Ideenwerkstatt „Mut zu Stadt“ 7. Oktober 2017

Ergebniszusammenfassung des Auftaktwochenendes der Initiative „Altstadt für Alle!“ am 6. und 7. Oktober 2017

INHALT

I. Überblick und Ausblick

II. Stadtrundgang und Diskussionsveranstaltung am 6. Oktober

III. Ergebnisse der Ideenwerkstatt vom 7. Oktober

I. Überblick und Ausblick

„Mut zu Stadt“ – unter diesem Motto stand das Auftaktwochenende für eine neue Stadtentwicklung im Herzen Hamburgs am 6. und 7. Oktober 2017. Eingeladen hatte die Initiative „Altstadt für Alle!“, zu der sich die Patriotische Gesellschaft von 1765, die Evangelische Akademie der Nordkirche sowie die Gruppe „Hamburg entfesseln!“ zusammengetan haben.

Ziel war es, die Realisierung einer lebenswerten, sozial vielfältigen und nachhaltigen Entwicklung von Hamburgs Innenstadt mutiger und konsequenter auf die Tagesordnung von Zivilgesellschaft und Politik zu setzen. Projektideen, wie eine solche Neuorientierung konkret angegangen werden könnte, sollen diese Debatte beleben.

Mehr als 300 Menschen aus allen gesellschaftlichen Bereichen waren der Einladung zu den drei Veranstaltungen des Auftaktwochenendes gefolgt, um gemeinsam neue Ideen für Wohnen, Arbeiten, Mobilität und Begegnung in Hamburgs Innenstadt zu entwickeln und zu diskutieren. Schnell wurde deutlich: Die Hamburger Innenstadt hat ein enormes Potenzial, um weit stärker als heute zum

lebenswerten und lebendigen Begegnungsort zu werden. Und das Interesse, dieses Potenzial in einem umfassenden zivilgesellschaftlichen Prozess aktiv zu nutzen, ist breit gefächert und groß. Dies zeigte sich zunächst auf den Veranstaltungen selbst, dann aber auch in dem großen und positiven Medienecho und nicht zuletzt in der Vielzahl von Anfragen und Mitmach-Angeboten, welche die Initiative „Altstadt für Alle!“ seither erreichen.

Diese Resonanz ist für uns Ermutigung und Verpflichtung zugleich. Im November und Dezember 2017 werden wir unsere bisherige Arbeit und die Ergebnisse der Ideenwerkstatt in einer Reihe von Treffen verschiedenen Zielgruppen präsentieren und zur Diskussion stellen. Diesen Diskussionsprozess wollen wir für die Weiterentwicklung unserer Arbeit nutzen. Anfang 2018 (Januar/Februar) werden wir auf dieser Grundlage auf Sie zukommen, um Sie zur Fortsetzung unserer gemeinsamen Arbeit einzuladen.

Wer von uns zu Veranstaltungen und zu weiteren Aktivitäten eingeladen werden möchte, kann uns dies per Mail an info@altstadtfueralle.de mitteilen oder postalisch an die Patriotische Gesellschaft von 1765, Trostbrücke 4-6, 20457 Hamburg. Wenn Sie diese Ergebniszusammenfassung per Mail erhalten haben, sind sie bereits in unserem Verteiler. Eine nochmalige Anmeldung ist nicht erforderlich.

Zudem informiert die Website www.altstadtfueralle.de seit dem 6. Oktober 2017 über die Aktivitäten der Initiative.

II. Stadtrundgang und Diskussionsveranstaltung

Das Team von Jan Gehl (www.gehlpeople.com) ist seit mehr als 40 Jahren in der Entwicklung von Städten aktiv. Sein Ansatz, das Leben im öffentlichen Raum zum Ausgangspunkt von Stadtentwicklung zu machen und sich dabei am tatsächlichen Verhalten der Menschen zu orientieren („human scale“), gilt inzwischen Vielen als Vorbild. Neben seinem Hauptwirkungsgebiet Kopenhagen, in Städterankings regelmäßig als eine der lebenswertesten Metropolen ausgezeichnet, ist sein Team heute in einer Vielzahl von Metropolen mit großem Erfolg aktiv.

Stadtrundgang, 6. Oktober, 15 – 18 Uhr

Birgitte Svarre auf dem Rathausmarkt

Um dieses Knowhow für die Hamburger Innenstadt fruchtbar zu machen, hat „Altstadt für Alle!“ die Stadtforscherin und Stadtplanerin Birgitte Svarre aus dem Team von Jan Gehl eingeladen. Ihr Buch „Leben in Städten“, das sie zusammen mit Jan Gehl verfasst hat, ist kürzlich auch auf Deutsch erschienen. Auf ihrem Stadtrundgang von der Trostbrücke zum Rathausmarkt, von dort entlang des „Katharinenwegs“ zum Katharinenquartier und zum Hopfenmarkt machte Birgitte Svarre deutlich, wie schon mit kleinen Maßnahmen die Aufenthaltsqualität und damit Lebensqualität und Attraktivität gesteigert werden können.

Ob das mehr Sitzgelegenheiten auf der Sonnenseite des Rahtausmarktes sind oder Fußgängerquerungen über kleinen Querstraßen auf Trottoir-Niveau („bei uns in Kopenhagen eine Selbstverständlichkeit“). Sich an den Bedürfnissen der Menschen zu orientieren, zum Verweilen im öffentlichen Raum einzuladen, ihn aber auch für Fußgänger und Radfahrer attraktiver zu machen: Für die Anwendung dieses Ansatzes in Hamburg sah die Stadtexpertin viele Möglichkeiten.

