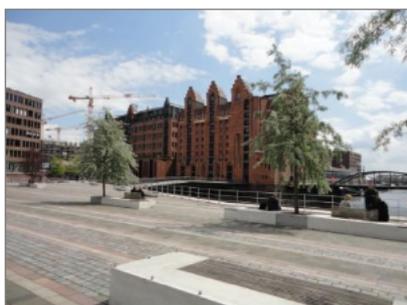


# Perspektiven zur Entwicklung der Domachse als zentrale Verbindung zwischen bestehen- der Innenstadt und Überseequartier



Abschlussbericht

Im Auftrag von



unibail·rodamco

Erarbeitung:

**Cima.**

CIMA Beratung + Management GmbH  
Glashüttenweg 34 23568 Lübeck  
T 0451-389 680  
F 0451-389 6828  
[www.cima.de](http://www.cima.de)

Bearbeitung:

■■■■■■■■■■  
■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■  
■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■

März 2016

Auftraggeber:

HafenCity Hamburg GmbH  
Osakaallee 11  
20457 Hamburg

mfi Shopping Center Management GmbH  
A division of Unibail-Rodamco Group  
Klaus-Bungert-Str. 1  
40468 Düsseldorf

# Inhaltsverzeichnis

1 Auftrag und Prozess.....	6
1.1 Hintergrund.....	6
1.2 Auftrag.....	8
1.3 Die Domachse.....	9
1.4 Ablauf der Untersuchung.....	11
2 Stärken und Herausforderungen.....	13
2.1 Bergstraße.....	13
2.2 Bergstraße - Schmiedestraße.....	17
2.3 Domplatz – Alter Fischmarkt.....	20
2.4 Brandstwiete.....	23
2.5 Speicherstadt.....	28
2.6 Überseeboulevard.....	32
2.7 Passantenfrequenzmessung.....	36
2.8 Zusammenfassung der zentralen Analyseergebnisse.....	42
3 Leitbild und Ziele.....	51
3.1 Leitlinien und Ziele.....	51
3.1.1 Leitlinie.....	51
3.1.2 Ziele.....	52
4 Handlungsprogramm.....	55
4.1 Maßnahmenkatalog.....	55
4.1.1 Die Domachse als attraktives, durchmischtes Quartier.....	60
4.1.2 Gestaltqualität der Domachse erhöhen und profilieren.....	67
4.1.3 Verkehr auf der Domachse stadtvträglich organisieren.....	75
4.2 Handlungsempfehlungen.....	84
5 Quellenverzeichnis.....	89
6 Bildnachweis.....	90

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Künftige Einzelhandelsschwerpunkte in der Hamburger Innenstadt .....	6
Abbildung 2: Schwerpunktbereiche .....	8
Abbildung 3: Blick auf die Domachse.....	9
Abbildung 4: Luftbildaufnahme des Abschnittes Bergstraße .....	13
Abbildung 5: Blick in die Bergstraße aus Richtung Jungfernstieg.....	14
Abbildung 6: Übersicht der Nutzungen (Anzahl; Prozentsatz) in den Erdgeschossflächen im Bereich Bergstraße.....	14
Abbildung 7: Beispiel für einen verengten Fußgängerweg (Bergstraße).....	15
Abbildung 8: Luftbildaufnahme des Abschnittes Bergstraße - Schmiedestraße.....	17
Abbildung 9: Übersicht der Nutzungen (Anzahl; Prozentsatz) in den Erdgeschossflächen im Bereich der Bergstraße - Schmiedestraße .....	17
Abbildung 10: südlicher Vorplatz Hauptkirche St. Petri .....	18
Abbildung 11: Blick auf die Domachse mit dem Haus Arabica als Landmarke.....	18
Abbildung 12: Kreuzungssituation Bergstraße - Rathausmarkt.....	19
Abbildung 13: Blick auf den Abschnitt Alter Fischmarkt - Domplatz.....	20
Abbildung 14: Beispiel für wenig öffentlichkeitswirksame Erdgeschossnutzung (Alter Fischmarkt).....	21
Abbildung 15: Übersicht der Nutzungen (Anzahl; Prozentsatz) in den Erdgeschossflächen im Bereich Domplatz – Alter Fischmarkt.....	21
Abbildung 16: Blick auf den Domplatz aus Richtung Speersort.....	21
Abbildung 17: zugestellter öfftl. Fußgängerweg im Bereich Alter Fischmarkt.....	22
Abbildung 18: Luftbildaufnahme des Abschnittes Brandstwiete.....	23
Abbildung 19: Parkhaus Große Reichenstraße .....	23
Abbildung 20: Einzelhandelsnutzung Neuer Dovenhof .....	24
Abbildung 21: Übersicht der Nutzungen (Anzahl, Prozentsatz) in den Erdgeschossflächen im Bereich Brandstwiete .....	24
Abbildung 22: kleinteilige Bebauungsstrukturen der südlichen Brandstwiete aus Richtung Willy-Brandt-Straße.....	25
Abbildung 23: Illustration Projekt Hamburg Heights.....	25
Abbildung 24: Gestaltung der Nebenfläche im Bereich der Brandstwiete .....	25
Abbildung 25: Mehrspuriger Verkehrskorridor Willy-Brandt-Straße.....	26
Abbildung 26: Kreuzung Brandstwiete - Dovenfleet.....	26
Abbildung 27: Luftbildaufnahme des Abschnittes Speicherstadt.....	28
Abbildung 28: Übersicht der Nutzungen (Anzahl, Prozentsatz) in den Erdgeschossflächen im Bereich Speicherstadt.....	28
Abbildung 29: Gastronomisches Angebot "Fleetschlösschen".....	29
Abbildung 30: Ortstypische Bebauungsstrukturen in der Speicherstadt .....	29
Abbildung 31: Ortstypische Straßenraumgestaltung .....	30
Abbildung 32: Situation auf der Kornhausbrücke .....	30
Abbildung 33: Luftbildaufnahme des Abschnittes Überseeboulevard.....	32
Abbildung 34: Fußgängerzone Überseeboulevard.....	33
Abbildung 35: Übersicht der Nutzungen (Anzahl, Prozentsatz) in den Erdgeschossflächen im Bereich Überseeboulevard.....	33
Abbildung 36: (halb)öffentlicher Raum Überseeboulevard.....	34
Abbildung 37: Eingangssituation Überseeboulevard.....	34

Abbildung 38: Blick auf die Straße Am Sandtorkai.....	34
Abbildung 39: Standorte der Passantenfrequenzzählung.....	36
Abbildung 40: Passantenfrequenzen (Fußgänger) in Tagessummen.....	37
Abbildung 41: Fußgängerfrequenzen (Wochendurchschnitt) im Tagesverlauf.....	38
Abbildung 42: Fahrradfahrerfrequenzen (Wochendurchschnitt) im Tagesverlauf.....	39
Abbildung 43: Fußgängerfrequenzen nach Seiten sowie Richtung (Tagesverlauf).....	39
Abbildung 44: Fußgängerfrequenzen im Vergleich.....	41
Abbildung 45: Erdgeschossnutzungen entlang der Domachse.....	45
Abbildung 46: Frequenzinduzierende Wirkungen entlang der Domachse.....	46
Abbildung 47: Städtebau und Öffentlicher Raum entlang der Domachse.....	47
Abbildung 48: verkehrliche Situation entlang der Domachse.....	48
Abbildung 49: Eigentumsverhältnisse entlang der Domachse.....	49
Abbildung 50: gebäudebezogene Informationen.....	50
Abbildung 51: Zielsystem.....	52
Abbildung 52: Maßnahmenkatalog.....	55
Abbildung 53: Maßnahmenplan (Übersicht).....	59
Abbildung 54: Maßnahmen mittel- und langfristiger Natur.....	87
Abbildung 55: Maßnahmen kurzfristiger Natur (Quick-Wins).....	88

# 1 Auftrag und Prozess

## 1.1 Hintergrund

In den letzten Jahrzehnten hat die Freie und Hansestadt Hamburg ihre Stadtentwicklung auf die Elbe ausgerichtet. Altstadt und Neustadt werden mit dem neuen Stadtteil HafenCity um 40 Prozent erweitert und neue, ehemals vom Hafen genutzte Flächen urban nutzbar. Durch diese Entwicklungen gewinnen insbesondere die Wegeverbindungen zwischen der heutigen Innenstadt und der HafenCity, und insbesondere dem Überseequartier als kommerziellem Herzen der HafenCity, an Bedeutung.

Das stark einzelhandelsgeprägte Überseequartier mit seiner hohen Anziehungskraft für Kunden schafft die Voraussetzungen für eine langfristig gut funktionierende, urbane HafenCity mit vielen anderen publikumsintensiven Nutzungen. Die Überseequartierentwicklungen stellen gleichzeitig den Endpunkt für ein graduelles Zusammenwachsen der Innenstadt und der HafenCity dar, wie es im Masterplan HafenCity 2000 und den Innenstadtkonzepten aus den Jahren 2010 und 2014 gefordert wurde, dar (vgl. Abb. 1).

Abbildung 1: Künftige Einzelhandelsschwerpunkte in der Hamburger Innenstadt



Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg 2010: 60

Eine Integration, wie sie Abbildung 1 illustriert, ist bisher nicht in einem zufriedenstellenden Maß erreicht worden, weil mit der

Domplatzbebauung ein zentraler Trittstein entfallen ist, die Trennung durch mehrspurige Verkehrskorridore (wie z.B. der Willy-Brandt-Straße) und die in Ost-West-Richtung verlaufende Speicherstadt relativ stark ist. Darüber hinaus hat sich das Wachstum der Innenstadt in den letzten 10 Jahren vornehmlich nicht in Richtung HafenCity orientiert und wird mit dem Großteil der geplanten Vorhaben bis 2020 auch keine Integration in das innerstädtische Stadtgefüge leisten. Die Überseequartierentwicklungen schaffen nun auch instrumentell die Voraussetzung für das gewollte Zusammenwachsen von Innenstadt und HafenCity, sodass eine Betrachtung der Laufbeziehungen zwischen Innenstadt und HafenCity unabdingbar ist.

Vor dem Hintergrund, dass die Bebauungsstrukturen der Innenstadt zu großen Teilen einer Ost-West Ausrichtung unterliegen, was sich sowohl in der Gestaltung des öffentlichen Raums als auch in der Nutzungsstruktur der Innenstadt widerspiegelt, stellen die Verbindungen in Nord-Süd-Richtung eine besondere Herausforderung dar. Die Betrachtung der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen zeigt daher, dass sich entlang der Achsen zahlreiche Aufgaben stellen, obgleich schon zahlreiche Maßnahmen zur Integration der HafenCity in den gesamtstädtischen Kontext umgesetzt wurden.<sup>1</sup>

Abbildung 1 zeigt die drei zentralen Einzelhandelslagen in der Hamburger Innenstadt. Nachdem die heutigen zwei Einkaufsadressen (Ost-West-Ausrichtung) mit der Europapassage verbunden wurden, tritt der dritte Pol, das Überseequartier in der HafenCity, langsam hinzu. Das nördliche Überseequartier verfügt mit inhabergeführten Boutiquen, mit Post, Drogerie und Frischemarkt sowie gastronomischen Angeboten und einigen Spezialgeschäften bereits über ein eigenständiges

<sup>1</sup> vgl. Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) 2014: - Innenstadtkonzept Hamburg 2014: 47

Profil, welches aber aufgrund des noch sehr moderaten Angebotsumfangs keine Breitenwirkung erzielt. Durch die Entwicklung des südlichen Überseequartiers entsteht ein offenes und urbanes Einkaufsviertel, das durch Wohn-, Büro-, Entertainment- und Hotelflächen sowie ein integriertes Kreuzfahrtterminal besticht und als ergänzendes innerstädtisches Shoppingangebot fungieren soll. Damit wird die Achse bis an die Elbe herangeführt.

Sowohl die Darstellung der zentralen Einzelhandelslagen (vgl. Abb. 1), als auch die Betrachtung der Stadtopographie lassen nur einen Schluss zu: Die zentralste Achse bildet sich in Nord-Süd-Richtung vom Jungfernstieg bis zum Überseequartier aus. Die sogenannte Domachse führt somit von der Schnittstelle der beiden innerstädtischen Einzelhandelslagen direkt auf den Überseeboulevard, das kommerzielle Herz der HafenCity. Bereits im Innenstadtkonzept der Freien und Hansestadt Hamburg aus dem Jahr 2010 wird der Bereich von der Binnenalster bis zum Magdeburger Hafen, im Folgenden Domachse genannt, als zentrale Wegeverbindung zwischen Innenstadt und HafenCity ausgewiesen. Der Masterplan HafenCity Hamburg lokalisierte den Straßenzug Domplatz – Brandstwierte – Bei St. Annen ebenso als Raum hervorgehobener Bedeutung, welcher weder stadträumlich noch nutzungsseitig seiner Bedeutung gerecht wurde bzw. auch noch wird.<sup>2</sup>

Ziel war es schon damals, die Domachse als Lebensader zwischen Alster und Elbe zu entwickeln.<sup>3</sup> Die Fortschreibung des Innenstadtkonzepts aus dem Jahr 2014 identifiziert die Domachse weiterhin als wichtige Wegeverbindung<sup>4</sup>.

Seit der Formulierung dieses Ziels sind knapp sechs Jahre vergangen. Die Realisie-

rung der HafenCity schreitet stetig voran und die daraus resultierenden Stadtentwicklungsimpulse sind deutlich spürbar. Erste Maßnahmen und Projekte entlang der Achse wurden erfolgreich umgesetzt.

Im Westen wird mit der Verbindung zwischen dem Umfeld der modernisierten U-Bahn-Haltestelle Landungsbrücken, den neuen Hochwasserschutzanlagen und der verbreiteten und umgebauten Mahatma-Gandhi-Brücke (Eröffnung im Jahr 2016) eine sehr attraktive Verbindung zwischen dem bisherigen südlichen Rand der Innenstadt und dem Quartier Dalmankai/ Kaiser kai in der HafenCity geschaffen.

In der östlichen HafenCity ist die Verknüpfung der Kunstmeile, insbesondere über die Deichtorhallen und das Kulturquartier Oberhafen bereits gut ausgestattet und wird durch die anstehende Eröffnung des Lohseparks sowie des Gedenkortes denk.mal Hannoverscher Bahnhof weiter an Attraktivität gewinnen. Eine signifikante Frequenz entsteht hier auch durch den Abschluss der Bebauung im Quartier Lohsepark im Jahr 2020. Die Verbindung zwischen der Haltestelle Meißberg und dem Quartier Lohsepark wird noch attraktiver, wenn die freiraumbezogenen Arbeiten in der HafenCity zwischen der Stockmeyerstraße und der neuen, als Fußgängerbrücke eröffneten, Ericusbrücke nach dem Bezug des neuen Gebäudes von Marquard & Bahls im Sommer 2016 abgeschlossen sein werden. Mit dem geplanten Abriss und Neubau am Standort der Cityhochhäuser wird die Nähe und Verknüpfung zur HafenCity im östlichen, zentralen Eingang zudem weiter gestärkt.

Im zentralen Bereich zwischen Innenstadt und HafenCity ist durch die Wohnbebauung des Katharinenquartiers eine bessere Öffnung nach Süden erreicht worden. Aufgrund der limitierten Größe, führt diese Entwicklung jedoch nicht zu einer erkennbar stärkeren Integration.

Die Freie und Hansestadt Hamburg hat durch erhebliche Investitionen zum Zusammenwachsen von Innenstadt und HafenCity

<sup>2</sup> GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH; Stadtentwicklungsbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) 2000: HafenCity Hamburg. Der Masterplan: 12

<sup>3</sup> Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) 2010: Innenstadtkonzept 2010: 101

<sup>4</sup> Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) 2014: Innenstadtkonzept Hamburg 2014: 44f.

beigetragen, nicht zuletzt durch den Bau der U4, welche bereits seit 2012 vom Jungfernstieg bis in die zentrale HafenCity verkehrt. Desweiteren sind bzw. werden an verschiedenen Standorten erhebliche private Investitionen getätigt, um eine erfolgreiche Integration zu gewährleisten. Eine erfolgreiche Verortung von Innenstadt und HafenCity hat sich unter diesen Bedingungen nach knapp 15 Jahren Bauzeit HafenCity herausgebildet.

Eine zentrale Schwäche der Verbindung zwischen Innenstadt und HafenCity jedoch bleibt. Ein „Aufeinanderzuwachsen“ durch Laufbeziehungen von wahrnehmbarer Bedeutung konnte in der gewünschten Qualität und Ausprägung noch nicht erreicht werden. Insbesondere der Stadtraum zwischen Jungfernstieg und HafenCity wirkt weiterhin sehr heterogen, ist nicht als zusammenhängender Raum lesbar und wird der Bedeutung der Achse nicht gerecht.<sup>5</sup> Die Distanz von 800 m von der Mönckebergstraße bis zum Nordeingang des Überseequartiers scheint daher zu groß, um die gelungene Einbindung des Überseequartiers zu gewährleisten.

## 1.2 Auftrag

Um Perspektiven für zukünftige Entwicklungen rund um den Stadtraum zwischen Jungfernstieg und Magdeburger Hafen aufzuzeigen, wurde die CIMA Beratung + Management GmbH beauftragt, eine Studie für die Domachse zu erarbeiten.

Die Zielstellung der Studie ist es, die vorhandenen Entwicklungshemmnisse im Untersuchungsraum zu beschreiben, die zusätzlichen Entwicklungsperspektiven zu erkennen und aktuelle Projekte und Maßnahmen aufzugreifen, zu untersuchen sowie konkrete Umsetzungsmaßnahmen für den Stadtraum abzuleiten. Die Studie soll folglich die strategisch-planerische Grundlage für die Entwicklung der Laufbeziehung Binnenalster - HafenCity schaffen. Die Schwerpunkte der Studie liegen dabei vorrangig in den Berei-

chen Städtebau und öffentlicher Raum, Verkehr sowie Nutzungen. (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2: Schwerpunktbereiche



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

Entsprechend der Zielstellung soll die Studie Wege aufzeigen, wie

- eine gewachsene Verbindung zwischen der KernInnenstadt, den einzelnen Quartieren sowie der HafenCity erreicht wird.
- Orte und Stadträume sinnfällig und vielfältig miteinander verknüpft werden.
- eine bessere Aufteilung des Straßenraums zwischen den Verkehrsteilnehmern mit ausreichend Aufenthaltsqualität für Fußgänger, Fahrradfahrer und Kraftfahrzeuge im öffentlichen Raum möglich ist.
- die Nutzungen in den Gebäuden, mit besonderen Erdgeschosslagen, entlang der Domachse einen positiven Einfluss auf den öffentlichen Raum haben können.
- eine Positionierung als zentrale Laufbeziehung erreicht wird.

Sämtliche aufgezeigte Entwicklungsperspektiven unterliegen der Anforderung, sowohl gestalterisch als auch funktional, aber vor allem räumlich integrativ auf den Raum Einfluss zu nehmen. Die Entwicklungsperspektiven sollen zudem das Ziel haben, dass sie positiv auf die angrenzenden Quartiere und Viertel wirken, um ihnen eine zusätzliche Lebendigkeit und Anziehungskraft zu verleihen. Grundlage der Untersuchung sind eine detaillierte Bestandsanalyse sowie die geführten Experteninterviews, welche sowohl Stärken und Schwächen als auch Chancen und Risiken beziffern.

<sup>5</sup> Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) 2010: Innenstadtkonzept 2010: 103

## Auftraggeber

HafenCity Hamburg GmbH  
Osakaallee 11  
20457 Hamburg

mfi Shopping Center Management GmbH  
A division of Unibail-Rodamco Group  
Klaus-Bungert-Str. 1  
40468 Düsseldorf

## Bearbeitung

CIMA Beratung + Management GmbH  
Glashüttenweg 34 23568 Lübeck

Dipl.-Sozialwirt [REDACTED] (Projektleitung)  
M.Sc. Raumplanung [REDACTED]  
M.Sc. Urban Design [REDACTED]

## Bearbeitungszeitraum

Mai 2015 bis März 2016

## Untersuchungsablauf

- Projekt-Auftakt: Ende Mai 2015
- Bestandserhebung, Sekundärdatenanalyse: Mai – August 2015
- Expertengespräche: Oktober - November 2015
- Endbericht: März 2016

## 1.3 Die Domachse

Die strukturellen Veränderungen, die mit der Entwicklung der HafenCity einhergehen, verlangen nach einem städtebaulichen Gesamtkonzept für den Raum zwischen Alster und Elbe. Altstadt, Neustadt und HafenCity sollen unter Ausnutzung der strukturellen und funktionalen Entwicklungspotentiale zusammenwachsen.<sup>6</sup> Die Domachse als zentrale Wegebeziehung zwischen Alster und Elbe rückt

dabei besonders in den Mittelpunkt der Betrachtung. Doch wie definiert sich dieser Raum aktuell und wodurch wird er geprägt?

Abbildung 3: Blick auf die Domachse



Quelle: Google Maps 2015

Die Domachse, welche ihren Namen aufgrund des an die Achse angrenzenden Domplatzes erhalten hat, erstreckt sich im Wesentlichen über das Gebiet der Hamburger Altstadt und wird im Norden durch die Binnenalster und im Süden durch die Elbe begrenzt.

Mit Beginn auf der Reesendammbrücke reicht die Domachse von der Bergstraße über die Schmiedestraße, den Alten Fischmarkt, die Brandstwierte und Bei St. Annen bis zum Überseeboulevard, wo sie schließlich mündet. Dabei wird sie von großräumigen

<sup>6</sup> Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) 2014: Innenstadtkonzept Hamburg 2014: 11ff.

Verkehrskorridoren wie der Willy-Brandt-Straße, der Mönckebergstraße, der Domstraße oder dem Sandtorkai/ Brooktorkai in Ost-West-Richtung geschnitten. Auf einer Länge von rund einem Kilometer verläuft die Domachse durch verschiedene Quartiere mit unterschiedlichen Strukturen. Die Domachse grenzt an das Passagenviertel, das Nikolai-Quartier, das Mönckeberg-Quartier sowie das Kontorhausviertel und läuft durch die Cremoninsel und die Speicherstadt, um in der zentralen HafenCity zu münden.

Der Stadtraum ist durch unterschiedliche Einflüsse der einzelnen Quartiere geformt, da die oben genannten Viertel über grundverschiedene funktionale sowie städtebauliche Charakteristika verfügen.

Das dicht bebaute Passagenviertel wird durch sein überdachtes Wegesystem geprägt. Der Jungfernstieg, welcher durchaus als Ausgangspunkt der Domachse bezeichnet werden kann, gehört zu den 1A-Einkaufslagen in der Hamburger Innenstadt und besticht durch seine Kombination aus kleinteiligen, edlen Boutiquen und dem vielfältigen Branchenmix der Einkaufspassagen.<sup>7</sup>

Im Anschluss verläuft die Domachse auf der Bergstraße zwischen dem Mönckeberg-Quartier und dem Nikolai-Quartier.

Das Mönckeberg-Quartier wird durch klassische, großmaßstäbliche Geschäftshäuser mit Läden in den Erdgeschossen und teilweise im ersten Obergeschoss mit darüber liegenden Büros sowie Büro- und Verwaltungsgebäude geprägt. Mit der direkt an die Bergstraße grenzenden Europa Passage entstand im Jahre 2006 ein klassisches Shopping-Center, das eine überdachte der Bergstraße weitestgehend parallele Wegeverbindung zwischen Binnenalster und Mönckebergstraße ermöglicht und der Lauf somit in Richtung Osten, also abseits der Domachse, gesteuert wird.<sup>8</sup>

<sup>7</sup> vgl. Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) 2014: Innenstadtkonzept Hamburg 2014: 108ff.

<sup>8</sup> vgl. Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) 2014: Innenstadtkonzept Hamburg 2014: 138ff.

Auf der westlichen Seite der Domachse bis zur Mönckebergstraße liegt das Nikolai-Quartier, das vom Rathausmarkt im Nordosten bis zum Rödingsmarkt und der Willy-Brandt-Straße im Süden reicht. Das Nikolai-Quartier grenzt westlich, zwischen dem Alsterfleet und der Willy-Brandt-Straße, an die Domachse. Es präsentiert sich noch heute als großmaßstäbliches Geschäftsviertel mit einem reichen Besatz an Dienstleistungen, Läden und gastronomischen Angeboten.<sup>9</sup>

Östlich des Nikolai-Quartiers und südlich des Mönckeberg-Quartiers grenzt das erweiterte Kontorhausviertel an, das die Domachse im Westen zwischen der St.-Petri-Kirche und der Willy-Brandt-Straße begrenzt. Das stark verdichtete und im Kern zum UNESCO-Weltkulturerbe zählende Kontorhausviertel wird durch Büros, Einzelhandel und Dienstleistungen dominiert. Aufgrund der 1B-Lage besticht der Einzelhandel in diesem Bereich durch viele kleinere spezialisierte Angebote. Komplettiert wird das Nutzungsangebot durch unterschiedliche gastronomische Angebote. Darüber hinaus weist das Kontorhausviertel eine Vielzahl von Freiflächen auf. Der Domplatz grenzt unmittelbar östlich an die Domachse und ist ihr Namensgeber.<sup>10</sup>

Südlich der Willy-Brandt-Straße grenzt westlich die Cremoninsel an. Das Quartier wird durch eine dichte Bebauung sowie den Nikolaifleet geprägt. An einigen Stellen finden sich noch die typischen althamburgischen Bürgerhäuser. Die südliche Brandstwierte, welche die Domachse im Westen begrenzt, wird ebenfalls durch eine historische Bebauung gekennzeichnet. Im Osten prägt das ehemalige Spiegelareal das Stadtbild, das sich aktuell in einer Projektentwicklung befindet.<sup>11</sup>

<sup>9</sup> vgl. Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) 2014: Innenstadtkonzept Hamburg 2014: 124ff.

<sup>10</sup> vgl. Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) 2014: Innenstadtkonzept Hamburg 2014: 144ff.

<sup>11</sup> vgl. Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) 2014: Innenstadtkonzept Hamburg 2014: 128ff.

Durch den Gang über die Brücke am Zollkanal wird die Speicherstadt erreicht. Die Domachse läuft auf voller Länge von 250 m durch die seit 2015 zum UNESCO-Weltkulturerbe zählende Speicherstadt. Die fünf- bis sechsgeschossigen ehemaligen Lagergebäude werden vornehmlich durch Dienstleistungsunternehmen sowie kulturelle und öffentlichkeitswirksame Einrichtungen genutzt, weshalb sich die Speicherstadt auch als touristischer Anziehungspunkt etabliert hat. Die Backsteingebäude erinnern als einzigartiges Denkmal für Bautechnik, Material und Gestalt der Industriearchitektur an die Bedeutung der Hafenstadt für den Welthandel.<sup>12</sup>

Mit Verlassen der Speicherstadt wird eine platzartige Situation sowie die Kreuzung Am Sandtorkai/ Brooktorkai und daran anschließend die HafenCity erreicht. Der Überseeboulevard im nördlichen Überseequartier präsentiert sich mit seinem Einzelhandelsbesatz, dem Wochenmarkt und seiner gastronomischen Vielfalt als attraktives Zusatzangebot zu den vertrauten Einkaufsformaten der Innenstadt. Durch die Realisierung des südlichen Teils des Überseequartiers wird das kommerzielle Herzstück der HafenCity komplettiert. Mit Fertigstellung des Überseequartiers (voraussichtlich 2021) wird eine laufseitig bessere Verknüpfung der innerstädtischen Einkaufslagen mit der HafenCity unabdingbar, um nicht zwei solitäre Einzelhandelsstandorte entstehen zu lassen.<sup>13</sup>

## 1.4 Ablauf der Untersuchung

Das Projekt umfasst eine Mischung aus umfangreichen analytischen und partizipativen Leistungsbausteinen und Arbeitsschritten. Einer engen Zusammenarbeit zwischen den Auftraggebern, beteiligten Akteuren aus der

Freien und Hansestadt Hamburg und dem Beraterteam der cima wurde während des gesamten Arbeitsprozesses ein besonderer Stellenwert beigemessen.

Der Studie liegen unter anderem Informationen aus Recherchen und Expertengesprächen der cima sowie Angaben aus kommunalen sowie regionalen Quellen zugrunde. Die bestehenden Daten, Gutachten und Konzepte dienen der Sekundärdatenanalyse und Grundlagenrecherche.

Bezogen auf die Entwicklungsstudie erfolgten folgende zusätzliche Analyseschritte:

- Durchführung einer umfassenden Bestandsaufnahme,
- einwöchige Passantenfrequenzmessung,
- CAD-Daten-Kartierung und -auswertung,

### Beteiligungsprozess

Für die Erarbeitung der konkreten Leitbilder, Entwicklungsziele, Projekte und Maßnahmen spielte die Einbindung der Auftraggeber eine besonders wichtige Rolle. Der Beteiligungsprozess im Rahmen des Projektes umfasste folgende Bausteine:

- ein Auftakttreffen mit den Auftraggebern, um gemeinsame Ziele und Erwartungen abzustecken und die nächsten Schritte im Prozess abzustimmen,
- Schlüsselpersoneninterviews mit mehr als 10 Vertretern aus Wirtschaft, Handelskammer, Behörden und Vereinen
  - [REDACTED] (Otto Wulff BID Gesellschaft mbH)
  - [REDACTED] (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt – BID-Beauftragter)
  - [REDACTED] (Bezirksamt Hamburg Mitte – Leiterin Fachamt Wirtschaftsförderung)
  - [REDACTED] (City Management Hamburg)
  - [REDACTED] (Trägerverbund Projekt Innenstadt e.V.)
  - [REDACTED] (Bezirksamt Hamburg-Mitte – Fachamt Sozialraummanagement, Stadtteilpatin für die HafenCity)

<sup>12</sup> vgl. Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) 2014: Innenstadtkonzept Hamburg 2014: 132ff.

<sup>13</sup> vgl. HafenCity Hamburg GmbH (Hrsg.) 2015: Themen, Quartiere und Projekte: 24ff.

- ■■■■■ (Berenberg Privatbank - Abteilungsdirektor Real Estate Office)
  - ■■■■■: (Immobilienfachmann und Kenner der Hafencity und Domachse)
  - ■■■■■ (Handelskammer Hamburg - Bezirksgeschäftsführer)
  - ■■■■■ (Handelskammer Hamburg - Leiter Abteilung Handel)
  - ■■■■■ (Handelskammer Hamburg - Leiter der Abteilung Stadtentwicklung, Bauleitplanung)
  - ■■■■■ (Hines Immobilien GmbH)
- ein Arbeitstermin mit den Auftraggebern zur Zwischenpräsentation
  - die Ergebnispräsentation des Berichtes im Rahmen einer Abschlussveranstaltung vor den Auftraggebern durch die cima.

Neben den Auftraggebern wurden insbesondere die Akteure aus der Freien und Hansestadt Hamburg in den Prozess mit eingebunden. Eine genaue Übersicht über den Beteiligungsprozess im Projektverlauf befindet sich im Anhang.



ursprüngliche Verbindung zwischen Jungfernstieg und Mönckebergstraße, hat zum Teil eine dienende Funktion als Nebeneingang zur Europa Passage und kann das Angebot der Europa Passage nur ergänzen. Nichtsdestotrotz ist die Bergstraße von Einzelhandels- sowie Gastronomieangeboten in den Erdgeschossen geprägt (vgl. Abb. 45).

Abbildung 5: Blick in die Bergstraße aus Richtung Jungfernstieg



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

Dabei wechseln sich filialisierte, konsumorientierte (z.B. Görtz 43) sowie exklusiv, hochwertige Anbieter (z.B. SØR Herrenaussstattung, G-Star RAW) ab. Auffällig ist der hohe Anteil von Gastronomieangeboten (u.a. Jim Block, Block House, Starbucks, Balzac Coffee) (vgl. Abb. 45).

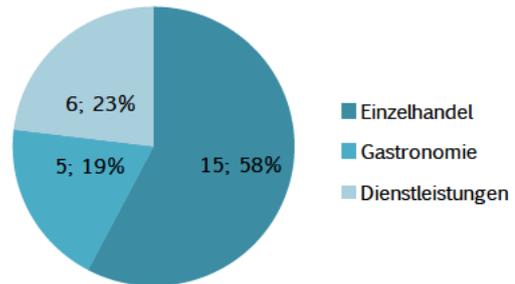
Durch die Eröffnung der Europa Passage wurden in der Innenstadt rund 30.000 m<sup>2</sup> zusätzliche Verkaufsfläche geschaffen. Gleichzeitig wurde eine direkte Verbindung zwischen Jungfernstieg und Mönckebergstraße eingerichtet, die die Einzelhandelsbereiche der Großen Bleichen, der Poststraße, des Neuen Walls und des Jungfernstiegs mit der hochfrequentierten Mönckebergstraße verbindet. Neben den offensichtlichen Vorteilen für den Einzelhandel war der Bau der Europa Passage allerdings auch mit negativen Folgen verbunden.<sup>14</sup> Die Fußgängerfrequenzen generiert somit folglich vor allem die Europapassage, während die Bergstraße deutlich schwächer frequentiert ist.<sup>15</sup> Eine Verknüpfung der beiden Handelslagen der Hamburger Innenstadt

<sup>14</sup> vgl. Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) 2014: Innenstadtkonzept Hamburg 2014: 140f.

