

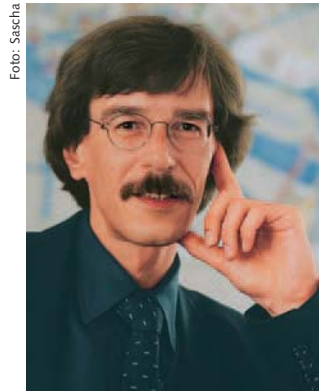
inhalt

| | |
|---|----|
| chancen des strukturwandels | |
| oberbaudirektor jörn walter | 5 |
| die historie des hafенrandes | |
| kurzer abriß der historischen entwicklung, brigitte kraft-wiese..... | 7 |
| historische entwicklung der st. pauli hafenkante, ilse rüttgeroth-riechmann | 9 |
| historische entwicklung der altonaer hafenkante, ulrike wendland..... | 15 |
| renaissance der hafengebiete und uferzonen | |
| hamburgs hafенrand im vergleich, dirk schubert..... | 23 |
| leitlinien zur entwicklung des nördlichen elbufers | |
| aus der senatsdrucksache nr. 372 vom 31.3.87 | 28 |
| städtebauliche wettbewerbe | |
| ergebnisse der städtebaulichen wettbewerbe..... | 30 |
| chronologie | |
| jüngere planungsgeschichte, brigitte kraft-wiese | 32 |
| die projekte der perlenkette | |
| wohnen im ehemaligen kühlhaus | 41 |
| seglertreff im rest der hedrich-mühle | 42 |
| umbau lawaetz-haus | 43 |
| ein neuer polder an der elbe..... | 44 |
| neubauerweiterung augustinum | 45 |
| polderbebauung bürohaus hamburg team..... | 46 |
| polderbebauung bürohaus haentjes..... | 47 |
| polderbebauung bürohaus hansa treuhand..... | 48 |
| polderbebauung bürohaus potenberg + STAR | 49 |
| wohnen im polder neumühlen | 50 |
| ein getreidesilo wird zu ateliers | 51 |
| wohnen auf ehemaligem schulgrundstück | 52 |
| „campus“ für starter der medienbranche..... | 53 |
| lofthaus elbberg..... | 54 |

inhalt

| | |
|--|------------|
| elbkaihaus, ehemalige halle III | 55 |
| bürohaus in der elbe | 56 |
| neugestaltung „altonaer balkon“ | 57 |
| fährterminal und umbau fischereihafen | 58 |
| kindertagesstätte und wohnen..... | 59 |
| verwaltungsbau der GROLA-BG | 60 |
| wohnen und arbeiten am holzhafen | 61 |
| apartmenthaus am holzhafen | 63 |
| „stilwerk“ in ehemaliger mälzerei | 64 |
| greenpeace im ehemaligen „elbspeicher“ | 66 |
| ateliers und lofts im „stadtlagerhaus“ | 67 |
| wohn- und bürohaus breite straße..... | 68 |
| wohnen rund um den altonaer fischmarkt | 69 |
| feiern in der fischauktionshalle..... | 71 |
| stützpunkt der barkassen | 72 |
| im bauch der stadt..... | 73 |
| wohnen am pinnasberg | 74 |
| runde ecke mit elbblick..... | 75 |
| „antonipark“ und turnhalle | 76 |
| schule mit aussicht..... | 77 |
| hafenstraße: neues wohnen und arbeiten | 78 |
| tourismuscenter landungsbrücken..... | 79 |
| „wattenmeer“ und „wissensmeile“ | 80 |
| sanierung von hochwasserschutz und uferpromenade | 81 |
| kantine mit elbblick..... | 83 |
| hotel „hafen hamburg“ | 84 |
| bürohaus johannisbollwerk | 85 |
| wohnungen und büros, germanischer lloyd | 86 |
| verlag gruner + jahr..... | 87 |
| erweiterung des verlags..... | 88 |
| „cap san diego“ und „rickmer rickmers“ | 89 |
| neuer sportboothafen baumwall | 91 |
| english summary | 92 |
| impressum | 116 |

chancen des strukturwandels



Chancen des Strukturwandels

Die Baustellen am Hafenrand mehren sich: Nach einem über fast zwei Jahrzehnte andauernden Planungs- und Realisierungsprozess nimmt das neue Gesicht Hamburgs zwischen Övelgönne und den

Landungsbrücken nunmehr endgültig seine neue Gestalt an. Schon in absehbarer Zeit wird sich jeder persönlich ein Bild davon machen können, welche städtebaulichen Chancen sich mit dem unabänderlichen Strukturwandel der Hafenwirtschaft verbinden, wenn der Blick nicht nur wehmütig zurück, sondern mit Phantasie und Entschlusskraft nach vorn gerichtet wird.

Einen solchen Blick hatte Oberbaudirektor Prof. Egbert Kossak, als er kurz nach seinem Amtsantritt die Revitalisierung des Anfang der 80er Jahre in vielen Teilen brachgefallenen nördlichen Elbufers mit einem international beachteten Hamburger Bauforum 1985 einleitete. Rund 100 Architekten aus aller Welt entwickelten damals Ideen und Utopien für den Hamburger Hafenrand und hinterließen – verstärkt durch das große Echo der Presse – bei Hamburgs Bürger, Politikern und Bauherren

eine Vielzahl von Denkanstößen und Anregungen. Mit den „Leitlinien zur Entwicklung des nördlichen Elbufers“ beschloss der Hamburger Senat 1987 die stadtentwicklungspolitischen Ziele, nach denen in den folgenden Jahren die Einzelvorhaben über Wettbewerbe, Gutachten und schließlich konkrete Bauplanungen durchgeführt wurden.

Es waren in der Folge eine Vielzahl von Einzelschwierigkeiten zu überwinden, die vom Hochwasser- und Lärmschutz über die Sicherstellung einer sozialverträglichen Entwicklung mit dem noch vorhandenen fischereibezogenen Gewerbe bis hin zur Wahrung berechtigter Belange der benachbarten Wohnbevölkerung reichten und das konstruktive Mitwirken einer Vielzahl von Akteuren aus Verwaltung und Politik, Ingenieuren und Architekten, alten und neuen Bauherren, Eigentümern und Mietern erforderten. Möglich wurde die Realisierung aber letztlich wohl nur, weil das Konzept von vornherein auf die schrittweise Umsetzung von Einzelobjekten orientiert wurde, das unter dem von Prof. Egbert Kossak geprägten Begriff der „Perlenkette“ ein ebenso hoffnungs- wie anspruchsvolles Leitmotiv bekam. Vielfach wurde die Befürchtung geäußert, damit würde der notwendige Kontext der Revitalisierung des Elbufers verloren gehen – und manchmal schienen solche Sorgen auch nicht unberechtigt zu sein. Nachdem es jetzt aber möglich ist, sich einen Gesamteindruck über die künftige Gestaltung des Hamburger Elbufers zu verschaffen, dürften sich diese Bedenken zerstreuen.

Ich hoffe, dass die vorliegende Dokumentation der Stadtentwicklungsbehörde dazu beiträgt. Sie ist ein Rückblick auf die lange Arbeit an dieser herausragenden Aufgabe und eine Vorausschau auf die nähere Zukunft zugleich. Sie stellt die spezifischen Bedingungen des Erneuerungsprozesses am nördlichen Elbufer ebenso dar wie sie einen Einblick in die Planungsabläufe vermittelt. Vor allem aber werden die bisher realisierten, die zur Zeit in Bau befindlichen und in Kürze zu erwartenden Bauprojekte im einzelnen vorgestellt.

Hamburg hat und wird von den hier gesammelten Erfahrungen nicht nur am nördlichen Hafenrand, sondern vor allem auch bei den zwischenzeitlich in Angriff genommenen großen Vorhaben „HafenCity“ und „Harburger Binnenhafen“ profitieren. Mit der Vollendung der Hafenrandbebauung wird erstmals deutlich werden, welche unvergleichlichen Chancen sich aus dem Strukturwandel des Hafens und der Öffnung der Stadt zur Elbe für die Zukunft der Metropole ergeben.

Jörn Walter
Oberbaudirektor



Kurzer Abriß der historischen Entwicklung

Über Jahrhunderte war das Nordufer der Elbe in den Schwesternstädten Hamburg und Altona durch den Hafen und seine Nutzungen geprägt.

Der Hafen Hamburgs lag seit dem Mittelalter im „Alstertief“, der Mündung der Alster in die Elbe, dem heutigen Binnenhafen vor der Neustadt. Doch als ab 1817 Dampfschiffe Hamburg anliefen, wurden weiter westlich, außerhalb des Hafens, die Landungsbrücken angelegt. Der kontinuierliche Ausbau der Landungsbrücken für die Passagier- und Handelschiffahrt war historisch und räumlich der Ausgangspunkt für die Entwicklung des St. Pauli-Elbufers zur Hafenkante.¹⁾

Altona hatte bis 1937 eine eigene Geschichte, allerdings in Abhängigkeit und auch in Konkurrenz zu Hamburg und Hamburgs Hafen. 1538 erstmals erwähnt, 1640 bis 1864 unter dänischer Herrschaft, wurde die dann preußische Stadt aufgrund des Groß-Hamburg-Gesetzes der Nationalsozialisten 1937 ein Stadtteil Hamburgs.

Altona hatte, anders als Hamburg, keinen natürlichen Hafen. Im 17. Jahrhundert entstanden eine erste Landungsbrücke und ein Hafenbecken im Bereich des heutigen Fischmarkts. 1722 wurde westlich davon der „Holzhafen“ für Segelschiffe angelegt. Altona war kein Handelshafen wie Hamburg. Fisch und Getreide waren seine Hauptumschlagsgüter.

die historie des hafenrandes

Geographisch ist Hamburgs und Altonas nördlicher Hafenrand geprägt durch das Steilufer der Elbe im Westen sowie die weniger hohe Geestkante und den Hamburger Berg im Bereich St. Paulis und oberhalb der Landungsbrücken.

Das nördliche Elbufer gliedert sich – topographisch und historisch vorgeprägt – deutlich in einzelne Bereiche: die Speicherstadt am östlichen Ende der innerstädtischen Hafenkante, die Neustadt, die ehemalige Vorstadt St. Pauli mit den Landungsbrücken, die Keimzelle der vormals selbständigen Stadt Altona mit dem Fischmarkt sowie den am westlichen Ende unterhalb des Elbhangs gelegenen ehemaligen Dörfer Oevelgönne und Neumühlen.

Einer Expansion des Hafens ins „Hinterland“ war am Nordufer der Elbe topographisch seit jeher Grenzen gesetzt – die bis zu 30m hohe Geestkante stellte immer eine Barriere zwischen dem nur ca. 100 m schmalen Uferstreifen und den – auf dem Geestrücken – angrenzenden Stadtquartieren dar.

Zur Zeit des Nationalsozialismus sollte Hamburg zu einer der fünf Führerstädte ausgebaut werden. Die megalomanen Planungen, für die die gesamte Altonaer Altstadt geplant worden wäre, wurden wegen des Zweiten Weltkriegs nicht verwirklicht. Altonas historisches Zentrum wurde jedoch durch Krieg und Kriegsfolgen fast völlig zerstört.

Anstelle des Altonaer Stadtkerns entstand, entsprechend der Planungsprinzipien der fünfziger Jahre

(autogerechte Stadt, Trennung und Zonierung städtischer Funktionen) das Wiederaufbauprojekt „Neu-Altona“. Bis in die 70er Jahre wurde an „Neu-Altona“ weitergebaut. Nur am Hafenrand wurden die Pläne nicht realisiert, die Uferbereiche blieben eine Planungsbrache mit Resten der Vorkriegsbebauung.²⁾

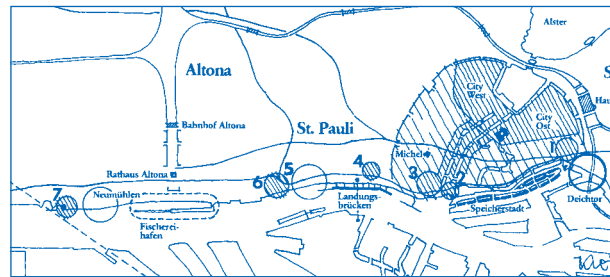
Wie in anderen Hafenstädten weltweit wurden auch in Hamburg die Folgen des Strukturwandels der Seehäfen seit den 70er Jahren verstärkt sichtbar. Hamburgs Hafen verlagerte sich schon seit Jahrzehnten aufgrund steigenden Flächenbedarfs und veränderter Umschlagstechnologien mehr und mehr auf das Südufer. Viele stadtnahe Umschlags-, Verarbeitungs- und Lagerbereiche am nördlichen Elbufer wurden aufgrund mangelnder Erweiterungsmöglichkeiten aufgegeben und lagen zum Teil brach.

1984 wurde deshalb die Projektgruppe „Elbufer“ eingesetzt und mit der Entwicklungsplanung für Hamburgs nördlichen Hafenrand – den fast 6 km langen Uferstreifen zwischen Neumühlen im Westen und der Kehrwiederspitz (Speicherstadt) im Osten betraut. Bis 1992 war sie für die Vorbereitung und Durchführung städtebaulicher Gutachten und Wettbewerbe verantwortlich.

1) vgl. I. Rüttgeroth-Riechmann, Denkmalschutzamt Hamburg „Historie St. Paulis“

2) vgl. U. Wendland, Denkmalschutzamt „Perlenkette statt Hering und Malz“. In: Kulturbehörde (Hg.) (1997): Altstadt – City – Denkmalort. Hamburg: Christians.

die historie des hafenrandes



Erste Skizze der „Perlenkette“ 1985



Die Visionen konkretisieren sich nach den ersten Wettbewerben

Die Metapher der „Perlenkette“ wurde geprägt. Dieses Bild steht dafür, dass nicht eine umfassende Gesamtentwicklungskonzeption die Lösung sein konnte, sondern eine Reihe von Einzelkonzepten, die die historische Hafensituation in bezug zum jeweiligen „Hinterland“ stadträumlich und funktional neu definiert.

Eines der wichtigsten Ziele der Entwicklungsprogramme war (und ist) die Anknüpfung an die eigene Geschichte der ehemals selbstständigen Orte, heutigen Stadtquartiere, und somit der Erhalt noch vorhandener historischer Bausubstanz und Spuren. Zum

größten Teil sind für eine Integration der Bausubstanz in die geplante städtebauliche Entwicklung und ihre Revitalisierung für neue Nutzungen Umbau, Rekonstruktionen und zeitgemäße Ergänzungen erforderlich geworden. Um die identitätsstiftende Wirkung dieser teilweise umgebauten Baudenkmale und ihren denkmalpflegerischen Wert einschätzen zu können, ist ein Exkurs in die Geschichte der Altonaer – und der Hamburger, d.h. hier: der St. Pauli – Hafenkante nötig.

Die erhaltenen Geschichtsspuren in St. Paulis Elbuferbereich sind:

- die St. Pauli-Kirche, die beiden Pastorenhäuser – 1819/20 von C. L. Wimmel erbaut und der alte Pastorengarten
- die öffentliche Aussichtsterrasse „Schauermanns Park“
- das alte Restaurant „Fischerhaus“ und der angrenzende Speicher
- alle historischen Treppenanlagen an der Geestkante: z. B. Hafentreppe, Balduinstreppe
- die Reste der gründerzeitlichen Wohnbebauung zwischen Bernhard-Nocht-Straße und St. Pauli Hafenstraße in 1860er Jahren gebaut – einige davon 1981 besetzt
- die Gebäudegruppe der St. Pauli Landungsbrücken und das Schachtgebäude des „Alten Elbtunnels“ 1907-1911 von Raabe und Wöhlecke errichtet,
- die sogenannte „Hafenkronen“, die eindrucksvolle Gebäudegruppe auf der Geestkante über den Landungsbrücken: Seemannshaus (seit 1987 Hotel Hafen Hamburg), die Navigationsschule (heute



St. Pauli Landungsbrücken um 1910

- Deutscher Wetterdienst), das 1910 von F. Schumacher errichtete Bernhard-Nocht-Institut, die in ihrer Dominanz für die Stadtsilhouette nicht beeinträchtigt werden darf und maßstabsgebend sein soll für Neubebauung westlich der St. Pauli Landungsbrücken,
- das Einstieghäuschen (1904, Jugendstil) in die Kanalisation Hamburgs, das als erste deutsche Großstadt – nach dem Großen Brand 1842 – eine moderne Kanalisation erhielt.
- die Reste der historischen Stadtopographie, wie Stintfang, Geestkante, Straßentraversen (z. B. Davidstraße)

Brigitte Kraft-Wiese
Stadtentwicklungsbehörde

die historie des hafenrandes

Historische Entwicklung der St. Pauli – Hafenkante

Geographisch ist das Gebiet des Stadtteils St. Pauli durch den nördlichen Geestrücken mit seiner höchsten Erhebung am Pinnasberg und das Steilufer der Elbe, die hier die natürliche Grenze des Stadtteils zieht, geprägt. An der Einmündung eines versiegten bzw. unterirdisch abgeleiteten Elbzufusses (Herwardshude bzw. Pepermölenbek) hatte sich als Einschnitt in den bis 30 Meter hohen, schroff abfallenden Geestrand die Talmulde beim Altonaer Fischmarkt gebildet. Der vormals sogenannte Hamburger Berg, der von der Hamburger Altstadt allmählich über die Neustadt nach St. Pauli ansteigt, erstreckt sich bis zu diesem Taleinschnitt zwischen Pinnasberg und Hexenberg. Am Geestrand gehörten Sanddünen, aber auch Wasservorkommen, die zum Betrieb von Mühlen, zur Anlegung von Teichen und zur Trinkwasserversorgung genutzt werden konnten, gewissermaßen zur naturräumlichen Ausstattung der Landschaft.

Der heutige Stadtteil St. Pauli, die westliche der beiden historischen hamburgischen Vorstädte, liegt zwischen der Hamburger Neustadt und Altona-Altstadt und umfasst einen knappen Abschnitt des Elbufers. Die Ostgrenze wird bestimmt von den historischen Strukturen der Wallanlagen, die Nordgrenze folgt in etwa der Bahnlinie nach Altona aus der Mitte des 19. Jahrhunderts. Die heutige Westgrenze besteht hingegen gerade 50 Jahre: 1949, im Zuge der Nach-Kriegs-Verwaltungsreform, wurde



Pepermölenbek – historische Grenze zwischen Altona und St. Pauli

die alte Grenze zwischen hamburgischem Gebiet und dem angrenzenden Gebiet vom holsteinischen Altona, das nacheinander zum dänischen, österreichischen und preußischen Hoheitsgebiet gehört hatte, reguliert; die Grenze verläuft im hier betrachteten Elbuferbereich an der Antonistraße. Durch diese Regulierung fielen Teile der historischen Stadt Altona an St. Pauli, während der Hamburger Berg mit dem alten Siedlungskern um die St. Pauli-Kirche an Altona ging. Altona, das zeitweilig nach Kopenhagen die größte Stadt im dänischen Königreich darstellte, kam erst 1937 durch das Groß-Hamburg-Gesetz zu Hamburg, St. Pauli hingegen war über Jahrhunderte hin eine minderberechtigte Ansiedlung außerhalb der befestigten Stadt Hamburg, bis es 1830/33 den Status einer Vorstadt erhielt.

Im Überblick lassen sich im heutigen Stadtteil mehrere z.T. traditionelle oder in der Geschichte vorgeprägte Nutzungssphären bzw. städtebauliche

Gliederungselemente ausmachen: Der östliche Teil des Stadtteils bis hinunter zur Elbe bildete seit dem 17. Jahrhundert das Vorfeld bzw. Glacis der Befestigung und musste daher bis zur Entfestigung im ausgehenden 18./frühen 19. Jahrhundert von Bebauung frei bleiben: Die verbliebenen weiten Freiflächen und Grünanlagen (Elbpark, Heiligengeistfeld, Planten und Blomen) spiegeln diese Bedingungen, haben freilich anstelle früherer Landwirtschaft, neue Nutzungen vorzuweisen. Entsprechend konnte der östliche Teil vom Hafensrand St. Pauli seine schiff-fahrtsbezogene Ausstattung und Nutzung und die zubringenden Straßen erst im 19. Jahrhundert ausbilden. Die Nutzung des Heiligengeistfeldes für Amusement und Freizeit („Dom“, Sportstadion, Hallenbad) bildete sich ebenfalls im 19. Jahrhundert im Zusammenhang mit dem Amüsierbetrieb am Spielbudenplatz/Reeperbahn heraus. Vorher diente es lange Zeit als Weide des Knochenhaueramtes.

die historie des hafenrandes

Wahrscheinlich wurde hier – nahe der Grenze nach Holstein, das einen großen Teil der Tiere lieferte – zu jener Zeit schon Viehhandel, betrieben. Ganz folgerichtig knüpft die Einrichtung des Viehmarktes und des Schlachthofes im 19. Jahrhundert an diesen Usus an und prägt damit den nördlichen Bereich nachhaltig.

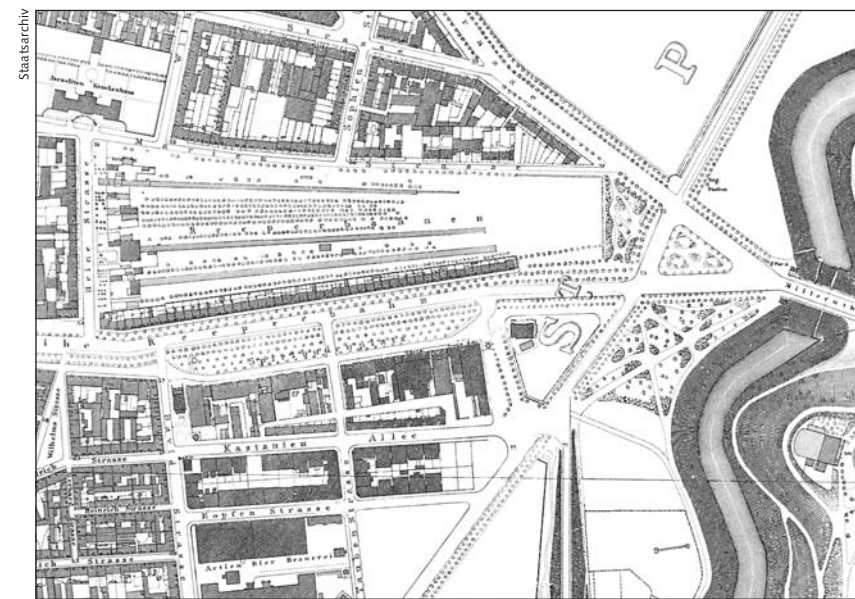
Schon seit dem 13. Jahrhundert besaß Hamburg die Gerichtsbarkeit in dem Gebiet westlich der Stadt – also zwischen dem Kirchspiel St. Nicolai und dem Pepermölenbek, der von Nordosten kommend in die Elbe floß und die Grenze gegen die Grafschaft Schauenburg bildete. Zu dieser Zeit befanden sich oberhalb des Baches auf der Geest Dorf und Zisterzienserinnenkloster Herwadeshude. Die Ländereien gehörten Hamburger Bürgern, aber auch geistlichen Einrichtungen: So hatte das Hospital zum Heiligen Geist eine große Weide, deren Rest als Heiligengeistfeld, eine große, annähernd dreieckige Freifläche, bis heute erhalten geblieben ist.

Die Grenze nach Westen und nach Norden war unbefestigt. Im 17. Jahrhundert verstärkte sich die Besiedlung: 1606 wurde der Pesthof hierher gelegt. Südlich davon ließen sich ab 1626 die Reepschläger nieder, die ihre Seilbahnen in der Neustadt (Drehbahn) räumen mußten. Dazu kam anderes Gewerbe – Leimkocherei, Gerberei und am Elbstrand Trankocherei –, das man wegen des Gestanks möglichst aus der Stadt vertrieb. Ausgelöst wurde die Verlagerung durch den Bau der erweiterten Befestigung

(1615–1625), die den östlichen Bereich des früheren Vorfeldes (heutige Neustadt) in den Wallring einbezog. 1680 wohnten in dem Gebiet – dem Hamburger Berg – immerhin so viele Menschen, dass in einem Kirchhof eine Kirche geplant und 1682 gebaut wird.

Seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert wurde die Erweiterung der Siedlung um die Kirche forciert, die im Straßenraster und im Parzellenmuster des Quartiers als Struktur des ausgehenden 18. Jahrhunderts noch heute zu finden ist. Während an dem Ufer immer noch schiffahrtsbezogenes Gewerbe stattfand, hatten sich um 1800 die Geesthöhen über der Elbe schon als Naherholungsgebiet zwischen den dicht besiedelten Städten Hamburg und Altona entwickelt: Südlich der Reeperbahnen fand sich ein freier Sandplatz, auf dem Schausteller und Unterhaltungsgewerbe Dienste anbot; zwischen diesem Platz und dem Millerntor stand bereits ein Holzpavillon mit Gastronomie und Darbietungen.

Das städtische Vorfeld durfte also nur im westlichen Teil besiedelt werden. Am Ufer der Elbe ließ sich schiffahrtsbezogenes Gewerbe – Trankochereien, Hanfverarbeitung und Hanfmagazin – nieder, das wegen der starken Geruchsemissionen in der Stadt nicht geduldet wurde. Auf dem Geesthang entstand kontinuierlich eine Siedlung, durch Befestigung, Torschluss und Akzise von der Stadt getrennt. Die Handwerker konnten keiner Zunft anhören, die Bewohner waren keine Bürger, sie waren – wie man es heute ausdrücken würde – unterprivilegiert, z. T.



St. Pauli 1868, in der Planmitte die langen Reeper Bahnen

sozial benachteiligt. Hier fanden sich auch andere Gewerbe und Einrichtungen, die aus der Stadt verdrängt waren: Gerbereien, Leimkochereien, Reepschlägereien, der Pesthof mit dem Pestfriedhof. Geradezu typisch ist, dass im Norden 1888 der Schlachthof und daneben 1894 das erste große Heizkraftwerk der Stadt angesiedelt wurde – beides seinerzeit sicher stark emittierende Einrichtungen.

Im 18. Jahrhundert fand das unstete Gewerbe der Schausteller, Gaukler, Artisten seinen Veranstaltungsort auf dem Spielbudenplatz neben den Reeperbahnen. Die Hamburger Bürger, aber auch die Seeleute

die historie des hafenrandes

ließen sich hier gern unterhalten, zumal in der Gegend vor der Befestigung, landschaftlich schön und ländlich frei, kleine Wirtshäuser den Aufenthalt angenehm machten. Dieses Angebot wurde im 19. Jahrhundert ausgeweitet auf die Reeperbahn und ihre Nebenstraßen bis an die Kleine Freiheit in Altona heran.

Die Industrialisierung verstärkte die Ansiedlung von Fabriken aber vor allem auch den Arbeiterwohnungsbau – Privilegierte ließen sich in St. Pauli jedoch nicht nieder. Ein Bauboom für Mietshäuser folgte auf den Abriß der Wohnquartiere für die Speicherstadt. Wir finden hier also vorwiegend Arbeiterwohnungsbau mit der dazugehörigen Infrastruktur.

Man kann also zusammenfassen: Um 1800 war das westliche Vorfeld der Stadt dünn besiedelt, es gab Landwirtschaft und Gartenbau mit den dazugehörigen Höfen, es gab den Pesthof – eine Art Krankenanstalt – sowie die „modernen“ Begräbnisplätze vor der Stadt, es gab eine Siedlung mit Wohnhäusern um die Kirche, es gab schiffahrtsbezogenes Gewerbe (z. B. Trankocherei, Leimkocherei, Reepschlägerei), sonstiges unzünftiges Gewerbe (Mühlen, Glashütte, Gerbereien) und ein beträchtliches Amusement-Angebot.

Für die in St. Pauli hergestellten Produkte mußten bei der Einfuhr in die Mutterstadt Abgaben entrichtet werden, die Ein- und Ausfuhr war generell mit einer Akzise belegt. Der Torschluß bedeutete, daß von abends bis zum Morgenrauen die Tore nach Hamburg nicht passiert werden konnten.

Adolf XIII. von Schaumburg gewährte 1594 den Katholiken, in Altona Gottesdienst in einem dafür erworbenen Haus an der Elbstraße zu halten. Damit begann die „Religionsfreiheit“. Nach der Regierungsübernahme 1601 ließ Graf Ernst Mennoniten und Reformierte (1601), hochdeutsche und portugiesische Juden (1610) zu, darauf folgte 1611/12 die Anlage des Viertels mit der „Großen u. der Kleinen Freiheit“ (Gewerbe- und Religionsfreiheit), im heutigen St. Pauli (nach Gebietstausch und Grenzbestimmung 1949 s.o.). 1640 übernahm Christian IV. von Dänemark Altona, das dann bis 1864 zum Dänischen Reich gehörte.

Nach der fast vollständigen Zerstörung der Stadt durch den Stadtbrand von 1711 und den Nordischen Krieg 1713 erfolgte kontinuierlich der Wiederaufbau – auch des hier in Frage stehenden Quartiers der Freiheiten.

Im „Grund-Riss der Stadt Altona“ von 1714 ist an den Straßen im Bereich nördlich der Rosenstraße nur wenig Bebauung dargestellt, während die Zunft- und Religionsfreiheit in dem Quartier „Große und Kleine Freiheit“ offenbar zu dichter Besiedlung geführt hatte. Im südlichen Bereich der Großen Freiheit dokumentieren heute noch zwei – direkt nach dem Brand von 1713 – hergestellte Häuser das barocke Altona.

Während Altona sich mit Modernisierungschüben im 19. und 20. Jahrhundert bis zu den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg ohne weitere Katastrophen entwickeln konnte, hat die aufstrebende Ansiedlung

auf dem Hamburger Berg einschließlich Pesthof, Reeperbahnen und Reeperhütten, die Besetzung durch die Franzosen 1813/14 nicht überstanden.

1815 begann der zügige Wiederaufbau im südwestlichen Areal zwischen Grenze und Davidstraße/Hamburger Berg bis zur heutigen Simon-von-Utrecht-Straße auf reguliertem Straßenraster. Die Kirche „St. Paul“ und die beiden Pastorenhäuser entstanden als Neubauten nach Plänen von C. L. Wimmel 1819/20 auf dem alten Kirchhof. Die Reeperbahnen wurden wieder hergestellt, der Spielbudenplatz blieb in Funktion, der Holzpavillon an seinem östlichen Ende wurde 1820 größer wieder errichtet – er entwickelte sich nach und nach zu dem legendären „Trichter“.

1830 erhielt der Hamburger Berg den Status einer Vorstadt und 1833 den Namen nach seiner Kirche – „St. Pauli“. Doch die Vorstadt St. Pauli war weiterhin durch fünf Einfahrten mit Altona, aber nur durch das Millern- und das Dammtor mit Hamburg verbunden. Entscheidende Impulse für die weitere Entwicklung brachten in den folgenden Jahren verschiedene Ereignisse: der Hamburger Brand 1842, dem ein verstärkter Zuzug folgte; die Öffnung des Walles zwischen dem Damm- und dem Millerntor durch das Holstentor und endlich die Aufhebung der Torsperre 1860/61, wodurch die bedeutendste Investitionsbremse für die Ausbildung eines hafennahen Stadterweiterungsgebietes wegfiel. Wichtig war auch der Bau der Hamburg-Altonaer-Verbin-

die historie des hafenrandes

dungsbahn in den Jahren 1864–66. Mit der Reichsgründung fielen die Sperren nach Altona und Eimsbüttel weg. 1894 endlich wird die Vorstadt zu einem Hamburger Stadtteil.

Im Ablauf des 19. Jahrhunderts wird das Straßennetz auf das freie Gelände im Osten und im Norden ausgedehnt, in den sechziger Jahren erfolgt die Parzellierung des Geländes des demolierten Pesthofs, in den späten achtziger Jahren geschieht dasselbe mit den aufgegebenen Reeperbahnen. Um 1900 sind St. Pauli und der angrenzende Teil von Altona voll bebaut. Vorherrschend ist die dichte Mietshausbebauung in charakteristischer Durchmischung mit anderen Nutzungen, die zum Teil historisch oder topografisch vorgeprägt waren. Diese Gemengelage ist erkennbar, ist z.T. auch noch erhalten. Denn zur Versorgung der Bevölkerung im 19. Jahrhundert bedurfte es der Schulen, Krankenhäuser, Kirchen, Friedhöfe, Armenhäuser und Stifte. Es bestand ein Bedarf an Freizeiteinrichtungen und Parks, aber auch an Produktionsstätten, und an technisch-gewerblichen Versorgungseinrichtungen wie Schlachthof, Bahn, U-Bahn und Kraftwerk. All dies wird auf St. Pauli ergänzt durch die hafen- und schiffahrtsbezogenen Anlagen und Institute, was dem Stadtteil in Hamburg noch heute das einmalige Flair und den spezifischen Ruf in der Welt verleiht.

Die Mietshäuser in St. Pauli dokumentieren die einfache, meist zweigeschossige Mietshausarchitektur des 19. Jahrhunderts (z. B. an der Bernhardt-Nocht-Straße), dazu kamen Notwohnungen für die

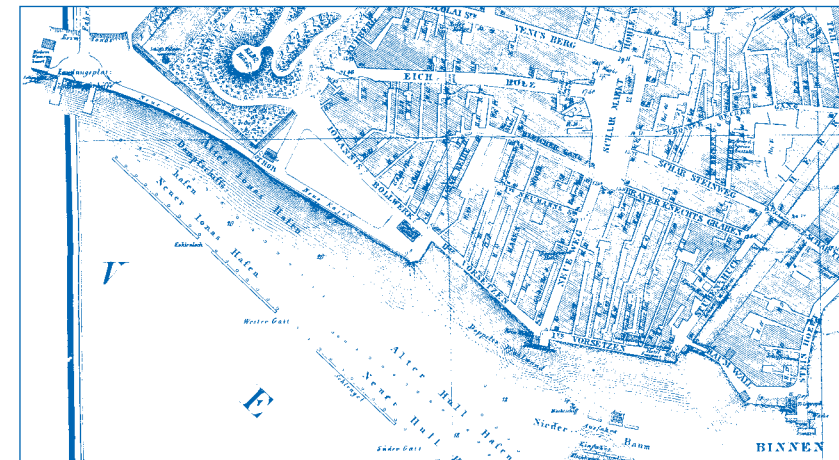
Brandgeschädigten 1842 (Hinterhäuser und Budenreihe an der Große Freiheit). Ab 1860 bis zur Jahrhundertwende greift die Großstadt nach St. Pauli über: Bis zu sechs Geschosse umfassende Putzbauten (z. B. auch an der St. Pauli-Hafenstraße) prägen den Stadtteil.



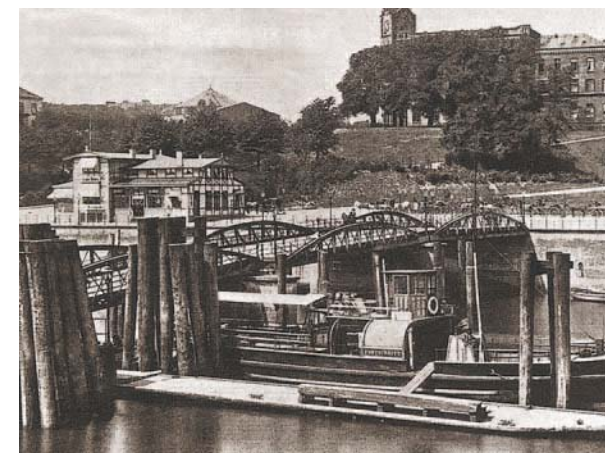
St. Pauli Hafenstraße vor dem II. Weltkrieg

Die oben erwähnten Friedhöfe vor dem Dammtor, die als parkartige Anlagen im Vorfeld des Walles den Ostrand des Karolinenviertels prägten, wurden im 20. Jahrhundert aufgelassen und für die Parkanlage Planten un Blumen und die Messe zerstört.

Traditionell lag der Hamburger Hafen vor der Neustadt, (der Niederhafen) doch als ab 1817 Dampfschiffe Hamburg anliefen, mussten sie wegen der Feuergefährdung der Segler außerhalb des Hafens vor der Schanze Jonas anlegen. Dieser Landungsplatz, über einen Hohlweg (später Sylterallee, 1940 als Erdbunker ausgebaut) mit dem Millerntor verbunden, wurde 1837/38 ausgestattet mit hölzernen Landungsbrücken für Passagiere, Waren sowie das Vieh, das von Norden aus Holstein heran getrieben



Historische Hamburger Hafenkante (links oben: die ersten Landungsbrücken)



Ansicht der Landungsbrücken mit altem Fährhaus 1865

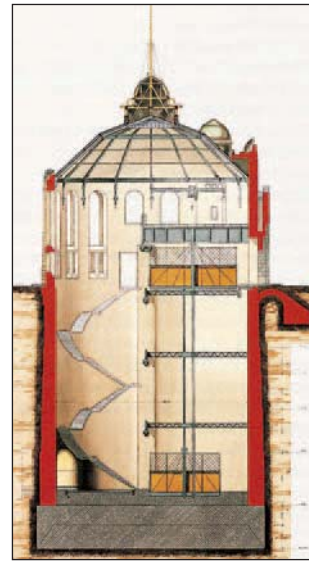
wurde (der letzte Viehschuppen mußte 1907 dem Bau des Alten Elbtunnel weichen). Die Landungsbrücken, im Laufe des 19. Jahrhunderts mehrfach

die historie des hafenrandes

erweitert, wurden am Beginn des 20. Jahrhunderts mit den heutigen Baulichkeiten ausgestattet (1907/1909, Architekten L. Raabe, O. Wöhlecke; schwimmende Landungsbrücken 1953/55, Architekt Werner Hebebrand). Ab 1850 war der Hamburger Hafen allerdings auch nach Südosten mit dem Sandtorhafen und Grasbrookhafen als Tidehafen erweitert und 1866 eingeweiht worden.³⁾

Der kontinuierliche Ausbau der Landungsbrücken war gewissermaßen der historische und räumliche Ausgangspunkt für die Neubestimmung des St. Pauli-Elbufers als „Hafenkante“. Umschlagseinrichtungen, insbesondere für Passagierschiffe und Fischereifahrzeuge verdrängten im Laufe des 19. Jahrhunderts das vormals am Steilufer ansässige Gewerbe. Dazu kamen im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts der Ausbau der Straßen (z. B. Helgoländer Allee mit Kersten-Miles-Brücke, Hafenstraße), Fußwege und Treppen im Hang, die Einrichtung des Elbparks, schließlich Anfang des 20. Jahrhunderts der Bau des Alten Elbtunnels und der U-Bahn.

„...Alter Elbtunnel: 1907 begann der Bau des ersten Elbtunnels. Er sollte als direkte Hafenanbindung des Stadtkerns den überforderten Fährbetrieb für die schnell ansteigende Zahl der Hafen- und Werftarbeiter entlasten. Bis 1911 wurden im damals hochmodernen Schildvortriebsverfahren in 23 m Tiefe unter dem Elbspiegel zwei 448,5 m lange Röhren zwischen St. Pauli und der Elbinsel Steinwerder verlegt. Der Zugang für Fußgänger und Fahrzeuge erfolgt durch zwei Kuppelbau-



Schnitt durch das Schachtgebäude

ten über ein Treppen- und Aufzugssystem in zylindrischen Schächten. Das auf Stadtseite westlich neben den St. Pauli-Landungsbrücken gelegene repräsentative Eingangsgebäude schufen die Architekten Raabe und Wöhlecke in Anlehnung an das Pantheon-Motiv...“

(Hamburg Lexikon Hrsg. F. Kopitsch und D. Tilgner, Zeise Verlag 1998)

In direkter Folge der Entwicklung der Seeschifffahrt stand die Gründung der Einrichtungen auf der Höhe: Auf dem ehemaligen Hornwerk entstand um 1860 das alte Seemannshaus (heute in einem Hotel aufgegangen), in dem auch Vorläufer des Hafenkrankehauses, der Navigationsschule und des Instituts für Schiffs- und Tropenkrankheiten untergebracht waren, bevor dafür um 1900 in unmittelbarer Nachbarschaft eigene Institute errichtet wurden. Heute wird das hamburgtypische und hafenrandbestimmende Gebäudeensemble – die heute sog. „Hafenkante“ – durch die Rasterarchitektur des Bundesamtes für Seeschifffahrt (BHS) ergänzt (fünfziger Jahre) und seit 1991 durch den Neubau der BHS-Kantine.



Teil der „Hafenkante“ um 1900

Das unbebaute, landschaftlich reizvolle Gelände vor der Befestigung war wohl immer schon Ausflugsziel für die Stadtbewohner; am Spielbudenplatz, neben den Reeperbahnen gelegen, zunächst in Buden, Zelten oder auch unter freiem Himmel begegneten sich Gaukler, Huren, Artisten, Seeleute, Arbeiter und Bürger mit Familie. Ab 1840 wurden am Südrand feste Bauten für Unterhaltungslokale und Gaststätten errichtet, in der Davidstraße, später ersetzt durch die Herbertstraße, lagen die Bordelle. Nach dem Ende der Torsperre und vor allem in der Kaiserzeit erlebten St. Pauli und der benachbarte Teil von Altona – Große und Kleine Freiheit – einen ungeheuren Aufschwung als Unterhaltungszentrum jeder Art für Einheimische und Fremde. Die Etablissements – Theater, Varietés, Tanzlokale, Kneipen, Menagerien

³⁾ vgl. „Vom Alsterpriel zum Hamburger Hafen“ Jörg Bracker in „Die Hafenkante“ L&H Verlag 1999

die historie des hafenrandes

u. ä. – erheichten durch aufwändige, z. T. bombastische Fassaden, die immer wieder modernisiert wurden, die Aufmerksamkeit des Publikums; davon zeugen das St.Pauli-Theater, Schmidts Tivoli, der Grünspan u. a. Modernisiert wurden auch immer wieder Angebot und Ausstattungen. Früh fanden sich die ersten Kinos. Im Zweiten Weltkrieg wurde ein großer Teil dieser Etablissements zerstört. In den fünfziger Jahren knüpfte man mit dem Bau des Operettenhauses, des Panoptikums, des Oase-Kinos usw. an die im 19. Jahrhundert ausgebildete Nutzungstradition an.

Der Name Zirkusweg erinnert dagegen an eine verlorene Nutzungstradition: Hier residierten immerhin zwei Zirkusunternehmen, Belle und Benz, in festen Bauten – beide sind verschwunden. Das heutige Heiligengeistfeld wurde im 19. Jahrhundert auch von dem Amüsierbetrieb erfaßt:

Auf dem südlichen Zwickel standen zwei Panoramen, die verschwunden sind. Kurz drauf – 1893 – verlegte man den „Dom“, der als wichtigstes Hamburger Volksfest wahrlich zur populären Vergnügungskultur gehört, hierher. Er findet heute noch statt, seit dem Zweiten Weltkrieg im Schatten des Hochbunkers, der anschaulich ein Element des schrecklichen 20. Jahrhunderts in der vormals unbefestigten Vorstadt darstellt.

Ilse Rüttgeroth-Riechmann
Denkmalschutzamt Hamburg, 1999

Die heutige Gestalt des Uferrandes entstand seit der Sturmflutkatastrophe von 1962. Auf der Hochwasserschutzmauer wurde eine Hafepromenade, mehr als 3 m über dem vorherigen Terrain, mit Aussichtsrrestaurant angelegt. Mittlerweile wurde sie eingebunden in den seit 1984–87 zur Promenade ausgebauten Hafenrand.

Die Überseebrücke, die 1929 als Verlängerung der St. Pauli-Landungsbrücken entstand und nach dem Krieg wieder neu aufgebaut wurde, verlor nach und nach die Funktion als Fahrgastanlage. Die Schuppen, die bis 1962 am Niederhafen standen, wichen Parkplätzen unter der Hafepromenade. Heute dient die Überseebrücke als Ausstellungsort für Flottenbesuche, Windjammer und Fregatten.

1980 wurden mit dem städtebaulichen Wettbewerb „Fleetinsel“ Ideen für eine City-Erweiterung in Richtung Elbufer gesucht; 1981, nachdem die bis dahin für die Trasse eines 3. Elbtunnels vorgehaltenen Flächen frei gegeben worden waren, wurde ein Wettbewerb für den Verlag Gruner & Jahr ausgeschrieben, gab es mehrere Investorenbewerbungen für eine Bebauung des Herrengrabenufers. (KW)

„...Speicherstadt: Die Speicherstadt bildet die städtebaulich und architektonisch eindruckvollste Denkmallandschaft Hamburgs und gehört zu den größten zusammenhängenden Speicherarealen Europas. Sie entstand durch den Zollanschluss, zu dem Hamburg 1881 auf Druck von Bismarck beitrug und dessen Verträge ab 1888 für Hamburg galten. Bis 1888 war

Hamburg von Zöllen für den Transithandel befreit, was sich natürlich sehr positiv auf die wirtschaftliche Entwicklung, den Hafen und auf die Lebensverhältnisse der Bürger bis dahin auswirkte. Nach 1888 mussten jedoch alle Waren im Stadtgebiet Hamburgs verzollt werden, nur der Hafen bekam das Freihafenprivileg. Zur zollfreien Lagerung von Waren wurde es notwendig, eine große Anzahl von neuen Speichern im Freihafen zu errichten. Der erste bis 1888 fertiggestellte Abschnitt lag auf der Kehrwiederinsel. Neue Speicherkomplexe wurden seit 1891 östlich der ersten Gebäude auf der Wandrahminsel erbaut. In diesem Bereich befanden sich vorher Wohnhäuser, in denen 24.000 Menschen lebten. Diese wurden vor allem in die Neustadt umgesiedelt, die Häuser abgerissen. Unmittelbar am Zollkanal entstand parallel zum Bau der Speicherstadt das Kontorhausviertel...“
(Herrmann Hipp, „Freie und Hansestadt Hamburg...“, DuMont Verlag Köln, 1989)

Die weitere Entwicklung der Speicherstadt soll hier ausgeklammert werden, weil sie stadträumlich den stadtentwicklungspolitischen Konzepten der Hafencity zugeordnet wird.

die historie des hafenrandes

Historische Entwicklung der Altonaer Hafenkante

Der aus der Vorkriegszeit stammende Baubestand am Altonaer Hafenrand, im Bereich Neumühlen und Großer Elbstraße, ist heterogen. Ihre Bedeutung und denkmalpflegerische Bewertung ist einigen Bauten auf den ersten Blick kaum anzusehen:

- das Union-Kühlhaus Neumühlen, 1924 ursprünglich für Gefrierfleisch errichtet, seit Anfang der 70er Jahre als Kühlhaus aufgegeben, wurde 1993 zum Wohnstift Augustinum umgebaut,



Union Kühlhaus Neumühlen vor dem Umbau

- das Lawaetzhaus, Rest der 1802 von dem Fabrikanten und Sozialreformer J.D.Lawaetz gegründeten Wolltuchmanufaktur, seit 1989 Sitz der Lawaetz-Stiftung (Beratung für Alternativprojekte u.ä.),

- der Kaischuppen D und der Getreidesilo, 1923/24 errichtet, Anfang der 80er bzw. 1991 umgebaut für Marketing- und Softwarefirmen bzw. Werbe-designateliers,



Getreidesilo vor dem Umbau

- die Bauten der ehemaligen Maschinenfabrik Groth & Degenhardt, ein Giebelhaus von 1772 (bedeutendstes Baudenkmal am Holzhafen, da es das letzte barocke Bürgerhaus Altonas darstellt)



Köhlbrandtreppe

und das Fabrikgebäude von 1899, 1983 für ein Filmstudio und eine Kunstgalerie ausgebaut,

- die 1887 als prächtige Fußgängerverbindung zwischen Geestkante und Elbufer angelegte Köhlbrandtreppe,
- die Fischauktionshalle von 1895/96, die Anfang der achtziger Jahre rekonstruierend instandgesetzt wurde,
- die verbliebenen Wohnbauten am Fischmarkt
- das Becken des ehemaligen Holzhafens: 1722-24 angelegt, 1893 erweitert, die heutige Kaimauer später erneuert, die leider noch nicht rekonstruierte Hafentreppe,
- die ehemalige Mälzerei NAEFEKE: Seit dem 17. Jahrhundert Brauereistandort, der Kernbau vor 1850, zahlreiche Ausbau- und Umbauphasen, signifikantester Bau: die Neue Mälzerei von 1910/11, seit 1996 zum Designcenter „Stilwerk“ umgebaut und aufgestockt,
- der Komplex Elbspeicher/ehem. Hafengroßmühle Lange: im Kern aus den 1880er Jahren, Ausbauten bis in die 30er Jahre. Seit 1996 – umgebaut und ergänzt – Sitz der Deutschlandzentrale Greenpeace
- das sog. ehemalige Stadtlagerhaus von 1880, aufgestockt 1920, das z.Z. zu Ateliers, Lofts und „Stilwerk“-Erweiterung ausgebaut wird,

die historie des hafenrandes



Ehemalige Mälzerei, Elbspeicher und Stadtlagerhaus

- das Backstein-Viadukt der Straße Elbberg über der ehemaligen „Schiefen Ebene“ für die Pferdefuhrwerke – später Hafenbahn – zwischen Elbuferkais und Bahnhof auf dem Geestrücken,



„Schiefe Ebene“ und Backstein-Viadukt 1855 bis heute

- die Reste der Hafenbahn (Gleise und kleines Bahnhofsgebäude) an der Großen Elbstraße
- der Rest von Hedrichs Dampfmaschine, einem der ersten Industriebetriebe am Neumühlener Ufer, der z. Z. zum Seglerclubhaus ausgebaut wird.