Diskussionsveranstaltung, 6. Oktober, 19 – 21 Uhr

In ihrem Impulsvortrag skizzierte Birgitte Svarre Beispiele aus verschiedenen Städten, die zeigen, wie Leben, Vielfalt und städtische Attraktivität in traditionsreiche Stadtkerne zurückgeholt werden können. Entscheidend, so Svarre, seien ortsbezogene Maßnahmenpakete, deren Wirkung empirisch überprüft wird: „Wir arbeiten im Stadtumbau oft mit Beta-Versionen, die wir dann zusammen mit den Nutzern weiterentwickeln und anpassen.“

Anschließend stand bei der von Regine Marxen moderierten Diskussion die Frage im Mittelpunkt, ob und wie sich die Lücke zwischen „Erkenntnis und Handeln“ (Läpple) auch in Hamburg besser schließen lässt. Der Stadtsoziologe Prof. Marcus Menzl hob hervor, dass eine „additive Strategie“, wie er sie in der derzeitigen Hamburger Innenstadtpolitik identifiziert, auf Dauer nicht erfolgreich sein könne. Wer die Ziele der Leipzig Charta ernstnehme, müsse Zielkonflikte auch austragen. Engagiert plädierte die Architektin und Stadtplanerin Ingrid Spengler für die Schaffung innovativer Wohninseln mitten in der Stadt. Ohne mehr Wohnbevölkerung gerade in der Hamburger Altstadt, da war sich das Podium einig, werde eine Wiederbelebung der City nicht gelingen. Einer aktiven und sozial gemischten Wohnbevölkerung kommt eine Schlüsselrolle zu. In der weitgehend entvölkerten Hamburger Altstadt sollte deshalb eine Quartiersentwicklung mit innovativen Projekten angestoßen werden.

Diskutanten: Stadtplanerin Spengler, Stadtforscherin Svarre, Verkehrsexpertin Dr. Matthes, Stadtsoziologe Prof. Menzl und Stadtökonom Prof. Läpple

Gewohnt pointiert setzte sich der Stadtökonom Prof. Dieter Läpple für eine Stärkung der zentralen, gesamtstädtischen Funktionen der Innenstadt ein. Als lebendiges Forum, als „Bühne für die Stadtgesellschaft“. Zudem müssten noch vorhandene Bereiche der alten funktionsgemischten Innenstadt bewahrt werden, wie etwa die Handwerksbetriebe in der Neustadt. Die Verkehrswissenschaftlerin Dr. Gesa Matthes sah Potenzial für eine schrittweise Umverteilung des öffentlichen Raums weg vom Parken und vom Straßenverkehr – entsprechende Umsteigeangebote und Verkehrsverlagerungen vorausgesetzt.

Ein mutiger Neuanfang sei nötig und möglich. Ein breiter zivilgesellschaftlicher Diskurs und eine aktive Begleitung einer solchen neuen Politik hilfreich, wenn nicht gar notwendig, wie auch Birgitte Svarre aus ihrer internationalen Erfahrung bestätigte. Vielleicht sollten dann an die Stelle der BIDs (Business Improvement Districts) besser Community Improvement Districts (CID) treten, ein Vorschlag des Podiums, der auch im Saal auf große Zustimmung stieß.

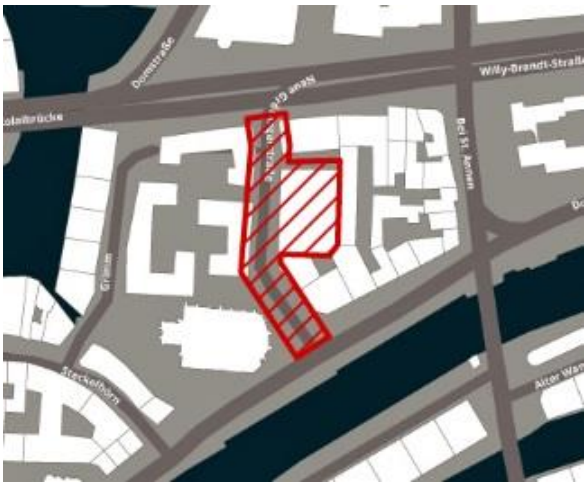
III. Ergebnisse der Ideenwerkstatt vom 7. Oktober

III.1 PERSPEKTIVE WOHNEN

Im Workshop Perspektive Wohnen wurden zunächst Kriterien für den angestrebten sozialen Wohnungsbau formuliert. Welches Wohnen ist gewünscht? Die Antwort: Kein „Servicewohnen“, keine spekulativen, leerstehenden Anlageobjekte, sondern möglichst viele Sozialwohnungen. Dies ist vor allem dann realistisch, wenn die Stadt über ihr Eigentum direkten Einfluss nehmen kann. Erforderlich sei ein neues Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz. Im Mittelpunkt des Workshops standen dann die im Folgenden dargestellten zwei Projektideen: „Neuer Gröninger Hof“ (Umbau des Parkhauses Neue Gröningerstraße) und „Steintwietenhof“.

Die Vertreter der City-Hof-Initiative äußerten Kritik, dass nicht vor allem über ihr Projekt gesprochen wurde – schließlich könne die Stadt doch hier am schnellsten Wohnen in der Innenstadt realisieren, zumal Volkwin Marg hierfür bereits ein Konzept vorgelegt habe. Zudem gebe es weitere Objekte (Umbau der beiden Commerzbankgebäude, Umbau von Büros zu Wohnungen, Gebäude im Münzviertel). Anmerkung von „Altstadt für Alle!“: *Die kritischen Anmerkungen der City-Hof-Initiative sind verständlich – wir hatten im Vorweg das Konzept unserer Ideenwerkstatt nicht deutlich genug gemacht. Natürlich sind die genannten Objekte alle ebenfalls geeignet und auch wichtig für eine deutliche Steigerung der Wohnbevölkerung in der City. Aber: Wir haben uns für das Auftaktwochenende und angesichts des knappen Zeitrahmens für die Workshops ganz bewusst für eine kleine Auswahl neuer Vorschläge entschieden. Dies bedeutet jedoch keineswegs, dass wir uns in unserer weiteren Arbeit auf diese Projektideen beschränken wollen. Im Gegenteil: Auf die Agenda einer neuen, mutigen Innenstadtentwicklung gehören möglichst viele Projekte – und beim Thema Wohnen natürlich auch diejenigen, welche die City-Hof-initiative benannt hat.*

Projektidee NEUER GRÖNINGER HOF



Grundriss Katharinenquartier mit Parkhaus (rot)