<sup>15</sup> vgl. Handelskammer Hamburg (Hrsg.) 2014: Hamburger Innenstadt – Einzelhandelsstandort Nr. 1 im Norden: 25

hat nicht zu einer Anknüpfung an die Domachse geführt, da die Haupteingänge (Mönckebergstraße bzw. Ballindamm) nicht im Lauf der Domachse liegen.

Abbildung 6: Übersicht der Nutzungen (Anzahl; Prozentsatz) in den Erdgeschossflächen im Bereich Bergstraße



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

Die Obergeschosse des dicht bebauten Quartiers sind vornehmlich durch Dienstleistungen sowie Büros besetzt. Ausnahmen bilden einzelne Gastronomienutzungen sowie die vornehmlich durch Einzelhandel besetzten Obergeschossflächen der Europa Passage.

### Städtebau und öffentlicher Raum

Bedingt durch den Bau der Europa Passage musste der Verlust wichtiger Gebäude, die Modifikationen des historischen Stadtgrundrisses sowie eine tiefgreifende Veränderung der Textur der Binnenaltersfassaden hingenommen werden. Ansonsten ist die städtebauliche Situation durch eine überwiegend historische sowie denkmalgeschützte Bebauung geprägt. Die fünf- bis siebengeschossigen Kontorhausstrukturen befinden sich überwiegend in einem guten, repräsentativen Zustand (vgl. Abb. 50).

Der Freiraum entlang des Jungfernstiegs bietet zahlreiche Sitzmöglichkeiten mit Blick auf das Wasser<sup>16</sup>. Die gewählten Gestaltungselemente wie der Bodenbelag oder das Stadtmobiliar setzen sich bis zur Straße Plan fort.

<sup>16</sup> vgl. Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) 2014: Innenstadtkonzept Hamburg 2014: 109f.

An dieser Stelle erfolgt ein starker Bruch. Im Vergleich zu dem neu gestalteten Jungfernstieg verlangt der Bereich zwischen Plan und Mönckebergstraße nach einer städtebaulichen und verkehrlichen Neugestaltung. Bodenbeläge sowie Stadtmobiliar weisen eine andere Gestaltung sowie altersbedingte Abnutzungserscheinungen auf. Neben den parkenden Autos ist eine steigende Anzahl an abgestellten Fahrrädern zu verzeichnen, dies führt zu einem ungeordneten und unübersichtlichen Stadtraum. Im Bereich der Bergstraße 17 lässt der Colonnadengang die im Erdgeschoss ansässigen Läden sehr dunkel erscheinen (vgl. Abb. 47).

Mittels der Leitsystemelemente der Freien und Hansestadt Hamburg erhalten die Passanten die Möglichkeit sich zu orientieren. Sowohl im Bereich der Reesendambrücke als auch im Kreuzungsbereich Bergstraße – Mönckebergstraße sind Wegweiserstelen installiert. Die Hafencity wird als Destination auf den Wegweiserstelen ausgewiesen, ohne jedoch auf das vorhandene Einzelhandelsangebot auf dem Überseeboulevard oder weitere Attraktionen hinzuweisen (vgl. Abb. 47).

## Verkehr

Über die S- und U-Bahnstation „Jungfernstieg“ und „Rathaus“ ist der Stadtraum in diesem Bereich sehr gut erschlossen. Ergänzt wird das Netz durch die zahlreichen Buslinien, die in diesem Bereich verkehren (vgl. Abb. 48).

Im Zuge der Neugestaltung des Jungfernstieges wurden in diesem Bereich auch die Verkehrsflächen neu geordnet sowie gestaltet. Eine schmalere Fahrbahn ermöglichte eine Vergrößerung der Nebenflächen. Vor allem den Fußgängern wird bis zur Europapassage sehr viel Platz eingeräumt. Als kritisch ist die Führung der Radwege auf den Nebenflächen einzustufen. Hier bestehen Konflikte zwischen Fußgängern und Fahrradfahrern.<sup>17</sup>

<sup>17</sup> vgl. Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) 2014: Innenstadtkonzept Hamburg 2014: 109f.

Neben den gestalterischen Unterschieden zwischen dem Bereich Jungfernstieg und der Bergstraße, gibt es auch funktionale Unterschiede in der Ausgestaltung der Verkehrsnebenflächen. Die Fußwege werden durch Parkplatzflächen sowie Fahrradständer verengt. Die abgestellten Fahrräder und Kraftfahrzeuge sowie aufgestellte Werbeanlagen und Verkaufsstände verleihen dem Stadtbild einen ungeordneten Eindruck (vgl. Abb. 7).

Abbildung 7: Beispiel für einen verengten Fußgängerweg (Bergstraße)



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

Abbildung 48 verdeutlicht, dass Fahrradfahren in diesem Bereich weder ein Radfahrstreifen noch ein Schutzstreifen eingeräumt wird. Aufgrund des beengten Straßenraums bestehen Konflikte in diesem Bereich.

Als besonders kritisch ist die Kreuzung Bergstraße – Mönckebergstraße einzustufen, welche den Übergang in den nächsten Abschnitt bildet. Weder eine Lichtsignalanlage noch ein Fußgängerüberweg ermöglichen das Passieren der Mönckebergstraße. Obwohl die Mönckebergstraße nur für HVV-Busse, Taxen sowie Fahrradfahrer freigegeben ist, herrscht ein reger Verkehrsbetrieb mit einer sehr unübersichtlichen Kreuzungssituation.<sup>18</sup>

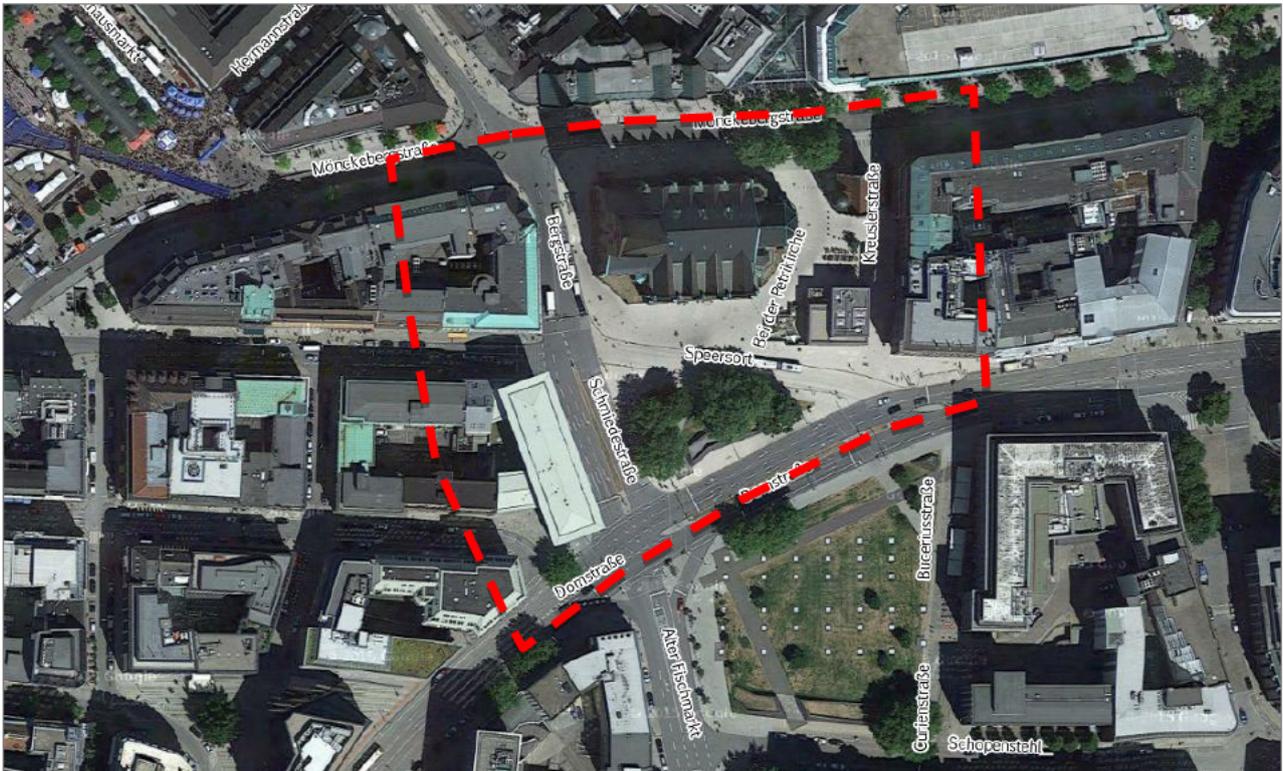
Eine Nord-Süd-Querung erweist sich oftmals als höchst problematisch sowie äußerst unattraktiv, sodass Passanten vielmehr auf die

<sup>18</sup> vgl. Interview [REDACTED] u. [REDACTED] am 16.10.2015

klassischen Einzelhandelslagen in Ost-West-Richtung (Mönckebergstraße) zurückgreifen. Die Kreuzungssituation stellt somit eine erste laufbrechende Kreuzung innerhalb des Verlaufes der Domachse dar.

## 2.2 Bergstraße - Schmiedestraße

Abbildung 8: Luftbildaufnahme des Abschnittes Bergstraße - Schmiedestraße



Quelle: Google Maps 2015, bearbeitet durch die CIMA Beratung + Management GmbH

Der Abschnitt Bergstraße - Schmiedestraße erstreckt sich von der Mönckebergstraße bis zur Domstraße und im Osten bis zur Bebauung der Kreuzerstraße.

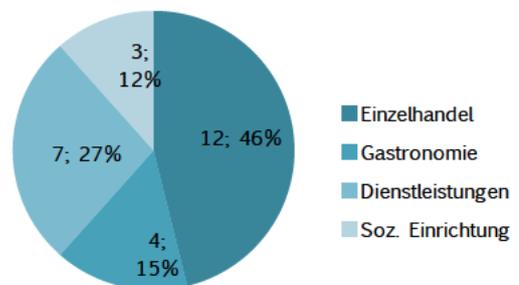
### Nutzungen

Die Erdgeschossflächen, die der Mönckebergstraße zugewandt sind, zeichnen sich durch einen attraktiven Einzelhandelsbesatz aus. Qualitätsorientierte sowie filialisierte, konsumorientierte Einzelhandelsgeschäfte (z.B. snipes, Stadium, Wempe, Kickz, Prediger) prägen den Stadtraum. Als kulturelles Baudenkmal sowie soziale Einrichtung unterbricht die Hauptkirche St. Petri das Band an Einzelhandelnutzungen entlang der Mönckebergstraße. Im Bereich des südlichen Kirchenvorplatzes befindet sich eine Kindertagesstätte (vgl. Abb. 45).

Die Nutzungen in der Schmiedestraße unterscheiden sich von denen im Bereich Mönckebergstraße - Bergstraße.

Vornehmlich konsumorientierte sowie diffuse und nicht eindeutig zielgruppenorientierte Einzelhandelsangebote (z.B. HSV Store, Fernostbasar) sind in diesem Bereich angesiedelt. (vgl. Abb. 45)

Abbildung 9: Übersicht der Nutzungen (Anzahl; Prozentsatz) in den Erdgeschossflächen im Bereich der Bergstraße - Schmiedestraße



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

Aufgrund der Prägung des Gebietes durch klassische Geschäftshäuser, haben sich in den Obergeschossen ebenfalls vornehmlich Büros niedergelassen, wobei diese eher den einzelhandelsfernen Dienstleistungen zuzuordnen sind und entsprechend wenig Frequenz induzieren.

### Städtebau und öffentlicher Raum

Großmaßstäbliche Geschäftshäuser in einer fünf- bis achtgeschossigen Blockrandbebauung säumen den Straßenraum (vgl. Abb. 50). Die Hauptkirche St. Petri wirkt mit der nahezu allseitig umschlossenen Freifläche wie eine Insel in dem ansonsten relativ kompakten Viertel<sup>19</sup>.

Abbildung 10: südlicher Vorplatz Hauptkirche St. Petri



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

Der südliche Kirchenvorplatz wirkt funktions- sowie gestaltlos, eröffnet allerdings den Blick nach Süden in Richtung Überseequartier (vgl. Abb. 10 u. 11). Der Straßenabschnitt Speersort, der den Platz teilt, ist für HVV-Busse, Taxen sowie Fahrradfahrer geöffnet und bewirkt einen städtebaulichen Bruch. Die Grünfläche am Speersort weist keinen städtebaulichen Zusammenhang sowie eine sehr geringe Aufenthaltsqualität auf. (vgl. Abb. 47) Durch die Wallfragmente, welche den historischen Verlauf der Domburg markieren, und

<sup>19</sup> vgl. Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) 2014: Innenstadtkonzept Hamburg 2014: 140

die Baumbepflanzung wird der freie Blick von Teilen des Platzes auf die Domachse sowie das Arabica-Haus, als Eingangstor zum Überseeboulevard, eingeschränkt.<sup>20</sup>

Abbildung 11: Blick auf die Domachse mit dem Haus Arabica als Landmarke



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

Ergänzt wird das uneinheitliche Bild des Stadtraumes durch die Gestaltung der Verkehrsnebenflächen. Während die östliche Seite der Berg- und Schmiedestraße sowie der Kirchenvorplatz an die Gestaltung des Jungfernstieges anknüpfen, ist die westliche Seite nicht neu gestaltet worden. Der dunkle sowie ungestaltete Colonnadengang im Bereich der Schmiedestraße unterstützt die Wirkung zusätzlich. Dieses Phänomen ist nahezu in sämtlichen weiteren Teilbereichen der Domachse zu beobachten. Die östliche Seite ist eindeutig attraktiver gestaltet, sowohl in Bezug auf die Bodenbeläge, die Gestaltung mit Bäumen mit Baumscheiben, aber auch auf das Stadtmobiliar (vgl. Abb. 47). Allerdings befinden sich die publikumsintensiveren Nutzungen eher auf der westlichen Straßenseite (vgl. Abb. 46).

<sup>20</sup> vgl. Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) 2011: Hamburgs Wiege Der Domplatz: 27

Die Fußgängerleitsystemelemente sind ebenfalls fast ausschließlich auf der östlichen Seite der Domachse platziert. Im Bereich der Bergstraße – Schmiedestraße befindet sich ein Pfeilwegweiser an der Ecke Schmiedestraße –Speersort und weist die HafenCity als Destination aus. (vgl. Abb. 47)

## Verkehr

Verkehrlich ist der Stadtraum ebenfalls gut erschlossen. Sowohl die Bushaltestellen „Rathausmarkt (Petrikerche)“ als auch die U-Bahnstation „Rathaus“ liegen im unmittelbaren Lauf. Mit den dort verkehrenden Buslinien kann die HafenCity direkt erreicht werden (vgl. Abb. 48).

Die Fußgängerwege sind in diesem Bereich sehr weitläufig angelegt. Aufgrund der städtebaulichen Gegebenheiten werden Passanten vor allem auf der östlichen Seite wenig bis gar nicht geleitet. Insbesondere südlich der Hauptkirche St. Petri fehlt ein durch Bebauung gegebenes Raumgefüge, welches Passanten in Richtung Überseeboulevard lenken könnte (vgl. Abb. 48).

Für Fahrradfahrer gibt es in diesem Bereich keine separaten Radfahr- oder Schutzstreifen. Sie teilen sich die Verkehrsfläche mit den dort verkehrenden öffentlichen Verkehrsmitteln sowie dem motorisierten Individualverkehr.

Abbildung 12: Kreuzungssituation Bergstraße - Rathausmarkt

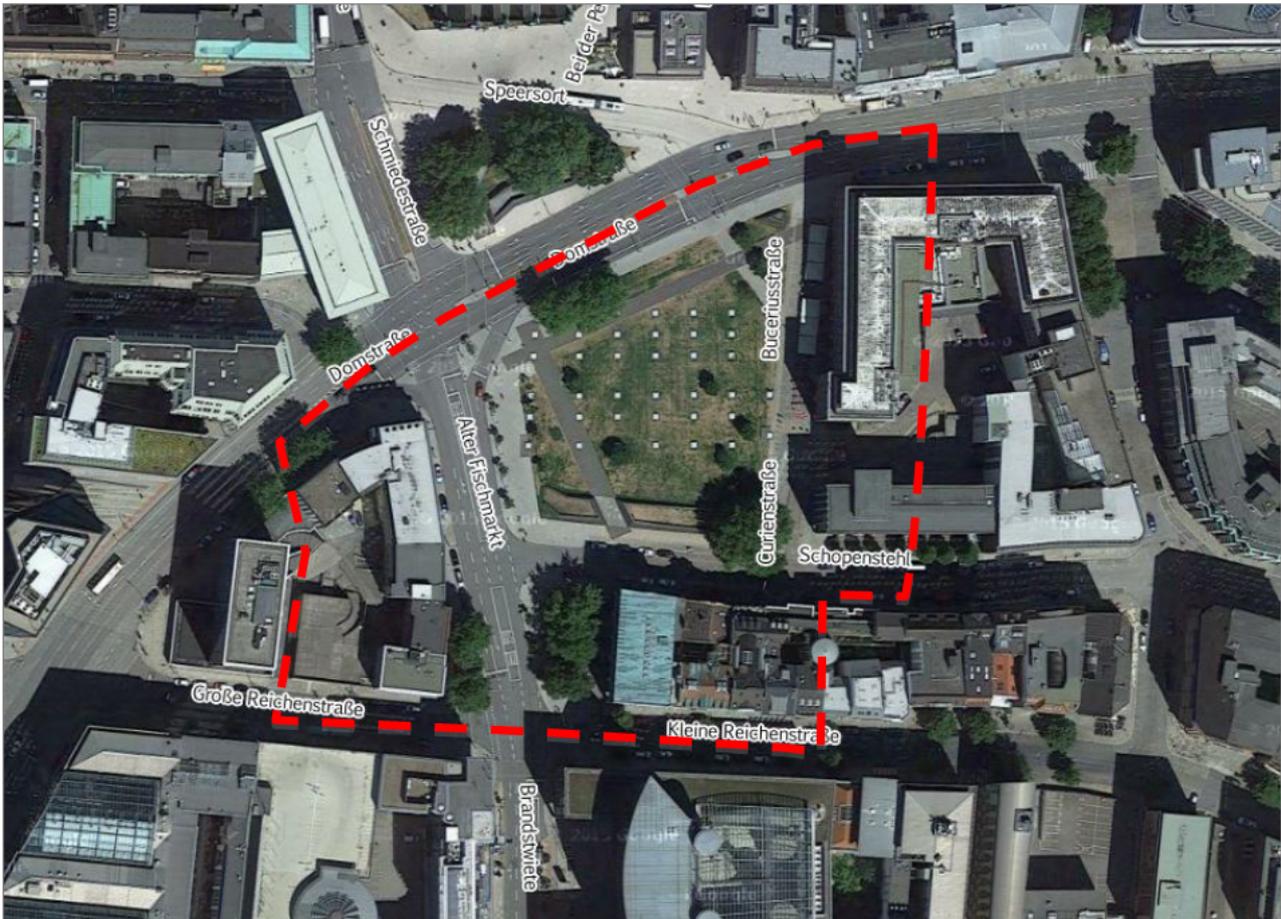


Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

Die nächsten StadtRad-Stationen befinden sich in der Mönckebergstraße (Europa Passage/ Karstadt) und südlich des Domplatzes (Alter Fischmarkt/ Schopenstehl). Die dominante, mehrspurige Domstraße ist sowohl optisch wie funktional eine Zäsur und stellt einen Bruch in der Struktur des Stadtraumes dar (vgl. Abb. 48).

## 2.3 Domplatz – Alter Fischmarkt

Abbildung 13: Blick auf den Abschnitt Alter Fischmarkt - Domplatz



Quelle: Google Maps 2015, bearbeitet durch die CIMA Beratung + Management GmbH

Der Abschnitt Domplatz – Alter Fischmarkt erstreckt sich von der Domstraße bis zur Kleinen bzw. Großen Reichenstraße.

### Nutzungen

In diesem Teil der Domachse findet ein Wandel der Nutzungen statt. Einzelhandelsnutzungen in den Erdgeschossen sind nur noch vereinzelt vorhanden (World of Stamps – Briefmarken und Münzen, Hamburg Bäckerei). Abb. 45 zeigt auf, dass vornehmlich Gastronomie sowie Dienstleistungen und soziale Einrichtungen den Stadtraum prägen. Insbesondere das Hofbräu Wirtshaus direkt am Domplatz erweist sich aufgrund seiner Größe und Lage als Magnetbetrieb, der die Passanten jedoch eher in das

Kontorhausviertel als in Richtung HafenCity leitet. Aufgrund der Tatsache, dass das Hofbräuhaus nicht unmittelbar an der Domachse gelegen ist, leitet es die Passanten eher in das Kontorhausviertel als in Richtung HafenCity. Sowohl im Bereich Schopensteht als auch dem südlichen Bereich des Alten Fischmarkts finden sich weitere gastronomische Angebote, wie z.B. die Brooklyn Burger Bar oder das Le Quan, welche insbesondere beim After-Work-Publikum beliebt sind (vgl. Abb. 45).

Die ansässigen einzelhandelsfernen Dienstleistungsunternehmen induzieren nur wenig Frequenz. Besonders der nördliche Teil des Alten Fischmarkts besitzt eine laufbrechende Wirkung, da die östliche Seite baulich nicht gefasst ist und die westliche Seite mit der

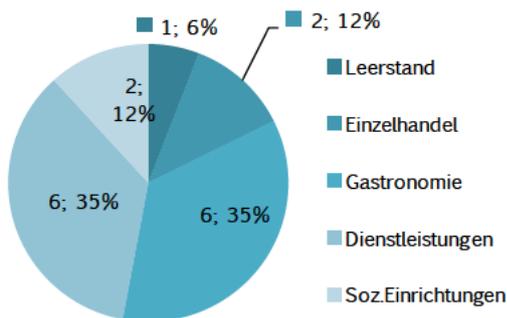
Scientology Kirche Hamburg e.V. sowie der Niederlassung der Itzehoer Versicherung durch publikumsarme Nutzungen besetzt ist (vgl. Abb. 44 u. 45).

Abbildung 14: Beispiel für wenig öffentlichkeitswirksame Erdgeschossnutzung (Alter Fischmarkt)



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

Abbildung 15: Übersicht der Nutzungen (Anzahl; Prozentsatz) in den Erdgeschossflächen im Bereich Domplatz – Alter Fischmarkt



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

In den Obergeschossen der fünf- bis sieben-geschossigen Geschäftshäuser befinden sich vornehmlich Büros.

### Städtebau und öffentlicher Raum

Der Domplatz sowie das angrenzende, denkmalgeschützte Pressehaus sind städtebauliche Highlights auf der Domachse<sup>21</sup>. Die Wallfragmente und Acrylkissen sollen an die Historie des Ortes erinnern<sup>22</sup>. Der Freiraum erfreut sich an sonnigen Tagen zwar großer Beliebtheit, die Nutzbarkeit im Winter oder bei

schlechtem Wetter ist jedoch stark eingeschränkt. Der Domplatz mit seiner städtebaulichen Öffnung hat keinen verbindenden Charakter (vgl. Abb. 47).

Abbildung 16: Blick auf den Domplatz aus Richtung Speersort



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

Auch dieser Achsenabschnitt weist ein uneinheitliches Stadtraumbild in der Gestaltung der Nebenflächen auf. Es bestehen weiterhin gestalterische Unterschiede zwischen westlicher und östlicher Seite. Durch die großen, aber wenig attraktiven Schaufensterfronten auf der westlichen Seite wird dieser Eindruck verfestigt. Das Außenmobiliar der ansässigen Gastronomen, die Parkplatzflächen sowie der Baumbestand verengen den Bereich für Fußgänger auf der westlichen Seite deutlich (vgl. Abb. 17).

Die östliche Seite weist im Bereich des Domplatzes eine moderne, attraktive Gestaltung auf und überzeugt durch die Grüngestaltung im öffentlichen Raum sowie ausreichend breite Fußgängerwege. Der Parkplatz sowie die kleine Grünfläche im südöstlichen Bereich wirken hingegen wenig gepflegt. Der Versatz der mit einem Colonnadengang ausgestatteten Bebauung lässt einen fragmentierten Teilraum entstehen. Ein in diesem Bereich installierter Pfeilwegweiser weist die HafenCity als Destination aus (vgl. Abb. 47).

### Verkehr

<sup>21</sup> vgl. Interview [REDACTED]

<sup>22</sup> vgl. Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) 2011: Hamburgs Wiege Der Domplatz: 27f.

Die vierspurige Straße Alter Fischmarkt prägt den Stadtraum maßgeblich.

Radfahrer erhalten im Bereich des Domplatzes (in nördliche Richtung) die Gelegenheit auf einem Schutzstreifen zu fahren. Ansonsten teilen sie die Verkehrsfläche mit Kraftfahrzeugen. Lediglich in den Kreuzungsbereichen sind explizit weitere Schutzstreifen ausgewiesen. Im Bereich Alter Fischmarkt – Schopensteil ist eine weitere StadtRad-Station installiert.

Abbildung 17: zugestellter öfftl. Fußgängerweg im Bereich Alter Fischmarkt



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

Während die Fußgängerwege auf östlicher Seite ausreichend weitläufig gestaltet sind, wird der Lauf auf der westlichen Seite durch Stadtmobiliar, die Außenbestuhlung der Gastronomie sowie eine Parkplatzfläche stark eingeschränkt.<sup>23,24</sup> (vgl. Abb. 48).

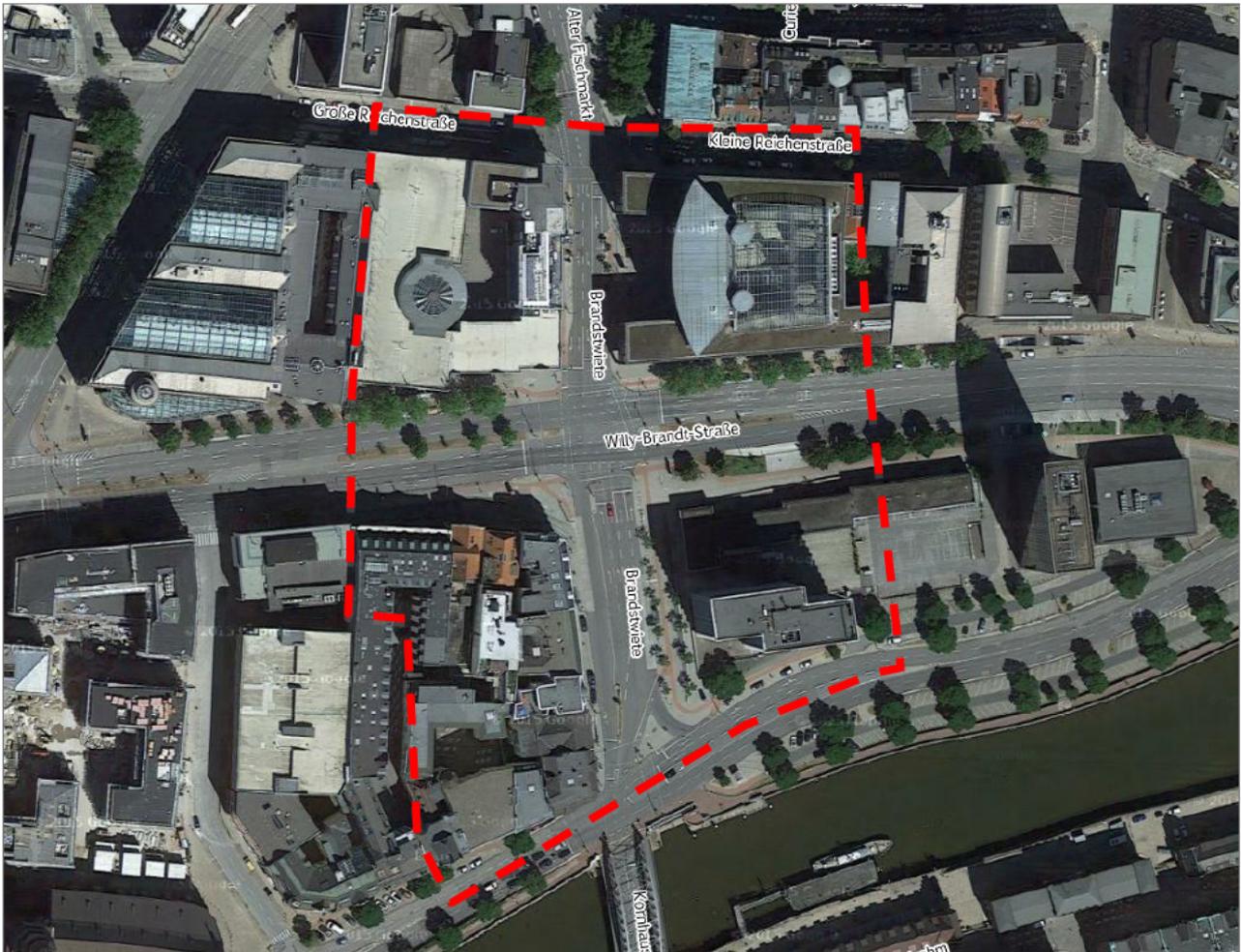
---

<sup>23</sup> vgl. Argus Stadt- und Verkehrsplanung 2015: Verkehrliche Beratung Verbindungsachse City ÜSQ Fußverkehr

<sup>24</sup> vgl. Argus Stadt- und Verkehrsplanung 2015: Verkehrliche Beratung Verbindungsachse City ÜSQ Problemstellen

## 2.4 Brandstwiete

Abbildung 18: Luftbildaufnahme des Abschnittes Brandstwiete



Quelle: Google Maps 2015, bearbeitet durch die CIMA Beratung + Management GmbH

Der Abschnitt Brandstwiete erstreckt sich über die volle Länge der Brandstwiete bis zur Kornhausbrücke. Sowohl der Neue Dovenhof als auch das ehemalige Spiegel-Areal, welches momentan unter dem Namen Hamburg Heights neu entwickelt wird, zählen zum Untersuchungsraum.

### Nutzungen

Entgegen der Nutzungsstruktur im Bereich Alter Fischmarkt sind die Erdgeschossflächen im nördlichen Teil der Brandstwiete wieder vermehrt durch Einzelhandel geprägt. Der Einzelhandel ist dabei als qualitätsorientiert –

hochwertig mit einem spezialisierten Angebot einzustufen (vgl. Abb. 45).

Abbildung 19: Parkhaus Große Reichenstraße



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

Auf der westlichen Seite der Domachse haben sich das Einrichtungshaus R.I.C.O. Interior sowie das Hifi-Fachgeschäft Michel niedergelassen<sup>25</sup>. Die weitere Bebauung bis zur kreuzenden Willy-Brandt-Straße wird durch das Parkhaus „Große Reichenstraße“ geprägt und induziert somit keine Passantenfrequenzen. Die unattraktive Gebäudefront des Parkhauses besitzt eine laufbrechende Wirkung an zentraler Position auf der Domachse. Es mangelt an attraktiven, frequenzinduzierenden Nutzungen in diesem Abschnitt, die zu einer Belebung beitragen könnten (vgl. Abb. 50).

Abbildung 20: Einzelhandelsnutzung Neuer Dovenhof



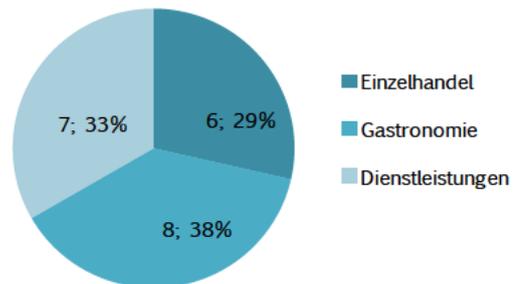
Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

Auf der östlichen Seite liegt der Neue Dovenhof, in dem ein Optiker/Brillengeschäft (Schütt Optik Trendstore) und eine Reinigung als einzelhandelsnahe Dienstleistungsunternehmen vorzufinden sind. Über die Kleine Reichenstraße kann der 1887 Streetwear Store erreicht werden, welcher ebenfalls zu den Erdgeschossflächen des Neuen Dovenhofs zählt (vgl. Abb. 20).