Diese letztgenannten Bauten waren fragmentiert, verändert, schon lange ihrer Funktion beraubt, bauphysikalisch marode und hatten ihre städtebaulichen Bezüge verloren. Ästhetisch wenig ansprechend, waren sie nur unter erheblichen Substanzverlusten zu bewahren. Doch aufgrund zeitgeschichtlicher Zufälle ist ihnen eine Zeugenrolle zugekommen, die aufgrund ihrer architektonischen Bedeutung, des Grades der Veränderung ihnen anderswo nicht zustände. Daraus begründet sich auch ihr Denkmalwert. Um dies nachvollziehen zu können, ist auch hier ein Exkurs in die Geschichte Altonas und Neumühlens nötig. (Ulrike Wendland u. KWI)

Neumühlens Geschichte

„...Das bis 1889 selbständige Dorf Neumühlen am Elbufer, das zusammen mit Oevelgönne eine der merkwürdigsten Siedlungen Hamburgs bildete, am Hangfuß – hinter einem neuen Deich versteckt, ursprünglich am Strand gelegen – zieht sich ein Rest des nur zweizeiligen Dorfes hin. Schon Ende des 17. Jh. besetzten Gewerbebetriebe die Strandgrundstücke und nutzten z.T. auch die Wasserkraft, die sich im Namen Neumühlen andeutet. An diese Zeit knüpft nur noch die sogenannte „Heuburg“ an der Elbtreppe an. Neumühlen wie Oevelgönne stehen in spannungsvoller Beziehung zur Elbchausee, deren Villen und Landhäuser die Oberkante des Steilabfalls zur Elbe besetzen. Beide Sphären verbanden sich gelegentlich. So vor allem durch den Landsitz von J. D. Lawaetz, der sich als Kaufmann und Fabrikant 1778 in Altona niedergelassen hatte... und das Gelände zwischen Elbchausee und Neumühlen erwarb... Von den Ideen

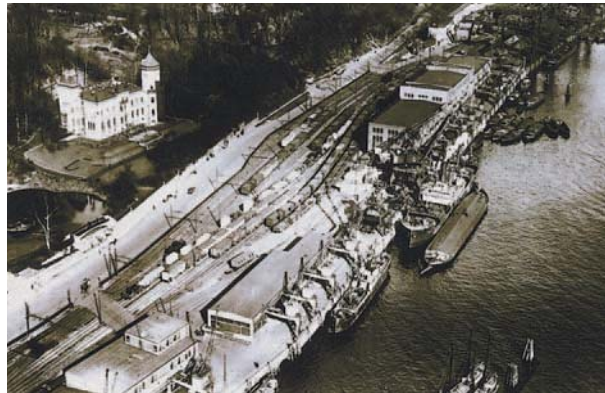


Strandleben um 1900

der Aufklärung beeindruckt, nahm er an ihrer Umsetzung in eine praktische Reformbewegung maßgebend teil... Seit 1793 hatte Lawaetz auf dem unteren Teil seines Neumühlener Grundbesitzes verschiedene Betriebe gegründet, vor allem 1802 eine Wolltuchmanufaktur... Von dieser gewerblichen Anlage ist – vielleicht von Hansen entworfen – das langgestreckte zweigeschossige Gebäude Neumühlen 16 – 20 erhalten.

...Den monumentalen Abschluß der Altonaer Hafenanlagen und zugleich Eingangspylon für den Hamburger Hafen von See her bildete das Kühlhaus Union (Elingius & Schramm 1924); es wurde für Gefrierfleisch aus Argentinien gebaut... nach dem II. Weltkrieg Jahrzehnte außer Betrieb ist es inzwischen (1993) zum Wohnstift Augustinum ausgebaut worden. – An der Westseite des Gebäudes sind übrigens noch Spuren der Versuche zu sehen, mit denen die Wirkung unterschiedlicher Materialien für die Pylone

die historie des hafenrandes



Industrie am Kai von Neumühlen und „Donnerschloß“ um 1890

der von Adolf Hitler gewünschten und seit 1937 geplanten Elbehochbrücke erprobt worden waren. – ...“ (aus: Hermann Hipp, „Freie u. Hansestadt Hamburg...“, DuMont Verlag Köln, 1989)

In Neumühlen und entlang der Großen Elbstraße wurde nach dem II. Weltkrieg der Uferbereich zwischen Oevelgönne und Fischmarkt in eine Industriezone bis zum Hangfuß, eine Grünzone am Hang und Wohngebiete auf den Geestflächen gegliedert. Diese generelle Nutzungszonierung im Sinne der Charta von Athen mit relativ geringen Dichten war bis zur Aufstellung der neuen Bebauungspläne aufgrund der Entwicklungsplanungen seit 1984 geltendes Planrecht und im Erscheinungsbild dieses Uferabschnitts trotz heterogener Baustruktur ablesbar. Relikte dieser Planungsphase sind die zwei Hochhäuser am Hang unterhalb der Palmaille, die Zeilenbebauung nördlich der Palmaille sowie einzelne Lager- und Kühlhäuser im Fischereihafen.

Der Neue Elbtunnel wurde 1975 eingeweiht. Er liegt auf einer der von K. Gutschow 1937 alternativ geplanten Trassen der Elbhochbrücke und wurde in den 60er Jahren von Hebebrand zum erstmalig projektiert.

Entsprechend der Wachstumsvorstellungen der frühen 70er Jahre wurden auch am Elbufer starke Verdichtungen in Form von vertikaler Nutzungsschichtung vorgeschlagen (Entwicklungskonzept für den nördlichen Elbuferbereich zwischen Altona und Wedel und Bebauungsvorschläge für Neumühlen 1969/72, Planungsgruppe Prof. Laage). Hafengewerbe, Hafenbahn, Fahrverkehr sollten die Ebene 0 einnehmen, auf der Ebene 1, einem künstlichen Bauland darüber, sollte in „Terrassenhäusern im Grünen“ gewohnt werden).

Bürobebauung ähnlicher Dichte und Schichtung wurde für die Verwaltung des Tchibo-Konzerns bzw. den Verlag Gruner + Jahr nördlich der Hafenrandstraße geplant und Ende der 70er verworfen.

Mit dem Erhalt der alten Stadtvillen an der Palmaille, der Restaurierung der Fischauktionshalle sowie der Rekonstruktion des alten Fischmarkt-Platzes ist man seit Anfang der 80er Jahre mehr und mehr von diesem Planungsideal im Sinne der Charta von Athen abgerückt. (KWI)

Altonaer Geschichte

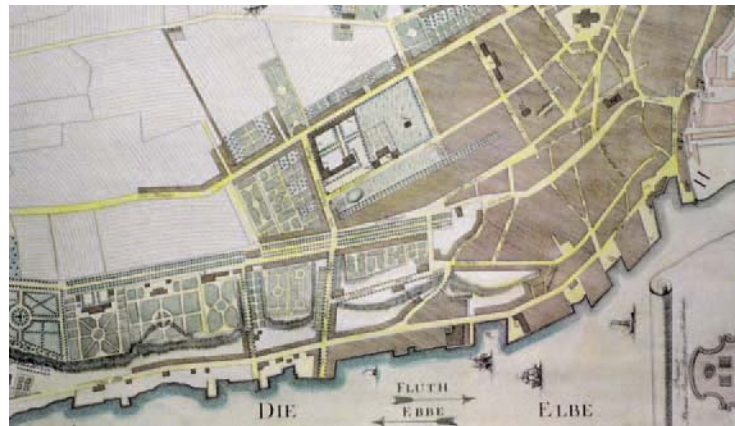
Altona, das der durchschnittliche Bundesbürger vor allem als Endbahnhof nordwärts führender Fernzüge kennt, hatte bis 1937 eine eigene Geschichte. Dann

wurde die preußische Stadt aufgrund des Groß-Hamburg-Gesetzes der Nationalsozialisten ein Stadtteil Hamburgs. Altona hat eine bemerkenswerte Vergangenheit, besonders im 17. und 18. Jahrhundert. Seine Geschichte war geprägt von der Konkurrenzsituation zu Hamburg einerseits und der Reaktion auf Hamburger Verhältnisse andererseits.

Ein mittelalterlicher Ursprung fehlt. Altonas Nukleus ist eine kleine, erst 1538 erstmals erwähnte Fischer- und Handwerkersiedlung in der Gegend des heutigen Fischmarktes. Ihr Aufstieg begann um 1600, als der Landesherr, der Graf von Schauenburg, dem Ort Glaubens- und Gewerbefreiheit verlieh. Im Zeitalter der Glaubenskriege wurde Altona dadurch zu einer wichtigen religiösen Freistadt in Nordeuropa. Flüchtlinge aus anderen Ländern wanderten ein – Niederländer (Mennoniten, Katholiken), deutsche und portugiesische Juden. Sie brachten Handelsbeziehungen, Kapital und technische Kenntnisse mit und erbauten ihre Gotteshäuser. Die Altonaer Synagoge sollte in der Folgezeit eine besonders hohe Stellung in der deutschen Judenheit bekommen.

1640 fiel Altona an Dänemark, dessen König die tolerante Haltung beibehielt. Von merkantilistischen Aspekten geleitet, ließ er den Hafen ausbauen und erhob Altona 1664 zur Stadt. Ziel dieser begünstigenden Maßnahmen war, die Vormachtstellung Hamburgs zu schwächen. Dem diente auch die geschickte Gewährung von Privilegien: Durch Gewerbefreiheit wurde die Stadt

die historie des hafenrandes



Altona 1730, barocke Gärten am Elbhänge



Blick auf den Altonaer Hafen 1889

Zufluchtsort für Handwerker und Fremde, die in Hamburg keine Aufnahme in die Zünfte fanden. Ein Freihafenprivileg, das Recht, die in der Stadt gefertigten Waren im ganzen dänischen Staat absetzen zu dürfen und Pressefreiheit kamen hinzu. (1658 wurde hier die erste Zeitung herausgegeben.)

Zwar hatte der Nordische Kriege katastrophale Folgen – 1713 wurden mehr als drei Viertel der Altonaer Bauten durch die Brandschatzung schwedischer Truppen vernichtet –, doch ermöglichte ein königliches Privileg den beschleunigten und großzügigen Wiederaufbau. Das 18. Jahrhundert wurde ein „goldenes Zeitalter“ mit einer Blüte von Handel und Gewerbe. Handelsschiffahrt, Manufakturbetriebe, Walfängerei und Schiffbau brachten Wohlstand in die Stadt. Altonas Flotte übertraf zeitweise den Bestand Hamburgs an Seeschiffen. Die Stadt war größte Manufakturstadt des Nordens nach Kopenhagen. Mit dem Aufschwung verdoppelte sich die Bevölkerungszahl. Um 1800 war Altona mit 23.000 Einwohnern nach Kopenhagen die größte Stadt des dänischen Gesamtstaates. Baugeschichtlicher Höhepunkt war die Altonaer Wirkungszeit des dänischen Landbaumeisters Christian Frederik Hansen, der unter anderem die klassizistischen Bauten an der Palmaille entwarf.

Topographisch bemerkenswert ist, daß Altona im Gegensatz zu Hamburg nie befestigt war. Die Stadt lag in einem stumpfen Winkel zwischen der Elbe im Süden und der Hamburger Grenze im Osten. Vor dem bis zu 30 m hohen Geesthang zieht sich nur ein schmaler Uferstreifen entlang.

Kennzeichnend waren die Unregelmäßigkeit des Straßennetzes und das Fehlen eines eigentlichen Stadtmittelpunktes. Das Geschäftszentrum lag am Hafen mit der Großen Elbstraße als bedeutendster Geschäfts- und Wohnstraße der Stadt. Das barocke Rathaus und die Stadtpfarrkirche St. Trinitatis lagen

dagegen nahe der Hamburger Grenze an der Königstraße. Nördlich davon erstreckten sich die Parallelstraßen Große und Kleine Freiheit mit Gotteshäusern und Begräbnisplätzen der Glaubensflüchtlinge. Westlich auf dem Geesthang schloß sich die Palmaille mit ihren klassizistischen Wohnbauten an.

Im 19. Jahrhundert wuchs Altona mit rasanter Geschwindigkeit – 1885 wurde es mit 100.000 Einwohnern Großstadt. Ein großer Teil der Hinzuziehenden gehörte unteren Einkommensgruppen an – darin unterscheidet sich Altona nicht von anderen Großstädten. Ungewöhnlich war, daß viele dieser Zuwanderer in den Hafen- und Handelsbetrieben Hamburgs oder in den Gewerbebetrieben des benachbarten Ottensens arbeiteten. In Altona boten sich ihnen aufgrund des Freihafenstatus niedrige Lebenshaltungskosten. Die Expansion Altonas als Wohnstadt ist vor dem Hintergrund des wirtschaftlichen Wachstums Hamburgs zu sehen. Die wohlhabenden Bürger kehrten der Stadt nach und nach den Rücken zugunsten von Sommer- oder Hauptwohnsitzen in den Elbvororten.

Der Bevölkerungszuwachs der ersten Jahrhunderthälfte wurde noch durch Verdichtung der Bebauung und Erhöhung der Wohnungsbelegung im Altstadtbereich aufgefangen. Die zunehmende Enge führte zu den bekannten, ungünstigen Folgen für Hygiene, Gesundheit und soziale Strukturen der Bewohner. Die Stadt schuf daraufhin planmäßige Erweiterungsgebiete, die die Fläche der Altstadt bei weitem

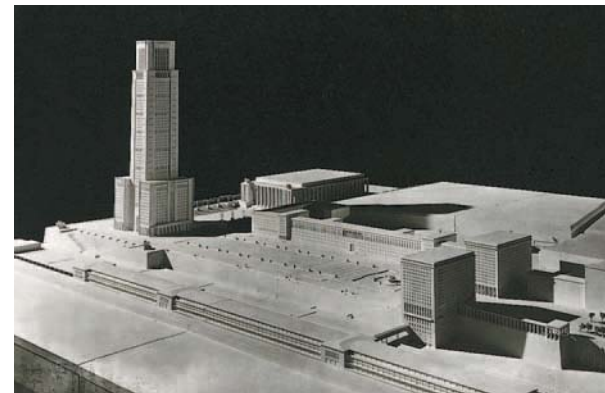
die historie des hafenrandes

übertrafen. Das Zentrum verlagerte sich zum Bahnhof und nach Ottensen. Die eigentliche Altstadt verslumte nach und nach.

Nach dem Ende der dänischen Herrschaft 1864 und dem preußisch-österreichischen Krieg von 1866 waren die Herzogtümer Schleswig und Holstein preußische Provinzen geworden, Altona eine preußische Stadt. Schrittweise wurden die Elbvororte eingemeindet. In den zwanziger Jahre entwickelte sich die Großstadt unter dem sozialdemokratischen Oberbürgermeister Max Brauer zu einer Musterkommune der Weimarer Republik mit vorbildlichen sozialen Einrichtungen und große Siedlungsbauvorhaben. In den dreißiger Jahren begann in der vernachlässigten Altstadt eine flächenhaften Stadtsanierung.

1937 beendete das Groß-Hamburg-Gesetz Altonas Selbständigkeit. Schon lange vorher war darüber verhandelt worden, die beiden eng verwobenen Städte unter eine einheitliche Regierung und Verwaltung zu stellen, doch erst die Diktatur setzte die Vereinigung durch. Im Dritten Reich sollte Hamburg zu einer der fünf Führerstädte ausgebaut werden – die Altonaer Altstadt wäre planiert worden und an ihrer Stelle das Zentrum der Führerstadt mit Gauhochhaus, riesigen öffentlichen Bauten und neuen Hafenanlagen an der Elbe entstanden. Wegen des Krieges wurden die Pläne nicht verwirklicht, doch große Flächen blieben in städtischem Besitz.

Das historische Zentrum wurde dennoch fast gänzlich ausgelöscht: die katastrophalen Kriegszerstörun-



Modell der „Führerstadt“ 1937 (Zentrum mit Gauhochhaus)

gen in Hamburg trafen die Altonaer Altstadt und Teile seiner Stadterweiterungsgebiete besonders heftig. Zwar hatten trotz der flächenhaften Zerstörung immerhin Häuser mit 3.600 Wohnungen – darunter barocke und klassizistische Bauten – die Luftangriffe überstanden. Deren Bewahrung stand nach dem Krieg jedoch der politische Wille entgegen, eine völlig neue Stadt zu bauen. Daraufhin gaben in den fünfziger Jahren Flächensanierungen dem Bestand endgültig den Rest: die Altstadt wurde gänzlich ausgelöscht.

Anstelle des Altonaer Stadtkernes entstand, entsprechend der Stadtplanungs- und Architekturprinzipien der fünfziger Jahre, als ehrgeizigstes Wiederaufbauprojekt in Hamburg, „Neu-Altona“.

Straßenverläufe und Parzellenstrukturen wurden aufgehoben zugunsten ausgedehnter Grünflächen mit einzelnen Hochhäusern und Wohnzeilen, in großen Abständen zu den autogerecht ausgebauten

Durchgangsstraßen. Mit „Neu-Altona“ wurden die progressiven Städtebaumodelle der zwanziger Jahre wiederaufgenommen. Personell geschah dies durch die Berufung von Ernst May nach dessen Rückkehr aus dem Exil 1954. Werner Hebebrand, Hamburgs Oberbaudirektor der Wiederaufbaujahre, war in den zwanziger Jahren und im Moskauer Exil Mays Assistent gewesen. Schließlich war Altonas Reformbürgermeister der zwanziger Jahre, Max Brauer, in den entscheidenden Planungsjahren Erster Bürgermeister Hamburgs.

Bis in die siebziger Jahre wurde an „Neu-Altona“ weitergebaut. Nur am Hafenrand wurden die Pläne nicht verwirklicht, so daß dort eine Planungsbrache mit Resten der Vorkriegsbebauung stehenblieb. Die städtebauliche Utopie „Neu-Altona“ kann heute als gescheitert betrachtet werden – städtebauliche Ödnis kombiniert sich mit Verwahrlosung. Ungewollt wurden soziale Brennpunkte geschaffen, wo doch Licht, Luft und Sonne bessere Menschen hervorbringen sollten. Die Geschichte der Altonaer Altstadt ist also die einer planmäßigen Vernichtung fast aller Spuren. (Ulrike Wendland)

Im Zusammenhang mit der Wiederaufbauplanung und dem Projekt „Neu-Altona“ wurde auch ein Ost-West gerichteter Grünzug am Elbhang durch die Umwidmung der Villengärten an der Palmaille geschaffen und sollte die Wohn- und Geschäftsbereiche oberhalb des Geesthangs von den der Hafenindustrie vorbehaltenen Uferbereichen trennen.

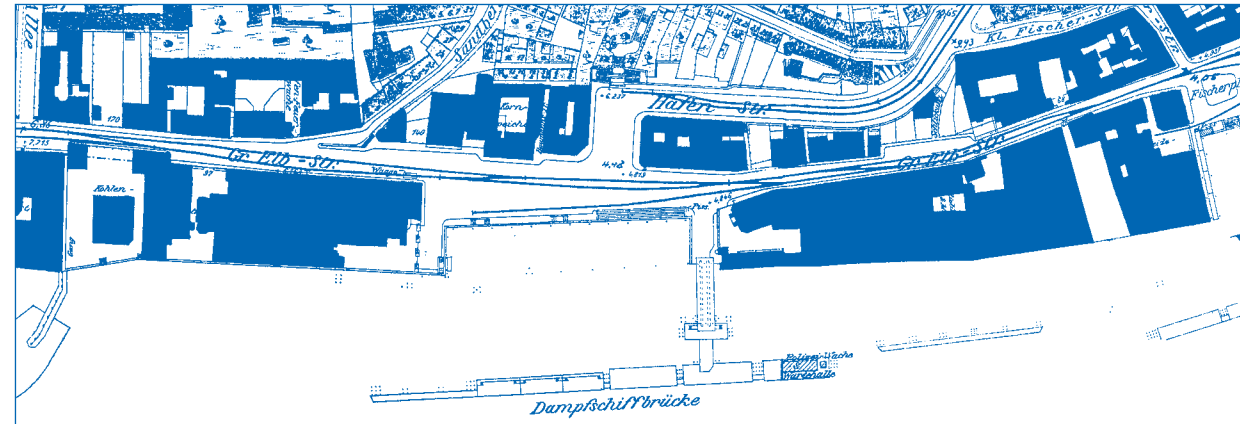
die historie des hafenrandes

Der zwischen Altona und St. Pauli geplante und weitgehend realisierte breite, Nord-Süd gerichtete Grünzug fällt zur Elbe hin stark ab (ehem. Mündung der Pepermölenbek). Da hatte es nahe gelegen, die in den 60ern geplante Hafенrandstraße (im Zug der Straßen Palmaille – Breite Straße – Pinnaßberg – Bernhard-Nocht-Straße) als aufgeständerte Hochstraße diesen Raum überqueren zu lassen. Anfang der 70er Jahre wurde diese Trasse aber aufgegeben, um das Quartier um den Hein-Köllisch-Platz nicht durch eine vierspurige Straße zu durchschneiden. Die Hafенrandstraße wurde daher von der Breiten Straße auf die Straße St. Pauli – Fischmarkt verschwenkt und mit einer Hochwasserschutzanlage kombiniert, die die Straße selbst und die tiefergelegene Bebauung unterhalb Pinnaßberg schützt.⁴⁾

Geschichte des Altonaer Hafens

Altona hatte, anders als Hamburg, keinen natürlichen Hafen. Im 17. Jahrhundert entstanden eine erste Landungsbrücke und ein Hafenbecken im Bereich des Fischmarktes. 1722-24 wurde westlich davon der Holzhafen, ein Hafenbecken für Segelschiffe angelegt – damit ist der heutige Uferabschnitt die älteste erhaltene künstliche Hafenanlage in Hamburg überhaupt. Sein Name leitet sich wahrscheinlich von dem hölzernen Bohlenwerk ab, mit dem das Bassin

⁴⁾ vgl. „Gestaltende Einbindung neuer Infrastrukturen“ H. Peine in „Hamburg und seine Bauten“ 1969 – 84 Hrsg.: AIV, Hamburg, Christians Verlag



Dichteste Baustruktur am Holzhafen um 1895

eingefaßt war – nicht vom Umschlaggut Holz. Sein Kai war für einige Zeit Mittelpunkt des aufblühenden Altonaer Fernhandels. In der Nähe lagen Bank und Börse, öffentlicher Kran und Waage sowie das Zunfthaus der Altonaer Fischer.

Der Holzhafen blieb nicht das einzige Hafenbecken – weiter westlich wurden im Laufe der Zeit weitere Häfen angelegt. In den 1840er Jahren erhielt der erste Kai schon Gleisanschluß – früher als in Hamburg. 1888 mußte Altona, wie Hamburg, seinen Freihafenstatus aufgeben und sich dem Zollgebiet des Reiches anschließen. Aus diesem Anlaß wurden in den 1890er Jahren umfangreiche Umbauten und Erweiterungen vorgenommen:

- 1893 wurde das Holzhafenbecken erweitert – es war nun „Hafen für die kleine Schifffahrt“. Eine massive Kaimauer, Gleisanschluß und eine Ab-

treppung des Kais zur einfacheren Entladung der Obst-Schuten kamen hinzu. (Hafenbahn, Hafentreppe)

- Zwischen Holzhafen und Neumühlen wurden neue Hafenbecken, Kaimauern, Schuppen und Gleisanlagen errichtet.
- In diese Ausbauphase der 1890er Jahre fällt auch der Bau der Fischauktionshalle und die komplett neue Randbebauung am Fischmarkt, der erst damit seine Trichterform bekam.

Altona war kein Handelshafen wie Hamburg. Fisch und Getreide waren die beiden Hauptumschlagsgüter. Entsprechend entstanden am Hafенrand Fischverarbeitungsbetriebe, Mühlen, die Mälzerei und Getreidelager.

die historie des hafenrandes



Altonaer Fischmarkt um die Jahrhundertwende

Topographisch waren einer Expansion des Hafens ins Hinterland Grenzen gesetzt – hinter dem schmalen Uferstreifen erhebt sich eine bis zu 30 m hohe Geestkante. Seit den 1880er Jahren schob sich daher eine massige und hohe Bebauung aus Speichern und Industriebauten vor die kleinteilig bebaute Altstadt mit ihrem Geesthang. Die großvolumigen Bauten sprengten nahezu das kleinteilige Straßennetz. Sie sind damit auch ein Sinnbild für die Rücksichtslosigkeit gründerzeitlichen Wachstums. Aus der Großen Elbstraße, der wichtigsten Wohn- und Geschäftsstraße Altonas im 18. und frühen 19. Jh., wurde eine Geschäfts- und Industriestraße.



Altonaer Fischmarkt vor der Rekonstruktion 1989

Nach dem Ersten Weltkrieg konzentrierte man sich gezielt auf die Rolle als Fischereihafen, der sich zum Hauptanlandeplatz der deutschen Fischereiflotte entwickelte. Westlich vom Holzhafen wurden eine neue Fischauktionshalle sowie neue Kaianlagen errichtet.

Auch der Altonaer Hafen wurde im Zweiten Weltkrieg stark zerstört. Nur wenige Industriebauten an der Wasserseite von Fischmarkt und Großer Elbstraße blieben erhalten. Ihre Zerstörungen wurden repariert, ihre Funktionen reaktiviert. Im Bereich Fischmarkt und Holzhafen wurde das „Neu Altona“-Konzept nicht verwirklicht. Zwar gab es seit den fünfziger Jahren kontinuierliche Abrisse, doch wurden Straßen und Parzellen belassen und nicht neu bebaut. Baulücken blieben bestehen oder wurden mit provisorischen Bauten gefüllt. Industriebetriebe, so sie noch bestanden, arbeiteten weiter.

Zwischen Altona und Neumühlen wurden die Anlagen des Fischgroßmarktes und der Fischverarbeitungsbetriebe wiederaufgebaut (Kais, Kräne, Eisenbahnanschluß, Hallen). Man ging nach dem Krieg von einer Weiterführung der Fischereihafennutzung am Altonaer Hafenrand aus. In den siebziger und achtziger Jahren änderten sich jedoch viele Bedingungen, so daß der Hafenbetrieb zum Erliegen kam.

- Umstellung der Fischanlandung von Schiff und Bahn auf den LKW führten zur Stilllegung des Fischereihafens. Sein Becken wurde zugeschüttet.
- Die Fischhandels- und Verarbeitungsbetriebe blieben ansässig, verlagerten sich jedoch weg von den Standorten an der alten Fischauktionshalle.
- Der Mühlen- und der Mälzereibetrieb wurden eingestellt.
- Hafenbezogene, traditionelle Industriefirmen stellten ihren Betrieb ein

Die Zerstörung der Altonaer Altstadt und des Altonaer Hafenbereiches begann in den Bombennächten 1943 und setzte sich durch Abrisse und die Eliminierung von Spuren in den fünfzig Nachkriegsjahren beständig fort. Dies geschah lange Zeit ohne Beteiligung der Denkmalpflege, die ihrerseits keine Schutzwürdigkeit der Objekte und städtebaulichen Zusammenhänge sah.

die historie des hafenrandes

Anfang der achtziger Jahre wurde die Erhaltenswürdigkeit der wenigen verbliebenen Spuren des Altonaer Hafens – wohlgermerkt einst Deutschlands größter Fischanlandeplatz – und seiner Industrie sehr kontrovers diskutiert. Im Zuge der Umwandlung und Aufwertung des Hafenrandes zwischen Deichtor und Neumühlen in einen Teil der City sollten sie attraktiven und gewinnträchtigen Neubauten („Perlenkette“) weichen. Inzwischen hatte jedoch die Denkmalpflege die Schutzwürdigkeit einzelner Bauten erkannt und bewertet. Gegen den Abriß der Fischauktionshalle gab es Widerstand auch von anderer Seite. Sie konnte erhalten und rekonstruierend instandgesetzt werden. Die bestehenden Bauten am Fischmarkt wurden in eine neue Randbebauung integriert, die mit historisierenden Details die Platzwände von 1890 wiederherstellte.

In zähen Verhandlungen und durch Überzeugungsarbeit konnten Landesplanungsamt und Denkmalpflege erreichen, daß die Industriebauten (Mühle, Mälzerei) nicht abgerissen wurden. Über einen langfristigen Erhalt der Nachkriegs-Fischhallen zwischen Holzhafen und Neumühlen gibt es aber noch keinen Konsens.

Bewertung

Die erwähnten Bauten an der Großen Elbstraße waren und sind also nicht nur die letzten Zeugen der Altonaer Hafen- und Industriegeschichte, sondern auch Stellvertreter für Altonas verlorene Altstadt. So kommt den rudimentären oder vielfach veränderten Bauten eine besondere Rolle zu. Im städtebaulichen Zusammenhang geben Mälzerei Naefcke, Elbspeicher und die ehemalige Hafengroßmühle Lange wenigstens Anhaltspunkte für die großen Bau-massen, die einst das Elbpanorama in Altona beherrschten. Allein durch ihre Größe haben sie eine stadträumliche Bedeutung.

aus: Ulrike Wendland „Perlenkette statt Hering und Malz. Zur Geschichte des Altonaer Hafenrandes“ in „Altstadt – City – Denkmalort“ Christians Verlag 1995

renaissance der hafengebiete und uferzonen

Hamburgs Hafenrand im Vergleich

Hafenbereiche ohne Schiffe, leerstehende Speicher- gebäude, verfallene Lagerhallen, unbenutzte Kaimauern und menschenleere Viertel prägten in Deutschland noch vor gut einem Jahrzehnt das Bild von vielen innenstadtnahen Arealen in Seehafenstädten. Die Revitalisierung von derartigen (brachgefallenen) Hafen- und Uferzonen ist inzwischen auch in Deutschland aktueller denn je. Diese Areale werden als letzte verfügbare innenstadtnahe Bereiche entdeckt, die im Rahmen der Innenentwicklung für neue Nutzungen und Cityerweiterungen genutzt werden können. Trotz der einzigartigen Potentiale kommt es aber vielfach zu erheblichen Verzögerungen zwischen dem Rückzug des Hafens, Verfall und Erneuerung.

Renaissance der Hafengebiete und Uferzonen

Unter dem Motto „Stadt am Fluss“ wird in Bremen die Umnutzung innenstadtnaher Areale wie die des Holztorhafens und des Europahafens betrieben. Den Planungen für die Hörn, gegenüber dem Stadtzentrum in Kiel, sind bereits erste realisierte Projekte gefolgt. In Rostock ist der Bereich zwischen Stadtzentrum und Warnow wieder öffentlich zugänglich und ein Gutachter- und Planungsverfahren ist für die Neunutzung dieses innenstadtnahen Bereiches eingeleitet worden. Ähnliche Vorhaben gibt es in Bremerhaven und auch in kleineren Seehafenstädten wie Wilhelmshaven, Cuxhaven, Greifswald und

Wismar. In Hamburg wird mit der Planung der „HafenCity“ ein über 100 Hektar großes Areal aus dem Hafengebiet herausgeschnitten und als Standort für Büros und Wohnen entwickelt.

Planungen und Revitalisierungsvorhaben gibt es auch für (brachgefallene) Areale in Städten mit Binnenhäfen. Das Museumsufer, die West- und Osthafenbebauung in Frankfurt, der Zoll- und Binnenhafen in Mainz, die Untertunnelung der Rheinuferstraße in Düsseldorf, der Rheinauenpark und das Regierungsviertel in Bonn sind die bekanntesten Beispiele. Schließlich gibt es nicht nur für brachgefallene Hafen- und Uferzonen, sondern für Fluss- und Seeuferzonen vielerorts eine neue Wertschätzung. Wie in Berlin werden auch anderenorts diese besonderen Lagequalitäten neu „entdeckt“ und gezielt verwertet und vermarktet.

Die Umstrukturierung und Revitalisierung von brachgefallenen Arealen in Seehafenstädten unterliegt besonderen Bedingungen. Seehafenstädte bilden „zentrale Knotenpunkte in dem vielgliedrigen System internationaler Arbeitsteilung und internationaler Warenströme“ (Läpple, 1994, S. 2), intermodale Transportknotenpunkte, einen Bruch in der Transportkette. Die wichtigste Lageeigenschaft des Seehafens ist das „seeschifftiefe“ Wasser. Seeschifftiefes Wasser kann auch künstlich gewonnen werden. Binnenhäfen sind von Seehäfen bezüglich der Größenordnung, der Art des Güterumschlags, der Akteure und der Einbindung in die lokale Ökonomie unterscheidbar.

Seehafenstädte konkurrieren inzwischen nicht mehr nur um Zuwachsraten im Güterverkehr und Containerumschlag sondern auch um Vorhaben der Revitalisierung von brachgefallenen Hafen- und Uferzonen untereinander (Bruttomesso, 1991). Die Zeiten der Vernachlässigung dieser Bereiche sind vorbei. Mit einer Mischung neuer Nutzungen, Wohnen, Büros, Gewerbe, Freizeit- und Kultureinrichtungen sollen die Ufer- und Hafenrandbereiche attraktiver werden (Breen/Rigby, 1994). Die brachgefallenen Hafen- und Uferzonen werden als Ressource erkannt, die eine (Re-)Integration von Wasser und Hafen mit der (Innen-)Stadt ermöglichen. In der Regel handelt es sich dabei um innenstadtnahe Bereiche, deren Vorzüge und Probleme ähnlich denen anderer innerstädtischer Brachflächen sind. Während die Umnutzung der frei werdenden Militärflächen und der Bahnflächen nach anderen Verwertungslogiken erfolgt, sind große Teile der (brachgefallenen) Hafen- und Uferflächen in öffentlichem (Bund, Land, Gemeinde, Zoll, Marine etc.) Besitz. Privater Grundbesitz bildet die Ausnahme. Dieser „Vorteil“ schließt Interessenskonflikte nicht aus und erweist sich als Problem, da unterschiedliche Verwaltungen sowie private Akteure und Institutionen mit den Planungen und der Entwicklung der Areale betraut sind und auch kommunaler/staatlicher Grund und Boden aufgrund der Haushaltsmisere zunehmend dem Primat der optimalen Verwertung unterworfen wird.

renaissance der hafengebiete und uferzonen

Unter dem Begriff Revitalisierung von Hafen- und Uferzonen werden sehr unterschiedliche Prozesse und Planungen verstanden. Während von Seiten der Hafenplanung darunter auch Maßnahmen der Hafenninnenentwicklung (Behörde für Wirtschaft, 1989), also Reorganisation und Verlagerung von Hafennutzungen verstanden werden, geht es aus stadtplanerischer Sicht vorwiegend um Nutzungsänderungen, also den Wandel von ehemals hafengewirtschaftlich bezogenen Nutzungen zu Dienstleistungs-, Freizeit- und Wohnnutzungen (Schubert/Harms, 1993). Der Begriff der Revitalisierung ist dabei nicht präzise definiert sondern umfasst ein komplexes Aufgabefeld des Nutzungswandels, der Wieder- und Neubelebung, der Um- und Neugestaltung im Schnittfeld unterschiedlicher Interessen.

Das Brachfallen von Teilen der Uferzonen konfrontiert Hafenstädte unterschiedlicher Größenordnung und Wirtschaftsdynamik mit Chancen und Risiken des Stadumbaus. Neben den Arealen für Güterumschlag waren (und sind) Schiffbau, Werften und Seehafenindustrien, Lagerung, Weiterverarbeitung und Veredelung, Dienstleistungen und Logistik in Hafengebieten lokalisiert. Sondernutzungen und Spezialisierungen wie Fischerei, Fischverarbeitung, Fähreinrichtungen, Militär- und Marinennutzungen können dieses Spektrum noch erweitern. Der Charakter von Häfen besteht darin, dass sie keinen eigentlichen Charakter haben: „Vielmehr sind sie ganze Kosmen, autarke Welten mit Geschwadern von Schleppern, Zoll-, Lotsenversetz-, Feuerlösch- und Polizeibooten, mit Barkassen Schuten und Tank-

schiffen, mit Kränen, Speichern, Schuppen und Gabelstaplern, mit Gleisanschluss, Werften, Maklern und Stauereien, mit Schiffsausrüstern, Immigrationsbaracken, Schwimm- und Trockendocks sowie Containerterminals, Pontons und Kaianlagen, mit Hafenkranhäusern, Öllager, Reedereikontor, Seemannsheim (...)“ (Hansen, 1999, S. 5).

Die (brachgefallenen) Hafen- und Uferzonen und die Wasserbezüge erfreuen sich neuerdings einer hohen Wertschätzung und es scheint ein besonderes Interesse an diesen Örtlichkeiten zu geben. Journalistische Berichte beschreiben die Attraktivität und die Aufenthaltsqualitäten dieser Zonen und betonen ihre erfolgreiche Umnutzung und Revitalisierung. Fachzeitschriften, Konferenzen, Lobbies, Immobilienformen, Architekten, Stadtplaner, Geographen und Politiker haben das Thema zu einem eigenständigen Schwerpunkt erhoben. Der Diskurs um angemessene Strategien im Umgang mit diesen Flächenpotentialen hat dabei zu einer kontroversen planungspraktischen wie -theoretischen Debatte um Ziele und Prioritäten geführt.

Ein Teil dieses Wandels der veränderten Beziehungen zwischen Hafen und Stadt und langfristiger technologischer und sozioökonomischer Veränderungsprozesse ist an den Hafenträndern wie am nördlichen Elbufer abzulesen. Der ökonomische und stadtentwicklungspolitische Stellenwert des Hafens wird durch den Bedeutungsverlust der Hafenwirtschaft zunehmend in Frage gestellt. „Der Hafen ist nicht mehr dynamischer Motor und ökonomische Basis der Seehafenstädte“ (Läpple, 1994, S. 5). Früher

richteten sich die Reeder nach den Umschlagsfähigkeiten in den Zielhäfen, heute sind die Häfen gezwungen den Anforderungen der Reeder zu folgen. Noch befinden sich in den meisten Seehäfen die Infrastrukturen im Besitz der öffentlichen Hand und damit die Verantwortung für Kaimauern, Liegeplätze, Sicherung von Wassertiefen, Planung und Erschließung neuer Hafenbecken, Aufschüttung von Arealen etc., während die Suprastruktur mit Umschlagsequipment, Lagergebäude von privaten Unternehmen betrieben wird. Die Privatisierung von Häfen und/oder Terminals ist bereits vielerorts erfolgt, die großen Reedereien streben eigene Terminals an.

In allen Welthäfen lassen sich Trends der Entkopplung von Umschlag auf der einen und Wertschöpfung und Beschäftigung auf der anderen Seite belegen (Enquete-Kommission, 1995). Die Arbeit im Hafen hat sich qualitativ verändert und räumlich verlagert. Containerisierung und Computerisierung befördern eine Rationalisierung der Umschlagstätigkeiten und räumliche Verlagerungsprozesse von ehemals hafengebundenen Funktionen (Chilcote, 1988).

Das nördliche Elbufer und die „Perlenkette“

Auch in Hamburg ging mit der Abnahme der ökonomischen Bedeutung des Hafens bald eine Zunahme der öffentlichen Aufmerksamkeit für den weiteren Umgang mit den hafennahen Flächen einher. Mit dem Zusammenwirken öffentlicher und privater Investitionen (Private-Public-Partnerships) und neuer Planungen der Behörden sollte die Re-

renaissance der hafengebiete und uferzonen

Integration der brachgefallenen Häfen und Uferzonen in das städtische Gefüge betrieben werden. In Hamburg ist es vor allem der Streifen entlang des nördlichen Elbufer mit Blick über die Elbe auf das gegenüberliegende südliche Elbufer – das Hamburger Hafenpanorama schlechthin – an dem sich diese Bemühungen zunächst festmachten. Anfang der achtziger Jahre gab es hier noch Nischen für diverse suboptimale Nutzungen und eine Mischung von Bauten aus der Zeit von der Mitte des letzten Jahrhunderts bis in die Nachkriegszeit (Bartels, 1991). Diese Kulisse prägte die Hamburger „Visitenkarte“ für mit dem Schiff ankommende Besucher.

In anderen Städten begonnene oder bereits abgeschlossene Projekte der „Waterfront Revitalization“ ließen auch Hamburg Mitte der achtziger Jahre initiativ werden. Bei allen diesen Vorhaben anderer Hafenstädte sollte die jeweils ökonomisch abnehmende Bedeutung der Häfen durch neue Planungen für die Uferzonen kompensiert werden (Kossak/Marcovic, 1989). Es sollten neue Nutzungen gefunden werden und erlebbare Identifikationsmerkmale („Eyecatcher“, „Landmarks“) und Anziehungspunkte für Bewohner, Besucher und Touristen, aber auch anspruchsvolle Arbeitsplätze geschaffen werden. Da Hamburg vor der Vereinigung aufgrund seiner damaligen geopolitischen Randlage im westeuropäischen Wirtschaftsraum bei der zunehmenden interkommunalen und internationalen Konkurrenz um Firmenansiedlungen weiter ins Hintertreffen zu geraten drohte, wurden an den Umbau der Uferzonen große Erwartungen der Aufwertung mit positiven Folgen für die Stadt geknüpft.

In allen großen Häfen haben sich inzwischen die modernen Umschlagseinrichtungen aus ihrer vormals engen räumlichen Verflechtung mit der Stadt gelöst und sich neue stadtförnere Standorte gesucht (Hoyle, 1988). Eine zentrale Frage für Hafen- und Stadtentwicklung lautet daher, ob sich Hamburg als Stadthafen mit einem Hafen in unmittelbarer Nähe des Stadtzentrums weiter den skizzierten Sachzwängen der modernen Umschlagstechnik unterwerfen soll (Enquete-Kommission, 1995).

Die Aufgaben der Revitalisierung und Neuordnung stellen sich für die brachgefallenen Areale von der Lagegunst, der Verkehrsanbindung, dem Gebäudebestand, den Altlasten und den Planungsmöglichkeiten her sehr unterschiedlich dar. Es gibt daher keine allgemeingültigen Patentrezepte der Revitalisierung von Hafen- und Uferzonen, sondern es ist wichtig, die lokalen Besonderheiten präzise zu analysieren, Potentiale vor Ort und Konfliktlinien zu erkunden und die Bewohner und Gewerbetreibenden in die Diskussionen um eine Neuordnung dieser Bereiche einzubeziehen.

Am nördlichen Elbufer wurden kleinere Teilflächen aus dem Hafengebiet herausgeschnitten, so dass für diese Bereiche nun „normale“ planungsrechtliche Bestimmungen gelten und die üblichen bezirklichen und bau- und stadtentwicklungspolitischen Zuständigkeiten und Kompetenzen bestehen. Für die Vorhaben am nördlichen Elbufer wurde von der Bauverwaltung der Begriff der „Perlenkette“ gefunden. Dieses Konzept ging davon aus, dass für diesen Bereich keine flächendeckende Strategie möglich

sei, sondern dass punktuelle spektakuläre Vorhaben mittel- bis langfristig auch positive Anstoßeffekte und eine Aufwertung dieser Hafenrandzonen bewirken könnten. Oberbaudirektor Egbert Kossak organisierte 1985 das 2. Hamburger Bauforum, um in einer internationalen Architektenrunde Ideen für Bauten am Nordufer der Elbe entwickeln zu lassen (Baubehörde Hamburg, 1986). Mit der „Erfindung“ der „Perlenkette“ für das nördliche Elbufer war durch Bauforen, Wettbewerbe und die Berichterstattung in den Medien das Thema „Hamburg zurück an die Elbe“ weit über Hamburg hinaus diskutiert worden. Einer breiten Hamburger Öffentlichkeit wurden hier die Möglichkeiten der Attraktivitätssteigerung des nördlichen Hafenrandes präsentiert.

Inzwischen sind etliche Neubauten am nördlichen Elbufer entstanden und ein Facelifting der Altbauten hat begonnen. Büros, Gastronomie, Einrichtungshäuser, Designerbüros für den „höheren Geschmack“ und Wohnungen – auch Sozialwohnungen – sind entstanden (Schubert, 1996). Insgesamt weist der Bereich zwischen Augustinum und Fischmarkt eine sehr heterogene Struktur auf, Vielfaltigkeit und Gegensätzlichkeit machen den Reiz und die Einmaligkeit des Gebietes aus. Die Nutzungen sind fragmentiert, und die Wohnbevölkerung weist große soziale Unterschiede auf. Derzeit sind im Gebiet noch ca. zwei Drittel des Gewerbes hafenbezogen. Aber das hafen-typische Milieu und Gewerbe wird immer stärker durch kapital-kraftigere Nutzungen verdrängt. Die Attraktivität des Gebietes für Hamburger und Touristen mit dem hier (westlich) an-

renaissance der hafengebiete und uferzonen

schließenden Elbwanderweg führt – vor allem an Wochenenden und Feiertagen – zu erheblichen Verkehrsbelastungen und Staus.

Das Areal östlich des Augustinums wird nun bebaut und die frustrierenden jahrelangen Auseinandersetzungen um die Bebauung am Holzhafen gehören der Vergangenheit an. Weiter östlich sind spektakuläre Projekte wie das Verlagshaus von Gruner & Jahr und am westlichen Ende der Speicherstadt das World Trade Center entstanden. An der Hafestraße ist neuer Wohnungsbau entstanden, die besetzten Häuser sind instandgesetzt worden. Die Umgestaltung des Areals um die Landungsbrücken wird erörtert und mit der Planung der HafenCity werden neue Akzente gesetzt.

Entwicklungen, Chancen und Konflikte

Bezogen auf das Hafengebiet südlich der Elbe und das nördliche Elbufer werden unterschiedliche Interessen und Logiken der Verwertung, Umnutzung und Revitalisierung deutlich: Während aus fiskalischen Gründen städtische Grundstücke am nördlichen Elbufer veräußert werden, wird gleichzeitig südlich der Elbe für Hafenerweiterungen eine umfangreiche und teure Bodenvorratspolitik über Ankäufe von Flächen betrieben. Während nördlich der Elbe sogar für kleinere Bauprojekte internationale Architekturwettbewerbe veranstaltet werden, wird über ungleich größere Hafenerweiterungsflächen südlich der Elbe kaum diskutiert.

An den Umstrukturierungsbemühungen am nördlichen Elbufer lassen sich unterschiedliche Konfliktlinien festmachen. In den hafennahen Stadtteilen und Uferbereichen wohnten früher in der Regel eher einkommensschwächere Bevölkerungsgruppen, die entweder im Hafen gearbeitet haben oder nach dem Rückzug der Hafennutzungen hier mietpreisgünstige Wohnungen gefunden haben. Das Interesse der international agierenden Developer zielt dagegen in der Regel auf den Bau von Büroeinheiten und Wohnungen für das obere Bevölkerungsdrittel ab. Die städtebaulichen und sozialen Konsequenzen der bisher realisierten Projekte der Perlenkette sind also ambivalent. Auf der einen Seite ist es gelungen, neue Entwicklungsimpulse in diesen Bereich zu ziehen, aber mit Aufwertung und Umnutzung gehen Konflikte um Verdrängung und Gentrification einher. Das Bemühen Hamburgs, in der wirtschaftlich problematischen Phase Mitte der achtziger Jahre internationale Investoren um (fast) jeden Preis nach Hamburg zu ziehen, erweist sich im Nachhinein als übereilte Strategie, mit der Chancen auf eine behutsamere und sozialverträglichere Revitalisierung unter Berücksichtigung endogener Potentiale vertan wurden.

Die Möglichkeit der Neugestaltung der städtischen Hafen- und Uferbereiche ist nach einer Phase der Verwahrlosung und Unkenntlichmachung eine einmalige Chance, wobei schwierige Planungsprobleme gelöst werden müssen und neue Planungskulturen eingeübt werden können (Schubert, 1994). Bei der Realisierung von Projekten am nördlichen Elbufer in Hamburg kommt erschwerend und vertuernd

hinzu, daß Flutschutzmaßnahmen vorzusehen sind, Altlasten zu berücksichtigen sind und Gründungskosten meist höher liegen als bei anderen Vorhaben. Bei der derzeitigen Haushaltslage Hamburgs ist die Versuchung naheliegend, Grundstücke aus dem kommunalen Bestand möglichst teuer an private Investoren zu veräußern und die eingenommenen Mittel zur Haushaltssanierung zu verwenden. Damit werden allerdings wichtige Steuerungsmöglichkeiten in diesem Bereich vertan und Chancen, die Revitalisierung der Hafen- und Uferzonen zu einem nachhaltigen und sozialverträglichen Stadtumbau zu nutzen. Mit dem inkrementalistischen Planungsansatz der „Perlenkette“ sind zudem räumliche wohnungs- und stadtteilbezogene Effekte von einzelnen Projekten kaum steuerbar. Es ist daher besonders wichtig, bei diesen zentrumsnah gelegenen Flächen die Vorhaben auf Sozialverträglichkeit und nachhaltige Effekte für die zukünftige Stadt(teil)-entwicklung hin sorgfältig zu prüfen und nicht nur auf vage „trickle down“-Effekte zu hoffen. Bei der Umplanung der Uferzonen bestehen einmalige Chancen, diese für die lokale Bevölkerung, aber auch für die Gesamtstadt und Besucher von auswärts mit dem Ziel der Revitalisierung zu nutzen, die nicht vertan werden sollten.

Deutlich zeichnet sich ab, dass es sich bei der Revitalisierung der (brachgefallenen) Hafen- und Uferzonen um ein neues zukunftsträchtiges Arbeitsfeld handelt (Bruttomesso, 1993). Es geht nicht um eine modische Attitude postmoderner Stadtentwick-

renaissance der hafengebiete und uferzonen

lung sondern um die einmalige historische Chance der Stadtentwicklung am Wasser und der Reintegration von Hafen und Stadt.

Der Umbau, die Umnutzung, die Reaktivierung und die Steuerung von Investitionen in vormalige Hafen- und Hafenrandgebiete ist mittlerweile zu einem eigenständigen planerischen Arbeitsfeld geworden. Experten haben die „Waterfront“ zur „New Urban Frontier“ erklärt und nach einer Phase der Vernachlässigung ist in vielen Städten die Reaktivierung, Neu- und Umnutzung von Ufer-, Hafen- und Hafenrandbereichen das aktuell wichtigste und spannendste Thema überhaupt.