Modell Neuer Gröninger Hof mit Dachgarten und Aufstockung

AUSGANGSLAGE

Die Hamburger Altstadt wird kaum bewohnt. Wo 1939 noch 15.000 und 1950 noch 9.000 Menschen lebten, sind es heute gerade 2.200. Zu wenig, um die Altstadt zu beleben. Im Katharinenquartier sind inzwischen hochpreisige neue Wohnungen entstanden. Um diesen Ansatz für Wiederbevölkerung fortzuführen, die soziale Vielfalt zu erhöhen und kleinteiligen Einzelhandel sowie Gewerbe

anzusiedeln, bietet sich das Parkhaus Gröningerstraße an. Perspektivisch dürfte der Parkraumbedarf in der City deutlich zurückgehen. Gleichzeitig steigt der Bedarf nach Wohn- und Gewerberaum, wie nicht zuletzt das benachbarte neue Katharinenquartier belegt. Die verkehrlich unbedeutende Neue Gröninger Straße bietet sich im Kontext mit dem Katharinenkirchhof und dem Katharinenquartier für die Schaffung eines multifunktionalen Begegnungsraums mit Öffnung zum Zollkanal an. Das sozial sehr homogene Katharinenquartier könnte von einer stärkeren sozialen Mischung profitieren. Mit einer nennenswerten Steigerung der Wohnbevölkerung würde die Nachfrage nach Nahversorgung steigen.

ZIEL

Mehr Wohnen, soziale Mischung und Funktionsmischung in der Altstadt. Der Neue Gröninger Hof könnte ein Vorzeigeprojekt für die innerstädtische Transformation der autogerechten Stadt in eine nachhaltige, lebendige Innenstadt des 21. Jahrhunderts werden.

Modell Parkhausumbau mit Dachgarten, Balkons und Aufstockung (grüner Quader vorn)

LÖSUNGSIDEEN

Die Grundidee: Realisierung eines Wohn- und Gewerbehofs.

1. Radikale Lösung 1: Abbruch und Neubau.
2. Radikale Lösung 2: Straße schließen, als Wohnstraße umbauen mit Grünflächen, kein Parken, Umbau der Parkgarage zu Wohnungen, z.B. mit Lichthof.
3. **Hybridlösung:** vorwiegend Wohnen, Wohnen zur Straße hin. Hinten Erhalt als innovative Quartiersgarage (Quartiersparkplatz, Carsharing, Fahrradgarage). Dachbegrünung oder Dachgärten, Aufstockung für Wohnen im vorderen Bereich möglich. EG-Nutzung für Infrastruktur, z.B. Autowerkstatt, Fahrradwerkstatt, Carsharing-Vermittlung, Läden, Flexibilität bewahren.
4. Grundstück ist Eigentum der Stadt, daher leichter Zugriff.