Im Bereich der südlichen Brandstwierte verändert sich die Situation. Die westliche Seite ist durch eine Vielzahl unterschiedlicher, gastronomischer Angebote geprägt. Darüber hinaus finden sich vereinzelt Einzelhandels- sowie einzelhandelsnahe<sup>26</sup> Dienstleistungsangebote

in diesem Abschnitt (Dössel & Rademacher; Frech Maßanfertigung) (vgl. Abb. 45).

Abbildung 21: Übersicht der Nutzungen (Anzahl, Prozentsatz) in den Erdgeschossflächen im Bereich Brandstwierte



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

Die Obergeschosse sind teilweise durch Wohnungen belegt, was wiederum eine Seltenheit auf der Domachse ist und gleichzeitig zur Belebung in den Abendstunden beiträgt. Die übrigen Obergeschossflächen werden vornehmlich durch einzelhandelsferne Dienstleistungsunternehmen genutzt.

Auf dem als Spiegel-Insel bekannt gewordenen Areal zwischen der Willy-Brandt-Straße im Norden, dem Dovenfleet im Süden und der Brandstwierte im Westen entwickelt die Hochtief Projektentwicklung GmbH das Projekt Hamburg Heights. Auf einer Fläche von ca. 7.700m<sup>2</sup> soll ein Ensemble entstehen, das neben Büroflächen auch ein Hotel sowie Gastronomie beherbergt. Zwei der geplanten Objekte sind bereits komplett vermietet oder verkauft. Die Entwicklung anderer Objekte befindet sich noch in einem solch frühen Stadium, dass insbesondere auf die Gestaltung der Erdgeschossflächen sowie kleinerer Außenflächen Einfluss genommen werden könnte (Height 1 und 3). Die Eigentümer des Height 1 sind Ideen dieser Art gegenüber sehr aufgeschlossen und zeigen durchaus Interesse an einer solchen Entwicklung<sup>27</sup> (vgl. Abb. 49).

<sup>25</sup> vgl. Interview [redacted] u. [redacted] am 16.10.2015

<sup>26</sup> Bei einzelhandelsnahen Dienstleistungen handelt es sich u.a. um Angebote aus dem Segment der Kreditinstitute (mit Kundenshalter), Post, Reisbüros, Reinigungen. Zu den einzelhandelsfernen Nutzungen zählen u.a. Kreditinstitute (ohne Kundenshalter), Anwälte, Architekten oder Personaldienstleister.

<sup>27</sup> vgl. Interview [redacted] (Berenberg Privatbank) am 05.11.2015

## Städtebau und öffentlicher Raum

Der Abschnitt – geprägt durch die Einflüsse dreier angrenzender, sehr unterschiedlicher Quartiere, des Kontorhausviertels, des Nikolai-Quartiers und der Cremoninsel – weist ein sehr heterogenes Bild auf. Der Neue Dovenhof versucht die historischen Strukturen der Kontorhäuser auf großmaßstäbliche, moderne Art zu interpretieren. Zwei sechsgeschossige Querriegel sowie das dazwischenliegende, rückständige Hochhaus lassen eine großzügige Vorfahrt zur Brandstwierte entstehen, die den Raum nur schwer fasst und unnötig weit erscheinen lässt.

Ergänzt werden diese großmaßstäblichen Strukturen durch die gegenüberliegende Bebauung der Brandstwierte 4. Die Gebäudefronten des Parkhauses „Große Reichenstraße“ sind nicht in den städtebaulichen Kontext integriert worden und wirken fremd. Neben einem funktionalen Defizit liegt auch ein städtebaulich-architektonisches Defizit vor (vgl. Abb. 47).

Die Bebauung westlich der Brandstwierte ist weiterhin sehr dicht, aber bedingt durch die Parzellenstruktur eher kleinteilig und setzt sich von den Baustrukturen der nördlichen Brandstwierte ab (vgl. Abb. 47 u. 50).

Der Stadtraum wirkt in diesem Bereich somit sehr heterogen. Bauwerke aus verschiedenen Epochen sowie Stilrichtungen prägen das Stadtbild (vgl. Abb. 22 u. 23).

Abbildung 22: kleinteilige Bebauungsstrukturen der südlichen Brandstwierte aus Richtung Willy-Brandt-Straße



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

Abbildung 23: Illustration Projekt Hamburg Heights



Quelle: ImmobilienZeitung

Der heterogene Eindruck wird durch die städtebauliche Situation auf der ehemaligen Spiegel-Insel unterstützt. Momentan stellen die beiden denkmalgeschützten Hochhäuser städtebauliche Solitäre dar, die sich nicht in den Stadtraum einfügen, da sie keinerlei Baufluchten, Fassadengestaltungen oder -formen aufnehmen (vgl. Abb. 22). Gemäß den aktuell vorliegenden Informationen, werden die Baufluchten im Bereich der Willy-Brandt-Straße ansatzweise aufgegriffen. Die Gestaltung sowie die Textur der einzelnen Baukörper führen nur bedingt zu einer städtebaulichen Integration.

Der Abschnitt der Brandstwierte weist darüber hinaus ein uneinheitliches Stadtraumbild in der Gestaltung der Nebenflächen auf.

Abbildung 24: Gestaltung der Nebenfläche im Bereich der Brandstwierte



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

Die Nebenflächen sind beidseitig großzügig bemessen und bieten ausreichend Platz für Fußgänger und Radfahrer, mit Ausnahme des südlichen Abschnitts auf der westlichen Seite der Brandstwierte. Hier ist der nutzbare Raum stellenweise durch eine Treppenanlage und einen Laternenmast auf weniger als 1,0 m eingengt<sup>28</sup> (vgl. Abb. 24, 26 u. 46).

Der Abschnitt weist keine öffentlichen Aufenthaltsmöglichkeiten in Form von Sitzgelegenheiten o.ä. auf.

Passanten werden weiterhin durch die auf östlicher Seite installierten Wegweiser in Richtung Hafencity geleitet (vgl. Abb. 47).

## Verkehr

Die drei- bis fünfspurige Straße Brandstwierte prägt den Stadtraum maßgeblich. Obwohl der Stadtraum durch die Bebauung in Bereichen besser gefasst ist, wirkt die Brandstwierte sehr weitläufig.

Abbildung 25: Mehrspuriger Verkehrskorridor Willy-Brandt-Straße



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

Insbesondere im Bereich der südlichen Brandstwierte ist die Straßenfläche im Vergleich zu den Nebenflächen sehr breit. Dies wirkt sich negativ auf die städtebauliche Situation aus. Es ist zu prüfen, inwieweit die

<sup>28</sup> vgl. Argus Stadt- und Verkehrsplanung 2015: Verkehrliche Beratung Verbindungsachse City ÜSQ Fußverkehr

Aufteilung zwischen Verkehrs- und Nebenflächen dem jeweiligen tatsächlichen Verkehrsaufkommen entspricht<sup>29</sup> (vgl. Abb. 48).

Die Radfahrer erhalten nahezu im gesamten Bereich der Brandstwierte einen separaten Fahrradweg innerhalb der Nebenflächen. Dies führt zu Konfliktgefahrenpotential zwischen Fußgängern und Radfahrern und widerspricht zudem den Leitlinien, die sich die Freie und Hansestadt Hamburg gesetzt hat. Demnach sollen markierte Radverkehrsführungen in Form von Radfahr- oder Schutzstreifen ausgewiesen werden, sofern Radwege fehlen oder nicht angelegt werden können<sup>30,31</sup>.

Lediglich im Bereich der südlichen Brandstwierte in Richtung Süden erhalten Fahrradfahrer, aufgrund der dort eingerichteten Bushaltestelle, keinen separaten Radfahr- oder Schutzstreifen und teilen sich die Verkehrsfläche mit dem motorisierten Individualverkehr sowie dem Öffentlichen Personennahverkehr, was zu einem Konfliktgefahrenpotential führt. Die Bushaltestelle „Brandstwierte“ befindet sich im Bereich der südlichen Brandstwierte und gewährleistet die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus der Innenstadt sowie der Hafencity (vgl. Abb. 47).

Abbildung 26: Kreuzung Brandstwierte - Dovenfleet



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

<sup>29</sup> vgl. Interview ██████████ am 23.10.2015

<sup>30</sup> vgl. Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) 2007: Radverkehrsstrategie für Hamburg: 11

<sup>31</sup> vgl. Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) 2015: Radverkehrsstrategie für Hamburg - Fortschrittsbericht: 5

Die Ausstattung mit Fußgängerwegen auf den Nebenflächen ist weitestgehend als bedarfsgerecht einzustufen. Lediglich auf der westlichen Seite der südlichen Brandstwierte liegen wesentliche Konfliktstellen vor (vgl. Abb. 24 u. 26). Die straßenbegleitenden Parkplatzflächen, das Außenmobiliar der Gastronomen sowie Barrieren in Form von Treppen und Geländern tragen zum Konfliktpotential bei, sodass abschnittsweise Gehwegbreiten von unter 1,0 m vorliegen. Der Straßenraum wird den Ansprüchen einer Straße, welche durch eine gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung sowie eine häufig frequentierte ÖPNV-Linie geprägt ist, nicht gerecht.

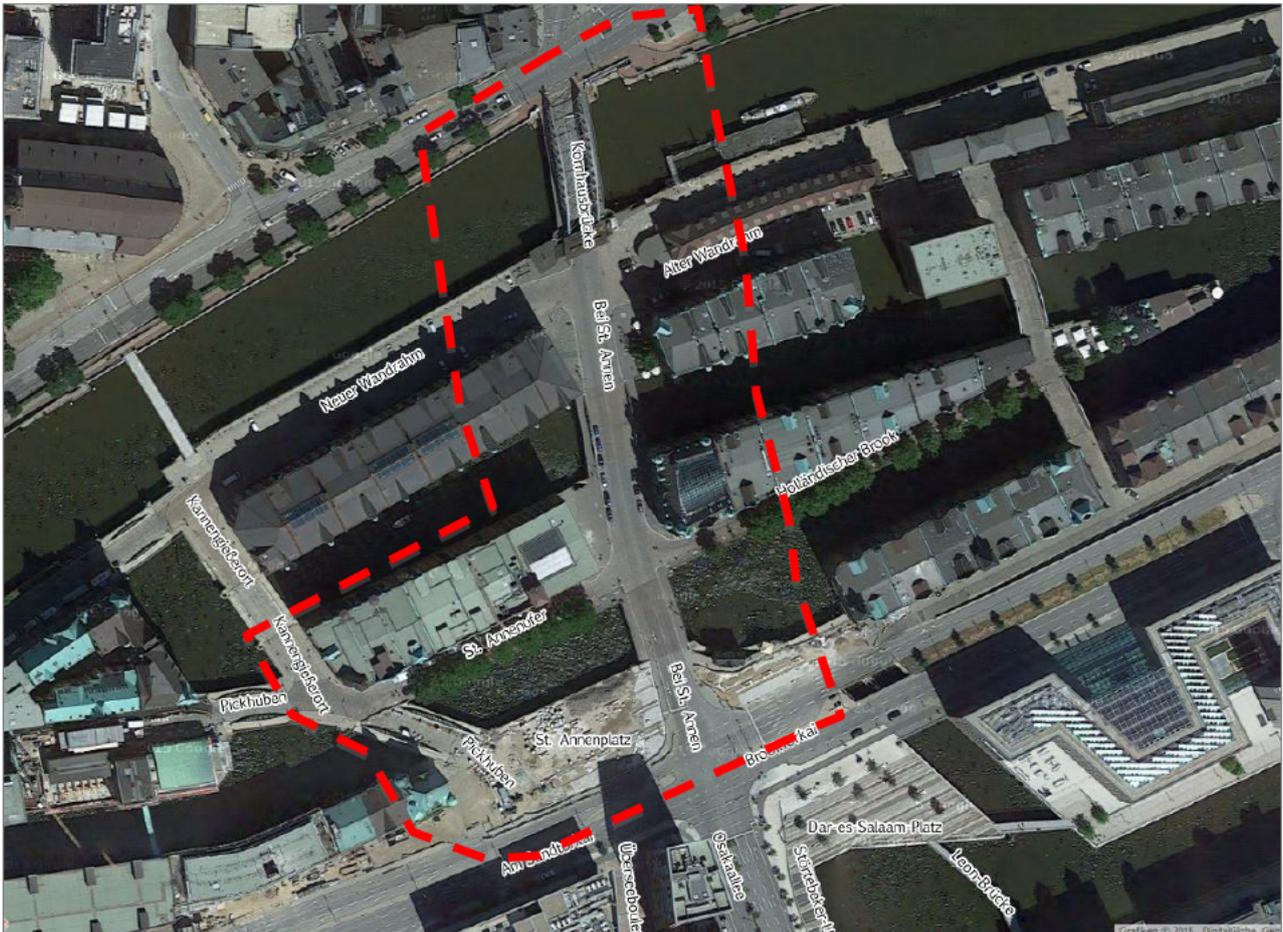
Die Kreuzungssituation Brandstwierte – Dovenfleet ist durch weitere Konfliktstellen gekennzeichnet. Abb. 26 verdeutlicht, dass der Gehweg unterhalb des Straßenniveaus liegt und die Wartefläche im Kreuzungsbereich nur durch eine Treppe zu erreichen ist. Darüber hinaus sind die Warteflächen auf nördlicher sowie südlicher Seite sehr eingeschränkt<sup>32</sup>.

---

<sup>32</sup> vgl. Argus Stadt- und Verkehrsplanung 2015: Verkehrliche Beratung Verbindungssachse City ÜSQ Problemstellen

## 2.5 Speicherstadt

Abbildung 27: Luftbildaufnahme des Abschnittes Speicherstadt



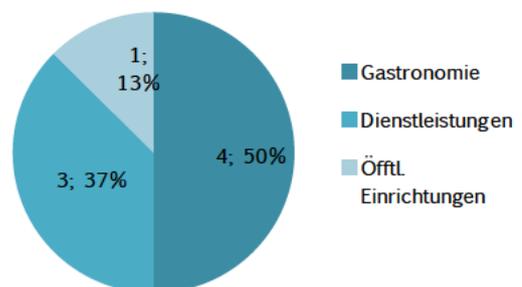
Quelle: Google Maps 2015, bearbeitet durch die CIMA Beratung + Management GmbH

Der Abschnitt Speicherstadt beginnt mit der Kornhausbrücke und erstreckt sich bis zum Sandtorkai / Brooktorkai.

### Nutzungen

Die ursprünglich zu Lagerzwecken genutzten Gebäude der Speicherstadt haben einen Strukturwandel erlebt. Aktuell dienen sie vornehmlich einzelhandelsfernen Dienstleistungsunternehmen sowie kulturellen und öffentlichkeitswirksamen Einrichtungen als Sitz<sup>33</sup> (vgl. Abb. 45).

Abbildung 28: Übersicht der Nutzungen (Anzahl, Prozentsatz) in den Erdgeschossflächen im Bereich Speicherstadt



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

Wie Abbildung 45 zeigt, wird das Angebot durch Gastronomie (Soup-City, Restaurant Schönes Leben, Fleetschlösschen, Genuss-Speicher) sowie einer kulturellen und öffent-

<sup>33</sup> vgl. Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) 2014: Innenstadtkonzept Hamburg 2014: 134

lichkeitswirksamen Einrichtung (Deutsches Zollmuseum) geprägt.

Abbildung 29: Gastronomisches Angebot "Fleetschlösschen"



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

Obwohl in diesem Abschnitt der Speicherstadt kein Einzelhandel in den Erdgeschossen vorhanden ist, generiert das Quartier Frequenzen, die andere Abschnitte nicht aufweisen können (vgl. Kapitel 2.8 Frequenzanalyse). Bedingt durch die Bedeutung als UNESCO-Weltkulturerbe sowie die zahlreichen kulturellen und öffentlichkeitswirksamen Einrichtungen ist die Speicherstadt bei Touristen sehr beliebt und verleiht dem Quartier Urbanität. Allein das Hamburg Dungeon sowie das Miniatur Wunderland locken jedes Jahr mehrere Millionen Besucher in die Speicherstadt, die auch die übrigen Teile der Speicherstadt sowie die HafenCity besuchen<sup>34</sup>.

Wohnnutzungen sind aufgrund der Tatsache, dass die Speicherstadt außerhalb der hochwassergeschützten Bereiche liegt, eine Ausnahme<sup>35</sup>.

### Städtebau und öffentlicher Raum

Als Träger des UNESCO-Weltkulturerbetitels ist die Speicherstadt ein einzigartiges Denk-

mal für Bautechnik, Material und Gestalt der Industriearchitektur. Die fünf- bis sechsgeschossigen Backsteingebäude mit ihren Winderkern und Ornamenten machen den Abschnitt zu einem Highlight auf der Domachse<sup>36,37</sup> (vgl. Abb. 50). Das Zusammenspiel zwischen der Bebauung und dem durch die Flotte fließenden Wasser lässt die frühere Funktion der Speicherstadt erahnen, gleichzeitig kann es als Quartier, welches durch Dienstleistungsunternehmen sowie kulturelle und öffentlichkeitswirksame Einrichtungen besetzt ist, bestehen.

Abbildung 30: Ortstypische Bebauungsstrukturen in der Speicherstadt



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

Aufgrund der historischen Bedeutung der Speicherstadt als Lagerstätte weisen die Gebäude der Speicherstadt keine großformatigen Fensterfronten oder ebenerdigen Eingangsbereiche auf (vgl. Abb. 30). Für die Nutzung als Einzelhandels- oder Gastronomiestandort ist dies aber unerlässlich, da sowohl die Warenpräsentation als auch die Zugänglichkeit wichtige Faktoren darstellen. Zu große Eingriffe in die Struktur

<sup>34</sup> vgl. Website Miniatur Wunderland und Hamburg Dungeon

<sup>35</sup> vgl. Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) 2014: Innenstadtkonzept Hamburg 2014: 134

<sup>36</sup> vgl. Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) 2014: Innenstadtkonzept Hamburg 2014 133f.

<sup>37</sup> vgl. Interview [redacted] am 23.10.2015

der Gebäude hätten negative Auswirkungen auf das besondere Ambiente des Ortes<sup>38</sup>.

Den Bebauungsstrukturen sind oftmals kleinere Platzsituationen vorgelagert, die teilweise ungenutzt bleiben. Als Flächen für Außengastronomie oder als identitätsstiftende Freiräume oder Platzsituationen bieten diese ein enormes Potential. Der aktuell als Parkplatz fungierende Platz vor dem Deutschen Zollmuseum zählt ebenso zu den Flächen, die ein solches Gestaltungspotential aufweisen (vgl. Abb. 46).

Die größte Freifläche ist der St. Annenplatz, unmittelbar zwischen St. Annenfleet und Am Sandtorkai gelegen. Durch die Pflasterung werden Passanten direkt auf den Überseeboulevard geleitet. Ansonsten weist der St. Annenplatz einen sehr schlicht gestalteten aber geordneten Eindruck auf. Vereinzelte Bäume sowie Sitzgelegenheiten sind die alleinigen Ausstattungsmerkmale<sup>39</sup>. Aufgrund dieser Tatsache kann sich der St. Annenplatz nur schwer gegen den Dar-es-Salaam-Platz behaupten, welcher schräg gegenüber direkt am Magdeburger Hafen gelegen ist. Von der Grundgestaltung ähnlich kann der Dar-es-Salaam Platz durch einen stärkeren Baumbesatz, ansprechendere Sitzgelegenheiten, maritime Ausstellungsstücke sowie seine Lage am Wasser überzeugen.

## Verkehr

Das für die ursprüngliche Nutzung der Speicherstadt konzipierte Straßennetz ist auf Ziel- und Quellverkehr von Kraftfahrzeugen ausgelegt. Fußgänger und Radfahrer finden somit erschwerte Bedingungen vor<sup>40</sup>.

Die kopfsteingepflasterte Straße St. Annen verbindet die Kornhausbrücke mit der Kreuzung Brooktorkai/Am Sandtorkai.

Abbildung 31: Ortstypische Straßenraumgestaltung



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

Es besteht durch die Bushaltestelle „Bei St. Annen“ eine gute Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr (vgl. Abb. 48).

Durch die hohe Anzahl der am Seitenrand der Verkehrsfläche parkenden Kraftfahrzeuge weist die Straße einen sehr ungeordneten Eindruck auf und stellt gleichzeitig ein Problem für die Radfahrer dar. Diese teilen sich die Verkehrsfläche mit den Kraftfahrzeugen und aufgrund der verengten nutzbaren Verkehrsfläche sind Konfliktsituationen unumgänglich. Des Weiteren ist die Fahrbahnoberfläche ebenfalls ein Problem für die Radfahrer, da sie uneben und sehr rutschig sein kann.

Ähnlich gestaltet sich die Situation auf der Kornhausbrücke. Kraftfahrzeuge und Fahrradfahrer teilen sich die Verkehrsfläche.

Abbildung 32: Situation auf der Kornhausbrücke



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

<sup>38</sup> vgl. Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) 2014: Innenstadtkonzept Hamburg 2014: 134

<sup>39</sup> vgl. Interview [REDACTED] am 21.10.2015

<sup>40</sup> vgl. Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) 2014: Innenstadtkonzept Hamburg 2014: 136

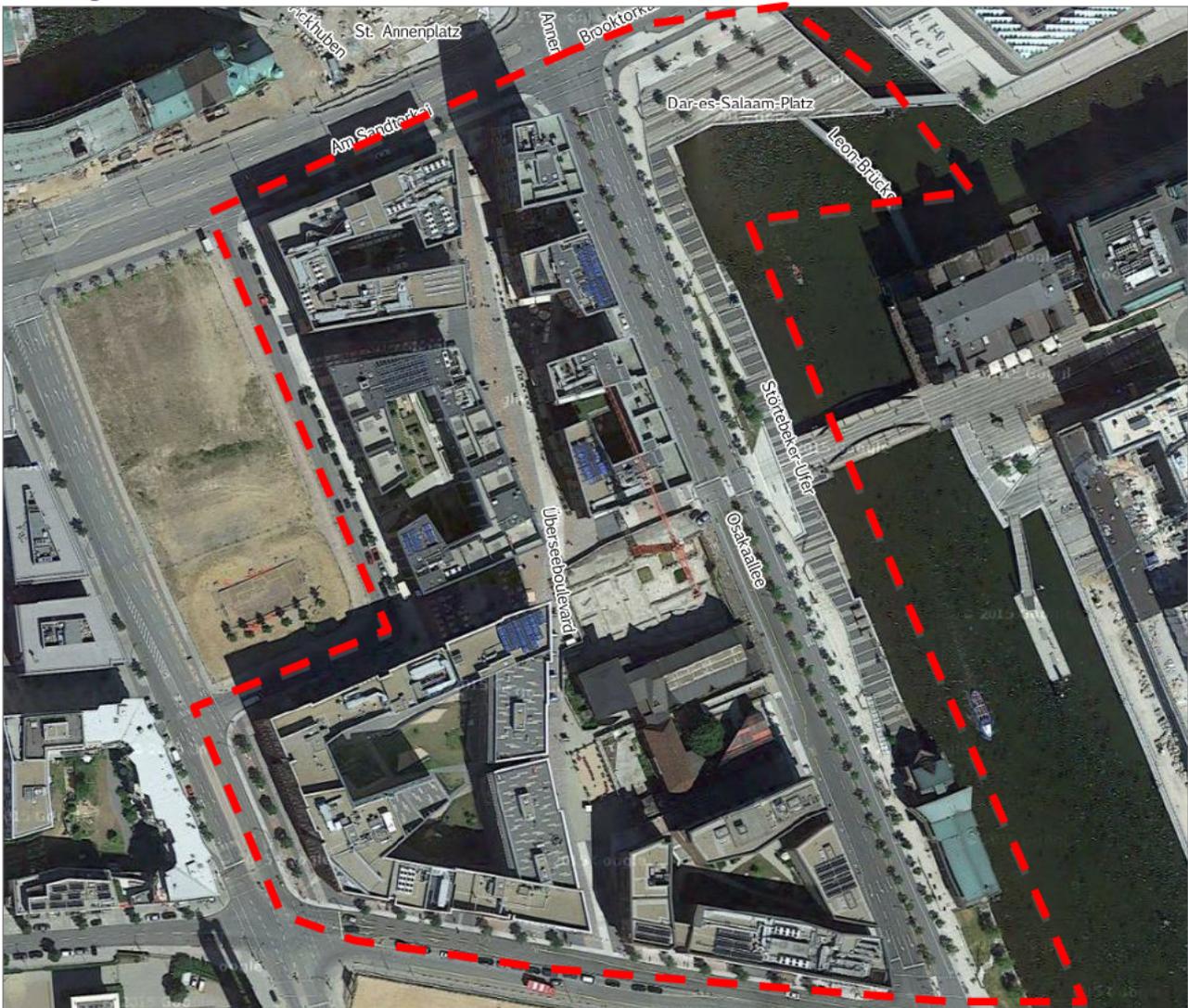
Vor ähnlichen Problemen stehen auch die Fußgänger. Der Gehweg auf der Kornhausbrücke ist relativ schmal und wird durch die Tore des ehemaligen Zollzauns der Kornhausbrücke noch weiter eingeschränkt (vgl. Abb. 32).<sup>41</sup> Die Wandbereiterbrücke sowie die St.-Annen-Brücke weisen ebenfalls schmale Gehwege (< 2,5 m) auf, wobei diese nicht durch weitere Hindernisse beeinträchtigt werden. Die ansonsten weitläufigen Gehwege sind ebenfalls mit Kopfsteinpflaster belegt, welches sich städtebaulich sehr gut integriert, aber funktional zu einigen Nachteilen führt (Rutsch- und Stolpergefahr, laute Fahrgeräusche). Als problematisch sind die Kreuzungsbereiche entlang der Domachse in diesem Bereich einzustufen, da sie für Fußgänger aufgrund der abgestellten Kraftfahrzeuge oftmals schlecht einsehbar sind.

---

<sup>41</sup> vgl. Interview ████████ am 23.10.2015

## 2.6 Überseeboulevard

Abbildung 33: Luftbildaufnahme des Abschnittes Überseeboulevard



Quelle: Google Maps 2015, bearbeitet durch die CIMA Beratung + Management GmbH

Der Überseeboulevard erstreckt sich in Nord-Süd-Ausrichtung von der Straße Am Sandtorkai / Brooktorkai bis zur Überseeallee. Im Gegensatz zu den vorherigen Abschnitten handelt es sich um eine reine Fußgängerzone. Perspektivisch wird dieser bis an die Elbe weitergeführt (voraussichtlich ab 2021).

### Nutzungen

Der nördliche Teil des Überseeboulevards als klassische Fußgängerzone ist durch Einzelhandel und Gastronomie in den Erdgeschossflächen gekennzeichnet. **Gegenüber der In-**

**nenstadt weist der Überseeboulevard mit inhabergeführten Boutiquen, Post, Drogerie und Frischemarkt sowie gastronomischen Angeboten und einigen Geschäften mit einem spezialisierten Angebot ein eigenes Profil auf<sup>42</sup>.**

Aktuell geht jedoch noch keine starke Magnetwirkung von dem vorhandenen Einzelhandelsbesatz aus.

Einzelne Ladenflächen stehen weiterhin oder immer wieder zur Vermietung, sind aber teil-

<sup>42</sup> vgl. Hafencity Hamburg GmbH (Hrsg.) 2015: Themen, Quartiere und Projekte: 24

weise durch temporäre Zwischennutzungen besetzt.

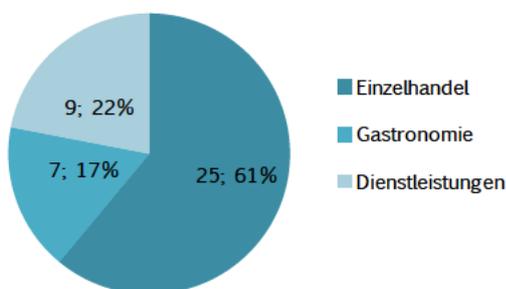
Abbildung 34: Fußgängerzone Überseeboulevard



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

Ergänzt wird das Angebot in den Erdgeschossflächen durch einige einzelhandelsnahe sowie -ferne Dienstleistungen, gastronomische Angebote und das Hotel 25hours (vgl. Abb. 45).

Abbildung 35: Übersicht der Nutzungen (Anzahl, Prozentsatz) in den Erdgeschossflächen im Bereich Überseeboulevard



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

Insbesondere die gastronomischen Angebote sowie das Hotel 25hours und das Hotel im

Alten Hafenamts, welches in diesem Jahr eröffnet, können als frequenzinduzierende Nutzungen überzeugen.

Der zentrale Platz am Überseeboulevard dient als Eventfläche. Zweimal wöchentlich trägt der Food Lovers Wochenmarkt zur Attraktivitätssteigerung sowie Belebung des Quartiers bei. Sowohl das Quartiersmanagement als auch die Werbegemeinschaft veranstalten regelmäßige Aktionen auf dem Überseeboulevard. Maßnahmen und Veranstaltungen dieser Art zielen insbesondere auf eine Belebung des Quartiers ab. Mit der Fertigstellung des Alten Hafenamts, in dem neben einem Hotel auch ein Restaurant ansässig sein wird, sowie dem bereits fertiggestellten Wohnturm Cinnamon (inkl. Einzelhandelsfläche) erhält der nördliche Teil des Überseequartiers weitere Elemente, die zur Belebung beitragen werden. Komplettiert wird das nördliche Überseequartier durch die Entwicklungen rund um den Bereich Singapurstraße/ Am Sandtorkai, wo ebenfalls publikumsintensive Nutzungen (u.a. Einzelhandel, Gastronomie, Kino, Hotel) bis zum Ende des Jahres 2017 etabliert werden.

Die Obergeschossflächen der umliegenden Bebauung sind durch einzelhandelsferne Dienstleistungen sowie vor allem durch Wohnnutzungen geprägt. Der hohe Wohnflächenanteil trägt dazu bei, dass der Stadtraum auch in den Abendstunden belebter ist als andere Abschnitte der Domachse. Gleichzeitig birgt das Nebeneinander von Wohnen und Einkaufen ein gewisses Konfliktpotential.

### Städtebau und (halb)öffentlicher Raum

Moderne, zeitgenössische fünf- bis zehngeschossige Wohn- und Geschäftshäuser prägen das Bild des Stadtraums. Ergänzt wird der positive Eindruck durch den attraktiv gestalteten öffentlichen Raum, welcher den gleichen Standard wie der Bereich rund um den Jungfernstieg aufweist (vgl. Abb. 47). Sowohl die gewählten Bodenbeläge als auch das Stadtmobiliar sowie die Beleuchtungsanlagen wirken städtebaulich gut integriert und

fügen sich nahtlos in die bauliche Umgebung ein.

Hinsichtlich der Beleuchtungssituation ist jedoch zu konstatieren, dass die Beleuchtung vor allem in den Abendstunden zu verbessern ist.

Temporäre, kulturelle Ausstellungen erhöhen die Attraktivität des Überseeboulevards zusätzlich. Das Informationssystem des Überseequartiers ermöglicht eine Orientierung der Passanten.

Abbildung 36: (halb)öffentlicher Raum Überseeboulevard



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

Als zentral gelegene Freifläche fungiert der Marktplatz. An den Marktplatz grenzt das historische, denkmalgeschützte Hafenamt. Das Alte Hafenamt erinnert mit seiner Architektur an die Historie des Ortes und integriert sich gleichzeitig in den modernen Bestand.

Mit dem Dar-es-Salaam-Platz sowie dem Störtebeker Ufer finden sich attraktive Freiflächen direkt am Magdeburger Hafen.

Abbildung 37: Eingangssituation Überseeboulevard



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

Das Haus Arabica markiert den Eingang des Überseeboulevards und ist aus der Ferne als Landmarke zu identifizieren, ohne dabei auf die vorhandenen Einzelhandelsnutzungen hinzuweisen<sup>43</sup>.

Die Beleuchtungssituation ist ähnlich wie im Bereich der Speicherstadt noch nicht optimal gelöst worden. Vor allem in den Abendstunden sollte die Beleuchtung im Bereich des Überseeboulevards sowie die Illumination besonderer Bauungsstrukturen verbessert werden.

Das Leitsystem der Freien und Hansestadt Hamburg ist ebenfalls innerhalb des Quartiers präsent. Sowohl am nördlichen Eingang als auch am künftigen Übergang zum südlichen Teil des Überseequartiers sind entweder ein Wegweiser oder eine Stele platziert. (vgl. Abb. 46) Im Bereich des Marktplatzes ist zudem ein weiterer Pfeilwegweiser vorgesehen.