Pd. Dr. Dirk Schubert
TU Hamburg-Harburg

Literatur:

- BARTELS, O. (1991):** Hamburgs Elbgesichter, in: Höhns, Ulrich (Hrsg.): Das ungebaute Hamburg, Hamburg
- BAUBEHÖRDE HAMBURG, Landesplanungsamt (Hrsg.) 1986:** Stadt am Hafen, Hafenstadt, Hamburg
- BEHÖRDE FÜR WIRTSCHAFT, Verkehr und Landwirtschaft (Hrsg.) (1989):** Hafen Hamburg, Dienstleistungszentrum mit Zukunft, Entwicklungen – Ziele – Chancen, Hamburg
- BREEN, D., RIGBY, A.,** Waterfronts – cities reclaim their edge, New York 1994
- BRUTTOMESEO, R. (ed.) (1991):** Waterfront – una nuova frontiera urbana, Venice
- BRUTTOMESEO, R. (ed.) (1993):** Waterfronts. A new Frontier for Cities on Water, Venice
- CHILCOTE, P. W. (1988):** The Containerization Story, in: Hershman Marc J. (Ed.), Urban Ports and Harbour Management, New York 1988
- ENQUETE-KOMMISSION „Stadtentwicklung“ der Hamburgischen Bürgerschaft, Abschlußbericht (Drucksache 15/4100), 2.11.1995**
- FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, Wirtschaftsbehörde – Strom- und Hafenerweiterung (1992):** Hafenerweiterung Altenwerder, Zukunft für Hafen und Stadt, Hamburg
- HANSEN, N. (1999):** Am Anfang war das Schiff. Der Hafen: ein Ort für Handel, Vergnügungen und Geborgenheit. Ein Essay., in: mare. Zeitschrift der Meere, Nr. 12
- HOYLE, BRIAN (1988):** Development dynamics at the port-city interface, in: Hoyle, B.S., Pinder, D.A., Husain, M.S. (ed.), Revitalising the Waterfront, International Dimensions of the Dockland Redevelopment, London and New York
- KOSSAK, E. und MARKOVIC, M. (1989):** Hamburg, Stadt im Fluß, Baubehörde, FHH, Hamburg
- LÄPPLE, DIETER (1994):** Hafenwirtschaft. Handwörterbuch der Raumordnung, ARL, Hannover, (Sonderdruck)
- SCHUBERT, D. und HARMS, H. 1993:** Wohnen am Hafen. Leben und Arbeiten an der Wasserkante; Stadtgeschichte. Gegenwart. Zukunft. Das Beispiel Hamburg, Hamburg
- SCHUBERT, D. (1994):** Zwischen Wasser und Land, Neue Entwicklungen in alten Häfen, in: deutsche bauzeitung 11/1994, S. 50 ff.
- SCHUBERT, D. (1996):** „Neues von der Wasserkante“. Chancen und Probleme nachhaltiger Stadt(teil)entwicklung und Stadterneuerung am nördlichen Elbufer, in: Jahrbuch Stadterneuerung (Hrsg.) Arbeitskreis Stadterneuerung an deutschsprachigen Hochschulen, Berlin 1996

leitlinien und ziele



Leitlinien zur Entwicklung des nördlichen Elbufers

Die Bedingungen und Ziele zur Entwicklung des nördlichen Elbufers Mitte der 80er Jahre sind in der Senats-Drucksache 372 vom 31.3.87 detailliert aufgeführt und – in den sogenannten „Leitlinien“ zusammengefasst – vom Hamburger Senat am 7. April 1987 beschlossen worden.

aus der Ergänzungsdrucksache zur Senatsdrucksache Nr. 372:

„...Leitlinien zur Entwicklung des nördlichen Elbufers

Ziele und Rahmen des Konzeptes

Hamburg ist als Hafenstadt berühmt und wohlhabend geworden. Wenn Reisende Hamburg sehen wollten, dann waren meist der Hafen, St. Pauli, die Reeperbahn und der „Dom“ die Ziele. Diese Attraktionspunkte spielten auch wirtschaftlich eine erhebliche Rolle für die Stadt. Sie haben alle an Bedeutung verloren.

Wir schlagen zwar im Hamburger Hafen heute viel mehr um, als in den großen Zeiten von Hans Albers. Aber die Schiffe sind größer und weniger geworden; der Umschlag geht schneller vonstatten und mit einer für den Zuschauer uninteressanten Technik. Weniger Schiffe, weniger Matrosen auf jedem Schiff, kürzere Liegezeiten im Hafen – kein Wunder, dass

sich auch St. Pauli und die Reeperbahn sehr geändert haben. Und nicht zu ihrem Vorteil. Von St. Pauli's Romantik ist kaum noch etwas zu spüren. Auch der hässliche Ausbau des Spielbudenplatzes hat zu diesem Zustand wesentlich beigetragen.

Und dennoch: Wasser, Elbe, Schiffe und Hafen üben noch immer eine große Anziehungskraft auf die Hamburger und ihre Gäste aus. Aber es ist der Stadt noch nicht gelungen, diese unveränderte Anziehungskraft den Menschen unter den neuen Bedingungen und veränderten Ansprüchen auch zugänglich zu machen.

Wie kann Hamburg seine Lage am Wasser, wie können wir Hafen und Hafenumgebung wieder stärker zu einem Anziehungspunkt für Menschen und Arbeitsplätze machen?

Die Antwort auf diese Frage muss eine umfassende städtebauliche Konzeption sein. Sie muss

- Arbeiten und auch Wohnen,
- Einkaufen und Bummeln,
- Ausgehen und sich amüsieren,
- Kultur und Tourismus

am Hafenumrand neu miteinander verbinden.

Elbufer und Hafen bieten ungewöhnlich gute Voraussetzungen für eine neue und attraktive Nutzung der Wasser- und Hafenumgebung unserer Stadt, auch wenn es auf dem engen Uferstreifen sowohl konkurrierende Nutzungen als auch Brachen gibt. Die

am Nordufer vorhandene Hafenumnutzung, der Verkehr und die hier angesiedelten Einrichtungen der Technischen Infrastruktur beanspruchen nach wie vor wichtige Flächen. Um die besonders in Altona und St. Pauli bestehenden Entwicklungschancen voll nutzen und für Hamburg Akzente setzen zu können, ist neuen Funktionen zukünftig eine hohe Priorität einzuräumen.

Es ist eine städtebauliche Konzeption zu erarbeiten, die sich zur Baukultur unserer Zeit bekennt und sich behutsam in die vorhandene Struktur von Gebäuden und Freiflächen einfügt. Dabei sollen die folgenden Grundlinien gelten:

1. Neue Schwerpunkte für Kultur, Einkaufen und Amusement am nördlichen Elbufer sollten zugleich genutzt werden, um positive Wirkungen auf die Reeperbahn und das Viertel zwischen der Reeperbahn und dem nördlichen Elbufer auszuüben. Das heißt, es müssten z. B. vom Elbufer gute Fußgängerverbindungen (die verkehrsreiche Hafenumrandstraße muß überquerbar sein!) dorthin bestehen.
2. Die Landungsbrücken und die westlich anschließenden Flächen sollten auf der Grundlage privater Investitionen ähnlich der Entwicklung z. B. South Street Port in New York für Einkaufen, Restaurants und Amusement erschlossen und umgestaltet werden.

leitlinien und ziele

3. Im Bereich westlich Fischmarkt sollte die kulturelle Attraktion eines Museumshafens möglichst weitgehend mit dem zukünftigen Liegeplatz der Cap San Diego verbunden werden. Für die Anlage des Museums der Arbeit sind in geeigneten Altbauten und in neuen Gebäuden beiderseits des Altonaer Kleinschiffhafens (Holzhafen) sowie auf der hier anzulegenden Cap San Diego Möglichkeiten zu schaffen. Inhaltlich bedeutet das keine Änderung des Konzeptes „Museum der Arbeit“.

Die Kumulation kultureller und anderer publikumswirksamer Einrichtungen auf einen Punkt am Hafenrand führt zu ihrer gegenseitigen Stärkung und damit zu einer über die Addition der Attraktionen hinausgehenden Anziehungskraft für Bürger und Touristen.

4. Die unvermeidliche Distanz zwischen den Schwerpunkten „Landungsbrücken“ und den kulturellen Einrichtungen um die Cap San Diego sollte durch möglichst attraktive Fußwege als Fortsetzung der Hafenpromenade überwunden werden. Zusätzlich ist der öffentliche Nahverkehr zur Verbindung der alten und neuen Attraktionen entlang des Elbufers zu verbessern.
5. Bei der Entwicklung des Gebietes ist die besondere landschaftliche Situation als wichtiges Qualitätsmerkmal des Standortes zur Wirkung zu

bringen und grünräumlichen Zusammenhängen sowie ökologischen Erfordernissen angemessenen Raum zu geben.

6. Die Hamburger City ist heute eine der attraktivsten Einkaufsregionen Europas. Wenn eine Steigerung der Attraktivität der Hafenregion gelingt, sollte für den Tourismus am Hafen wiederum auch die Verbindung zu den Einkaufsgebieten der City verbessert werden.

Es wäre daher denkbar, die City über Wallringpark, Planten und Blomen und das CCH sowie entlang des Alsterfleets durch ein besonderes Fußwegnetz mit den Landungsbrücken zu verbinden.

7. Die städtebauliche Entwicklung des Elbufers bietet hervorragende Chancen für die Ansiedlung neuer Unternehmen des Dienstleistungssektors und spezieller Gewerbebranchen in Citynähe.

Es ist zu prüfen, inwieweit die bestehende Struktur der Fischindustrie und des entsprechenden Gewerbes mit den neuen Entwicklungen sinnvoll zu verbinden ist; außerdem wieweit ein Frischfischmarkt die Tradition an diesem Standort bewahren und zur Bereicherung der Standortqualität dienen kann.

8. Neue Akzente für den Tourismus am nördlichen Elbufer (Kultur, Einkaufen, Amusement) müssen die bestehende Wohnstruktur berücksichtigen und auch die besonderen Chancen für neue Dienstleistungsunternehmen einbeziehen.

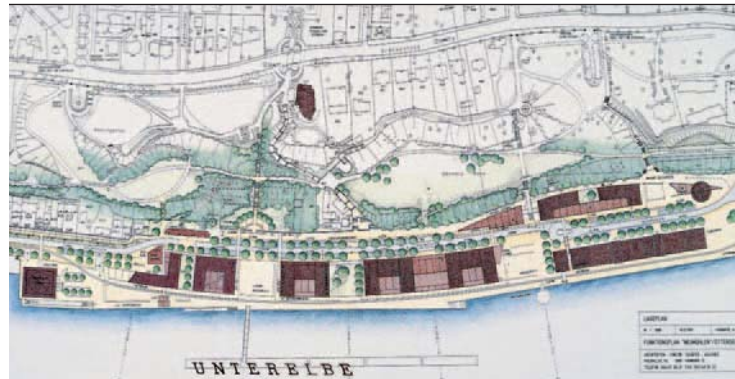
Die benachbarten lebendigen Wohnquartiere und die ansässige Wohnbevölkerung sind vor Verdrängungsprozessen, die durch die Aufwertungsmaßnahmen eingeleitet werden könnten, zu schützen.

9. Für die Entwicklung des nördlichen Elbufers im einzelnen und für die für neue Aufgaben zur Verfügung stehenden Hafengebiete werden Erfahrungen der Umstrukturierung und der Organisation anderer Hafenstädte der Welt (z. B. London, New York, Boston, Baltimore, San Francisco) herangezogen.

10. Für die gesamte Umstrukturierung sind, soweit wie irgend möglich, private Investoren heranzuziehen. Hierfür eventuell erforderliche Veräusserungsentscheidungen bei Flächen und bestehenden Gebäuden sind mit den notwendigen Denkmalschutz-Auflagen zu verbinden. ...“

Prof. Egbert Kossak

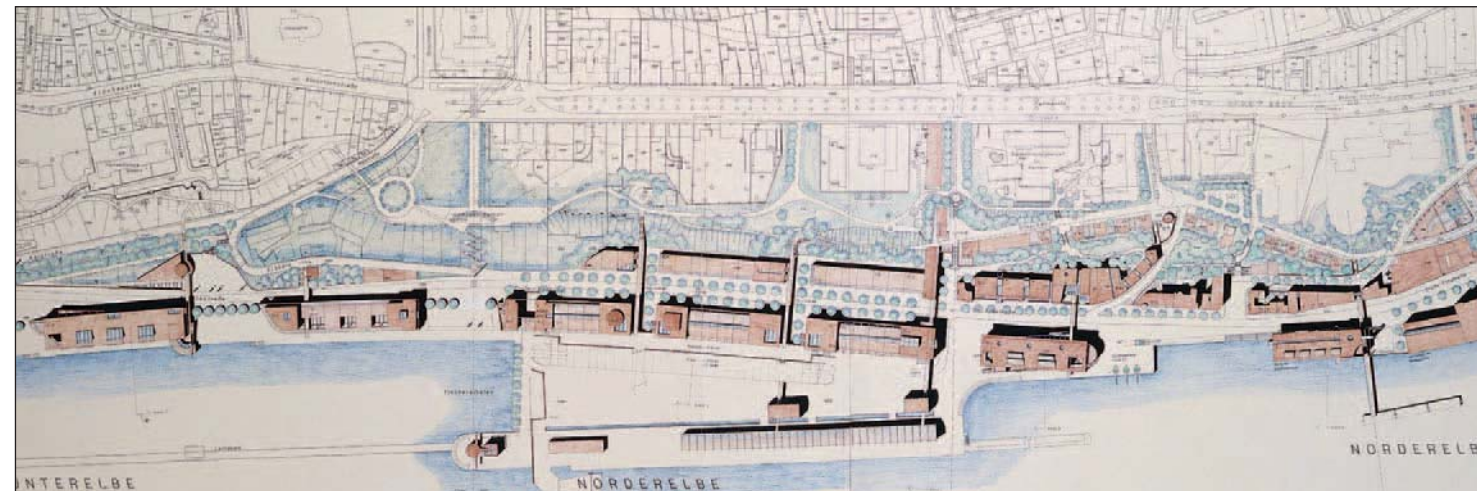
städtebauliche wettbewerbe



„Neumühlen“ 1987, 1. Preis: AC, Schäfer, Agather mit H.O.D. Schoppe

Ergebnisse der städtebaulichen Wettbewerbe

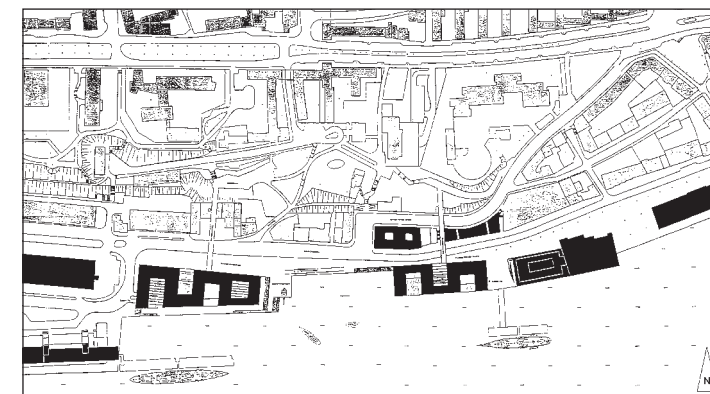
Die wichtigsten Grundlagen für neues Planrecht (gesetzliche Bebauungspläne) und jede bauliche Entwicklung am nördlichen Elbufer waren die Ergebnisse der städtebaulichen Wettbewerbe und ihre stadtentwicklungspolitischen Fortschreibungen. Diese Wettbewerbe oder städtebaulichen Gutachten wurden von der Elbufergruppe im Landesplanungsamt zusammen mit dem Amt für Landschaftsplanung vorbereitet, durchgeführt und ausgewertet.



„Altona – Große Elbstraße“ 1989 (Bereich Holzhafen und mögliche Entwicklung des Fischgroßmarktes), 1. Preis: A+S, Rob, Stahr, Kritzmann

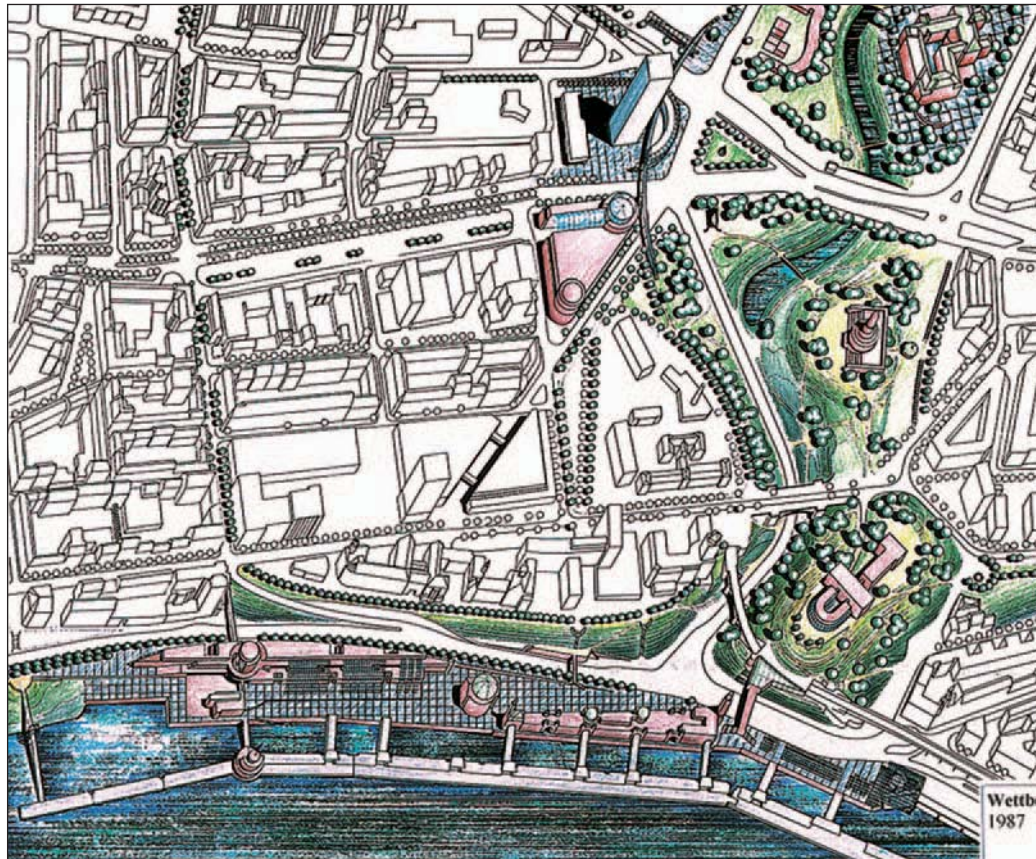
Danach wurden die Ergebnisse in den jeweiligen B-Plan-Verfahren mit anderen Behörden und in Öffentlichen Anhörungen abgestimmt und – entsprechend überarbeitet – in neue Bebauungspläne umgesetzt und vom Senat beschlossen.

In den mehrere Hektar großen Entwicklungsbereichen wurden nachfolgend, abschnittsweise, unter Mitwirkung der jeweiligen Investoren und Bauherren mit ihren schon konkreten Nutzungsprogrammen

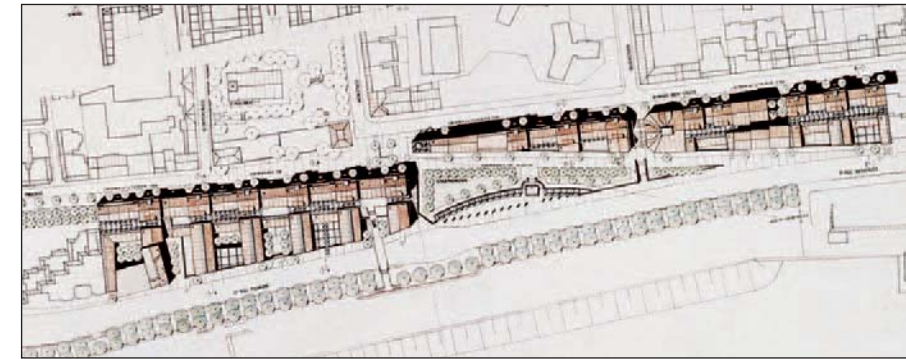


„Holzhafen“ 1994, 1. Preis: Kees Christiaanse, Astoc Architects & Planners

städtebauliche wettbewerbe



„St. Pauli Landungsbrücken – Millerntor“ 1987, 1. Preis: AZ, Amorelli, Tran Viet, Zadeh mit Warburg-Ries und Zwirner



„Hafenrand – Altona/St.Pauli“ 1984/85, 1. Preis: AC, Schäfer, Ferdinand, Agather



„Gruner & Jahr“ 1983,
2. Preis: Steidle + Kiessler
mit G. Hansjakob

Realisierungswettbewerbe ausgeschrieben, um alternative architektonische Lösungen zu finden. Der/die Gewinner dieser Realisierungswettbewerbe sind i.d.R. vom Investor/Bauherrn für die Bauplanung beauftragt worden.

Auf diesen Seiten sind die Lagepläne der Preisträger der städtebaulichen Wettbewerbe am nördlichen Elbufer in ihrer prämierten Fassung abgebildet.

chronologie (1976 bis 1983...)

Jüngere Planungsgeschichte der Revitalisierung von Hamburgs nördlichem Hafenrand

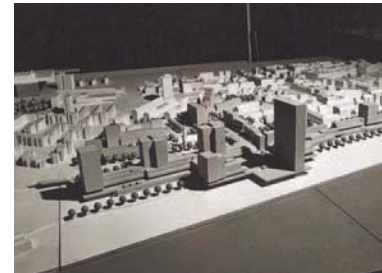
Jahr Planungen – Realisationen – Ereignisse

1976 Feststellung B-Plan „Altona-Altstadt 27/St.Pauli 21“ auf der Grundlage des sog. Tchibo-Plans mit Erschließung in mehreren Ebenen und Kerngebietsnutzung in hoher Dichte

1977 - 80 städtebauliche Gutachten **Hochwasserschutz**
 Auftraggeber (AG): Landesplanungsamt u. Amt Wasserwirtschaft, Auftragnehmer (AN): Architekt Talkenberg u. Ing. Büro Grassl,
Fischauktionshalle u. Fischmarkt, AN: Arch.: G. Talkenberg, Hamburg

1980 Beschränkter städtebaulicher Ideenwettbewerb „Fleetinsel“, 9 Teilnehmer/Einladungen
 Auslober: Landesplanungsamt (LP)
 Ziele: Cityerweiterung entlang Bleichenfleet und Herrengrabenfleet und deren Verknüpfung mit dem Elbufer, mind. 7.000 m² Bruttogeschossfläche (BGF) Büros, Hotel, am Alsterfleet: Läden, mind. 6.000 m² BGF Wohnungsbau, (Wohnen in der Innenstadt – Bauen am Wasser)

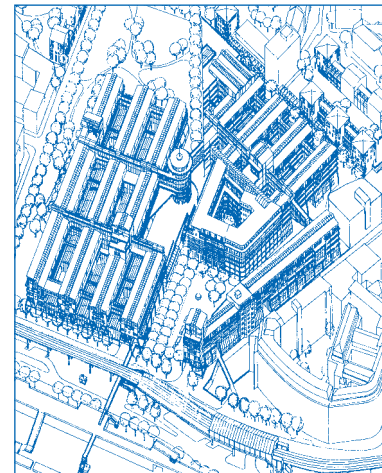
1. Preis: v. Gerkan, Marg + Partner (GMP),
2. Preis: Patschan, Werner, Winking (PWW), Hamburg;
1. und 2. Preis wurden mehrfach überarbeitet mit dem Ergebnis eines Rahmenplans



1976, St. Pauli Hafenstraße, „Tchibo-Plan“



Flächenvorhaltung für Elbtunnelzufahrt



auf der gleichen Fläche: Gruner & Jahr (2. Preis Wettbewerbsentwurf)

1980/81 Architektenkonkurrenz „Herrengrabenfleet“
 Auslober: Neue Heimat Nord + Hamburg Mannheimer, Ziel: Bebauungs- und Nutzungsvorschläge für die Ufer des Herrengrabenfleets
 1. Preis: PWW Patschan, Werner, Winking, Hamburg

1981 Hausbesetzungen an der St. Pauli Hafenstraße

1981 Aufgabe der Flächenvorhaltung für eine Elbtunnel-Trasse im Innenstadtbereich und damit Entscheidung für neuen Standort für den Verlag Gruner & Jahr (G&J)

1981 - 85 mehrere Investorenbewerbungen um die Bauflächen am Herrengrabenfleet, Anhandgabe an Möller, Müller, Reimer GmbH mit Arch. PWW, Patschan, Werner, Winking, Hamburg

1983 Beschränkter Realisierungswettbewerb „Verlags- haus Gruner & Jahr“ 12 Teilnehmer,
 Auslober: Gruner & Jahr und Landesplanungsamt
 Ziele: entlang Herrengrabenfleet und südlich Schaarsteinweg überwiegend Kerngebietsnutzung (106.500 m² BGF für G&J), nördlich davon Wohnungsbau, Erhalt histor. Gebäude am Stubbenhuk

1. Preis: GMP, v. Gerkan, Marg + Partner, Hamburg
2. Preis: Steidle + Kiessler, München
1. und 2. Preis wurden überarbeitet, danach der 2. Preisträger beauftragt

...1983 bis 1986... chronologie

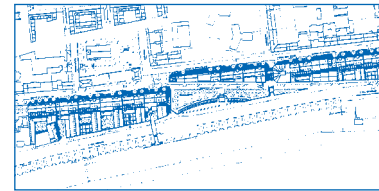
1983 – 84 Zweistufiger offener städtebaulicher Wettbewerb „Hafenrand – Altona/St.Pauli“ (112 Teilnehmer + 8 Einladungen), Auslober: Landesplanungsamt
 Ziele: Ca. 30.000 m² BGF, davon ⅔ für Wohnen u. ⅓ für Büros bzw. hafenbezogenes Gewerbe (weit geringeres Nutzungsmaß und Dichte als die bis dahin geltenden B-Pläne auswiesen), Erhalt von Schauermanns Park, der historische Treppen, Sichtschneisen zur St.Pauli-Kirche.
 Ergebnis: angemessene neue Silhouette des Hafendorfes unter Erhalt histor. Bebauung und Schauermanns Park

1. Preis: AC, Schäfer, Ferdinand, Agather, Hamburg

1984 – 92 Arbeit der Projektgruppe „Elbufer“ (3-5 MA des Landesplanungsamts, Ltg. B.Kraft-Wiese)

1984 Gutachten „Elbhang“ Auftraggeber (AG): Landesplanungsamt, Elbufergruppe, Auftragnehmer: Architekten Hirschfeld + Glienke, Hamburg, Landschaftsplaner: Prof. H. Haag, Langenhagen
 Ziele und Ergebnis: Dokumentation städtebaulicher und landschaftsplanerischer Entwicklungspotentiale und vorhandener Restriktionen

1984/85 Rekonstruktion der ehem. Fischauktionshalle (Ausstellungs- und Veranstaltungszentrum) und des historischen Anlegers, Bauherr: Freie und Hansestadt Hamburg (FHH), Arch.: G. Talkenberg, Hamburg auf der Grundlage des städtebaulichen Gutachtens 1980



1. Preis Wettbewerb „Hafenrand“, Architekten AC



Hamburger Bauforum 1985



Utopie aus dem Bauforum: Strand und Inseln der Träume



1985 geplante Neugestaltung „Altonaer Balkon“

1985 II. Hamburger Bauforum, 30 international besetzte Arbeitsgruppen/100 Architekten und Studenten; Konzeption, Organisation, Dokumentation, Ausstellung: Oberbaudirektor E. Kossak und Landesplanungsamt, Elbufergruppe mit Arch. G.+ D. Krug-Brayshaw, Hamburg
 Ziele und Ergebnisse: Utopien und erste Ideen für die Entwicklung eines Teils des nördlichen Hafendorfes zwischen Neumühlen und Fischmarkt

1985 3 konkurrierende Gutachten „Altonaer Balkon“, von Architekten und Landschaftsplanern
 Auftraggeber: Landesplanungsamt, Elbufergruppe
 Ziele und Ergebnisse: Neugestaltung der öffentlichen Aussichtsterrasse und Fußwege, Treppenanlage zum Elbufer, Sicherungsmaßnahmen gegen Erosionen des Elbhangs, Einbeziehung der historischen Spuren von Hafenbahn-Tunnel, „Schiefer Ebene“ u. Backstein-Viadukt

1. Preis: Rogalla + Osmers mit Brien + Metzner, Hamburg

1985 Feststellung des B-Plans „Altona-Altstadt 31“ auf der Grundlage des Gutachtens „Fischmarkt“ 1980

1986 Feststellung des B-Plans „Neustadt 34“ auf der Grundlage des Wettbewerbs „Verlag G&J“ 1983

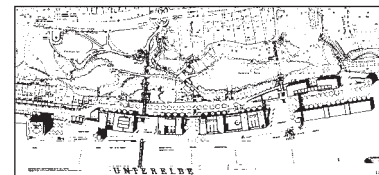
1986 Planungsunterlage „Historische Spuren und Restriktionen“, Elbufergruppe

chronologie ...1986 bis 1987...

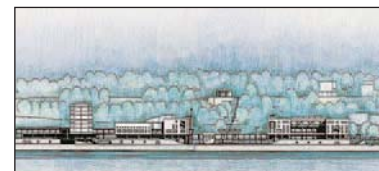
1986/87 Zweistufiger offener städtebaulicher Wettbewerb „Neumühlen“ (101 Teilnehmer)
 Auslober: Landesplanungsamt, Elbufergruppe
 Ziele: Unter Einbeziehung der historischen Gebäude (u. deren Umnutzungen, z. B. Hotel im ehem. Kühlhaus) sowie unter Berücksichtigung von Sichtschneisen vom Elbhange auf den Strom, ca. 30.000 m² BGF Neubau für Arbeitsstätten hafenbezogener Betriebe und neuer Medienbranchen, 15 % der BGF für Wohnen; Bauen am Wasser in spezifischen Formen.
 Ergebnis: 4 U-förmige Gebäudekomplexe auf Stützen (Hochwasserschutz), die sich in ihrer Höhe an dem historischen Schuppen D orientieren, Uferpromenade mit öff. Plätzen, neuer Anleger für Schlepper, Lotsenboote

1. Preis: Architektencontor, Schäfer, Agather, Hamburg

1987 Senatskommission für Stadtentwicklung: „Leitlinien zur Entwicklung des nördlichen Elbufers“
 Ziele: Erweiterungsraum für die City, Hinwendung zum Strom/Erlebbarkeit des Hafens, Arbeiten und Wohnen, Einkaufen und Freizeiteinrichtungen, Kultur und Tourismus am Hafenrand miteinander zu verbinden und zwar durch behutsames Einfügen in die vorhandene Struktur von Gebäuden und Freiflächen, stärkere Verknüpfung der angrenzenden Stadtquartiere mit dem Elbufer. Schutz der Bewohner vor Verdrängungsprozessen



Wettbewerb Neumühlen
1. Preis Arch. AC



Ansicht von der Elbe, Arch. AC



Wohnhäuser an der Hafensstraße
Mitte der 80er Jahre



Idee einer gläsernen Halle an der Elbe

1987 Pachtvertrag zwischen der Stadt Hamburg FHH und der Initiative „St. Pauli Hafensstraße“

1987 Beschränkter städtebaulicher Ideenwettbewerb „St. Pauli Landungsbrücken/Müllerntor“ (7 Einladungen), Auslober: Landesplanungsamt, Elbufergruppe
 Ziele: Aufwertung der touristischen Ziele Landungsbrücken und Müllerntor/Reeperbahn und Verbesserung v.a. der sie verbindenden Fußwege, Grünanlagen und Plätze, Nutzungs- und Bebauungsvorschläge für die Flächen westl. des Alten Elbtunnels (Tourismuscenter ohne BGF-Vorgaben) unter Einbeziehung der Betriebsgebäude der Stadtentwässerung und des zu verstärkenden Hochwasserschutzes
 Ergebnisse: Platz mit Arkaden am (erhaltenen) Hochhaus Müllerntor, Fußgängerbrücke zum Heiligengeistfeld, statt Bowlingbahn Passagenkomplex in Verlängerung Spielbudenplatz, durch Unterführung des Müllerntordamms Verknüpfung von Wallanlagen und Altem Elbpark terrassierter, langgestreckter Baukörper mit gläserner Wandelhalle für Tourismuscenter nordwestl. Landungsbrücken, erweiterte Elbuferpromenade und Plätze, Überdachung für Anleger Senatsbarkasse u. Info-Pavillons

1. Preis Architektengruppe AZ, Amorelli, Sembritzki, Tran Viet, Zadeh, Hamburg

...1986 bis 1988... chronologie

1986 - 88 Gutachten „Nördliches Elbufer – Konzepte für eine Neuordnung der wasserbezogenen Funktionen“ AN: Arbeitsgruppe für Stadtplanung und Kommunalbau GmbH (ASK), AG: Wirtschaftsbehörde Strom- u. Hafenbau mit LP, Elbufergruppe
Ziele/Ergebnisse: Städtebauliche Alternativen für den zu erhöhenden Hochwasserschutz, Nutzungs- u. Gestaltungsalternativen für die Teilbereiche: Holzhafen (Kleinschiffhafen), St. Pauli Fischmarkt, St. Pauli Landungsbrücken, Niederhafen/Überseebrücke, Binnenhafen/Speicherstadt



Holzhafen im Gutachten ASK 1988

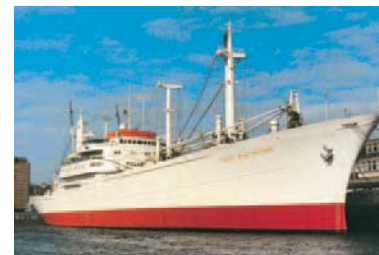
1987 Beschränkter Hochbau-Realisierungswettbewerb „Fährterminal Hamburg“ (5 Einladungen)
Auslober: DFDS (Dänische Fährgesellschaft) mit Amt Strom- u. Hafenbau und LP, Elbufergruppe;
Ziele: Fähr- und Kreuzfahrt-Terminal in 3 Bau-stufen, seine verkehrliche Erschließung und ÖPNV-Anbindung, Fortsetzung der Elbuferpromenade
Ergebnis: langgestreckter, 2-geschossiger, röhrenförmiger Baukörper auf Stützen mit Fußgängerbrücke zum Hang und Weg zur S-Bahnstation



Fährterminal 1. Preis Alsop + Lyall

1. Preis: Alsop + Lyall, London

1987 Rekonstruktion und Umbau der Museums-schiffe Cap San Diego und Rickmer Rickmers (Ausstellungen und Restaurants)
Betreiber: Cap San Diego Betriebsgesellschaft/ Hamburger Admiralität



Museumsschiff Cap San Diego



Hotel „Hafen Hamburg“

1987 Erweiterungen des Hotels „Hafen Hamburg“
Bauherr: Gisela und Wilhelm Bartels, Hamburg
Arch.: Kleffel + Köhnholdt, Hamburg (1. Erweiterung)
(1999) Arch.: Meyer + Fleckenstein, Hamburg (2.+3. Erweiterung)

1988/89 Beschränkter städtebaulicher Wettbewerb „Altona – Große Elbstraße“ (7 Einladungen)
Auslober: Landesplanungsamt, Elbufergruppe mit Strom- u. Hafenbau
Ziele und Ergebnisse: Behutsame Stadtreparatur unter Einbeziehung der Baudenkmale und Spuren des historischen Stadtgrundrisses, Berücksichtigung der Emissionen von Mälzerei und Containerhafen, Einbindung des geplanten Fährterminals und des vorh. Fischgroßmarkts (Hafengebiet), Hafenabteilung des Museums der Arbeit, Museumshafen mit Teil der Hafenbahn und Cap San Diego, Wohnen am Elbhang, Kerngebietsnutzungen am Holzhafen (Hochwasserschutz), Verbesserung der Fußgängerverbindungen v. a. zum S-Bahnhof Königstraße.

In einer Alternative: Konzentration bzw. Verlagerung des Fischgroßmarkts zugunsten von Arbeitsstätten neuer Hafenlogistik und der Medienbranche

26.000 m² BGF Wohnen zwischen Gr. Elbstraße u. Olbersweg, 24.000 m² BGF Büros am Holz-hafen

1.Preis: A + S, Rob, Stahr, Kritzmann, Hamburg

chronologie ...1988 bis 1992...

1988 Gutachten „Mischwasserrückhaltebecken“ und seine Oberflächengestaltung mit Fischmarkterweiterung, Spielplätzen, Ergänzungen der Uferpromenade, Stellplätzen für Touristenbusse
AG: Hamburger Stadtentwässerung, Amt Strom- u. Hafengebäude, Landesplanungsamt, Elbufergruppe
AN: Architektengruppe AZ mit Ing. Büro IMS

1989 Städttebauliches Gutachten „St.Pauli Fischmarkt /HADAG-Anleger“
AG: Amt Strom- und Hafengebäude u. Landesplanungsamt, Elbufergruppe;
AN: Architektengruppe AZ mit Ing. Büro IMS

1989 III. Hamburger Bauforum ca. 120 Teilnehmer, Konzeption: Oberbaudirektor E. Kossak, Organisation: Arch.I. Jenik, Hamburg
Ziele: Utopien und erste Ideen für eine Hafencity südlich Speicherstadt
800. Hafengeburtstag

1989 Randbebauung und Neugestaltung des Altonaer Fischmarktes, Bauherren: Bauverein der Elbgemeinden, und Altonaer Spar- und Bauverein, Hamburg und FHH, Arch.: G. Talkenberg, und GMP, v. Gerkan, Marg + Partner, Hamburg
(1993) Wohnbebauung Buttstraße/de Voß-Straße/Carsten-Rheder-Straße, Bauherr: Altonaer Spar- und Bauverein, Hamburg, Arch.: G. Talkenberg, Hamburg auf der Grundlage des B-Plans „Altona-Altstadt 31“



Wohnschiffe für Asylbewerber

datenland

seit 1991 lagen aufgrund eines Senatsbeschlusses vier Wohnschiffe für Asylbewerber am Westkai Neumühlen, 1998 sind zwei aufgegeben und zwei Wohnschiffe in den Fischereihafen verlegt worden



Verlagsbauten Gruner & Jahr

Foto: Hampel/Hettichen

1990/91 Neubau des Verlags Gruner + Jahr, Bauherr: Gruner + Jahr AG & Co, Hamburg, Architekten: Steidle und Kiessler, München mit Schweger + Partner, Hamburg, auf der Grundlage des Wettbewerbs 83



BSH Kantinegebäude

Foto: B. Kraft-Wiese

1991 Kantinegebäude, BSH, Bauherr: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Arch.: Vera Pernicka+ Volker Timm, Hamburg auf der Grundlage der Arch. Konkurrenz 1989

1991/92 Umbau des ehem. Getreidesilos in Werbedesign-Ateliers Bauherr: Eve-Doris Böhm + Lothar Böhm GbR, Hamburg Architekt: AG horizont, Hamburg + H.Schlingemann mit Sellhorn Ing. Gesellschaft mbH, Hamburg
Neubau von 11 Wohnungen auf ehem. Schulgrundstück, Bauherr: Risshold BV, Harlem, Architekt: Architektencontor, Hamburg auf der Grundlage des Wettbewerbs Neumühlen 1986/87

1991/92 Realisierung der Büro- und Wohnbebauung mit Läden am Herrengrabenfleet Bauherr: Hanseatica und Service-Wohnungen Madison, Bauherr: Schaarsteinweg Ehlers KG, Arch.: PWW, Patschan, Werner, Winking, Hamburg auf der Grundlage der Architektenkonkurrenz 1980/81

...1992 bis 1993... chronologie

1992 Neuer **Sportboothafen Baumwall** (Gastliegeplätze für 70 - 80 Boote und Restaurant auf ehem. Feuerschiff), Bauherr: FHH/Amt für Strom und Hafenausbau

1992 Interdisziplinäre Untersuchungen zur **Revitalisierung der Hafenausbahn** unter Leitung LP, Elbufergruppe auf der Grundlage der Wettbewerbe „Neumühlen“ und „Altona – Große Elbstraße“. Befassung der Senatsausschüsse Verkehr und Kultur
Ergebnis: keine Möglichkeit, Sanierung und Betrieb als ÖPNV zu finanzieren; Eintragung einer Option in die B-Pläne „Ottensen 2“ und „Altona-Altstadt 21“ für eine ggf. privat finanzierte Hafenausbahn

1992 Fertigstellung des **Fährterminals** (Hafengebiet) s.a. Wettbewerb 1987, Bauherr: DFDS-Fährgesellschaft, Dänemark, Arch.: Alsop + Lyall, London mit Planungsgruppe medium, Hamburg

1992 Neubau Großhandel- und Lagerei-Berufsgenossenschaft GroLa, (Hafengebiet) Bauherr: GroLa, Mannheim, Arch.: WGK, Krüger, Hamburg

1993 Neubau **Bürohaus Generali**, Bauherr: Johannissbollwerk GbR, Hamburg, Arch.: APB, Beisert, Findeisen, Galedary, Grossmann-Hensel, Wilkens, Hamburg

1993 Erweiterung G & J, Bauherr: Gruner + Jahr AG & Co, Hamburg Arch.: B. Winking, Hamburg auf der Grundlage der Architektenkonkurrenz Herrengrabenfleet 1980/81



Hafenbahnhof Neumühlen 1935



Wohnstift Augustinum



Betriebsgebäude mit HADAG-Anleger

1993/94 wurde das Wohnstift **Augustinum** im ehemaligen Union-Kühlhaus fertiggestellt und bezogen s.a. Wettbewerb „Neumühlen“ 1986/87

1995 Neubau **Anleger und Betriebsgebäude für HADAG-Flotte**, Bauherr: HADAG AG, Hamburg, Arch.: Adelhelm + Dittmer, Hamburg, auf der Grundlage des städtebaulichen Gutachtens 1989

1993 - 95 Investorenkonkurrenz „**Tourismuscenter Landungsbrücken**“ in zwei Stufen
AG: Liegenschaftsverwaltung mit LP
4 Investoren-Bewerber mit jeweiligem Architekten
Ziele: Attraktives, wirtschaftlich tragfähiges Nutzungsmix (z. B.: Großaquarium, Imax-Kino, Sciencecenter, Foodcourt, Tourismusagenturen, Reisebüros, Läden, Stadtinformation, Experience-show der Hafen-Stadt Hamburg,
BGF-Richtwert: 25.000 m², keine Hochhausbebauung – stadtgesterisch angemessene Berücksichtigung der sog „Hafenkrone“ (histor. Gebäudeensemble auf der Geestkante)
Ergebnis: Entscheidung des I. Bürgermeisters und des Senats: „Keines der Konzepte wird den Anforderungen des Standortes gerecht“

1993 BürgerInnenwettbewerb „**Leben und Arbeiten in der Südlichen Neustadt**“, 23 Beiträge
Auslober: Landesplanungsamt im Zusammenhang mit dem Gutachten „Strategien und Ideen für die Südliche Neustadt“

chronologie ...1994 bis 1996...

1994 Feststellung der B-Pläne „Altona-Altstadt 35“ und „St. Pauli 35“ auf der Grundlage des mehrfach überarbeiteten Wettbewerbsentwurfs „Hafenrand – Altona/St. Pauli“ 1984

1994 Architektenkonkurrenz „Eckhaus Elbberg“ (später sog. Lofthaus) 3 Teilnehmer
Auslober: GbR Elbberg, A. Olofsson
1. Preis: Bothe, Richter, Teherani (BRT), Hamburg

seit 1995 Bürgerinitiative „Park Fiktion“ an der St. Pauli Kirche, die – seit 1997 – zu einem regelmäßigen Arbeitskreis mit Vertretern der Stadtentwicklungsbehörde (STEB) und anderer Behörden geführt hat
Ziele: gemeinsam entwickeltes Konzept für verbesserte Grün- u. Spielflächen, Schulerweiterung, Turnhalle und ein Mehrgenerationenhaus

1995 Neubau eines **Mehrfamilienhauses**, Bernhard-Nocht-Straße, Bauherr: B. + R. Fraatz Grundstücksverwaltung, Hamburg, Arch.: Knüppel + Faber, Hamburg

(1996) **Wohnbebauung am Pinnaßberg**, Bauherr: GbR Pinnaßberg Borgwardt Schneider, Hamburg, Arch.: Possehn, Voges, Ossenbrügge, Hamburg

(1996) **Erweiterung der Grundschule „Friedrichstraße“**, Behörde für Schule, Jugend und Berufsausbildung, Hamburg, Arch.: Welm, Seifert, Möller, Hamburg

(1997) **Wohnbebauung St. Pauli Hafenstraße**, (56 Sozialwohnungen, Kindertagesstätte und Gewerbe)
Bauherr: Verwaltungsgesellschaft Hafenrand mbH,



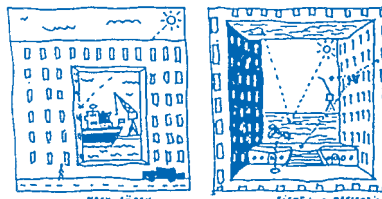
Lofthaus am Elbberg Arch. BRT

Foto: BRT Architekten



Wohnen, Gewerbe, KITA, Hafenstraße, Arch. AC

Foto: Allys Kleier



Skizzen zur Holzhafenbebauung, Arch. K. Ch.



Wettbewerb Holzhafen 1. Preis
Kees Christiaanse

Hamburg, Arch.: Architekten-Contor, AC, Schäfer, Agather, Scheel, Hamburg
auf der Grundlage des Wettbewerbs „Hafenrand – Altona/St. Pauli“

1994 Beschränkter Hochbaurealisierungswettbewerb „Holzhafen“ (8 Einladungen)
Auslober: Investorengruppe Büll & Dr. Liedtke mit Bez. Altona und Landesplanungsamt
Ziele: Bebauungskonzept für 3 Teilflächen am Holzhafen – künftigem Museumshafen – Erhalt historischer Spuren u. Kaimauer, Rekonstruktion der Hafentreppe, beidseits des Hafenbeckens Bürogebäude (BGF ca. 35.000 m²) unter Berücksichtigung des Hochwasserschutzes mit Fluchbrücken zum Hang, öffentlichem Platz zwischen Neubau und Elbspeicher in Korrespondenz zu Baulücke westl. Stilwerk, nördlich der Großen Elbstraße Wohnungsneubau unter Erhalt der beiden historischen Wohngebäude, Läden und Restaurants in den Erdgeschossen.

1. Preis: K. Christiaanse/Astoc, Rotterdam/Köln

1996 **Anwohner-Planung „Wohnen am Elbhang“**
AG: Landesplanungsamt, AN: Arch. Planerkollektiv, Elinor Schues, Hamburg
Ziele: Einbeziehung der Anwohner-Interessen in die Bebauungsplanung
Ergebnisse: Weniger Wohnungsneubau zugunsten verbesserter Grünflächen und Spielplätze, KITA, öff. Diskussionen um Bauvolumen am Holzhafen

...1996 bis 1999... chronologie

1996 „Stilwerk“, Umbau und Aufstockung ehem. Mälzerei (Verkaufsausstellungen, Bistro, Café), Bauherr: Garbe KG, Bauträgergesellschaft, Hamburg Arch.: Lange, Vogler & Partner, Hamburg



„Stilwerk“

1996 „Elbspeicher“, Renovierung und Umbau für Greenpeace Zentrale, Büros, Laden, Restaurant, Bauherr: KG Grundstücksentwicklungsgesellschaft Große Elbstraße 39 mbH & Co, Arch.: BHL, v. Bassewitz, Hupertz, Limbrock, Hamburg



Elbspeicher/Greenpeace

1997 Gutachten zu Verkehrserschließung und privatem Brand- u. Hochwasserschutz Neumühlen/Große Elbstraße

AG: Bezirksamt Altona u. Landesplanungsamt, AN: Ing. Büro ARGUS u. Arch. G.Talkenberg
Ergebnis: Privater Polder Neumühlen/Alternativen zu Hochwasserschutz und Verkehrsführung Gr. Elbstraße/Kaistraße
nachfolgende Vorentwurfsplanungen zu Fluchtbrücken über die Gr. Elbstraße zum Hang sowie zum Polderbauwerk Neumühlen

1997 Realisierung Lofthaus Elbberg, Bauherr: DWI Grundbesitz GmbH, Arch.: Bothe, Richter, Teherani (BRT), Hamburg

1998 Vier Hochbauwettbewerbe für 4 der 6 Gebäude auf dem Polderbauwerk Neumühlen
Auslober: die Bauherren mit Landesplanungsamt Ziele u. Ergebnisse: Architektonische Varianten der städtebaulich vorgegebenen Kubaturen



Elbkaihaus

Foto: J. Schmidt

Foto: E. Kossak, FHH/STEB

Foto: Bodo Maingraf

1. Preise: Citterio, Mailand, Bothe, Richter, Teherani, Hamburg, Grüntuch + Ernst, Berlin, Spengler + Wiescholek, Hamburg

1997 - 2000 Neugestaltung der Platzbereiche und Hochwasserschutz Landungsbrücken, Bauherr: Baubehörde, Amt für Wasserwirtschaft, Hamburg, Arch.: S. Zadeh u. Ingenieurbüro Grassl, Hamburg auf der Grundlage des Wettbewerbs „Landungsbrücken/Millerntor“ 1987

1997 - 99 Projektentwicklung und Wettbewerb EXPO-Pavillon „Wattenmeer“, Landungsbrücken
Auslober: AGEN.D.A, Grafenau mit Landesplanungsamt
Ziele und Ergebnis: Ausstellungs- und Informationspavillon zum Thema „Wattenmeer“ (ca. 1.350 m² BGF) auf den Flächen des bis dahin geplanten Tourismus- u. Edutainment-Center

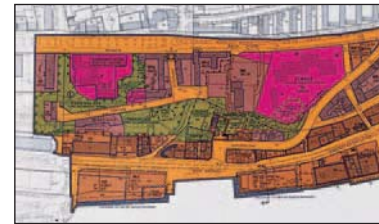
1.Preis: Alsop + Störmer, London, Hamburg
Die Realisierung zur EXPO 2000 scheiterte wegen nicht ausreichender Finanzierung, obwohl Mantelnutzungen (sog. Wissensmeile) ca. 13.000 m² BGF das Projekt erweitern sollten.

1998 Untersuchungen alternativer Standorte für ein Großaquarium, Landesplanungsamt mit Liegenschaftsverwaltung u.a. an den Landungsbrücken

1999 Fertigstellung Umbau ehem. Fischmarkt-Lagerhalle zum Elbkaihaus (Büros u. Gewerbe), Bauherr: GHM III, Arch.: GMP, Marg, Staratzke, Hamburg

chronologie ...1999 bis heute)

1999 Feststellung des B-Plans „Altona-Altstadt 21“ auf Grundlage der mehrfach überarbeiteten Wettbewerbsentwürfe „Altona-Gr. Elbstraße“ 1989 und „Holzhafen“ 1994 sowie der Änderung der Hafengebietsgrenze



B-Plan „Altona-Altstadt 21“



Polderbebauung im Modell

2000 Fertigstellung der Wohn- und Bürobebauung, **Vorsetzen** Bauherr: Germanischer Lloyd Hauptverwaltung Hamburg, Arch.: BHL, v. Bassewitz, Hupertz, Limbrock, Hamburg

2000 Feststellung B-Plan „Ottensen 2“ auf Grundlage des mehrfach überarbeiteten Wettbewerbsentwurfs „Neumühlen“ 1987, der Polder- und Hochbauplanungen 1997/98 sowie der Änderung der Hafengebietsgrenze

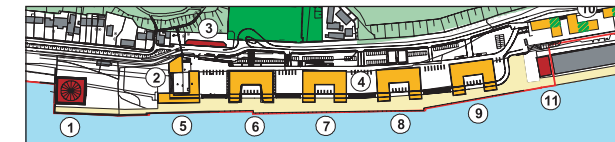
wohnen im ehemaligen kühlhaus ①

Wohnstift Augustinum im ehemaligen Union-Kühlhaus



| | |
|----------------|---|
| Adresse | Neumühlen 37 |
| Wettbewerb | Städtebaulicher Wettbewerb „Neumühlen“ 1987/88 freihändige Vergabe |
| Bauherr | Collegium Augustinum GmbH, München |
| Architekten | GMP von Gerkan Marg & Partner, Hamburg |
| Nutzung | 147 Wohnungen, Serviceeinrichtungen, Restaurant |
| Größe/BGF | 17.000 m ² |
| Fertigstellung | 1993/94 |

Das ehemalige Union-Kühlhaus, 1926 erbaut und mit ca. 40 m Höhe bisher das höchste Gebäude am nördlichen Ufersaum der Elbe, war seit jeher eine „landmark“. Es markiert noch heute „wahrzeichenhaft“ den Übergang von vorstädtisch-landschaftlich geprägtem Ufer der Elbvororte zur Hafenzzone und



Um 1986, zur Zeit des städtebaulichen Wettbewerbs „Neumühlen“ begannen die Architekten GMP im Auftrag des Collegium Augustinum aus München, mit den Vorplanungen zu einem Wohnstift.