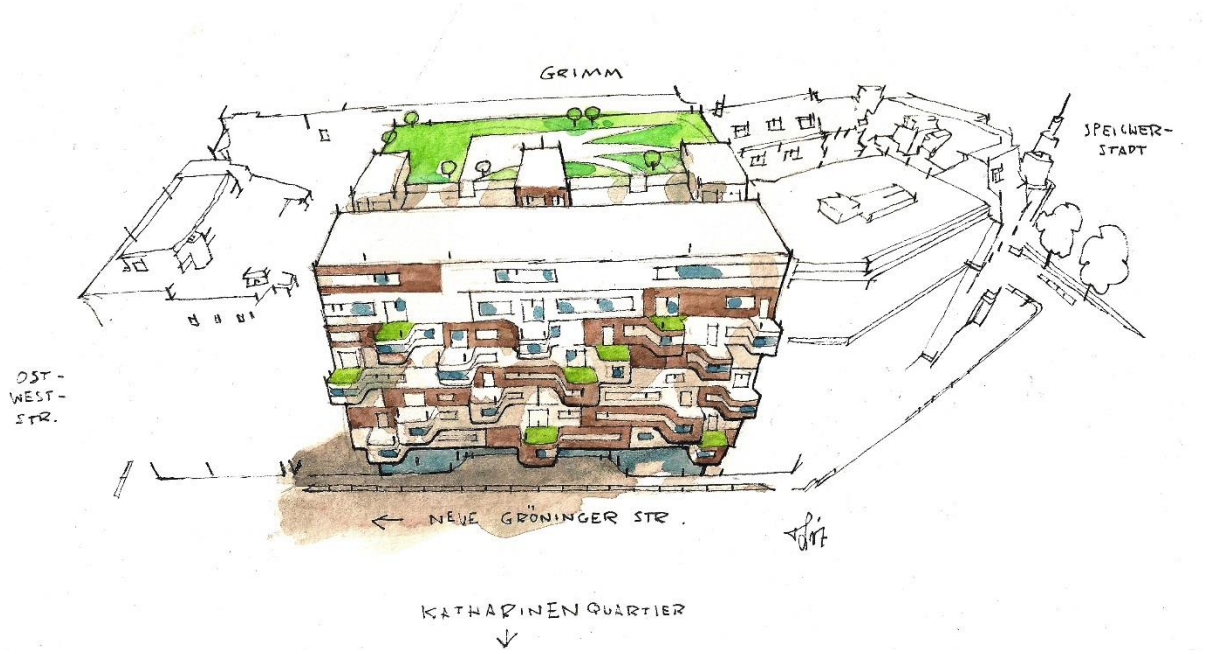


Illustration: www.lenecke-zeichnet.de

Projektidee STEINTWIETENHOF

Areal Steintwietenhof

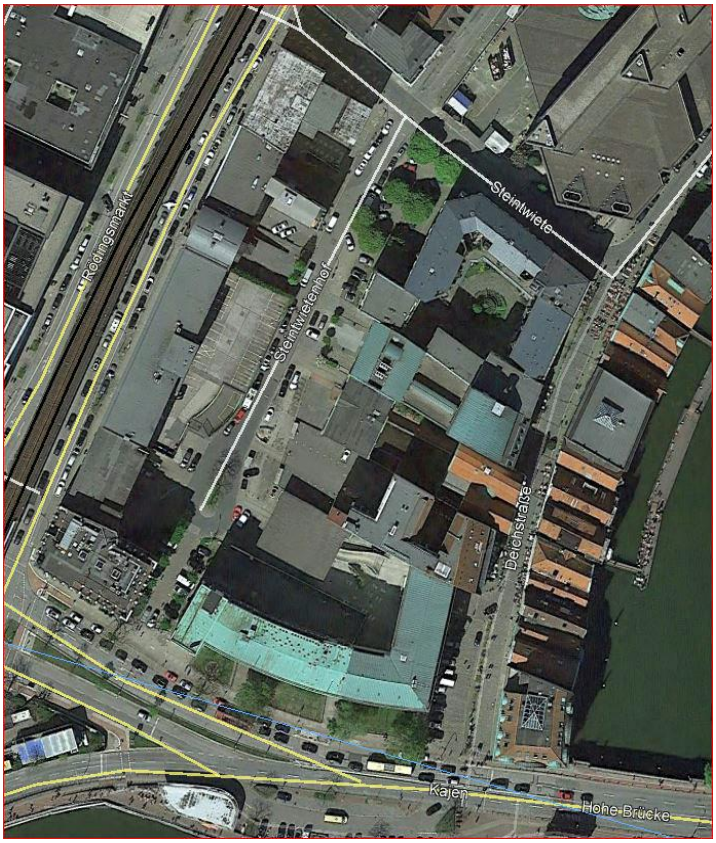
Blick von Süden in den Steintwietenhof

AUSGANGSLAGE

Nur durch einen Häuserblock von der historischen Deichstraße und dem pulsierenden Rödingsmarkt getrennt liegt der Steintwietenhof. Baumwall und Elbphilharmonie, das Portugiesenviertel, die Fleetinsel und die Großen Bleichen sind ein paar Schritte entfernt.

Steht man in dem kurzen, aber breiten Straßenstück, umgeben von Büros und Parkdecks, glaubt man sich eher in Wandsbek oder Hammerbrook als mitten in Hamburgs Altstadt. Ein Stück Innenstadt wie aus der Zeit gefallen, als sei die Nachkriegszeit hier stehen geblieben.

Die Lage, der großzügige Freiraum, aber auch der Schutz durch die Häuserblocks prädestinieren das Ensemble Steintwietenhof für eine kluge, auf soziale und lebendige Stadt ausgerichtete Neuentwicklung.



Luftbild Steintwietenhof *Quelle: Google Earth*

HERAUSFORDERUNG

Das Ensemble „wachküssen“, allen heute dort involvierten Akteuren, Lust und Mut machen, die einzigartige Lagegunst für eine bunte, aktive und lebendige Stadtoase zu nutzen. Die derzeit 15 privaten Eigentümer müssten zuallererst für eine Umgestaltung gewonnen werden.

ZIEL

Das Potenzial dieses verwunschenen Ortes für die Entwicklung eines multifunktionalen Quartiers zu nutzen, das sich mit den angrenzenden Stadträumen intelligent vernetzt.

LÖSUNGSIDEEN

Zentraler Ansatz ist die Idee, das Areal als Wohnhof umzugestalten, ihn zu begrünen mit Bäumen:

1. „Altstadtterrasse“ (Wohnen), Gewerbe, gute Freiräume; „Intervention“, d.h. Ergänzung Neubau WE; Aufstockung , Vernetzung Wohnen und Büros
2. Umnutzung zu WE, wenn Büros nicht mehr funktionieren
3. Qualitative Verdichtung
4. Diskussion um die Chance City-Höfe
5. Steintwietenhof: gemeinsamer Workshop mit Eigentümern
6. Die Teilnehmer versuchen mit Styroporklötzchen und Papier Möglichkeiten der Bebauung und Nutzung zu zeigen; z.B. Wohnen, Grünflächen, Spiel- bzw. Wohnstraße
7. Anregung durch Bild, Modell für „Bewegung“ im Quartier; Anreiz schafft Veränderung
8. Einbeziehung der Eigentümer von Beginn an
9. Diskussion, wie setzt man Pilotprojekt um?
10. Soziale Mischung für Wohnen, aber keine Dogmen

Modell für eine "Altstadtterrasse Steintwietenhof"

Grundstücke Steintwietenhof

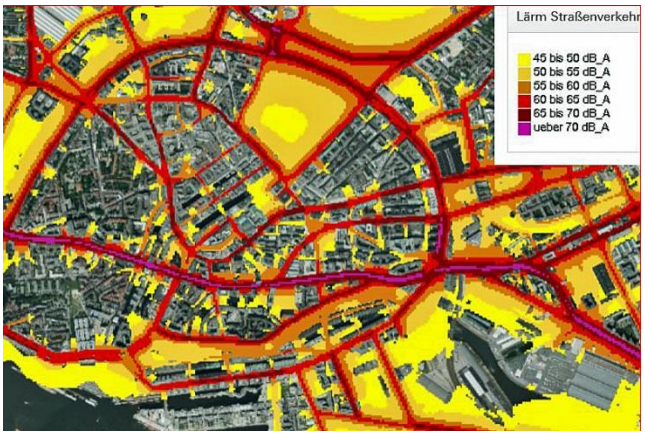
Modelldetail Altstadtterrasse Steintwietenhof

III.2 PERSPEKTIVE MOBILITÄT

Projektidee OST-WEST-BOULEVARD

AUSGANGSLAGE

Die Bundesstraße 4 durchquert sechsspurig mit einem hohen Anteil von Durchgangs- und Wirtschaftsverkehr die Innenstadt. Die werktägliche Belastung mit 75.000 Fahrzeugen entspricht dem Aufkommen der Bundesautobahn 7. Der Lärmpegel beträgt über 75 db (nachts über 70 db).



Lärmkarte Hamburger City nachts: Die B4 liegt mit nachts über 70 und tags über 75 Dezibel sogar noch deutlich über den Grenzwerten für Gewerbegebiete.

Die Bundesstraße 4 zerschneidet die Innenstadt und trennt das Stadtzentrum von HafenCity und Elbe. Fuß- und fahrradfreundliche Querungen gibt es nicht. An den Kreuzungen weitet sich die Bundestraße durch eine Vielzahl von Abbiegespuren noch erheblich aus. Sie ist das Haupthindernis für eine Rückkehr Hamburgs an die Elbe und stellt mit ihren Lärm- und Schadstoffemissionen die vielleicht größte Beeinträchtigung von Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt dar.

ZIEL

Zurückgewinnung der wesentlichen Innenstadtqualitäten Hamburgs, Einstieg in eine nachhaltige Mobilität. Nachhaltiger Abbau der Trennwirkung der heutigen Verkehrsschneise. Wirtschaftliche

Belebung der Erdgeschossflächen entlang der B4, aber auch in den Nebenstraßen. Verbesserung der Nord-Süd-Wege-Beziehungen in Altstadt und Neustadt.