## Verkehr

Der Überseeboulevard als Fußgängerzone ist ausschließlich Passanten vorbehalten. Der fünfspurige Verkehrskorridor Am Sandtorkai, welcher dem Überseeboulevard im Norden unmittelbar vorgelagert ist, wirkt als Zäsur zwischen Speicherstadt und HafenCity.

Abbildung 38: Blick auf die Straße Am Sandtorkai



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

<sup>43</sup> vgl. Interview [REDACTED] am 21.10.2015

Die Anbindung des Überseeboulevards an den Öffentlichen Personennahverkehr erfolgt über die an der Osakaallee und Am Sandtorkai gelegenen Bushaltestellen. Über die Buslinien 6, 111 und 602 können sowohl weitere Teile der HafenCity als auch die Innenstadt erreicht werden. Mit der U-Bahnstation „Überseequartier“ besteht eine direkte Anbindung mit der U4 an den Jungfernstieg / Billstedt.

Das StadtRad-Angebot kann auch in diesem Bereich in Anspruch genommen werden. Die Nutzer des Angebots werden jedoch zur Station am südlichen Ende der Osakaallee und somit an einem wesentlichen Teil des Einzelhandelsangebots vorbeigeleitet. Entlang der Osakaallee gibt es einen Radfahrstreifen (vgl. Abb. 48).

Die großzügige Dimensionierung sowie die leitende Pflasterung laden zum Shoppingspaziergang auf dem Überseeboulevard ein. Sowohl Passanten als auch Gastronomen und Einzelhändler erhalten genügend Platz, um einkaufen bzw. ihre Waren präsentieren zu können.

Für die weitere Entwicklung und Verbindung der nördlichen und südlichen Lage des Überseeboulevards besitzt die Kreuzung Überseeboulevard - Überseeallee eine zentrale Bedeutung. Die zukünftige Kreuzung muss architektonisch sowie verkehrstechnisch attraktiv gestaltet werden, sodass kein weiterer Bruch im Lauf dieser Achse entsteht. Es sollte besonderer Wert darauf gelegt werden, dass der Eingangsbereich des südlichen Überseeboulevards über attraktive Erdgeschossnutzungen verfügen wird.

## 2.7 Passantenfrequenzmessung

Als ein weiterer Baustein zur Beurteilung der Situation der Domachse wurde eine Passantenfrequenzzählung durchgeführt.

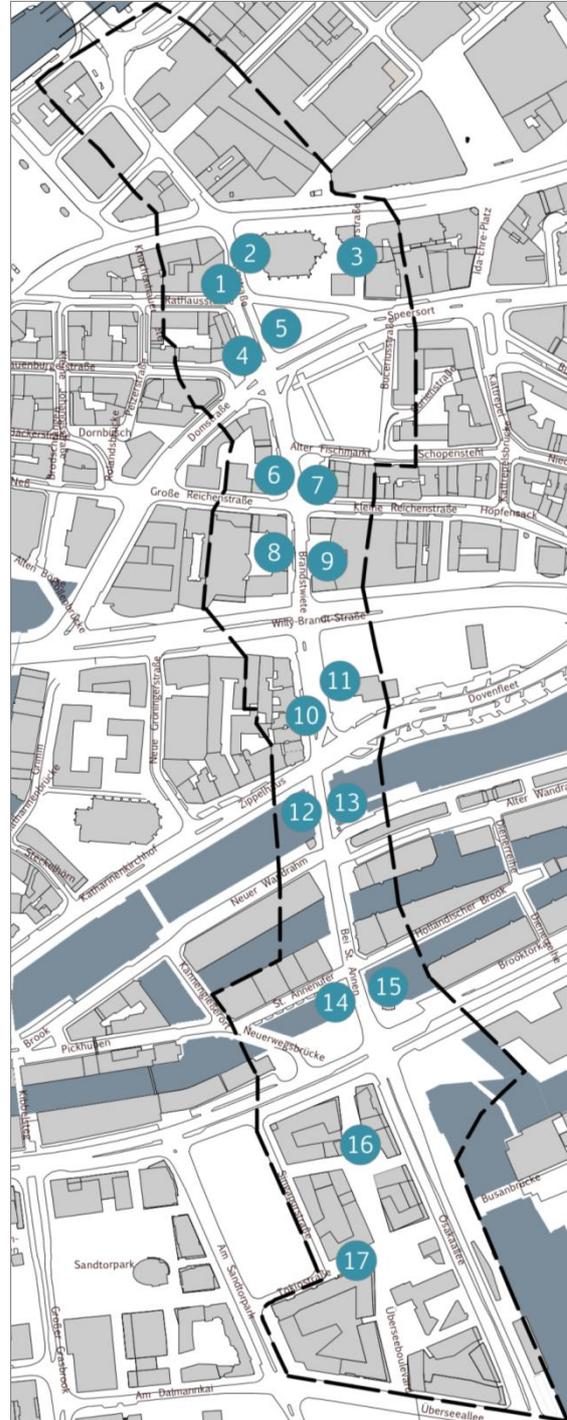
Grundlage der Analyse ist eine Zählung, die im Zeitraum vom 01.06.2015 – 07.06.2015 stattfand. An den Werktagen wurde zwischen 8.00 - 20.00 Uhr sowie am Wochenende zwischen 10.00 - 22.00 erhoben. Erfasst wurden sowohl Fußgänger, Rollstuhlfahrer sowie schiebende und fahrende Radfahrer.

Die 17 Standorte für die Frequenzzählung wurden anhand der städtebaulichen Situation gewählt. Die genauen Standorte sind der nebenstehenden Abbildung zu entnehmen:

1. westl. Bergstraße
2. östl. Bergstraße
3. Kreuzlerstraße
4. westl. Schmiedestraße
5. östl. Schmiedestraße
6. westl. Alter Fischmarkt
7. östl. Alter Fischmarkt
8. westl. Brandstwierte (Nord)
9. östl. Brandstwierte (Nord)
10. westl. Brandstwierte (Süd)
11. östl. Brandstwierte (Süd)
12. westl. Kornhausbrücke
13. östl. Kornhausbrücke
14. westl. St. Annenplatz
15. östl. St. Annenplatz
16. Überseeboulevard
17. Tokiostraße

Ziel der Passantenfrequenzzählung war zum einen, die zeitliche Aufenthaltspräferenz im Tagesvergleich zu ermitteln. Zum anderen kann ein Vergleich der Frequenzen an den einzelnen Standorten vorgenommen werden.

Abbildung 39: Standorte der Passantenfrequenzzählung



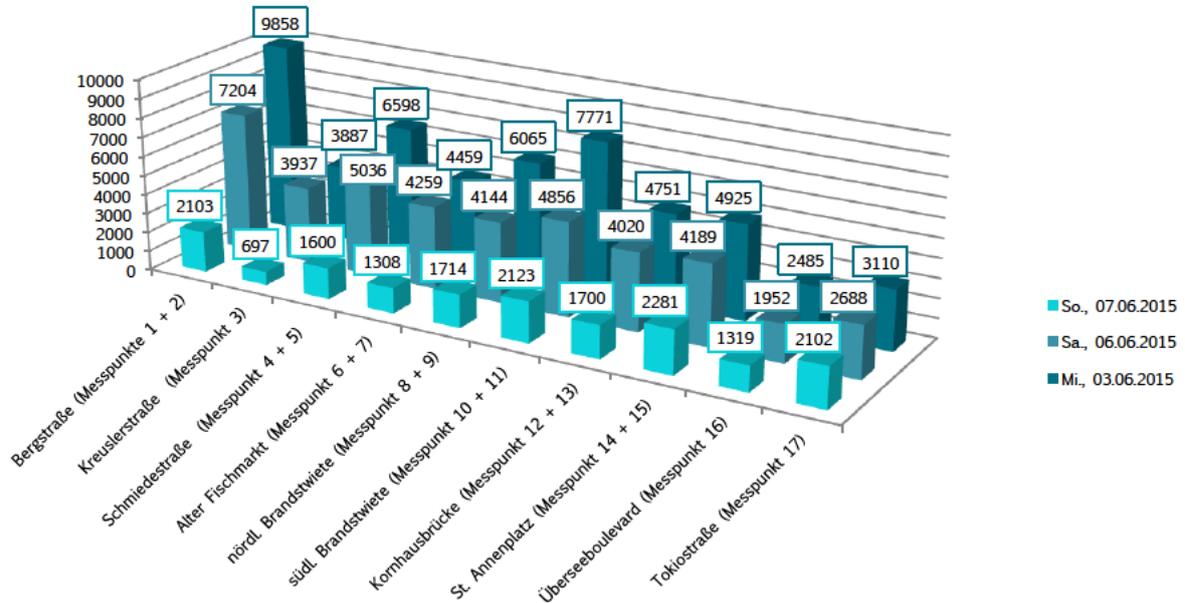
Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

Darüber hinaus lässt ein Vergleich der Frequenzen zwischen den für diese Untersuchung gewählten Standorten und denen, die im Rahmen der Fußgängerfrequenzmessung in

der Hamburger Innenstadt aus dem Jahr 2013 gewählt wurden, Rückschlüsse über ein-

zelne Lagen zu.

Abbildung 40: Passantenfrequenzen (Fußgänger) in Tagessummen



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

Die Abbildung 40 gibt die Passantenfrequenzen an den zusammengefassten Zählstandorten an ausgewählten Tagen in der Tagessumme wieder. Auffällig ist, dass die Tagessumme am Samstag geringer ausfällt als unter der Woche. Im Vergleich zur Messung an ausgewählten Standorten der Hamburger Innenstadt aus dem Jahr 2013 ist diese Beobachtung besonders bedenkenswert, da dort die gemessenen Frequenzen am Samstag um mehr als 100% höher waren als an einem gewöhnlichen Wochentag<sup>44</sup>. Dies bestätigt die Erhebung der Nutzungsstrukturen (vgl. Kap. 2.2 - 2.7), wonach die Erdgeschossnutzungen entlang der Domachse insbesondere durch einzelhandelsnahe sowie einzelhandelsferne Dienstleistungen geprägt sind, die weniger Frequenz generieren. Die Ausprägung dieses Phänomens ist jedoch erstaunlich. Zwar kann die Domachse auch durch vereinzelte qualitätsvolle oder konsumorientierte Einzelhandelsangebote überzeugen, diese erzeugen jedoch augenscheinlich keine

bedeutenden Frequenzen. Es wird angenommen, dass die Frequenzen, die durch Einzelhandelsbesucher generiert werden, auf der Domachse nur eine untergeordnete Rolle spielen. Vielmehr wird der Eindruck bestätigt, dass vor allem Beschäftigte und Bewohner der Domachse die vorhandenen Angebote wahrnehmen. Externe Besucher scheinen dagegen kaum aufzutreten. Bestätigt wird diese Annahme zudem durch den Vergleich einzelner Messpunktstandorte. Die Frequenzen auf dem Überseeboulevard (Messpunkte 16 und 17) fallen am Samstag geringer aus als an allen Wochentagen. Dies ist vor dem Hintergrund erstaunlich, als dass an Samstagen sowohl mehr Einzelhandelsbesucher als auch mehr Touristen in der Hamburger Innenstadt bzw. der HafenCity unterwegs sind. Der Überseeboulevard wird aktuell also insbesondere von den Beschäftigten und Bewohnern in der HafenCity frequentiert.

Des Weiteren wird ersichtlich, dass die Frequenzen an den Messpunkten besonders hoch ausfallen, die sich in der Nähe von Haltestellen des städtischen Bus- und U-

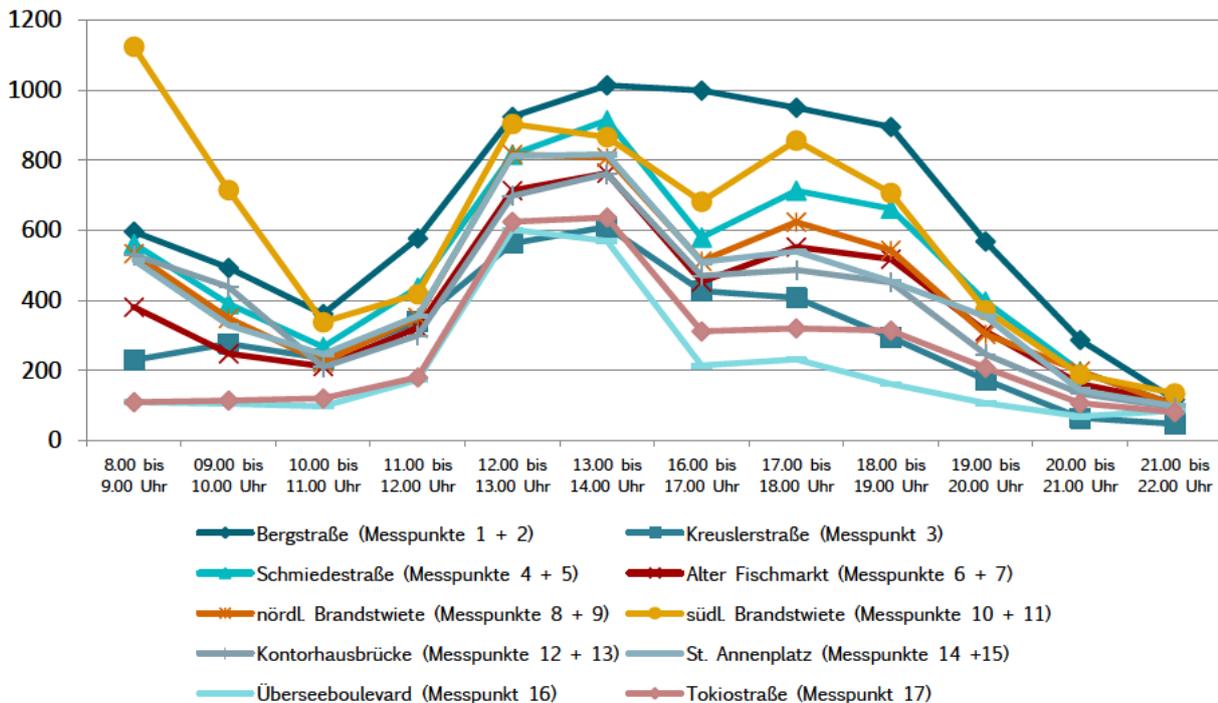
<sup>44</sup> vgl. Handelskammer Hamburg 2014: 25

Bahnnetzes befinden (Messpunkte 1-4 sowie 8-11).

wird, die über die Domachse ihren Arbeitsplatz aufsuchen.

Folglich kann konstatiert werden, dass die Domachse vor allem durch Passanten genutzt

Abbildung 41: Fußgängerfrequenzen (Wochendurchschnitt) im Tagesverlauf



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

Die Übersicht der Fußgängerfrequenzen bestätigt die Eindrücke aus der Analyse der Nutzungsstrukturen, der städtebaulichen sowie verkehrlichen Analyse. Entlang der Domachse wurden die Höchstwerte, bezogen auf die Passantenströme, zu den berufsbedingten Hauptverkehrszeiten (8.00 - 9.00 Uhr sowie 16.00 - 19.00 Uhr) festgestellt. Insbesondere die Messpunkte, die sich in unmittelbarer Nähe zu Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs befinden (Messpunkte 11, 9, 2, 10) waren zu diesen Zeiten besonders stark frequentiert. Gleichzeitig stützt es die These, dass ein Großteil der Frequenz auf der Domachse durch Arbeitnehmer in den berufsbedingten Rushhour-Zeiten generiert wird, welche in den einzelhandelsnahen sowie einzelhandelsfernen Dienstleistungen beschäftigt sind. Gleichzeitig tragen sie zur Belebung der Domachse bei.

Weitere Höhepunkte erreichen die Frequenzen in der Mittagszeit zwischen 12.00 - 14.00

Uhr. Aufgrund des hohen Büro- und Dienstleistungsflächenanteils entlang der Domachse steigen die Frequenzen, nach einem Rückgang in der Zeit zwischen 9.00 - 12.00 Uhr, wieder an. Die zahlreichen gastronomischen Angebote induzieren folglich in der Mittagszeit Frequenzen.

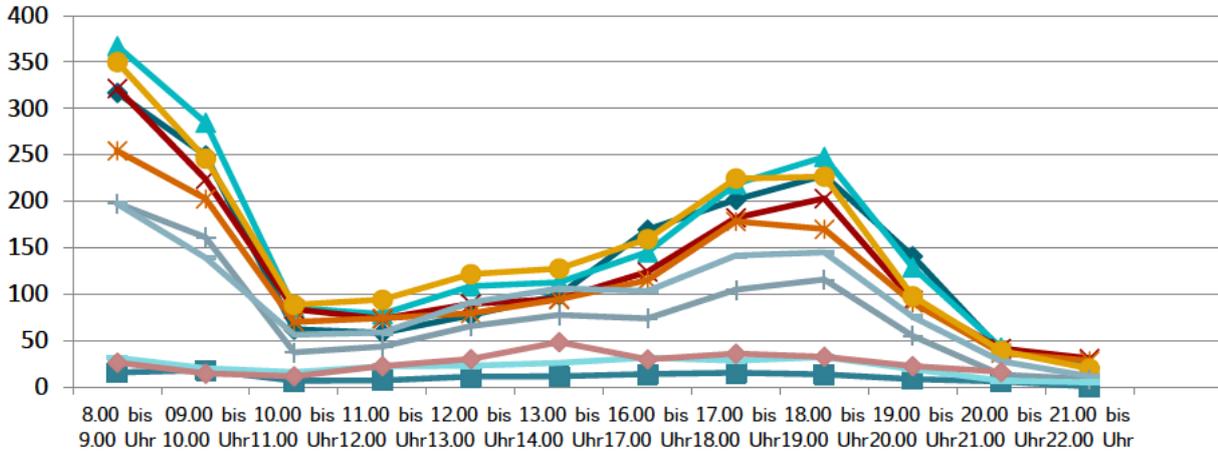
Nachvollziehbar ist zudem, dass die Messpunkte in der Bergstraße, welche an die Mönckebergstraße grenzt, keinen Passantenrückgang in der Zeit zwischen 16.00 - 17.00 Uhr verzeichnen, wie es an allen anderen Messpunkten zu beobachten ist. Dies ist sowohl auf den durch Einzelhandel geprägten Besatz sowie die unmittelbare 1A-Lage zu erklären. Die Messpunkte an der Schmiedestraße, welche unmittelbar südlich liegen, weisen dagegen im gesamten Tagesverlauf schon deutlich geringere Frequenzen auf.

Darüber hinaus ist der starke Abfall der Passantenströme in der Zeit nach 20.00 Uhr

auffällig. Diese Tatsache lässt auf einen geringen Wohnflächenanteil schließen, was wie-

derum einen wenig lebendigen Stadtraum zur Folge hat.

Abbildung 42: Fahrradfahrerfrequenzen (Wochendurchschnitt) im Tagesverlauf

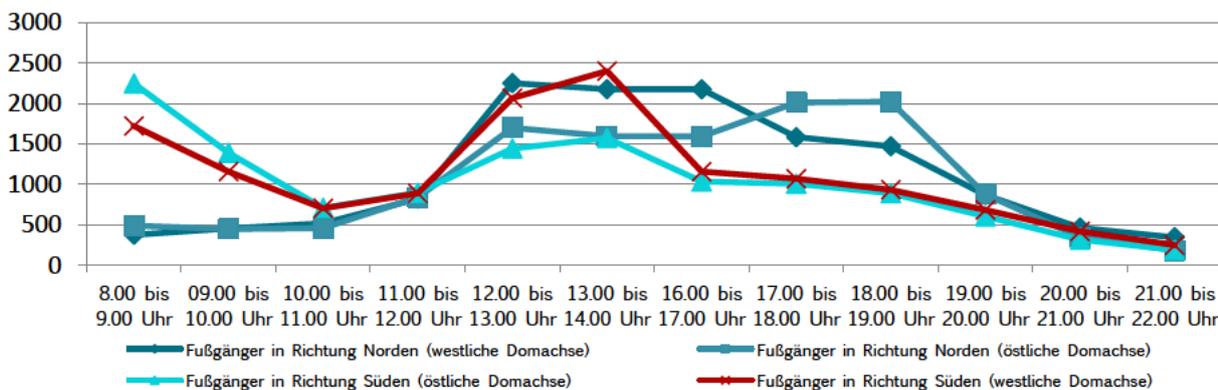


Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH (Legende siehe Abb.41)

Die Frequenzmessung im Bereich der Fahrradfahrer liefert ein ähnliches Bild. Auch hier sind die Frequenzen in den berufsbedingten Rushhour-Zeiten zwischen 8.00 - 9.00 Uhr sowie 16.00 - 19.00 Uhr ebenfalls am höchsten. Während in den Morgenstunden insbesondere die westliche Seite durch Fahrradfahrer genutzt wird, wird die östliche Seite in den Abendstunden in Anspruch genommen. Dieses Nutzungsverhalten bestätigt die Annahme, dass die Domachse als Pendlerroute für Berufstätige und HafenCity fungiert, die vornehmlich in der Speicherstadt oder in den übrigen Dienstleistungsunternehmen entlang der Achse tätig sind.

Ansonsten liegen die Frequenzen auf einem konstant niedrigen Niveau. Einen Anstieg zur Mittagszeit, wie er bei den Fußgängerfrequenzen festzustellen ist, liegt nicht vor.

Abbildung 43: Fußgängerfrequenzen nach Seiten sowie Richtung (Tagesverlauf)



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

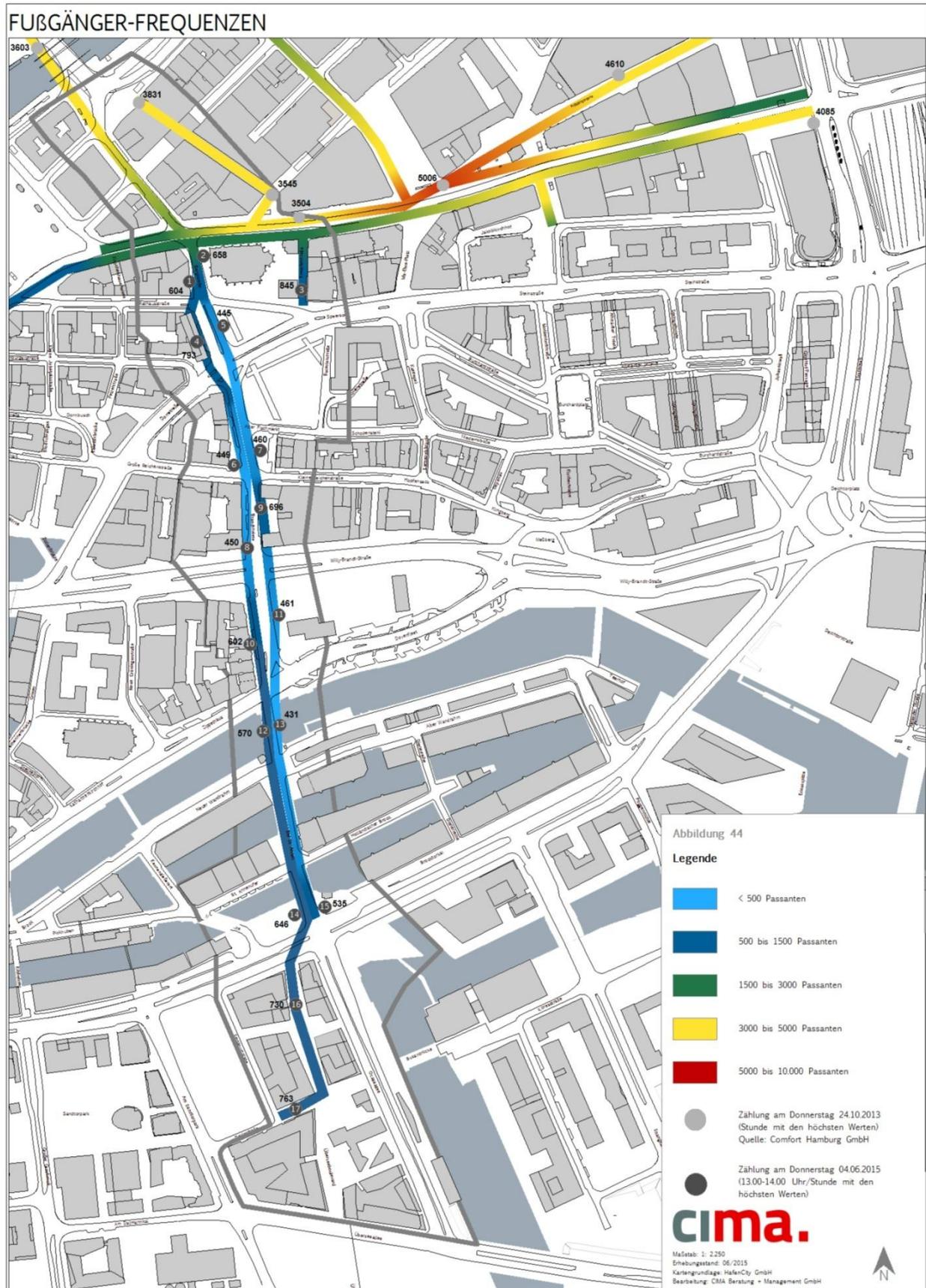
Die Abbildung 43 bestätigt die Schlussfolgerungen der Auswertung der Frequenzanalyse. Zur morgendlichen berufsbedingten Rushhourzeit bewegen sich die Fußgänger, unabhängig von der Straßenseite, in Richtung Süden. Zur berufsbedingten Hauptverkehrszeit am Nachmittag bzw. frühen Abend wendet sich das Blatt im Vergleich zum Morgen.

Die östliche Seite der Domachse in Richtung Norden ist zwischen 17.00 – 19.00 Uhr am stärksten frequentiert. Auch die westliche Seite wird in Richtung Norden vermehrt genutzt. Die Frequenzen in Richtung Süden auf der westlichen Seiten der Domachse fallen dagegen kontinuierlich ab.

In der Mittagszeit generiert vor allem die westliche Seite erhöhte Frequenzen, da der Großteil der gastronomischen Angebote auf dieser Seite gelegen ist (z.B. Brandstwiete, Alter Fischmarkt).

Insgesamt bestätigt die Analyse der Passantenströme das Ergebnis der Analyse der Nutzungsstrukturen. Die Domachse ist vornehmlich ein Büro- und Dienstleistungsstandort, welcher vereinzelte, spezialisierte Einzelhandelsangebote sowie eine Vielzahl unterschiedlicher gastronomischer Angebote beherbergt. Dementsprechend sind die Frequenzen zu den berufsbedingten Rushhourzeiten sowie zur Mittagszeit am höchsten. Das Einzelhandelsangebot generiert keine Frequenzen, die auch nur im Ansatz in einen Vergleich mit den Frequenzen in der Mönckebergstraße, der Spitalerstraße oder auch dem Jungfernstieg treten können (vgl. Abb. 44).

Abbildung 44: Fußgängerfrequenzen im Vergleich



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

## 2.8 Zusammenfassung der zentralen Analyseergebnisse

Dieses Kapitel fasst die wesentlichen Ergebnisse aus der Bestandserhebung und -analyse, der Schlüsselpersoneninterviews, der Passantenfrequenzmessung sowie der gewonnenen Erkenntnisse aus vorliegenden Gutachten und Konzepten zusammen. Gemäß dem Untersuchungsaufbau wird zwischen den Themenfeldern Städtebau und öffentlicher Raum, Verkehr und Nutzungen unterschieden. Im Ergebnis sollen die zentralen Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken der Laufbeziehung Binnenalster – HafenCity gezielt aufgezeigt werden.

### Städtebau und Öffentlicher Raum

Die städtebauliche Situation entlang der Domachse ist in ihrer momentanen Ausprägung sehr heterogen<sup>45</sup>. Die unterschiedlichen Quartiere und Viertel weisen dabei eigene Qualitäten auf, die aber nicht als gelungenes Zusammenspiel überzeugen können. Querende Straßenzüge wie die Willy-Brandt-Straße und die Domstraße unterstützen diese Wirkung zusätzlich.

Die gewachsenen Stadtstrukturen entlang der Domachse bestechen aber auch durch historisch wertvolle Gebäude wie die Hauptkirche, die althamburgischen Bürgerhäuser oder die zum UNESCO-Weltkulturerbe zählende Speicherstadt<sup>46</sup>. Flankiert werden diese herausragenden Gebäudestrukturen von der fünf bis achtgeschossigen Blockrandbebauung im Nikolaiquartier sowie der modernen und urbanen Bebauung der HafenCity. Städtebauliche Akzente werden zudem durch die Sichtbarkeit der Turmspitzen der Hamburger Hauptkirchen gesetzt.

Gefördert wird die städtebauliche Attraktivität durch die zahlreich vorhandenen Wasserlagen, welche sich vornehmlich auf den Bereich der Speicherstadt sowie der HafenCity konzentrieren. Die wiederkehrende Möglichkeit

auf die Flote zu blicken, erzeugt eine maritime Hafenatmosphäre. Ein weiteres Highlight stellt der Domplatz dar, welcher nach einem langjährigen Dasein als Parkplatz zu einer attraktiven Grünfläche umgestaltet wurde und sich in den Sommermonaten als beliebter Aufenthaltsort erwiesen hat, ohne dabei die Historie des Ortes vergessen zu lassen.

Zwar verfügt die Domachse über herausragende Einzelqualitäten in Form von attraktiven Bebauungsstrukturen oder auch sehenswerten Solitärbauten, jedoch ist sie aufgrund dieser Tatsache als zusammenhängender Stadtraum nur schwer les- und erfahrbar<sup>47</sup>. „Die baulichen Flanken wirken porös, und die Architektur ist nicht als zusammenhängendes Thema entwickelt worden.“<sup>48</sup>

**Desweiteren verfügt der Straßenraum über kein einheitliches Gestaltungsbild, was sich sowohl auf gestalterische als auch auf funktionale Aspekte beziehen lässt<sup>49,50</sup>.** Unterschiedliche Bodenbeläge, Stadtmobiliar sowie nicht einheitliche und nur abschnittsweise vorhandene Baumreihen unterstützen die Wirkung eines fragmentierten Stadtraums. Darüber hinaus wird der Stadtraum von einer Vielzahl mehrspuriger Verkehrskorridore durchschnitten. Kleinere Platzsituationen, die zu einem zusammenhängenden, homogenen Stadtraum beitragen könnten, bleiben oftmals ungenutzt.

**Die vorhandenen Leitsysteme entsprechen ebenfalls nicht den Anforderungen einer bedarfsgerechten Leitung der Passanten. Vorhandene Wegweiser und Stelen des Leitsystems der Freien und Hansestadt Hamburg sind auf der östlichen Seite der Laufbeziehung installiert und von der westlichen Seite nur schwer lesbar.**

<sup>45</sup> vgl. Interview ██████████ am 14.10.2015

<sup>46</sup> vgl. Interview ██████████ am 14.10.2015

<sup>47</sup> vgl. Interview ██████████ am 16.10.2015

<sup>48</sup> Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) 2010: Innenstadt-konzept Hamburg 2010: 103

<sup>49</sup> Interview ██████████ am 14.10.2015

<sup>50</sup> Interview ██████████ am 23.10.2015

Der Stadtraum bietet eine Vielzahl an Chancen zur Entwicklung einer attraktiven Laufbeziehung zwischen Binnenalster und HafenCity. Insbesondere der Domplatz sowie die Entwicklungen um das Areal Hamburg Heights und die Rückeroberung der Wasserlagen können zu einem einheitlichen Stadtraumgefühl beitragen<sup>51</sup>.

Zu berücksichtigen ist hierbei, dass durch die Aufnahme der Speicherstadt in den Katalog der UNESCO-Weltkulturerbestätten gestalterische sowie funktionale Maßnahmen und Projekte in diesem Bereich nur schwer zu realisieren sein werden. Darüber hinaus gilt es vorhandene Konzepte (z.B. Lichtkonzept) und Entwürfe hinreichend zu würdigen.

## Verkehr

Der Raum zwischen der Binnenalster und der HafenCity gestaltet sich als verkehrlich gut erschlossener Raum. Die verkehrsstarke Willy-Brandt-Straße regelt den übergeordneten Verkehr und erschließt gleichzeitig die einzelnen innerstädtischen Quartiere. Die Versorgung mit Angeboten des Öffentlichen Personennahverkehrs ist ebenfalls positiv zu bewerten. Entlang der Domachse finden sich Stationen des städtischen U- und S-Bahnnetzes, über die die restlichen Teile der Stadt erschlossen werden können. Das Überseequartier kann via U-Bahnlinie 4 direkt angefahren werden. Gleichzeitig erschließen mehrere Buslinien die Domachse auf voller Länge und garantieren die verkehrliche Erreichbarkeit. Ergänzt wird die Erschließung durch das Radroutensystem der Freien und Hansestadt Hamburg, zu der auch die Domachse zählt. Die vorhandenen Radwege erfreuen sich insbesondere bei Berufspendlern großer Beliebtheit. Mit insgesamt drei StadtRad-Stationen entlang der Domachse ist der Stadtraum in diesem Abschnitt bedarfsgerecht ausgestattet, wobei die Positionen der einzelnen Stationen kritisch zu hinterfragen sind.