147 unterschiedlich dimensionierte komfortable Wohnungen sowie umfangreiche Serviceeinrichtungen sind entstanden. Auf der hochwassersicheren Eingangsebene liegen neben Foyer und Empfang, Laden, Café, Friseur, Bankfiliale, Arztpraxis und Verwaltung. Im Untergeschoss befindet sich die physikalische Therapie mit Schwimmbad und Gymnastikraum. Über einen zusätzlichen, gläsernen Außenfahrstuhl ist das Kuppelrestaurant zu erreichen, das mit seinem atemberaubenden Ausblick auf Elbe und Stadt leider nur sehr begrenzt für die Öffentlichkeit zugänglich ist. (KW1)



Foto: Frahm

Großstadt Hamburg. Seit Anfang der 80er Jahre waren Erhalt und Unterschutzstellung des Kühlhauses unumstritten, doch es gab nur vereinzelte Nutzerinteressen, u.a. für Umbau zu einem Hotel.

② seglertreff im rest der hedrich-mühle

Umbau und Aufstockung „Hedrich-Mühle“



| | |
|-----------------|---|
| Adresse: | Neumühlen 21 |
| Wettbewerb: | Städtebaulicher Wettbewerb „Neumühlen“ 1987/88 freihändige Vergabe |
| Bauherr: | Segler-Vereinigung Altona Övelgönne e.V., Hamburg |
| Architekten: | A-Quadrat René Schneiders + Thomas Hölter, Hamburg |
| Nutzung: | Veranstaltungs- und Verwaltungsgebäude |
| Größe/BGF: | 800 m ² |
| Fertigstellung: | im Bau |

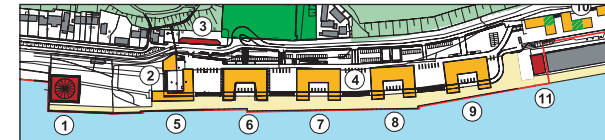
Hedrichs Dampfmaschine war nach dem Ausbau des Altonaer Hafens nach Westen Mitte des 19. Jh. und der Verkehrserschließung Neumühlens durch die Hafenbahn 1878 der erste Industriebetrieb, der in Neumühlen angelegt wurde. Von der im Zweiten Weltkrieg völlig zerstörten Dampfmaschine ist nur der zweigeschossige Verwaltungstrakt erhalten geblieben.

Der bestehende Kopfbau der ehemaligen „Hedrich Mühle“ ist ein fünffach erweiterter Klinkerbau, der in additiver Weise immer den jeweiligen Bedürfnissen angepasst worden ist. So sind Portierwohnung, Kohlenlager, Kontor und der ehemalige Innenhof im Innern noch ablesbar.

Das Gebäude wird nicht in den Polder Neumühlen integriert und wird bei Hochwasser überflutet. Die Planung sieht ein kontrolliertes Beflutung des Erdgeschosses vor.

Der Altbestand wird mit einer sichtbaren Stahlkonstruktion auf den bestehenden Außenwänden aufgestockt. Um eine klare Abgrenzung zwischen „alt“ und „neu“ zu erreichen, wird die Aufstockung mit modernen Materialien wie Betonstein und Wellaluminium ausgeführt. Die vorgehängten beweglichen Holzschiebelemente greifen über den Altbau hinüber und sollen somit eine sich ständig verändernde Verzahnung von Alt und Neu darstellen.

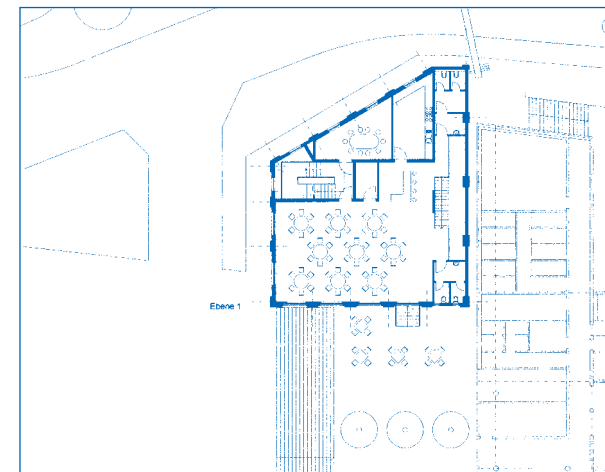
Die Planung des Gebäudes sieht vor, die alten Gebäudeteile im Innern wieder ablesbar zu machen. Dieses betrifft vor allen Dingen das Erdgeschoss, das die Segler-Vereinigung zu Empfang, Ausstellungs-



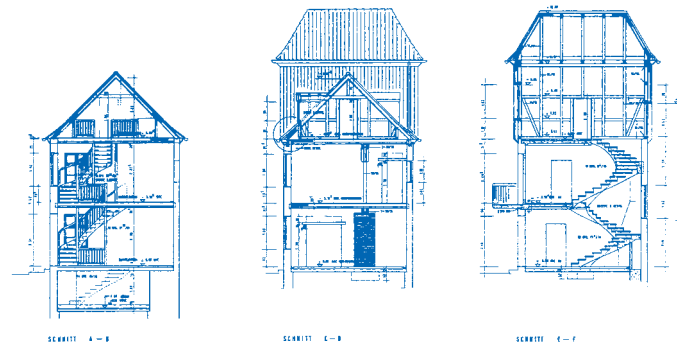
zwecken, sowie für Veranstaltungen nutzen will. Das Obergeschoss mit dem eigentlichen Veranstaltungsraum (flutsicher), wird über eine einläufige Treppe in dem ehemaligen Kohlenlager erreicht.

Südlich angrenzend schließt der Polder an das Gebäude an. Die Polderoberfläche dient den Seglern als Terrasse. In das neue Obergeschoss wird die Verwaltung der Segler-Vereinigung einziehen außerdem soll es von gemeinnützigen Organisationen aus dem Bereich des Segelsports genutzt werden.

(R.S. A-Quadrat)



umbau lawaetz-haus ③



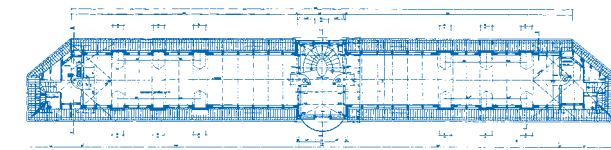
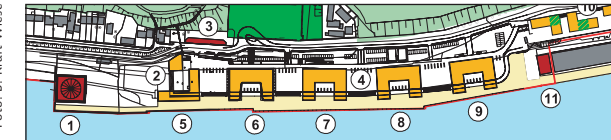
Umbau Lawaetz-Haus

| | |
|----------------|--|
| Adresse | Neumühlen 16 - 20 |
| Wettbewerb | Städtebaulicher Wettbewerb „Neumühlen“ 1987/88 freihändige Vergabe |
| Bauherr | Johann-Daniel-Lawaetz-Stiftung, Hamburg |
| Architekt | Frido Röhrs, Hamburg |
| Nutzung | Büros, Ausstellungs- und Veran- staltungsräume |
| Größe/BGF | 800 m ² |
| Fertigstellung | 1989 |

Das Lawaetz-Haus wurde um 1800 von dem Fabrikanten und Sozialreformer J.D. Lawaetz für seine Arbeiter gebaut. Das schmale, lange nur zweigeschossige Backsteingebäude dokumentiert – wie die Reste von „Hedrichs Dampfmaschine“ – den Beginn der Industrialisierung in der Entwicklungsgeschichte Neumühlens. Es steht im Überflutungsbereich der Elbe und war vom Verfall bedroht. Nach der Sanierung durch den Beschäftigungsträger „alh – Arbeit und lernen Hamburg GmbH“ wurde es unter Denkmalschutz gestellt. 1989 wurde das Gebäude mit



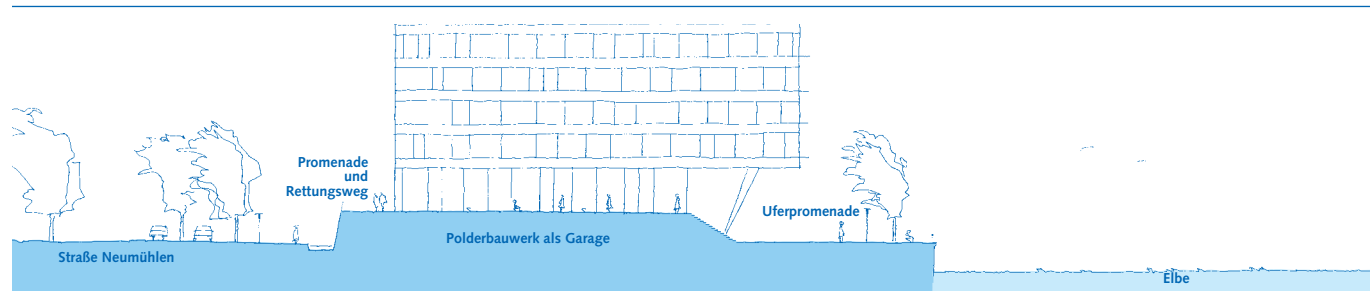
Foto: B. Kraft-Wiese



einem Fassadenpreis ausgezeichnet. Es ist seit August 1989 Sitz der 1986 gegründeten Lawaetz-Stiftung, die als staatsnahe Einrichtung in den Bereichen Arbeitsmarkt-, Beschäftigungs-, Bildungs- und Stadtentwicklungspolitik beratend tätig ist. Die Beratung bezieht sich auf Förderprogramme in den obigen Politikbereichen der Freien und Hansestadt Hamburg, des Bundes und der Europäischen Union.

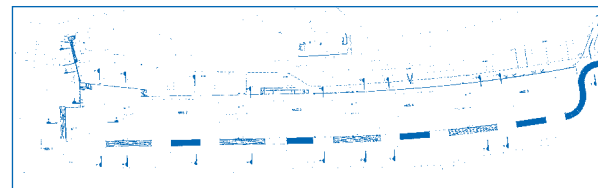
Zur Zeit werden Erweiterungsmöglichkeiten auf der Rückseite des Lawaetz-Hauses untersucht. (KWI)

④ ein neuer polder an der elbe

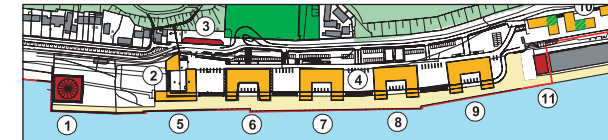


Polder-Bauwerk Neumühlen/Westkai

| | |
|-----------------|---|
| Adresse: | Strasse Neumühlen von Einmündung der Kaistrasse bis zum Lawaetzhaus |
| Wettbewerb: | Gutachten ARGUS Ing. Büro + Architekt Günther Talkenberg |
| Bauherr: | Poldergesellschaft Neumühlen/Westkai GmbH |
| Architekt: | Architekt G. Talkenberg + Ing.-Büro Binnewies, Hamburg |
| Nutzungen: | Hochwasserschutzbauwerk mit Garagen für ca. 500 PKW unter der HWS-Ebene |
| Größe: | Länge: 645 m, Breite: 37 m, Volumen: 68.000 cbm |
| Fertigstellung: | Herbst 2001 |



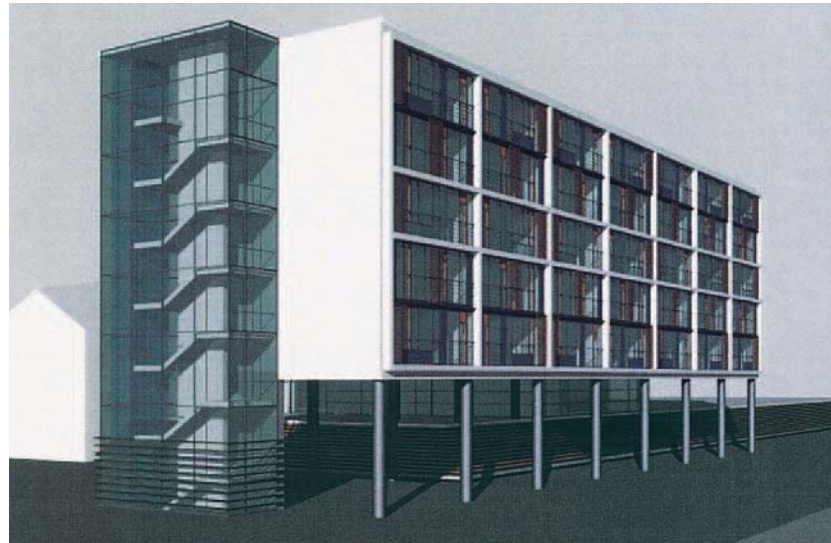
Alle Uferbereiche der nördlichen Elbseite, westlich Altonaer Fischmarkt liegen außerhalb des öffentlichen Hochwasserschutzes (rechtlich gesehen im Deichvorland), so dass hier alle Grundstücksbesitzer und Bauherren für eigenen ausreichenden Schutz sorgen müssen. Im Wettbewerbsentwurf „Neumühlen“ waren zunächst freie Erdgeschosse vorgesehen, d.h. die Gebäude sollten auf 3 m hohen Stützen stehen. Das Gelände liegt hier auf NN + 4,50 m, der Bemessungswasserstand für Sturmfluten ist NN + 7,50! Rettungsfahrzeuge brauchen im Katastrophenfall eine hochwassersichere Fahrtrasse von mindestens NN + 6,50 m.



Deshalb haben sich die Bauherren in Neumühlen zu einer Poldergemeinschaft zusammengeschlossen. Sie finanzieren gemeinsam ein 645 m langes und 37 m breites Bauwerk, das zur Elbseite geschlossen und abgeböcht ist, unterbrochen von breiten Treppenanlagen. Auf der so bis zu 3 m über dem jetzigen Terrain geschaffenen zweiten Ebene werden die jeweiligen Büro- und Wohngebäude errichtet, darunter können ca. 500 PKW parken. Westlich des Lawaetzhauses sichert zusätzlich ein Flutschutztor den Polderbereich bis zum Hang.

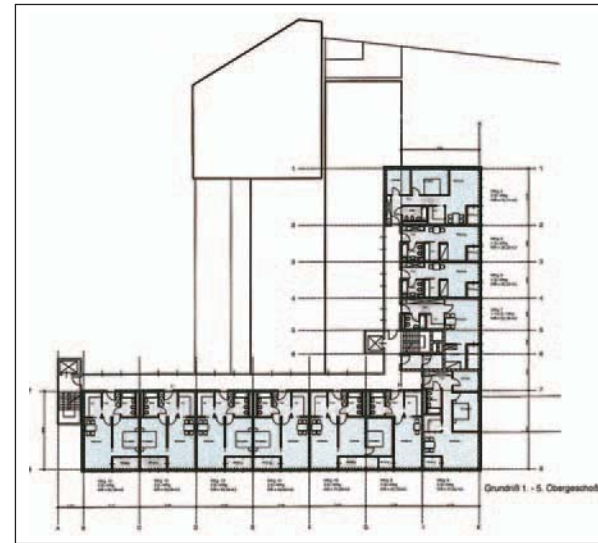
Zur Poldergemeinschaft gehören die Bauherren der vier geplanten U-förmigen Gebäudekomplexe, des winkelförmigen Erweiterungsbau für das „Augustinum“ und der Wohnbebauung zwischen Hangfuß und dem historischen Speicher D. Das Lawaetzhaus und die für den Seglerverein umgebaute „Hedrich-Mühle“ liegen außerhalb des Polders und haben entsprechend hochwassersicher eingerichtete Erdgeschosse mit eigenen Flutturen bzw. sollen „kontrolliert überflutbar sein“. (KWI)

neubauerweiterung augustinum ⑤



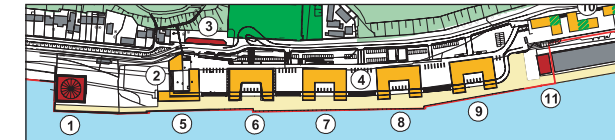
Neubauerweiterung Augustinum

Adresse: Neumühlen 23
 Architekten: Architektencontor (AC) Schäfer, Ferdinand, Agather, Hamburg
 Wettbewerb: „Neumühlen“ 1987/88, 1. Preis
 Bauherr: Collegium Augustinum e.V., München
 Nutzung: 56 Seniorenwohnungen, Veranstaltungshalle, Café
 BGF: ca. 7.500 m²
 Realisierung: ab 2000



Aufgrund der übergroßen Nachfrage nach Seniorenwohnungen am Elbufer wurde vom Bauherr Collegium Augustinum schon während der Umbauzeit des Union-Kühlhauses eine Erweiterung des Wohnstifts erwogen und der 1. Preisträger des städtebaulichen Wettbewerbs „Neumühlen“, das Architektencontor (AC), Hamburg für Vorplanungen auf dem östlich angrenzenden Grundstück beauftragt.

Entsprechend ihres preisgekrönten Gesamtkonzepts entwarfen W. Schäfer und J. Agather am Ende einer geschwungenen Reihe von vier U-förmigen Bürobauten die neue Wohnstift-Erweiterung.

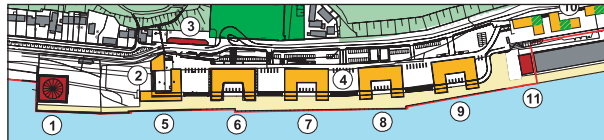


Wegen der schwierigen Nachbarschaft zu dem stark beschädigten und in seiner Erhaltenswürdigkeit fragwürdigen Relikt von „Hedrichs Dampfmaschine“ kam es jedoch zu erheblichen Planungsverzögerungen.

Die potentiellen Bauherren, verschiedenen Planungsdienststellen und Denkmalpfleger stritten um Abriß und höhere Grundstücksausnutzung bzw. Erhalt oder Rekonstruktion. AC legte zahllose Entwurfsvarianten vor. Die inzwischen genehmigte Variante ist fast zum Wettbewerbsentwurf zurückgekehrt.

Das winkelförmige Gebäude der Wohnstift-Erweiterung umschließt eine mehrgeschossige Eingangshalle und den bestehenden Altbau der „Hedrich Mühle“. Die Wohnungen sind über verglaste Erschließungsgänge mit einläufigen Treppen im Norden erreichbar und haben alle Elbblick. Der flutsicher gelegene Eingangshof soll für kulturelle Veranstaltungen genutzt werden; hier befindet sich das Foyer mit dem öffentlich zugänglichen Café. (Arch. AC u. KWI)

⑥ polderbebauung bürohaus hamburg team



Polderbebauung Bürohaus Hamburg-Team

Adresse: Neumühlen 19
Wettbewerbe: „Neumühlen“ 1987/88
Hochbau Wettbewerb 1998
Bauherr: Hamburg Team, Grundstücks-
verwaltungsges.mbH & Co.KG
Architekten: BRT Architekten, Bothe, Richter,
Teherani, Hamburg
Nutzung: Büros
Größe/BGF: 6.900 m²
Fertigstellung: im Bau

Durch den städtebaulichen Rahmenplan sind Lage und Dimensionierung der einzelnen Gebäudetypen sowie das leicht abgesenkte Polder-/Garagengebäude vorgegeben. Innerhalb dieser Vorgaben wird jedes U-förmige Hofgebäude individuell gestaltet.

Dieses Bürogebäude (Neumühlen 19) „strebt der Elbe entgegen“. Die nach Süden geöffnete Seite ragt um etwa 10 m über die Polderkante hinaus. Die gesamte Grundrissorganisation ist zur Elbe hin orientiert. Dadurch ergibt sich ein fast uneingeschränkter Blick elbauf- und elbabwärts.



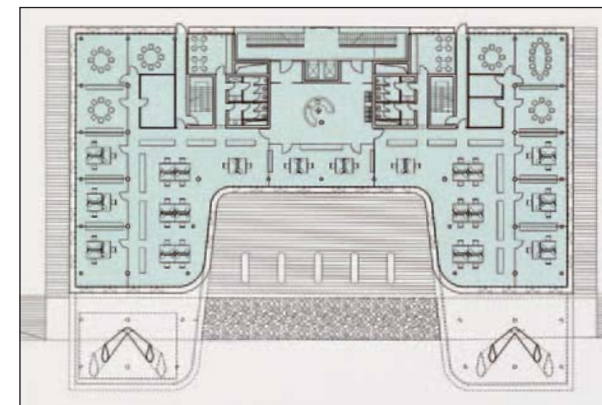
Fotos: Jörg Hempel



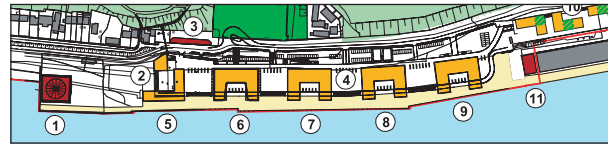
Die geplante zweischalige Südfassade schützt das Innere des Gebäudes gegen Sonneneinstrahlung und Kälte (passiver Wärmeschutz). Die Materialauswahl des Stahlbeton-Skelett-Baus – Stahl, Holz und Glas – soll Bezüge zu Hafen und Schiffen herstellen.

Der Eingangsbereich befindet sich bei diesem Bürohaus – anders als bei den benachbarten Bauten – im Polder, auf der Ebene der Straße. Dadurch haben Mitarbeiter und Besucher schon beim Eintreffen in der Garage den direkten Zugang zu einem repräsentativen Entree, das durch einen 15 Meter breiten, verglasten Abschnitt der Polderwand lichtdurchflutet ist.

Teile dieses Gebäudes sollen von einem Versicherungsmakler aus der Schifffahrtsbranche, die anderen von einem Hamburger Architektenbüro genutzt werden. (Arch. BRT)



polderbebauung bürohaus haentjes ⑦

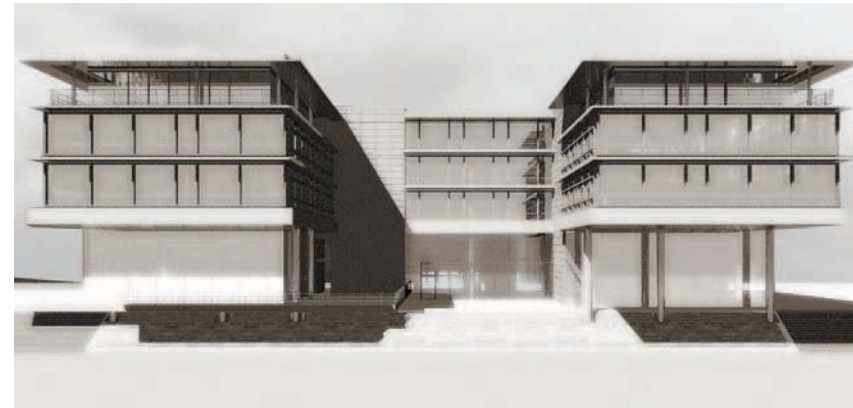


Polderbebauung Bürohaus Haentjes

Adresse: Neumühlen 17
Wettbewerbe: „Neumühlen“ 1987/88
Hochbauwettbewerb 1998
Bauherr: Michael Haentjes
Architekten: Antonio Citterio & Partners mit
Arch. Hampe, Hamburg
Nutzungen: Büros, Restaurant, 1 Wohnung
Größe/BGF: 6.000 m²
Fertigstellung: Juli 2001

Der Hauptnutzer dieses Gebäudes, die Edel Company ist eine im Musikgeschäft tätige Gesellschaft. Das Projekt wird ihr Hauptquartier werden und wird von ihr selbst weniger als herkömmliches Verwaltungsgebäude, denn als „Campus“ gesehen, auf dem interessierte junge Leute aus dem In- und Ausland kommunizieren.

Die Kubatur des Gebäudes folgt dem Rahmenplan. Es handelt sich um ein 5-geschossiges, U-förmiges Gebäude, welches sich nach Süden zur Elbe hin öffnet. Die unteren zwei Geschosse stehen vollflächig auf dem Polder, die oberen drei ragen über die südliche Polderkante hinaus.



Im „Erdgeschoss“ über dem Polderbauwerk sind überwiegend öffentlich zugängliche Nutzungen wie Restaurant, Foyer, Auditorium und Bar vorgesehen. Diese Nutzungsmischung belebt das Gebäude und die angrenzenden Freiflächen bis in den Abend hinein und verhindert, dass sie nach Büroschluss verweisen.

Im 1. Obergeschoss befinden sich hauptsächlich dem Erdgeschoss zugeordnete Serviceräume bzw. Aufenthaltsräume für die Mitarbeiter. Das Gestaltungskonzept fasst das Erdgeschoss und das 1. Obergeschoss durch offene Galerien und zweigeschossige Räume zusammen. Im 2.-4. Obergeschoss (oberhalb der Auskragung) sind Büronutzungen vorgesehen. Im 4. Obergeschoss befindet sich neben den Büroräumen ein Apartment, welches durch einen separaten Aufzug erschlossen ist. Die Fassade im 3. Obergeschoss springt teilweise zurück, wodurch eine der Elbe zugewandte Loggia entsteht.

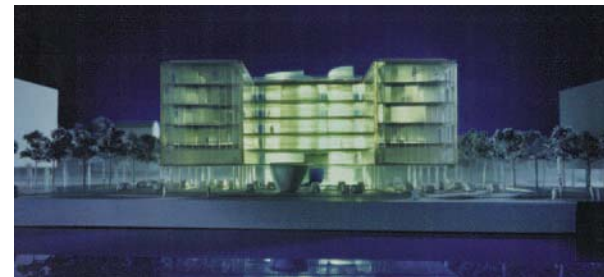
Die überwiegend verwendeten Materialien sind Holz, Glas und Sichtbeton. Erdgeschoss und 1. Obergeschoss mit eingestelltem Auditorium sind fast rahmenlos verglast. Diese Transparenz soll den einladenden und kommunikativen Charakter des Erdgeschosses unterstützen. Die Geschossdecken der Bürogänge sind als Sichtbetonstreifen in der Fassade ablesbar und unterstreichen die Horizontalität des Gebäudes. (Arch. C./H.)

⑧ polderbebauung bürohaus hansa treuhand



Polderbebauung Bürohaus Hansa Treuhand

Adresse: Neumühlen 13 + 15
 Wettbewerbe: „Neumühlen“ 1987/88
 Hochbauwettbewerb 1998
 Bauherren: Hansa Treuhand, Schiffsbeteiligungs AG & Co., Hamburg
 Leonhardt & Blumberg Reederei, Hamburg
 Architekten: Grüntuch und Ernst Architekten, Berlin
 Nutzung: Büros
 Größe/BGF: 5.800 m²
 Fertigstellung: im Bau

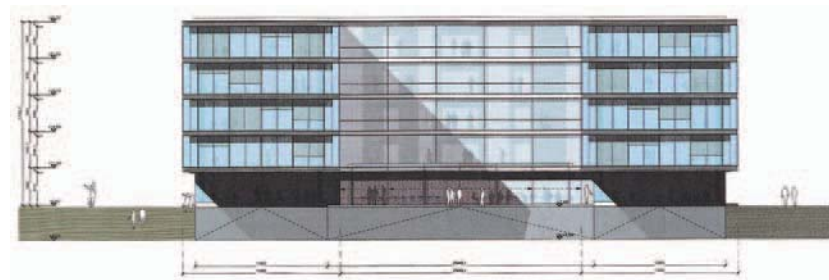
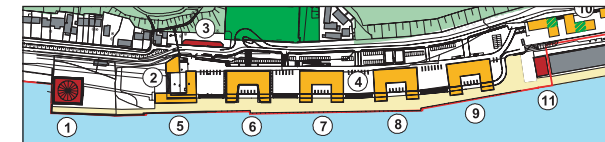


Das Gebäude soll Vermittler zwischen dem Elbpanorama und dem rückseitig angrenzendem Hangbereich sein. So wird die visuelle Verbindung der beiden Seiten durch den Querriegel nicht getrennt, sondern bleibt erlebbar. Das gläserne Quergebäude ist weitgehend „durchschaubar“ und erlaubt Ausblicke auf das Wasser und den Park.

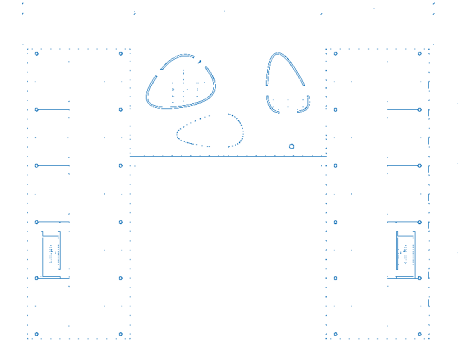
In der Erschließungs- bzw. Kommunikationszone sind die Nebenräume zu signifikanten „Türmen“ verdichtet. Sie markieren den Übergang zwischen zwei Büroeinheiten.

Fußgänger gelangen über die Freitreppe, die über ein Wasserbecken führt, auf die erhöhte Ebene (Polderplattform) und von dort aus in die Cafeteria oder den Konferenzbereich.

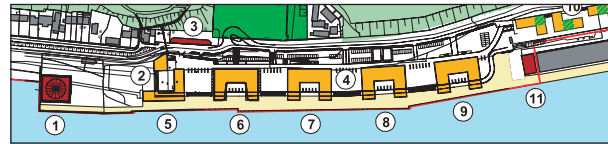
Sie können aber auch mit dem Lift in die Bürogänge fahren, oder die Aussicht auf den Hafen genießen. Die hier lichtperforierte Plattform erhellt den Eingangsbereich von der Garage aus. Von dort gelangt man in den Liftturm und ins Gebäude.



Der zur Elbe gerichtete, sonnige Hof ist das „Herz“ bzw. das kommunikative Zentrum mit Cafeteria und Konferenzraum. Die freie Durchlässigkeit der Geschosse erlaubt eine kommunikative Atmosphäre und Übersichtlichkeit für die Beschäftigten in den Gruppenbüros. Flexible Screens in der Mittelzone schaffen Inselsituationen, die bevorzugt Gemeinschaftsfunktionen aufnehmen sollen. (Arch. G + E)

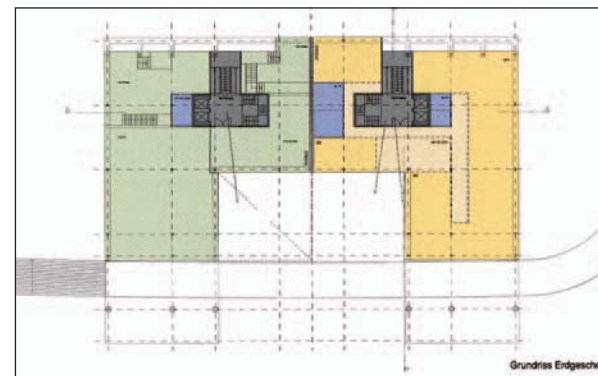


polderbebauung bürohaus potenberg + STAR ⑨



Polderbebauung Bürohaus Potenberg + STAR

Adresse: Neumühlen 9 + 11
 Wettbewerb: „Neumühlen“ 1987/88
 freihändige Vergabe
 Bauherren: Potenberg Wohnungsunternehmen KG, Hamburg
 STAR Immobiliengesellschaft mbH, Hamburg
 Architekten: BPHL – v. Bassewitz, Patschan, Hupertz, Limbrock, Hamburg
 Nutzung: Büros
 Größe/BGF: 7.000 m²
 Fertigstellung: in Planung

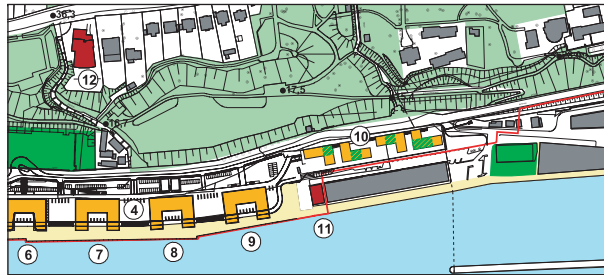


Der u-förmige Gebäudekomplex ist aufgrund von zwei unterschiedlichen Investoren und aus Brand-schutzgründen mittig getrennt. Die vertikale Er-schließung erfolgt je Gebäudehälfte über ein Trep-

penhaus und Aufzug. Die Grundrisse sind variabel, so dass in einem Geschoss je Bauherr bis zu drei Büromietungen möglich sind und sowohl Einzel-wie Kombibüros realisiert werden können. Als Nut-zung sind in den Obergeschossen und zum Teil auch im Erdgeschoss Büros vorgesehen. Zusätzlich ist im Sockelbereich, d.h. im Polderbauwerk, Ein-zelhandel geplant.

Das Gebäude wird über einen Vorplatz, durch Treppen erschlossen, die von der Nordseite auf das Polderbauwerk führen. Es gliedert sich in fünf Voll-geschosse (Erdgeschoss und 1. bis 4. Obergeschoss) und ein Souterraingeschoss. (Arch. BPHL)

⑩ wohnen im polder neumühlen



Wohnbebauung Neumühlen (sogenanntes Sichelgrundstück)

Adresse: Neumühlen 1 - 7
 Wettbewerbe: „Neumühlen“ 1987/88
 Hochbauwettbewerb 1998
 Bauherr: Polder-Investorengemeinschaft
 Neumühlen
 Architekten: Spengler + Wiescholak, Hamburg
 Nutzungen: 45 % Wohnung, 55 % Gewerbefläche
 Größe/BGF: 12.000 m²
 Fertigstellung: in Planung

1998 hat die Poldergemeinschaft Neumühlen zusammen mit der STEB einen auf vier Teilnehmer beschränkten Realisierungswettbewerb für die sogenannte „Sichelfläche“ zwischen dem historischen Speicher D und dem Hangfuß des Parks ausgelobt. Die Preisträger I. Spengler und W. Wiescholak haben eine lebendige Struktur mit Durchblicken zum alten Speicher und zur Elbe vorgeschlagen, eine vierteilige Kombination aus schlanken Türmchen und



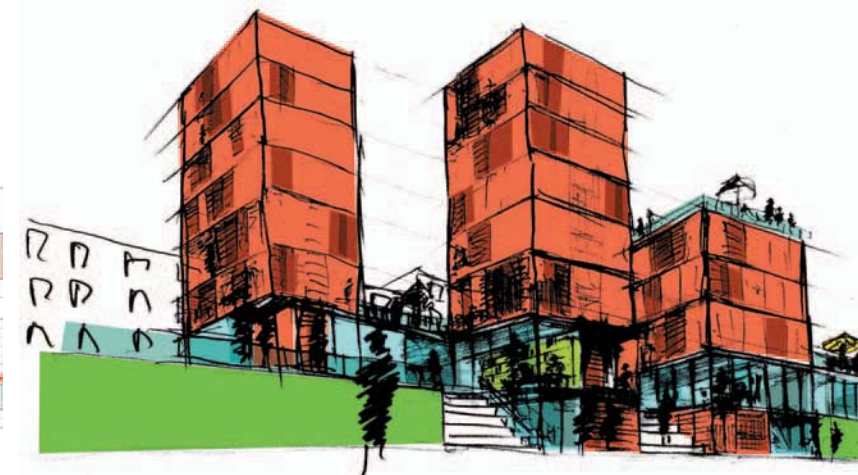
kompakten Kuben über gewerblicher Nutzung im Erdgeschoss.

Die Ansicht des Polderbauwerks zur Straße soll mit offenen „Schaufenstern“ und Zugängen zu Wohnungen, Büros und Sondernutzungen aufgelockert werden.

Das Bebauungskonzept ermöglicht eine Aufteilung in 2 Grundstücke und 2 Bauabschnitte, maximal sogar in 4-8 getrennten Einheiten.

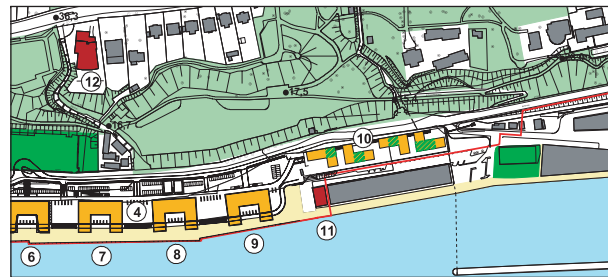
Alle Gebäudeteile (Wohnen und Gewerbe) können sowohl von der Kaistraße als auch von der Polderebene her fußläufig erschlossen werden. Im Bereich des Polders befinden sich unter den Gebäuden 114 Garagenstellplätze.

Jeder Baukörper erhält eine großzügige Freifläche als Entrée und Aufenthaltsbereich im Freien. Im 1. Obergeschoss haben die Wohnungen zum Teil Dachterrassen auf dem gewerblichen Erdgeschoss, in den darüber liegenden Obergeschossen Balkone und Loggien. In den 6-geschossigen, turmartigen Gebäudeteilen sind die 2 oberen Geschosse als Maisonnetten kombinierbar.



Zweidrittel der Wohnungen haben Blick zur Elbe entweder über den alten Speicher hinweg oder schräg an ihm vorbei. Die Wohnungen in den oberen Geschossen der „Türme“ erhalten Wintergärten als Schallschutz zum Hafen und haben im übrigen „ruhige“ Räume zum Elbhang. (Arch. S + W.)

ein getreidesilo wird zu ateliers ⑪



Umbau eines Getreidesilos in ein Ateliergebäude

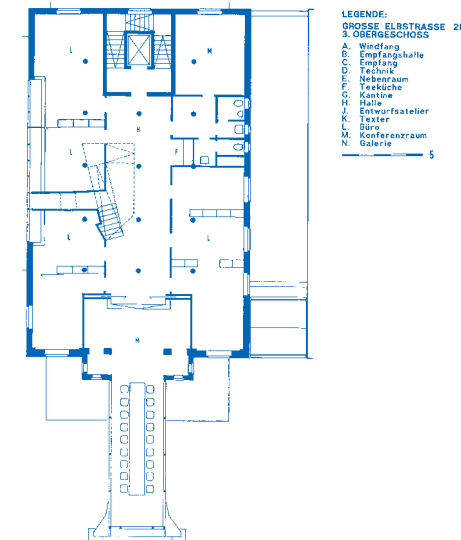
Adresse: Große Elbstraße 281
 Wettbewerb: Städtebaulicher Wettbewerb
 „Neumühlen“ 1987/88
 freihändige Vergabe
 Bauherr: GbR Eve-Doris Böhm + Lothar
 Böhm, Hamburg
 Architekten: AG Horizont, Hamburg
 u. H. Schlingemann mit Sellhorn
 Ing. Gesellschaft
 Nutzung: Ateliers, Büros
 Größe/BGF: ca. 2000 m²
 Fertigstellung: 1991

Der 1936 erbaute Getreidespeicher besaß eine äußere Schale aus Verblendmauerwerk und wabenförmig gemauerte tragende Innenwände (Speicherzellen), die unter Denkmalschutz stehen. Die Umnutzung in ein Ateliergebäude erforderte die Umstellung der



Vertikalstruktur der Speicherzellen auf eine Horizontalstruktur der Geschossebenen unter hohem konstruktiven Aufwand.

Plätze und Wege, Konzentrationen und Fluktuationen der räumlichen Beziehungen schaffen eine „kleine Stadt im Haus“. Ziele des Umbaus waren: die Industriearchitektur, die historische Raumstruktur und Konstruktion zu erhalten, eine großzügige Erschließung erfolgen zu lassen und Brüche und Verfremdungen im Zusammenspiel von alt und neu darzustellen. (Böhm)



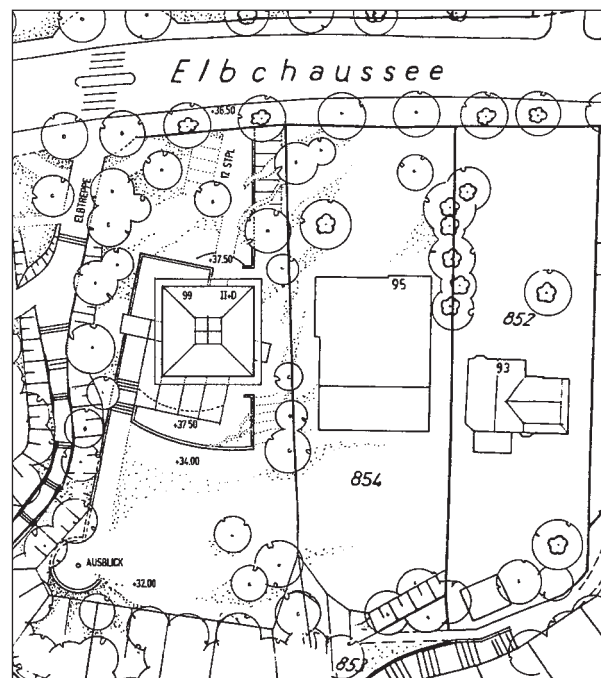
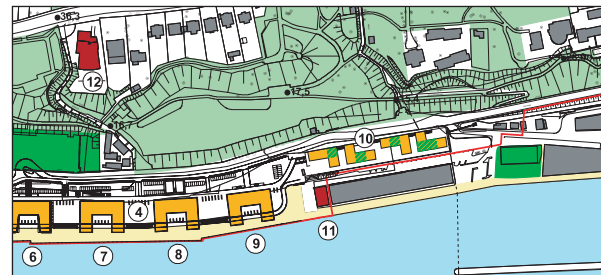
⑫ wohnen auf ehemaligem schulgrundstück

Wohnungen auf ehemaligem Schulgrundstück

Adresse: Elbchaussee 97
 Wettbewerb: Städtebaulicher Wettbewerb „Neumühlen“ 1987/88
 Bauherr: Fa. Risshold B.V., Harlem, NL
 Architekten: Architekten-Contor, Schäfer, Agather, Scheel, Hamburg
 Nutzung: 11 Wohnungen
 Größe/BGF: 1.600 m²
 Fertigstellung: 1992



Das stadteneigene, seit Jahrzehnten als Schulgelände aufgegebene Grundstück an der Elbchaussee war 1987 in den Städtebaulichen Wettbewerb „Neumühlen“ einbezogen worden, um die Fußwegeverbindung und Verknüpfung der Grünflächen zwischen



dem nördlich der Elbchaussee liegenden „Fischers Park“ und dem Elbufer zu verbessern und um eine adäquate Nutzung und Bauform für die große, attraktive Baulücke zu finden.



Das Gebäude greift den Maßstab der anschließenden 2 ½-geschossigen Villen auf, beendet die Gebäudereihe entlang der Elbchaussee und führt über den verschwenkten Sockelbereich zur Elbtreppe.

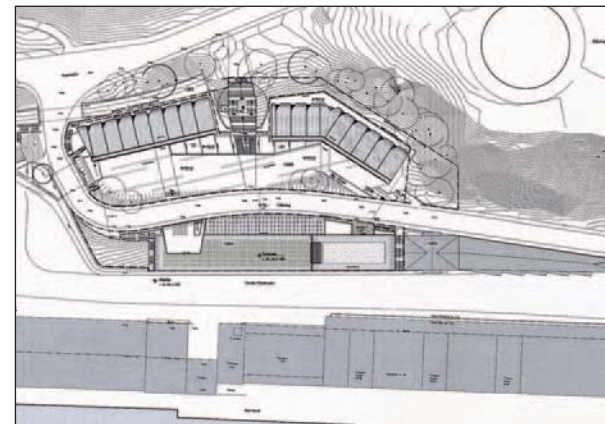
Die architektonische Gestaltung mit wechselnden Putz- und Klinker-Flächen sowie eine differenzierte Baukörpergliederung, die durch das quadratische Dach zusammengefasst wird, bildet eine moderne Interpretation des „Villen“-Typus. (Arch. AC)

„campus“ für starter der medienbranche ⑬

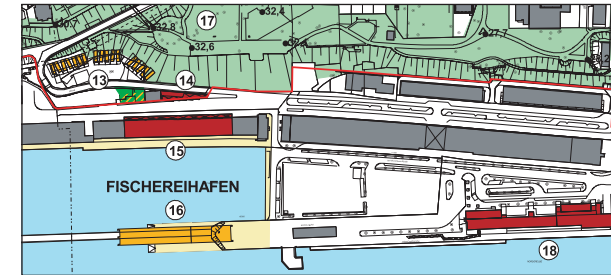


„DWI-Campus“

Adresse: Elberg 2
 Wettbewerb: Freihändige Vergabe
 Bauherr: DWI, de Waal mbH & Co., Hamburg
 Architekt: BRT Architekten, Bothe, Richter, Teherani, Hamburg
 Nutzung: Büros, Ateliers
 Größe/BGF: ca. 7.600 m²
 Fertigstellung: Herbst 2001



Auf der in den Hangverlauf eingeschnittenen Fläche, auf der sich in den vergangenen Jahrzehnten Gewerbebetriebe befanden, soll der sogenannte „DWI-Campus“ entstehen, eine geschwungene Reihe von 17 2-3-geschossigen kleinen Häusern. Himmelsrichtungen, Topografie und der unmittelbar angrenzende grüne Hang des „Altonaer Balkon“ (öffentl. Aussichtsterrasse und Park) waren entwurfsbestimmend.

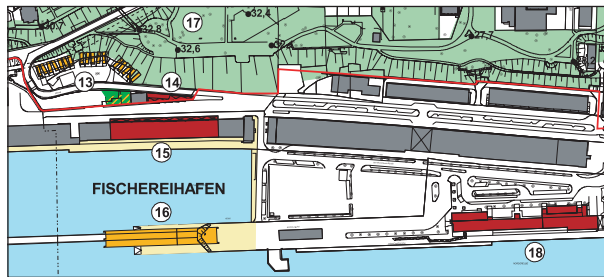


Die Architekten BRT planen, durch neue Wege für Fußgänger, Treppen und Terrassen den öffentlichen Bereich über den „Altonaer Balkon“ hinaus bis zum Hafen zu erweitern.

In dieses Konzept ist auch ein geplantes Bürogebäude an der Großen Elbstraße mit eingebunden. Neben einem signifikanten Kopfbau soll auf dem Dachniveau des gegen die Hangkante gestellten Baukörpers eine neue öffentliche Terrasse gebildet werden, die einen weiten Blick über das Hafengebiet erlaubt.

Ziel der gesamten Anlage ist es, am Elbufer Arbeiten, Wohnen und Freizeit zu verbinden. Privater und öffentlicher Bereich sind einerseits effektiv gegliedert, andererseits räumlich mit Hilfe architektonischer und landschaftsplanerischer Gestaltung verwoben. (Arch. BRT u. KWI)

14 lofthaus elbberg



Lofthaus Elbberg

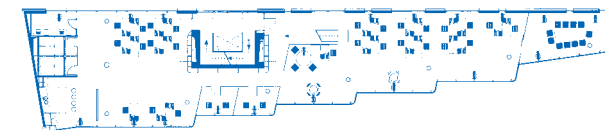
| | |
|---------------|---|
| Adresse: | Elbberg 1 |
| Wettbewerb: | Realisierungswettbewerb, 1. Preis BRT 1985 |
| Bauherr: | DWI de Waal Verwaltungsgesellschaft, Hamburg |
| Architekten: | BRT, Bothe, Richter, Teherani, Hamburg |
| Nutzungen: | Büros und Lofts |
| Größe/BGF: | 3.300 m ² |
| Realisierung: | 1997 |

Wie der Bug eines Schiffes schiebt sich das Lofthaus ins Panorama. Schon der Bauplatz ist außergewöhnlich: ein schmales, spitz zulaufendes Hanggrundstück, eingeklemmt zwischen der Großen Elbstraße und der steil ansteigenden Straße „Elbberg“. Doch nicht nur die Schräglage des Baugrundstückes warf Probleme auf, sondern auch die drohende Flutgefahr: bis auf zwei Meter Höhe kann die Gr. Elbstraße hier überspült werden.



Der Bau wurde auf schräge Pilotis, die die Hangsituation durch – ihre konstruktiv nicht unbedingt notwendige – Schräglage optisch effektiv herausheben. Das Gebäude schwebt auf dünnen Pfeilern, zwischen denen im Extremfall das Wasser gegen den Hang spülen kann.

Nach Süden zeigt das Haus eine abgerundete Glasfassade, aus der fünf Glaserker hintereinander wellenförmig ausschwingen. Die gewellte Fensterfront gibt dem Bau etwas Leichtes. Glasfassade und ge-



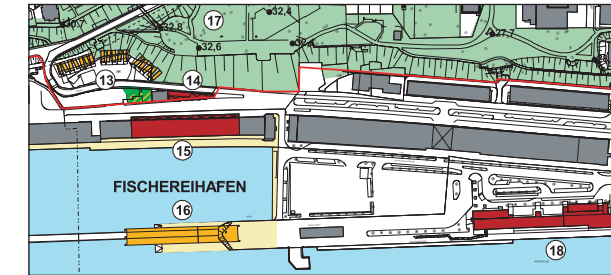
schlossene Nordfassade neigen sich gegeneinander, so dass ein Spitzdach der besonderen Form entstand.

Die Nordfassade ist von einer Schuppenhaut aus vorpatinierten Kupferschindeln überzogen, die sich mit der Betonwand über das Dach des Gebäudes wölben.

Weil der schmale Bau keinen klassischen Zweibund zuließ, haben alle Arbeitsplätze ein schlitzartiges Fenster nach Norden und große Glasöffnungen nach Süden, wobei die schwingenden Erker auch den unteren Etagen den Weitblick zum Fischmarkt und sogar zur Kehrwiederspitze ermöglichen.

(Arch. BRT)

elbkaihaus, ehemalige halle III 15



Elbkaihaus, ehemalige Halle III

| | |
|-----------------|---|
| Adresse: | Große Elbstraße 143-145 |
| Wettbewerb: | Städtebaul. Wettbewerb „Große Elbstraße“ 1988/89 freihändige Vergabe |
| Bauherr: | GHL III – ein Unternehmen der HHLA-Gruppe |
| Architekten: | GMP, V. Marg, K. Staratzke, Hamburg |
| Nutzungen: | Büros und Gewerbe |
| Größe/BGF: | 11.800 m ² |
| Fertigstellung: | 1999 |

Die Kühlhalle an der Großen Elbstraße ist ein Stahlbeton-Skelettbau aus dem Jahre 1965. Für den Umbau in Büro- und Gewerbenutzungen wurde das statische System im wesentlichen beibehalten. Entsprechend der Dehnfugen wurde die 130 m lange Halle in fünf „Häuser“ mit separater Erschließung geteilt. Im Erdgeschoss sowie im 1. und 2. Oberge-

schoss sind Büronutzungen vorgesehen; dort wurde auch eine neue Galerie eingezogen. Im 3. Obergeschoss können zwischen den Überzügen Hafenteliers oder Büros eingerichtet werden. Eine neue Stahl-Glasfassade vor dem 1. und 2. Obergeschoss bietet den notwendigen Wetterschutz. Ein Halbportalkran vor der Südseite erinnert an die ursprüngliche Nutzung.