LÖSUNGSIDEEN

Einstieg in eine schrittweise Verkehrsoptimierung (u.a. Verlagerung vom Pkw) auf der Strecke zwischen Deichtorplatz und Millerntor durch

- die Einrichtung von Fahrrad-Highways
- die Einrichtung einer zusätzlichen Buslinie
- die Stärkung von Nord-Südquerungen (z.B. einen direkten Übergang von der Zollenbrücke zum Grimm)
- perspektivisch die Verlagerung des Lkw-Durchgangverkehrs
- die Einführung der Citymaut. Sie ist in Hamburg derzeit politisch tabu, aber in London, Stockholm und Oslo erfolgreich realisiert und könnte das Verkehrsaufkommen um über 20 Prozent reduzieren.
- Einführung von Tempo 30 (erhöht die Leistungsfähigkeit, senkt die Belastungen)

Willy-Brandt-Straße am Rödingsmarkt

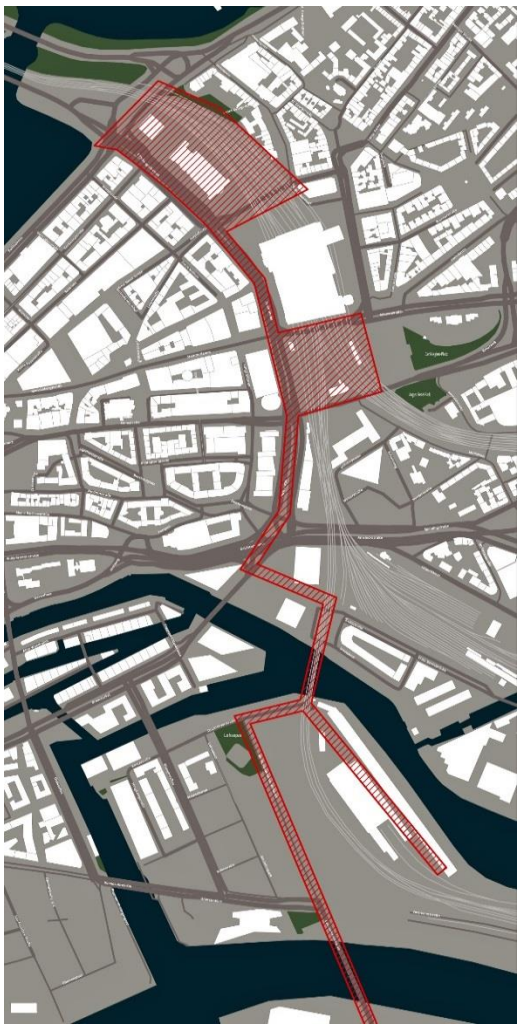
LKW-Schneise B4

Parallel dazu sollten die Erdgeschossflächen belebt werden, gleiches gilt für die Nebenstraßen.

Skizze Querschnitt Ost-West-Boulevard *Quelle JC. Kottmeier*

KONTROVERSE POSITIONEN

Kontrovers wurde über die Einführung von **Kreisverkehrslösungen** diskutiert. Sie funktionieren erst bei einem erheblich verringerten Verkehrsaufkommen, können den Verkehr dann aber flüssig gestalten. Die größte Kontroverse stellte die **Tunneloption** dar: Sie würde zwar die Möglichkeit für einen optimalen Boulevard eröffnen, aber erhebliche Mittel erfordern und die Innenstadt jahrelang mit einer Großbaustelle belasten. Hauptkritikpunkt: Der Pkw- und Lkw-Verkehr würde nicht verringert, dafür das Aufkommen im Hamburger Osten aber auch in St. Pauli und Altona erheblich gesteigert.



Zugig, schmal, wenig einladend: die „Kulturmeile“ heute

Projektidee KULTURBOULEVARD

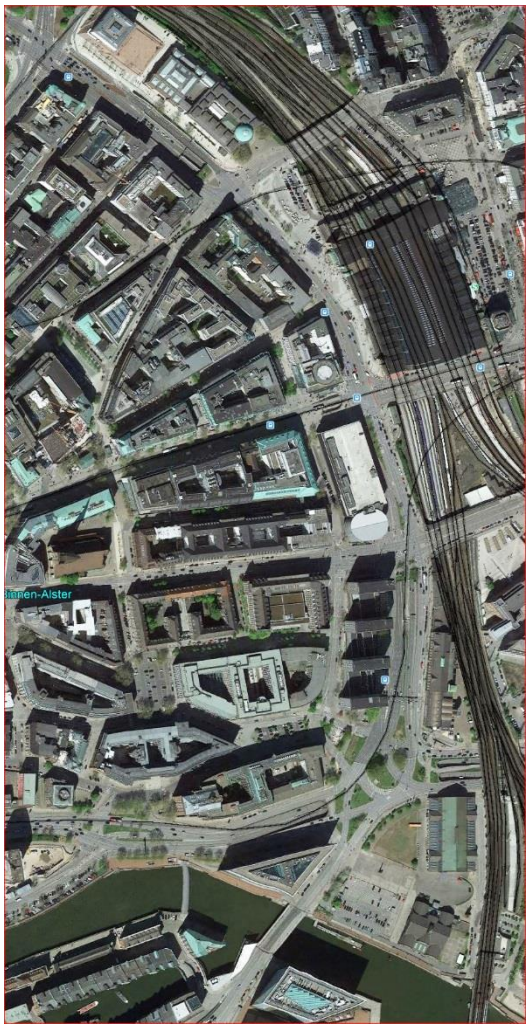
AUSGANGSLAGE

Das Gebiet der ehemaligen Wallanlagen vom Deichtor bis zum Ferdinandstor führt über die vielspurigen Straßen Klosterwall, Steintorwall und Glockengießerwall. Breite, ebenfalls vielspurige Brücken, die Altmann-Brücke, die Steintorbrücke sowie die Ernst-Merck-Brücke bilden die Verbindung zwischen westlicher und östlicher Innenstadt. Dieses Gebiet hat die größte Dichte an Kultureinrichtungen in ganz Hamburg, davon viele mit überregionaler Bedeutung.