**Die Ausstattung des Stadtraumes mit großzügigen, mehrspurigen Straßen ist gleichzeitig**

**eine Belastung für die Qualität der Nebenflächen.** Die einstigen weiträumigen öffentlichen Flächen wurden im Zuge der Automobilisierung der Gesellschaft fortwährend durch das Kraftfahrzeug belegt. Neben der hohen Verkehrsbelastung auf der Domachse, generieren insbesondere die Willy-Brandt-Straße, aber auch die Domstraße, der Brooktorkai und der Dovenfleet, welche die Domachse in Ost-West-Richtung durchschneiden, extrem hohe Verkehrsströme und wirken aufgrund ihrer Dimensionierung als räumliche Barriere<sup>52</sup>.

Die anderen Verkehrsarten werden häufig an die Ränder gedrängt. Fußgänger und Radfahrer müssen sich die unzureichend gestalteten Nebenflächen teilen. Genau dieses Phänomen lässt sich an vielen Stellen auf dem Abschnitt zwischen Binnenalster und HafenCity feststellen

Fuß- und Radwege weisen kein einheitliches Erscheinungsbild auf und variieren in ihrer Gestaltung sowie funktionalen Ausstattung. Die Gehwege weisen die gemäß der Grundanforderung an Seitenraum benötigten Breiten nicht überall auf und provozieren somit Konfliktsituationen<sup>53</sup>. Potentielle Konfliktsituationen ergeben sich zudem durch Barrieren wie Treppen und Geländer, die Außenbestuhlung der ansässigen Gastronomen oder Baustellenabsicherungen.

Für eine attraktive Laufbeziehung aber auch eine adäquate Fahrradwegeverbindung ist eine bedarfsgerechte Ausstattung sowie qualitativ hochwertige Gestaltung dieser Wege jedoch unabdingbar.

Chancen, wie die Fassung großer Straßenräume als Allee oder die Anlage breiterer Fuß- und Radwege, müssen genutzt werden, um die Domachse als zentrale Laufbeziehung zwischen Binnenalster und HafenCity anzulegen.

<sup>51</sup> vgl. Interview ████████ am 23.10.2015

<sup>52</sup> Interview ████████ am 14.10.2015

<sup>53</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) 2002: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen: 24

## Nutzungen

„Die Qualität des Einzelhandels in der Vielfalt der Lagen, in der Breite des Sortiments und in der Attraktivität der Präsentation färbt unmittelbar auf das Image“ eines Standortes ab.<sup>54</sup> Diese Feststellung lässt sich wunderbar auf die unterschiedlichen Lagen auf der Domachse übertragen. Während sich die Start- und Zielbereiche der Laufbeziehung in Form des Bereiches Jungfernstieg - Bergstraße und des Überseeboulevards aufgrund ihrer öffentlichkeitsbezogenen Nutzungen als attraktive Standorte präsentieren, fällt der übrige Stadtraum im Vergleich ab. **Der Einzelhandel im Bereich Jungfernstieg - Bergstraße zeichnet sich durch zahlreiche Einzelhandelsketten aus, welche eine hohe Frequenz generieren. Der Überseeboulevard zeichnet sich durch die Vielzahl inhabergeführter Geschäfte mit spezialisierten Angeboten aus.** Dieses individuelle Angebot ist ein Alleinstellungsmerkmal in der HafenCity und generiert Urbanität.

Der Stadtraum zwischen diesen Polen wird durch eine Mischung aus Einzelhandel, Dienstleistungen, gastronomischen Angeboten sowie Parkhäusern geprägt, wobei der Anteil an Dienstleistern überwiegt. Publikumsintensive Nutzungen wie Geschäfte des Einzelhandels sind nur vereinzelt vorzufinden. Erschwerend kommt hinzu, dass eine Vielzahl großformatiger Erdgeschossflächen durch einzelhandelsferne Dienstleistungen oder sonstige Nutzungen (Scientology Kirche Hamburg e.V., Parkhaus Große Reichenstraße) belegt sind. Diese generieren nur wenig bis gar keine Frequenz und wirken somit laufbrechend<sup>55</sup>. Kleinere Erdgeschossflächen entlang der Domachse, die ebenfalls durch nicht publikumsintensive Nutzungen besetzt sind, unterstützen diesen Effekt zusätzlich. Infolgedessen sinken die Passantenfrequenzen in diesem Bereich des Stadtgefüges merklich ab. Der Bereich weist nicht die Lebendigkeit und Viel-

falt einer Innenstadt auf und kann sich nicht durch urbane Identität positionieren. Dieses Phänomen wird durch fehlende Aufenthaltsqualität sowie den geringen Wohnflächenanteil verstärkt.

Gleichzeitig birgt der Stadtraum zwischen der Hauptkirche St. Petri und dem Überseeboulevard das Potential, als spannungsreicher Ort wiederentdeckt zu werden. Die existierenden großzügigen Erdgeschossflächen können durch eine Umnutzung in Einzelhandels- und Gastronomieflächen dazu beitragen, die Domachse schrittweise als zentrale Laufbeziehung zu etablieren. Weitere Potentialflächen stellen der Domplatz sowie das ehemalige Spiegelareal, welches aktuell umgenutzt wird, dar. Durch entsprechende Konzepte können diese Flächen dazu beitragen, der Domachse ein eigenes Profil zu verleihen und das „Aufeinanderzuwachsen“ zwischen Binnenalster und HafenCity zu befördern.

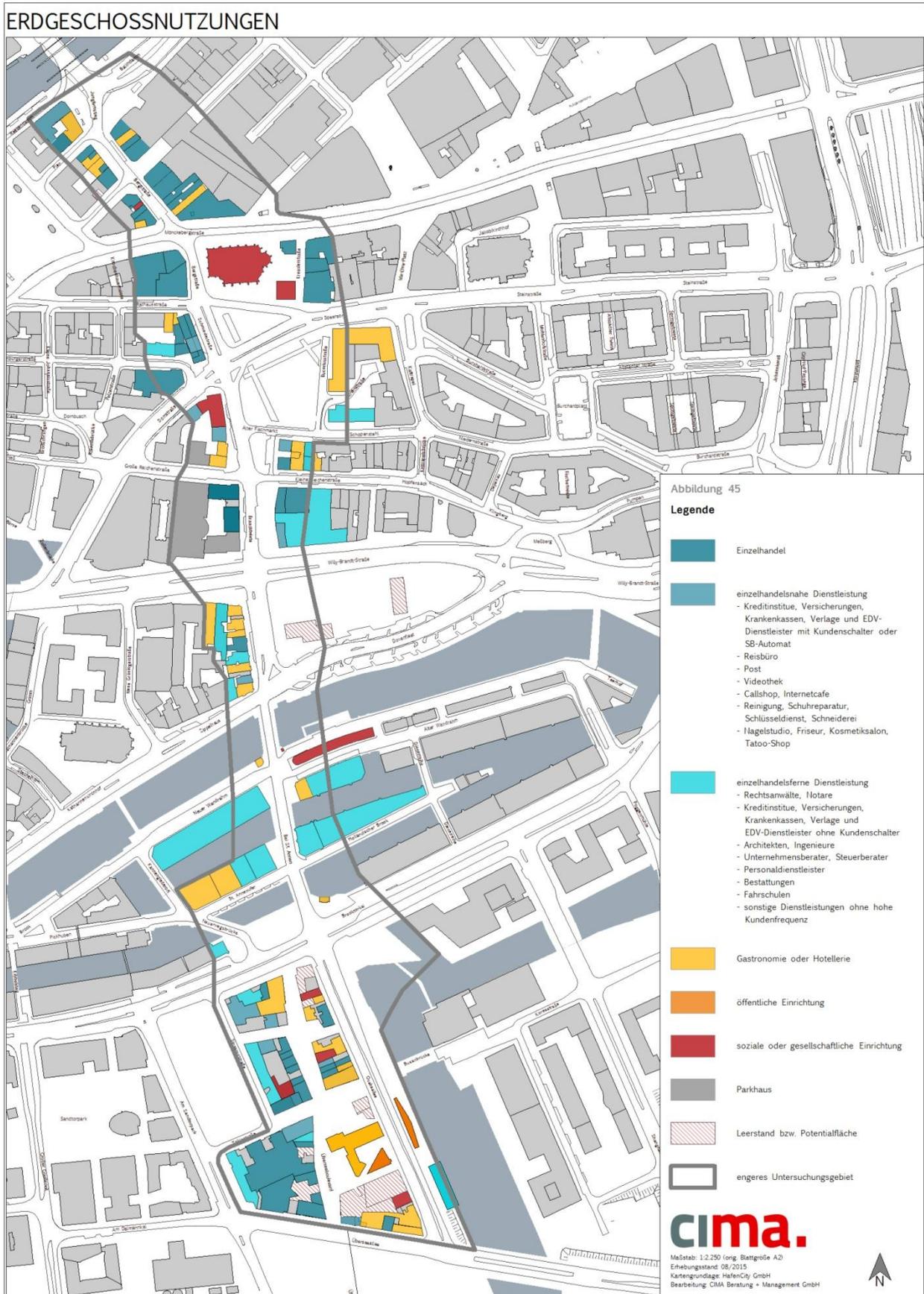
Als größtes Hindernis wird die Distanz zwischen Binnenalster und HafenCity eingestuft<sup>56</sup>. Neue publikumsbezogene Nutzungen müssen äußerst attraktiv sein, um Passanten zu einem Flanieren von rund einem Kilometer bewegen zu können. Erschwerend sind die unattraktiven Querungsmöglichkeiten sowie die hohen Immissionsbelastungen entlang der Domachse als potentielle Hindernisse einzustufen. Einzelne publikumsintensive Nutzungen, die eine Magnetwirkung besitzen, könnten als Teil einer Art „Trittsteinkonzept“ dazu genutzt werden, Teilbereich der Achse so attraktiv zu gestalten, dass aus dieser Struktur eine Laufbeziehung zwischen Innenstadt und Überseeboulevard erwächst.

<sup>54</sup> Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) 2014: Innenstadtkonzept Hamburg 2014: 59

<sup>55</sup> vgl. Interview ██████ am 14.10.2015, Interview ██████ am 23.10.2015, Interview ██████ am 23.10.2015

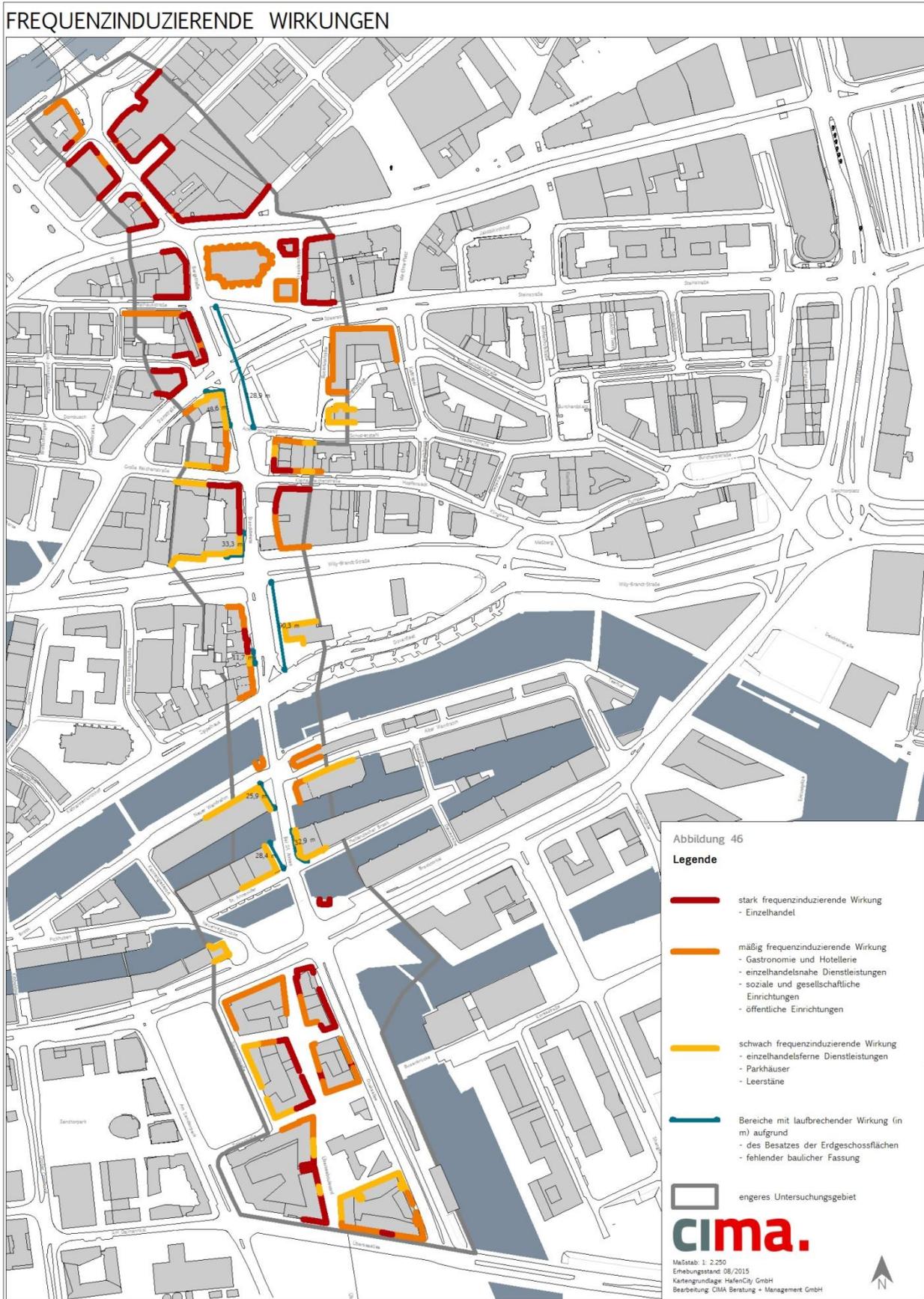
<sup>56</sup> vgl. Interview ██████ am 16.10.2015

Abbildung 45: Erdgeschossnutzungen entlang der Domachse



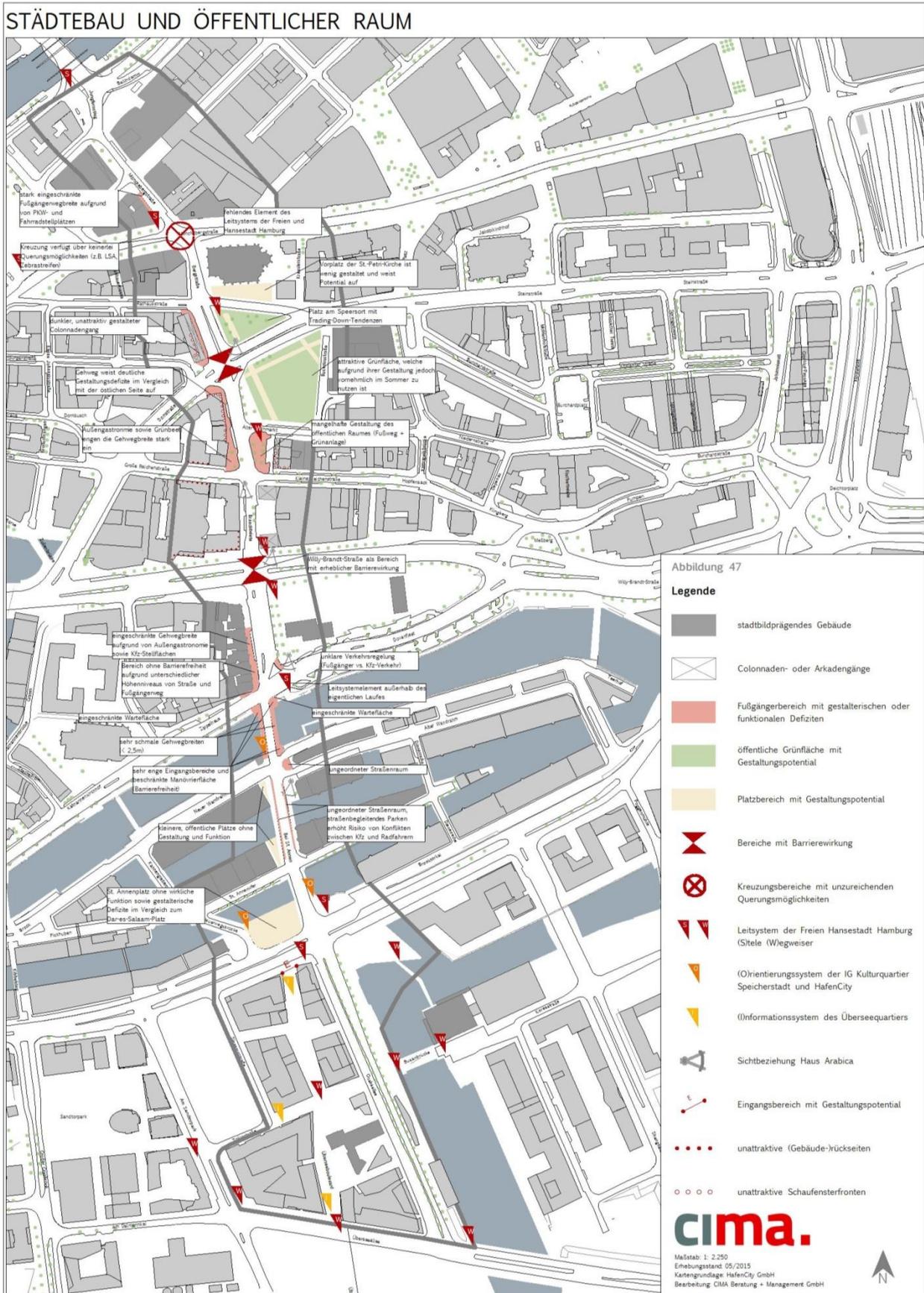
Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

Abbildung 46: Frequenzinduzierende Wirkungen entlang der Domachse



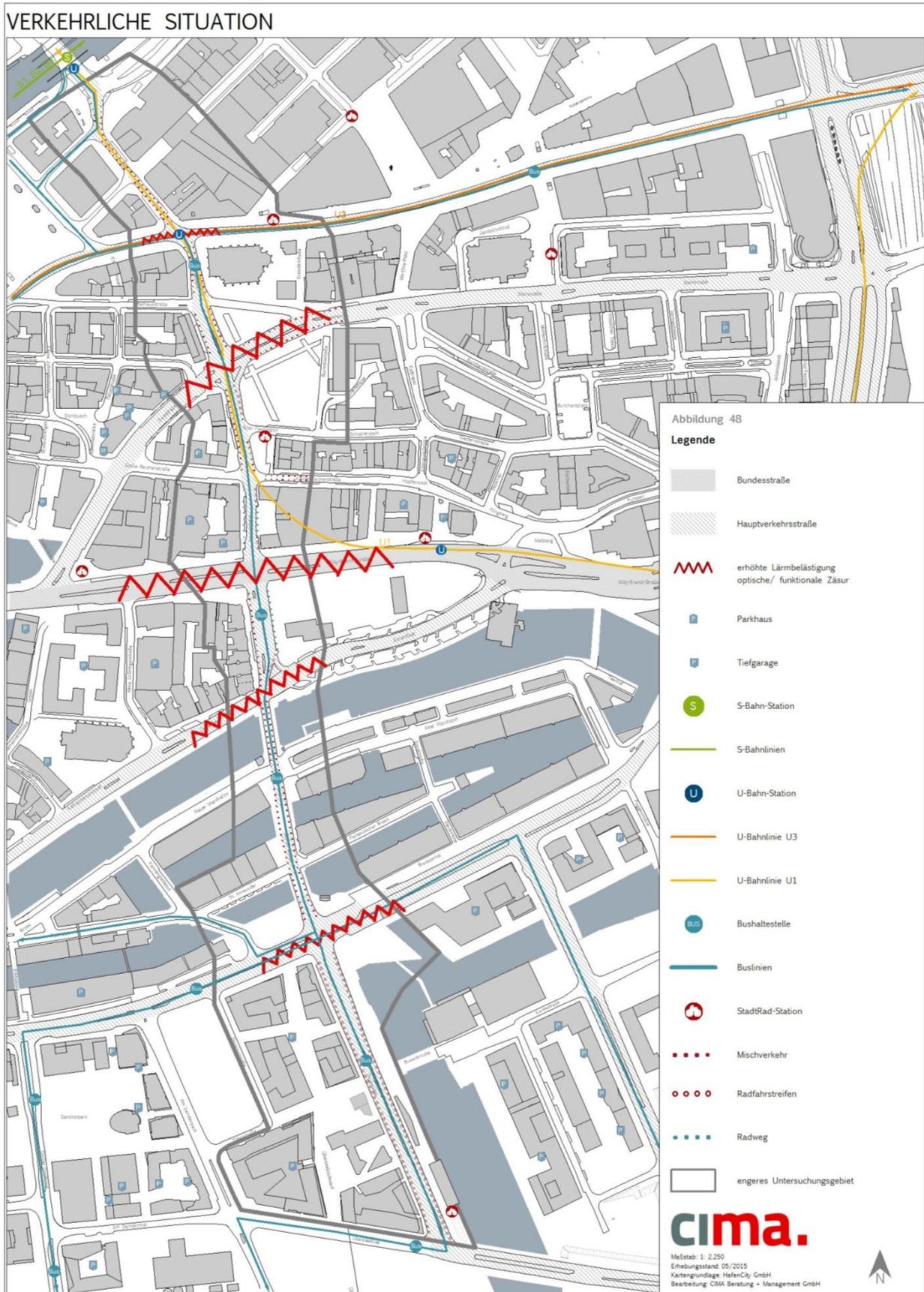
Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH 1

Abbildung 47: Städtebau und Öffentlicher Raum entlang der Domachse



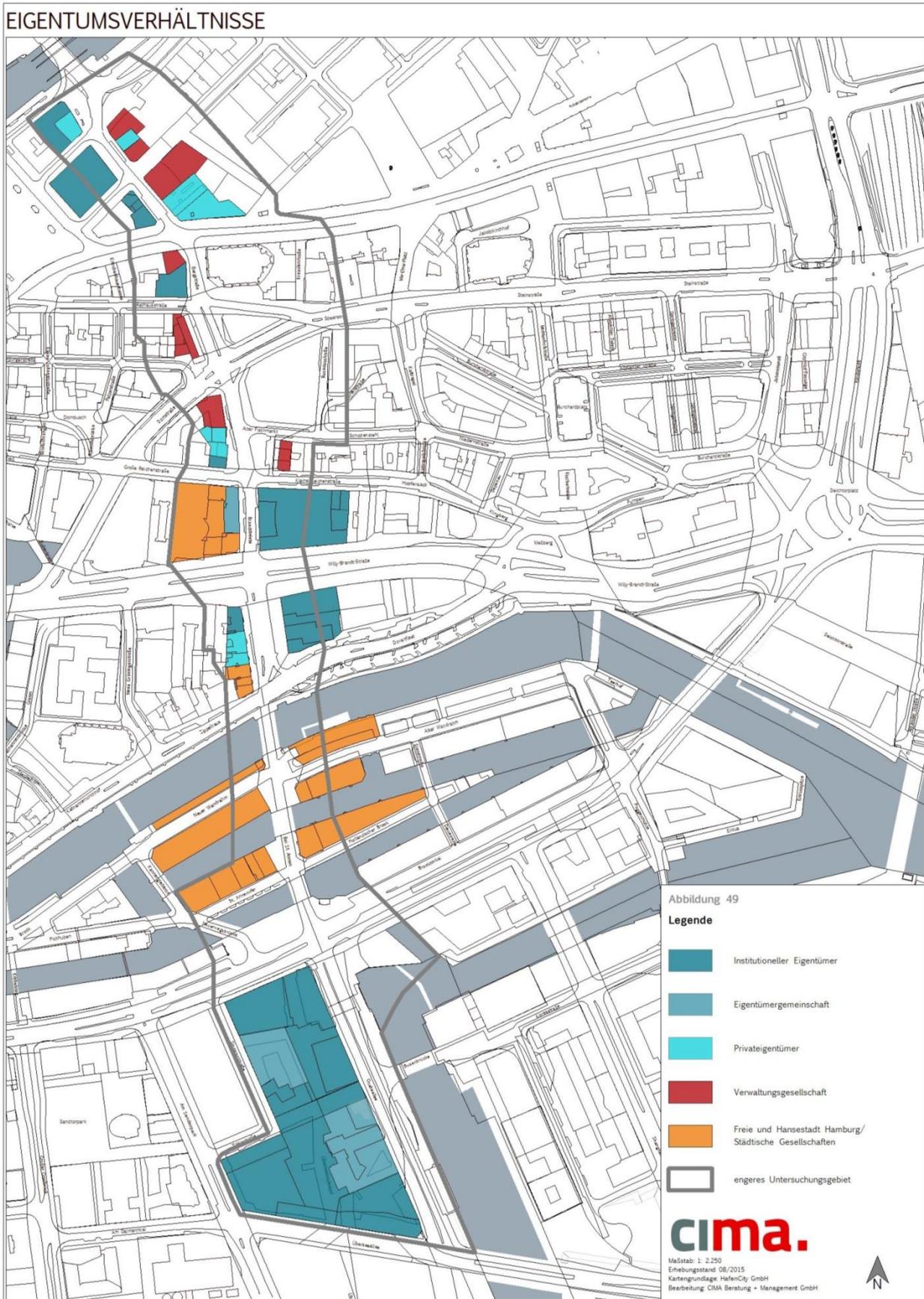
Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

Abbildung 48: verkehrliche Situation entlang der Domachse



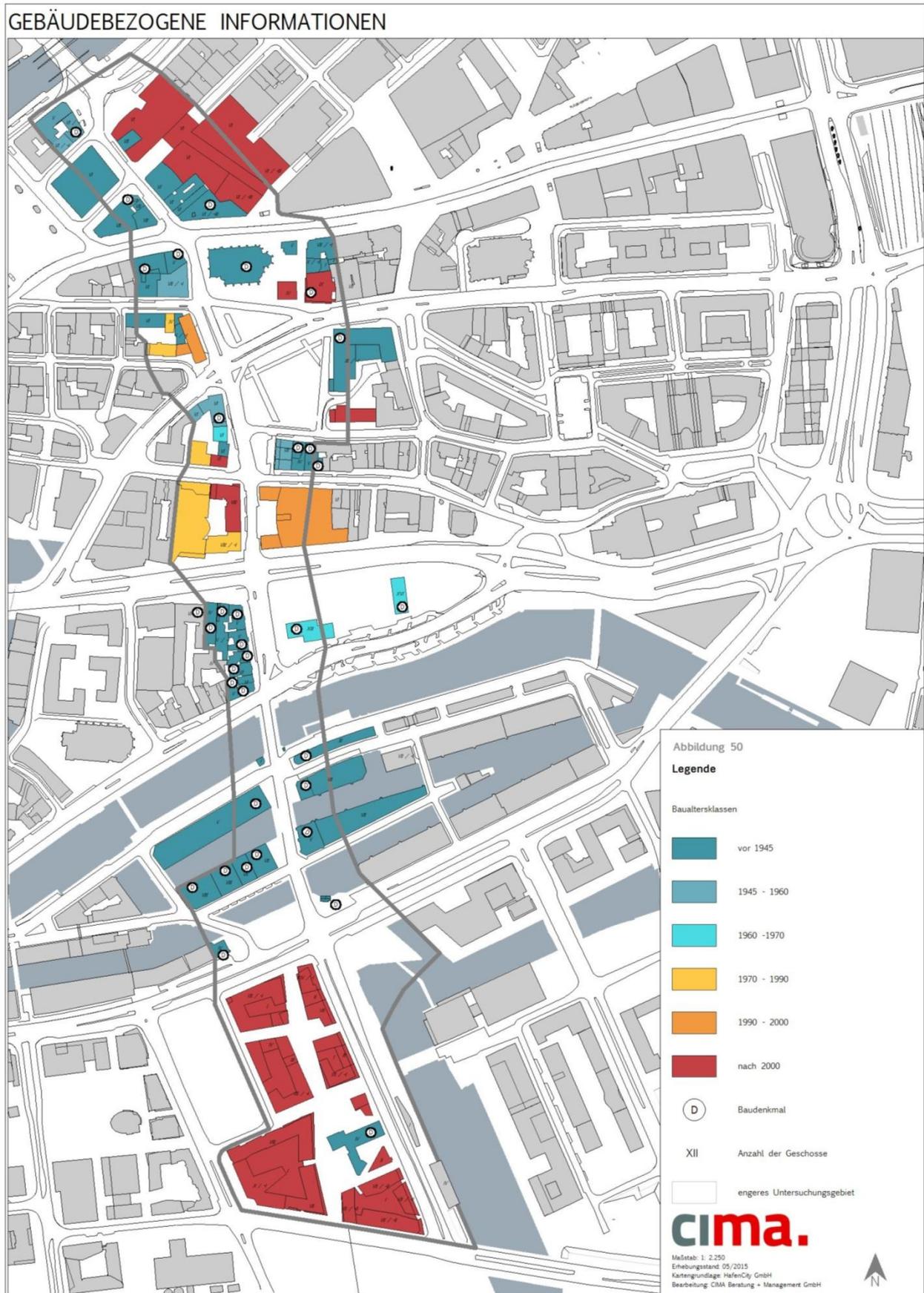
Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

Abbildung 49: Eigentumsverhältnisse entlang der Domachse



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

Abbildung 50: gebäudebezogene Informationen



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

## 3 Leitbild und Ziele

Im Folgenden werden basierend auf der Ausgangssituation Leitlinien und Ziele für die drei Schwerpunktbereiche „Nutzungen“, Städtebau und Öffentlicher Raum“ und „Verkehr“ der Studie dargestellt.

Die formulierten Leitlinien und Zielvorstellungen stellen den Rahmen für alle im weiteren

### 3.1 Leitlinien und Ziele

Es liegt im Wesen einer interdisziplinären aber gleichzeitig integrierten Betrachtung, dass sektorale Ziele eine Querschnittswirkung für die gesamte Entwicklung der Domachse entfalten.

Die im Rahmen dieser Untersuchung formulierten Ziele orientieren sich stark an den Zielen aus dem Innenstadtkonzept Hamburg 2014. Das Innenstadtkonzept Hamburg 2014 wurde am 16.09.2014 durch den Senat verabschiedet und ist der Rahmen für die Entwicklungen rund um die Hamburger Innenstadt.

Sowohl die formulierten Leitlinien als auch die Ziele wurden bewusst plakativ gehalten. Im Gegensatz zu konkreten Maßnahmen, die aus unterschiedlichsten Gründen (Finanzierung, Grundstücksverfügbarkeit, Realisierungschance usw.) verworfen werden können, haben Ziele einen langlebigen Charakter. Und selbst wenn eine Maßnahme noch nicht im Handlungsprogramm der Studie verankert ist, liefert diese Art von Zielformulierungen die Leitlinien anhand derer die Freie und Hansestadt Hamburg entscheiden kann, ob eine Planung im Sinne ihrer künftigen Entwicklung ist.

Der dargestellte Zielkatalog ist nicht abschließend zu betrachten. Es besteht die Möglichkeit, die Studie künftig durch weitere Schwerpunktbereiche zu ergänzen und den hier festgelegten Zielkatalog fortzuschreiben.

Verlauf der Studie formulierten Maßnahmen (vgl. Kap. 4.1) dar.

Die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen wiederum soll dazu beitragen, die definierten Leitlinien und Ziele zu realisieren.

#### 3.1.1 Leitlinie

Sämtliche Ziele und daraus abgeleitete Maßnahmen sollen dazu beitragen die Leitlinie

***„Altstadt, Neustadt und HafenCity verbinden“***,

welche im Innenstadtkonzept Hamburg als strategische Ausrichtung formuliert ist, in die Realität umzusetzen. Anders als im Innenstadtkonzept wird die Leitlinie in dieser Studie nicht auf das Themenfeld Öffentlicher Raum begrenzt. Vielmehr stellt sie die oberste Leitlinie für sämtliche Themenfelder (Nutzungen, Verkehr und Städtebau/ Öffentlicher Raum) dar.