Die historische Bausubstanz der ehemaligen Fisch- und Fleisch-Kühlhalle hat den Entwurf entscheidend geprägt und ist in ihren wesentlichen Strukturen erhalten. Insbesondere Stahlbetonstützen mit ausgeprägten Deckenkapitellen sowie Beton-Rahmenkonstruktionen wurden beim Umbau mit ihren rauen Oberflächen kontrastierend zu neuen Elementen in Szene gesetzt.

Die Gliederung des Gebäudes in fünf Teilhäuser mit neuen Treppenhauskernen folgt ebenfalls den vorhandenen statischen Grundlagen der Stahlbeton-

Skelettstruktur. Die farbliche und lichttechnische Akzentuierung der Treppenhauskerne schafft eine indirekte Rhythmesierung der langen Stahl-Glasfassade auf der Straßenseite.

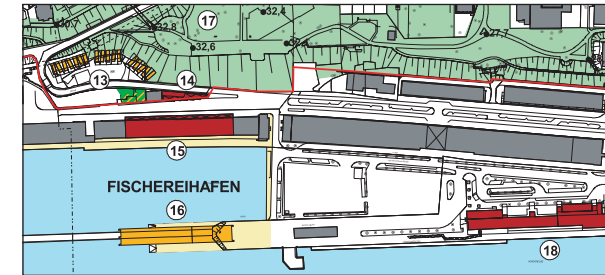
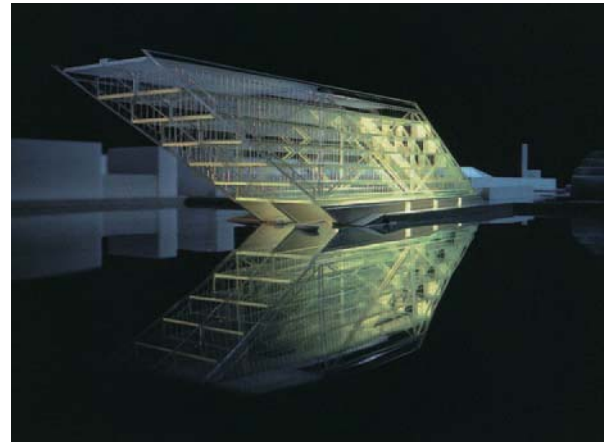
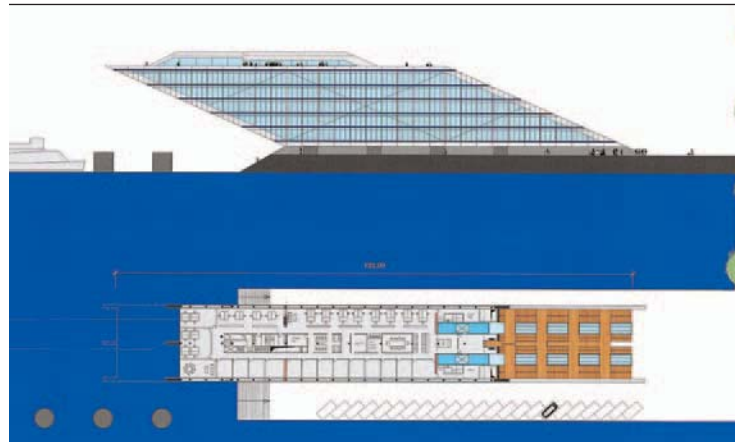
Die Elbseite wird durch die vorhandenen Ladebalcone und Gebäudeeinschnitte gegliedert. Die horizontale Strukturierung der erkerhaften Glasfassaden mit liegenden Fensterformaten, Holzfensterbändern sowie diversen Schienenkonstruktionen unterstreicht die horizontale Ausrichtung des Gebäudes. Der hohe Glas- und Lichtanteil kompensiert den tiefen Gebäudezuschnitt.

Die neuen Dachaufbauten lasten sich mit konisch ausgebildeten Stahlträgern und einer Aluminium-Dachfläche auf die vorhandenen Dach-Stahlbeton-Überzüge ab.

Mit Hilfe von vorgelagerten Stahl-Holz-Stegen auf beiden Gebäudeseiten im Erdgeschoss, wird die maritime Atmosphäre dieses Standortes unterstrichen und dem Flutschutz Rechnung getragen.

(Arch. GMP)

16 bürohaus in der elbe



Bürohaus, sog. „Dockland“ auf dem Leitdamm

| | |
|-----------------|---|
| Wettbewerb: | Städtebaulicher Wettbewerb „Große Elbstraße“ 1988/89 freihändige Vergabe |
| Bauherr: | Engel & Völkers, Hamburg |
| Architekten: | BRT, Bothe, Richter, Teherani, Hamburg |
| Nutzungen: | Büros, Restaurant, öffentliche Dachterrasse |
| Größe/BGF: | 8.900 m ² |
| Fertigstellung: | in Planung |

Der spektakuläre Standort des Projekts „Dockland“ auf dem, nach Zuschüttung des Fischereihafenbeckens verbliebenen Leitdamm, erfordert – gleichsam am Eingang zur Stadt – ein Signal, wie im städte-

baulichen Wettbewerb „Große Elbstraße“ 1989 und im Wettbewerb „Fährterminal“ von den damals teilnehmenden Architekten angedacht.

Das nun geplante, relativ große Gebäude liegt wie ein „Schiff“ im Wasser und assoziiert mit starker architektonischer Geste eine besondere (öffentliche?) Einrichtung. Der über 40 m frei auskragende „Bug“ soll eine dynamische Ergänzung zum „Heck“ des Fährterminals bilden. Die einfache, aber expressive Gebäudeform ergibt sich aus einer über alle Geschosse führende, „öffentliche“ Freitreppe, die auf eine große windgeschützte Dachterrasse mit Restaurant und Bar mündet.

Parallel zu der Freitreppe verlaufen Schrägaufzüge und, ergänzend dazu über ein weiter westlich gelegenes Treppenhaus, kann man künftig die einzelnen Büroetagen erreichen. Im Erdgeschoss können die dort tätigen Makler und ihre Kunden sogar, von

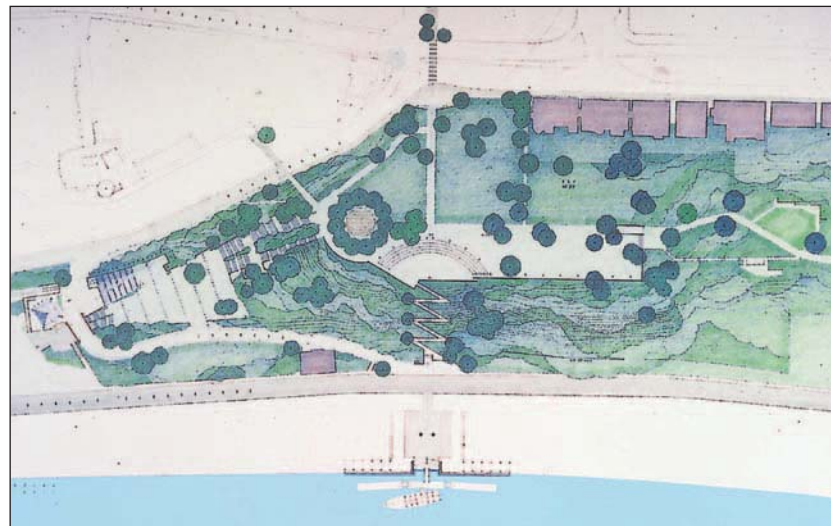
Westen her, mit dem Boot in einen Privathafen einfahren. Kommt man von Land, so parkt man zwischen den beiden „Kufen“ des Gebäudes. Dieses Geschoss kann bei Hochwasser überflutet werden.

Die Büroetagen umfassen ca. je 1.500 qm BGF/Geschossfläche. Die Breite des Gebäudes ermöglicht es, im Mittelbereich Kommunikationszonen mit z.B. Teeküchen, Besprechungs- und Ausstellungsräumen anzuordnen. Diese großen, offenen Bereiche mit frei eingestelltem Mobiliar und phantastischer Aussicht zu allen Seiten, lassen eine großzügige Arbeitsatmosphäre entstehen.

Durch das Restaurant im Dachgeschoss wird das Gebäude auch in den Abendstunden und vor allem im Sommer belebt sein. Von der Dachterrasse aus kann jedermann einen wunderbaren Blick über das Hafenpanorama genießen – endlich ein Ort (den der Fährterminal leider nicht bietet), den Liebsten auf dem Weg nach England Abschied oder Willkommen zu winken. (Arch. BRT u. KWI)

neugestaltung „altonaer balkon“ 17

Neugestaltung „Altonaer Balkon“ (Park und öffentliche Aussichtsterrasse)



Adresse: Altonaer Balkon
 Wettbewerb: Konkurrierende Gutachten Stadt- und Landschaftsplaner 1985
 Architekt: Rogalla + Osmer mit Brien + Metzner 1. Preis
 Nutzung: Parkanlage
 Realisierung: eingestellt
 (Ausführungsplanungen 86/87)
 siehe auch Projekte 13 und 15

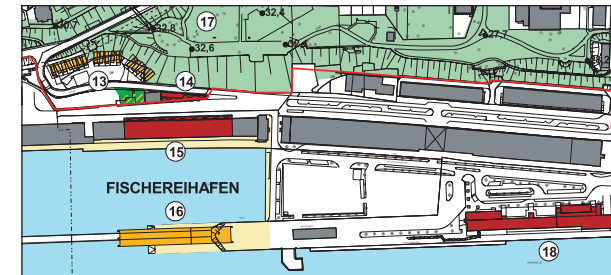
Der Elbhang im Bereich des Altonaer Balkons weist eine Reihe von topographischen Qualitäten auf, die teilweise verschüttet, aber in Ansätzen noch

erkennbar sind. Insofern bedarf es keiner radikalen Eingriffe oder Veränderungen. Vielmehr sollten die vorhandenen Qualitäten auch im Sinne städtebaulicher Kontinuität wieder herausgearbeitet werden.

Weniger deutlich erkennbar ist ein Bezug zur städtebaulichen Achse, die vom Altonaer Bahnhof zum Rathaus führt. Es wurde von den Preisträgern vorgeschlagen, die Museumsstraße, durch die der Blick vom Bahnhof bis zum Park des Altonaer Balkons unverstellt möglich ist, als Fußgängerweg bis zur Uferkante fortzuführen. In dieser Blickachse ist auch eine Überquerung der Straße Palmaille denkbar. Ein solcher Weg vom Bahnhof bis an die Kaimauer wäre ungewöhnlich erlebnisreich. Er wäre flankiert von Museum, Theater, Rathaus, Haus der Jugend, Kirche und beidseitigen Parkanlagen.

Im Achsenverlauf sollte die Hangkante eine besondere Ausformung als eingeschwungene Tribüne mit höhenversetzt vorgelagerter Bastion erhalten. Diese Art der Terrassierung erlaubt einer großen Menschenmenge den freien Blick auf das Hafenpanorama. Hier wären auf diese Weise auch Veranstaltungen, wie Hafenkonzerte und dergleichen vor dem Panorama des Hafens unter Nutzung der Terrassierung als Zuschauertribüne möglich geworden.

Die historische Situation mit der schrägen Ebene des Wagonaufzuges in Verbindung mit dem Hafentunnel und den Brückenbögen ist ein einmaliges Zeugnis der Geschichte des Altonaer Hafens, so dass eine Wiederherstellung in funktionell abgewandelter



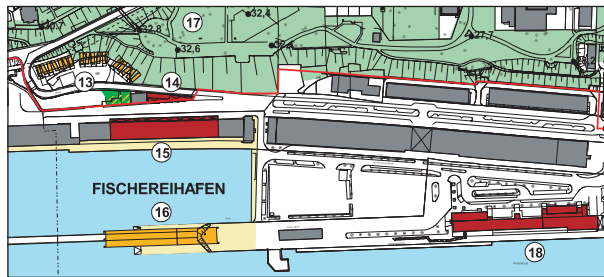
Form vorgeschlagen wurde: Die historische „Schräge“ (Traverse) als ein terrassierter, baulich strukturierter Hang mit Sitzstufen, Gehstufen, Kleinbastionen und Vegetationsinseln.

Die Straße „Elbberg“ sollte als Verkehrsstraße aufgehoben und als Fußweg für alle Hamburger und Touristen auch für Behinderte genutzt werden. Sie führt, wie die geplante Zick-Zack-Treppe, auf einen hier gedachten, baulich gefassten Uferplatz, an dessen Wasserseite eine Haltestelle für die Elbrundfahrten liegen sollte.

Dem Viaduktbogen sollten Bastionen vorgelagert werden. Eine untere auf der Höhe des jetzigen Gurt-simses und eine obere mit Aussichtscafé. Von hier aus gibt es einen weitreichenden Blick elbabwärts, der den baulichen Aufwand an dieser Stelle gelohnt hätte.

Leider konnte dieses Projekt, das zum 800. Hafengeburtstag realisiert werden sollte, nicht finanziert werden. (Arch. R + O)

⑱ fährterminal und umbau fischereihafen

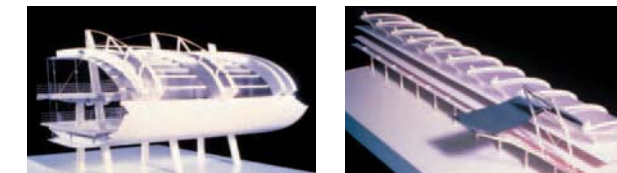
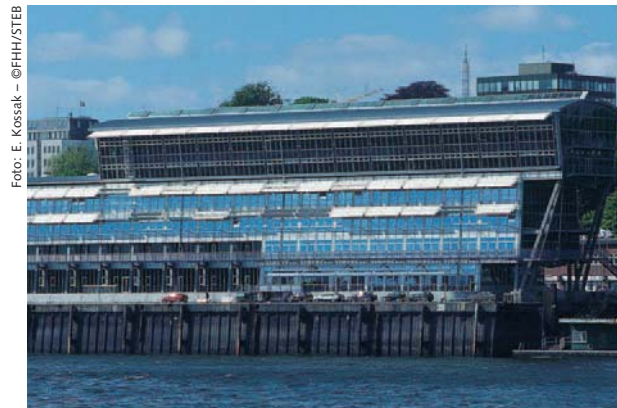


Fährterminal und Umbau Fischereihafen

| | |
|-----------------|---|
| Adresse: | Van-der-Smissen-Straße |
| Wettbewerb: | Realisierungswettbewerb „Fährterminal“ 1987 |
| Bauherr: | DFDS, GbR Kreuzfahrtcenter |
| Architekt: | Alsop + Lyall, London mit me-di-um, Hamburg |
| Nutzung: | Fährabfertigung, Restaurant und Büros |
| Größe/BGF: | 9.000 m ² |
| Fertigstellung: | 1989 |

Die DFDS ist eine dänische Fähr- und Kreuzschiff-fahrtsgesellschaft, die mit dem Terminal ein neues Betriebsgebäude für die Fährverbindung nach Eng-land errichtet hat, nachdem der Fähranleger von den Landungsbrücken an den Ausrüstungskai des Fischereihafens in Altona verlegt worden war.

Das Baugrundstück befindet sich am Ausrüstungs-kai bzw. zum Teil auf dem ehemaligen Fischerei-hafen. Weil Fisch schon lange nicht mehr von der Elbe her angelandet wird, sondern per Kühl-LKW



Wettbewerbsentwurf 1. Preis

Hamburg erreicht, wurde das innenliegende Haf-en-becken zugeschüttet, um Stellplätze für Passagiere und Trailer der Fähre zu schaffen. An der Elbseite wurde eine neue Kaimauer einschließlich einer Ro-Ro-Einrichtung zur Abfertigung der England-Fähre erbaut.

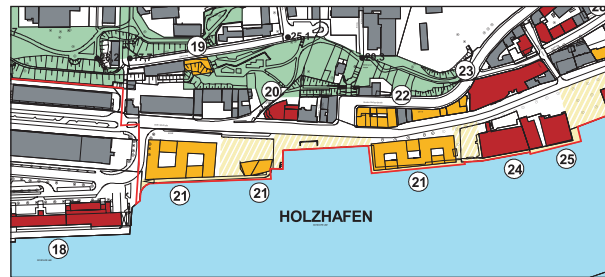
Das Gebäude ist entsprechend der Nutzungen in zwei gegliederte Funktionsbereiche aufgeteilt. Im Erdgeschoss findet die Passagierabfertigung mit allen notwendigen Dienstleistungen statt. Die Halle wird alle zwei Tage für wenige Stunden genutzt, daher ist nur eine kurzzeitige, aber schnelle Beheizung erforderlich. Die Obergeschosse dienen der Fähr-schiffsgesellschaft als Verwaltungsräume.



Das Büro- und Abfertigungsgebäude gliedert sich insgesamt in 32 Achsen mit jeweils 6 m Abstand. Von Achse 19 bis 32 ist das Gebäude 6-geschossig, so dass ein „Kopf“ zur Stadt hin ausgebildet wurde.

Die Fassaden und die Dacheindeckung wurden überwiegend aus Aluminiumprofilen mit einer zum Teil gefärbten Isolierverglasung hergestellt. Die Dach-haut besteht aus einem gegen die Welle gebogenen Alu-Wellblech. (KWI)

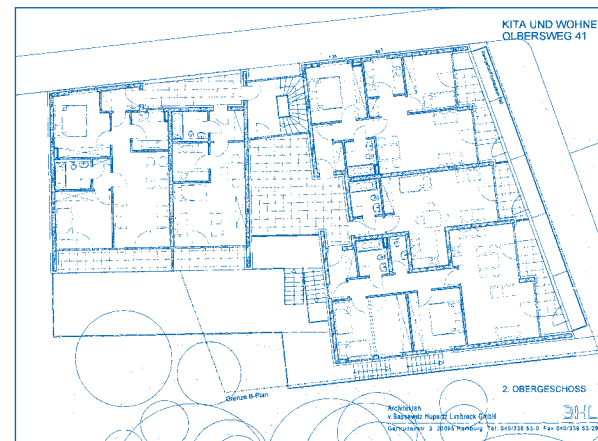
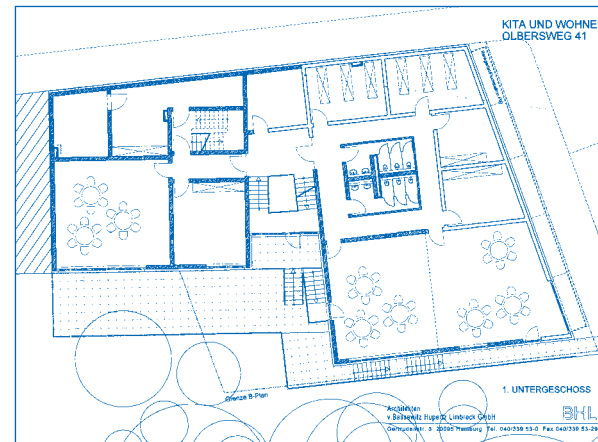
kindertagesstätte und wohnen 19



Kindertagesstätte und Wohnen am Elbhaf

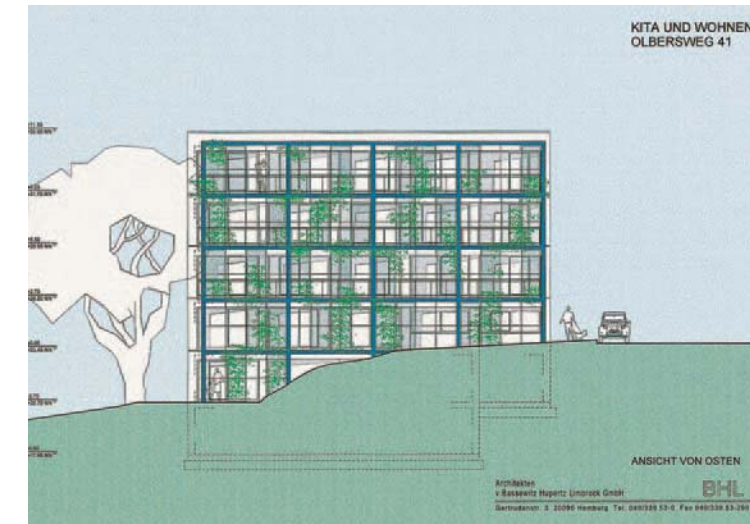
Adresse: Olbersweg 41
 Wettbewerb: Städtebau Wettbewerb „Altona-Große Elbstraße“ 1988
 freihändige Vergabe
 Bauherr: Sternipark Kinderhaus e.V.
 GbR Kurt Gronewald, Hamburg
 Architekten: BHL Architekten, v. Bassewitz, Hupertz, Limbrock, Hamburg
 Nutzungen: 13 Wohnungen und Kindertagesstätte
 Größe/BGF: 2.300 m²
 Fertigstellung: in Planung

Das Grundstück liegt am Olbersweg in Hamburg-Altona. Westlich des geplanten Gebäudes befindet sich ein eingeschossiges Wohngebäude, auf der östlichen Seite erstreckt sich ein öffentlicher Park. Das Grundstück wird durch eine starke Hanglage geprägt.



Geplant ist ein winkelförmiges Gebäude mit drei Vollgeschossen, einem Staffelgeschoss und zwei unteren Geschossen, die gegen den Geländebruch geschoben werden. In den oberen Geschossen sind Wohnungen vorgesehen und in den beiden unteren, die zur Elbe hin ausgerichtet sind, wird eine Kindertagesstätte für drei Gruppen entstehen.

Das Gebäude gliedert sich in zwei Baukörper, dazwischen befindet sich ein gläsernes Treppenhaus. Die Wohnungen im westlichen Baukörper werden von Norden durch einen Laubengang erschlossen und öffnen sich mit Loggien nach Süden zur Elbe hin. Im östlichen Bauteil erfolgt die Erschließung der Wohnung von Westen, die gestaffelten Loggien sind zum Park hin ausgerichtet.



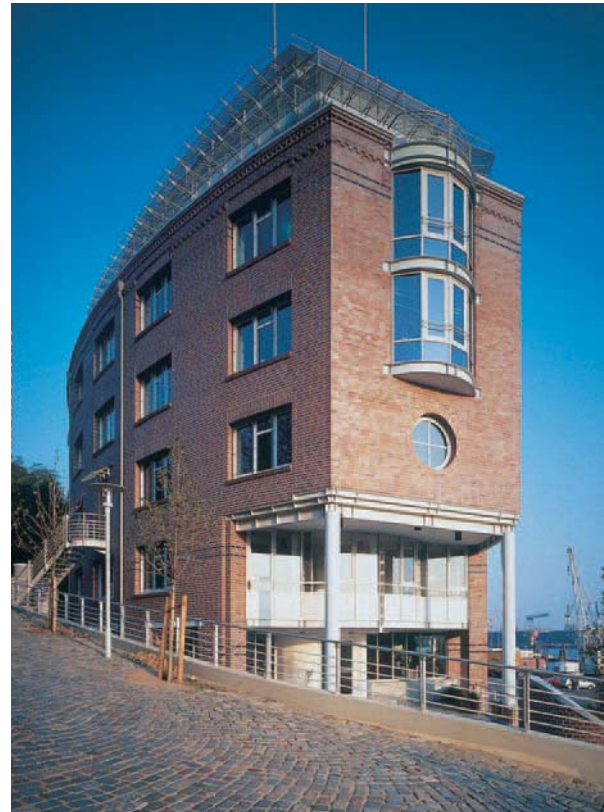
Vor der Kindertagesstätte liegen große geschützte Terrassen. Der direkt anschließende Park mit Spielplatz kann mitbenutzt werden. (Arch. BHL)

②0 verwaltungsbau der GROLA – BG



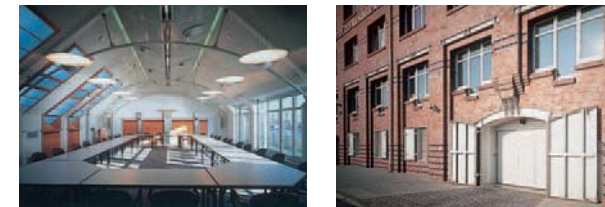
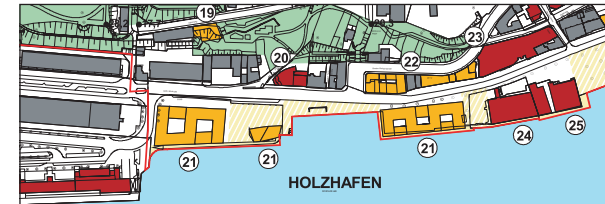
Verwaltungsbau der GROLA – BG

Adresse: Große Elbstraße 134
 Wettbewerb: Städtebaul. Wettbewerb „Altona-Große Elbstraße“ 1988, freihändige Vergabe
 Bauherr: Großhandels- und Lagerei-Berufsgenossenschaft, Mannheim
 Architekt: WGK D. Krüger, Hamburg
 Nutzung: Verwaltungsgebäude
 Größe/BGF: 4.900 m²
 Fertigstellung: 1992



Die Lage am Elbhang, freier Blick auf den Hamburger Hafen sowie die benachbarten Speicher und Gewerbebauten aus dem 18. und 19. Jahrhundert machen den besonderen Reiz des Grundstücks an der Großen Elbstraße aus.

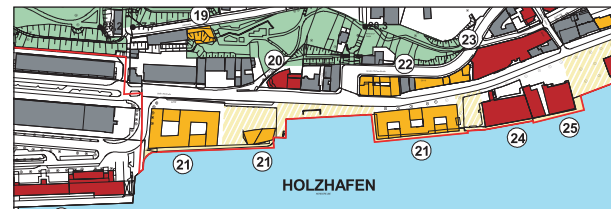
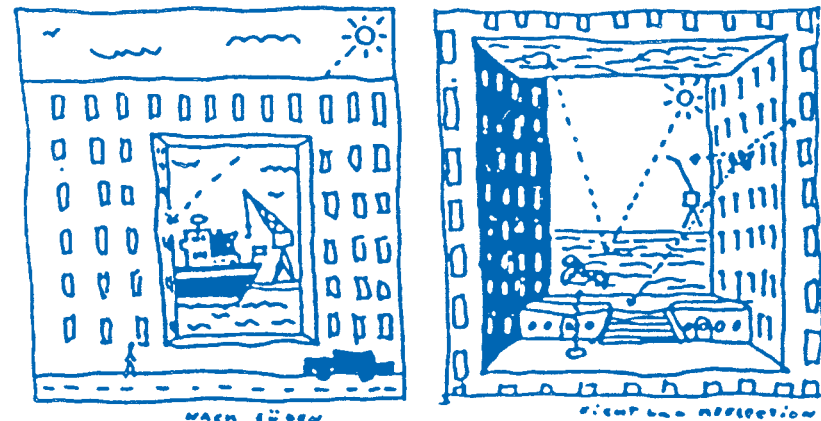
Der Neubau der Großhandels- und Lagerei-Berufsgenossenschaft, mit Büroräumen über sechs Vollgeschosse, schließt westlich an das benachbarte See-



mannheim an. Der prägnante Gebäudekopf mit zwei Staffelgeschossen und der hangaufwärts leicht geschwungenen Fassade betont die historische We-
 geverbindung zwischen Hafen und Elbhang, die mit einem Reststück der Straße „Sandberg“ noch erhalten ist. Maritime Atmosphäre bietet der Konferenzraum im oberen Staffelschoss mit spannenden Ausblicken auf den Hamburger Hafen. Fast alle Büros haben Elbblick.

Das Eingangsgeschoss ist aus Hochwasserschutzgründen um ca. 2 m über Straßenniveau der Großen Elbstraße angehoben. Stahlklappen und -tore sichern das Untergeschoß des Gebäudes gegen Sturmflut und bestimmen so das hafentypische Erscheinungsbild entscheidend mit. Die Klinkerfassade wird im Sockelbereich in ihrer Oberfläche durch farbige Absätze sowie Vor- und Rücksprünge differenziert gestaltet. (Arch. WGK)

wohnen und arbeiten am holzhafen ②1



Wohnturm und Bürobebauung am Holzhafen

| | |
|-----------------|--|
| Adresse: | Große Elbstraße |
| Wettbewerb: | Städtebaulicher Wettbewerb „Altona-Große Elbstraße“ 1988 Realisierungswettbewerb „Holzhafen“ 1994, 1. Preis |
| Bauherr: | Büll & Dr. Liedtke |
| Architekt: | K. Christiaanse, Rotterdam/ ASTOC, M. Nepl, Köln |
| Nutzungen: | 80 Wohnungen, Büros |
| Größe/BGF: | 7.800 m ² Wohnen, 39.800 m ² Büros |
| Fertigstellung: | im Bau |



Seit der Wettbewerbsentscheidung 1994 wird am Holzhafen – nach mehreren Entwurfsvarianten – ein Ensemble bestehend aus zwei Bürogebäuden und einem Wohnturm geplant. Die Gebäude liegen direkt an der Elbe und sind Teil einer Reihe architektonischer Attraktionen innerhalb der sogenannten „Perlenkette“ zwischen der Speicherstadt und Övelgönne.

Die zwei kubischen Bürogebäude rahmen den zukünftigen Museumshafen, der einen besonderen Akzent durch den 16-geschossigen Wohnturm erhält, wodurch das Ensemble zu einem wichtigen Bestandteil der neuen Hamburger Wasserfront wird.

Der Entwurf ist abgeleitet aus dem sequenzartigen Wechsel von massiven Lagerhäusern und den Freiräumen entlang der Kaikante. Die massiven, sehr tiefen Gebäudevolumen der beiden Bürogebäude werden durch Innenhöfe, Öffnungen und Durchbrüche soweit perforiert, dass sie zu dreidimensionalen Skulpturen werden, die zu 50 % aus Masse und 50 % aus Luft bestehen. Die in den Zwischenräumen entstehenden Porträts der überdimensional erscheinenden Seeschiffe sind das eigentliche Thema

②1 wohnen und arbeiten am holzhafen



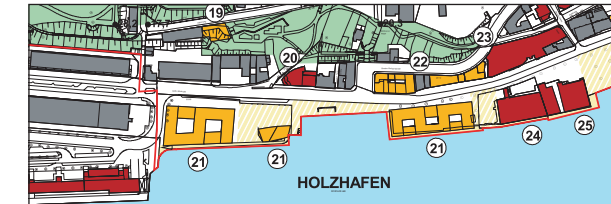
des Entwurfs. Der Außenraum wird durch das Volumen, wie das Volumen durch den Außenraum gebildet.

Durch den Wunsch auf diesem außerordentlichen Grundstück auch wohnen zu können, entstand nach mehreren Überarbeitungen und langen politischen Abstimmungsprozessen der Wohnturm. Im Gegensatz zu den voluminösen und raumgreifenden Zielenskulpturen erscheint das Wohngebäude als ge-



schliffener langgestreckter Diamant. Die Wohnungen haben durch die besondere Gebäudeform alle direkten Elbblick und werden durch eine gläserne Hülle vor den Hafenemissionen geschützt. (Arch. Astoc)

apartmenthaus am holzhafen ②②



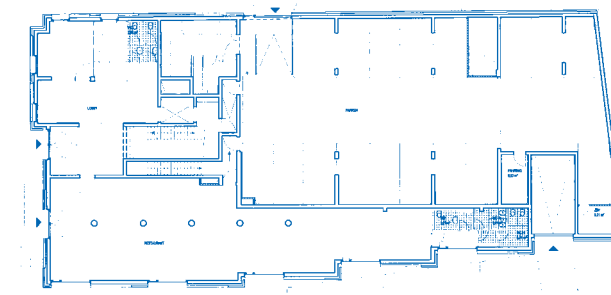
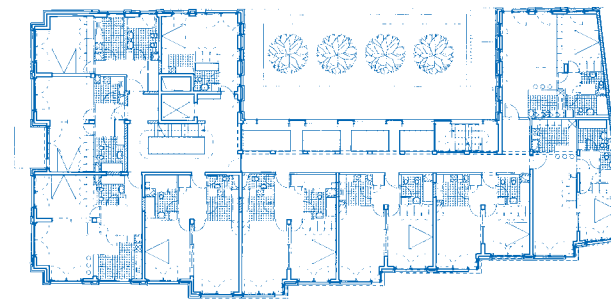
In dem 6-geschossigen Apartmenthaus sind 53, 1-2 Zimmerwohnungen mit 40-75 m² vorgesehen sowie Serviceangebot und Gastronomie im Erdgeschoss.
(Arch. Sch. + P.)

Apartmenthaus am Holzhafen

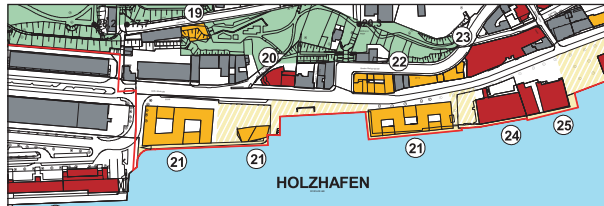
Adresse: Große Elbstraße 100
Wettbewerbe: Städtebaulicher Wettbewerb „Altona-Große Elbstraße“ 1988
Realisierungswettbewerb „Holzhafen“ 1994, 2. Preis
Bauherr: Büll & Dr. Liedke
Architekten: Schweger + Partner, Hamburg
Nutzung: 53 Wohnungen/Gastronomie
Serviceangebot
Größe/BGF: 5.902 m²
Fertigstellung: Herbst 2001

Der Baukörper wird aufgefasst als skulpturale Form, deren Durcharbeitung die Charakteristik des Standortes aufnimmt. Zwei vorhandene Wohnhäuser (Ende 19. Jahrhundert) mit Restaurants werden in die Neubebauung integriert.

Die Öffnungen in der Tragstruktur werden mit großen französischen Fenstern und zurückliegenden großformatigen Betonfertigelementen ausgefacht. Die Apartments sind nach Süden und Westen in Richtung Große Elbstraße und Elbe, bzw. nach Westen und Osten auf den begrünten Gartenhof und zur Carsten-Rehder-Straße orientiert. Die Erschließung des Gebäudes, durch das innenliegende Treppenhaus, ist mit großflächigen Fenstern auf den Gartenhof ausgestattet und somit natürlich belichtet und belüftet.



②③ „stilwerk“ in ehemaliger Mälzerei

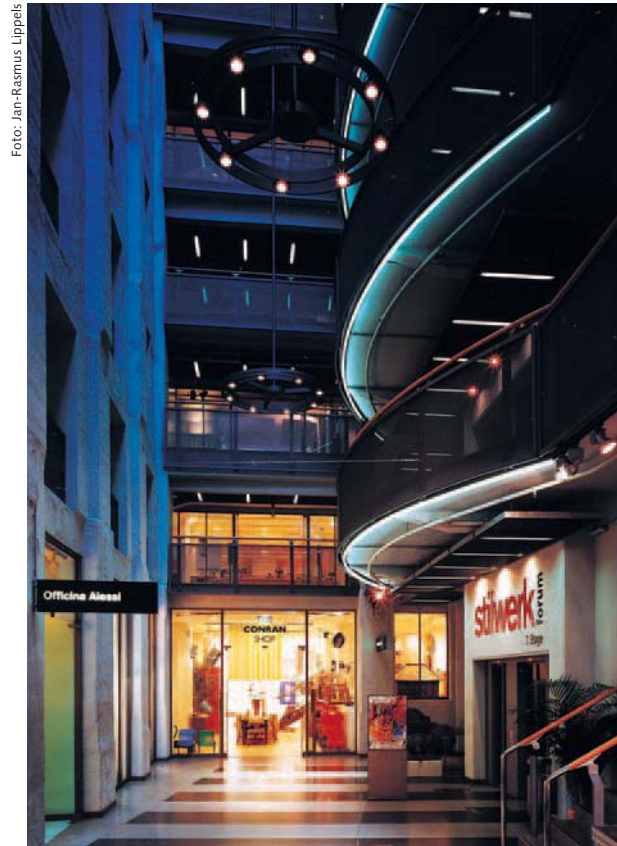


Design-Center „stilwerk“ in ehemaliger Mälzerei

Adresse: Große Elbstraße 66-70
Wettbewerb: freihändige Vergabe
Bauherr: Garbe KG, Bauträgersgesellschaft,
Hamburg
Architekten: Lange, Vogler & Partner, Hamburg,
Innenausbau: Rolf Heide
Nutzungen: Verkaufsausstellungen, Café, Bistro
Größe/BGF: 15.200 m²
Fertigstellung: 1996

In dem seit 1993 denkmalgeschützten Gebäudekomplex der ehemaligen Mälzerei Naefke, eröffnete 1996 das Design-Center „stilwerk“, ein Einrichtungs-Einkaufcenter neuer Art. Auf ca. 10.000 m² Ausstellungs- und Verkaufsfläche bieten 22 Einrichter Produkte von regionalen und internationalen Produzenten aus allen Bereichen des „schöner Wohnens“ an.

Die ehem. Mälzerei stellt zusammen mit den benachbarten inzwischen umgenutzten Speichern und der ehem. Fischauktionshalle ein letztes Bauensemble des historischen Fischerei- und Industriefhafens Altona dar.



Als die Mälzerei Naefke 1992 ihren Betrieb einstellte, hinterließ sie einen Gebäudekomplex, der Spuren einer fast 150jährigen Geschichte aufwies. Der älteste, aus dem 17. Jahrhundert stammende, Teil der Anlage, der nach der Übernahme der Dolck'schen Brauerei durch die Firma Naefke 1875 mehrfach erweitert worden war, liegt im Norden



vor dem Umbau

„stilwerk“ in ehemaliger mälzerei 23

an der Buttstraße. Im Zuge der Umnutzung hat man die Aufbauten der Nachkriegsjahrzehnte entfernt und die Fassade in der Fassung von 1894 rekonstruiert. Eine künstliche Bruchkante und die gläserne Rekonstruktion des Bauvolumens werden in einem Prospekt „als gelungene Visualisierung eines Brand-schadens“ hervorgehoben. Als Hinweis auf die frühere Gebäudefunktion wurden – in alter Form – neue Darrschlote aufgesetzt

Während an der Buttstraße Brüche und Ergänzungen in einer modernen Formensprache die Neubauten kenntlich machen, erscheinen an der Großen Elbstraße verwirrend verschiedene architektonische Lösungen von Rekonstruiertem und Neuem. Die „Neue Mälzerei“ von 1910/11, ein Stahlbetonskelettbau mit vorgeblendeter reichgegliederter Ziegelfassade und das daran anschließende Silo sind in historisierenden Formen aufgestockt und täuschen einen ursprünglichen Bestand vor.*

Im Inneren hat man die großen Silorohre entfernt. So entstand ein zentraler Lichthof, der in den ersten 6 Geschossen gesäumt wird von umlaufenden Galerien, die zu den Läden führen. In den oberen 4 Geschossen, des insgesamt nun 10-geschossigen „stilwerk“ liegen branchenverwandte Büros. Da die neue Ladennutzung nicht in den kleinteiligen, labyrinthartigen Gehäusen und Kammern der Mälzerei zu realisieren war, wurde versucht, das räumliche



vor dem Umbau



Gefüge und frühere Nutzungen anhand des Stützensystems, an Überresten von Konsolen, Trägern und Treppen, oder an Spuren im Mauerwerk zu dokumentieren.

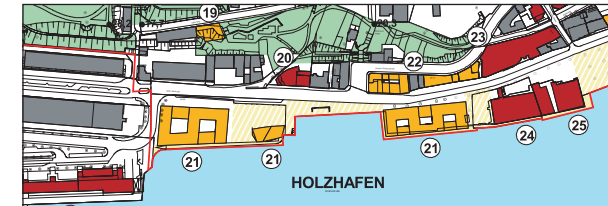
Im Untergeschoss stieß man auf eine seltene Gewölbekonstruktion mit gedrungenen Gusseisenstützen. Sie wurden, ergänzt durch statisch erforderliche Betonpfeiler, in ein Bistro integriert. Inwieweit die Lösungen, die hier ausgehandelt wurden, diesem Denkmal „gerecht werden“, steht zur Debatte.*

Raum für zusätzliche Anbieter – speziell im Bereich Bad, Küchen und Landhausmöbel – sollen in einen Erweiterungsbau mit 3.000 m² im gegenüberliegenden ehem. „Stadtlagerhaus“ geschaffen werden. Die neuen „stilwerk“-Etagen werden durch einen verglasten Übergang mit dem alten verbunden.

(KWI)

* vgl. U. Schneider in „Fabriktagen“, Christians 1997

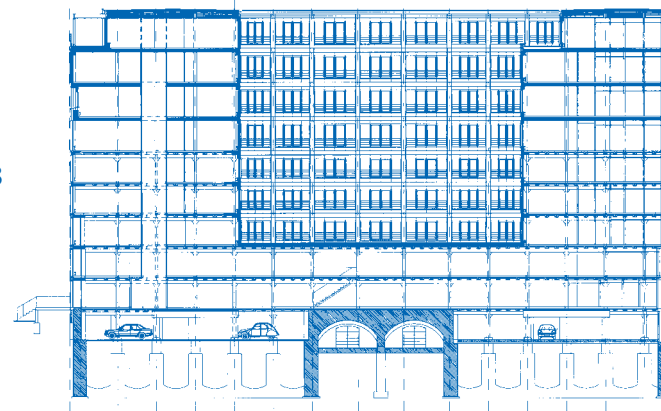
24 greenpeace im ehemaligen „elbspeicher“



Elbspeicher, Renovierung und Umbau für Greenpeace

Adresse: Große Elbstraße 39
 Wettbewerb: Städtebaulicher Wettbewerb „Altona-Große Elbstraße“ 1988 freihändige Vergabe
 Bauherr: KG Grundstücksentwicklungsgesellschaft Große Elbstraße 39
 Architekten: BHL Architekten v. Bassewitz, Hupertz, Limbrock, Hamburg
 Nutzungen: Greenpeace-Zentrale, Büros, Einrichtungsmarkt, Restaurant
 Größe/BGF: 12.700 m²
 Fertigstellung: 1996

Von der ursprünglich geschlossen bebauten Elbkante in Altona ist der Elbspeicher einer der wenigen noch erhaltenen großen Speichergebäude der Jahrhundertwende. Durch Kriegs- und Nachkriegseinwir-



kungen seiner Dachzone beraubt, mit einer durch Witterung und Umbauten stark geschundenen Fassade, rechteckigen sowohl stadthistorische wie auch baugeschichtliche Überlegungen die Erhaltung dieses in England vorgefertigten Stahlskelettgebäudes.

Der Wiederaufbau des Speichers sollte die Spuren der Zeit nicht verwischen und überpolieren. Die

vorhandenen Narben sollen ihre Geschichte erzählen und im Einklang mit den modernen Ergänzungen, neuen Nutzungen und einem ökologischen Bau- und Energiekonzept die notwendige „Rauheit“ von Hafengebäuden darstellen.

Durch den Mieter „Greenpeace“ war die Möglichkeit gegeben, ein Konzept zu verwirklichen, das die Nutzung regenerativer Energien und die Verwendung von möglichst schadstofffreien Materialien in den Vordergrund stellte. Auf dem Dach des Hauses wurde eine 500 KW starke Fotovoltaikanlage errichtet, die derzeit größte in Hamburg. Der dort erzeugte Strom wird, sofern er nicht verbraucht wird, ins Netz eingespeist. Das auf dem Dach und im Innenhof anfallende Regenwasser wird gesammelt und zur Spülung der WC's benutzt. Die Dämm-Materialien der Innenwände bestehen aus einem Altpapierrecyclingstoff; im Überflutungsbe- reich wurde Foamglas verwandt. Es wurden alle Materialien und Verfahren einer strengen Kontrolle unterzogen, die nicht bei der einseitigen dogmatischen Betrachtung der Einzelteile endete, sondern auch immer Zusammenhänge berücksichtigte.

(Arch. BHL)

ateliers und lofts im „stadtlagerhaus“ 25

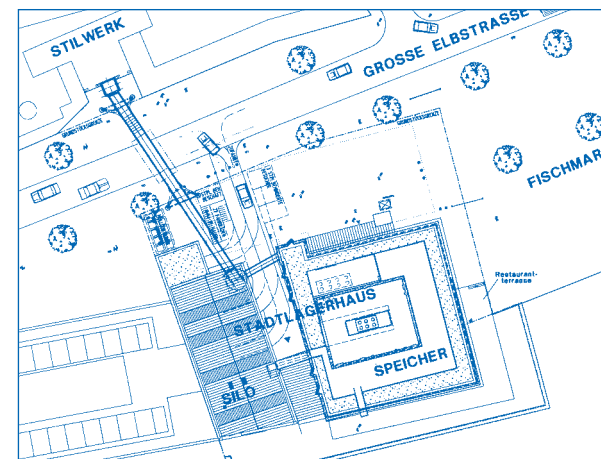
Umbau und Aufstockung des ehemaligen „Stadtlagerhauses“

| | |
|-----------------|--|
| Adresse: | Große Elbstraße 27 |
| Wettbewerb: | konkurrierende Gutachten 1995, 1. Preis |
| Bauherr: | Volksfürsorge Deutsche Lebensversicherung und B. Garbe GbR |
| Architekt: | Alsop & Strömer Architects – Hamburg, London |
| Nutzungen: | Wohnungen, Ateliers, Restaurant, Verkaufsausstellung |
| BGF: | 62.583 m ² |
| Fertigstellung: | 2001 |

Die ehemalige Hafengroßmühle H.W. Lange in ihrer fragmentierten Gestalt veranschaulichte die Industriearchitektur des späten 19. Jahrhunderts bzw. der 20er Jahre in den damaligen Aufstockungen.

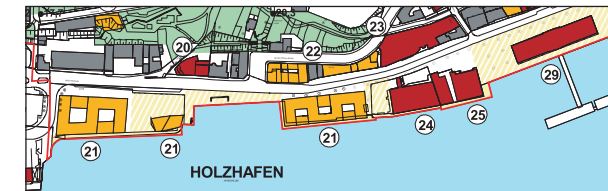
Das an der Elbe gelegene ehemalige Stadtlagerhaus und Silogebäude von 1880 wird durch Umbau und neue Aufstockung in seiner städtebaulichen Dominanz gestärkt. Es handelt sich um massive Backsteinbauten mit Innenskelett. Das Nutzungskonzept für diese wuchtigen Bauten sieht in den unteren beiden Geschossen zur Elbseite hin ein Restaurant vor. Die Gewerbe- und Wohngeschosse werden über eine zentrale Eingangshalle, die zwischen dem Speicher und Silogebäude angeordnet ist, erschlossen. Die zweigeschossige Eingangshalle ermöglicht einen großflächigen Durchblick zur Elbe. Zur großen Elbstraße wird für die dreigeschossige Ergänzung des

gegenüberliegenden „stilwerks“ ein ebenfalls dreigeschossiges gläsernes Foyer mit Aufzug, vor die Fassade gestellt. Die Ateliers in den drei darüber liegenden Geschossen erhalten der Fassade vorgesetzte Stahlbalkone in Anlehnung an die ursprünglichen Ladebalkone der alten Mühle.



In der viergeschossigen Aufstockung sind 28 Wohnungen in unterschiedlicher Größe von 56 m² bis 165 m² vorgesehen. Die Nord-, Süd- und Ostfassade der Aufstockung ist als Doppelglasfassade konzipiert, die einen Klima- und Akustikpuffer bildet. Auf dem Dach des Stadtlagerhauses ist ein Kinderspielplatz sowie eine Terrasse für die Bewohner vorgesehen.

Das Silogebäude wird in historisierender Bauart um ein Geschoss aufgestockt. Das neu aufgesetzte Dach hinter dem rekonstruierten historischen Ziegelgiebel ist durch geschlossene mit Kupfer gedeckte und verglaste Flächen gegliedert, so dass hierdurch eine



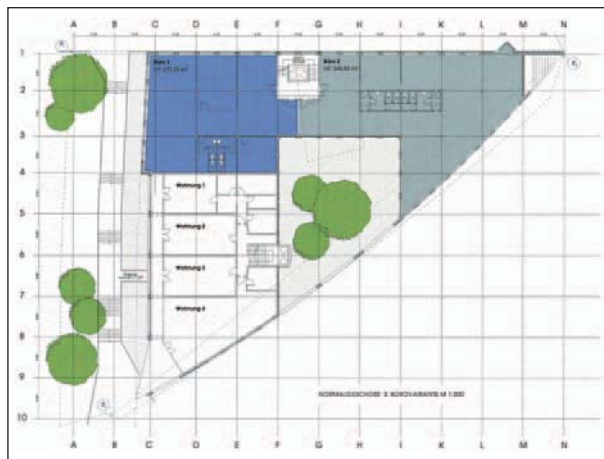
vertikale Struktur entsteht. Das Silogebäude erhält vom 1. bis zum 9. Obergeschoss pro Geschoss nur eine Nutzungseinheit als Büro- oder Wohnloft mit Ausrichtung zur Elbe; im Übrigen wird es als Hochgarage ausgebaut.

Wasserseitig wird die vorhandene Kaimauer von dem benachbarten „Elbspeicher“ entlang „Silogebäude“ und „Stadtlagerhaus“ bis zum Fischmarkt verlängert, so dass eine Ergänzung der Elbuferpromenade ermöglicht wird. (Arch. A + S u. KWI)

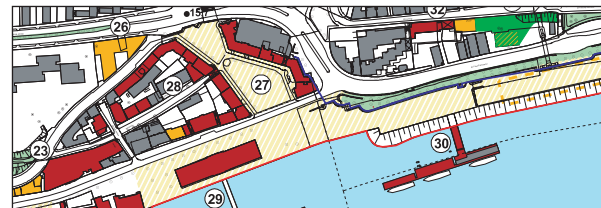
26 wohn- und bürohaus breite straße

Wohn- und Bürohaus Breite Straße

| | |
|----------------|---|
| Adresse | Carsten-Rehder-Str./Breite Str. |
| Wettbewerb | Städtebaul. Wettbewerb „Altona-Große Elbstraße“ 1988/1. Preis |
| Bauherren | STAR Immobiliengesellschaft mbH, Hamburg |
| Architekten | Arge: A + S, Patschan, Kritzmann, Rob, Hamburg mit Architekten-Contor Schäfer, Agather, Scheel, Hamburg |
| Nutzungen | 20 Wohnungen und Büros |
| Größe/BGF | 6.700 m ² |
| Fertigstellung | in Planung |



Das Grundstück ist zur Elbe orientiert und liegt am oberen Elbhang. Das Bürohaus Breite Straße/Carsten-Rehder-Straße liegt zwischen dem Ende



des Fischmarktes und dem Eingang zur klassizistisch geprägten Palmallee mit ihren historischen Putzfassaden. An der Breiten Straße überwiegen Backsteinbauten aus der Nachkriegszeit. Daraus entwickelt sich das Gestaltungskonzept mit einer Kombination von Backsteinfassade an der Breiten Straße und Putzfassaden an der Carsten-Rehder-Straße.