Dank des Wallringtunnels, der über 50 % der heutigen Verkehrsbelastung zwischen Deichtor und Ferdinandstor absorbiert, sowie dem vergleichsweise geringen Verkehrsaufkommen insbesondere der Ernst-Merck-Brücke (9.000 Kfz täglich) und der Steintorbrücke (14.000 Kfz täglich) bestehen hier ideale Voraussetzungen, bereits durch eine verhältnismäßig geringfügige Umverteilung des Verkehrsraums die stadträumliche Qualität ganz erheblich zu steigern. Die Kultureinrichtungen könnten sich besser präsentieren, ihre Zugänglichkeit würde profitieren. Auch das Oberhafenquartier ließe sich gut anbinden. Perspektivisch könnte entlang der ehemaligen Wallanlagen von der Elbe beim Deichtor bis zum Elbpark am Stintfang ein durchgehender Kultur- und Erlebnisboulevard entstehen.

Mit der Realisierung besserer fußläufiger Verbindungen südlich und nördlich des Hamburger Hauptbahnhofs würden das Museum für Kunst und Gewerbe sowie die Zentralbibliothek direkt angebunden. Gleichzeitig bietet sich der Kulturboulevard als eine der neuen Wegebeziehungen von Alster und Innenstadt zur HafenCity an, wie sie das Innenstadtkonzept Hamburg postuliert. Zudem bieten die täglich bis zu 700.000 Gäste des Hauptbahnhofs ein ganz erhebliches und bislang in der Innenstadtplanung nur unzureichend berücksichtigtes Potenzial zur sozialen und wirtschaftlichen Belebung der Innenstadt.

Grafitti-Pfad Klosterwall



1Luftbild des Herzstücks der Kulturmeile
Quelle: Google Earth

ZIEL

Eine neue Verbindungsachse zwischen Elbe (HafenCity) und Alster (perspektivisch zur Elbe), eine Aufwertung der großen Hamburger Kultureinrichtungen sowie eine stärkere Sichtbarmachung und Zugänglichkeit der kleineren Einrichtungen.

Gleichzeitig würden östliche und westliche Innenstadt stärker und besser miteinander verbunden. Das Potenzial des Hauptbahnhofs für die Innenstadt ließe sich neu entdecken und intelligent ausschöpfen.

LÖSUNGSIDEEN

In enger Abstimmung mit den Kultureinrichtungen ließe sich der Kulturboulevard temporär bespielen und so spielerisch vorwegnehmen. Als erster Ausbauschritt könnte ein breiter Fuß- und Fahrradboulevard von den Deichtorhallen bis zur Kunsthalle entstehen. Dafür müssten lediglich die heute für Parken und Rechtsabbiegen genutzten Spuren aufgehoben werden.

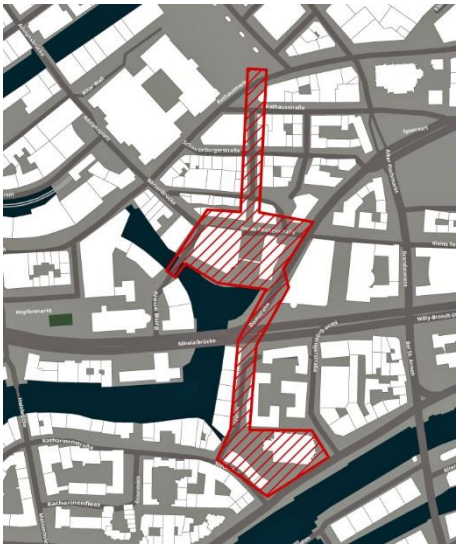
Mit der Öffnung des Nordstegs am Hauptbahnhof für die Öffentlichkeit und der Umwidmung von Straßenspuren auf der Ernst-Merck-, der Steintor- sowie der Altmann-Brücke ließe sich die östliche Innenstadt mit der westlichen verbinden, und auch das Museum für Kunst und Gewerbe, die Öffentlichen Bücherhallen am Hühnerposten, das Schauspielhaus und das Ohnsorg-Theater direkt in den Raum des Kulturboulevards miteinbeziehen.

In einem weiteren Ausbauschritt sollte der Boulevard zum Baakenhafen- und Oberhafenquartier und zum Lohsepark und der HafenCity Universität verlängert werden. Perspektivisch könnte der Boulevard über die Lombardsbrücke, die Esplanade und die Wallanlagen bis zum Museum für Hamburgische Geschichte und den ehemaligen Elbpark bis zum Stintfang und den Landungsbrücken führen.

Kulturmeile vom Deichtorplatz gesehen: Autoschneise statt Kultur- und Stadtraum

Nordsteg am Hbf: 49 Parkplätze statt Flanierweg zum Schauspielhaus

III.3 PERSPEKTIVE BEGEGNUNG



Stadtraum Katharinenweg

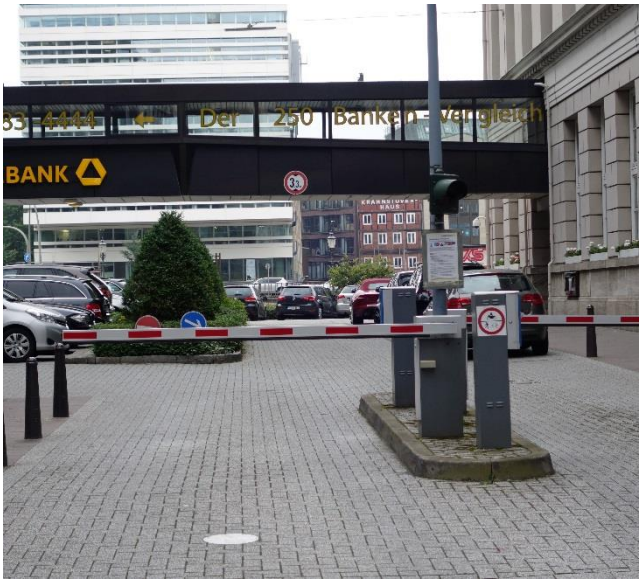
Hamburgs ältester Hafenstandort

Projektidee STADTRAUM KATHARINENWEG

AUSSGANGSLAGE

Erlebnis- und Begegnungsräume in der Hamburger Altstadt sind rar. Der stadträumliche Zusammenhang von Alster und Elbe ist schwer gestört.