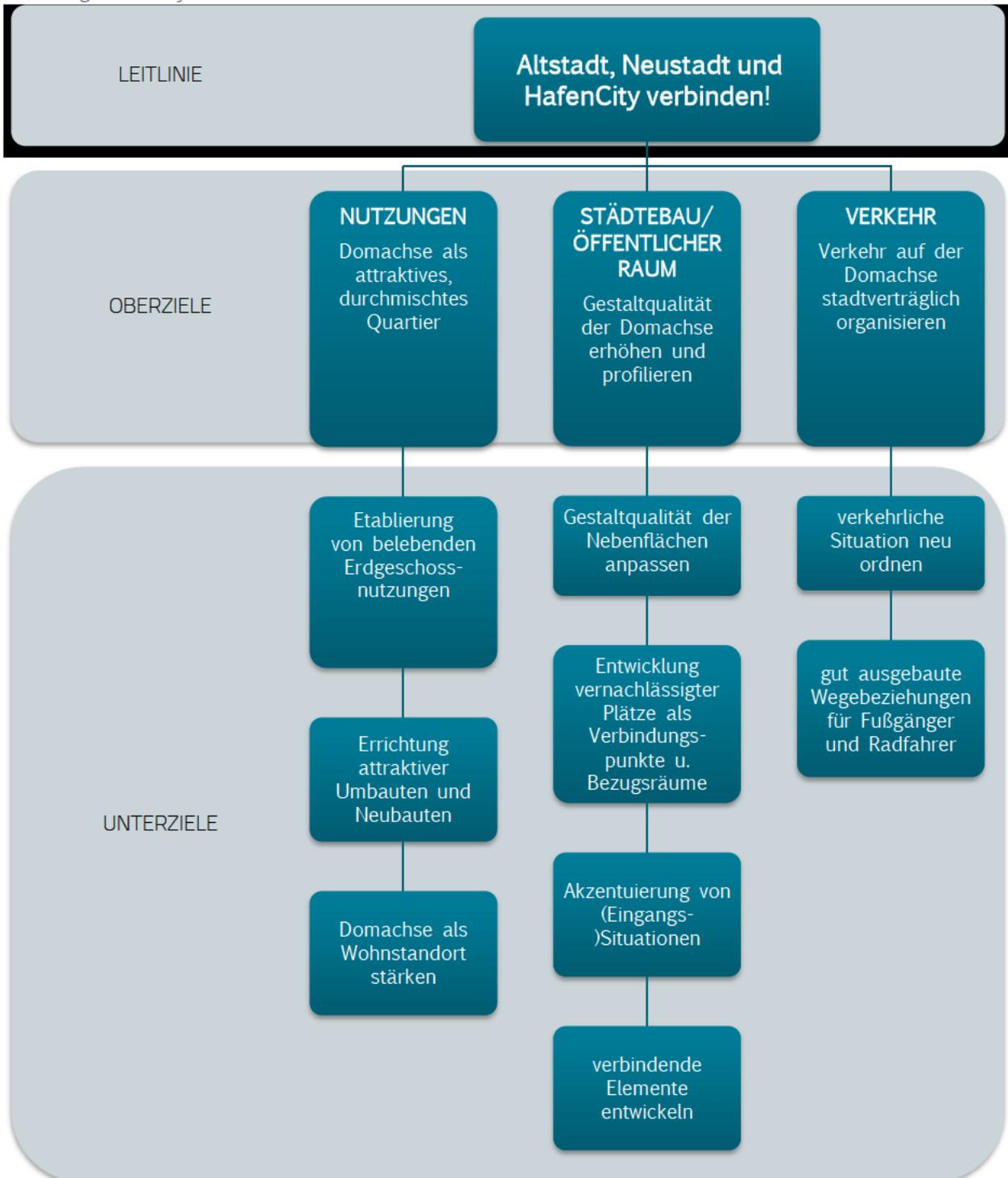
Um die HafenCity als Ganzes bzw. das Überseequartier im Speziellen in das historische Stadtgefüge zu integrieren, bedarf es attraktiver Wegeverbindungen zwischen den einzelnen Quartieren. Diese attraktiven Wegeverbindungen können nicht allein durch verkehrliche Maßnahmen oder Neugestaltungen im Öffentlichen Raum erreicht werden. Ziel sollte es sein, sämtliche potentiellen Wegeverbindungen mit attraktiven Nutzungen im Erdgeschoss auszustatten, die Passantenfrequenzen generieren.

### 3.1.2 Ziele

Um der Leitlinie gerecht zu werden, wurden Oberziele je Schwerpunktbereich definiert.

Aus den Oberzielen wiederum gehen Unterziele hervor, welche dazu dienen sollen die Oberziele und somit die Leitlinie umzusetzen. Gleichzeitig fungieren die Unterziele als Ausgangspunkt für die Maßnahmen.

Abbildung 51: Zielsystem



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

### 3.1.2.1 Nutzungen

Unter dem Oberziel **„Die Domachse als attraktives, durchmischtes Quartier“** wurden weitere Ziele, die dazu beitragen sollen, das Oberziel zu erreichen, subsumiert. Die Hamburger Innenstadt lebt von ihrem reichen sowie qualitätvollen Einzelhandelsbesatz in der 1A-Lage. Doch gleichzeitig muss sich die Innenstadt wie auch andere Stadtzentren, dem Problem der starken Dominanz von Einzelhandelsketten und der damit einhergehenden Uniformität stellen. Bereiche wie die Domachse, die fast ausschließlich außerhalb der 1A-Lage liegen, bieten die Chance attraktive, nicht standardisierte Angebote zu etablieren. Einzelhändler, die nicht bereit oder nicht in der Lage sind die hohen Mieten der 1A-Lage zu bezahlen, können auf die weniger hochpreisigen Nebenlagen ausweichen und gleichzeitig eine Belebung dieser Teilbereiche initiieren. Ziel sollte es sein, die **„Etablierung von belebenden Erdgeschossnutzungen“** auf der gesamten Länge der Domachse zu unterstützen und zu fördern. Kleinteilige, spezifische und nach Möglichkeit inhabergeführte Geschäfte können individuelle Angebote mit einer unverwechselbaren Einkaufsatmosphäre in einzigartigen Lagen entstehen lassen. Spezielle Mietangebote oder umsatz- bzw. ergebnisabhängige Mieten für Existenzgründer und junge Unternehmen können zu einer Belebung des Viertels führen.

Um jedoch ein gewisses Maß an Frequenzen sicherzustellen wird es notwendig sein, größere Einzelhändler mit Magnetwirkung auf der Domachse zu etablieren. Die entsprechend notwendigen großflächigen Erdgeschossflächen gilt es über Umnutzungen von Bestandsimmobilien verfügbar zu machen. Hierzu bedarf es kreativer Konzepte und Strategien, um die Eigentümer der Immobilien für die Idee zu begeistern.

Das Ziel **„Errichtung attraktiver Umbauten und Neubauten“** stellt die Bebauung bzw. den Umbau zentraler Bereiche und Immobilien in den Mittelpunkt. die den Bestand ergänzen sollen. Insbesondere der Domplatz bietet mit Blick auf eine gelungene Achsenentwicklung

enorme Potentiale. Durch einen Neubau könnten sowohl großzügige Einzelhandelsflächen im Erdgeschoss entstehen als auch ergänzende Kultur- oder Wohnflächen geschaffen werden. Gleichzeitig könnte ein entsprechender Baukörper zu einer städtebaulichen Schließung des Raumes beitragen und ein achsenkonformes Stadtgefüge entstehen lassen.

Generell sollte es Ziel sein, die **„Domachse als Wohnstandort zu stärken“**. Zwar bietet der Gebäudebestand nur begrenzte Möglichkeiten für eine Ausweitung der Wohnnutzungen, jedoch sollten bei Neubauprojekten auch immer Wohnbauflächen ausgewiesen werden. Projekte wie das Katharinenquartier oder Hamburg Heights zeigen, dass entsprechende Flächen nachgefragt werden und sich zunehmender Beliebtheit erfreuen. Ein höherer Wohnanteil erhöht die Attraktivität und Lebendigkeit eines Quartiers und wertet es auf.

### 3.1.2.2 Städtebau und Öffentlicher Raum

Eine attraktive Innenstadt zeichnet sich nicht nur durch einen vielfältigen Einzelhandelsbesatz aus. Zunehmend rücken der Städtebau sowie die Gestaltung des öffentlichen Raums in den Fokus.

Unter dem Oberziel **„Gestaltqualität der Domachse erhöhen und profilieren“** werden sämtliche Unterziele und daraus abgeleitete Maßnahmen zusammengefasst, die dazu dienen, die Attraktivität des öffentlichen Raums und der Bebauungsstrukturen zu erhöhen. Eine räumlich-funktionale Einbindung der HafenCity in die Innenstadt kann nur gelingen, wenn die Lebensqualität auf der Domachse erhöht wird.

Die zahlreichen öffentlichen Plätze und Räume, aber auch ungenutzte, private Gebäudevorplätze können zentrale Elemente und Schwerpunkte städtischen Lebens sein. Aufenthaltsqualität und Nutzungsmöglichkeiten für Passanten und Bewohner sind daher besonders wichtig. Die **„Entwicklung vernachlässigter Plätze als Verbindungspunkte und Be-**

**zugsräume**“ genießt daher eine sehr hohe Priorität im vorliegenden Zielsystem. Insbesondere der Platz im Bereich Speersort, aber auch die kleineren Platzsituationen in Speicherstadt und der St. Annenplatz bieten ein enormes Potential für eine attraktive Gestaltung der Domachse.

Das Ziel **„Gestaltqualität der Nebenflächen anpassen“** widmet sich der Gestaltung der Fußgängerwege und dient ebenso der attraktiven Gestaltung des öffentlichen Raums. Die Gestaltung der Verkehrsnebenflächen der Domachse sollte einen einheitlichen Standard aufweisen.

Architektonische sowie stadträumliche Highlights müssen bewusst in Szene gesetzt werden. Ziel ist es, durch die **„Akzentuierung von (Eingangs-)Situationen“** besonderer Räume wie die Eingangssituationen zur Speicherstadt oder zum Überseeboulevard hervorzuheben. Passanten sollen dazu animiert werden die Domachse weitergehen zu wollen, um keine städtebaulich-architektonischen oder funktionalen Highlights zu versäumen.

Das Ziel **„verbindende Elemente entwickeln“** soll ebenfalls dazu beitragen, die Domachse als zusammenhängenden Stadtraum wahrzunehmen. Wiederkehrende Elemente wie die Beleuchtung von Merk- und Wahrzeichen, Brücken und Eingangssituationen oder auch eine einheitliche Gestaltungslinie im öffentlichen Raum können eine identitätsstiftende Wirkung entfalten, die einen zusammenhängenden Stadtraum lesbar werden lassen.

### 3.1.2.3 Verkehr

Komplettiert werden die Zielkategorien durch Ziele aus dem Segment Verkehr. Unter dem Oberziel **„Verkehr auf der Domachse stadtvträglich organisieren“** werden sämtliche Unterziele sowie Maßnahmen subsumiert.

**„Gut ausgebaute Wegebeziehungen für Fußgänger und Fahrradfahrer“** stellt das erste Unterziel dar, welches gleichzeitig als eine Grundbedingung für eine funktionierende Wegebeziehung verstanden werden kann. Für Fußgänger sollte ein funktionales sowie gestalterisch hochwertiges Fußwegenetz auf der Domachse selbstverständlich sein, welches sowohl sämtliche Kriterien einer barrierefreien Gestaltung als auch ausreichend großen Nebenflächen beinhaltet. Aspekte wie eine gelungene Beschilderung/Wegweisung, Beleuchtung und Begrünung sollten in sämtlichen Teilbereichen der Achse den gleichen, qualitativ hochwertigen Standard aufweisen. Fahrradfahrer sollten, wo immer es sinnvoll und möglich ist, auf Radfahr- und/oder Schutzstreifen, die auf der Fahrbahn markiert sind, verkehren.

In gewisser Weise entspricht dieses Unterziel auch dem Unterziel **„verkehrliche Situation neu ordnen“**. An Stellen, wo Eingriffe, die über gestalterische Maßnahmen hinausgehen, nötig werden, sollte Fahrradfahrern und Fußgängern mehr Raum zugestanden werden. Parkhaltebuchten oder Werbeanlagen dürfen kein Grund für eingeschränkte Verkehrsnebenflächen sein.

## 4 Handlungsprogramm

Im Handlungsprogramm werden Vorschläge für die Umsetzung der Leitlinie und der Ziele (siehe Kapitel 3.1) in einem Maßnahmenkatalog operationalisiert. Die Maßnahmen wurden in Form von Steckbriefen mit Problemstellung, Projektbeschreibung, Zeithorizont, Akteuren sowie einer qualitativen Einordnung aufbereitet. Im abschließenden Kapitel „Handlungsempfehlung“ wird aufgezeigt, inwieweit die Realisierung bestimmter Maßnahmen sich auf die Entwicklung der Domachse als zentrale Laufbeziehung zwischen Jungfernstieg und HafenCity auswirken würde.

### 4.1 Maßnahmenkatalog

Die Maßnahmen wurden anhand der Untersuchungsbausteine sowie der formulierten Ziele kategorisiert. Aufgrund der interdisziplinären sowie der integrierten Betrachtung haben einige der Maßnahmen eine starke Querschnittswirkung. So dienen beispielsweise Maßnahmen zur Neuordnung der Nebenflächen auch der Verbesserung der Qualität des Öffentlichen Raumes. Um Doppelungen

zu vermeiden, wurden diese Maßnahmen jeweils nur einem Themenfeld zugeordnet.

Die Maßnahmen wurden gemäß der Themenfelder sowie der definierten Ober- und Unterziele kategorisiert und gegliedert. Darüber hinaus wurden sämtliche Maßnahmenvorschläge hinsichtlich ihres qualitativen Einflusses auf die Bildung einer zentralen Laufbeziehung bewertet. Maßnahmen, die mit einem + gekennzeichnet sind, entfalten eine eher schwache Wirkung, während Maßnahmen, die mit einem +++ gekennzeichnet sind, einen großen Einfluss auf die Ausbildung einer zentralen Laufbeziehung haben.

Im Feld Zeithorizont erfolgt eine Einschätzung der zu kalkulierenden Projektdauer. Maßnahmen, die mit dem Prädikat kurzfristig versehen sind, sollten innerhalb eines Jahres zu realisieren sein. Bei mittel- und langfristigen Maßnahmen hingegen ist von einer Projektdauer zwischen 1 - 3 Jahren bzw. von länger als 3 Jahren auszugehen.

Abbildung 52: Maßnahmenkatalog

Oberziel	Nr.	Unterziel	Maßnahme	Akteure	Zeithorizont	Qualitative Einordnung
<b>NUTZUNGEN</b>						
Die Domachse als attraktives, durchmischtes Quartier	1	▪ Etablierung von belebenden Erdgeschossnutzungen	Lauf stützende Umgestaltung der EG- Flächen (Domstraße 9 / Scientology)	Eigentümerversreter, Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Mitte;	langfristig	+++
	2	▪ Etablierung von belebenden Erdgeschossnutzungen	Umnutzung der Erdgeschossfläche (Parkhaus Sprinkenhof AG)	Freie und Hansestadt Hamburg/ Sprinkenhof AG, Bezirksamt Mitte	mittelfristig	+++
	3	▪ Etablierung von belebenden Erdgeschossnutzungen	Entwicklungen rund um Hamburg Heights	Berenberg Real Estate Hamburg (Height 1), Commerz Real (Height 3) Freie und Hansestadt Hamburg	Quick-Win (kurzfristig)	+++
	4	▪ Etablierung von belebenden Erdgeschossnutzungen ▪ Entwicklung von vernachlässigten Plätzen in Innenstadt als Verbindungspunkte und Bezugsräume	Attraktivierung der Erdgeschossnutzung (Alter Wandrahm 15a / Deutsches Zollmuseum)	Bundesministerium der Finanzen, Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Mitte, Deutsches Zollmuseum	mittelfristig	++

Oberziel	Nr.	Unterziel	Maßnahme	Akteure	Zeithorizont	Qualitative Einordnung
	5	<ul style="list-style-type: none"> <li>Etablierung von belebenden Nutzungen in den Erdgeschossen</li> <li>Entwicklung vernachlässigter Plätze als Verbindungspunkte und Bezugsräume</li> </ul>	Attraktivierung von Erdgeschossnutzungen (Neuer Wandrahm 1, St. Annenufer 2)	Hamburger Hafen und Logistik (HHLA), Freie und Hansestadt Hamburg, UNESCO-Welterbestätten e.V.	mittelfristig	++
	6	<ul style="list-style-type: none"> <li>Errichtung attraktiver Umbauten und Neubauten</li> </ul>	Umgestaltung des Domplatzes	Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Mitte, Architekten, Betreiber	mittelfristig	+++
	7	<ul style="list-style-type: none"> <li>Domachse als Wohnstandort stärken</li> </ul>	Steigerung des Wohnflächenanteils	Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Mitte, Architekten	mittelfristig	++
<b>STÄDTEBAU   ÖFFENTLICHER RAUM</b>						
Gestaltqualität erhöhen und profilieren!	8	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entwicklung vernachlässigter Plätze als Verbindungspunkte und Bezugsräume</li> </ul>	Verbesserung / Optimierung der Gestaltung des St. Annenplatzes	Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Mitte, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, UNESCO-Welterbestätten e.V.	mittelfristig	++
	9	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gestaltqualität der Nebenflächen anpassen</li> <li>gut ausgebaute Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer</li> </ul>	Einrichtung eines Business Improvement Districts (BID)	Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Mitte, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation	mittelfristig	++
	10	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entwicklung vernachlässigter Plätze als Verbindungspunkte und Bezugsräume</li> </ul>	Neugestaltung des Vorplatzes der Hauptkirche St. Petri	Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Mitte, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Landschaftsplaner	mittelfristig	++
	11	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entwicklung vernachlässigter Plätze als Verbindungspunkte und Bezugsräume</li> </ul>	Neugestaltung des Colonnadengangs (ehemals Kuball & Kempe/ Alter Fischmarkt 11)	Freie und Hansestadt Hamburg, Eigentümervertreter, Bezirksamt Mitte	Quick-Win (kurzfristig)	++
	12	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gestaltqualität der Nebenflächen anpassen</li> </ul>	Neugestaltung der Colonnade (Schmiedestraße 2)	Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Mitte, Eigentümervertreter	Quick-Win (kurzfristig)	+
	13	<ul style="list-style-type: none"> <li>Akzentuierung von (Eingangs-) Situationen</li> </ul>	Signage für den Eingangsbereich des Überseeboulevards	institutioneller Eigentümer, HafenCity Hamburg GmbH, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Denkmalschutz Hamburg, UNESCO-Welterbestätten e.V.	Quick-Win (kurzfristig)	++
	14	<ul style="list-style-type: none"> <li>verbindende Elemente entwickeln</li> </ul>	Entwicklung eines Illuminations- und Beleuchtungskonzepts	Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Mitte, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Landesbe-	mittelfristig	++

Oberziel	Nr.	Unterziel	Maßnahme	Akteure	Zeithorizont	Qualitative Einordnung
				trieb Straßen, Brücken und Gewässer, Lichtplaner, sonstige Privat-eigentümer		
	15	<ul style="list-style-type: none"> <li>verbindende Elemente entwickeln</li> </ul>	Installation von Lichtinszenierungen	Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Mitte, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Lichtplaner	mittelfristig	++
<b>VERKEHR</b>						
Verkehr stadtverträglich organisieren.	16	<ul style="list-style-type: none"> <li>verkehrliche Situation neu ordnen</li> </ul>	Qualitätsverbesserung der Domachse als Laufachse und für den Fahrradverkehr (Domallee)	Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Mitte, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Verkehrsplaner, Architekten	mittelfristig	+++
	17	<ul style="list-style-type: none"> <li>gut ausgebaute Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer</li> </ul>	Entwicklung eines durchgängigen Radwegenetzes	Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Mitte, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Verkehrsplaner	Quick-Win (kurzfristig)	++
	18	<ul style="list-style-type: none"> <li>gut ausgebaute Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer</li> <li>Gestaltqualität der Nebenflächen anpassen</li> </ul>	Umgestaltung des Fußgängerweges (Alter Fischmarkt 1-5, Domstraße 9)	Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Mitte, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation	Quick-Win (kurzfristig)	++
	19	<ul style="list-style-type: none"> <li>gut ausgebaute Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer</li> </ul>	Neugestaltung der Kornhausbrücke	Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Mitte, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Architekten, Verkehrsplaner	mittelfristig	++
	20	<ul style="list-style-type: none"> <li>gut ausgebaute Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer</li> </ul>	Ausbau des Fußgängerweges (Bergstraße 9-11)	Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Mitte, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation	Quick-Win (kurzfristig)	+
	21	<ul style="list-style-type: none"> <li>gut ausgebaute Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer</li> </ul>	Neugestaltung der Kreuzungssituation Mönckebergstraße - Bergstraße	Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Mitte, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation	Quick-Win (kurzfristig)	+

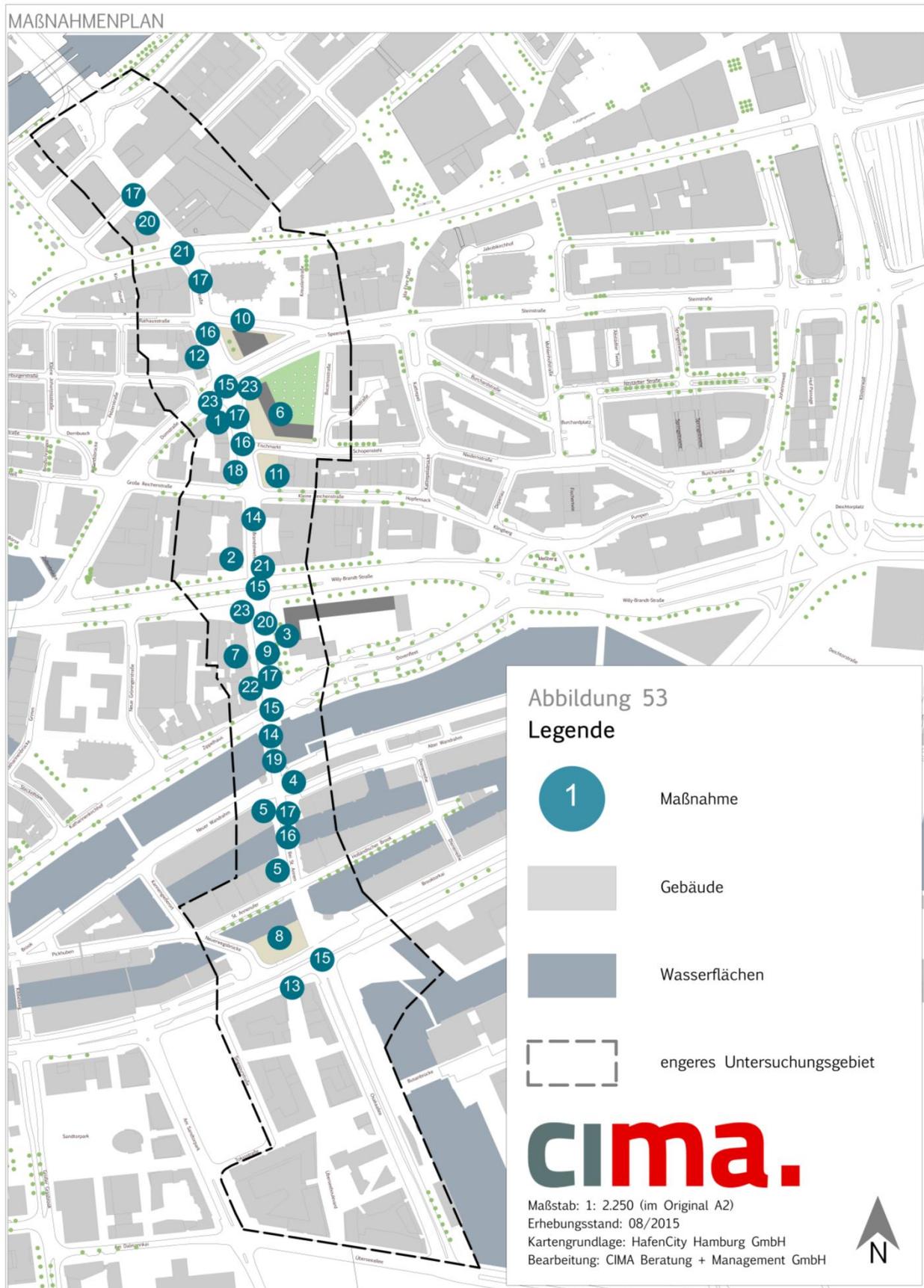
Oberziel	Nr.	Unterziel	Maßnahme	Akteure	Zeithorizont	Qualitative Einordnung
	22	<ul style="list-style-type: none"> <li>gut ausgebaute Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer</li> <li>Gestaltqualität der Nebenflächen anpassen</li> </ul>	Aus-/Umbau des Fußgängerweges (Brandstwiete 46-60)	Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Mitte, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation	Quick-Win (kurzfristig)	++
	23	<ul style="list-style-type: none"> <li>gut ausgebaute Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer</li> </ul>	Situationsgerechtes Leit- und Informationssystem schaffen	Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Mitte, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation	Quick-Win (kurzfristig)	+

Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

In den folgenden Kapiteln werden die einzelnen Maßnahmen anhand der Themenfelder sowie der formulierten Oberziele vorgestellt und erläutert. Eine Beschreibung der Problemstellung sowie die Benennung einiger Key-

Facts rund um eine mögliche Maßnahme sind ebenso Bestandteil des jeweiligen Steckbriefes wie die Beschreibung der Maßnahmen als solche.

Abbildung 53: Maßnahmenplan (Übersicht)



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

#### 4.1.1 Die Domachse als attraktives, durchmischtes Quartier.

Die in diesem Kapitel vorgestellten Maßnahmen sind dem Oberziel „Die Domachse als attraktives, durchmischtes Quartier“ unterstellt. Sämtliche Maßnahmen wurden entspre-

chend der Unterziele kategorisiert und sollen dazu dienen, das Oberziel zu erreichen.

### UMNUTZUNG DER ERDGESCHOSSFLÄCHEN (DOMSTRASSE 9/ SCIENTOLOGY)

1



#### PROBLEMSTELLUNG

Die Immobilie in der Domstraße 9 weist mit der Nutzung durch die Scientology Kirche Hamburg e.V. eine Nutzung auf, die kaum Frequenz induziert, aber eine stark laubrechende Wirkung hat. Als zentrale Trittstelle im Verlauf der Domachse hat die Immobilie in der Domstraße 9 eine besondere Bedeutung für die Laufbeziehung nach Süden. Die kaum publikumsintensive Nutzung wirkt sich deutlich negativ auf die Frequenz und den weiteren Lauf aus.

#### MAßNAHME

Für die Etablierung von belebenden Nutzungen im Erdgeschoss handelt es sich bei der Immobilie in der Domstraße 9 um einen zentralen Ort. Daher soll es Ziel sein, (zumindest) im Erdgeschoss belebende Nutzungen in Form von Einzelhandel oder Gastronomie zu etablieren, die die laubrechende Wirkung abschwächen.

Die Realisierung eines solchen Vorhabens kann nur in Zusammenarbeit mit dem Eigentümer und dem Nutzer der Immobilie umgesetzt werden.

#### Lage

Domstraße 9

#### Themenfeld

Nutzungen

#### Zielkategorie

Etablierung von belebenden Nutzungen im Erdgeschoss

#### Eigentümer

Privat

#### Akteure

Eigentümervertreter  
Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Mitte

#### Zeithorizont

langfristig

#### qualitative Einordnung

+++

## UMNUTZUNG ERDGESCHOSSFLÄCHEN (PARKHAUS SPRINKENHOF AG)

2



### PROBLEMSTELLUNG

Für eine bruchfreie Verbindung zwischen Innenstadt und HafenCity hat die Gestaltung von Erdgeschossflächen, insbesondere in den Ecklagen, eine besondere Bedeutung. Das Erdgeschoss des Sprinkenhof Parkhauses in der Willy-Brandt-Straße 46 ist zur Willy-Brandt-Straße / Ecke Brandstwierte geschlossen, obwohl es früher eine einzelhandelsbezogene Nutzung an dieser Stelle gab. Diese Situation wirkt sich eindeutig laufbrechend aus und wird durch den Verkehrskorridor Willy-Brandt-Straße, der optisch wie funktional als Zäsur wirkt, noch unterstützt.

### MAßNAHME

Im Zuge einer gebäudebezogenen (Teil-)Umnutzung soll im Erdgeschoss in der Ecklage zur Willy-Brandt-Straße eine attraktive, publikumsintensive und frequenzinduzierende Nutzung realisiert werden<sup>57</sup>. In Zusammenarbeit mit der Sprinkenhof AG müssen verschiedene Szenarien diskutiert werden, die aber allesamt dazu beitragen können die Domachse in der Form auszugestalten, die ihrer Bedeutung innerhalb des Stadtgefüges zukommt.

### Lage

Willy-Brandt-Straße 46

### Themenfeld

Nutzungen

### Zielkategorie

Etablierung von belebenden Nutzungen im Erdgeschoss

Errichtung attraktiver Umbauten und Neubauten

### Eigentümer

Freie und Hansestadt Hamburg  
Städtische Gesellschaften  
(Sprinkenhof AG)

### Akteure

Freie und Hansestadt Hamburg  
Sprinkenhof AG  
Bezirksamt Mitte

### Zeithorizont

mittelfristig

### qualitative Einordnung

+++

<sup>57</sup> vgl. Interview [REDACTED] am 14.10.2015

## ENTWICKLUNG RUND UM HAMBURG HEIGHTS

3



### PROBLEMSTELLUNG

Auf dem Areal der sog. Spiegel-Insel entwickelt die Hochtief Projektentwicklung GmbH das Projekt Hamburg Heights. Auf einer Fläche von ca. 7.700 m<sup>2</sup> soll ein Ensemble entstehen, das neben Büroflächen (u.a. MDS Möhrle & Partner) auch weitere Nutzungsarten wie Hotellerie (Adina Apartment Hotel, Height 3), Gastronomie oder Einzelhandel beherbergen wird. Durch die unmittelbare Lage an der Domachse besitzt die Entwicklung der Erdgeschossflächen eine besondere Bedeutung für die Laufbeziehung zwischen Innenstadt und Überseequartier.

### MAßNAHME

Ziel soll es sein, publikumsintensive Nutzungen (Einzelhandel, Gastronomie) in den der Brandstwierte zugewandten Erdgeschossflächen (Height 1 und 3) zu realisieren. Die Eigentümer des Height 1, in dem vornehmlich Büroflächen realisiert werden, signalisierten Bereitschaft, ein solches Vorhaben zu unterstützen und berichteten über eigene Pläne wie z.B. die Einrichtung einer Sonnenterrasse im südöstlichen Bereich des Grundstückes unmittelbar an die Kreuzung Brandstwierte – Dovenfleet angrenzend.<sup>58</sup> Die Nutzungskonzeption sieht 1-2 Gewerbeeinheiten im Erdgeschoss vor.

In Kooperation mit allen Eigentümern soll ein Konzept zur Gestaltung der Erdgeschossflächen erstellt werden, das sowohl die Interessen der Eigentümer als auch die mit der Entwicklung der Domachse verbundenen Interessen berücksichtigt<sup>59</sup>.

### Lage

Spiegel-Insel

### Themenfeld

Nutzungen

### Zielkategorie

Etablierung von belebenden Nutzungen im Erdgeschoss

### Eigentümer

Berenberg Real Estate Hamburg

### Akteure

Berenberg Real Estate Hamburg (Height 1)

Commerz Real (Height 3)

HTP Projektentwicklung

Freie und Hansestadt Hamburg

### Zeithorizont

kurzfristig

### qualitative Einordnung

+++

<sup>58</sup> vgl. Interview [redacted] am 05.11.2015

<sup>59</sup> vgl. Interview [redacted] am 14.10.2015

## ATTRAKTIVIERUNG DER ERDGESCHOSSNUTZUNG (DEUTSCHES ZOLLMUSEUM)

4



### PROBLEMSTELLUNG

Die Speicherstadt stellt sich als Büro- und Dienstleistungsstandort sowie als attraktives touristisches Ziel dar. Mit dem Deutschen Zollmuseum verfügt die Immobilie im Alten Wandrahm 15a über eine attraktive, kulturelle Nutzung, die sich jedoch nicht zur Domachse öffnet. Die davorliegende Platzsituation bleibt ungenutzt und dient als Parkplatzfläche.

### MAßNAHME

Für die Belebung der Speicherstadt sowie für eine bruchfreie Gestaltung der Verbindung Innenstadt und HafenCity sollten die Erdgeschossflächen der ehemaligen Lagerstätten über attraktive Nutzungen verfügen. Die Platzsituation vor dem Deutschen Zollmuseum sollte dazu genutzt werden, ein attraktives, gastronomisches Angebot zu realisieren. Eine Öffnung des Deutschen Zollmuseums zur Domachse würde sich gleichermaßen positiv auswirken. Der aktuell diffus wirkende Stadtraum soll neu geordnet werden und für eine Belebung des Quartiers sorgen. Gleichzeitig würde die Zugänglichkeit zum Deutschen Zollmuseum verbessert.