Das Nutzungskonzept sieht zwei Untergeschosse mit insgesamt 63 Stellplätzen vor, an der Breiten Straße vollständig unter Straßenniveau, an der zur Großen Elbstraße abfallenden Carsten-Rehder-Straße ist jedes Parkgeschoss nahezu ebenerdig anfahrbar. Es folgt ein Erdgeschoss mit großzügiger Eingangshalle. Darauf folgen 4 Obergeschosse sowie ein Staffelgeschoss, die im Hauptgebäude für Einzelbüros oder auch Gruppenbüros vorgesehen sind. Der von der Hauptverkehrsachse abgewandte, nach Süd-West-orientierte Gebäudeflügel ist in 5 Obergeschossen dem Wohnen vorbehalten.

Insgesamt werden hier 20 Wohnungen von 50 m² bis 105 m² Wohnfläche vorgesehen. Erschlossen werden die Wohnungen mit einem separaten Treppenhaus mit Aufzug sowie fußläufig von der zu erhaltenen historischen Fußwegverbindung zum Elbufer.



Wegen des etwas ungünstigen Grundstückszuschnittes lässt sich hier kein einfaches, gerichtetes Tragsystem vorsehen. Aus diesem Grund wird eine unterzugsfreie Flachdecke vorgesehen. (Arch. A + S)

wohnen rund um den altonaer fischmarkt ②7



Foto: E. Kossak - ©FHH/STEB

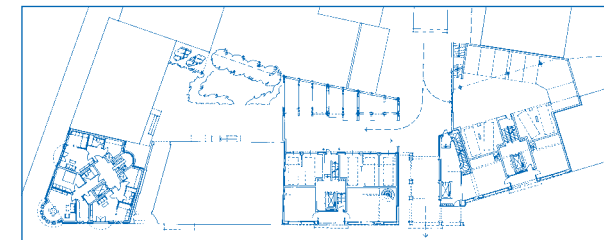
Randbebauung und Neugestaltung des Altonaer Fischmarktes

Adresse: Fischmarkt, Hamburg-Altona
 Marktplatz: Freie und Hansestadt Hamburg
 Ostseite: Bauverein der Elbgemeinden, Hamburg
 Westseite: Altonaer Spar- und Bauverein, Hamburg
 Architekten: G. Talkenberg, Hamburg (Ostseite u. Platzgestaltung)
 GMP, v. Gerkan, Marg + Partner, Hamburg (Westseite)
 Größe/BGF: 11.000m² Wohnen, 1.300m² Läden u. Gastronomie
 Nutzungen: 173 Wohnungen, Restaurants, Läden
 Fertigstellung: 1989



Foto: H. Leika

Nach der schweren Sturmflut 1976 hatte der Architekt G. Talkenberg mit Ing. Büro Grassl im Auftrag der Baubehörde 1977/78 ein städtebauliches Gutachten zum Hochwasserschutz zwischen Landungsbrücken und Altonaer Fischmarkt erarbeitet. Dieses Gutachten führte nachfolgend – auch durch das Engagement des Architekten – zur Entscheidung, die Fischauktionshalle (s. Projekt 29) zu erhalten und zu renovieren. Den im Zweiten Weltkrieg stark zerstörten Fischmarkt und seine Randbebauung zu

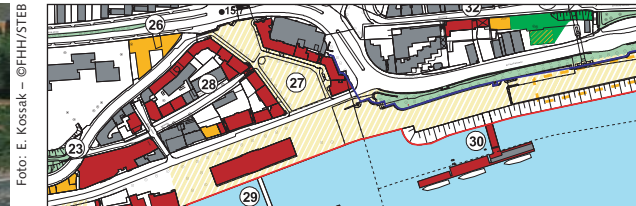


rekonstruieren erforderte allerdings längere Diskussionen bis Anfang der 80er Jahre.

Von der historischen Bebauung waren lediglich vier Häuser erhalten. Nach dem städtebaulichen Gesamtkonzept von G. Talkenberg wurden 1986–88 beide Platzwände – weitgehend im Verlauf des historischen Stadtgrundrisses – neu errichtet, wobei sich die ehemalige Spatenform des Fischmarkts – bedingt durch eine neue Fußgängerunterführung der Breite Straße in Richtung nördlich angrenzendem Wohngebiet verschob. Die etwas historisierenden giebelständigen Wohnungsbauten, die die sanierten Gebäude geschickt einbinden, sind bei den Mietern der beiden Baugenossenschaften sehr beliebt und das trotz der sonntäglichen Störungen durch den Fischmarktbetrieb. Im Hochparterre an der Ostseite ist eine 300 m² große Wohnung für 10 Behinderte und ihre Pfleger eingerichtet worden. In den Erdgeschossen beider Seiten befinden sich Läden, Gaststätten und Restaurants.

Die westliche Platzrandbebauung des Fischmarktes entspricht im wesentlichen der ursprünglichen Bebauung. Die Überbauung der Buttstraße ist der

②8 wohnen rund um den altonaer fischmarkt



Wohnbebauung Buttstraße/
de Voß-Straße/Carsten-Rheder-Straße



konsequente Schritt zur städtebaulich gewünschten geschlossenen Platzrandbebauung. Die Fassadengestaltung der Neubauten nimmt die Vorgaben der Altbauten in Form von Erkern und waagerechten Gliederungen aus Betonfertigteilen auf.

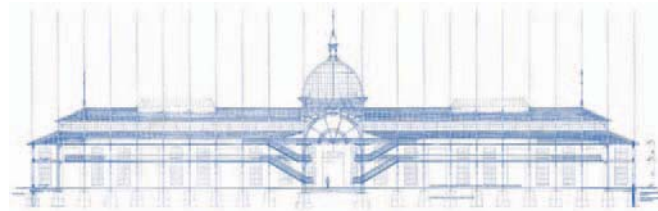
Die unteren Häuser des zur Elbe hin abfallenden Fischmarkts haben aus Gründen des Hochwasserschutzes Fluttore und einen auf +7,30 NN hochgelegten Fußweg, von dem aus man die höher gelegenen Straßen auf der Rückseite erreichen kann. (KWI)

Adresse: Buttstraße/de Voß-Straße/
Carsten-Rheder-Straße
Bauherren: Altonaer Spar- und Bauverein,
Hamburg
Architekten: G. Talkenberg, Hamburg
Größe/BGF: 12.850 m² Wohnen
Nutzungen: 88 Wohnungen
Fertigstellung: 1992/93



Die westlich anschließenden Wohnblöcke wurden Anfang der 90er Jahre vom Altonaer Spar- und Bauverein mit dem Architekten Talkenberg saniert. Die zerstörten Dachgeschosse der spiegelgleichen Bauten an der De-Voß-Treppe wurden rekonstruiert und die vorhandenen Baulücken mit Wohnungs-Neubau ergänzt. (KWI)

feiern in der fischauktionshalle 29

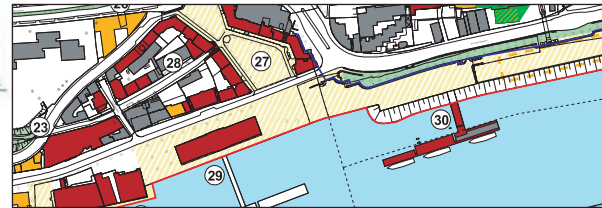


Rekonstruktion der ehemaligen Fischauktionshalle und des historischen Anlegers

Adresse: Große Elbstraße
Wettbewerb: freihändige Vergabe
Bauherr: Freie und Hansestadt Hamburg
Architekt: G. Talkenberg, Hamburg
Nutzung: Ausstellungs- und Veranstaltungszentrum
Größe/BGF: 3.800 m²
Fertigstellung: 1984/85

Mitte der 70er Jahre sollte die 1894-96 erbaute Altonaer Fischauktionshalle abgebrochen werden, um mehr Platz für die Händler des traditionellen sonntäglichen Fischmarkts zu schaffen. Die Halle war durch Kriegsschäden und verunstaltende Ein- und Anbauten in einem stark verfallenen Zustand; ihre genietete Stahlkonstruktion aus nicht rostendem sog. „Buddelstahl“ war jedoch noch intakt.

Durch das besondere Engagement des Architekten Günter Talkenberg konnte die Halle, die dem Urtyp einer römischen Markthalle, also einer dreischiffigen Basilika, entspricht, gerettet werden. Der Hamburger Senat konnte von der Erhaltenswürdigkeit überzeugt werden und bewilligte die erforderlichen 6,5 Mio. DM. Nach alten Plänen und Fotos wurde



die Halle in 2-jähriger Bauzeit rekonstruiert und der zerstörte Bau-Schmuck, wie Buntglasfenster, Leuchten, Wappen, Pilaster, wiederhergestellt.

Seit ihrer Fertigstellung 1984/85 wird die Halle nicht nur an Fischmarkttagen sondern für viele verschiedene Veranstaltungen (Jam session, Bauforum, Sylvesterfete, Wahlveranstaltung usw.) genutzt. Eine Besonderheit: Bei Sturmfluten kann das Elbwasser durch Öffnungen in den Toren hinein und wieder hinaus laufen ohne durch Aufstau die Bausubstanz zu gefährden.



Die Stadt Hamburg erhielt das „Europa Nostra“-Diplom für vorbildliche Restaurierung der de-Kosler-Stiftung, London 1984. Die Baubehörde Hamburg zeichnete den Architekten G. Talkenberg für denkmalgerechte Rekonstruktion der Halle 1986 als „Vorbildliches Bauwerk“ aus. 1998 schenkte der Architekt der Stadt Hamburg die bis dahin noch nicht wiederhergestellten Uhren in den Giebeln der Halle.

Anfang der 90er Jahre ließ das Amt für Strom- und Hafenbau den historischen Anleger, wie er bis 1943 mittig vor der Fischauktionshalle bestanden hatte, auf Betreiben des Architekten Talkenberg und unterstützender Planer aus dem Bezirksamt und der STEB, denkmalgerecht wiederherstellen. (KWI)

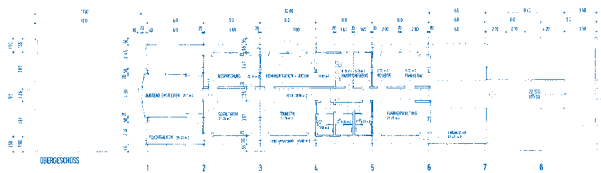
30 stützpunkt der barkassen

HADAG – Verwaltungs- und Werkstattgebäude auf einer Pontonanlage

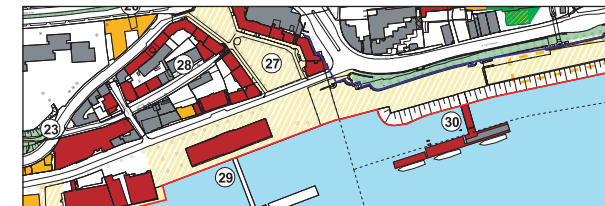
Adresse: St. Pauli Fischmarkt 28
 Wettbewerb: Wettbewerb „Hafenrand Altona/ St. Pauli“ 1984/freihändige Vergabe
 Bauherr: HADAG AG, Hamburg
 Architekten: AZ Architekten, Hamburg – Vorplanung, Adelhelm u. Dittmer, Hamburg – Realisierungsplanung
 Nutzung: Verwaltung, Werkstatt
 Größe/BGF: 732 m²
 Fertigstellung: 1995

Mitte der 80er Jahre brachte das Amt Strom- und Hafenanbau die Zuschüttung des Grasbrookhafenbeckens und damit die Notwendigkeit der Verlegung der HADAG-Flotte in die Diskussion. Die 1989 mit der Planung des Bereichs zwischen Fischauktionshalle und Pumpwerk beauftragte Architektengruppe AZ schlug vor, die Überliegeplätze für die 25 Barkassen vor das geplante unterirdische Mischwasser-rückhaltebecken zu legen, quasi als Touristenattraktion gleich gegenüber der umstrittenen Häuser der Hafenstraße.

1991 begannen die Architekten Adelheim + Dittmer mit der Planung der HADAG-Anlage. Vielfältige, für die Architekten ungewöhnliche Probleme entstanden allein dadurch, dass die Gebäude nicht auf



einem festen Fundament, verbunden mit dem Erdreich, sondern auf schwimmenden Pontons montiert werden mußten: Schaukelverhalten, Stoßbelastung, Verwindung der Pontons bei starkem Wellengang.

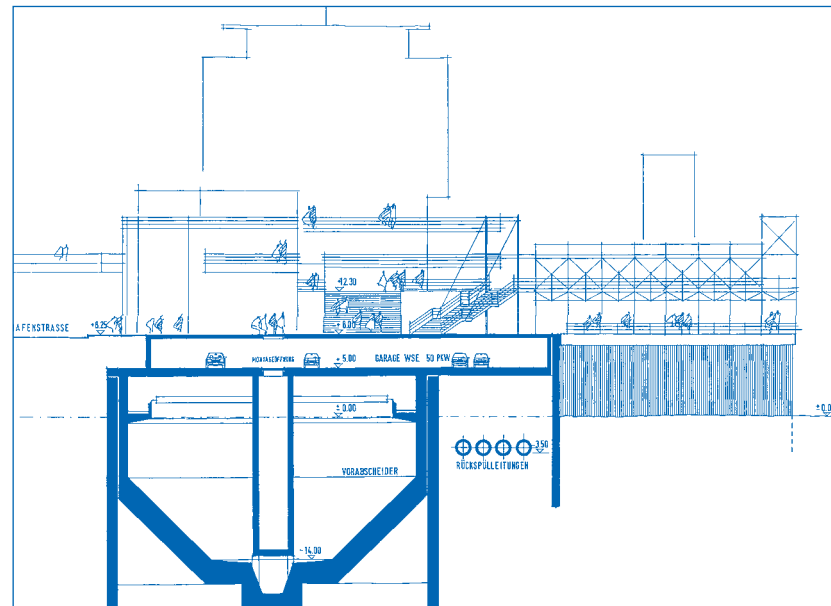


Stabile Rahmenkonstruktionen mit nach außen geneigten Stützen berücksichtigen z. B. Stoßbelastung durch anlegende Fähren und das Schaukelverhalten der Pontons. Umgeben von Wasser, wurden keinerlei Brandschutzanforderungen an das Bauwerk gestellt. Dadurch konnte die ganze Stahlkonstruktion innen wie außen sichtbar bleiben. Die horizontalen Fischbauchträger, die Wellblechfassaden, die Geländer, Niedergänge und Bullaugen sind Anlehnungen an Schiffsarchitektur, an hafentypische Gebäude, Kräne und Brücken. Die Roste der Fensterputzgänge befanden sich früher als Fußwege bei einigen Brücken im Hamburger Hafen.



Die Stahlpontons wurden auf der Rostocker Neptun-Werft gebaut. Alle tragenden Stahlteile wurden vorgefertigt und komplett verzinkt, so dass auf der Baustelle alle Teile nur verschraubt wurden. So wurde die Primärstruktur innerhalb von nur 2 Wochen montiert. (Arch. A.+D. u. KWI)

im bauch der stadt 31



Rückhaltebecken und Pumpwerk mit Fischmarkterweiterung

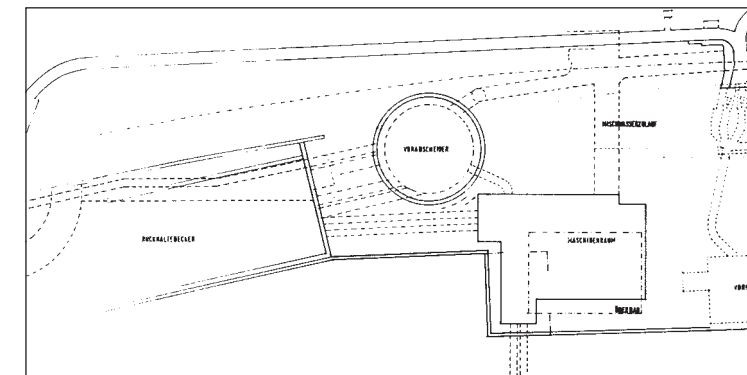
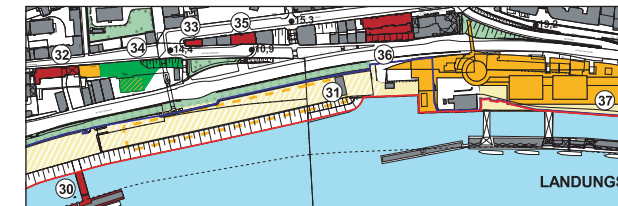
| | |
|-----------------|--|
| Adresse: | Hafenstraße |
| Wettbewerb: | „St. Pauli-Landungsbrücken/ Millerntor“ 1988 |
| Bauherr: | FHH, Hamb. Stadtentwässerung |
| Architekten: | Ing. Büro IMS + Architekten- gruppe AZ, Hamburg |
| Nutzung: | Pumpwerk und Mischwasserrück- haltebecken |
| Größe/BGF: | ca. 60.000 m ³ |
| Fertigstellung: | noch nicht terminiert |

Im Bereich westlich der Landungsbrücken liegt unmittelbar an der Elbe das Pumpwerk und der Regenauslass „Hafenstraße“. Es sind dies die bedeutendsten abwassertechnischen Anlagen für die gesamte Hamburger Innenstadt.

Hier fließt das Abwasser der alten Stammsiele zusammen, die das Rückgrat des innerstädtischen Mischwasser-Sielnetzes bilden. Das Pumpwerk fördert das Abwasser zum Klärwerk Köhlbrandhöft-Dradenau auf der Südseite der Elbe.

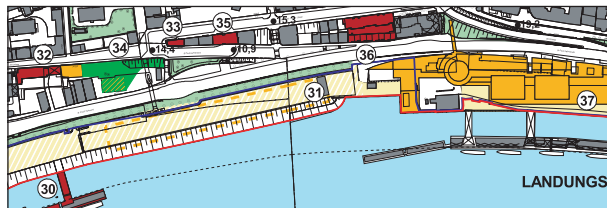
Bei Hochwasser in der Elbe und gleichzeitig über der Stadt niedergehenden Regenfällen muss überschüssiges, nicht mehr im Sielnetz und in bisher vorhandenen Rückhaltebecken aufnehmbares Mischwasser (das dann weitgehend verdünnt ist) mit Pumpen in die Elbe gefördert werden, um Überschwemmungen in der Stadt zu vermeiden.

Um dieses überschüssige Mischwasser, das bei starkem Regen nicht sofort und vollständig in die Kläranlagen abgeleitet werden kann, zu speichern und weiter zu klären, sind auf der für die Hamburger Stadtentwässerung disponierten Fläche im Deichvorland, elbseits vor Hochwasserschutzmauer und Promenade, unterirdische Anlagen (z. B. auch weitere Rückhaltebecken) geplant. Für elektrische Pumpen ist ein oberirdisches Betriebsgebäude vorzusehen, das in die beabsichtigte Bebauung westlich der Landungsbrücken (s. Projekt 37) eingepasst werden soll.



Auf der Oberfläche der geplanten unterirdischen Anlagen sollen dann neben einer Erweiterung der Flächen für den sonntäglichen „Fischmarkt“ Plätze zum Promenieren, Spielen und Ausruhen entstehen.
(HSE u. KWI)

32 wohnen am pinnasberg

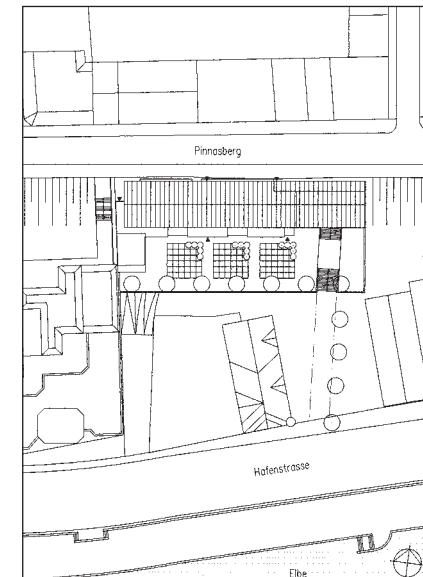
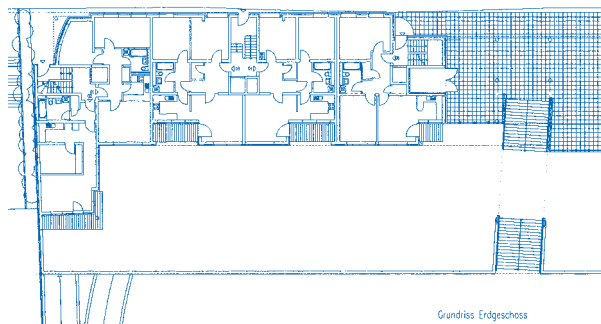


Wohnbebauung am Pinnasberg

Adresse: Pinnasberg 29 - 33
 Wettbewerb: Städtebaulicher Wettbewerb „Hafenrand Altona/St. Pauli“ 1984
 freihändige Vergabe
 Bauherr: GbR Pinnasberg, Borgwardt, Schneider, Hamburg
 Architekten: Possehn, Voges, Ossenbrügge, Architekten, Hamburg
 Nutzungen: 30 Wohnungen, Gewerbe
 Größe/BGF: 2.960 m²
 Fertigstellung: 1996

Bei dem Objekt handelt es sich um ein 5-geschosiges Gebäude mit ausgebautem Dachgeschoss sowie zwei Kellergeschossen und zwei Tiefgaragen. Das Gebäude mit insgesamt 30 Wohnungen und 3 Gewerbeeinheiten liegt an der bis zu 8 Meter hohen Hangkante des Geestrückens.

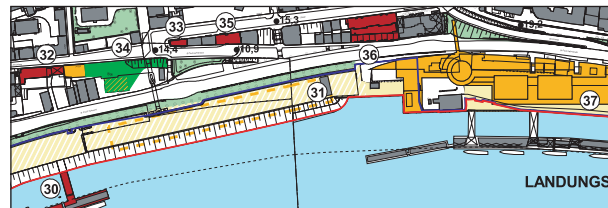
Die Gewerbeeinheiten im Souterraingeschoss sind von einer Terrassenfläche oberhalb der Tiefgarage elbseitig zugänglich.



Die Wohnungen mit 2 bis 4 Zimmern und einer Wohnfläche von ca. 52-108 m² werden von der Gebäude-Nordseite, der Straße Pinnasberg, über drei Treppenhäuser erschlossen. Alle Wohnungen verfügen elbseitig über einen Balkon oder eine Terrasse.

Der Wohnungsanteil wurde auf dem 3. Förderungsweg durch die Wohnungsbaukreditanstalt gefördert.
 (Arch. PVO)

runde ecke mit elbblick ③③

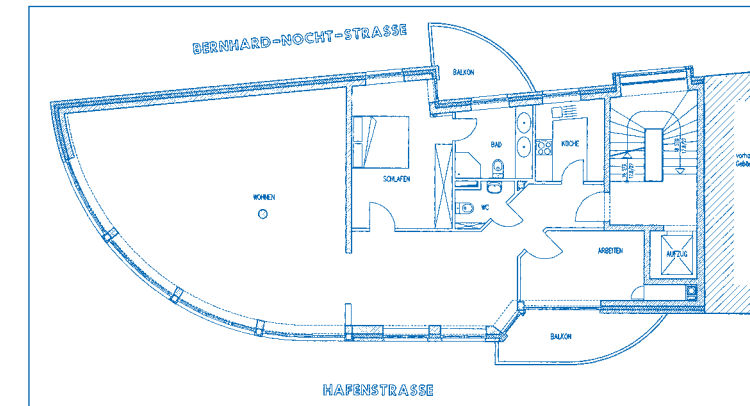


Neubau eines Mehrfamilienhauses

Adresse: Bernhard-Nocht-Straße 4
Wettbewerb: Städtebaulicher Wettbewerb
„Hafenrand Altona/St. Pauli“ 1984
freihändige Vergabe
Bauherr: B. + R. Fraatz
Grundstücksverwaltung, Hamburg
Architekt: Knüppel u. Faber
Nutzung: 6 Wohnungen
Größe/BGF: 1.285,28 m²
Fertigstellung: Dez. 1995

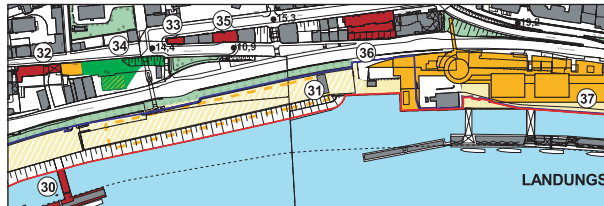


Auf dem nur 149 m² großen Eckgrundstück Bernhard-Nocht-Straße/Hafenstraße ist im Dezember 1995 ein Mehrfamilienhaus fertiggestellt worden. Das Gebäude ist gegen einen spitz zulaufenden Geländeversprung zwischen den beiden Straßen ge-



schoben. Es besteht aus zwei Untergeschossen, Erdgeschoss, fünf Obergeschossen und einem als Eckbetonung konzipierten Staffelgeschoss. Während die Nordseite des Gebäudes als eine geschlossene, reliefbetonte Lochfassade gestaltet ist, öffnet sich die Südseite als gebogene Glasfassade mit dem Blick über den Hafen, der Elbe zu. (Arch. K + F)

34 „antonipark“ und turnhalle

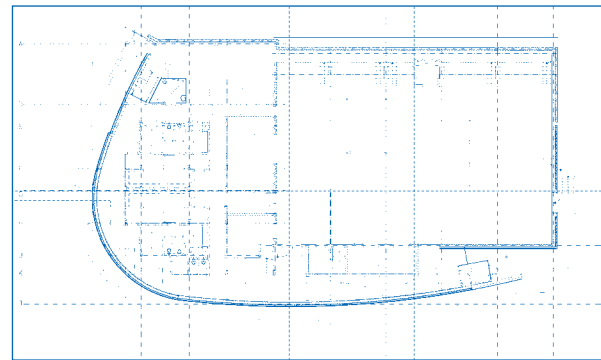
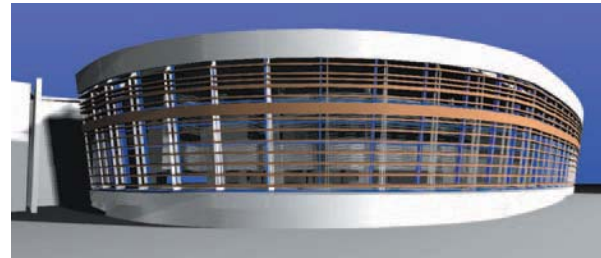


Bürger-Projekt „Antonipark“ und Turnhalle

| | |
|-----------------|---|
| Adresse: | Pinnaßberg |
| Wettbewerb: | Städtebaul. Wettbewerb „Hafenrand Altona/St. Pauli“ 1984 freihändige Vergabe |
| Bauherr: | Behörde für Schule, Jugend und Berufsausbildung, Hamburg |
| Architekt: | PPA Pilch + Partner Architekten, Hamburg |
| Nutzungen: | Schulsport, Grünfläche |
| Größe/BGF: | 1.500 m ² |
| Fertigstellung: | in Planung |

Zwischen den Straßen „St. Pauli Fischmarkt“ und „Pinnaßberg“, am Geländesprung des Geesthangs, plant die Behörde für Schule, Jugend und Berufsausbildung den Bau einer Sporthalle. Die Nutzer sind in erster Linie die Schüler der Schule „Friedrichstraße“, jedoch auch interessierte Vereine.

Das Raumprogramm umfaßt eine Einfeld-Sporthalle mit einer beispielbaren Höhe von 5,50 m, eine Tribüne, einen Gymnastiksaal und Geräte-, Umkleide-, Sanitär- und Technikbereiche, die über zwei Ebenen angeordnet sind.



Es ist geplant, das Dach der Halle als Gründach auszubilden, um die Fläche in den geplanten „Antonipark“ als räumliche Erweiterung des alten, öffentlich zugänglichen Pastoratsgartens miteinzubeziehen.

Die Lage der Sporthalle, an städtebaulich exponierter Stelle, mit Blick auf die Elbe, begründet eine architektonisch prägnante Form. Die organische Großform der Sporthalle rührt von einer Weiterführung der geschwungenen Stützwand der benachbarten öffentlichen Aussichtsterrasse „Schauermanns Park“. Ferner gilt es einen geschichteten sedimentartigen und somit glaubwürdigen Sockel für einen „Park“ auszubilden.

Die Schulturnhalle gehört zum Gesamtprojekt „Antonipark“, das Anwohner zusammen mit Mitarbeitern der STEB und der Umweltbehörde entwickeln.

Das begehbare grüne Dach der Turnhalle soll zusammen mit dem Kunstprojekt „Parkfiction“ des Künstlers Christoph Schäfer, den Mietergärten im Pastoratsgarten und der zu renovierenden Aussichtsterrasse „Schauermanns Park“ das Defizit an Grün- und Spielflächen im Quartier ausgleichen.

Am Rande des neuen „Antoniparks“ entsteht das „Parkhaus“ – ein stadteilnahes Wohngruppenprojekt mit 19 Wohnungen, Gemeinschaftsräumen und einer Quartiersgarage. Mit 8 Geschossen wird es das höchste Passivhaus in Deutschland – mit Sonnenenergie und Wärmedämmung kann auf eine herkömmliche Heizung verzichtet werden.

Das Planungssystem des Architekten Joachim Reinig nimmt Rücksicht auf die unterschiedlichsten Haushaltsgrößen. Erschließungszonen erlauben die Kopplung von Wohnungen – sie sind so nach-



haltig zu bewirtschaften und können auf Wünsche der Bewohner und spätere Veränderungen Rücksicht nehmen. Alle Wohnungen sind schwellenfrei, zwei Wohnungen Rollstuhlgerecht geplant.

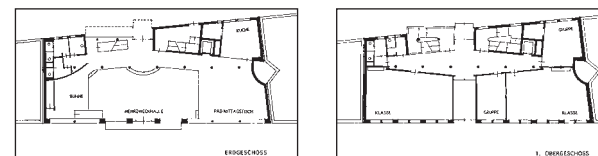
schule mit aussicht 35

Erweiterung der Grundschule „Friedrichstraße“

Adresse: Bernhard-Nochtstraße 12
 Wettbewerb: Städtebaul. Wettbewerb „Hafenrand Altona/St. Pauli“ 1984
 freihändige Vergabe
 Bauherr: Hafensrand GmbH für die Freie und Hansestadt Hamburg
 Architekten: Welm, Seifert, Möller, Hamburg
 Nutzung: Schule
 Größe/BGF: ca. 2.000 m²
 Fertigstellung: 1996

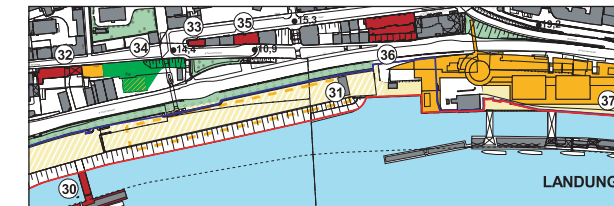


Die Schule „Friedrichstraße“ soll wegen der besonderen pädagogischen Anforderungen in einem schwierigen sozialen Milieu langfristig in eine Ganztagschule umgewandelt werden. Entsprechende schulische Erweiterungen mussten wegen der beengten Grundstückssituation zum Teil in einer südlich angrenzenden Baulücke auf dem Hanggrund-



stück, mit ca. 3,5 m Höhenunterschied zwischen Bernhard-Nocht-Straße und St. Pauli Hafenstraße errichtet werden.

In dem Neubau sind alle Grundschulklassen als Ganztagesbereich untergebracht, darüber hinaus werden die Räumlichkeiten in den Abendstunden auch für Erwachsenenbildung und Stadtteilkulturarbeit genutzt. Der Schulbau nimmt als 4-geschossiger Baukörper die Höhen und Fluchten der Nachbargebäude auf. Die südlich gelegene Treppe im Schaueremannspark ist Ausgangspunkt für die Gliederung der Südfassade und die Lage des unteren Eingangs von der St. Pauli Hafenstraße aus. Durch einen vertikalen Akzent kann das ca. 30 m lange Gebäude in seiner architektonischen Wirkung den schmalen Nachbarhäusern angepasst werden.



Der Schulbau wurde in weißem Putz mit beige gefliestem Sockel um eine mittlere Lichtachse herum entworfen, die im Norden von einem vorspringenden Glastreppenhaus und im Süden durch zweigeschossige Fenster definiert ist. Das innen und außen mit gelben und blauen Akzenten versehene, schlichte Gebäude passt sich mit seiner sachlichen Lochfassade gut ein.

Das Erdgeschoss mit seiner großzügigen Pausenhalle und das Sockelgeschoss öffnen sich nach Süden, in den drei darüber liegenden Geschossen orientieren sich die Klassenräume mit entsprechendem Sonnenschutz ebenfalls zum Hafenpanorama. Eine windgeschützte Dachterrasse gleicht das Fehlen jeglicher Freiflächen aus. Die Firsthöhen der westlichen Nachbargebäude werden vom „grünen Dach“ des Schulbaus aufgenommen.

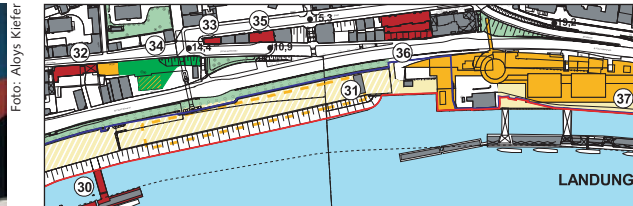
Der erdgeschossige Hauptzugang von der Bernhard-Nocht-Straße mündet in der offenen Pausenhalle, die auch als Aula und für die Mittagsversorgung der Kinder genutzt werden kann. (Arch. WSM)

③⑥ hafenstraße: neues wohnen und arbeiten



Wohnbebauung St. Pauli Hafenstraße/
Bernhard-Nocht-Straße

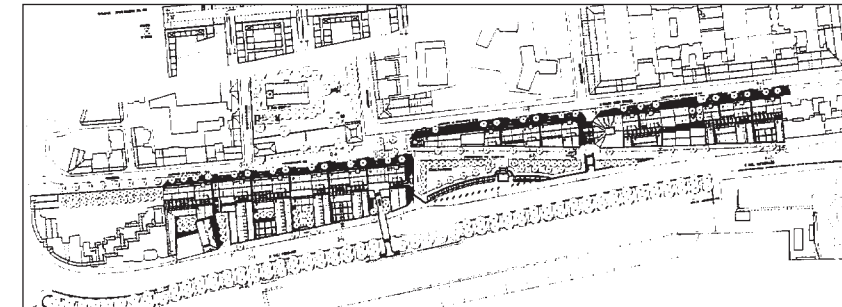
Adresse: St. Pauli Hafenstr. 104/Bernhard-Nocht-Str. 46 - 48
 Wettbewerb: Städtebaul. Wettbewerb „Hafenrand Altona/St. Pauli“, 1984/1. Preis
 Bauherr: Verwaltungsgesellschaft Hafenrand mbH, Hamburg
 Architekt: Architekten-Contor, Schäfer-Agather-Scheel, Hamburg
 Nutzung: 56 Sozialwohnungen, Kindertagesstätte und Gewerbe
 Größe/BGF: 4.700 m²
 Fertigstellung: 1997



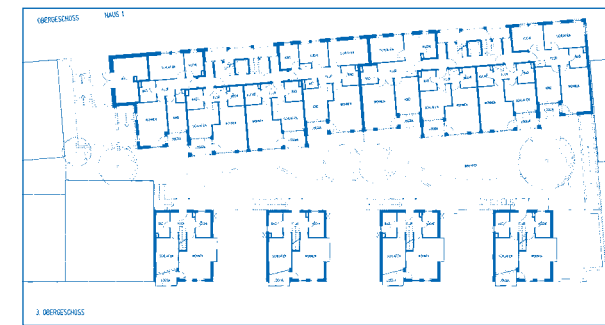
In Anlehnung an die weiße Moderne, aber mit Mut zur Farbe, vermitteln die 56 Sozialwohnungen mit Kindertagesstätte und Läden durch die starke Orientierung der Fassade zu den Balkons hin, die warmen, roten Farbflächen der zurückspringenden Bauteile und durch die weißen, hüttenartigen Zinnen der vorderen Zeile eine mediterrane Atmosphäre.

Die Betonung des Geesthangs durch die abgestufte Bebauung, die fast allen Wohnungen Elbblick gewährt, ist eine überzeugende Korrektur des historischen Vorbilds der Wohngebäude der Gründerzeit. Und schließlich haben die Architekten das Perspektiven- und Linienspiel, das durch das trapezartige Grundstück vorgegeben wird, aufgenommen und in Details wie den angeschnittenen Balkons weitergesponnen. Auch zur Bernhard-Nocht-Straße hin, wo die Erscheinung deutlich zurückgenommen ist, wurde die Monotonie der Lochfassade mit matten Farben und ungewöhnlichen Loggien aufgebrochen. (aus „Architektur Jahrbuch 1997“)

Auf dem schmalen Geesthanggrundstück bilden 56 öffentlich geförderte Wohnungen, eine Kindertagesstätte sowie gewerbliche Räume im Erdgeschoss der Hafenstrasse das Nutzungskonzept für die Wohnanlage. Der Baukörper vermittelt zwischen den



Wettbewerbsentwurf 1984



6-7 geschossigen, historischen Hafenrand-Häusern aus der Gründerzeit und einem 3-geschossigen Garagenbauwerk. Trotz der Strassenrandbebauung zur Bernhard-Nocht-Strasse und zur Hafenstrasse bleibt der über zwei Tiefgaragengeschossen liegende Innenhof durch die zinnenartige Gebäudeausbildung nach Süden hell und licht und ermöglicht allen Bewohnern Ausblick auf die Hafenecke und die Uferlandschaft. (Arch. AC)

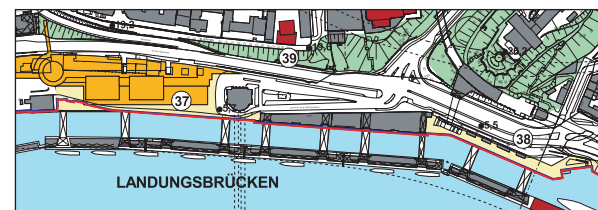
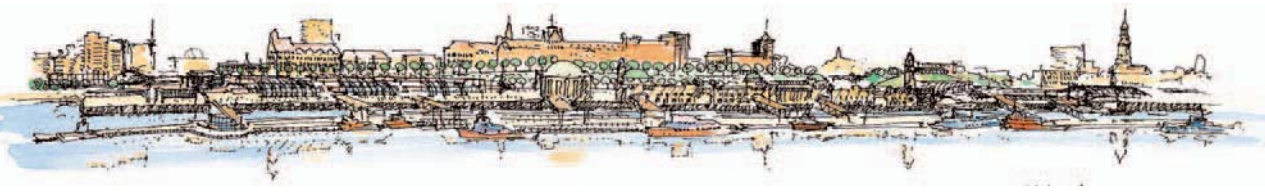
tourismuscenter landungsbrücken 37 a

Tourismuscenter Landungsbrücken

Adresse: Landungsbrücken
 Wettbewerb: Wettbewerb „St. Pauli-Landungsbrücken/Millertor“ 1988/1. Preis
 Architekt: AZ Architekten, Hamburg, Amorelli, Sembritzki, Tran Viet, Zadeh
 Nutzungen: Agenturen, Hotel, Gastronomie, Läden, Ausstellungen bzw. Großaquarium, Imax-Kino, Foodcourt
 Größe/BGF: ca. 25.000 m²
 Fertigstellung: Realisierung zur Zeit ungewiß



Luftbild-Montage: AZ – © Vermessungsamt Hamburg



großzügig und unverstellt angelegt werden, um vielfältige Aktivitäten – wie dem Hafengeburtstag – Raum zu geben.

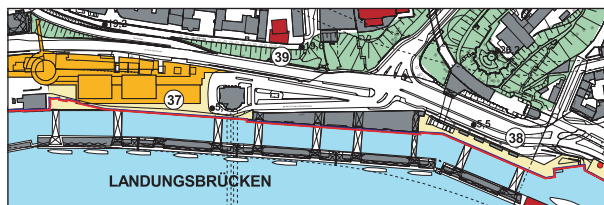
Das vorgeschlagene langgestreckte Bauwerk überbrückt mit seiner selbsttragenden Konstruktion das Pumpwerk und das Rechengebäude, so dass keine zusätzlichen Lasten auf den alten Bestand abgesetzt werden. (AZ, aus dem Wettbewerb)



Die St. Pauli Landungsbrücken haben nicht nur für die Hamburger eine große Bedeutung, auch als touristischer Anziehungspunkt ist diese Nahtstelle Stadt – Hafen sehr populär. Als wesentlichen Teil ihres 1988 prämierten und in den Folgejahren weiterbearbeiteten städtebaulichen Konzepts hat die Architektengruppe AZ das Tourismuscenter Landungsbrücken entworfen. (KWI)

Zwischen dem Elbtunnelgebäude und der Achse Davidstraße wird ein leichter terrassenförmiger Baukörper an den Fuß des Geesthanges gelegt mit vielfältigen Querverbindungen und Durchblicken zum Fluss. Die Gebäudehöhe ordnet sich den topographischen Gegebenheiten unter. In der Achse Davidstraße erfolgt eine architektonische Akzentuierung – z. B. ein Hotelurm. Das Elbtunnelgebäude wird seiner architektonischen Bedeutung entsprechend frei herausgestellt und bildet somit den Gelenkpunkt zwischen den beiden Plätzen, die

37 „wattenmeer“ und „wissensmeile“

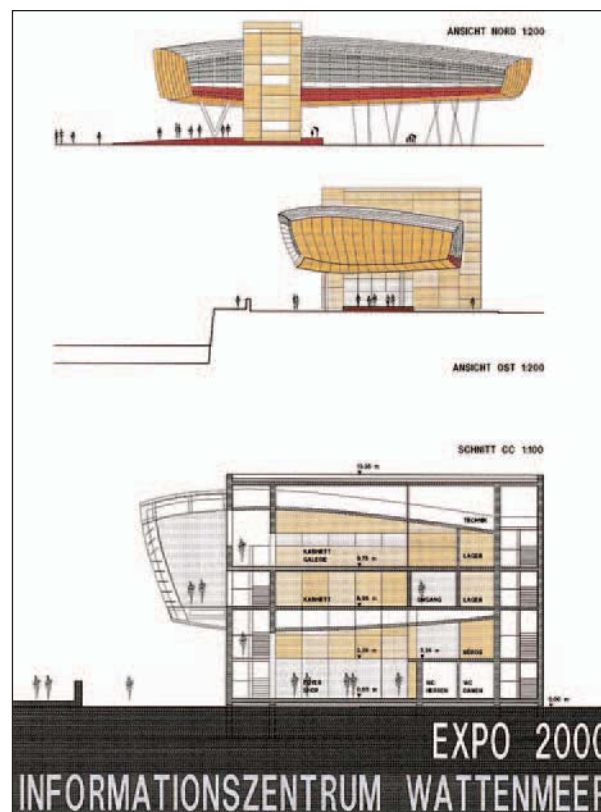


EXPO-Pavillon „Wattenmeer“ und „Wissensmeile“ Landungsbrücken

Adresse: Landungsbrücken
 Wettbewerb: Wettbewerb EXPO-Pavillon „Wattenmeer“, 1. Preis
 Architekten: Alsop + Störmer, London, Hamburg
 Bauherr: Agen'd'a, Grafenau
 Nutzungen: Ausstellungen (Ergänz.: Science Center, Imax Kino, Gastronomie)
 Größe/BGF: 1350 m² (+ 13.000 m²)
 Fertigstellung: nicht realisiert

Die Gruppe agen'd'a, Grafenau (Idee und Projektentwicklung) hatte – unterstützt von der Stadt Hamburg – für die EXPO 2000 einen Informationspavillon über und für das Wattenmeer geplant. 1998 führte Agen'd'a, zusammen mit der Stadtentwicklungsbehörde einen Architektenwettbewerb für den temporären Pavillon durch. Den 1. Preis erhielten Alsop + Strömer, Hamburg-London. (KWI)

Ein aufgeständerter, biomorpher Körper mit einseitig weit geöffneter Holz-Schalenkonstruktion, bietet

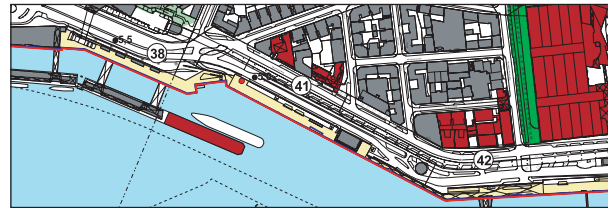


die Möglichkeit einer multifunktionalen Nutzung für Vorträge, Sonder- oder Medienveranstaltungen. In zwei angegliederten Kabinetten, zur Hauptausstellung großflächig zu öffnen, wären räumlich und lichttechnisch differenzierte Ausstellungskonzepte zu realisieren. Vom Kabinett auf der Galerie ergibt sich ein freier Blick über die Hauptausstellung hinweg auf die Elbe.

Der Bau besteht tragkonstruktiv aus einer Holzsandwichkonstruktion, die in einzelne, schottenartige Elemente zerlegt werden kann. Die Trennbarkeit in großformatige Komponente ermöglicht so wohl eine wirtschaftliche Vorfertigung als auch (wegen der vorgesehenen Nutzungsdauer von 10 Jahren) einen einfachen Abbau und Wiederaufbau an anderer Stelle. Die geplante Konstruktion nutzt modernste Holzbautechnik bei Beibehaltung eines alten Prinzips: der Bretter beplankten Rippenkonstruktion hölzerner Bootsrümpfe. (Arch. A + S)

Um die Finanzierung des Informationspavillons „Wattenmeer“ zu sichern, planten die Projektentwickler, ihn um eine sogenannte „Wissensmeile“ (Imax-Kino, Science Center), Gastronomie und Läden, baulich insgesamt 13.000 m² BGF, zu ergänzen. Das Projekt konnte trotzdem nicht realisiert werden. (KWI)

sanierung von hochwasserschutz ... 38



Hochwasserschutz und Neugestaltung der Promaden- und Platzbereiche an den St. Pauli-Landungsbrücken

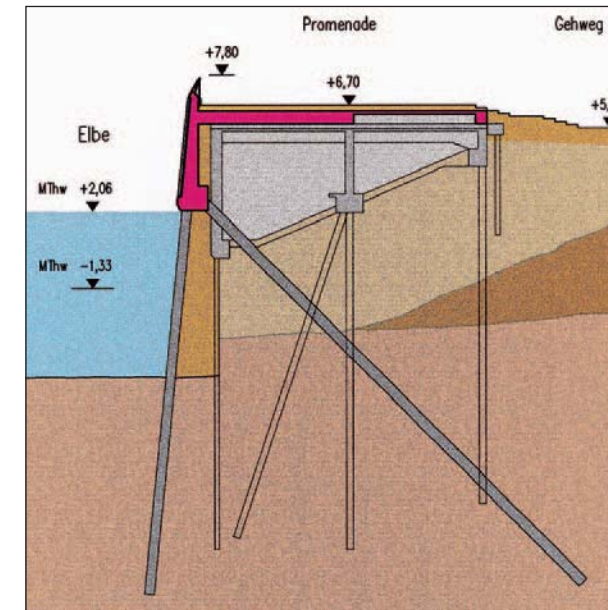
| | |
|-----------------|---|
| Wettbewerb: | „St. Pauli-Landungsbrücken/ Millerntor“ 1. Preis AZ |
| Bauherr: | Baubehörde, Amt für Wasserwirtschaft, Hamburg, Sprinkenhof AG |
| Architekt: | Ingenieurbüro Grassl und Architekturbüro Zadeh, ehem. AZ, Hamburg |
| Nutzung: | Hochwasserschutzanlage und Promenade |
| Größe/BGF: | 470 m Uferlinie mit Schutzhöhe +7,80 m NN |
| Fertigstellung: | 1995 - 2000 |

Anlage Landungsbrücken Ost

Die St. Pauli Landungsbrücken sind auch Teil der Hamburger Hochwasserschutzlinie. Durch Sturmfluten mit immer höherem Wasserpegel wurde eine höhere Bemessungsgrenze festgelegt; danach werden die Hamburger Deiche und Schutzmauern schrittweise erhöht.



Die vorherigen Kaianlagen der Landungsbrücken wurden, einschließlich der Zugangsbrücken zu den Pontons, 1952 gebaut. Den östlichen Abschluss der Anlagen bildet auch heute noch eine Nische für den Senatsanleger. Die Oberkante der Anlagen hatte eine Höhe von +5,70 m NN, in etwa niveaugleich mit der Straße. 1969, nach der großen Sturmflut 1962, wurden die Kais dann mit einer 1,30 m hohen Hochwasserschutz-Mauer versehen. Diese Schutz-



mauer war für eine erneute Erhöhung nicht mehr standsicher genug. So wurde 1995 eine neue Wand ca. 1,5 m vor die bestehenden Kaianlagen gebaut.

Als Folgeauftrag des Städtebaulichen Wettbewerbs wurde Arch. Zadeh mit dem Gestaltungsentwurf der gesamten HWS-Anlagen im Bereich Landungsbrücken beauftragt. Alle Elemente der Konstruktion sind gleichzeitig auch Elemente der Gestaltung. Den oberen Teil der Schutzwand bildet ein Stahlelement, das der massiven Wand die Schwere nehmen und Bezüge zum Schiffbau assoziieren soll.

38 ... und uferpromenade



Fotos: Hartmut Müller

Nach den Entwürfen des Architekten Zadeh sind außerdem neue Pavillons für Souvenirs und Imbiß gebaut worden, deren Konstruktion und Gestaltung in Affinität zu den technischen Details der Hochwasserschutzanlage stehen.

Anlage Landungsbrücken West

Die Kaianlage in diesem Abschnitt wurde bereits 1906 im Zusammenhang mit dem Neubau der Landungsbrückengebäude aus Stampfbeton mit massiven Granitquadern errichtet. Diese Uferwand wurde 1969 durch einen Stahlbetonaufsatz für den Hochwasserschutz ausgebaut und 1978 durch einen Stahlaufsatz bis auf +7,20 mNN erhöht.



