprechend sind öffentliche Nutzungsziele im Zusammenhang mit der besonderen Attraktivität des Ortes (Naherholung, Tourismus und Kultur) zu erarbeiten. Wünschenswert ist eine öffentliche Nutzung im Erdgeschoss der geplanten Neubebauung. Nach Möglichkeit soll die Neugestaltung eine Nutzung des Bereichs östlich des Alten Elbtunnels für Großveranstaltungen wie beispielsweise den jährlich ausgetragenen Hafengeburtstag

oder auch Konzertveranstaltungen beim Alten Elbtunnel erlauben. Der Vorplatz muss für öffentliche Veranstaltungen grundsätzlich nutzbar bleiben.

B 3.6 Planrecht

3.6.1 Landschaftsprogramm

Das Wettbewerbsgebiet liegt im Bereich der Landschaftsachse Elbufer. Als Milieu ist „verdichteter Stadtraum“ für das Wettbewerbsgebiet dargestellt. Darüber hinaus sind die milieübergreifenden Funktionen „Entwickeln des Landschaftsbildes“ und „Entwicklungsbereich Naturhaushalt“ sowie die Grüne Wegeverbindung entlang der St. Pauli Hafenstraße dargestellt (siehe D 15 Landschaftsprogramm).

3.6.2 Flächennutzungsplan

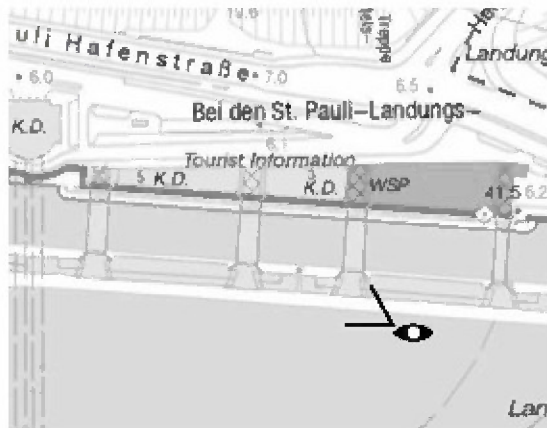
Der Flächennutzungsplan weist gemischte Baufläche aus. Nachrichtlich sind die Hafengebietsgrenze gemäß Hafententwicklungsgesetz und die Hochwasserschutzanlage (Hauptdeichlinie) dargestellt.

3.6.3 Bebauungsplan

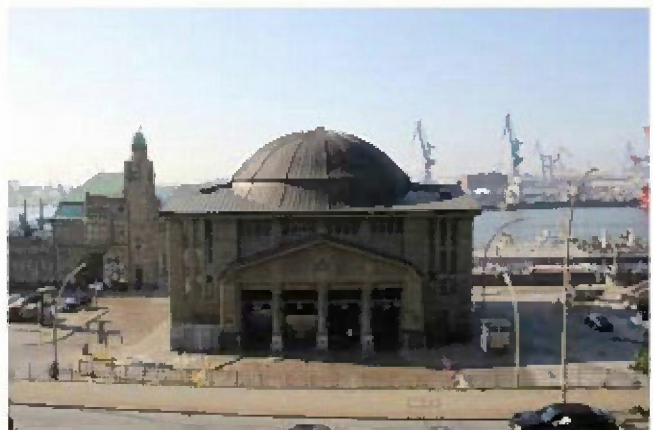
Aktuell gültiges Planrecht ist der Teilbebauungsplan für Bernhard-Nocht-Straße – St. Pauli Hafenstraße (TB 152) von 1958 und die Baupolizeiverordnung im Zusammenhang mit dem Baustufenplan St. Pauli (BS St. Pauli) von 1955.

In Abhängigkeit zu einer verfolgten Nutzungskonzeption muss vom Bezirk geprüft werden, ob für die zukünftige Entwicklung des Plangebietes neues Planrecht geschaffen werden muss (siehe D 13 Planrechtliche Grundlagen).

TEIL C IMPRESSIONEN



St. Pauli Landungsbrücken, Anlegestelle für Barkassen und Hafenrundfahrten (vgl. 2.3.1)



Alter Elbtunnel, Einfahrt (vgl. 2.3.2)



Hafenkrone auf dem Geesthang (vgl. 2.3.4)



Blick vom Stintfang auf die Kreuzung St. Pauli Landungsbrücken / Helgoländer-Allee (vgl. 2.3.5)



U- und S-Bahn-Haltestelle Landungsbrücken (vgl. 2.3.6)



Ehem. Verwaltungsgebäude von Hamburg Wasser (vgl. 2.3.7)



Flächen von Hamburg Wasser / Blick auf das Pumpwerk (vgl. 2.4.2)



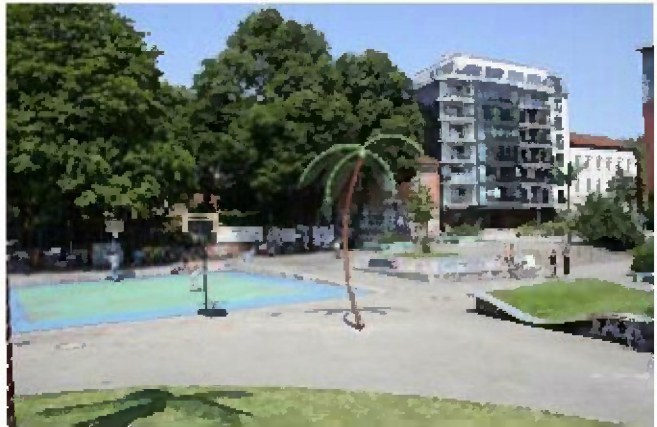
Hochwasserschutzanlage Niederhafen (Zaha Hadid)