Architekten sowie Freiraumplaner sollen im Rahmen eines Wettbewerbs dazu aufgefordert werden, Lösungsansätze für ein solches Vorhaben zu erarbeiten. Insbesondere der dem Hauptgebäude vorgelagerte Rundbau muss besser in den öffentlichen Raum integriert werden. Eine bewusste Inszenierung erhöht sowohl die Attraktivität der Domachse, als auch des Zollmuseums als solches.

### Lage

Alter Wandrahm 15a

### Themenfeld

Nutzungen

### Zielkategorie

Etablierung von belebenden Nutzungen in den Erdgeschossen

Entwicklung vernachlässigter Plätze als Verbindungspunkte u. Bezugsräume

### Eigentümer

Hamburger Hafen und Logistik AG

### Akteure

Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BIMA)

Bundesministerium der Finanzen

Freie und Hansestadt Hamburg

Bezirksamt Mitte

### Zeithorizont

mittelfristig

### qualitative Einordnung

++

## ATTRAKTIVIERUNG VON ERDGESCHOSSNUTZUNGEN

5



### PROBLEMSTELLUNG

Die Speicherstadt ist ein herausragendes touristisches Ziel (Weltkulturerbe) mit vielen Museen und weiteren publikumsintensiven Nutzungen. Im Laufe der letzten Jahre hat sich die Nutzerstruktur erheblich um Dienstleistungen und Büro erweitert. Publikumsintensive Nutzungen wie Einzelhandel oder Gastronomie finden sich dagegen nur selten in den Erdgeschossflächen. Kleinere, aber städtebaulich attraktive Platzsituationen bleiben oftmals ungenutzt<sup>60</sup>.

### MAßNAHME

Für die Belebung der Speicherstadt sowie für eine bruchfreie Gestaltung der Verbindung Innenstadt und HafenCity sollten die Erdgeschossflächen der ehemaligen Lagerstätten umgenutzt werden. Die Möglichkeiten sind dabei sehr vielfältig. Einzelhandel, Gastronomie aber auch Künstlerateliers und Ausstellungsräume stellen mögliche Varianten dar<sup>61</sup>. Insbesondere die Erdgeschossflächen der Immobilien Neuer Wandrahm 1 sowie St. Annenufer 2 besitzen, aufgrund ihrer Lage, Potential. Sofern seitens der Eigentümer Interesse an einer solchen Umnutzung besteht, sind darüber hinaus die Anforderungen des Hochwasser- und Denkmalschutzes zu berücksichtigen.

### Lage

Neuer Wandrahm 1  
St. Annenufer 2

### Themenfeld

Nutzungen

### Zielkategorie

Etablierung von belebenden Nutzungen in den Erdgeschossen

Entwicklung vernachlässigter Plätze als Verbindungspunkte u. Bezugsräume

### Eigentümer

Hamburger Hafen und Logistik AG

### Akteure

Hamburger Hafen und Logistik AG  
Hamburg Port Authority (HPA)  
Freie und Hansestadt Hamburg  
UNESCO-Welterbestätten e.V.

### Zeithorizont

mittelfristig

### qualitative Einordnung

++

<sup>60</sup> vgl. Argus Stadt- und Verkehrsplanung 2015: Verkehrliche Beratung Verbindungssachse City ÜSQ Problemstellen

<sup>61</sup> vgl. Interview [REDACTED] am 05.11.2015

## UMGESTALTUNG DES DOMPLATZES

6



### PROBLEMSTELLUNG

Der Domplatz präsentiert sich als attraktiv gestalteter Freiraum, der jedoch in den Wintermonaten kaum nutzbar ist. Darüber hinaus wirkt er in gewisser Art und Weise laubbrechend. Einzelhandelsbesucher verlieren aufgrund des nicht vorhandenen Einzelhandelsbesatzes sowie der mangelnden Leitung durch die fehlende Raumkante (Bebauung) schnell das Bedürfnis in Richtung Überseequartier weiterzugehen.

### MAßNAHME

Im Rahmen der Errichtung eines attraktiven Neubaus in Form einer straßenbegleitenden Blockrandbebauung sollen insbesondere die Erdgeschossflächen mit Einzelhandel sowie gastronomischen Angeboten belegt werden, ohne dass der Domplatz komplett überbaut wird. Aufgrund seiner historischen Bedeutung bietet sich der Platz auch als Standort für kulturelle und gesellschaftliche Einrichtungen (in den Obergeschossen) an. Der zentral an der Domachse gelegene Platz könnte so einen wichtigen Beitrag zur Verbindung der Innenstadt mit dem Überseequartier sowie zur Belebung des Viertels leisten, indem er durch eine Blockrandbebauung gefasst wird.

Im Rahmen eines Wettbewerbs soll die Diskussion um eine Bebauung des Domplatzes wiederbelebt werden<sup>62</sup>. Bereits im Jahr 2005 gab es einen Wettbewerb, bei dem die Berücksichtigung verschiedener Nutzungsarten (u.a. Wohnen, Bürgerschaftsforum) im Fokus des Wettbewerbs standen.

### Lage

Domstraße 9

### Themenfeld

Nutzungen

### Zielkategorie

Attraktive Neubauten errichten

### Eigentümer

Freie und Hansestadt Hamburg

### Akteure

Freie und Hansestadt Hamburg

Bezirksamt Mitte

Architekten

Betreiber

### Zeithorizont

mittelfristig

### qualitative Einordnung

+++

<sup>62</sup> vgl. Interview [redacted] am 14.10.2015

## STEIGERUNG DES WOHNFLÄCHENANTEILS

7



### PROBLEMSTELLUNG

Die Stadtteile Altstadt (1.793 Einwohner<sup>63</sup>) und Hafencity (2.093 Einwohner<sup>64</sup>) weisen einen sehr geringen Wohnflächenanteil auf und werden von weniger als 5000 Personen bewohnt. Wohnen spielt daher auch nur eine randständige Rolle entlang der Domachse. Neben den sonstigen zentralen Funktionen und Attraktivitätsfaktoren der Innenstädte tragen die Bewohnbarkeit und die Einwohneranzahl jedoch zur urbanen Mischung städtischer Nutzungen bei. Aufgrund der verkehrlichen Situationen und der damit einhergehenden Immissionen sind Wohnnutzungen oftmals jedoch nur schwierig zu realisieren.

### MAßNAHME

Nichtsdestotrotz sind seit der Änderung des Bebauungsplans Hamburg Altstadt 47 /Neustadt 49 Wohnnutzungen in diesem Bereich (ausnahmsweise) zulässig. Im Rahmen künftiger Projektentwicklungen entlang der Domachse gilt es, Wohnflächenanteile zu berücksichtigen. Dies bezieht sich sowohl auf Neubauten wie auch auf Umnutzungen, auch wenn dies bautechnisch häufig schwierig zu realisieren ist. Projekte, wie z.B. die Entwicklung des Katharinenquartiers oder potentielle Wohnbauflächen im rückwärtigen Bereich des Projektes Hamburg Heights zeigen, dass innerstädtische Wohnflächen nachgefragt sind. Eine Steigerung des Wohnflächenanteils erhöht die Lebendigkeit der Domachse im Tagesverlauf.

#### Lage

Domachse

#### Themenfeld

Nutzungen

#### Zielkategorie

Domachse als Wohnstandort stärken

#### Eigentümer

SAGA GWG

institutionelle Eigentümer

Privateigentümer/-gesellschaften

#### Akteure

Freie und Hansestadt Hamburg

Bezirksamt Mitte

Eigentümer bzw. Eigentümervertreter

#### Zeithorizont

Mittelfristig

#### qualitative Einordnung

++

<sup>63</sup> vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Stichtag 31.12.2014)

<sup>64</sup> vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Stichtag 31.12.2014)

## 4.1.2 Gestaltqualität der Domachse erhöhen und profilieren.

Die in diesem Kapitel vorgestellten Maßnahmen sind dem Oberziel „**Gestaltqualität der Domachse erhöhen und profilieren**“ unter-

stellt. Sämtliche Maßnahmen wurden entsprechend der Unterziele kategorisiert und sollen dazu dienen, das Oberziel zu erreichen.

### VERBESSERUNG / OPTIMIERUNG DER GESTALTUNG DES ST. ANNENPLATZES

8



#### PROBLEMSTELLUNG

Der vor 2 Jahren neu gestaltete St. Annenplatz befindet sich in zentraler Lage zwischen der Speicherstadt und dem Überseeboulevard und besitzt eine besondere Funktion als Eingangstor zur Hafencity sowie als Transitplatz. Aktuell weist die Bodenpflasterung den Weg auf den Überseeboulevard. Trotz einiger Gestaltungselemente in Form von Sitzgelegenheiten und Baumreihen ist die Aufenthaltsqualität eher gering, da der Platz nach wie vor sehr weitläufig wirkt. Der nahe gelegene Dar-es-Salaam Platz wirkt deutlich attraktiver und ist besser frequentiert und genutzt.

#### MAßNAHME

Die Ansatzpunkte gestalten sich vielfältig. Die Einrichtung eines öffentlich zugänglichen Freilichtmuseums „Historie der Speicherstadt“ oder temporäre Ausstellungen können die Attraktivität des Platzes erhöhen.

Darüber hinaus bietet der St. Annenplatz das Potential zur Einrichtung einer weiteren StadtRad-Station, welche räumlich-funktional das bestehende Netz sehr gut ergänzen würde. Im Rahmen einer erneuten Diskussion dieser Maßnahme muss den Belangen des Denkmalschutzes entsprechend Rechnung getragen werden.

#### Lage

St. Annenplatz

#### Themenfeld

Öffentlicher Raum

#### Zielkategorie

Entwicklung vernachlässigter Plätze als Verbindungspunkte u. Bezugsräume

#### Eigentümer

Freie und Hansestadt Hamburg

#### Akteure

Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Mitte  
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer  
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation  
UNESCO-Welterbestätten e.V.

#### Zeithorizont

mittelfristig

#### qualitative Einordnung

++

## EINRICHTUNG EINES BUSINESS IMPROVEMENT DISTRICTS (BID)

9



### PROBLEMSTELLUNG

Die Domachse wird künftig die zentrale Anbindung zwischen den innerstädtischen Einzelhandelslagen und dem Überseeboulevard darstellen. Das Erscheinungsbild des öffentlichen Raums, die Nutzungen einzelner Erdgeschosslagen sowie die Aufteilung der Verkehrsfläche erfüllen aktuell nicht die Ansprüche der Kunden, Geschäftsleute und Grundeigentümer. Insbesondere für die Erdgeschossflächen sowie die Gestaltung der Nebenflächen der Straßen Brandstwierte und Bei St. Annen muss die Einrichtung eines Business Improvement District geprüft werden.

Soweit Maßnahmen nicht im unmittelbaren Interesse der Eigentümer liegen, müssen einzelne Maßnahmen u.a. über externe Mittel (z.B. Freie und Hansestadt Hamburg) kofinanziert werden.

### MAßNAHME

Ziel des Business Improvement Districts soll es sein, das Erscheinungsbild des öffentlichen Raums zu verbessern, einen großzügigen und barrierefreien Flanierraum zu schaffen, die Aufenthaltsqualität und das Wohlbefinden der Kunden zu steigern sowie durch die Betonung der fußläufigen Wegebeziehung in diesem Bereich insgesamt zur Stärkung der Laufbeziehung zwischen Jungfernstieg und Überseeboulevard beizutragen.

Die beschriebenen Ziele sollen u.a. durch umfangreiche Umgestaltungen des öffentlichen Raums sowie geeignete Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen zur Etablierung der Laufbeziehung erreicht werden.

Durch die Einrichtung eines Business Improvement Districts werden alle Eigentümer an den Maßnahmen beteiligt und profitieren von der Wertsteigerung ihrer Immobilien.

### Lage

Brandstwierte – Bei St. Annen

### Themenfeld

Öffentlicher Raum

### Zielkategorie

Gestaltqualität der Nebenflächen anpassen

gut ausgebaute Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer

### Eigentümer

diverse

### Akteure

Freie und Hansestadt Hamburg

Bezirksamt Mitte

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

### Zeithorizont

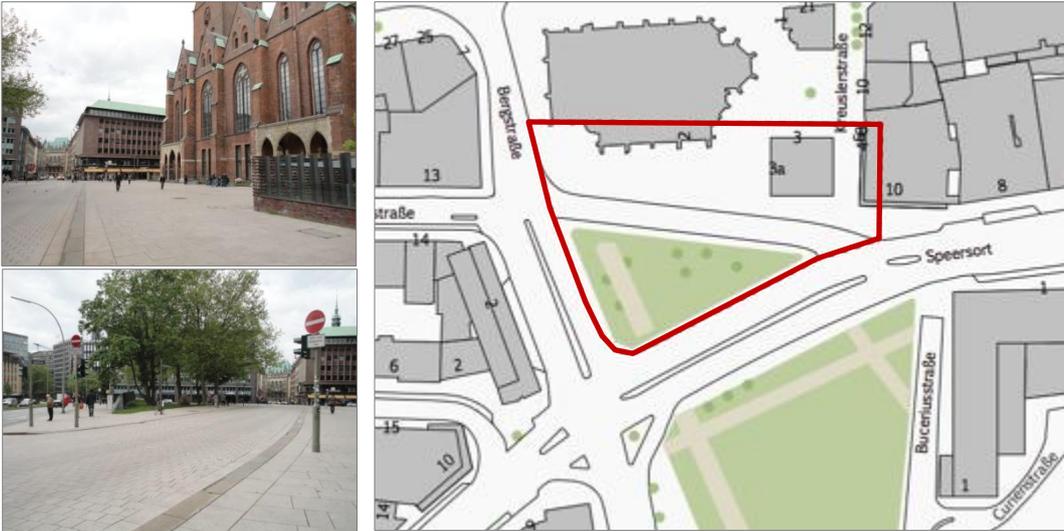
mittelfristig

### qualitative Einordnung

++

## NEUGESTALTUNG DES VORPLATZES DER HAUPTKIRCHE ST. PETRI

10



### PROBLEMSTELLUNG

Der südliche Vorplatz der Hauptkirche St. Petri sowie die kleine Grünfläche am Speersort wirken im städtebaulichen Kontext wie eine Art Insel im ansonsten kompakten Viertel. Nichtsdestotrotz weist der Stadtraum eine geringe Aufenthaltsqualität in diesem Bereich auf. Die für den Busverkehr und Taxen frei gegebene Straße Speersort spaltet den Platz in zwei (Teil-)Räume, jeder für sich kaum nutzbar

### MAßNAHME

Im Rahmen einer städtebaulichen Neuordnung soll der Stadtraum rund um den Speersort neu gestaltet werden und an Aufenthaltsqualität gewinnen. Hierzu bedarf es eines neu erarbeiteten Konzepts durch Freiraum- und Landschaftsplaner sowie ggf. Architekten. Zentrale Kriterien für die Neugestaltung sollten sein: Randbegrünung des Platzes, Nutzbarkeit des Platzes für Veranstaltungen und Events, Installation von Stadtmobiliar sowie die Herstellung der Sichtbeziehung zum Haus Arabica. Darüber hinaus sollte geprüft werden, inwiefern die Bus- und Taxistraße in den Stadtraum integriert werden muss.

Eine teilweise Bebauung des Platzes sollte ebenfalls zur Diskussion stehen und im Rahmen des freiraumplanerischen Wettbewerbs diskutiert werden.

### Lage

Vorplatz Hauptkirche St. Petri

### Themenfeld

Öffentlicher Raum

### Zielkategorie

Entwicklung vernachlässigter Plätze als Verbindungspunkte und Bezugsräume

### Eigentümer

Freie und Hansestadt Hamburg

### Akteure

Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Mitte  
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

### Zeithorizont

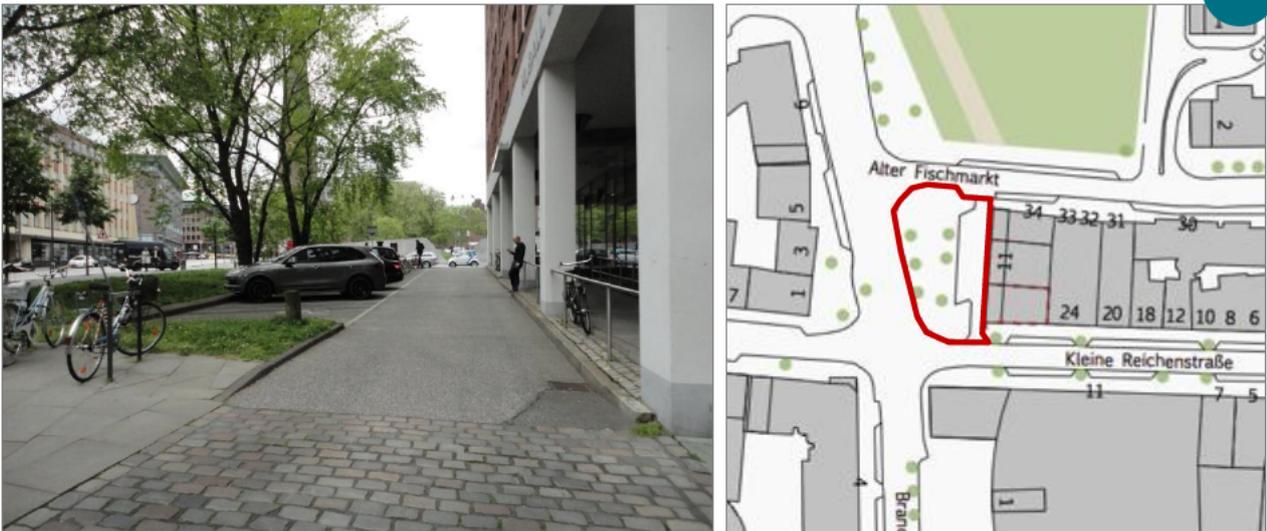
mittelfristig

### qualitative Einordnung

++

## NEUGESTALTUNG DES COLONNADENGANGES (EHEMALS KUBALL & KEMPE)

11



### PROBLEMSTELLUNG

Der Platz im Vorbereich der Immobilie am Alten Fischmarkt 11 wird der Bedeutung des Orts sowie der Lagekunst nicht gerecht. Der Gehweg, die kleinere Grünfläche, der Parkplatz und der Colonnadengang weisen keine städtebaulichen Zusammenhänge auf. Darüber hinaus separieren die Grünfläche und der Parkplatz den Fußgängerweg von den vorhandenen Einzelhandelnutzungen im Erdgeschoss der Immobilie. Der wenig gestaltete öffentliche Raum (Parkplatz u. Grünfläche) steht zudem im Kontrast zum Domplatz.

### MAßNAHME

In Kooperation mit dem Eigentümer der Immobilie (vgl. Abb. 48) sollten Maßnahmen zur Umgestaltung des Platzes sowie der Colonnade geprüft werden. Der Parkplatz sollte zukünftig wegfallen und durch Flächen für Außengastronomie ersetzt werden, sodass die prominente Lage am Domplatz genutzt werden kann. Die Fußgängerwege sollen den gleichen Gestaltungsstandard wie der Bereich rund um den Domplatz erhalten. Die Colonnade sollte heller und freundlicher gestaltet werden (z.B. Beleuchtung, Begrünung).

### Lage

Alter Fischmarkt 11  
(ehemals Kuball & Kempe)

### Themenfeld

Verkehr  
Öffentlicher Raum  
Nutzungen

### Zielkategorie

Entwicklung vernachlässigter Plätze als Verbindungspunkte und Bezugsräume

### Eigentümer

Privateigentümer/ Eigentümergemeinschaft

### Akteure

Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Mitte  
Eigentümerversprecher

### Zeithorizont

kurzfristig

### qualitative Einordnung

++

## NEUGESTALTUNG DER COLONNADE (SCHMIEDESTRAÙE 2)

12



### PROBLEMSTELLUNG

Der Colonnadengang im Bereich der SchmiedestraÙe 2 wirkt gedrückt und abweisend. Der dunkle sowie durch zahlreiche Werbeanlagen zugestellte Colonnadengang bedarf einer grundlegenden Aufwertung.

### MAßNAHME

Eine Vereinheitlichung der Schaufenstergestaltung sowie der Werbeanlagen soll in einem ersten Schritt zum Ziel genommen werden. Die Erarbeitung und Umsetzung eines Gestaltungs-, Begrünungs- und/oder Beleuchtungskonzept für den Colonnadengang können zu einer Aufwertung des Colonnadengangs sowie zu einer Aufwertung der Domachse im Ganzen beitragen.

### Lage

SchmiedestraÙe 2

### Themenfeld

Öffentlicher Raum  
Nutzungen

### Zielkategorie

Gestaltqualität der Nebenflächen anpassen

### Eigentümer

Privat

### Akteure

Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Mitte  
Eigentümerversreter

### Zeithorizont

Quick-Win (kurzfristig)

### qualitative Einordnung

+

## SIGNAGE FÜR DEN EINGANGSBEREICH DES ÜBERSEEBOULEVARDS

13



### PROBLEMSTELLUNG

Das Überseequartier kann aus der Entfernung nicht als attraktives Quartier, das sich durch einen interessanten Nutzungsmix aus Einzelhandel, Gastronomie und Kultur auszeichnet, erkannt werden. Es fehlt eine entsprechende Signage im Sinne der Annoncierung/ Adressierung am Haus Arabica, das den Eingangsbereich zu einer Landmarke werden lässt und bereits aus größerer Entfernung erkennbar ist.

### MAßNAHME

Spezielle Eingangssituationen müssen ihrer Bedeutung gerecht und eindeutig stadträumlich ablesbar ausgestaltet werden. Das Haus Arabica, als zentrale Landmarke im Eingangsbereich des Überseeboulevards, ist aus der Ferne sehr gut wahrzunehmen, ohne jedoch auf die vorhandenen Angebote hinzuweisen. Demzufolge soll für das Haus Arabica ein Signage entwickelt und installiert werden, welches den Überseeboulevard ausreichend repräsentiert. Es wird vorgeschlagen, in Abstimmung mit den Eigentümern einen Gestaltungsvorschlag zu entwickeln. Der Eingangsbereich des Überseeboulevard würde somit bereits aus größerer Entfernung sichtbar sein und Besucher sowie Touristen in Richtung HafenCity lenken.

### Lage

Überseeboulevard

### Themenfeld

Öffentlicher Raum  
Nutzungen

### Zielkategorie

Akzentuierung von  
(Eingangs-)Situationen

### Eigentümer

institutioneller Eigentümer

### Akteure

institutioneller Eigentümer  
HafenCity Hamburg GmbH  
Behörde für Stadtentwicklung  
und Wohnen  
Denkmalschutz Hamburg  
UNESCO-Welterbestätten e.V.

### Zeithorizont

Quick-Win (kurzfristig)

### qualitative Einordnung

++

## ENTWICKLUNG EINES ILLUMINATIONS- UND BELEUCHTUNGSKONZEPTE

14



### PROBLEMSTELLUNG

Aufgrund der Länge der Domachse sowie der unterschiedlichen Quartiere, welche die Domachse prägen, gibt es kein verbindendes Beleuchtungskonzept. Während Bereiche wie z.B. rund um den Domplatz ein innovatives Beleuchtungskonzept vorweisen können, ist z.B. der Eingangsbereich der Speicherstadt (Kornhausbrücke) nur schlecht beleuchtet. Auch die Straßenbeleuchtung in der Speicherstadt ist an einigen Stellen verbesserungswürdig.

Sonstige Orientierungsmerkmale verlieren im Dunklen aufgrund der erschwerten Lesbarkeit an Bedeutung, sodass die Akzentuierung und Beleuchtung bedeutsamer Punkte oder Straßenzüge umso wichtiger wird.

### MAßNAHME

Die Illumination von Merk- und Wahrzeichen, Straßen(räumen) sowie Stadteingängen, Brücken und Hafenträndern kann dazu beitragen die Domachse als Wegebeziehung zwischen Jungfernstieg und Überseeboulevard zu etablieren<sup>65</sup>. Einige Elemente wie die Hauptkirche St. Petri, Teile der Speicherstadt oder der Domplatz werden bereits bewusst inszeniert. Die Illumination weiterer Gebäudestrukturen wie der Baudenkmale auf dem Spiegelareal, dem Pressehaus, der südwestlichen Bebauung der Brandstwierte oder eine durchgängig einheitliche Straßenraumbeleuchtung und Brückeninszenierung tragen zur individuellen Ausbildung der Domachse bei. Bestehende Konzepte (z.B. Lichtkonzept Hamburger Innenstadt) oder aktive Vereine (z.B. Lichtkunst Speicherstadt) sollten in den Prozess einbezogen werden.

### Lage

Domachse

### Themenfeld

Verkehr

Öffentlicher Raum

### Zielkategorie

verbindende Elemente entwickeln

### Eigentümer

Freie und Hansestadt Hamburg

### Akteure

Freie und Hansestadt Hamburg

Bezirksamt Mitte

Hamburger Hafen und Logistik AG

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Lichtplaner

### Zeithorizont

mittelfristig

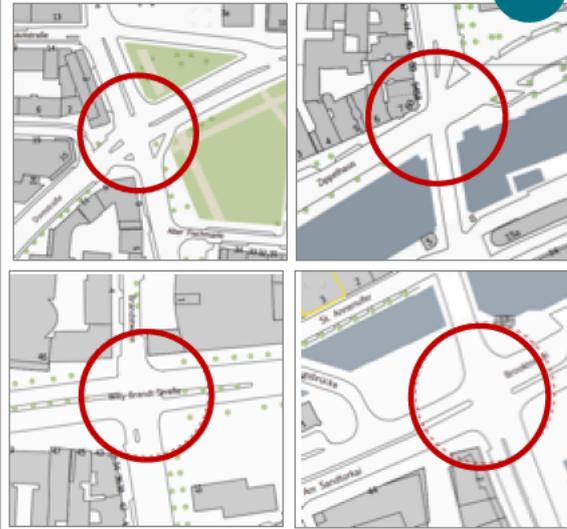
### qualitative Einordnung

++

<sup>65</sup> vgl. Interview ████████ am 21.10.2015

## INSTALLATION VON LICHTINSZENIERUNGEN

15



### PROBLEMSTELLUNG

Die Domachse wird an vielen Stellen durch mehrspurige Verkehrskorridore geschnitten, welche sowohl als optische sowie räumliche Zäsur wirken und die Achse in verschiedene Abschnitte unterteilen. Es fehlt ein verbindendes Element, welches die Domachse als zusammengehörigen Stadtraum sicht- und erlebbar macht.

### MAßNAHME

Die Barrierewirkung, die von den jeweiligen Verkehrskorridoren ausgeht, soll durch „virtuelle Brücken“ zumindest optisch gemildert werden.

Durch eine künstliche Lichtinszenierung kann ein verbindendes Element an den zentralen Kreuzungspunkten eingerichtet werden. Ein solches Lichtelement verdeutlicht Passanten, dass sie sich auf einer zusammenhängenden Achse befinden, die elementare Bestandteile in der Innenstadt verbindet. Insbesondere in den Abendstunden sowie den Wintermonaten entfaltet ein solches Element seine volle Wirkung.

### Lage

Domstraße  
Willy-Brandt-Straße  
Dovenfleet - Zippelhaus  
Brooktorkai – Sandtorkai

### Themenfeld

Verkehr  
Öffentlicher Raum

### Zielkategorie

verbindende Elemente entwickeln

### Eigentümer

Freie und Hansestadt Hamburg

### Akteure

Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Mitte  
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation  
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer  
Lichtplaner

### Zeithorizont

mittelfristig

### qualitative Einordnung

++

### 4.1.3 Verkehr auf der Domachse stadtverträglich organisieren.

Die in diesem Kapitel vorgestellten Maßnahmen sind dem Oberziel „Verkehr auf der Domachse stadtverträglich organisieren“ unterstellt. Sämtliche Maßnahmen wurden ent-

sprechend der Unterziele kategorisiert und sollen dazu dienen, das Oberziel zu erreichen.

## GRUNDLEGENDE NEUORDNUNG DER DOMACHSE (DOMALLEE)

16



West-Ansicht: Kreuzung Domstraße - Schmiedestraße (Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH)

### PROBLEMSTELLUNG

Aufgrund der Lage im Stadtgefüge und der unterschiedlichen Einflüsse aus den Stadtquartieren wird die Domachse weiterhin ein schwer lesbarer, unzusammenhängender Raum bleiben. Kleinteilige Maßnahmen führen zu lokalen Verbesserungen, entfalten jedoch keine gesamthafte oder identitätsstiftende Wirkung. Die Zäsuren durch die großräumigen Verkehrskorridore sowie die geöffneten Stadtstrukturen mit unpassenden Erdgeschossnutzungen sind dafür zu prägnant.

### MAßNAHME

Im Rahmen einer grundlegenden Überprüfung der Funktionalität und Angemessenheit des Straßenraums mit anschließender verkehrlicher Qualitätsverbesserung der Domachse, könnte beispielsweise eine zentrale Domallee angelegt werden, die über bedarfsgerechte Fußgänger- und Fahrradwege sowie verbindende Element (z.B. in Form einer zweireihigen Baumreihenpflanzung oder Leuchtelementen) verfügt<sup>66</sup>.

Auch die Lenkung und Leitung von Passanten kann durch attraktive touristische Angebote erleichtert werden. Der 10. Längengrad verläuft nur unweit der Domachse und stellt ein Potential zur Leitung der Passanten dar. Durch Magische Kameraobjektive – wie sie auf dem Boulevard der Stars in Berlin genutzt werden – können andere Orte abgebildet werden, die der 10. Längengrad ebenfalls durchläuft. Alternativen stellen u.a. Informationstafeln, welche an Leichtmasten installiert werden oder die farbliche Markierung der Laufbeziehung dar.

### Lage

Domachse

### Themenfeld

Verkehr

Öffentlicher Raum

### Zielkategorie

Qualitätsverbesserung der verkehrlichen Situation

### Eigentümer

Freie und Hansestadt Hamburg

### Akteure

Freie und Hansestadt Hamburg

Bezirksamt Mitte

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Verkehrsplaner/Architekten

### Zeithorizont

mittelfristig

### qualitative Einordnung

+++

<sup>66</sup> vgl. Interview [REDACTED] am 14.10.2015

## ENTWICKLUNG EINES DURCHGÄNGIGEN RADWEGENETZES

17



### PROBLEMSTELLUNG

Die Domachse verfügt über keine einheitliche Gestaltung der Radverkehrsführungen. Die unterschiedlichen Radverkehrsführungsarten wie die des Radweges, der Radfahr- und Schutzstreifen sowie Fahren im Mischverkehr wechseln sich ab.

### MAßNAHME

Für eine attraktive Radwegeverbindung zwischen der Innenstadt und dem Überseequartier soll ein durchgängiges, komfortables Wegesystem ausgewiesen sein. Im Rahmen einer verkehrlichen Neuordnung sind die Möglichkeiten zur Umsetzung dieser Maßnahmen daher zu überprüfen. Die Ausweisung von weiteren Radwegen wird ohne eine generelle verkehrliche Neuordnung nur schwierig zu realisieren sein. Auf den Abschnitten, die bisher weder mit einem Radfahr- noch mit einem Schutzstreifen ausgestattet sind, sollten die entsprechenden Verkehrsführungsarten ergänzt werden. Insbesondere für die Bereiche

- Schmiedestr. (Abschnitt zw. Bergstr. – Domstr.)
- Alter Fischmarkt (zw. Domstr. – Gr./Kl. Reichenstr.)
- westl. Seite der Brandstwierte (zw. Willy-Brandt-Straße – Zippelhaus)
- Bei St. Annen (zw. Neuer Wandrahm – Brooktorkai)

muss durch Verkehrsplaner geprüft werden, inwiefern zumindest Radfahr- oder Schutzstreifen ohne große bauliche Eingriffe realisiert werden können<sup>67</sup>.

### Lage

Domachse

### Themenfeld

Verkehr  
Öffentlicher Raum

### Zielkategorie

gut ausgebaute Wegebeziehung für Fußgänger u. Radfahrer

### Eigentümer

Freie und Hansestadt Hamburg

### Akteure

Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Mitte  
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer  
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation  
Verkehrsplaner

### Zeithorizont

Quick-Win (kurzfristig)

### qualitative Einordnung

++

<sup>67</sup> vgl. Argus Stadt- und Verkehrsplanung 2015: Verkehrliche Beratung Verbindungachse City ÜSQ Radverkehr

## UMGESTALTUNG DES FUßGÄNGERWEGES (DOMSTRASSE – ALTER FISCHMARKT)

18



### PROBLEMSTELLUNG

Die Nebenflächen im Abschnitt zwischen der Domstraße 9 und dem Alten Fischmarkt 1-5 weisen funktionale sowie gestalterische Defizite auf. Insbesondere im Vergleich zur gegenüberliegenden östlichen Seite wird der Unterschied sichtbar. Stadtmobiliar, Baumbestand sowie die Außenbestuhlung der Gastronomen reduzieren die Fußgängerwegbreite auf ein Minimum<sup>69</sup>.