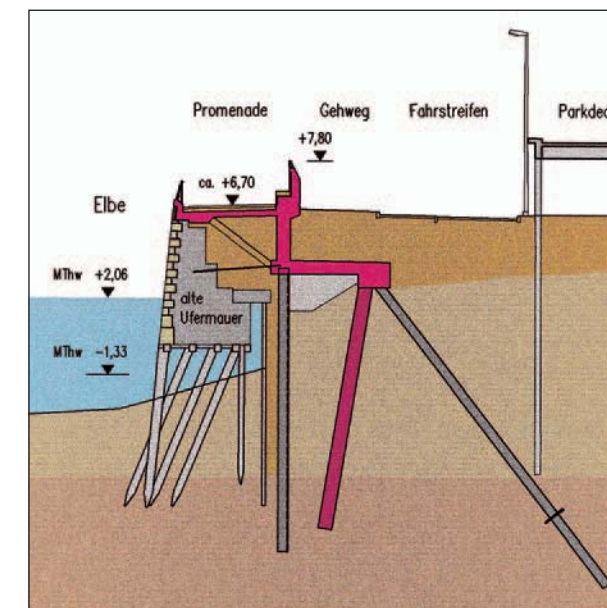
Die Sichtbeziehung zum Hafen wurde, trotz Erhöhung der Hochwasserschutzwand, im östlichen Bereich, durch die Anhebung des Promenadenplateaus sichergestellt, das sich zur Straße hin, z.T. mit Sitzstufen flach abtreppt.

Eine weitere Erhöhung der Anlage um 60 cm war auch hier nicht mehr möglich und deshalb erfolgte 1997/98 der Neubau einer Stahlbetonwinkelwand mit Pfahlgründung und einer Stahlpundwand. Hier wurde die neue Schutzmauer landseitig hinter der historischen Granitmauer errichtet, damit konnte gleichzeitig die weitere Einengung der Wasserfläche und ein Umbau der Zugangsbrücken zu den Pontons vermieden werden.

Nach dem Umbau ist hier eine Promenade entstanden, die wasserseitig dem Hochwasserschutz vorgelagert ist. Die Promenade ist vom Vorplatz des Landungsbrückengebäudes aus über eine Treppenanlage und eine Rampe zugänglich und wird kreisförmig um das denkmalgeschützte Eingangsgebäude des Elbtunnels geführt.

Die wesentlichen Gestaltungsmerkmale wurden aus dem Bereich Landungsbrücken Ost übernommen. Allerdings grenzt die Hochwasserschutzwand an den jetzigen Straßenbereich „Bei den St.Pauli Landungsbrücken“ mit einem Höhenunterschied von ca. 2 m! Bei einer geplanten Bebauung der Landflächen nach Abbruch der alten Parkpalette, könnte die Straße angehoben und die Hochwasserschutzmauer baulich integriert werden.

(BauB/WS u. KWI)



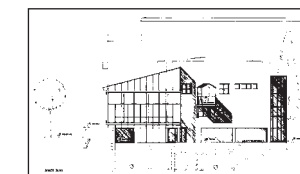
kantine mit elbblick 39

Kantinegebäude der BSH

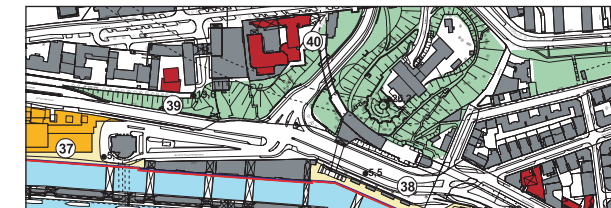
Adresse: Bernhard-Nocht-Straße 78
 Wettbewerb: Gutachterwettbewerb 1986/1. Preis
 Bauherr: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie BSH
 Architekten: Vera Pernicka + Volker Timm, Hamburg
 Nutzung: Kantine
 Größe/BGF: 1.855 m²
 Fertigstellung: 1991



In der städtebaulich sensiblen Situation der sogenannten „Hafenkrone“ ist ein neues Kantinegebäude mit Speisesaal, Cafeteria, Küche, Lager und Personalräumen gebaut worden. Zusätzlich war ein normierter, unterirdischer Schutzraum zu integrieren. Die Architekten Pernicka + Timm haben in dem elbhangseitig offenen Hof des jetzigen Bundesamts für Seeschifffahrt einen freistehenden, lediglich mit



einer Brücke an den Altbau angebundenen, würfelförmigen 2-geschossigen Solitärbau geplant. Mit vorgelagertem Speisesaal schließt er formal die of-



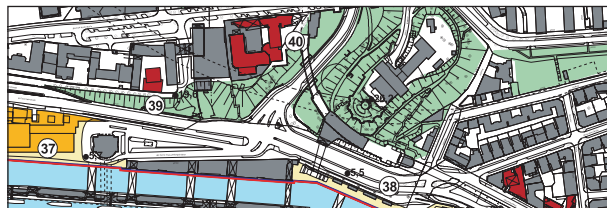
fene Hofseite, formuliert eine ergänzende Baukante entlang des Hangweges, unterstützt durch ein bastionsartig vorgelagertes Terrassenbauwerk.

Aus allen Altbaugeschossen bleiben Sichtkontakte zur Elbe erhalten. Während sich der Kubus durch Parallelstellung am östlichen Altbauflügel orientiert, bezieht sich der Speisesaal auf den westlichen Altbauflügel, so dass zwei zu – und ineinander verdrehte Bauteile entstehen.

Die Kantinegäste lassen beim Betreten des Gebäudes über eine verglaste Brücke im Wortsinn ihre Arbeitsplätze hinter sich und verbringen ihre Pause in einem „Restaurant“, in dem durch die interne zweigeschossige Organisation von allen Plätzen des Speisesaals und der Cafeteria ungehinderte Panorama-Ausblicke auf den Hafen möglich sind.

Der Wintergarten-Speisesaal wurde ursprünglich vollständig verglast – einschließlich Dach – geplant, musste jedoch aus Kosten- und Wartungsgründen stärker geschlossen werden. (Arch. P + T u. KWI)

④ hotel „hafen hamburg“



Erweiterungen des Hotels „Hafen Hamburg“

| | |
|-----------------|--|
| Adresse: | Seewartenstraße 9 |
| Wettbewerb: | Architektenkonkurrenzen |
| Bauherr: | Gisela und Wilhelm Bartels, Hamburg |
| Architekten: | Kleffel, Köhnholdt, Hamburg (1. Erweiterung) Meyer u. Fleckenstein, Hamburg (2.+3. Erweiterung) |
| Nutzung: | Konferenz- und Bankettsäle, Hotelzimmer |
| Größe/BGF: | 7.000 m ² |
| Fertigstellung: | 1985 - 1999 |

Das Hotel wurde in den letzten Jahren drei mal erweitert, wobei die letzte Erweiterung die „Elbkuppel“ erst Ende 1999 abgeschlossen wurde.

1. Erweiterung (1985): Das Hotel „Hafen Hamburg“ wurde durch den Turmneubau um 35 Doppel- und 16 Einzelzimmer sowie um Konferenz- und Aufenthaltsräume erweitert. Die Gegebenheit des Standortes am östlichen Ende der Gebäudereihe auf der

Hangkante, der sogenannten „Hafenkrone“, verlangte nach einem hinreichend akzentuierten Abschluss. Der Turm assoziiert die Gestalt bewohnter alter Leuchttürme, z. B. der von Neuwerk oder Wangerooge.

Das Sockelbauwerk, als Bastion in den Hang geschoben, gibt dem Turm am Hang den notwendigen optischen Halt. Das Bastionsbauwerk erhielt eine Außenhaut aus sandsteinfarbenem Betonwerkstein, ähnlich den benachbarten Bauwerken der U-Bahn. Der Hotelurm gliedert sich in ein 7-geschossiges Sockelbauwerk, einen 4-geschossigen Turmaufbau und eine 2-geschossige Spitze. Die Turmspitze, im Grundriss 45° verdreht und mehrgeschossig übergreifend, verzahnt sich mit dem Schaft. Schaft und Helm des Turmes wurden mit Kupfer bekleidet. Die außenliegenden Wendeltreppen zeigen ebenfalls eine gestalterische Verwandtschaft mit den Leuchttürmen, eine Assoziation, die durch die Nähe des Hafens entsteht. (Arch. K + K)

2. Erweiterung (1992-95): Der geschwungene neue Baukörper des Hotels nimmt die gekurvten Fassadenschwünge auf der Seite der Seewartenstraße auf. Der Bau ist aufgeständert. In der 2-geschossigen Eingangshalle, zu Elbe und Atrium hin transparent, liegen Lobby, Rezeption, Frühstücksraum und Bar mit eingehängter Galerie. Die fünf Geschosse darüber sind auf der Südseite über die gesamte Raumöffnung verglast, als Sonnenschutz wurden durchlaufende Balkone und weiße Markisen vorgesehen.



3. Erweiterung (1998-99): Das vorhandene mansardenartige Dachgeschoss wurde durch eine zweigeschossige, transparente Tonnendachkonstruktion aus gebogenen Stahlträgern ersetzt. Dabei wurde versucht, die städtebauliche Dominanz des Hotelurms an der Südostecke des Gebäudeensembles zu bewahren. Die untere Ebene des Tonnengewölbes wird mit 29 Doppelzimmern genutzt. Die obere Ebene ist für gesellschaftliche und geschäftliche Veranstaltungen vorgesehen. (Arch. M + F)

bürohaus johannisbollwerk 41

Bürohaus Johannisbollwerk (Generali-Versicherung)

Adresse: Johannisbollwerk 16
Wettbewerb: freihändige Vergabe
Bauherr: Johannisbollwerk GbR, Hamburg
Architekten: APB, Beisert, Findeisen, Galedary,
Grossmann-Hensel, Wilkens,
Hamburg
Nutzungen: Büros, Generaldirektion
Größe/BGF: 7.600 m²
Fertigstellung: 1993

Das Grundstück liegt zwischen Johannisbollwerk und Ditmar-Koel-Straße, eine Baulücke, die durch Abriss des Hauses Johannesbollwerk 11 erweitert und mit einem Bürohaus geschlossen wurde. Straßenflucht und Traufhöhe der Nachbarbebauung wurden aufgenommen und durch entsprechende Höhenentwicklung des Neubaus vermittelt.

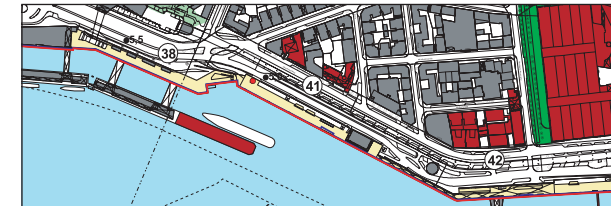
Das Gebäude ist entsprechend seiner vorzüglichen Blickbeziehungen nach beiden Seiten (Elbe, Michel, Stadtsilhouette) mit stark transparenten Fassaden konzipiert. Die großen Fensteröffnungen (Atelierfenster) sind kleinmaßstäblich gegliedert. Die Stahlbetonskelett-Konstruktion ist zur Elbseite hin mit plastisch profilierten Stahlprofilen verkleidet.

Im Bereich des obersten Geschosses ist das Gebäude, zur Betonung der Dachzone sowie als Übergangsbereich zu den Dächern der benachbarten Gebäude stärker gegliedert. Ursprünglich war hier ein Gourmet-Restaurant geplant.



Im Zentrum der baulichen Anlage ist eine zentrale 13 mal 13 m große überglaste Halle angeordnet. Diese Halle orientiert sich mit einer 8 m breiten haushohen Öffnung zur Elbe hin. So wird es möglich, dass auch die Räume in der Tiefe des Grundstücks – also auch die Räume längs der Ditmar-Koel-Straße – Elbblickbeziehung erhalten.

Durchgängiges Gestaltungsprinzip der Baulücke an zwei Straßen ist deren passepartoutartige Einfassung



mittels zweier haushoher roter Mauerscheiben, die das Gebäude gegenüber der Nachbarbebauung fassen.

Ursprünglich als Kontorhaus geplant, war die Glashalle im Zentrum des Gebäudes Teil einer kleinen Passage, die die Ditmar-Koel-Straße mit der Straße „Johannisbollwerk“ verbinden sollte, mit Läden im Erdgeschoß, im 1. Obergeschoß und in Teilen des Untergeschosses. Jetzt bildet sie das repräsentative Zentrum des Bürohauses mit frei im Raum angeordneten Fahrstühlen.

Das Gebäude besteht aus 8 Ober- und 2 Untergeschossen. Die Untergeschosse dienen als Parkgarage und für Abstellräume. Die Obergeschosse dienen der Büronutzung, durch Leichtwände unterteilt bzw. auch als größere Funktionsbereiche. Im Erdgeschoß – einem Teil der ursprünglichen Ladennutzung – ist das interne Restaurant (Kantine) des Bürohauses angeordnet.

In zwei Untergeschossen befinden sich ca. 32 Stellplätze, die über einen Autofahrstuhl von der Ditmar-Koel-Straße aus anfahrbar sind. (Arch. APB)

④2 wohnungen und büros, germanischer lloyd

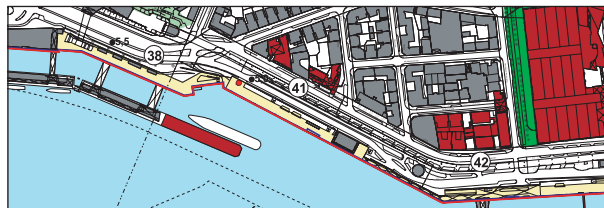
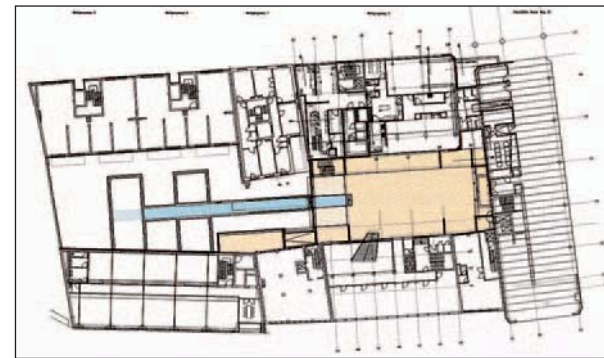


Foto: B. Kraft-Wiese



Der Germanische Lloyd ist eine der weltweit führenden technischen Sachverständigenorganisationen mit Schwerpunkten in der Schifffahrt. Die Sanierung, Modernisierung und Erweiterung der Hauptverwaltung am Hamburger Hafen umfasst einen gesamten Block. Eine großzügige Glashalle im Innenbereich optimiert, in Verbindung mit einem neuen Haupteingang, die Organisation des Unternehmens.



Wohnungen und Büros, Germanischer Lloyd

Adresse: Vorsetzen 32
Wettbewerb: freihändige Vergabe
Bauherr: Germanischer Lloyd
Hauptverwaltung Hamburg
Architekten: BHL - Architekten v. Basewitz, Hupertz, Limbrock, Hamburg
Nutzung: 27 Wohnungen, Büros, Archiv, Gewerbe
Größe/BGF: 11.500 m²
Fertigstellung: 2000

Die „neue Mitte“ bietet gleichermaßen Erschließung und die Möglichkeit zur Kommunikation. Die gläserne Aufstockung des Hochhauses Vorsetzen 32 setzt einen markanten städtebaulichen Akzent und gewährt fantastische Ausblicke über Stadt und Hafen.

Der integrierte Wohnungsbau komplettiert das Konzept des städtischen Blocks in einer gewachsenen Umgebung. Der technisch-funktionale Ansatz in Konzept und Gestaltung spiegelt das Selbstverständnis des Unternehmens wieder. (Arch. BHL)



Foto: B. Kraft-Wiese

verlag gruner + jahr ④3



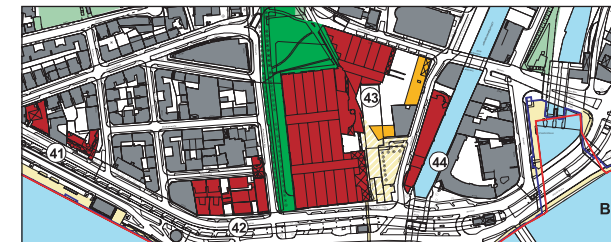
Foto: Hampel/Hettchen

Ein Verwaltungsgebäude für über 2000 Mitarbeiter hat quartiersprägenden Charakter und ist in Form eines hohen, massiven und geschlossenen Baukörpers nicht in die bestehende Stadtteilstruktur zu integrieren.

Es wurde deshalb – basierend auf alten, im Krieg zerstörten Baustrukturen – das mit der Nachbarschaft verzahnte kleinteilige Gesamtgefüge einer „Medienstadt“ entwickelt.

„Das bewohnbare Kontor ... ein ambitioniertes Konzept von Inhalt, Baugestalt und Außenräumen ...durch Kompaktheit und Dichte – das offene Geheimnis jeder Urbanität – hebt sich die Anlage wohlthuend von den meisten Firmensitzen ab...“. „... anstelle eines auftrumpfenden Solitärs entwarfen Steidle und Kiessler eine citta aperta...“ eine Stadt in der Stadt mit städtebaulichen Bezügen und Entsprechungen. „...obwohl baulich unangepasst und Hafendarstellung ganz neu interpretierend, ist sie eingeflochten in die Struktur des Quartiers.“ (Zitat M. Mönninger)

Der Entwurf berücksichtigt die Vielfalt der verschiedenen eigenständigen Redaktionen und Verlagsbereiche. Die Gliederung in zwei Bereiche, die öffentliche Durchwegung, das Angebot an öffentlichen Grünflächen, Plätzen und Arkaden macht den Gebäudekomplex für die Nutzer und Bürger überschaubar, transparent und erlebbar. Zur Umsetzung dieser Aspekte gibt es auch im Verlagshaus „Straßen und Plätze“ als übergeordnete Bezugspunkte, gasenartige „Wege“ und hofartige Räume zwischen



den dreigeschossigen „Hauszeilen“. Diese entsprechen Büroebenen in der Kleinmaßstäblichkeit städtischer und vorstädtischer Wohnquartiere.

Die Gesamtanlage besteht aus zwei 6-geschossigen Baukomplexen, die jeweils die Richtung der angrenzenden Baustruktur aufnehmen und im Zentrum über ein Gelenk, den 40 m hohen Konferenzturm, miteinander verbunden sind. Die beiden Untergeschosse enthalten Garagen, Technikräume, Anlieferung, administrative Bereiche, Werkstätten usw.

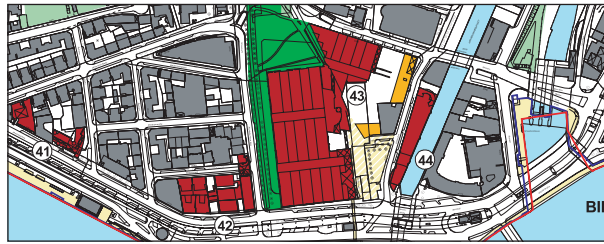
Die darüber liegende „Eingangsebene“, mit größerer Raumhöhe, beinhaltet neben dem Foyer Sonderräume für Konferenz und Schulung, Dokumentation, Rechenzentrum, Satztechnik, Kantine und sonstige Sozialeinrichtungen. Hierauf baut sich die kleinteilige Gebäudestruktur der zeilenförmigen dreigeschossigen Bürogebäude auf, die durch ein Wegesystem miteinander vernetzt sind.

Allen Arbeitsplätzen sind natürlich begrünte Zonen in Form von bepflanzten Höfen und Balkonen vorgelagert. (Arch. Sch. + P u. KWI)

Verlag Gruner + Jahr Baumwall

| | |
|-----------------|--|
| Adresse: | Am Baumwall 11 |
| Wettbewerb: | Realisierungswettbewerb „Gruner + Jahr“, 1983, 2. Preis |
| Bauherr: | Gruner + Jahr AG & Co, Hamburg |
| Architekt: | Steidle und Kiessler, München mit Schweger + Partner, Hamburg |
| Nutzung: | Verlag |
| Größe/BGF: | 88.000 m ² |
| Fertigstellung: | 1990/91 |

44 erweiterungen des verlags



1. realisierte und geplante 2. Erweiterung G+J Stubbenhuk und geplanter öffentlicher Platz

Adresse: Stubbenhuk 3-9
 Wettbewerb: Architektenkonkurrenz 1980/81, Realisierungswettbewerb „Gruner + Jahr“ 1983
 Bauherr: Gruner + Jahr AG & Co, Hamburg
 Architekt: B. Winking, Hamburg
 Nutzung: Verlag, Büros, Ateliers
 Größe/BGF: 17.000 m²
 Fertigstellung: 1991-93

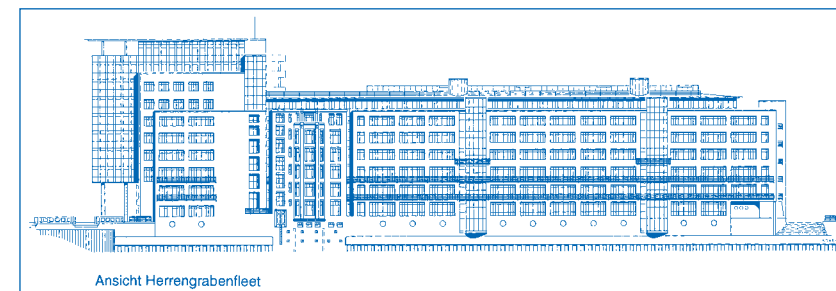
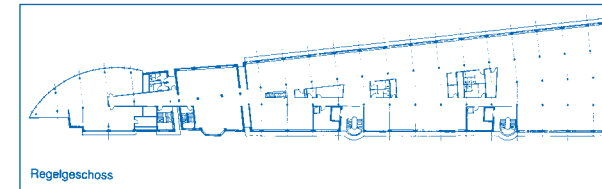
Mit dem Erweiterungsbau für Gruner + Jahr wird nach der Zerstörung im Zweiten Weltkrieg die historische Bebauung am Herrengrabenfleet neu komplettiert. Südlich des vom Krieg verschont gebliebenen „Plathauses“ ist ein Kontorhaus entstanden, das sich in Höhenentwicklung und Material an der Backsteinarchitektur der Fleetrandbebauung orientiert.

Der keilförmige Zuschnitt des Gebäudes nutzt das Grundstück optimal und stellt das alte Straßenprofil wieder her. Das „Plathaus“ aus dem Jahre 1916



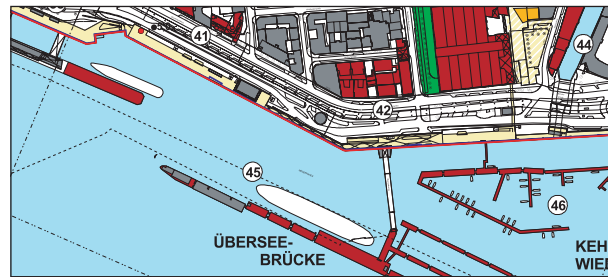
Foto: E. Kossak – ©FHH/STEB

wurde saniert und so in die Neubebauung integriert, dass es als Einzelgebäude zur Geltung kommt, im Inneren jedoch der Funktionsablauf der neuen Geschossnutzungen kontinuierlich von „alt“ in „neu“ übergehen kann. Der zehngeschossige Kopfbau an der Mündung des Herrengrabenfleets in die Elbe setzt einen besonderen städtebaulichen Akzent und bildet den Auftakt der Bebauung am Herrengrabenfleet.



Optionen für nächste Erweiterungen des Gruner + Jahr Komplexes sind im gesetzlichen Bebauungsplan „Neustadt 34“ vorgesehen: zwei Gebäudezeilen am Schaarsteinweg und ein möglicher Anbau an das denkmalgeschützte „Getreideheber-Haus“ an der Hullstraße. Der geplante öffentliche Platz erhielte damit nach Norden eine sinnvolle Abgrenzung und Gebäudewand und auch der bisher schwer auffindbare Haupteingang des Verlagskomplexes würde so eindeutig akzentuiert. (Arch. W u. KWI)

„cap san diego“ und „rickmer rickmers“ ④5



Restaurants und Ausstellung auf Museumsschiffen „Cap San Diego“ und „Rickmer Rickmers“

Adresse: Überseebrücke bzw. Landungsbrücken
Betreiber: Cap San Diego – Betriebsgesellschaft mbH unterstützt von der Stiftung Hamburger Admiralität
Architekt: Cäsar Pinnau, Hamburg
Größe: (ehemals: 50 Mann Besatzung/12 Passagiere auf der Cap San Diego)

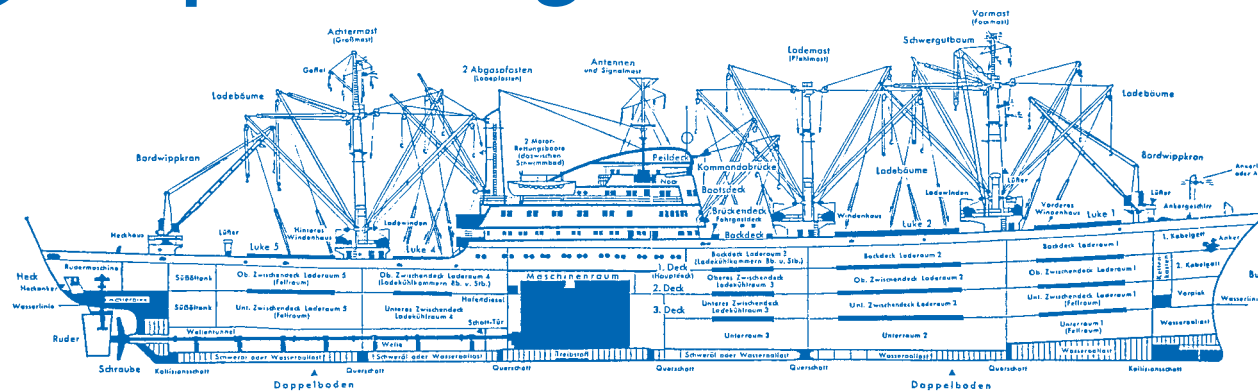
Der Frachter „Cap San Diego“ und das ehemalige Segelschulschiff „Rickmer Rickmers“ dokumentieren jeweils ein Stück Hafengeschichte und dies im direkten Vergleich mit vorbeiziehenden Schiffen der heutigen Generation internationaler Seeschifffahrt und der Typologie heutiger Hafenfunktionen auf dem gegenüberliegenden Elbufer. Ihre Rückführung, Restaurierung und Umnutzung steht im



Kontext der Entwicklungsziele der Revitalisierung des nördlichen Hafendrands. Die beiden historischen Schiffe, die seit 1987 an der Überseebrücke bzw. den Landungsbrücken dauerhaft angelegt haben, tragen bei zur Identifikation der Hamburger mit ihrer Elbe, ihrem Hafen und sind besondere touristische Attraktionen geworden.

Die „Cap San Diego“ ist das letzte noch schwimmende Schiff einer Serie von sechs Schnellfrachtern, die in den Jahren 1961 und 62 auf Werften in Hamburg und Kiel für die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft (Hamburg-Süd) gebaut wurden, die legendäre Serie der „Weißen Schwäne des Südatlantiks“.

45 „cap san diego“ und „rickmer rickmers“



Ihr Innenausbau, vor allem Messe, Offiziers- und Passagierkajüten wurden von dem bekannten Hamburger Architekten Cäsar Pinnau* in der Eleganz der späten 50er Jahre gestylt, auch der Schiffsrumpf und seine Aufbauten wurden von ihm geformt. Das noch voll funktionsfähige Schiff ist Zeuge einer schnell versinkenden Epoche der Stückgutbeförderung in der deutschen Seefahrt.

Durch das Engagement einzelner Mitarbeiter des Landesplanungsamts, des Museums der Arbeit und des Amtes für Strom- und Hafengeburtstag ist sie gerade noch den Abwrackern in Ostasien entkommen und in ihren Heimathafen Hamburg zurückgekehrt.

1986 vom Senat gekauft, ist der ehemalige Stückgutfrachter mit eigener Kraft am 31.10. 86 in Hamburg eingelaufen. Der Erwerb dieses schönen Schiffes war für Hamburg die letzte Chance, ein so bedeutendes

maritimes Denkmal zu erhalten, das nun, unterstützt von der Hamburger Admiralität, als Veranstaltungsmuseum „Cap San Diego“ betrieben wird.

Der Museumswindjammer „Rickmer Rickmers“ lief 1896 als Vollschiiff aus Stahl in Bremerhaven vom Stapel. Nach einer wechselvollen Geschichte, in der die Rickmer Rickmers zuletzt als Schulschiiff im Dienst der portugiesischen Marine stand, rettete das Schiff über 20 Jahre lang bis Anfang 1983 als Depot-schiiff in der Marinewerft vor sich hin. Im Mai 1983 wurde das Schiff erstmals auf dem Hafengeburtstag in Hamburg präsentiert. Nach vier Jahren Restaurierungsarbeiten liegt die Rickmer Rickmers nun seit September 1987 als Seefahrts-Denkmal und Museum am Fiete-Schmidt-Anleger an den St. Pauli Landungsbrücken. (KWI)

*) Hamburger Stararchitekt der nationalsozialistischen Ära, der vorwiegend Kontorhäuser und Villen, aber auch Yachten baute



Foto: B. Kraft-Wiese

neuer sportboothafen baumwall ④6



Fotos: B. Kraft-Wiese

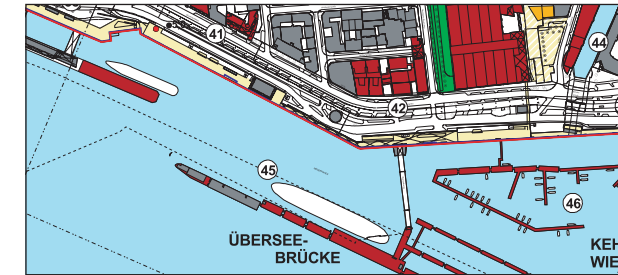
Der 1992 fertiggestellte citynahe Sportboothafen belebt und fördert die Attraktivität der Elbuferpromenade und ist damit auch ein Glied in der Kette der Projekte und Maßnahmen zur Revitalisierung des nördlichen Hafendrands.

Im Städtetourismus per Schiff und Boot sind in allen Hafenstädten weltweit in den letzten Jahren hohe Zuwachsraten zu konstatieren. Außerdem hatte der Senat erkannt, dass Hamburg im Standortwettbewerb um die Ansiedlung von neuen Unternehmen darauf angewiesen ist, für „Neubürger“ auch besondere Freizeitangebote zu schaffen. Gründe genug für die Einrichtung des „City-Sportboothafens“ am Baumwall.

Der Sportboothafen bietet Anlande- und Liegeplätze für Gäste mit seegehenden Schiffen unterschiedlicher Größe (mittlere und größere Segler – Eigner-, Vereins-, Charter- und Touristik-Yachten).

Im Zusammenhang mit der jährlichen „hanseboot“-Ausstellung auf dem Messegelände bietet der City-Sportboothafen darüber hinaus eine Ergänzung als „Schwimmende Messe“.

Aber auch für alle Nicht-Wassersportler ist der City-Sportboothafen inzwischen zu einem Anziehungspunkt geworden. Hier liegt ein historisches Feuerschiff, das zu einem Gastronomiebetrieb mit hamburgtypischem Hafen-Flair umgebaut wurde.



Seit 1993 starten von diesem Bootshafen aus auch die Flüge eines Wasserflugzeugs, des sogenannten „Himmelsschreibers“ über Stadt und Hafen, das zunehmend zu einer Attraktion für Hamburg und seine Besucher geworden ist. (KWI)



Neuer Sportboothafen Baumwall

| | |
|-----------------|--|
| Adresse: | Baumwall |
| Bauherr: | FHH/Amt für Strom und Hafenausbau |
| Nutzungen: | Gastliegeplätze für 70 - 80 Boote, histor. Feuerschiff (Gastronomie), Wasserflugzeug |
| Wasserfläche: | 12.836 m ² |
| Fertigstellung: | 1992 |

opportunities ...

Opportunities Resulting from Changing Economic Development

Building sites on the Hafenrand, in docklands, are on the increase. After a period of continual planning and building process lasting more than two decades the new face of Hamburg between Övelgönne and the Landungsbrücken is gradually taking its final shape. Time will soon come when everyone will be able to get his or her own impression of the urban chances linked to the irreversible change in the economic development of the port. The question is not to look backwards with sorrow, but forwards with fantasy and decisiveness into the future.

Oberbaudirektor Prof. Egbert Kossak had this kind of insight. At the beginning of his period of office he initiated the revitalisation of the northern riverbank of the Elbe, run down in many places at the beginning of the 80's, by holding the internationally recognised Hamburger Bauforum 1985. About 100 architects from all parts of the world presented ideas and concepts for the Hamburg dockside. They left an inheritance of a multitude of suggestions and possibilities to Hamburg's citizens, politicians and developers. In 1987 the Senate of Hamburg passed the "Leitlinien zur Entwicklung des nordlichen Elb-ufers" determining the urban planning policy, the basis on which competitions, study reports and finally project design of individual projects were held in the following years.

A whole row of problems had to be solved. Flood and noise protection, the retention of a social development acceptance with the remaining fishing related industries, and respecting the rights of neighbouring residents. This required the positive involvement of a whole number of actors including the local administration and politicians, architects and engineers, old and new developers, owners and tenants. The planning was also possible because the master concept was based from the beginning on the acceptance that it would involve the completion of individual projects in stages. The "string of pearls" idea formulated by Prof. Egbert Kossak was made both a term for hope and also a rule for high level guidance. The fear was often expressed that the context of the idea of the revitalisation of the riverbank would get lost. Sometimes these worries also seemed to be justified. Now that it is finally possible to look at the full picture of the redesign of the Hamburg riverbank, these worries can be disbursed.

I hope that the study report now presented by the Stadtentwicklungsbehörde will help. It is a retrospective of the long work on this tremendous task and also a view into the near future. It presents the specific conditions of the renewal process of the northern riverbank of the Elbe and a view of the planning process involved. However, most of all, it is an individual presentation of those projects completed or those soon to be finished.

Hamburg has and will also profit from the experience gained not just for the northern riverside but also for newly started projects the "Hafencity" and "Harburger Binnenhafen". The completion of the Hafenrandbebauung, the dockside building project, will be the first illustration of the unique chances possible for the metropolitan city stemming from the changes in economic development of the harbour and resulting from opening the city in the direction of the Elbe.

Jörn Walter
Oberbaudirektor

dockside history

Dockside - History A short summary of the historical development

For centuries the harbour and its activities formed the partner towns of Hamburg and Altona on the northern riverbank of the Elbe. Since the middle ages the harbour of Hamburg was situated in the “Alstertief”, the lower River Alster area at the mouth to the Elbe, the present day Binnenhafen at Neustadt. However as the steam ships arrived in Hamburg the Landungsbrücken were established further more west outside the harbour. The steady development of the Landungsbrücken for passenger and merchant ships became the historic and spatial starting point of the development of the St. Pauli riverside as a dockside area.

Altona's independent historic development terminated in 1937, although it was always linked to or in competition with Hamburg and its harbour. Altona was first mentioned in 1538. Between 1640 and 1864 it was part of Danish Rule. Thereafter it became a Prussian town and later under the national socialists a part of Hamburg through their Gross-Hamburg-Gesetz.

Unlike Hamburg, Altona had no natural harbour. A first landing stage was erected in the 17th century together with a dock basin in the area of the present day Fischmarkt. The “Holzhafen”, timber dock, was built in 1722 further west for sailing boats. Altona was not a trading harbour as Hamburg. Its main goods were fish and grain.

The northern dockside of Hamburg and Altona is geographically formed by the steep riverbank slope of the Elbe to the west together with the moraine edge of the Hamburger Berg at St. Pauli and above the Landungsbrücken.

The northern Elbe riverbank is clearly split into different zones: the Speicherstadt to the east of the inner city port side, the Neustadt, the former Vorstadt of St. Pauli with the Landungsbrücken, the beginnings of the separate town of Altona with Fischmarkt as well as the western end below the Elbhang with the former villages of Oevelgönne and Neumühlen.

An expansion of the harbour, on the northern bank of the Elbe, back into its hinterland was restricted through the almost 30 m high slope forming a barrier between the 100 m wide strip of river bank and the adjacent town areas on the moraine above.

During the period of the national socialists it was planned to make Hamburg one of the five “Führerstädte”. The mighty plan for whole of the Altona Altstadt was not completed because of the Second World War. The old historic centre of Altona was almost completely destroyed through the war and following circumstances.

The redevelopment project “Neu-Altona” followed replacing the town centre. This was based on the planning ideas of the fifties (a car free town, division and zoning of urban requirements). “Neu-Altona” was continued to be developed until the 70's. Only the waterfront areas were not subject to this plan-

ning, remaining a damaged area containing remnants of pre-war building.

Since the 70's, Hamburg, like ports world wide, has increasingly shown signs of change through the economic restructuring of port activities. The port area has continually moved south of the Elbe through additional space needs and handling technologies. Many of the handling, processing and storage areas on the northern side of the Elbe have been closed because of the lack of space for expansion.

Thus the “Elbufer” project group was set up in 1984 to design an urban development plan for Hamburg's northern dockside – the riverbank strip between Neumühlen to the west and the Kehrwiederspitze (Speicherstadt) to the east, almost 6 km in length. It was responsible for preparing and holding urban planning competitions and development reports until 1992.

The “string of pearls” metaphor was created. This picture represents the idea that the solution could not be a master development concept but a row of single projects, newly defining the historic dockside situation based on individual urban and functional “Hinterland”.

One of the most important aims of the development plan was (and is) the linkage of its own history of former independent communities, today town districts, thus retaining the rest of historic traces and

dockside history

remains of buildings. It has been sometimes necessary to renovate, reconstruct and adapt to present day needs for an integration of the old building fabric into the planned urban development and its revitalisation for new uses. In order to assess the identity impact of these sometimes renovated monuments and their conservation value it is necessary to take a journey into the history of dockside Altona and Hamburg (at St. Pauli).

The conservation monuments worth retaining in the St. Pauli dockside area are:

- the St. Pauli church, both vicarages – 1819/20 by C.L.Wimmel and the old vicarage garden
- the public viewing terrace “Schauermanns Park”
- the old restaurant “Fischerhaus” and the adjacent warehouse
- all historic steps at the riverbank slope: eg. Hafentreppe, Balduinstreppe
- the remains of the Gründerzeit housing between Bernhard-Nocht-Strasse and St.Pauli Hafenstrasse built in the 1860’s – some are occupied
- the group of buildings forming the St.Pauli Landungsbrücken and the ventilation buildings of the “Old Elbtunnel” built by Raabe and Wöhlecke in 1907-1911.
- the so called “Hafenkrone”, harbour crown, the imposing group of buildings overlooking the Landungsbrücken: Seemannshaus (Hotel Hafen Hamburg since 1987), the Navigationsschule (today Deutscher Wetterdienst), the Bernhard-Nocht-In-

stitute built in 1910 by F.Schuhmacher, its dominant city outline has to be retained and is to be example of scale for the proposed new building to the west of the St. Pauli Landungsbrücken

- the access building to the Hamburg canal system (Jugendstil 1904), the first German metropolis to build a canal system – after the Great Fire of 1842
- the remains of historic topography, such as Stintfang, Geestkante – moraine edge, street crossings (e.g. Davidstrasse)

Historic Development of the Altona Dockside

The existing buildings of the Altona dockside from the pre-war era, in the area Neumühlen and Grosser Elbstrasse, are a heterogenous mixture. The value and conservation quality of some of the buildings is at first view hardly visible:

- the Union-Kühlhaus Neumühlen, built 1924 originally for frozen meat and unused since the beginning of the 70’s, has been renovated as the Wohnstift Augustinum in 1993
- the Laweatzhaus, the remains of the woollen mill founded by the social reformer J.D.Laweatz in 1802, is the seat of the Laweatz-Stiftung since 1989 (Consultants for Alternativprojekte, and other similar projects)
- the Kaischuppen D and the grain silo, built 1923/1924, was renovated at the beginning of the 80’s and in 1991 for marketing and software firms and advertising design studios

- the buildings of the former machine factory Groth and Degenhardt, a gabled building of 1772 (most important building monument at the Altona Holzhafen, being the last remaining baroque Bürgerhaus of Altona) and the factory building 1899, renovated for film studio and art gallery in 1983
- the splendid pedestrian link Köhlbrandtreppe erected 1887 between the moraine edge and riverbank
- the Fischauktionshalle of 1895/96, restored at the beginning of the 80’s
- the remaining housing at the Fischmarkt.

Other buildings initially difficult to assess:

- the basin of the former Holzhafen: built 1722-24, extended 1893, the present quay walls renewed later, and the Hafentreppe unfortunately not yet restored
- the former Naefke Maltings: a brewing site since the 17th century, the main building 1850, several extensions and reconstructions, the new maltings the most significant from 1910, reconstructed and renovated 1996 as a design centre “Stilwerk”
- the river warehouse Elbspeicher, formerly the Lange industrial mill: main building from 1880’s, extensions until 1930’s. Renovated and extended 1996 – Greenpeace Headquarters Germany
- the so called former Stadtlagerhaus of 1880, extended 1920, presently being rebuilt for lofts, ateliers and extension for “Stilwerk”

dockside history

- the brickwork viaduct of the Elbberg crossing the former “Schiefe Ebene” for the horse drawn carriages – later the Hafenbahn, docklands railway – between Elbuferkai and the station on the upper hill slope
- the remains of the Hafenbahn (rails and small station building) at Grosse Elbstrasse

- the remains of Hedrich’s Dampfmühle, once of the first industrial works at Neumühlen, now used as a sailing club.

These last mentioned buildings were fragmented, changed, long robbed of their original uses, of decayed building fabric and had lost their original urban relationship. Visibly distractive, they could only be

retained through considerable loss of substance. However through the development of time they have been made coincidental witness, through their architectural importance, which would not have happened elsewhere. This justifies their conservation value. To trace this an journey through the history of Altona and Neumühlen is needed.

planning guidelines

Planning Guidelines on the Development of the Northern Riverbank of the Elbe

The conditions and aims of the development of the northern riverbank of the Elbe during the middle of the 80's are specified in the Senats-Drucksache 372 of 31.3.87 and were – summarised as the “Leitlinien”, guidelines – passed by the Hamburg Senat on 7. April 1987

...quoting the preambles document on the Senatsdrucksache 372:

“... Planning Guidelines on the Development of the Northern Riverbank of the Elbe”

Aims and scope of the concept

Hamburg has become famous and wealthy out of being a port. If visitors want to see Hamburg, they mostly look at the harbour, St.Pauli, the Reeperbahn and the “Dom”, the biannual fairground. These attractions are also economically very important to the city. They have all lost importance.

We have a bigger turnaround in the harbour, than in the times of Hans Albers. But the vessels are bigger and have become fewer; the turn over is quicker and is uninteresting for spectators. Less ships, fewer sailors on each ship, shorter mooring periods at the docks – no wonder that St.Pauli and the Reeperbahn have greatly changed. And not to its advantage.

The romanticism of St.Pauli is hardly noticeable. Even the ugly development of the Spielbudenplatz has hardly made any improvement to this situation.

Never the less, water, Elbe, shipping and harbour still exert an attraction on the people of Hamburg and its guests. But the city has not yet succeeded in opening out this unchanged attraction to people under new conditions and changed expectations.

How can Hamburg exploit its position on the water-side, how can we make the harbour and harbour facilities a stronger attraction for people and work-place.

The answers to these questions must lie in a complex urban planning concept. It must again link the dockside to:

- working and living
- shopping and strolling
- going out and entertainment
- culture and tourism.

The riverside of the Elbe and harbour offer unusually good possibilities for a new attractive use of the waterspaces and docklands of our city. Even if on this narrow riverbank space there will be competing activities and also waste areas. The existing harbour activities on the northern riverbank, the traffic and the facilities for technical infrastructure still take up important space. New activities have to be given the highest priority, in order to fully exploit the existing development chances especially for Altona

and St.Pauli, and to give Hamburg new highlights. An urban planning concept has to be designed, which respects our contemporary way of building and carefully blends with the existing network of buildings and spaces. The following guidelines shall be adhered to:

1. New nodal points are to be created for culture, shopping and amusement on the northern riverbank of the Elbe having a simultaneous positive effect on the Reeperbahn and the area between the Reeperbahn and the northern riverside. This means there must be good pedestrian links from the Elbe (the main traffic of the Hafenrandstrasse must be bridged).
2. The Landungsbrücken and the western adjacent areas must be redesigned and opened for shopping, restaurants and amusements using private investment e.g. similar to the development of the South Street Port in New York.
3. West of the Fischmarkt the cultural attraction of a shipping museum should be combined with the planned berth of the Cap San Diego. The facilities of the Museum der Arbeit are to be located in suitable old buildings and in new buildings on both sides of the small boats harbour of Altona (Holzhafen) as well as in the Cap San Diego berthed here. This would not change the concept of the “Museum der Arbeit”.

planning guidelines

The accumulation of cultural and other attractive facilities at one place on the dockside leads to a common increase in strength and thus an additional attraction for citizens and tourists.

4. The unavoidable distance between the “nodes” Landungsbrücken and the cultural facilities around the Cap San Diego should be overcome by providing attractive pedestrian links extending the waterside promenade. Additionally local transport linking old and new attractions is to be improved.

5. In the development of the area the special landscape features of the location is to be used as an important quality feature allocating sufficient space for the park area interrelationships and ecological requirements.

6. The Hamburg city is today one of the most attractive shopping areas in Europe. If a rise in the attraction of the dockside is achieved, the links to the shopping areas of the city should be improved for the dockside tourism.

Therefore it would be worth considering linking the city across the Wallringpark, Planten und Blumen and the CCH as well as along the Alsterfleet.

7. The urban development of the riverside of the Elbe offers splendid opportunities to house new companies in the service sector, specially the commercial branch near to the city.

It should be checked how far the existing structure of the fishing and fish related industries can be blended with the new developments. Additionally it should be assessed how far the tradition of a fresh fish market is justified and can serve as a local attraction.

8. New tourist highlights on the northern riverbank must respect the existing housing mix and also integrate the special chances for the new service industry companies.

The neighbouring lively residential areas and the residents living there are to be protected from displacement pressures, which could result from increased pricing.

9. Experience gained from the reorganisation of other port cities (e.g. London, New York, Boston, Baltimore, San Francisco) will be used in the development of the northern riverbank and other available harbour areas.

10. Private investors are to be used wherever possible in the total reorganisation. The necessary decisions on land and building sale are to be linked with the relevant conservation stipulations.”

Prof. Egbert Kossak

projects

1. Living in the Former Kühlhaus

The former Union Kühlhaus built 1926, and with a height of 40 metres the highest building on the north bank of the Elbe, has always been a landmark. Even today it symbolically stands at the transition point between the suburban landscaped bank of the Elbvororte, the suburbs along the river, and the harbour area and the inner-city area of Hamburg. The retention and protection of the warehouse has been subject to dispute since the beginning of the 80's. During this time there were only a few renewal proposals e.g. rebuilding into a hotel.

In 1986, at the time of the urban competition "Neumühlen", GMP architects began a design proposal for reuse as a Wohnstift for the Collegium Augustinum of Munich

145 diversely planned comfortable flats together with considerable service facilities have been provided. The flood safe entrance level houses, apart from foyer and reception, shopping, café, hairdressers, banks, doctors and administration. The basement contains the physical therapy with pool and gymnastics room. The domed restaurant is reached by an external glazed lift, which with its splendid view of the harbour and city has unfortunately a very restricted public access. (KWI)

2. Sailors meeting point in the remains of the Hedrich-Mühle

Hedrich's steam mill was the first industrial site established in Neumühlen after the extension of the Altona harbour to the west at the middle of the 19th century and the harbour railway link of Neumühlen in 1878. The double storey administration area is the only part left of the steam mill, which was completely destroyed in World War II.

The existing front building of the former "Hedrich Mühle" is a fivefold extended brick building, which has been modified for each individual phase of use. The position of the porters accommodation, coal store, office and former inner court can be still seen inside.

The building is not part of the dike protection Neumühlen and is flooded during high water. The design accommodates a controlled flooding of the ground level.

The remains of the building are extended using a visible steel construction resting on the existing external walls. The extension uses modern materials such as concrete blocks and corrugated aluminium to divide clearly between "old" and "new". The horizontal wooden sliding elements hang over the older parts of the building displaying an ever changing linkage between old and new.

Internally the design of the complex displays the old building elements. This is particularly true for the ground level, which the yacht association will use for reception, exhibition purposes and events. The upper level containing the events areas (flood safe) is reached by a straight staircase in the former coal store.

To the south of the building is a polder area which serves the yachtsmen as a terrace. The administration of the yacht association will occupy the upper level together with other voluntary sport organisations linked to sailing. (R.S.A-Quadrat)

3. Renovation Lawaetz-Haus

The Lawaetz-Haus was erected in 1800 by J D Lawaetz, factory owner and social reformer, for his workers. The narrow, long and only two storey brick building records the beginnings of the industrialisation of Neumühlen. as do the remains of "Hedrichs Dampfmaschine", Situated in the flood area of the Elbe it was threatened with decay. After renovation by the "alh – Arbeit und lernen Hamburg AG" it was listed as a conservation building. In 1989 the building was awarded a prize for its façade. Since August 1989 the Lawaetz-Stiftung, founded in 1986, is housed there, as a public body for consultancy work on employment, occupation, education and urban plan-

projects

ning policies. The scope of consultancy is related to the development projects for government policies of the outlined areas for the Freien und Hansestadt Hamburg, for the Federal Republic and for the European Union.

Presently expansion plans are being considered at the rear of the building. (KWI)

4. A new polder on the Elbe

All river bank areas north of the Elbe, to the west of the Altona fish market are located beyond the official flood protection area. Legally considered as land before the dikes, every landowner is responsible for his own flood protection. In the “Neumühlen” competition the ground level areas were initially considered to be open areas, meaning that all buildings had to be placed on 3 metre high columns. Site level here is +4,50 m NN, flood level is calculated at +7,50 m NN ! Rescue vehicles require a safe access at 6,50 m NN at times of emergency.

Landowners in Neumühlen have therefore grouped themselves into a polder association. They are together financing a 645m long and 37 wide development, closed and banked on the riverside, interspersed by wide stairways. Office and residential buildings will be constructed on the thus erected second level up to 3 m above the present site level. 500 cars will be able park below. Additional flood protection

gates will control the junctions of the Kaistrasse and Grosse Elbstrasse and to the west of the Lawaetz-Haus protecting the polder area up to the Hang (the steep bank). The developers of the four u-formed buildings belong to the polder association as do the l-shaped extension to the “Augustinum” and the housing development between the foot of the bank and the historic Speicher D. The Lawaetz-Haus and the Hedrich-Mühle, renovated for the yachting association, lie outside the polder having their own flood protected ground floors or have flood gates for controlled flooding. (KWI)

5. Extension Building Augustinum

A massive demand for Seniorenwohnungen (flats for the aged) on the riverside forced the Collegium Augustinum to consider an extension building proposal even during the renovation period of the Union-Kühlhaus. Thus the 1. Prize winner of the “Neumühlen” competition – the Architektenkontor (AC), Hamburg was commissioned to produce an initial design proposal on the adjacent site to the east.