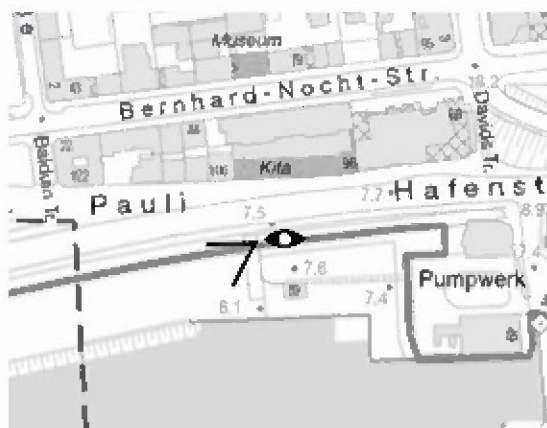
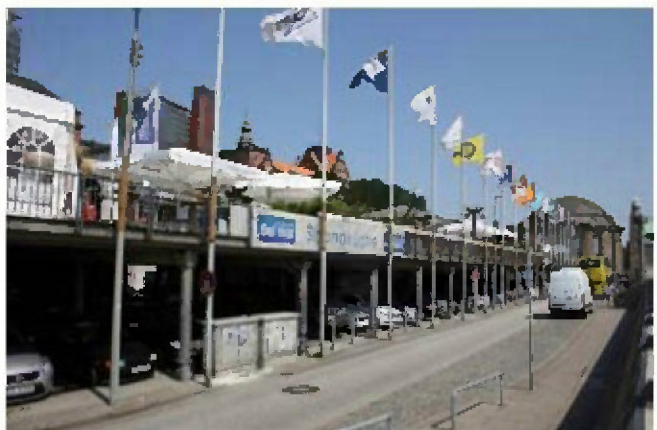
Alter Elbpark mit Bismarckdenkmal (vgl. 2.4.3)



Antonipark (Park Fiction) (vgl. 2.4.4)

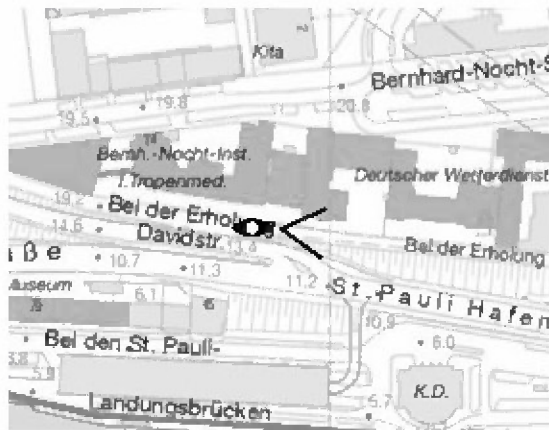


Beach Clubs auf der Parkpalette (vgl. 2.4.5)



Hamburger Fischmarkt (vgl. 2.4.6)





Promenade „Bei der Erholung“ auf dem Geesthang (vgl. 2.6.2)



Blick vom Geesthang zur Elbe oberhalb der Willi-Bartels-Treppe (vgl. 2.6.6)

TEIL D WETTBEWERBS- UND PLANUNTERLAGEN

- 00 Auslobungsbroschüre
- 01 Digitale Stadtgrundkarte (Auszug aus der DSGK)
- 02 Digitales Stadtmodell
- 03 Wettbewerbsgebiet
- 04 Luftbild
- 05 Konstruktion/Gründung Parkpalette
- 06 Planungen von Hamburg Wasser
- 07 Bildmaterial (Historische Fotos, Luftbilder, Bestandsfotos)
- 08 Kaianlage Bestand
- 09 Broschüre „Perlenkette Hamburgs Hafenrand“
- 10 Broschüre „Architektur Olympiade Hamburg 2006“ Ergebnisse
- 11 Broschüre „Klimaschutz für Hamburg“
- 12 Rechtsgrundlage und Richtlinien (Baustufenplan und Globalrichtlinie Stellplätze)
- 13 Planrechtliche Grundlagen (Baustufenpläne)
- 14 Flächennutzungsplan
- 15 Landschaftsprogramm

IMPRESSUM

Herausgeber:

Patriotische Gesellschaft von 1765
Trostbrücke 4-6, 20457 Hamburg
Tel.: +49 (0)40 / 36 66 19
Fax: +49 (0)40 / 37 80 94
info@patriotische-gesellschaft.de
www.patriotische-gesellschaft.de

Durchführung und Betreuung:

konsalt
Gesellschaft für Stadt- und Regionalanalysen mbH
Altonaer Poststraße 13
22767 Hamburg
Tel.: +49 (0)40 / 35 75 27 - 0
Fax: +49 (0)40 / 35 75 27 - 16
in Kooperation mit Dipl.-Ing. Antje Kossak

Gestaltung:

konsalt
Gesellschaft für Stadt- und Regionalanalysen mbH

Druck:

Reset Grafische Medien GmbH
Virchowstraße 8
22767 Hamburg

Abbildungsnachweis:

Titelblatt, Seite 6, 16, 18, 20, 21, 31: Luftbild und Luftbildausschnitte von LGV Hamburg (Bearbeitung konsalt GmbH)
Seite 7: Digitale Stadtgrundkarte von LGV Hamburg (Bearbeitung konsalt GmbH)
Seite 9: Elbuferabwicklung von LGV Hamburg
Seite 15, 17, 19, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 32, 34, 35, 38-42: alle Fotos von konsalt GmbH
Seite 19, 22, 24: historische Postkarten
Seite 24: U-Bahn Haltestelle Landungsbrücken, hist. Aufnahme von hamburger-untergrundbahn.de/kunst.htm
Seite 38-42: Ausschnitte aus Geo-Online/LGV Hamburg (Bearbeitung konsalt GmbH)