### MAßNAHME

Der Fußgängerverkehr als wesentlicher Bestandteil des urbanen Lebens sollte nicht nur eine Verbindungsfunktion, sondern auch eine Aufenthaltsfunktion übernehmen.

Im Rahmen einer verkehrlichen Neuordnung sowie einer gestalterischen Aufwertung soll der Bereich neu konzipiert werden. Ausreichende Fußgängerwegebreiten sowie eine qualitätsvolle Gestaltung, welche an die Gestaltung des Domplatzes oder des Platzes am Speersort anknüpft, sollen dabei im Vordergrund stehen.

### Lage

Alter Fischmarkt 1-5  
Domstraße 9

### Themenfeld

Verkehr  
Öffentlicher Raum

### Zielkategorie

gut ausgebaute Wegebeziehungen für Fußgänger u. Radfahrer

### Eigentümer

Freie und Hansestadt Hamburg

### Akteure

Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Mitte  
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer  
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

### Zeithorizont

Quick-Win (kurzfristig)

### qualitative Einordnung

++

<sup>68</sup> vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Stichtag 31.12.2014)

<sup>69</sup> vgl. Argus Stadt- und Verkehrsplanung 2015: Verkehrliche Beratung Verbindungssachse City ÜSQ Problemstellen

## NEUGESTALTUNG DER KORNSHAUSBRÜCKE

19



### PROBLEMSTELLUNG

Die denkmalgeschützte Kornhausbrücke ist das Eintrittstor zur Speicherstadt und zur HafenCity. Aufgrund der Historie der Speicherstadt ist die Brücke vornehmlich auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet, sodass sie den Ansprüchen moderner Fußgänger- und Radfahrwege nicht gerecht werden kann. Fahrradfahrer teilen sich die Verkehrsfläche mit den Kraftfahrzeugen, was oftmals Konfliktsituationen hervorruft. Die Fußwege genügen mit einer Breite von  $< 2,5$  m nicht den Ansprüchen, die eine zentrale Laufbeziehung zwischen Innenstadt und Überseeboulevard benötigt. Ferner sind die Eingänge zur Kornhausbrücke sowohl durch alte Zaunelemente und Poller, als auch durch die Hochwasserschutzanlagen stark eingeschränkt.<sup>70</sup>

### MAßNAHME

Im Rahmen einer verkehrlichen Neuordnung soll diskutiert werden, inwieweit eine zusätzliche (Fußgänger- und Fahrrad-) Brücke zur Entspannung der Verkehrssituation auf der Kornhausbrücke beitragen kann. Die Ideen eines im Jahr 2007 stattgefundenen Wettbewerbes zur Realisierung einer solchen Brücke könnten Ausgangspunkt für eine Neustrukturierung sein. Es müssen kreative Ideen gefunden werden, welche sowohl die Anforderungen an barrierefreie Fußgängerwege sowie des Denkmalschutzes angemessen berücksichtigen.

Ferner sollten Architekten und Verkehrsplaner aufzeigen, wie die Kornhausbrücke gleichzeitig als historisches Bauwerk sowie als zeitgemäßes und repräsentatives Eingangstor zur Speicherstadt und zum Überseequartier

### Lage

Kornhausbrücke

### Themenfeld

Verkehr  
Öffentlicher Raum

### Zielkategorie

gut ausgebaute Wegebeziehung für Fußgänger und Radfahrer

### Eigentümer

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

### Akteure

Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Mitte  
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer  
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation  
Architekten/ Verkehrsplaner

### Zeithorizont

mittelfristig

### qualitative Einordnung

++

<sup>70</sup> vgl. Argus Stadt und Verkehrsplanung 2015: Verkehrliche Beratung Verbindungssachse City ÜSQ Problemstellen

gestaltet werden kann, ohne den Hochwasserschutz, der direkt an die Fußwege heranführt, vollständig umbauen zu müssen.

## AUSBAU DES FUßGÄNGERWEGS (BERGSTRASSE 9-11)

20



### PROBLEMSTELLUNG

Der Fußgängerweg im Bereich der Bergstraße 9-11 verfügt mit 2,5 m bis 3,5 m nicht über die erforderliche Breite, die in diesem Abschnitt bedarfsgerecht wäre. Die Parkhaltebucht sowie die auf dem Fußgängerweg installierten Fahrradständer verringern die Seitenraumbreite auf eine Breite von unter 3,5 m.

### MAßNAHME

Im Rahmen einer Neuordnung der verkehrlichen Situation sollen die Parkhaltebucht und die Fahrradständer entfernt werden, sodass der Fußgängerweg auf eine bedarfsgerechte Breite von  $\geq 3,5$  m erweitert werden kann.

Alternativ könnten die Fahrradständer in der Hermannstraße installiert werden, welche nicht als Hauptlaufbeziehung zu bewerten ist und sehr breite Nebenflächen aufweist.

### Lage

Bergstraße 9-11

### Themenfeld

Verkehr  
Öffentlicher Raum

### Zielkategorie

gut ausgebaute Wegebeziehungen für Fußgänger u. Radfahrer

### Eigentümer

Freie und Hansestadt Hamburg

### Akteure

Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Mitte  
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer  
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

### Zeithorizont

Quick-Win (kurzfristig)

### qualitative Einordnung

+

## NEUGESTALTUNG DER KREUZUNG MÖNCKEBERGSTRASSE - BERGSTRASSE

21



### PROBLEMSTELLUNG

Als wichtiger Knotenpunkt zwischen Mönckebergstraße und Bergstraße kommt der Kreuzung eine besondere Bedeutung zu, welcher sie aufgrund der aktuellen Ausgestaltung nicht gerecht wird. Die Mönckebergstraße stellt eine Barriere durch den mobilisierten Verkehr (MV) dar<sup>71</sup>. Ihr fehlt sowohl eine Lichtsignalanlage als auch ein Fußgängerüberweg und ist somit als potentielle Gefahrenstelle zu bewerten.

### MAßNAHME

Im Rahmen einer Neuordnung der verkehrlichen Situation sollen sowohl Fußgängerüberwege in Nord-Süd- als auch Ost-West-Richtung realisiert werden. Alternativ sollte die Einrichtung einer Lichtsignalanlage oder eines Shared-Space geprüft werden.

Die aktuell geführten Gespräche zwischen dem Trägerverbund Innenstadt e.V./ City Management Hamburg und der Verkehrsbehörde zur Problematik der Kreuzungssituation Mönckebergstraße – Bergstraße sollten zum Anlass genommen werden, um die Dringlichkeit dieser Maßnahme erneut zu unterstützen.

### Lage

Mönckebergstraße – Bergstraße

### Themenfeld

Verkehr  
Öffentlicher Raum

### Zielkategorie

gut ausgebaute Wegebeziehungen für Fußgänger u. Radfahrer

### Eigentümer

Freie und Hansestadt Hamburg

### Akteure

Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Mitte  
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer  
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation  
Verkehrsplaner

### Zeithorizont

Quick-Win (kurzfristig)

### qualitative Einordnung

+

<sup>71</sup> vgl. Argus Stadt- und Verkehrsplanung 2015: Verkehrliche Beratung Verbindungssachse City ÜSQ Problemstellen

## AUS-/UMBAU DES FUßGÄNGERWEGES (BRANDSTWIETE 46-60)

22



### PROBLEMSTELLUNG

Die Nebenflächen im Bereich der Brandstwiete 46-60 unterliegen einem hohen Nutzungsdruck. Neben der Nutzung durch Passanten werden sie auch als Fläche für die Außengastronomie und zahlreiche Möblierungselemente sowie als Bushaltestelle genutzt. Darüber hinaus wird er durch eine Haltebucht verengt sowie durch eine Treppe unterbrochen. Auch aufgrund des vorhandenen Niveauunterschiedes weist der Abschnitt keine barrierefreie sowie bedarfsgerechte Gestaltung auf. Die Warteflächen im Kreuzungsbereich sind darüber hinaus räumlich stark eingeschränkt<sup>72</sup>.

### MAßNAHME

Im Rahmen einer verkehrlichen Neuordnung sollen die Nebenflächen barrierefrei sowie bedarfsgerecht ausgebaut werden.

Hierfür muss über eine Neuverteilung der gesamten Straßenfläche auf Verkehrsfläche sowie Nebenfläche nachgedacht werden. Im Anschluss an eine Umgestaltung sollte der Fußgängerweg durchgängig breiter als 4 m sein, einen ausreichend großen (Ampel-) Wartebereich sowie eine barrierefreie Gestaltung vorweisen können.

### Lage

Brandstwiete 46-60

### Themenfeld

Verkehr  
Öffentlicher Raum

### Zielkategorie

gut ausgebaute Wegebeziehung für Fußgänger und Radfahrer

### Eigentümer

Freie und Hansestadt Hamburg

### Akteure

Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Mitte  
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer  
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation  
Verkehrsplaner

### Zeithorizont

Quick-Win (kurzfristig)

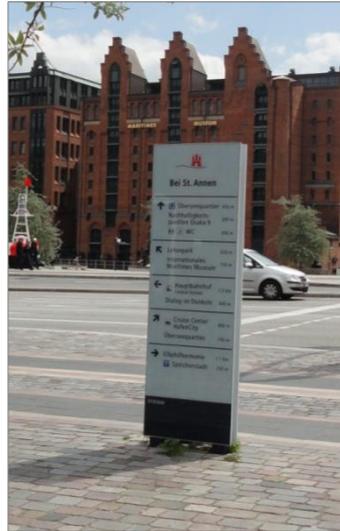
### qualitative Einordnung

++

<sup>72</sup> vgl. Argus Stadt- und Verkehrsplanung 2015: Verkehrliche Beratung Verbindungachse City ÜSQ Problemstellen

## ERGÄNZUNG DES LEIT- UND INFORMATIONSSYSTEMS

23



### PROBLEMSTELLUNG

An insgesamt neun Standorten auf der Domachse weisen fünf Wegweiserstelen sowie vier Pfeilwegweiser Sehenswürdigkeiten, kulturelle Einrichtungen, U- und S-Bahnhöfe sowie Fähranleger aus. Als Bezugspunkt für Besucher, Touristen und Einwohner kommt dem Leitsystem eine besondere Bedeutung zu. Schwierig wird die Orientierung in den Bereichen, in denen die Wegweisererlemente von der gegenüberliegenden Straßenseite aufgrund der mehrspurigen Verkehrsfläche nicht lesbar sind. Insbesondere der Bereich zwischen der Bergstraße und dem Brooktorkai ist von diesem Problem betroffen.

### MAßNAHME

Ziel des Leit- und Informationssystems soll eine übersichtliche sowie gezielte Lenkung der Besucher sein. Im Sinne der Netzverdichtung sollen auf der östlichen Gehachse an folgenden Standorten Pfeilwegweiser ergänzt werden:

- Mönckebergstraße – Bergstraße (nordwestlich der Hauptkirche St. Petri)
- Domstraße – Alter Fischmarkt (nordwestlich des Domplatzes)
- Eingang Speicherstadt (Bereich des Zollmuseums)

Darüber hinaus wäre zu diskutieren, inwiefern die westliche Gehachse der Domachse ebenfalls mit Wegweisererlementen ausgestattet werden soll. Insbesondere im Bereich zwischen der Hauptkirche St. Petri und der Kornhausbrücke sind die Wegweisererlemente aufgrund der weiträumigen Verkehrsfläche nur selten lesbar. Besucher und Passanten könnten sich somit auf beiden Seiten der Domachse problemlos orientieren.

### Lage

Domachse

### Themenfeld

Verkehr

Öffentlicher Raum

### Zielkategorie

gut ausgebaute Wegebeziehung für Fußgänger u. Radfahrer

### Eigentümer

Freie und Hansestadt Hamburg

### Akteure

Freie und Hansestadt Hamburg

Bezirksamt Mitte

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

### Zeithorizont

Quick-Win (kurzfristig)

### qualitative Einordnung

+

## 4.2 Handlungsempfehlungen

Die dargestellten und im Einzelnen in den Steckbriefen erläuterten Maßnahmen zur jeweiligen Zielerreichung zeigen eine große Bandbreite auf. Kleinere Maßnahmen, die sich kurzfristig und ohne erheblichen Kostenaufwand realisieren lassen, stehen neben grundlegenden Projekten, die einen hohen Aufwand sowohl hinsichtlich der dazu erforderlichen Planung aber auch der damit verbundenen Kosten bedeuten.

Nach Auffassung der CIMA Beratung + Management GmbH ergeben sich aus der Analyse und der intensiven Bearbeitung der Fragestellung grundlegende Erkenntnisse, Anforderungen und Optionen, die Einfluss auf die künftig auszuwählenden Maßnahmen haben.

1. Aufgrund der Länge der Strecke, der städtebaulichen Situation, der verkehrlichen Belastung an diversen Kreuzungspunkten und des aktuellen Besatzes in den Erdgeschosslagen wird sich auch mittel- und langfristig keine klassische Laufwegeverbindung (Flanier- oder Shopping- und Freizeitmeile, Boulevard o.ä.) im Sinne eines durchgehenden Besatzes mit Handel, Gastronomie bzw. anderen frequenzstarken Nutzungen erreichen lassen. Dass diese Situation entstanden ist, ist auch auf den PKW-orientierten Ausbau der Domachse zur Verbesserung der Anbindung der HafenCity zurückzuführen, bei dem aber Fußgänger- und Fahrradfahrerqualitäten weitgehend unberücksichtigt blieben.
2. Die Anstrengungen müssen darauf ausgerichtet werden, im Sinne eines so genannten „Trittstein-Konzeptes“ an markanten Punkten „Leuchttürme“ und Anlässe für einen Besuch, einen Bummel und ein gezieltes Aufsuchen einzelner Orte entlang der Achse zu schaffen und die Qualität der Achse für Fußgänger und Fahrradfahrer zu verbessern
3. Darüber hinaus kann und sollte durch die Realisierung von zeitgemäßen Be-

schilderungssystemen, optischen und durch Lichtkonzepte, Bepflanzungen usw. unterstützten Wegeführungen der gewollte Zusammenhang und die Achsenbildung betont werden.

Sämtliche Maßnahmen, die als qualitativ besonders wertvoll / wirkungsvoll (+++) für die Ausbildung einer deutlich frequentierten Laufbeziehung eingestuft wurden, würden Eingriffe in den Verkehrsraum, das Stadtgefüge und auch die Nutzungsstruktur des Bereichs rund um die Domachse nach sich ziehen. Durch

- die Anlage einer Domallee
- die Bebauung des Domplatzes und
- die Umnutzung zentraler Erdgeschossflächen

würde die Domachse zu einem attraktiven und gut strukturierten Stadtraum werden. Abb. 54 zeigt sämtliche mittel- und langfristigen Maßnahmen auf und definiert die zentralen Handlungsbedarfe, um einen solchen Stadtraum realisieren zu können. Sowohl Touristen als auch Einzelhandelsbesucher würden die Domachse nutzen und zu einer Belebung des Viertels beitragen. Projekte dieser Größenordnung bedürfen jedoch einer langen Planungs- sowie Umsetzungsphase und lösen eine große öffentliche Diskussion aus, die gut vorbereitet und durch Fachplaner unterstützt werden will.

Demgegenüber können eher kleinteilige Maßnahmen (vgl. Abb. 55) wie z.B.:

- der bedarfsgerechte Aus- und Umbau von Fuß- und Radwegen
- die Ergänzung des Informations- und Leitsystems
- die Erstellung und Umsetzung eines Beleuchtungs- und Illuminationskonzepts

mit vergleichsweise begrenzten Mitteln umgesetzt werden.

Sämtliche Maßnahmen dieser Art (u.a. die sog. Quick-Wins) wären kurzfristig umzusetzen und würden die Wegeverbindung attraktiver erscheinen lassen, jedoch keine außerge-

wöhnlichen Frequenzgewinne generieren. Die Domachse wäre weiterhin **eine** von zahlreichen Möglichkeiten, um von der Innenstadt in die HafenCity zu gelangen. Die Passanten, die die Domachse aktuell schon nutzen, würden davon profitieren, aber auch die beiden Standorte Innenstadt und HafenCity ohne einen wachsenden Anteil von publikumsintensiven Nutzungen und eine verkehrliche Aufwertung für Fußgänger und Radfahrer wird die Domachse nur punktuelle Frequenzgewinne verzeichnen.<sup>73</sup>

Einzelhandelsbesucher, die zum Einkaufen in die Stadt kommen, werden sich entweder für einen der Standorte entscheiden oder auf absehbare Zeit auf das gut ausgebaute Bus- und U-Bahnnetz zurückgreifen, um sich zwischen den Zielen fortzubewegen. Folglich erhält die Domachse ohne erhebliche und grundlegende Maßnahmen (z.B. Bebauung und publikumsintensive Nutzung Domplatz) keine wachsende Bedeutung im Stadtgefüge.

Sofern die Freie und Hansestadt Hamburg die Einzelhandelslagen Innenstadt und Überseequartier räumlich und funktional zusammenwachsen lassen möchte, sollte sie die entsprechenden Maßnahmen vorbereiten, indem sie z.B. Wettbewerbe für die Bebauung des Domplatzes und die Anlage einer Domallee auslobt. Gleichzeitig müssen Gespräche mit den Eigentümern zentraler Immobilien (Scientology Kirche Hamburg e.V., Hamburg Heights, Sprinkenhof AG) geführt werden, um Chancen einer Umnutzung bzw. erstmaligen Nutzung der Erdgeschossflächen wahrzunehmen.

Es bedürfte somit enormer gemeinschaftlicher Anstrengungen aller Beteiligten im öffentlichen und privaten Bereich, um eine solche Entwicklung zu befördern<sup>74</sup>. Die Einrichtung eines Business Improvement Districts (BID) erscheint aufgrund der stark divergierenden Interessen und Zielen der Eigentümer, der heterogenen Stadtstrukturen sowie der Distanz der Domachse nur schwer realisierbar. Über die Einrichtung einzelner, kleinerer BID's

könnten jedoch sicherlich Teilbereiche aufgewertet werden.<sup>75/76</sup>. Insbesondere der Abschnitt der Domachse im Bereich Brandstwierte und Bei St. Annen würde sich für die Einrichtung eines BID anbieten, um die dort fälligen Maßnahmen im öffentlichen Raum umzusetzen und zu finanzieren.

Die Freie und Hansestadt Hamburg steht also vor einer schwierigen sowie richtungsweisenden Entscheidung für ihre Entwicklung. Nach Auffassung der CIMA Beratung + Management GmbH ist für eine erfolgreiche Anbindung der Innenstadt und HafenCity, die Umsetzung größerer Maßnahmen (Anlage einer Domallee, Bebauung des Domplatzes sowie die Umnutzung zentraler Erdgeschossflächen) geboten.

Mit der Eröffnung des südlichen Überseequartiers bis voraussichtlich Herbst 2021 entsteht ein innerstädtisches, handelsgeprägtes Areal, das als starker Attraktor mit bis zu 40 - 50.000 Tagesbesuchern Ausgangspunkt einer Laufbewegung in die Kernbereiche und 1a-Lagen Jungfernstieg und Mönckebergstraße sein wird. Vice versa werden Laufbewegungen von dort in Richtung Süden z.B. für touristische Besucher angestoßen.

Daher sollte die Achse zumindest als Laufachse mit dem bereits vorhandenen Trittspeicherstadt zwischen beiden Standorten gut funktionieren und ergänzende Maßnahmen dazu umgesetzt werden.

Um einen handlungsstrategischen Rahmen für die Entwicklung der Domachse definieren zu können, sollte in einem nächsten Schritt eine kritische Auseinandersetzung mit den einzelnen Maßnahmen erfolgen.

Als Bündelmaßnahme sollte eine Verkehrsstudie mit Planungsansätzen beauftragt werden, die die Integration von Fahrradwegen/-straßen und Fußgängerwegen insbesondere auf der Westseite darstellt und zu einer Qualitätsverbesserung des Stadtraumes führt. Das Zusammenwirken mit der Freiraumplanung sollte angestrebt werden.

<sup>73</sup> vgl. Interview ██████████ am 23.10.2015

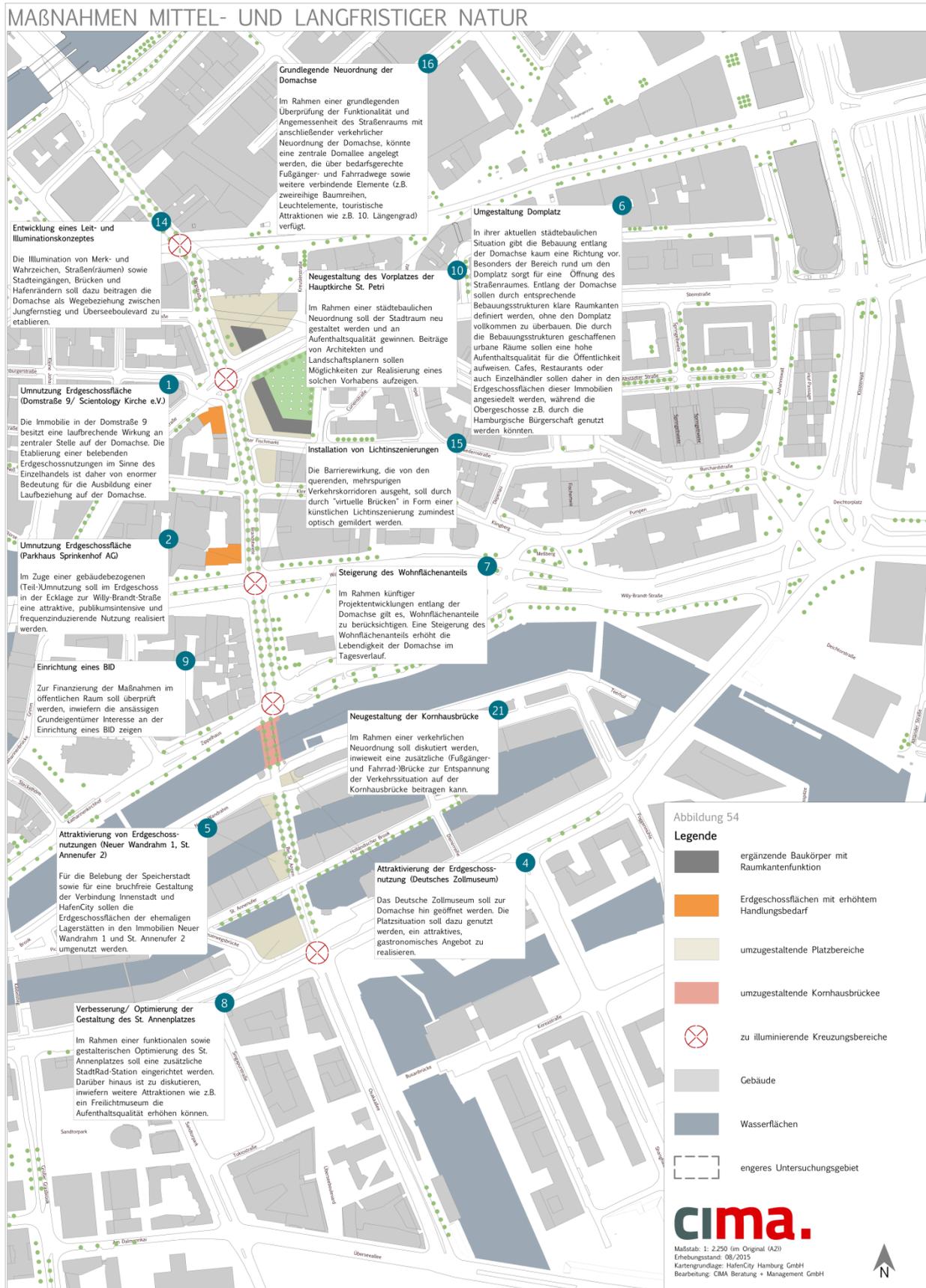
<sup>74</sup> vgl. Interview ██████████ am 14.10.2015

<sup>75</sup> vgl. Interview ██████████ am 16.10.2015

<sup>76</sup> vgl. Interview ██████████ am 23.10.2015

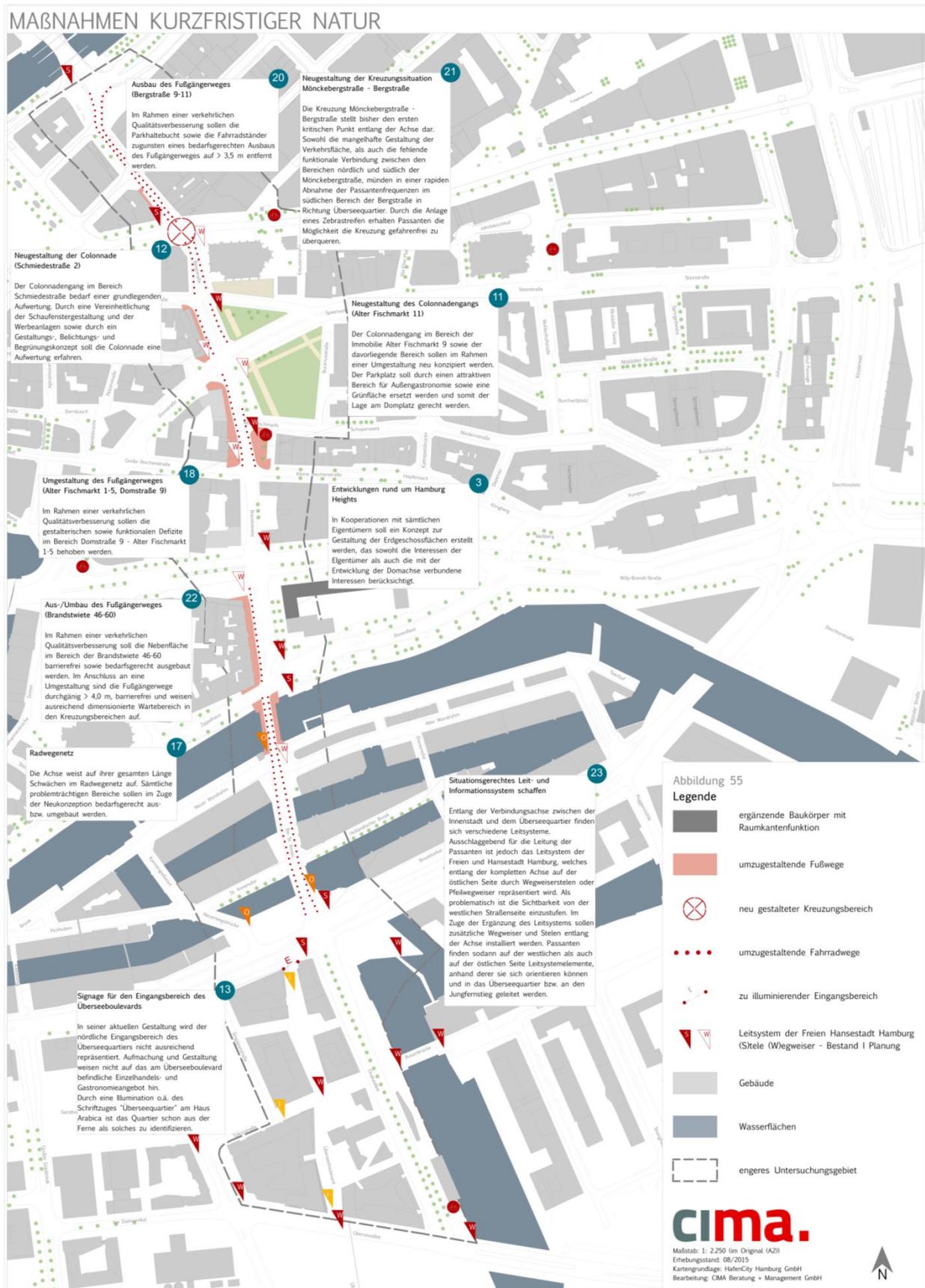
Im Übrigen müssen detaillierte Kostenkalkulationen für die einzelnen Maßnahmen sowie Gespräche mit den Eigentümern zentraler Liegenschaften und Immobilien geführt werden. Als Ergebnis aus diesem Prozess sollten die Maßnahmen hinsichtlich der Chancen auf eine Umsetzung priorisiert werden. Die priorisierte Maßnahmenliste stellt zugleich den handlungsstrategischen Rahmen für die künftige Entwicklung dar.

Abbildung 54: Maßnahmen mittel- und langfristiger Natur



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

Abbildung 55: Maßnahmen kurzfristiger Natur (Quick-Wins)



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH

## 5 Quellenverzeichnis

Argus Stadt- und Verkehrsplanung 2015: Verkehrliche Beratung Verbindungssachse City ÜSQ Fußverkehr

Argus Stadt- und Verkehrsplanung 2015: Verkehrliche Beratung Verbindungssachse City ÜSQ Radverkehr

Argus Stadt- und Verkehrsplanung 2015: Verkehrliche Beratung Verbindungssachse City ÜSQ Problemstellen

Freie und Hansestadt Hamburg; Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) 2014: Innenstadtkonzept Hamburg 2014

Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) 2010: Innenstadtkonzept Hamburg 2010

Freie und Hansestadt Hamburg; Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) 2011: Hamburgs Wiege Der Domplatz

Freie und Hansestadt Hamburg; Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) 2007: Radverkehrsstrategie für Hamburg

Freie und Hansestadt Hamburg; Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) 2015: Radverkehrsstrategie für Hamburg - Fortschrittsbericht

GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH; Stadtentwicklungsbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) 2000: HafenCity Hamburg. Der Masterplan

HafenCity Hamburg GmbH (Hrsg.) 2015: Themen, Quartiere, Projekte (Oktober 2015)

Handelskammer Hamburg (Hrsg.) 2014: Hamburger Innenstadt – Einzelhandelsstandort Nr.1 im Norden

Handelskammer Hamburg (Hrsg.) 2006: Ein Quartier wird zum Scharnier – Die Perspektive des Fleetviertels für Hamburg

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2016: Bevölkerungsstatistik Hamburg (Stichtag 31.12.2014)

## 6 Bildnachweis

CIMA Beratung + Management GmbH: Abb.: 5, 7, 9, 10, 11, 13, 15, 16, 18, 19, 21, 23, 24, 25, 28, 29, 30, 31, 35, 36, 37

S.: 56, 57, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76

Sonstige Dritte: Holger Nissen / pixelio.de: S. 68; Freie und Hansestadt Hamburg Innenstadtkonzept 2014: Abb. 1, Abb. 4; Google Maps: Abb. 3, 4, 8, 12, 17, 26, 32, 33; Immobilienzeitung: S.22; Immobilienzeitung © Hochtiefprojektentwicklung: S.60;

### **Haftungserklärung**

Dieser Bericht fällt unter § 2 Abs. 2 sowie § 31 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutze der Urheberrechte (D) und sind auch durch europäisches Recht geschützt.

Es wurden möglicherweise Fotos, Grafiken u.a. Abbildungen zu Layoutzwecken oder Als Platzhalter verwendet, für die keine Nutzungsrechte für einen öffentlichen Gebrauch vorliegen. Jede Weitergabe, Vervielfältigung oder gar Veröffentlichung kann Ansprüche der Rechteinhaber auslösen.

Entwurfsvorlagen und Ausarbeitungen der CIMA Beratung + Management GmbH enthalten, die bei unsachgemäßer Verwendung (z.B. Weitergabe, Vervielfältigung oder gar Veröffentlichung) einen Vermögensschaden verursachen können. Wer diese Unterlage – ganz oder teilweise – in welcher Form auch immer weitergibt, vervielfältigt oder veröffentlicht übernimmt das volle Haftungsrisiko gegenüber den Inhabern der Rechte, stellt die CIMA Beratung + Management GmbH von allen Ansprüchen Dritter frei und trägt die Kosten der ggf. notwendigen Abwehr von solchen Ansprüchen durch die CIMA Beratung + Management GmbH.

Dieser Bericht darf ohne gesonderte schriftliche Genehmigung weder ganz noch ausschnittsweise in Dokumentationen oder Protokollen wiedergegeben werden. Veranstalter von Vorträgen und Seminaren erwerben keinerlei Rechte am geistigen Eigentum der CIMA Beratung + Management GmbH und Ihrer Mitarbeiter.