Auch der historische Kern der Besiedlung Hamburgs unterhalb der Hammaburg an der Alster und dem ersten Hafen ist kaum wahrnehmbar. Zerstörungen durch den Straßenbau nach dem 2. Weltkrieg verbunden mit mangelndem stadt-räumlichen Gestaltungsbewusstsein haben diesen Kern der Stadt quasi unsichtbar gemacht.



Mitte des Katharinenwegs am Brodschragen

Dabei sind viele alte Straßenzüge und Grundrisse noch vorhanden, auch ein Gutteil der historischen Fleete ist noch intakt. Kurz: Das Quartier zwischen Alsterarkaden und St. Katharinen bietet den idealen Raum für eine Wiederbelebung der Altstadt und mit seiner Verlängerung nach Süden über die Kibbelsteg-Brücke einen direkten und barrierefreien Fußweg in die Hafencity.

ZIEL

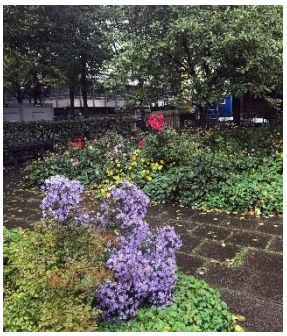
Der Stadtraum Katharinenweg im Herzen der Altstadt ist prädestiniert für eine städtische Wiederbelebung, die Zeichen setzt. Eine für die ganze Stadt identitätsstiftende Neubesinnung auf ihre räumlichen Ursprünge inklusive des einstigen Alsterhafens am Nikolaifleet könnte einhergehen mit einer deutlichen Belebung der öffentlichen Räume. Zudem würde die wirtschaftliche Entwicklung in diesem Bereich nachhaltig befördert. Darüber hinaus würde Hamburg sein Profil stärken.

Luftbild Stadtraum Katharinenweg
Quelle: Google Earth

LÖSUNGSIDEEN

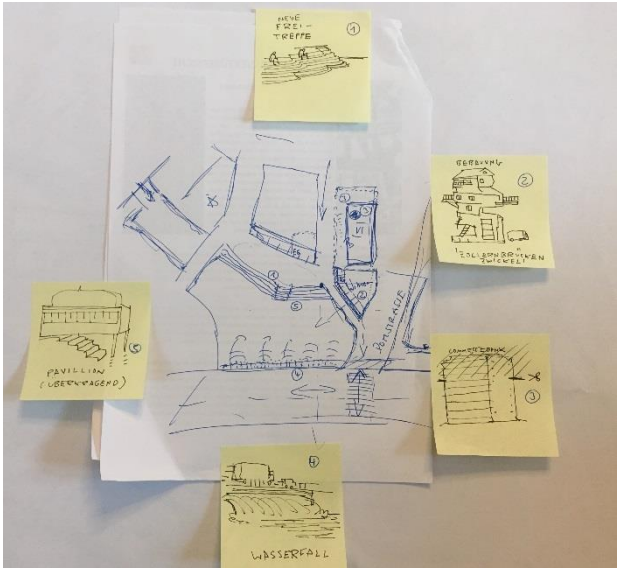
Die Lösungsidee besteht aus zwei Wegen und einer Vielzahl kleiner Stadträume, die schrittweise umgestaltet werden sollen: Der **Katharinenweg** als autofreie Verbindung durchs Herz der Hamburger Altstadt wird seit Jahren von der Interessengemeinschaft Katharinen propagiert und immer wieder temporär bespielt.

Der **Wassersteg Nikolaifleet** kann mit überschaubarem Aufwand als Weg am und auf dem Wasser die maritime Ergänzung bilden.

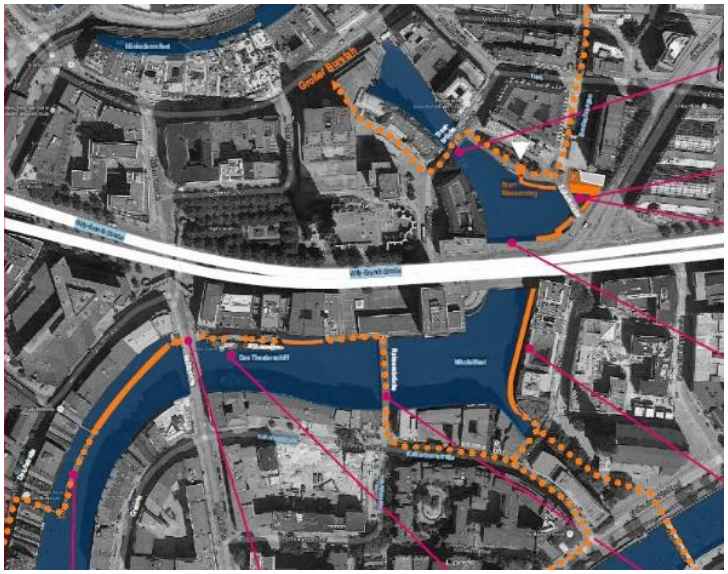


Grüne Idylle am Hopfenmarkt

In Verbindung mit neu gestalteten Plätzen und Stadtraumprojekten am **Dornbusch**, im Bereich der **Trostbrücke**, am **Hopfenmarkt** und im **Katharinenquartier** würde ein buntes und vielfältiges Stadtherz mit historischen Wurzeln entstehen. Mit temporären Aktionen wie „Hopfenmarkt leuchtet“ (die Illumination des Hopfenmarkts mit Lampions) und einem Ponton im Nikolaifleet sollen diese Optionen spielerisch deutlich und sichtbar gemacht werden.