W. Schäfer and J. Agather designed finally a curved row of four u-shaped office buildings for the Wohnstift extension according to their prize awarded master plan.

Considerable planning delays resulted from the adjacent “Hedrichs Dampfmaschine” which was severely damaged and of questionable preservation value.

The potential developers, various planning departments and the conservation authorities argued about demolition and high land use against retention or reconstruction. The designers AC presented numerous design variations. The now approved plan is almost back to the original competition design.

The L-shaped building of the Wohnstift-extension contains a multistorey entrance hall and the existing building substance. The flats are accessed from the north using glazed walkways with straight stairways. All have a riverside view. The flood safe entrance court is to be used for cultural activities. The foyer and the café which is open to the public is located here. (Arch. AC and KWI)

6. Polder development Bürohaus Hamburg Team

The size and location of the individual building types together with the slightly sunken polder and garage building is specified by the urban planning guide. Within these conditions each U-formed building can be individually designed.

This office building (Neumühlen 17) “pushes itself against the Elbe”. The southern open side cantilevers about 10 m over the edge of the polder. The floor plan design is orientated to the Elbe thus providing an almost uninterrupted view up and down stream.

projects

The proposed double skin south elevation protects the interior from solar radiation and heat loss (passive thermal control). The choice of materials of the reinforced concrete frame structure – steel, wood and glass – shall establish the relationship to the docklands and shipping.

The entrance zone, contrary to the neighbouring buildings, is in the polder at street level. Thus staff and visitors directly access a formal reception area immediately after entering the garage, illuminated by a 15 metre wide glazed section of the polder wall.

Parts of this building will be occupied by a shipping agency. The rest by a local Hamburg architectural practice. (Arch. BRT)

7. Polder development Bürohaus Haentjes

The main occupier of this building, the Edel Company is a music company. The project will be its headquarters. It is not seen as a normal administration building but as “campus” centre, where interested young people from home and abroad can communicate.

The massing of the building follows the urban planning guide. It is a 5-storey, U-form building which opens out to the Elbe on the south. The lower two floors are based completely on the polder, the upper three project over the southern polder edge.

Mainly public areas such as restaurant, foyer, auditorium and bar are located on the “ground floor” above the polder construction. This mixture of use gives the building and surroundings activity lasting into the evening avoiding abandonment after normal office hours.

The first level contains service rooms linked to the ground area facilities and staff rooms. The design concept joins ground and first floor levels using open galleries and double storey spaces. Office use is planned on 2nd to 4th floor (above the projection). An apartment is also placed on the 4th floor next to the office space reached by a separate lift. The façade at 3rd floor level is partially recessed forming a loggia facing the Elbe.

The mainly used materials are wood, glass and concrete facing. Ground and 1st level containing the auditorium are almost completely glazed without frames. This transparency supports the friendly and inviting character of the ground level. The office floor slabs of the upper levels are visible concrete faced plinths in the elevations stressing the horizontality of the building. (Arch. C./H.)

8. Polder development Bürohaus Hansa Treuhand

The building acts as intermediary between the Elbe panorama and the rear river bank area. Thus the visual link between both side blocks and the connection is not divided but remains free. The glazed bridging block is mostly transparent allowing views out to water and park.

In the access and communication zone the ancillary spaces are stacked to form significant side “towers”. They signify the link between the two office units.

Pedestrians reach the upper levels across open stairways leading across a water area to the cafeteria or the conference zones.

By lift they can also reach the office areas or just enjoy the view of the harbour. The translucent platform here lights the entrance area from the garage. Here the lifts are reached and the rest of the building.

The sunny court facing the Elbe is the “heart” or communicative centre with cafeteria and conference room. The easy transparency of the floors proves a communicative atmosphere for the users in the team offices. Flexible screens in the inner zone create island situations for common facilities. (Arch. G + E)

9. Polder development Bürohaus Potenberg + STAR

Two separate investors and fire protection regulations have caused the U-shaped building complex to be divided in the middle. Vertical access for each building half is by staircase and lift. The floor planning is flexible allowing a maximum of three rental units per floor for each investor allowing either single room or group room office layouts. Office use is planned for the upper floors and a part of the ground floor.

Additionally shopping is planned in the basement level in the polder construction.

The building is reached across a foyer court and staircases which lead from the north side onto the polder. It contains five main floors (ground and 1st to 4th floor) and basement level. (Arch. BPHL)

10. Living in the Neumühlen Polder

In 1998 the Poldergemeinschaft Neumühlen together with the STEB held a competition for the so called "Sichelfläche", sickle shaped area between the historic Speicher D and the lower bank area of the park. The winners I. Spengler and W. Wiescholek have suggested a lively design structure with views through to the old warehouse and Elbe, a four part combination of slender towers and compact cubes set over business activity at ground level.

The elevation of the polder construction from the street is to be highlighted by introducing open "shop windows" and entrances to flats, offices and special areas.

The planning concept allows a division into two sites and 2 building phases, having a maximum of 4 to 8 separate units.

All buildings (flats and business) can be reached both from the Kaistrasse and from the polder level by foot. A garage is provided in the polder zone below Building 114.

Each building unit is provided with a spacious open space for entrance and external recreational. Apartments at 1st floor level sometimes have roof gardens over the commercial ground level area and balconies and loggia on the floors above. The two upper floors in the 6 storey tower units can be combined into maisonettes.

Two thirds of the apartments have a direct view of the Elbe either over the old warehouse or sideways past it. Those in upper floors of the "towers" have winter-gardens as noise protection from the docklands and also have quiet rooms to the park.

(Arch. S+W)

11. A Grain Silo is turned into Studios

The grain silo built in 1936 has an outer skin of brickwork and internal load bearing brickwalls built in a waffle form (storage units), which are under conservation. The reuse as studios required altering the vertical structure of the storage units into the horizontal structure of the floor levels involving high structural costs.

Spaces and walkways, concentration and fluctuations of the spatial relationship created a "small town under one shell". The aims of the renovation were: to retain the industrial architecture, the historic space relationship and structure, to create a spacious access system and to display contrast between old and new.

(Böhm)

12. Living on a Old School Area

The site, a former school disused for many decades but publicly owned, was included in the Neumühlen competition, held in 1987, to improve the pedestrian link between the green areas to the north of the Elbchaussee, "Fischers Park", and the riverside of the Elbe and also to find an attractive use and building shape for the large attractive vacant plot.

The building matches the scale of the surrounding 2 ½ storey villas, finalises the row of buildings along the Elbchaussee and leads across a splayed basement area to the steps down to the Elbe.

The architectural design having changing plaster and brickwork areas together with a split building mass being united under a square roof, forms a modern interpretation of the concept of a "Villa".

(Arch. AC.)

13. "Campus" for beginners in the media business

The so called DWI Campus is to be built on the excavated area cut out of the sloping bank on which industrial activities have taken place over the decades. A curved row of 17 small 2-3 storey terraced houses. Orientation, topography and the immediately surrounding green bank slope of the "Altonaer Balkon" (public park and view point) dictated the design.

projects

The architects BRT are planning to expand the area of the “Altonaer Balkon” into the dockside using footpaths, stairs and terraces.

This concept contains a planned office development situated along the Grosse Elbstrasse. Apart from a significant corner building a new public terrace will be created at roof level with splendid new views across the whole of the dockside area.

The aim of the complex is to provide working, living and recreational facilities on the Elbe riverside. Private and public zones are both effectively located and spatially linked by means of architectural and landscape planning. (Arch. BRT u KWI)

14. Lofthaus Elbberg

The Lofthaus pushes itself into the panorama like a ship's bow. The site is unusual: a small, sharply angular sloping bank site, squeezed in between the Grosse Elbstrasse and the steeply climbing road “Elbberg”. But not only the sloping situation of the site was a problem, also the permanent risk of flooding. The Grosse Elbstrasse can be flooded up to 2 metres here.

The building was placed on sloping pylons, which although not particularly necessary structurally, optically stresses the sloping site. The building floats on thin columns, between which the flood can flow against the slope in times of emergency.

To the south the building displays a rounded glass façade, from which five glass projections swing out in wave form. The wavy window front lightens its appearance. The glass front and closed north elevation lean against each other, to create a specially formed gabled roof.

The north elevation is covered with a fish scale skin of pre-weathered copper plates, which curve with the concrete wall over the roof of the building.

As the narrow building cannot have a classical parallel floor zone all work places have window slits facing north and large glass openings to the south, in which the curved projections allow views even from the lower levels of the distant fish market.

(Arch. BRT)

15. Elbkaihaus, former Hall III

The ice storage hall on the Grosse Elbstrasse is a reinforced concrete framed building from 1965. The structural system was basically retained for the renovation as an office and commercial building. The 130 m long building was divided into five units corresponding to its expansion joints with separate access for each unit. Office zones are planned at ground level and at 1st and 2nd floor, together with the introduction of a new gallery. At 3rd floor new dockside studios or offices can be created between the beams. A new steel glass façade in front of the 1st and 2nd floors provides the necessary weather protection. A semi-portal crane on the southern side is a reminder of the original building use.

The historic building fabric of the former fish and meat cold store has had considerable influence on the design and its general planning will be retained. Particularly the reinforced concrete columns with sturdy capitals as well as concrete frame structures and their rough surfaces are featured in contrast to the new building components.

The organisation of the building in 5 units with new staircase cores also follows the original structural concept of the reinforced concrete framed building construction. The colour definition and lighting concept of the staircase cores create an indirect rhythmic articulation of the lengthy steel glass façade of the street elevation.

The riverside is dictated by the existing loading balconies and building indentations. The horizontal layers of the bay window-like facade with flat window proportions, bands of wooden windows as well as diverse metal support rails systems stress the horizontal planning of the building. The high proportion of glass and lighting elements compensate the depth of the building units.

The new roof elements are supported by the existing reinforced concrete roof beams using conical steel elements and an aluminium roof surface.

The maritime atmosphere of this site is emphasized and the flood protection achieved using external steel-wood platforms at ground level on both sides of the building. (Arch. GMP)

16. Bürohaus in the Elbe

The spectacular location of the “Dockland” project situated on the remaining tide regulating dike after the fish dock had been filled in requires a special landmark – being at the beginning of the inner city – as proposed in the 1989 Grosse Elbstrasse competition and the “ferry terminal” competition by the then competing architects.

The relatively large building now finally planned, lies like a “ship” in water and represents a special (public) facility using strong architectural features. The freely projecting “bow” out over 40 m shall act as a dynamic balance to the ferry terminal “stern”. The simple but expressive shape of the building results from a “public” stairway leading up to all levels, and into a large wind protected roof terrace with restaurant and bar.

The individual floors can be reached by sloping lifts running parallel to the open stairway and additionally by a staircase further west. At ground level the estate agents working there and their clients can even arrive in a private harbour from the west by boat. Coming from the landward side, one parks between the two “skids” of the building. This level can be flooded at times of high water.

The foot print (BGF) of each office floor is roughly 1500 sqm floor area. The width of the building provides an internal communication zone with pantries,

meeting and exhibition rooms. These large open areas having fantastic views on all sides add to create a spacious working atmosphere.

A roof top restaurant allows the building to remain attractive even at evening, especially in the summer. Every can enjoy a wonderful panorama of the harbour from the roof terrace – finally a place to wave farewell to friends departing for England or greet them on arrival (the ferry terminal unfortunately does not allow this). (Arch. BRT + KWI)

17. Redesign of the “Altonaer Balkon”

The Elbe river bank at the Altonaer Balkon contains a number of topographic features, which though partially covered, can still be recognised. Thus no major changes are necessary. Moreover the original qualities should be improved in terms of urban continuity.

Less clear is the urban(planning) axis which runs from Altona railway station to the Rathaus. The prize winners suggested that the Museumsstrasse, from which there is an uninterrupted view from the station to the park of the Altonaer Balkon, be extended as a pedestrian way up to the river bank edge. A crossing of the Palmaille is possible in this sight axis. This kind of walkway from the station right down to the quayside would offer unusual interesting urban experiences. It would be flanked by a museum, theatre, town hall, Haus der Jugend, church and parks on both sides.

Along the length of the axis the river bank edge gets a curved tribune with elevated projecting bastion. This kind of terracing allows a larger crowd to experience the clear view of the docklands panorama. This would also facilitate other events such as harbour concerts in front of the harbour view using the terracing as a tribunal for spectators.

The historic site with the sloping level of the wagon lift linked to the Hafentunnel and the bridge arches is a unique witness of the history of Altonaer Hafen. Proposed as a reconstruction with changed use: the historic “slope” will have a terraced, designed hill side including seating steps, walking steps, small outlooks and islands of greenery.

The “Elbberg” is to be closed to traffic and made into a pedestrian way for all citizens of Hamburg, tourists and also be usable by disabled persons. It leads as the proposed Z-shaped stairway to a bank-side square bordered by buildings, having a boat stop for river trips around the Elbe.

The viaduct arch above was to be provided an outlook having a projecting view point café. One at lower parapet level and the other high with the café. From here there is a distant view down river which would have certainly compensated the building development.

Unfortunately this project which was planned for the 800th Harbour Birthday could not be financed. (Arch. R+O)

projects

18. Ferry Terminal and Redevelopment of the Fish Harbour

The DFDS is a danish ferry and pleasure cruise company which completed a new terminal building for the ferry line to England, after the berthing point was moved from the Landungsbrücke to the Ausrüstungskai of the fish harbour at Altona.

The new site is on the old refitting quay and part of the fish dock area. As fish are no longer landed directly in Hamburg from the Elbe, but comes by lorry deep frozen, the inner dock was filled to create parking areas for lorries and ferry passengers. A new Ro-Ro facility was built to handle the ferry to England.

The building is split into two zones according to functional requirements. The passenger handling is on the ground level having all necessary facilities. The hall is used for a few hours every two days, therefore requiring a quick heating for a short period. The upper levels are for the shipping companies administration.

The office and terminal building is divided into a total of 32 axes being 6 m each. The building is 6 stories high from grid 19 to grid 32 creating a "head" in the direction of the inner city.

The façade and roofing is mainly out of aluminium together with coloured double glazing. The roof skin is out of corrugated aluminium curved along the axes of the corrugation. (KWI)

19. Childrens Day Centre and Flats

The site is situated on Olbersweg in Hamburg Altona. A single storey house is to the west, a public park is to the east. The planning area has a steep riverside slope.

A L-shaped building is planned with 3 main levels, a roof level and two lower levels, which are built into the slope. Flats are planned in the upper zones and a childrens day centre for three groups is placed in the lower two levels facing the Elbe.

The complex is divided into two buildings linked by a glazed staircase. The flats in the western building are access from a foliated walkway and open to the south with small balconies facing the Elbe. Access to the flats in the eastern building is from the west, which face the park with recessed covered balconies.

Large sheltered terraces are placed in front of the day centre. The adjacent park with playground can be directly used. (Arch. BHL)

20. Administration Building GROLA – BG

The location on the riverside slope, direct view of the Hamburg harbour together with the warehouses and commercial buildings of the 18th and 19th centuries form the special attraction of the site on the Grosse Elbstrasse.

The new building of the trade association of wholesalers and warehousing trades, having six main floors of offices is built directly on the west of the sailors home. The striking design of the building with a double roof level and lightly curved elevation up the slope stresses the historic footpath between the harbour and the Elbe riverbank. This is still retained by the remains of the "Sandberg". The conference rooms in the upper roof level offer a maritime link having a stunning view of Hamburg docklands. Almost all offices have a view of the Elbe.

The entrance level is placed 2 m above the street level for flood safety reasons. Steel shutters and gates protect the basement from flooding and form part of the typical harbour scenery. The engineering brick façade is accentuated with indentations and coloured string courses along its basement surface. (Arch WGK)

21. Living and Working at Holzhafen

A group of buildings, two office buildings and a tower of flats, are now – after many design variations – planned after the competition decision in 1994. They are placed directly on the Elbe and are part of a whole row of architectural attractions within the so-called "Perlenkette", string of pearls, between the Speicherstadt and Övelgönne.

The two cubical office buildings frame the future museums harbour, which gets a particular accent

through the sixteen storey tower of flats. Thus the whole ensemble becomes an important part of the Hamburg waterfront.

The design is derived from the sequential change between solid warehouse buildings and the open spaces along the quayside. The solid, very deep building volumes of both office buildings are perforated so much by inner courts, openings and penetrations that they become large three dimensional sculptures consisting 50% of volume and 50% of air. The over dimensional portrays of ships existing in the intermediate spaces are the real theme of the design. The exterior is formed by the shape, as the shape is formed by the exterior.

The tower of flats resulted from the wish to also live on this exceptional site after many alternative designs and long political decision making. The living tower appears as a polished stretched diamond in contrast to the voluminous space consuming brickwork sculpture. The flats all have a direct view of the Elbe through a special floor plan and are protected against the docklands fumes by a glass skin.
(Arch. Astoc)

22. Apartments at Holzhafen

The building is considered a sculptural form, which displays the character of the location. Two existing residential buildings (late 19th century) with restaurants are incorporated into the development.

The openings in the structural system will be closed using large French windows and recessed large scale pre-cast concrete elements. The apartments are orientated to the Grosse Elbstrasse and the Elbe on the south and west side, and to the landscaped court of Carsten-Rehder-Strasse on the west and east side. The building is accessed by the internal staircase, having spacious windows to the garden court, thus providing natural lighting and ventilation.

The 6-storey apartment building contains 53 single and double room flats of 40 – 75 sqm together with ancillary services and catering at ground level.
(Arch. Sch. + P.)

23. “Stilwerk” Design Centre in the Old Maltings

In 1996 the Design-Centre “stilwerk”, a new kind of shopping centre for interiors, opened in the former maltings Naefke, a building complex listed for conservation in 1993. On an area of 10,000 sqm of exhibition and sales area 22 interior furnishing companies of local and international manufacturers offer products from all areas of the so called “schöner Wohnen”, nicer living.

The old maltings together with the neighbouring now reused warehouse and the former fish auction hall display one of the last built remains of the historic fishing and trading harbour of Altona.

When the Mälzerei Naefke closed its doors in 1992, it left a building complex showing the traces of almost 150 years of history. The oldest part, from the

17th century, being extended several times after the adoption in 1875 was the Dolck’schen Brauerei, to the north at the Buttstrasse. For the reuse the extensions after the War have been removed and the façade reconstructed as it was in 1894. An artificial division and the glazed reconstruction of the building shape are praised in a catalogue as “a successful illustration of a fire damage”. New kiln funnels – of original shape – have been added to illustrate the earlier use.

Whilst at the Buttstrasse divisions and additions are shown in a modern design language, an irritating mixture of architectural answers to the reconstruction and extension appear on the Grosse Elbstrasse. The “Neue Mälzerei” of 1910/11, a reinforced concrete frame building with richly ornamented brickwork skin and adjacent silo have been extended in a historical fashion imposing the original appearance.*

The large silo tubes internally have been removed. A central light court was created surrounded by six floors of galleries which led to the shop units. The upper 4 floors house sales related offices in this 10 storey “stilwerk”. As it was not possible to create shopping areas in the labyrinth-like small scale design of a maltings, a documentation of spatial arrangement and use has been tried using column systems, remains of supports, beams and stairs or traces in the brickwork.

* see U. Schneider in “Fabriketagen” Christians 1997

projects

A rare arch system was discovered in the basement with stumped cast iron columns. Together with additional concrete columns they were included in the design of a bistro. How well the solutions adopted actually “do justice” to this conservation building is a matter for debate.*

Space for additional services – especially for bathrooms, kitchens and country house furniture – is to be provided in an extension of 3,000 sqm across the road in the former “Stadtlagerhaus”. The new “stilwerk” floors are to be linked by a glass bridge to the old. (KWI)

24. Greenpeace in the old “Elbspeicher”

The Elbspeicher is one of the few remaining large warehouse buildings from the turn of the century along the once closed Elbe riverside of Altona. The roof areas removed through wartime and post war-time reasons, the façade strongly effected through climate and rebuilding, were the cause for justified urban planning and historical reasons for discussion about the value of retaining this prefabricated steel framed building from England.

The renovation of the warehouse was not to cover over or put a shine on the signs of time. The existing scars should be able to tell their story in harmony with the modern modifications, new uses and an

ecological concept for construction and energy management, presenting the necessary “corseness” of dockside building.

Having “Greenpeace” as an occupier it was possible to achieve a concept allowing regenerative energy and using low waste materials to achieve priority. A 500 kW photovoltaic collector has been placed on the roof, presently the biggest in Hamburg. The electricity collected will be fed into the network when not used. Rainwater collected on the roof and courtyard is to be used for flushing toilets. The insulation materials of the inner walls consists of recycled paper; in the flood zone foamglass has been used. All materials and service systems have undergone a rigid control, not leading to one sided dogmas, but more viewed from the total aspect. (Arch. BHL)

25. Ateliers and Lofts in the “Stadtlagerhaus”

The former large dockside mill H.W.Lange in its fragmented form reflected the industrial architecture of the late 19th century, respectively the early 20th century with its extensions. Through its renovation and addition levels, the former Stadtlagerhouse, city warehouse, built 1880 and sited on the riverside of the Elbe will have an increased urban importance.

This is a solid brick structure with internal frame. The planning concept for this massive building has a restaurant based in the lower two levels fronting the Elbe. The commercial and living levels are reach-

ed by a central entrance placed between the warehouse and the silo building. The two storey entrance hall gives a spacious view of the river. On the Grosse Elbstrasse side there will be a three storey extension of the “Stilwerk” with a similar three storey glazed foyer and lift positioned in front of the façade. The workshops in the three stories above have projecting steel balconies in front of the façade based on the original loading bays of the mill.

28 apartments are planned in the four additional levels having sizes between 56 and 165 sqm. The north, south and east elevations are planned as double glass facades forming a climatic and acoustic puffer. A childrens play area is planned on the roof of the Stadtlagerhaus together with a terrace for the residents.

The silo building will be increased by one floor in a historical manner. The newly placed roof behind the reconstructed historic gable is clad in copper and glass areas, giving a vertical structure. Between the 1st and 9th floor, the silo building has only one unit per floor as office or loft orientated to the Elbe.

On the waterside the existing quay wall will be extended from the neighbouring Elbspeicher past the Silo building and Stadtlagerhaus to the fish market, thus allowing an extension of the riverbank promenade. (Arch. A + S u. KWI)

* see U. Schneider in “Fabriktagen” Christians 1997

26. Apartment and Office Building Breite Strasse

The office building at Breite Strasse/Carsten-Rehder-Strasse lies between the end of the Fischmarkt and the beginning of the classicistically formed Palmaille with its historic plaster facades. The site faces the Elbe and is situated at the upper part of the riverbank slope, in the second row parallel to the Grosse Elbstrasse with Holzhafen and diverse building activities. Mainly post-war brickwork buildings are found at the Breite Strasse. A design concept developed from this resulting in a brickwork façade at the Breite Strasse and plaster façade at the Carsten-Rehder-Strasse.

The planning concept allocates two lower levels for parking housing 63 cars at the Breite Strasse completely below the street level. On the sloping Carsten-Rehder-Strasse each parking level is reached almost at ground level. This is followed by a ground level with spacious entrance hall. Further 4 upper levels and a roof level which can be used for single cell offices or team offices in the main building. The south-west facing wing away from the main traffic axis is reserved for five stories of apartments.

In total 20 apartments are proposed ranging from 50 to 105 sqm. They are reached by a separate staircase with lift and by a walkway from the historic pedestrian link to the riverbank.

The difficult shape of the site prohibits the use of a normal structural system, therefore a floor system without beams has been designed. (Arch. A + S) 27/28. [Living Around the Altonaer Fischmarkt](#)

After the serious flood in 1976 the architect G. Talkenberg together with the engineering office of Ing. Büro Grassl completed a study report for the Baubehörde in 1977/78 on flood protection for the area between the Landungsbrücken and Altonaer Fischmarkt. This report – plus the commitment by the architect – led to the decision that the Fischauktionshalle should be retained and restored (see project 29). Even more intense discussion was required until the early 80's on the restoration of the Fischmarkt and surrounding buildings heavily destroyed in the Second World War.

Out of the once historic area only four houses remained. In 1986-88 both sides of the square were reconstructed based on the urban master plan by G. Talkenberg – basically in line with the historic town plan. The former spade-like form of the fish market was moved slightly to allow a new pedestrian tunnel to the Breite Strasse linking the residential area to the north. The rather historical gabled houses, which successfully link the restored buildings are well liked by the occupants of both building associations in spite of the weekly Sunday disturbance of the very early morning fish market. A 300 sqm large apartment has been built for 10 disabled persons and their attendants at upper ground level on the east side. There are shops, bars and restaurants on both sides at ground level.

The western side of the square is equivalent to the original development. Building over the Buttstrasse is the consequent step satisfying the urban planning wish to obtain a closed defined square. The design of the elevations of the new buildings is based on the characteristics of the old. Projecting bays and horizontal divisions use precast concrete.

The lower buildings of the fish market sloping down to the Elbe have flood gates for flood protection and a footpath at a height of +7.30 NN, from which one can reach the higher street level at the back. (B.K.)

The western additional apartment blocks were renovated at the beginning of the 90's by the Altonaer Spar- und Bauverein by the architect G. Talkenberg. The destroyed roof levels of the identical buildings at the De-Voß-Treppe were reconstructed and missing buildings replaced by new apartment buildings. (KWI)

29 Events in the Fischauktionshalle

The Altonaer Fischauktionshalle, built 1894-96, was to be demolished in the middle of the 70's, to create more space for the merchants of the traditional Fischmarkt. The hall itself was in serious condition through war damage and ugly extensions and modifications. Its riveted construction of rust free "Budelstahl", however, was still intact.

projects

Particular commitment by architect Günter Talkenberg saved the hall, the classical shape of a roman market-hall, a three aisled basilica, from demolition. The Hamburg Senat was persuaded on its retention value and granted a restoration budget of 6.5m DM. The old hall was then restored over a period of two years using old plans and photos, renewing the destroyed decorations – the stained glass windows, lamps, shields and pilasters.

Since its restoration 1984/85 the hall has not just be used for fish market days but for a whole host of other events (jazz music, workshops, New Years parties, election campaigns etc). One feature: at times of flooding, the gates are opened and the water flows in and out without destroying the substance of the building.

The City of Hamburg was awarded the “Europa Nostra” prize for best restoration work from the Kosterstiftung, London in 1984. The Baubehörde Hamburg praised the architect G. Talkenberg for his reconstruction of the hall in 1986 as being a “Vorbildliches Bauwerk”, an exemplary building. In 1988 the architect presented to the Stadt Hamburg the restored clocks in the gables of the building.

At the beginning of the 90's the Amt für Strom- und Hafenubau reconstructed the original landing stage, as it had stood in front of the hall until 1943, after suggestion by architect Talkenberg being supported by town planners of the local council. (KWI)

30. Barge Support Pontoon

By filling in the Grasbrookhafen in the middle of the 80's the Amt für Strom und Wasserbau set off the discussion about the necessity to relocate the HADAG (ferry) fleet. The architects Architektengruppe AZ who were involved in 1989 with the planning of the area from Fischauktionshalle to the pumping station suggested to site the mooring place for the 25 barges in front of the mixed drainage overflow storage basin almost as a tourist attraction opposite the occupied housing of the Hafenstrasse.

In 1991 a start was made with the planning of the HADAG complex by architects Adelheim + Dittmer. Various, unusual problems were faced simply because the building was not to be built on solid ground but be fixed to a floating pontoon. These included mooring impacts as well as swell and rotation movements caused by strong wave movements.

Strong frame construction and columns sloping outwards were necessary to handle the impact stresses caused by ships and the swaying movements of the pontoon. Being surrounded by water no fire protection restrictions were placed on the building. Thus the whole steel structure internally and externally could be left visible. The horizontal fish bone beams, the corrugated façade, the railings, the stairways and bulleye windows are all features associated with marine architecture, with dockside buildings, cranes and bridges. The window cleaner gratings were formerly often used as footpaths on some of the bridges in the Hamburg harbour.

The steel pontoons were constructed by the Rostock Neptun-Werft. All load bearing steel members were prefabricated and zinc coated so that they only have to be assembled on site. Only 2 weeks were required to erect the main structure.

(Arch. A + D u. KWI)

31. In the Stomach of the City

The pumping station and the rain water sewer “Hafenstrasse” is situated to the west of the Landungsbrücken. These are the most important drainage works for the whole of the Hamburg inner city.

This is where the sewerage of the old main drains is collected, the backbone of the inner city mixed drain system. The pumping station sends the sewerage to the waterworks Köhlbrandhöft-Dradenau on the south side of the Elbe.

At times of high tide and rainfall in the city, excess mixed water, which has been collected in the overflow basin and now diluted, has to be pumped into the Elbe to avoid flooding in the inner city.

In order to collect and clean this excess mixed sewerage, which cannot be immediately passed to the waterworks, underground tanks are planned on land in front of dikes and flood protection walls and walkways. A technical building is required above ground, which will be designed to fit into the proposed building complex to the west of the Landungsbrücken (project 37).

projects

Apart from an expansion space for the Sunday “Fischmarkt”, other space will be available for walking, games and relaxation on top of the planned underground complex. (HSE u. KWI)

32. Living at Pinnasberg

The building has 5 stories, a fully used roof level, two basement levels and two underground parking levels. Having 30 apartments and 3 commercial units it is situated directly on the riverbank slope which is up to 8 m high.

The commercial units at lower ground floor are reached from the riverside over a terraced area above the parking.

The apartments having 2 to 4 rooms and a living space 52-108 sqm are accessed from the north, Pinnasberg, by three staircases. Each apartment has a balcony or terrace facing the Elbe.

The number of apartments (Wohnungsanteil) has been financed by the Wohnungsbaukreditanstalt using the 3. Förderungsweg.

33. Round Corner with Elb-view

A condominium was finished in December 1995 on a 149 sqm site at the corner of Bernhard-Nocht-Strasse/Hafenstrasse. The building is set against a narrowing change in site level between both streets.

It consists of two basement levels, five upper levels and a roof level stressing the corner. Whilst the north elevation is designed as a perforated façade in concrete, the south opens out as a curved glass elevation having a view over the harbour and the Elbe.

(Arch. K+F)

34. “Antonipark” and Sports Hall

The Behörde für Schule, Jugend und Berufsbildung is planning the erection of a sports hall between the “St. Pauli Fischmarkt” and “Pinnasberg” at the change of site level of the riverbank slope. Users will be primarily school children of the Friedrichstrasse school together with interested clubs.

A design brief called for a single field sports hall having a ball height of 5.50 m, a viewing stand, a gymnastics hall and equipment, changing, washing and service areas, which are all located in two levels.

The roof of the hall is planned as a grassed roof, in order to integrate the area in the planned “Antonipark” as urban extension to the former public access to the vicarage garden.

The position of the sports hall, at an important urban situation justified a striking architectural form. The organic megaform of the sports hall is based on the curved form of the adjacent support walls of the viewing terrace “Schauermanns Park”. Also it was valid to give a “park” a layered sediment-like and thus convincing plinth.

The school sports hall belongs to the whole project “Antonipark”, which has been developed by residents, members of the STEB and the Umweltbehörde.

The accessible green roof of the sports hall is, together with the art project “Parkfiction” of the artist Christoph Schäfer, the tenants gardens in the vicars garden and the renovated viewing terrace “Schauermanns Park”, to counteract the lack of landscaped areas and play areas in the area.

Additionally a seven storey “Mehrgenerationen-Haus” belongs to the project, which will be started in 2000. (Arch. PVO)

35. School with a view

The “Friedrichstrasse” school is to be changed into a full day school because of the special educational requirements in this difficult social area. The necessary educational facility had to be constructed partially in an adjacent empty plot because of the narrow site conditions on the riverbank slope having 3.5 m site level difference Bernhard-Nocht-Strasse and St. Pauli Hafenstrasse.

All the primary school level classes are housed in the new building on a full day basis. Furthermore the facilities will be used for evening classes and local cultural events at night. The school building adopts the four storey height and line of the adjacent buildings. The steps to the south in Schauermannspark

projects

is the basis for the design of the southern elevation and the position of the lower entrance from the St. Pauli Hafenstrasse. A vertical split in the building 30 m long creates an architectural response to the narrow adjacent buildings.

The school building has been designed in white plaster with beige tiled plinth around a central light axis which is defined on the north by a projecting glass staircase and to the south by double storey windows. The building fits well within its surroundings, having inner and exterior yellow and blue features and a functional elevation penetrated by rows of single windows.

The ground level with its spacious break area and the basement level face the south, the three classroom levels above all have a panorama view of the harbour being fitted with the necessary sun protection. A wind sheltered roof is compensation for the missing open play areas. The eaves level of western neighbouring building is adopted for the “green roof” of the school.

The ground level main entrance on the Bernhard-Nocht-Strasse leads to the open break area, which can be also used for assembly and lunch meals for the children. (Arch. WSM)

36. Hafenstrasse: New Living and Working

Almost in remembrance of the (past) white modern, but more courageous in use of colour, the 56 local

authority apartments with play-school and shops give an almost mediterranean atmosphere, due to the strong orientation of the façade around the balconies, the warm red coloured areas of the recessed elements and due to the white furnace-like pinnacles.

The exaggeration of the riverside slope through the stepped development giving almost every apartment a river view, is a convincing correction to the idea of housing of the Gründerzeit. Finally the architects have taken up the idea of perspective and line composition existing at the tapered site and developed it further in detail such as the truncated balconies. Even on the side facing Bernhard-Nocht-Strasse, where the appearance is considerably reduced, the monotony of the rows of windows has been highlighted with soft colour and unusual balconies.

(Architektur Jahrbuch 1997)

56 local authority apartments, a play school, together with commercial units at ground level of the Hafenstrasse are placed on this narrow riverbank slope site and form the design brief for this housing complex. The building mass links between the 6-7 storey Gründerzeit houses of the historic dockside and a 3 storey garage building. In spite of the block development at the Bernhard-Nocht-Strasse and Hafenstrasse the inner court covering two basement parking levels remains bright and sunny through the pinnacle from of the building, and gives all residents a view of the harbour and the river landscape of the Elbe. (Arch. AC)

37a. Tourism Centre Landungsbrücken

The St. Pauli Landungsbrücken are not just very important for the people of Hamburg, this junction between city and harbour is also very popular with tourists. The architects AZ designed the tourism centre Landungsbrücken further as a major part of their successful competition design in 1988 and urban planning concept developed in the years after. (KWI)

A light terraced building is placed at the base of the riverbank between the Elbtunnel building and the axis of the Davidstrasse with various cross links and views of the river. The building height follows the topographic features. The axis of the Davidstrasse is given an architectural feature eg. a hotel tower. The Elbtunnel building is to be free standing reflecting its own architectural importance. Thus it forms the joint between both squares, which are conceived to be spacious and clearly defined, thus providing space for a variety of activities – as the Hafengeburtstag, harbour anniversary celebration.

The proposed long stretched building bridges over the pumping station and the calculation building using the self supporting structure, thus avoiding additional loading on the old building structure. (AZ competition report)

37b. “wattenmeer” und “wissensmeile”

The developers agen'd'a, Grafenau (Idee und Projektentwicklung) had planned an information pavi-

lion for the EXPO 2000 based on and for the Wattenmeer (an area of mud flats on the North Sea coast). The agen'd'a and the STEB held a competition in 1998 for a temporary pavilion. First prize was awarded to Alsop + Störmer, Hamburg – London.

A biomorphic body with an open wooden bowl construction resting on pylons offered the possibility to satisfy a multifunctional use for lectures, specialist or press events. Two adjacent chambers, which would open out into the main hall would be able to offer spatial and differently lit exhibition concepts. A view across the main exhibition to the Elbe was from the chamber on the gallery.

The building was constructively made out of a wooden sandwich system, which could be demounted in single segments. The ease of division allowed an economic prefabrication as well as easy dismantling and rebuilding on another site (the proposed use was for 10 years). The planned structure used the latest wood technology based on a old idea: a boarded rib construction as found in boat building.

(Arch. A+S)

In order to finance the information pavilion “Wattenmeer” the developer additionally proposed a so called “knowledge mile” (Imax-Kino, Science Centre), catering and shopping – a building volume of 13.000 sqm. In spite of this, the project could not be financed. (KW1)

38. Restoration of Dikes ...

The St. Pauli Landungsbrücken are also a part of the Hamburg flood protection system. A higher protection height has been specified resulting from ever increasing river heights during storm-flooding. Thus, in stages, the dikes and protection walls in the Hamburg area are being increased accordingly.

The previous quays of the Landungsbrücken, including the bridges to pontoons were built in 1952. The eastern end forms a corner which is still used as the Senats landing stage. The level of the construction is at 5.70 m which roughly the same as the road. The quays were extended in 1969 by protection walls 1.30 m high after the great flood in 1962. This walls were not suitable for an additional increase of height. A new wall was therefore built in 1995 placed roughly 1.5 m in front of the existing quay.

Following an urban planning competition architect Zadeh was commissioned to design the whole flood protection complex for the area of the Landungsbrücken. All parts of the construction are visible design elements. The upper part of the protection wall is made of steel which counteracts the heavy brickwork below and also is a design link to shipbuilding.

38. ... and Riverside Promenade

In spite of the increased flood protection wall, at the eastern side by raising the plateau of the promenade, the view of the harbour was maintained partially by using seating steps of low gradient.

New pavilions for souvenirs and snacks were also built to the designs of architect Zadeh, detailed in the same style as the flood protection complex.

Landungsbrücke West

The quayside in this area was built in 1906 together with the Landungsbrücken buildings out of pressed concrete and solid granite blocks. In 1969 this quay wall was heightened with a reinforced concrete plinth and later topped with a steel crown in 1978 to a height of +7.20 m NN.

An additional increase in height by 60cm would have been impossible and therefore a new reinforced concrete L-shaped wall resting on piles and a steel sheet-walling was constructed. The new wall was constructed behind the historic granite quayside, thus allowing the retention of the narrow shaped water area and avoided having to rebuild the bridges of the pontoons.

After the alterations a new promenade has been created on the water side in front of the flood safety wall. The promenade is accessed from the forecourt of the Landungsbrücken buildings by both steps and a ramp and is continued in a circular form around the listed building of the Elbtunnel.

The main design features are based on the details to found in the eastern area of the Landungsbrücken. However the new flood protection wall boundaries the existing road area of “Bei den St. Pauli Landungsbrücken” and has a height difference of two metres!

projects

A design for the land areas after demolition of the old parking block could include raising the street and integrating the flood protection.

39. Canteen with Elb-view

In the urbanly sensitive position on the “Hafenkro-ne”, crown of the harbour, a new canteen has been built containing a new dining room, cafeteria, kitchen, store and staff rooms. Additionally a standardised telecommunications safety room had to be accommodated under ground. The architects Pernicka and Timm have planned in the open court to the riverside of the present Bundesamt für Schifffahrt a free standing, cube-like, 2 storey detached house linked to the main building only by a bridge. Using the front dining room it closes the formal side of the open court, provides an additional building line along the riverbank pathway supported by a bastion-like terrace.

A view of the Elbe is retained from all rooms of the old building. Whilst the cube is orientated through its parallel position to the east wing of the old building, the dining room relates to main wing of the old building, thus creating two buildings which have a sloping relationship to each other.

The canteen visitors leave their working life behind them once entering the building over the glass bridge and spend their break in a restaurant, in which a clear panorama of the Elbe can be enjoyed from all over the dining room and the cafeteria, through the double storey internal layout.

The winter garden dining room was originally designed completely glazed including roof – the building has been completed with less glass through reasons of cost and cleaning. (Arch. P+T u KWI)

40. Hotel “Hafen Hamburg”

The hotel has been extended three times in the past years. The last extension, the “Elbkuppel”, the dome, was first finished at the end of 1999.

1. Extension (1985): A new tower gave the hotel “Hafen Hamburg” 35 new double rooms, 16 single rooms, as well as conference and recreational rooms. The features of the location at the eastern end of the row of buildings on the riverbank slope, the so called “Hangkrone”, demanded a fitting landmark. The tower was based on the design of residential lighthouses, eg. Neuwerk or Wangerooge.

The base designed as a bastion pushed into the bank gives the tower on the slope the necessary optical stability. The bastion building is of sandstone coloured precast stones similar to the adjacent buildings of the underground railway. The hotel tower is split into a 7 storey plinth building, a 4 storey tower extension and a 2 storey pinnacle. The pinnacle is rotated 45° in plan and is notched into the lower tower over several stories of the towers shaft. The shaft and helmet are clad in copper. The external spiral staircases also bear a design resemblance to light houses. This occurs through its proximity to the harbour. (Arch. K+K)

2. Extension (1992-95): The curved new building of the hotel takes its form from the elevational sway of the Seewartenstrasse side. The building sits on columns. In the double storey entrance hall, transparent to the Elbe and atrium, are placed the lobby, reception, breakfast room and bar with suspended gallery. The five upper stories are glazed on the whole of the south side, with white blinds and continual balconies as sun protection.

3. Extension (1998-1999): The old mansard roof has been replaced by a double storey, transparent barrel roof structure of curved steel beams. The urban importance of the tower on the southeastern corner has tried to be retained. The lower level of the vault houses 29 double rooms. The upper level is for party and business events. (Arch. M+F)

41. Offices Johannisbollwerk

The site is situated between the Johannisbollwerk and Ditmar-Koel-Strasse. As a vacant plot, it was increased in size by the demolition of the building on Johannisbollwerk 11 and then developed with an office building. The building line and eaves height was adopted from the neighbouring buildings and respectively presented in the height development of the new building itself.

The building is designed with a strongly transparent façades on both sides corresponding to the visual links (Elbe, Michel, city skyline). The large window openings are split into a small scale (atelier windows).

projects

The reinforced concrete structure is clad with expressively profiled steel sections on the riverside.

At upper floor level the building is strongly articulated to stress the roof zone and the transition to the neighbouring buildings. A gourmet restaurant was originally planned here.

A 13 m square glazed central hall is placed in the centre of the building. The hall faces the Elbe through a 8 m high opening, giving rooms in the depth of the building, along the Ditmar-Koel-Strasse a visual link to the Elbe.

The main design feature of the vacant plot building is the picture frame effect of two red walls at full building height, which enclose the building from its neighbours.

In the original plan for the building as a Kontorhaus, the glass hall at the centre of the building was a small passage linking the Ditmar-Koel-Strasse with the Johannisbollwerk, having shops at ground level and first floor and parts of the basement. It now forms the formal centre of the office building with freely placed lift cores.

The building consists of 8 upper levels and 2 basement levels. The basement levels are for parking and storage. The upper levels are for offices, divided by partitions or left undivided as team areas. The ground level has a company restaurant – a part of the original shopping use.

32 parking places are in the basement, which is accessed by vehicle hoist from the Ditmar-Koel-Strasse. (Arch. APB)

42. Apartments and Offices, Germanische Lloyd

The Germanische Lloyd is a world wide leading technical underwriting association for mainly shipping. The renovation, modernisation and expansion of the main administration at the Hamburg harbour covers a whole block. A spacious glass hall in the interior, having a new main entrance, was the ideal answer for the organisation of the company.

The “new middle” provides both access and facilitates communication. The glass extension on the roof of the tower at Vorsetzen 32 adds a striking urban feature and provides fantastic views of city and harbour.

The integrated apartment buildings completes the concept of an urban block in a developed environment. The technical nature of the concept reflects the image of the company. (Arch. BHL)

43. Gruner + Jahr Publishing

An administration building for over 2000 staff strongly influences the appearance of a district and takes the form of a high voluminous and closed structure difficult to fit into a existing city district.

Therefore the idea of a small scale complex of a “mediumstadt” was developed linked to the neigh-

bourhood – based on the old building structure destroyed in the war.

“The inhabitable Kontor ... an ambitious concept of content, design and external enclosures ... through compactness and density – the open secret of every urbanity – distinguishes it rightly from the normal head office building”

“... instead of designing a monumental solitary the architects Steidle and Kiessler did a citta aperta ...”, an open city. “a city in the city with urban relationships and features. “... even designwise non adaptive and newly interpreted as dockside architecture, it has blended into the character of the district.”

(M. Mönninger)

The design respects the variety of the different independent editorial and publishing areas. The division into two elements, the public footways, the provision of public spaces, squares and arcades gives the complex its transparency, easy of orientation and use to staff and public. Apply this aspect, the company internally uses “streets and squares” as main orientation points, lane-like “ways” and court-like spaces between the three-storey “Hauszeilen”, building rows. These represent office levels in the small scale city and suburban residential areas.

The total complex consists of two 6 storey building units, which each correspond to the adjacent building structure and are linked by a joint at the centre containing the conference tower 40 m high. Both

projects

basement levels house garages, technical services, loading, administration service, workshops etc.

Apart from the foyer, the entrance level above contains special areas for conferences and training, documentation, computer areas, typesetting, canteen and other staff areas. The small scale three storey row-like office building is placed on top, which is inter-linked by a pathway system.

All workplaces are placed on greened areas in the form of planted courts and balconies.

(Arch. Sch.+P u. KWI)

44. Extension to the Publishing House

The historic building assembly at Herrengrabenfleet, partly destroyed in the Second World War, will be newly completed with the extension building for Gruner+Jahr. A Kontorhaus has been created south of the "Plathhaus" not damaged in the war. It relates, in height and material, to the engineering brick buildings of the Fleetrandbebauungen, canalside architecture.

The wedge shaped size of the building uses the site in the best possible way recreating the old street profile. The "Plathhaus" built in 1916 has been renovated and integrated into the new development. It is valid as a separate building, but fits into the new floor space use going continually from old into new. The ten storey building "head" at the junction between

the Herrengrabenfleet and the Elbe provides an important urban feature and forms the beginning of the buildings at Herrengrabenfleet.

Further development options of the Gruner+Jahr complex are specified in the masterplan Neustadt 34: two building rows at Schaarsteinweg and a possible extension to the listed "Getreideheber-Haus" at Hullstrasse. The proposed public square gets a sensible northern boundary and building façade and even the main entrance to the publishing house, presently difficult to find, is to be better defined.

(Arch. W u. KWI)

45. "Cap San Diego" and "Rickmer Rickmers".

The merchant ship "Cap San Diego" and the former training ship "Rickmer Rickmers" both document a piece of sailing history. This is directly visible with the ships presently passing, the present day generation of international merchant shipping and kind of port activity visible on the opposite riverside. The retention of both ships, their restoration and reuse is part of the programme to revitalise the northern riverbank. Both ships, berthed since 1987 at the Überseebrücke and Landungsbrücken respectively, are part of the identification of Hamburg to its Elbe, harbour and are a particular tourist attraction.

The "Cap San Diego" is the last floating ship of a series of express merchant ships built in the ship-building docks of Hamburg and Kiel 1961 and 62 for the Hamburg-South America Steamship Com-

pany (Hamburg-Süd). The famous row of "white swans" of the South Atlantic.

Their interior, particularly the mess, officers quarters and passenger cabins were designed by the famous Hamburg architect César Pinnau*, in the style of the late 50's. Even the hull and the bridge and upper cabins were styled by him. The still fully operating ship is witness of a quickly disappearing age of goods transportation in the history of German shipping.

Through the personal effort of members of the urban planning authority, the Museum für Arbeit and the Amt für Strom und Wasserbau, the ship was saved from the hands of east asian scrap merchants and returned to her home port of Hamburg.

Bought by the Senat in 1986, the former merchant carrier returned to Hamburg under own steam on 31.10.86. Purchase of this beautiful ship was Hamburg's last chance to obtain such a well preserved maritime masterpiece, and now supported by the Hamburger Admiralität, it is run as the events museum "Cap San Diego".

The windjammer "Rickmer Rickmers" was launched 1896 in Bremen as a steel hulled vessel. After a varied life, in which the "Rickmer Rickmers" was finally a training vessel with the Portuguese Navy, it spent 20 years rotting in a marine harbour as a sup-

* Hamburg architect, star architect of the nationalist period, who mainly was responsible for Kontorhäuser and villas, but also yachts.

projects

ply ship until 1983. The ship was first presented in Hamburg in 1983 at the Hafengeburtstag. Since September 1987, after four years of restoration the Rickmer Rickmers is now berthed at the Fietes-Schmidt-Anleger at St. Pauli Landungsbrücken as a sailing monument and museum. (KWI)

46. New Sport Boat Harbour Baumwall

The sport boat harbour completed in 1992 near the city activates and adds to the attraction of the riverside promenade and is thus a link in the chain of projects and programmes to revitalise the northern dockside.

All harbour towns worldwide show an expansion trend in city tourism using boats and ships. Additionally the Hamburg Senate has recognised the need for creating special recreational activities for “new citizens” in the increased competition for new industries. Reason enough for the erection of the “City Sport Boat Harbour” at Baumwall.

The sport boat harbour offers onshore and offshore moorings for guests with sea class ships of various size (middle and large sailing, owner, club, charter und tourist yachts).

Together with “HansaBoot”, the annual exhibition on the Messegelände, the city sport boat harbour additionally offers the attraction of being a “floating exhibition”.

The city sport boat harbour has also become an attraction for the non sailing population. A historic fire boat is moored here, which has been turned into a restaurant with original Hamburg dockside flair.

The flying boat trips start from this boats harbour since 1993, the so called “sky writers” over the city which is increasingly become an attraction for Hamburg and its visitors. (KWI)

impresum

Herausgeberin:

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Bau und Verkehr – Landesplanungsamt
Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg
Telefon: 040 / 428 41 - 0
Telefax: 040 / 428 41 - 33 65
e-mail: bbv@bbv.hamburg.de

Konzeption/Redaktion:

Brigitte Kraft-Wiese (KWI) ztw. mit Heiko Bode,
Julia Tonn, Anna Wegener
Stadtentwicklungsbehörde – Landesplanungsamt,
LP 323

In der Projektgruppe und den Elbuferprojekten haben – zeitlich unterschiedlich – mitgearbeitet:

Iris Carius, Jürgen Brodisch, Peter Hamann, Sabine
Haritz, Linde Jörk, Birgit Johannsen, Klaus Lötters,
Reza Parwin, Reinhard Schier, Hannelore Tanger-
mann, Leitung: Brigitte Kraft-Wiese

Englische Übersetzung:

David Brayshaw

Gestaltung:

eigenart grafik und idee, Hamburg

Litho:

Helmut Welk Types, Grafik und Litho, Elmshorn

Druck:

Amt für Geoinformation und Vermessung

2. Auflage: 5.000 Stand: November 2000

Anmerkung zur Verteilung:

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlbewerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Bürgerschafts- und Bundestagswahlen sowie für Wahlen zur Bezirksversammlung. Mißbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung.

Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinarbeit der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

Die genannten Beschränkungen gelten unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Druckschrift dem Empfänger zugegangen ist.

Den Parteien ist es jedoch gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.