Ideen für Hamburgs ältesten Hafen



Grachtenstadt Hamburg: Wasserwege am Nikolaifleet

III.4 PERSPEKTIVE ARBEIT, KULTUR UND BILDUNG

Der Rathausmarkt: Einst Straßenbahndrehkeuz, dann Parkplatz heute Freifläche

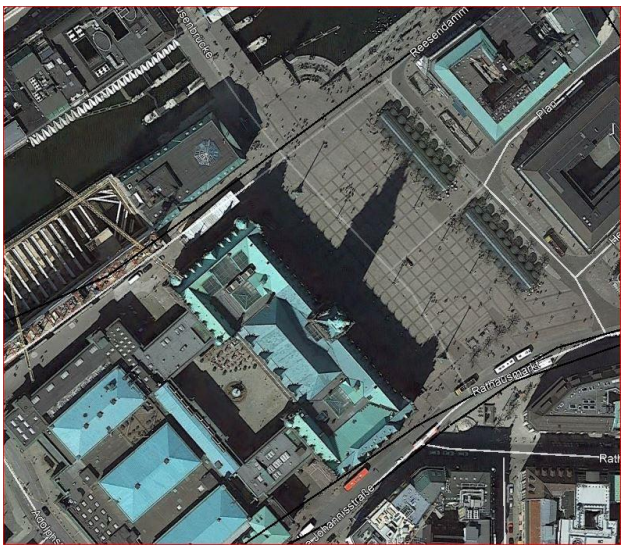
Projektidee NEUER RATHAUSMARKT

AUSSGANGSLAGE

Der größte Platz im Herzen Hamburg schöpft sein soziales und kulturelles Potenzial bislang nur unzureichend aus. Dabei treffen hier mit Rathaus, Bürgerschaft, Bucerius-Kunstforum, der Rathauspassage, der Handelskammer sowie den Verkehrsknotenpunkten Jungfernstieg und Rathausmarkt eine Fülle von Funktionen zusammen. Die stadträumliche Lage am Alsterfleet mit Öffnung zur Binnenalster sowie den attraktiven Einkaufsmeilen Mönckebergstraße und Poststraße ist von ganz besonderer Qualität. Zudem steht er mit der Neugestaltung der Rathausarkaden, der Realisierung des Projektes „Alter Wall“ sowie der Revitalisierung des Adolfsplatzes vor einer Neujustierung seiner Funktionen. Allerdings ist es dem Rathausmarkt in der Nachkriegszeit weder als Straßenbahndrehkreuz noch seit seiner Umgestaltung 1982 zum offenen „Roten Platz“ gelungen, sich mit einer seiner Lage und Art entsprechenden Bedeutung oder Aura aufzuladen. Aktuell steht mit der Realisierung des Projektes „Alter Wall“, der damit verbundenen Verlagerung des Bucerius Kunstforums, der Neugestaltung der unterirdischen Verkehrsanlagen sowie der potenziellen Neugestaltung der Pavillons eine einschneidende Weiterentwicklung des Rathausmarktes an.

ZIEL

Den Rathausmarkt und sein Umfeld mit seinem Potenzial als Platz für Kultur, Bildung, Begegnung, sozialen Austausch und Diversität zum großen zivilgesellschaftlichen Thema zu machen, muss der erste Schritt sein. Ein derartiger Diskurs ist die Voraussetzung, um dann auch in die Maßnahmenentwicklung und -umsetzung mit übergeordneten qualitativen Zielen einzusteigen. Ein Platz, eine „Agora“ für „alle Hamburgerinnen und Hamburger“, eine „Bühne für die Stadtgesellschaft“.



Luftbild Rathausmarkt Quelle: Google Earth

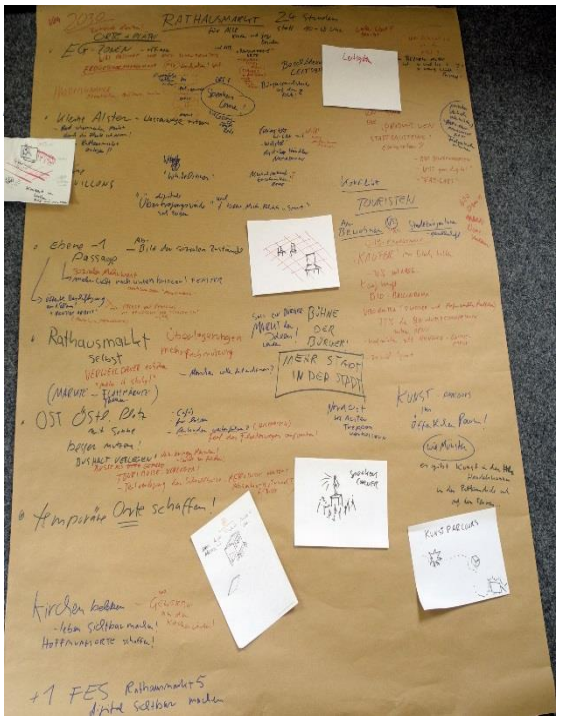
LÖSUNGSIDEEN

Aktivierung und Vernetzung von potenziellen und bereits aktiven Interessengruppen, Öffnung und Transparenz für den Prozess der Um- und Neugestaltung, Entwicklung von Ideen und kreativen Vorschlägen. Z.B:

- Sichtbarmachung und Weiterentwicklung der Rathauspassage
- „Bühne für die Stadtgesellschaft“
- Bessere Sitzgelegenheiten
- Einrichtung eines Speaker‘s Corner
- Verlegung der Busse (Sonnenseite nutzbar machen)
- Politische Nutzung, Öffentliche Debatten, evtl. auch mit der Bürgerschaft: z.B. mit einer digitalen Übertragungswand
- Zwischennutzung für die Pavillons im Sinne der der Zielsetzung
- Einbettung des Platzes in Wegestrukturen

VIELFALT VON POSITIONEN UND IDEEN

Die Diskussion in diesem Workshop war von vielen Positionen und Ideen geprägt, die hier nur unzureichend wieder-gegeben werden können. Dies lag sowohl am breiten Spektrum, das die Workshopteilnehmer vertraten, aber auch an der Themenstellung. Konsens waren eine qualitative Aufwertung dieses Stadtraums (ohne einseitige Eventisierung), der Erhalt der Rathauspassage, mehr soziale und demographische Vielfalt (Kinder und ältere Menschen), die Prüfung der Option, das Rathaus und die Handelskammer mit offenen Durchgängen auszustatten sowie mehr Kultur. Über das *Wie* im Detail waren sich die Workshop-teilnehmer nicht immer einig: Welche Art von Verkehr, an welcher Stelle optimal sei etwa, aber auch in welchem Ausmaß der Rathaus-markt soziale Schutzfunktionen (in Verbindung mit der Rathaus-passage) übernehmen kann. Konsens allerdings: Eine transparente zivilgesellschaftliche Debatte zur Begleitung der Weiterentwicklung des Rathausmarktes ist wichtig und erforderlich.



Ideen für den Rathausmarkt

Präsentation auf dem Abschlussplenum